



## Priloha č. 1 – Technická specifikace díla

Předmětem díla je zpracování Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem (dále jen „PUMM Ústí nad Labem“). PUMM Ústí nad Labem bude koncipován s cílem nastavení funkčních mechanismů pro trvale udržitelný dopravní systém založený na nových principech plánování a zajišťující prioritní cíle pro udržitelnou mobilitu:

- vytváření bezpečného a zdravého veřejného městského prostoru pro obyvatele,
- regulaci nárůstu individuální automobilové dopravy vhodným uspořádáním dopravního prostoru, organizací dopravy a vlivem na změnu dopravního chování,
- optimalizaci dělby přepravní práce ve prospěch udržitelné a ekologické dopravy zkvalitněním hromadné dopravy, cyklistické a pěší.

Dokument PUMM Ústí nad Labem je poptáván pro nastavení střednědobé a dlouhodobé integrované dopravní strategie města Ústí nad Labem s cílem uspokojení potřeb a přístupu lidí i podniků ve městě a okolí ke všem druhům dopravy a mobility, včetně zajištění lepší kvality života obyvatel.

Plán zkoordinuje především územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém zajistí dostupnost všem cílovým skupinám, bude preferovat ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bude preferovat bezpečnou dopravu se snížením kritických míst. Závazným výstupem bude Akční plán udržitelné městské mobility, definující navržená opatření pro naplnění stanovených cílů.

PUMM Ústí nad Labem bude vycházet z existujících plánovacích dokumentů a platné legislativy na obecní, regionální, národní i evropské úrovni a po svém projednání se stane nadřazeným dokumentem, který bude podkladem pro další aktualizace současných strategických a plánovacích dokumentů města. Podrobné požadavky na plnění předmětu veřejné zakázky jsou dány zadávací dokumentací.

### **1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ**

---

Území Statutárního města Ústí nad Labem (územní obvod MHD Ústí nad Labem) se zahrnutím dopravních vazeb ve spádovém území města Ústí nad Labem. Pro PUMM Ústí nad Labem je vyžadována podrobnost členění území podle dat ČSÚ pro sčítací obvody, důvodem je zabezpečení dlouhodobé kompatibility vstupních dat.

### **2. SLEDOVANÁ ČASOVÁ OBDOBÍ**

---

Návrh etap prioritních opatření k realizaci pro období 2 – 5 let

Návrh dopravní politiky pro období 10 let

Výhledová koncepce dopravy po roce 2030

Možnost využití strukturálních fondů EU, tj. do roku 2027

### 3. CÍLE

---

Dokument PUMM Ústí nad Labem stanoví podmínky pro dosažení následujících základních cílů udržitelné dopravy, které budou sloužit k naplnění vize Statutárního města Ústí nad Labem, jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou. PUMM Ústí nad Labem bude sledovat cíle:

- **Mobility a dostupnosti města Ústí nad Labem**

Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest. Rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, optimalizace tranzitu nákladní dopravy městem, optimalizace individuální automobilové dopravy, vytvoření kvalitních cyklistických a pěších tras, vytvoření podmínek k integraci nemotorové dopravy s ostatními druhy dopravy.

- **Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel**

Odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel. Zlepšit bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení.

- **Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží**

Zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zkvalitnění a zefektivnění dopravy, zkvalitnění informačního servisu, optimalizace služeb dopravního integrovaného systému a systému logistiky. Vyvažuje různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility a reaguje na ně. Vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů.

- **Zvýšení kvality života ve městě Ústí nad Labem**

Rozvoj veřejných prostranství, zvýšení kvality života, zlepšení podmínek pro ochranu zdraví, snížení dopravní zátěže, optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku, snížení emisí skleníkových plynů a spotřeby energie. Lépe využívat městský prostor a stávající infrastrukturu a služby. Splňovat požadavky udržitelnosti a zároveň rovnováhy mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, ochrany zdraví a kvality životního prostředí. Optimalizovat účinnost a efektivitu nákladů v dopravě.

- **Ekonomický a společenský rozvoj města Ústí nad Labem**

Zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po nadměrné individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů.

- **Zlepšení image města**

Zvýšení atraktivnosti města Ústí nad Labem, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy. Přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku.

#### 4. PRINCIPY A POSTUP ZPRACOVÁNÍ

---

PUMM představuje efektivní způsob řešení dopravní problematiky ve městech a v jejich blízkém okolí. Při zpracování PUMM Ústí nad Labem budou dodrženy základní principy plánování udržitelné městské mobility:

- **Participační přístup** – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu
- **Závazek pro udržitelnost** – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí
- **Integrovaný přístup** – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních oblastí, integrace všech druhů a forem dopravy (osobní, nákladní, hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, statická, veřejná, soukromá)
- **Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle** – stanovení jasné vize rozvoje města s uvedením konkrétních měřitelných cílů a stanovením podmínek pro jejich pravidelné vyhodnocování
- **Přehled finančních nákladů a přínosů** – revize finančních nákladů a dosažených přínosů, využívání synergie při návrhu souborů opatření pro zajištění stanovených cílů

Komplexní návrh řešení městské mobility bude respektovat principy udržitelného rozvoje území, bude zaměřen především na potřeby obyvatel a omezení nárůstu automobilismu, se snahou o maximální využití stávající dopravní infrastruktury a podporu udržitelné dopravy. Hlavními cíli navržené dopravní politiky bude zvýšení podílu veřejné hromadné a nemotorové dopravy (cyklistické a pěší) na celkové dělbě přepravní práce.

Při zpracování návrhu budou zohledněny všeobecné poznatky a zkušenosti zhotovitele z dalších evropských případně českých měst, která už dříve započala s regulací růstu individuální automobilové dopravy. Jedním z nástrojů je také využití principu řízení mobility, tj. snížení ovlivnění poptávky obyvatel města po automobilové dopravě nabídkou nových způsobů mobility, např. půjčování jízdních kol, dopravy na objednávku či využívání alternativních prostředků na alternativní šetrnější pohon. Při zpracování dokumentu budou využity i další dostupné materiály zabývající se danou problematikou.

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

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

Dále bude zpracování PUMM Ústí nad Labem založeno na komunikační strategii s veřejností, včetně veřejných projednání v předem definovaných dílčích stupních zpracování.

Členění pracovních skupin bude následující:

- **Řídící skupina:** bude navržena objednatelem a schválena zastupitelstvem města Ústí nad Labem, tvořit ji budou političtí zástupci města a vedoucí pracovníci MmÚ, kteří budou dohlížet na průběh projektu a budou rozhodovat o jeho dalším směřování.
- **Odborné skupiny:** objednatel společně se zhotovitelem stanoví počet jednotlivých odborných skupin a jejich členů. Členy odborných skupin budou odborníci na jednotlivá témata z řad pracovníků magistrátu města Ústí nad Labem a sektorových partnerů, např. Krajského úřadu Ústeckého kraje, Dopravního podniku města Ústí nad Labem, Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, Policie ČR, SŽDC, ŘSD, zpracovatele územního plánu a další dle potřeby.
- **Širší veřejnost:** významní zaměstnavatelé, Hospodářská komora ČR, zájmová sdružení, místní iniciativy, apod.

Postup zpracování a projednání PUMM Ústí nad Labem bude rozdělen na následující fáze:

- předání podkladů,
- přípravné práce vypracování komunikační strategie pro část zpracování PUMM Ústí nad Labem vypracování analytické části,
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány,
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti,
- vypořádání připomínek a jejich zpracování,
- vypracování vize, základní strategie rozvoje a scénářů pro návrhovou část,
- projednání navržených scénářů odbornými skupinami, s příslušnými orgány a veřejností,
- výběr nejvhodnějšího scénáře,
- vypracování konceptu návrhové části,
- projednání konceptu návrhové části, vypořádání a zapracování připomínek, vypracování výsledného návrhu,
- vypracování Akčního plánu PUMM Ústí nad Labem,
- vypracování komunikační strategie pro návrhové období PUMM Ústí nad Labem,
- prezentace vybraného scénáře a Akčního plánu PUMM Ústí nad Labem,
- schválení PUMM Ústí nad Labem politickou reprezentací města.

Pravidelné setkávání pracovních skupin bude probíhat již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMM Ústí nad Labem. Enviromentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMM Ústí nad Labem a také v rozhodnutí o schválení PUMM Ústí nad Labem.

Zpracovatel po celou dobu zpracování a schválení PUMM Ústí nad Labem bude pravidelně informovat a konzultovat dílčí výstupy se objednatelem, popřípadě s jím určenými orgány města Ústí nad Labem, vedoucími pracovníky, pracovními skupinami a osobami.

## **5. POŽADOVANÉ ČLENĚNÍ**

---

PUMM Ústí nad Labem bude členěn do následujících částí:

- Přípravná část
- Analytická část
- Návrhová část včetně Akčního plánu
- Komunikační a prezentační část

Zpracování PUMM Ústí nad Labem bude zpracováno ve dvou částech:

- a) v části odpovídající požadavkům pro schválení Strategic urban mobility Framework - strategický rámec pro rozvoj veřejné dopravy (SUMF),
- b) v části odpovídající zbytkové ho obsahu pro tvorbu Sustainable urban mobility plan – Plán udržitelné městské mobility (PUMM) dle Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, zpracované Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (2015) a Metodiky JASPERS, zpracované týmem autorů JASPERS z Vídně (2015).

SUMF bude vypracován v rozsahu plánu dopravní obslužnosti (na 3-5 let), který bude obsahovat výhledové záměry dalšího rozvoje systému, a to včetně plánu rozvoje infrastruktury veřejné hromadné dopravy. Podrobnější obsah pro SUMF bude zpracován v souladu s přílohou č. 4 Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, zpracované Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (2015).

## **6. PŘÍPRAVNÁ ČÁST**

---

Cílem této části dokumentu je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni, seznámení všech partnerů a veřejnosti s projektem a vytvoření komunikačního plánu pro vzájemnou koordinaci všech vazeb při tvorbě a projednávání PUMM Ústí nad Labem.

Komunikační strategie bude vytvořena jak již pro fázi zpracování PUMM Ústí nad Labem, tak i pro celý životní cyklus dokumentu. Komunikační strategie bude navržena jako jednotná koncepce tak, aby napomohla efektivně komunikovat s veřejností a naplňovat základní cíle PUMM Ústí nad Labem. (více viz kapitola Část prezentační (komunikační strategie))

### **Vstupní jednání**

- Předání podkladů objednatele. Další podklady nutné ke zpracování dokumentu PUMM Ústí nad Labem budou doplněny v součinnosti zhotovitele a objednatele.
- Vypracování seznamu spolupracujících partnerů pro zpracování PUMM Ústí nad Labem. Jedná se o správce dopravních cest, úřady státní správy a územní samosprávy, policie městská a státní, sousední obce, podnikatelé, provozovatelé dopravy, obchodní řetězce, významné firmy, odborné komunity, školy, organizace, atd. Seznam vznikne po zahájení prací na základě návrhu zhotovitele v součinnosti se objednatelem.
- Návrh pracovních skupin včetně odpovědných pracovníků a jejich kompetencí v následujícím členění pro celé období zpracování PUMM Ústí nad Labem:

### **Řídící skupina**

- Odborné skupiny - řízení provozu na městských komunikacích, city logistika, veřejná doprava, cyklistická a pěší doprava, parkování ve městě, životní prostředí, management mobility, územní samospráva (magistrát, obce), atd.
- Partnerské oponentní skupiny – obce z okolí, podnikatelé, významné firmy, školy, odborné komunity, občanská sdružení, atd.

Řídící skupinu navrhuje objednatel, odborné skupiny dle naznačených témat včetně odpovědných pracovníků navrhuje zhotovitel za součinnosti řídicí skupiny a objednatele. Členy odborných a společenských oponentních skupin budou zástupci spolupracujících partnerů. Počet odborných skupin bude upřesněn objednatelem na podkladě počtu základních oblastí, které budou definovány za prioritní a základní ve smyslu cílů PUMM Ústí nad Labem. Počet společenských oponentních skupin bude odvozen od počtu odborných skupin.

- Stanovení a schválení časového harmonogramu činnosti definovaných pracovních skupin včetně termínů kontrolních dnů. Jednání budou probíhat v prostorech objednatele min. 1 x měsíčně v odborných a řídicí skupině s předáváním výsledků projednání. Jednání oponentních skupin bude probíhat dle potřeb k dosažení názorové shody, minimálně 2 x pro každou samostatně řešenou část dokumentu. Návrh časového harmonogramu zpracuje zhotovitel na základě návaznosti své činnosti na činnost pracovních skupin a bude odsouhlasen objednatelem.

- Vytvoření komunikační strategie PUMM Ústí nad Labem je povinnou součástí jeho všech tří etap. Zhotovitel předloží k odsouhlasení návrh strategie, která bude zahrnovat:
  - tvorbu webové stránky pro účely projektu v součinnosti s webem města, která kromě podávání aktuálních informací o průběhu realizace prací na dokumentu PUMM Ústí nad Labem bude obsahovat i elektronickou komunikaci s občany,
  - spoluúčast objednatele na zpracování aktuálního obsahu webových stránek,
  - tvorbu a zpracování prezentačních materiálů pro jednotlivé části PUMM Ústí nad Labem v tištěné i elektronické podobě (informace o dokumentu a jeho významu, tematické mapy, grafická znázornění dílčích výstupů projektu, prezentace ve formátu PowerPoint, atd.),
  - uskutečnění průzkumu veřejného mínění prostřednictvím anket, meetingy,
  - uskutečnění workshopů pro laickou i odbornou veřejnost a veřejného projednání s prezentací min. 1x v průběhu zpracování každé části dokumentu (prostory zajistí zhotovitel),
  - propagaci postupu prací i výstupů projednaných částí PUMM Ústí nad Labem (např. prostřednictvím publikací v městských a komerčních periodikách, médií, využití vnitřních reklamních ploch-vitrín atd.).

#### **Stanovení potenciálu města k přípravě PUMM Ústí nad Labem a shrnutí vizí relevantních nadřazených dokumentů dopravní politiky a dokumentů určených objednatelem**

- Posouzení vlivu nadnárodních, národních, regionálních a místních dokumentů a možnost vyplývajících vazeb a požadavků na PUMM Ústí nad Labem včetně možností využití finančních zdrojů EU, státu a kraje.
- Posouzení strategických dokumentů města, provozovatelů dopravy a sousedních obcí.
- Hodnocení stávajícího procesu plánování mobility na městské úrovni.

#### **Analýza rizik procesu řízení mobility města**

- Popis procesů souvisejících se sledováním a řízením mobility města.
- Hodnocení procesů sledování a řízení mobility města a definování potenciálních překážek.

#### **Politická jednání, jednání odborných pracovních skupin**

- Obsah, cíle a zaměření jednání odborných skupin, stanovení počtu projednání.
- Analýza všech vazeb vyplývajících z nadřazených strategických dokumentů a vizí významných provozovatelů a partnerů, ovlivňujících vize a cíle města.
- Základní analýza území a definování hlavních problémů včetně stanovení priorit k řešení.
- Jednání odborných skupin k vizím a strategickým cílům a koordinace a zhodnocení řídicí skupinou.

#### **Tvorba podkladů pro zpracování prezentačních materiálů vč. Prezentace**

- Tvorba prezentačních materiálů, prezentace veřejnosti - odborné články do periodik (text v rozsahu cca 2 stránky A4), webové stránky města, rozhlas, televize.

**Výstupem Přípravné části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy, zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání.**

## **7. ČÁST ANALYTICKÁ**

---

Cílem této části dokumentu je analýza stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility, definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů v jednotlivých oblastech mobility i životního prostředí, které byly specifikovány v přípravné části a budou dále sledovány v návrhu PUMM Ústí nad Labem. Budou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility (SWOT analýza), zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které budou projednány s klíčovými partnery a veřejností.

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

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

**Pro splnění tohoto požadavku bude provedena:**

**A. Inventarizace všech relevantních dostupných podkladů, hodnocení jejich využitelnosti a následné zapracování.**

V součinnosti objednavatele a všech partnerů budou zajištěny podklady vztahující se k řešené problematice. Výsledek inventarizace bude představen a projednán se objednatelem, popřípadě s jím zvolenými orgány města, pracovními skupinami či osobami.

**B. Vyhodnocení současné situace v řešeném území z hlediska dopravy.**

**Členění na dopravní oblasti pro zpracování matic přepravních vztahů**

- Vnitřní členění dopravních oblastí města Ústí nad Labem bude prioritně zvoleno dle metodiky statistických obvodů ČSÚ tak, aby byla zajištěna dlouhodobá kompatibilita dat při využívání údajů ze sčítání lidu, domů a bytů a byla zabezpečena kontinuita na již zpracované modely. Proto jejich optimalizace případným sloučením sčítacích obvodů bude nutno projednat se objednatelem.
- Vnější navazující území okresu Ústí nad Labem bude pro dopravní oblasti členěno minimálně v detailu obcí pro okres Ústí nad Labem.
- Pro zbytek Ústeckého kraje a dalšího „okolí“ řešené oblasti v detailu okresů.

**Metodika sběru dopravních dat**

- Pro stanovení poptávkových matic přepravních vztahů a dělby přepravní práce v daném území bude proveden kvalitativní průzkum dopravního chování v domácnostech a kvantitativní anketní průzkumy (na komunikační síti, v dopravních prostředcích, v řešeném území), ve kterých bude dopravní chování zjištěno dotazy o cíli cesty, způsobu, trase, četnosti, sezónní charakteristice, důvodech volby dopravního prostředku i podmínkách pro možnou změnu - motivace k šetrnější dopravě. Další údaje budou získány směrovými průzkumy na silniční síti a pro zjištění přepravy nákladních vozidel také dotazy u provozovatelů dopravy.
- Intenzita dopravy bude zjištěna profilovými i křižovatkovými průzkumy na silniční síti se sledováním všech druhů vozidel i cyklistů a chodců.
- Stanoviště průzkumů budou určena zhotovitelem dle zvolené metody pro zjištění dopravních dat, s rozšířením o nové komunikace a rozšířením řešeného území. Definitivní rozsah všech průzkumů bude určen na základě projednání v odborných skupinách.

**Oslovení klíčových partnerů a firem**

- krajský úřad, obce s rozšířenou působností, obce ve spádovém území
- významní zaměstnavatelé, další organizace a partneři

**Dopravní průzkumy**

- Profilový a křižovatkový dopravní průzkum (v běžný pracovní den úterý – čtvrtek 7 – 11 a 13 – 17 hod.) Seznam křižovatek bude definován objednatelem.

- Průzkum osobní individuální a nákladní dopravy.
- Průzkum cyklistické dopravy na komunikacích a stávajících cyklostezkách a cyklotrasách.
- Průzkum pěší dopravy na hlavních pěších tazích a společných stezkách pro cyklisty.
- Směrový dopravní průzkum - stanoviště na hranicích města pro stanovení vnější a tranzitní dopravy, období 6.30-10.30 hod. A 13.30-17-30 hod. Jeden pracovní den (úterý-čtvrtek). Jedná se o záznam RZ vozidel. Stanoviště budou upřesněny objednatelem.
- Stanoviště na kordonu města (řešeného území) pro stanovení tranzitní, cílové a výchozí dopravy.
- Průzkum u obchodních center a velkých parkovišť pro stanovení vnitřní dopravy.

### **Průzkum statické dopravy**

- Průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer).
- Na území města, zahrnující oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, bude proveden jednodenní průzkum parkujících vozidel dle RZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.).
- Průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst v dopravních oblastech s vícepodlažní bytovou zástavbou. Běžný pracovní jeden den: ranní špička, polední sedlo, večerní špička. Dny pracovního volna: sobota ranní špička, neděle večerní špička 1x.
- Průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst u nákupních center na celém území řešené oblasti pro zjištění vstupních provozních charakteristik vybudovaných parkovišť. Běžný pracovní jeden den: večerní špička, stav po zavírací době. Ve dnech pracovního volna sobota ranní špička, neděle večerní špička 1x.

### **Průzkum přepravních vztahů v MHD (dotazníkový i profilový průzkum)**

- Kalibrační profilový průzkum MHD - zjišťování ve vozidlech mezi nejbližšími zastávkami k požadovanému profilu; požadováno v osobách přijelo/výstup/nástup/odjelo, období 5.30 - 8.30 hod., 14.00 - 17.00 hod.; jeden pracovní den (úterý-čtvrtek) a jeden den pracovního volna (neděle večer). Průzkum bude prováděn v hlediska množství nezbytného času, tak i z hlediska ročního období, ve kterém bude průzkum prováděn, byly zajištěny relevantní dat v požadovaném rozsahu a kvalitě. Profily budou upřesněny objednatelem.

### **Průzkumy**

- příměstské linkové autobusové a příměstské železniční dopravy,
- zatížení linkových úseků mezi zastávkami,
- obrat cestujících na zastávkách,
- cyklistické dopravy,
- pěší dopravy,
- parkování a odstavných míst,
- veřejné dopravy,
- železniční dopravy,
- vodní dopravy.

**Veřejná doprava (včetně železnice) a vazeb na Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje – provedte průzkum obrátky na zastávkách včetně dotazníku zdroj-cíl. Zahrnutý budou všechny**



zastávky MHD a všechny druhy příměstské dopravy a vlakové nádraží. Časový rozsah průzkumu stanovte tak, aby byla pokryta ranní a odpolední špička.

#### **Na vybraných zastávkách proved'te průzkum celodenní:**

- stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály),
- technologická zařízení a vozový park,
- další formy technologie obsluhy území,
- dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů,
- přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby,
- produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy,
- ukazatele kvality přepravy, dostupnost území,
- služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky,
- závady a problémové oblasti,
- SWOT.

#### **Cyklistická a pěší doprava**

- průzkumy intenzit cyklistické dopravy se požadují na profilech, které budou upřesněny objednatelem; průzkum bude proveden za období 16 hod (5.00 - 21.00 hod.), jeden pracovní den úterý-čtvrtek a jeden den pracovního volna (neděle večer). Průzkum bude prováděn v hlediska množství nezbytného času, tak i z hlediska ročního období, ve kterém bude průzkum prováděn, byly zajištěny relevantní dat v požadovaném rozsahu a kvalitě.
- průzkumy intenzit se požadují na profilech, které budou upřesněny objednatelem; průzkum bude proveden za období 16 hod (5.00 - 21.00 hod.), jeden pracovní den úterý-čtvrtek a jeden den pracovního volna (neděle večer). Průzkum bude prováděn v hlediska množství nezbytného času, tak i z hlediska ročního období, ve kterém bude průzkum prováděn, byly zajištěny relevantní dat v požadovaném rozsahu a kvalitě.

#### **Průzkumy pro dlouhodobé sledování dělby přepravní práce**

- profilový průzkum vozidel v osobách (osobní vozidla, prostředky hromadné dopravy, jízdní kola); období 16 hod. (5.00-21.00 hod.), jeden pracovní den úterý-čtvrtek. Profily budou specifikovány objednatelem.

#### **Sociodopravní průzkumy**

- Marketingové šetření na vzorku 1000 domácností (90% území okresu Ústí nad Labem, 10% ostatní dle vymezeného území) - metoda dotazů domácností se zaměřením na chování cestujících v průběhu pracovních i nepracovních dnů, zaměření na vnitřní a vnější dopravní vazby;
- Standardní dotazník ve smyslu metodických návodů pro provádění sociodopravních průzkumů, cca 30 otázek, okruhy: sociodemografické údaje, vlastnictví vozidla, způsob parkování, záznam cest – dopravní chování (zdroje, cíle, časy, použité dopravní prostředky, pravidelnost dopravy, rekreační doprava);
- Průzkum bude zahrnovat přípravné kroky, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrolu správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentaci všech výše uvedených úkonů.
- Průzkum bude realizován minimálně 6 měsíců.
- Rozsah průzkumu:
  - Náhodný výběr domácností s opakovaným kontaktováním (min. 3 návštěvy na vybrané adrese).
  - U každé domácnosti bude zjišťováno dopravní chování vždy v jednom pracovním a v jenom nepracovním referenčním dni (plán referenčních dní schvaluje objednatel).
  - Předmětem zjišťování budou údaje o domácnosti a automobilech, které jsou v domácnosti k dispozici; údaje o všech osobách žijících v domácnosti; a čas, doba

trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti, které jsou starší 6 let (včetně), a použitý dopravní prostředek.

- Dotazování bude probíhat metodou PAPI, CAWI nebo CATI; údaje o časoprostorovém chování zpřesněny s využitím pasivního monitoringu pohybu respondentů) např. GPS technologie).
- Průběh průzkumu:

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

+1	Telefonicky/osobně	Telefonická domluva ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+2	Telefonicky/osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+3	Telefonicky/osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+7	Telefonicky/osobně	Poslední pokus o kontakt. Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník.

- Objednatel se pokusí s domácností navázat kontakt minimálně třikrát – vždy v různé dny a různé denní doby v rozestupu jednoho týdne.
- Pokud se podaří zastihnout domácnost na místě, je nutné domluvit jejich účast na průzkumu.
- Pokud se členové domácnosti nemohou ke své účasti v průzkumu vyjádřit okamžitě, domluví se náhradní termín pro návštěvu. Pokud se domluva na průzkumu neuskuteční ani v náhradním termínu, pak se kontaktování této domácnosti ukončí bez ohledu na příčinu nezdaru.

#### **Základní parametry dopravně – sociologických průzkumů:**

##### **A. Dělení dat:**

- Data domácností s různými parametry týkajícími se domácností a vozidel.
- Osobní údaje se sociodemografickými a pro dopravu relevantními charakteristikami dotazovaných osob.
- Údaje o cestách – vyjíždka/dojíždka.

##### **B. Další požadavky:**

- Musí být evidovány všechny cesty všech osob příslušné domácnosti ve stanoveném rozhodném dni průzkumu.
- Sledovaný vzorek zahrnuje celkem 2000 dotázaných osob.
- Všem domácnostem, které se mají průzkumu účastnit, bude zasláno poštou oznámení o realizaci průzkumu, opatřené dopisní hlavičkou, která bude zhotoviteli poskytnuta objednatel. O uskutečnění průzkumu bude veřejnost informovaná výše popsánymi prezentačními prostředky projektu.
- Zhotovitel navrhne obsah dotazníku a časový harmonogram, který schválí objednatel.

- Průzkum bude pro maximální úspěšnost poskytnutých odpovědí realizován jako průzkum face-to-face (osobní průzkum).
- Zhotovitel musí odhadnout a vykázat kvóty odpovědí (pro úspěšnost průzkumu) a zohlednit je v kalkulaci.

Zhotovitel ve své nabídce přesně popíše způsoby zabezpečení dostatečně kvalitních dat o mobilitě osob, vozidel případně zboží v řešeném území pro sestavení požadovaných poptávkových matic přepravních vztahů a dělby přepravní práce v daném území. V této oblasti je možno využívat i nové progresivní metody zabezpečení relevantních dat různou kombinací metod, dopravně - sociologický průzkum je povinný. Pro získání dostatečně prokazatelných dat je možno také využít informací z dopravně telematických aplikací umístěných na dopravní infrastruktuře, ve vozidlech dopravců atd. Nelze však těmito daty plně nahradit požadované průzkumy a bude-li zhotovitel pracovat s těmito daty, je nutno v nabídce popsat podrobně metodiku tvorby dat poptávkových matic.

### **Tvorba multimodálního dopravního modelu, kalibrace na dostupná data**

Model dopravy bude proveden pro potřeby této dokumentace, jako analytický nástroj k posouzení dostupných dat a návrhů (nejedná se o nákup softwarového či hardwarového vybavení). Bez multimodálního modelu dopravy nelze kvalitně posoudit navrhovaná řešení a jejich dopady do změny dělby přepravní práce a dalších předpokládaných sledovaných indikátorů mobility. Vyhotovení výpočtů hlukové a emisní zátěže je možné provést pouze na základě informací o intenzitách dopravy na všech komunikacích.

#### **Dopravní módy a časy**

- Model dopravy bude proveden pro dopravní módy: silniční automobilová doprava (osobní, nákladní), veřejná doprava (trolejbus, autobus MHD, autobus příměstské dopravy, vlak), cyklistická doprava, pěší doprava (pouze pro přístupy k ostatním druhům dopravy).
- Modelové časy budou provedeny ve 4 modelových časech pro běžný pracovní den (ranní špičkové období 3 hod, odpolední špičkové období 3 hod, zbytek do 24 hod (tj. 18 hod), 24 hodin běžného pracovního dne jako součet předchozích 3 modelových časů.

#### **Dopravní síť**

- Dopravní síť bude provedena jednotně pro všechny druhy dopravy, bude obsahovat rychlosti a kapacity pro jednotlivé druhy dopravy a modelové časy.
- Modelová síť bude obsahovat na území města: dálnici, silnice I. – III. třídy, místní komunikace I. a II. třídy (web města, adresa, ...), základní síť cyklostezek včetně sdružených (web města, adresa, ...), vybrané chodníky v místech přestupních uzlů (cca 20 míst – tyto po dohodě se objednatelem), všechny železniční tratě, všechny křižovatky komunikací zadané sítě, pěší dopravu, parkování a odstavná místa - tyto po dohodě se objednatelem.
- Modelová síť bude obsahovat v navazujícím území okresu Ústí nad Labem: dálnici, silnice I. – III. třídy, všechny železniční tratě, lodní dopravu.

#### **Výpočtové funkce a kalibrace**

Přetížení dopravní sítě bude modelováno kapacitně závislou metodou.

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

- Vnitřní členění dopravních okrsků obce Ústí nad Labem bude provedeno dle Statistických obvodů ČSÚ. Vnější navazující území obce Ústí nad Labem (ORP Ústí nad Labem, nebo obvod MHD Ústí nad Labem) bude pro dopravní okrsky provedeno rovněž dle Statistických obvodů ČSÚ. Další vnější území bude členěno minimálně v detailu obcí.
- Počet vnitřních zón (sčítacích obvodů dle ČSÚ) pro město Ústí nad Labem.

### **Vyhotovení modelových výpočtů imisní a hlukové zátěže, kalibrace na dostupná data**

Modelové výpočty imisní zátěže musí být provedeny s detailností odpovídající rozptylovým studiím jednotlivých zdrojů a musí zahrnovat kromě samotného vlivu dopravy rovněž vliv ostatních zdrojů znečišťování ovzduší ve stejné podrobnosti. Výsledky modelových výpočtů budou kalibrovány na měření stanic imisního monitoringu.

### **Provedení modelových výpočtů imisní zátěže bude obsahovat tyto dílčí úlohy:**

- Vstupní data pro výpočet imisí z průmyslových zdrojů (REZZO 1 a REZZO 2) - lokalizace průmyslových zdrojů na řešeném území s přesností řádově na desítky metrů, kontrola technických a emisních parametrů zdrojů pro modelování.
- Vstupní data pro výpočet imisí z lokálních topenišť - výpočet množství emisí z lokálních topenišť podle metodiky ČHMÚ, charakterizace rozložení lokálních topenišť a jejich reprezentace sítě plošných zdrojů zahrnujících zástavbu s vyhodnocením druhu lokálního topeniště (rodinné domy, etážová topení v bytových domech), plošné zdroje budou čtverce o straně 100 m.
- Vstupní data pro výpočet imisí z dopravy - výpočet emisí z automobilové dopravy se základem podle metodiky MEFA v. 06, požadováno je rozšíření metodiky o charakteristiku a úroveň saturace provozu.
- Výpočet rozptylu znečišťujících látek ze všech uvedených skupin zdrojů na řešeném území pomocí metodiky SYMOS'97. Výpočet bude proveden v podrobné síti receptorů (do sto metrů). Výpočet rozptylu bude proveden pro tyto znečišťující látky: NO<sub>2</sub> (oxid dusičitý), benzo (a) pyren, PM<sub>10</sub> (prašná frakce aerosolu < 10 μm), NO<sub>x</sub> (oxidy dusíku), CO<sub>2</sub> (oxid uhličitý), CO (oxid uhelnatý).

### **Další požadované činnosti:**

- Kalibrace modelových výpočtů podle výsledků imisního monitoringu.
- Analýza a vyhodnocení stávajícího vlivu dopravy na imisní zátěž ve městě ve srovnání s ostatními vlivy s využitím geoinformačních technologií.
- Posouzení dopravní situace z hlediska minimalizace vlivu na kvalitu ovzduší.
- Předání prostorových emisních a imisních dat v GIS pro následné aktualizace.
- Zpracování zprávy a výstupů v podobě mapových kompozic v GIS podle požadavků objednatele.

Modelové výpočty hlukové zátěže budou provedeny s ohledem na strukturu dopravy a budou plně vycházet především z podkladů multimodálního dopravního modelu. Výpočty budou zpracovány a vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pro denní a noční dobu. Kromě celkové hlukové zátěže bude vyhodnocena zvláště individuální automobilová doprava, nákladní doprava, městská hromadná doprava a železniční doprava. Veškeré modelové výpočty budou zpracovány v souladu s metodikami doporučenými vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování, která je plně v souladu s doporučeními a předpisy Evropské unie. Jako nástroj pro výpočty a hodnocení hlukové zátěže se doporučuje SW SoundPLAN V.7.1. Jednotlivé dílčí výpočty a celkový výpočet hlukové zátěže budou pro typické situace ověřeny měření hlukové zátěže.

### **Zpracování modelových výpočtů hlukové zátěže bude obsahovat tyto dílčí úlohy:**

- Vstupní data pro výpočet hlukové zátěže z automobilové dopravy - implementace výstupů z multimodálního dopravního modelu (úprava liniového vedení silnic, zpracování dopravních intenzit pro osobní a nákladní dopravu, přepočty dopravních intenzit na denní

a noční dobu), technickoprovozní parametry komunikací (rychlost dopravního proudu, počty jízdnic pruhů, typ povrchu komunikací, charakteristika dopravního proudu atd.), segmentace silniční sítě dle dopravních intenzit, rychlostí, mostů, plynulosti dopravy atd.

- Vstupní data pro výpočet hlukové zátěže ze železniční dopravy - implementace a zpracování liniového vedení kolejového svršku tratí, grafiky železniční dopravy, technickoprovozní parametry tratí, segmentace tratí dle grafikonu, traťové rychlosti, mostů, nespojitosti kolejového svršku (výhybky a křížení tratí), brzdění a rozjezdů vlakových souprav.
- Zpracování vstupních dat pro výpočet hlukové zátěže z městské hromadné dopravy - zpracování liniové vrstvy komunikací sítě linek městské hromadné dopravy, zpracování dopravních intenzit městské hromadné dopravy.
- Zpracování vstupních dat modelovaného území - výškopis (3D model terénu), polohopis (objekty budov, včetně počtu trvale obydlených objektů pro následné analýzy vyhodnocení dopadu hlukové zátěže), povrch terénu (odrazivost a pohltivost), zpracování dat o realizovaných protihlukových opatření.
- Výpočty hlukové zátěže budou zpracovány: formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb a výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům, zvláště pro denní dobu (LAeq,16h) a noční dobu (LAeq,8h).

Další požadované činnosti:

- Provedení sady kontrolních měření hlukové zátěže za účelem ověření validity výpočtů; požaduje se alespoň 10 měřících bodů po dohodě se objednatelem.
- Analýza a vyhodnocení stávajícího vlivu dopravy na hlukovou zátěž ve městě ve vztahu k trvale bydlicímu obyvatelstvu a chráněným venkovním stavbám výsledků s využitím geoinformačních technologií.
- Posouzení dopravní situace z hlediska minimalizace vlivu hlukové zátěže.
- Předání zpracovaných dat hlukové zátěže ve formátu GIS pro snadné zavedení do informačních systémů města a následné aktualizace.
- Zpracování zprávy a výstupů v podobě mapových kompozic v GIS podle požadavků objednatele.

### **Spolupráce klíčových partnerů a firem**

Na základě vytvořené databáze partnerů v rámci strategické části budou využita jejich dostupná data o území, dopravních a přepravních vztazích k vytvoření souhrnné analýzy stávajícího stavu v řešené oblasti.

### **Souhrnná analýza výchozího stavu, oblastí monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace)**

#### **Charakteristika poptávky po mobilitě**

- vymezení a popis území, spádové oblasti města,
- inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ,
- obyvatelstvo, demografická struktura,
- socioekonomický profil území, oblastí,
- zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb,
- rekreace a volnočasové aktivity,
- mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy,
- motorizace/automobilizace, historie a vývoj,
- přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy,
- přepravní vztahy, vnější relace.

#### **Pozemní komunikace, automobilová doprava dynamická**

- stav sítě pozemních komunikací,
- základní komunikační skelet, dopravní kostra města,
- přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel,
- výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy,
- úroveň kvality dopravy, dostupnost území,
- organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod),
- SWOT.

#### **Doprava v klidu (statická doprava)**

- stav infrastruktury a technologických zařízení,
- oblasti regulace, nástroje a způsoby,
- technologie obsluhy P+G, P+R přestupní terminály,
- bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky,
- kvalita dostupnosti území, dosažitelnost infrastruktury pro dopravy v klidu,
- závady a problémové oblasti,
- SWOT.

#### **Individuální doprava**

- skladba a stáří vozového parku,
- počty vozidel osobní dopravy (rovněž nákladní, busy, motocykly),
- stupeň motorizace,
- stav sítě pozemních komunikací,
- základní komunikační kostra města,
- přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel,
- výkonnost dopravní sítě, hustota provozu, kapacitní rezervy komunikací a křižovatek,
- úroveň kvality přepravy, dostupnost území,
- organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení častých dopravních nehod),
- SWOT.

#### **Veřejná osobní doprava (včetně železnice)**

- stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály),
- technologická zařízení a vozový park,
- další formy technologie obsluhy území (P+R, a další),
- dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů,
- přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby,
- kartogram zatížení systému veřejné dopravy, tras, linek, zastávek a přestupních míst se znázorněním problémových úseků z hlediska obsaditelnosti vozidel,
- produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy,
- ukazatele kvality přepravy, dostupnost území,
- služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky,
- závady a problémové oblasti,
- SWOT.

#### **Cyklistická doprava**

- stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou,
- základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť,
- kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G,
- přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy,

- závady a problémové oblasti, nehodové lokality,
- znázornění dopravního skeletu v kvalitativních úrovních z hlediska bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy (porovnání infrastruktury ve vazbě na intenzity IAD),
- SWOT.

### **Pěší doprava**

- stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob,
- podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- pěší zóny, obytné ulice a zóny,
- turistické trasy, vazby na území regionu,
- intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě,
- problémové oblasti, nehodové lokality,
- SWOT.

### **Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava**

- stav infrastruktury a technologických zařízení,
- objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace,
- dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností,
- závady a problémové oblasti,
- SWOT.

### **Letecká doprava**

- stav infrastruktury a technologických zařízení,
- rozhodující přepravní činnosti a služby,
- kvalita dostupnosti území, efektivita činností,
- závady a problémové oblasti.

### **Lodní doprava**

- stav infrastruktury a technologických zařízení,
- rozhodující přepravní činnosti a služby,
- kvalita dostupnosti území, efektivita činností,
- závady a problémové oblasti.

### **Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy**

- stav infrastruktury a technologických zařízení,
- informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě,
- informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě,
- dispečerská řízení v řešené oblasti – dopravní podnik, řízení provozu, správa a údržba silnic atd., koordinace činností,
- účinnost a přínosy systému řízení,
- závady a problémové oblasti,
- stav rozpracování projektů,
- oblasti řízení provozu, koordinace činností,
- SWOT.

### **Bezpečnost silničního provozu**

- počet a důsledky dopravních nehod,
- vývoj nehodovosti,
- nehodová místa a úseky s rozdělením dle skupin účastníků silničního provozu.

### **Účinky a důsledky přepravních činností**

- spotřeba energií, přepravní náročnost,



- investiční vklady do dopravní infrastruktury,
- provozní ekonomická bilance přepravních činností.

### **Identifikace měřitelných indikátorů**

- Stanovení a odsouhlasení oblastí monitoringu a indikátorů, měřitelných cílů.
- Základními indikátory jsou: disponibilní finance, investice do infrastruktury, provozní výkony, počet a následky dopravních nehod, cestovní čas, dělba přepravní práce, spotřeba CO<sub>2</sub>, nadlimitní hluk a PM<sub>10</sub>; další indikátory budou doplněny dle jednání pracovních skupin.
- Zpracování metodiky sledování indikátorů, např. rozsah a četnost.
- Naplnění indikátorů hodnotami stávajícího stavu ve struktuře: vstupní indikátory, predikce hodnot indikátorů a jejich důsledků pro dobu účinnosti plánu udržitelné mobility v případě žádné intervence města (nulová varianta) - indikátory výstupu, indikátory výsledku, indikátory dopadu.

### **Zpracování provedených průzkumů**

Výstupy dopravních průzkumů i dotazníkových šetření budou matice přepravních vztahů pro celé řešené území a pro všechny módy dopravy. Bude vytvořen model individuální dopravy s kalibrací na dostupná data.

### **Požadované rozdělení dopravy je na osobní (IAD), nákladní, MHD s vyhodnocením pro**

- vnitřní dopravu města,
- vnější dopravu města,
- tranzitní dopravu města,
- vnější dopravu centra města,
- vnitřní dopravu centra města,
- tranzitní dopravu centra města.

Dopravní zatížení komunikací bude vyhodnoceno ve vztahu k zjištěné intenzitě dopravy na silniční síti a budou využity pro stanovení hlukové a imisní zátěže v kriticky zatížených oblastech s nejvyšší intenzitou dopravy. Bude vytvořen model dopravně přepravních vztahů ve veřejné dopravě v širších souvislostech (městská, příměstská, regionální, nadregionální a přeshraniční doprava).

### **Výsledky všech průzkumů budou znázorněny tabelárně i graficky (grafy, kartogramy, pentlogramy)**

Zpracované průzkumy zajistí databáze pro multimodální počítačový model, jehož tvorba může být jednou z navržených aktivit PUMM Ústí nad Labem, jako prostředku pro vyhodnocování scénářů vývoje a změn v dělbě přepravní práce mezi modelovanými módy (IAD, cyklisté, pěší, MHD).

### **Souhrnná analýza výchozího stavu, problémy a příležitosti s vazbou na oblasti monitoringu a sledované indikátory**

- SWOT analýza pro jednotlivé druhy dopravy.
- Stanovení a odsouhlasení oblastí monitoringu a indikátorů a naplnění hodnotami stávajícího stavu.

### **Identifikace a možnosti dostupných finančních zdrojů**

- Přehled možných finančních zdrojů (rozpočty, fondy, soukromé zdroje) na úrovních EU, národní, krajské a města pro období přípravy a realizace aktivit projektu.
- Možnosti financování přípravy a realizace aktivit projektu městské mobility.
- Charakteristika zdroje, podmínky čerpání, odhad potencionálního objemu možného čerpání.
- Doporučené finanční zdroje vzhledem k zaměření a stanoveným podmínkám, omezení těchto zdrojů a pravděpodobnost jejich splnění.

## **Analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory**

- SWOT analýza městského dopravního systému jako celku.

## **Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období**

- Zapracování vstupních dat stávající koncepce (koncept územního plánu a další zpracované studie) a vizí a strategických cílů města, partnerů i provozovatelů
- Prognóza a posouzení vývoje demografie města a regionu, migrace obyvatel a zaměstnanosti
- Prognóza a posouzení vývoje stupně automobilizace, mobility obyvatel
- Prognóza možností finančního rámce

## **Vyhodnocení vlivu na životní prostředí**

Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů ze stávajících map zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele (hlavně v obytných částech podél páteřních komunikací), ve kterých se stanoví stávající hluková a emisní zátěž.

- Stanovení hlukové zátěže ze silniční a železniční dopravy v kritických místech pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu, na základě zjištěných údajů intenzit dopravy a hlukového monitoringu. Vyhodnocení údajů je vztaheno k platným hygienickým limitům s porovnáním s hodnotami dle stávající hlukové mapy.
- Stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky NO<sub>2</sub> (oxid dusičitý), PM<sub>10</sub> s využitím stávající rozptylové studie a měření stanic imisního monitoringu a vyhodnocení těchto údajů.
- Stanovení kritických míst na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a musí být projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

## **Stanovení nulového scénáře s vazbou na sledované indikátory**

Definování nulového scénáře je důležitým parametrem pro posuzování vhodnosti investic v dopravě. Standardně obsahuje vývoj dopravní situace v řešené oblasti při zachování stávajících charakteristik dopravní infrastruktury a obsahuje prognózu meziročních změn hodnot sledovaných parametrů.

## **V oblasti životního prostředí se jedná o tyto parametry:**

- Intenzita zatížení silniční infrastruktury.
- Hluková zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury.
- Emisní zátěž ve sledovaných kritických místech hodnocené infrastruktury.

Prognóza změn ve sledovaných parametrech vlivu na ŽP, uvedená pro nulovou variantu v procentních hodnotách, bude provedena pro období do 10 let.

## **Projednání konceptu analytické části – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností**

- Tvorba podkladů pro zpracování prezentačních materiálů včetně prezentace. Zpracování připomínek a vyhotovení čistopisu analytické části PUMM Ústí nad Labem.

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

## 8. ČÁST NÁVRHOVÁ

---

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

- **Veřejná doprava:** PUMM Ústí nad Labem bude stanovovat strategii ke zlepšení kvality, bezpečnosti, integraci a přístupnosti služeb veřejné dopravy, zahrnující infrastrukturu a služby.
- **Bezmotorová doprava:** Součástí PUMM Ústí nad Labem bude plán, jak zvýšit atraktivitu a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy. Stávající infrastruktura bude posouzena a případně budou navržena zlepšení. Rozvoj nové infrastruktury nebude plánován pouze podél tras motorové dopravy. Návrh bude uvažovat o vytvoření zvláštní infrastruktury pro cyklisty a chodce, jež bude oddělená od těžké motorové dopravy a pokud možno bude zkracovat cestovní vzdálenosti. Opatření v oblasti infrastruktury budou doprovázet další technická, politicky založená a „měkká“ opatření.
- **Intermodalita:** PUMM Ústí nad Labem bude přispívat k lepšímu skloubení různých druhů dopravy a bude určovat opatření směřující zejména k usnadnění plynulé a multimodální mobility a dopravy.
- **Bezpečnost silničního provozu:** V PUMM Ústí nad Labem budou uvedena opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jež budou založena na analýze hlavních bezpečnostních problémů a rizikových oblastí na silnicích v dotčené oblasti.
- **Silniční doprava (včetně statické):** Síť motorizované dopravy, se bude v PUMM Ústí nad Labem zaměřovat jak na dynamickou dopravu, tak i zejména na statickou dopravu. Opatření se budou soustředit na optimální využívání stávající silniční infrastruktury a zlepšení situace ve zjištěných problémových místech i celku. Bude prověřeno možné využití prostoru silnic pro jiné druhy dopravy nebo jiné veřejné funkce a využití, která nesouvisí s dopravou. Pro období po roce 2030 budou vyhodnocena a doplněna infrastrukturní opatření pro soubor dopravních staveb.
- **Městská logistika:** PUMM Ústí nad Labem bude zahrnovat opatření, která zlepší účinnost městské logistiky, včetně doručování zboží v rámci města, a zároveň omezí související externality, jako jsou emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší a hluk.
- **Řízení mobility:** PUMM Ústí nad Labem bude obsahovat opatření, jejichž cílem je podpořit přechod k udržitelnějším modelům mobility. V této souvislosti budou zapojeni občané, zaměstnavatelé, školy a další příslušné objekty.

**Inteligentní dopravní systémy:** Protože inteligentní dopravní systémy jsou použitelné pro všechny druhy dopravy, jak v osobní, tak v nákladní dopravě, budou mít přínos při utváření strategie, provádění politiky a sledování všech opatření vytvořených v rámci plánu udržitelné mobility.

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

Z hlediska časového bude návrh opatření proveden pro střednědobý horizont 10 let, pro výhledové období po roce 2030 bude vyhodnocena a doplněna stávající koncepce dopravních staveb pro účely územního plánování. Souhrn všech opatření včetně odhadu nákladů bude uveden v samostatném dokumentu (Akční plán PUMM Ústí nad Labem), kde budou pro krátkodobý horizont 2 - 5 let stanoveny prioritní aktivity k realizaci včetně finančního zajištění.

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

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

### **Stanovení 3 scénářů vývoje pro sledované časové období po roce 2030**

- Scénáře ve variantách v závislosti na plánované realizaci navržených opatření k posílení udržitelné dopravy (minimalistická, středová a maximalistická varianta).
- Navržená opatření budou směřovat ke zlepšení podmínek pro využití veřejné dopravy a cyklistické dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy i chodců omezením IAD, zlepšení kvality životního prostředí.
- Scénáře budou vyhodnoceny z hlediska technické a finanční náročnosti, nákladů a přínosů s hodnocením silných a slabých stránek (SWOT).
- Důležitým parametrem návrhové části, je rozvoj systémů veřejné dopravy a to v kontextu dlouhodobého systémového rozvoje postupné integrace městské, příměstské, regionální a dálkové dopravy. Atributy systémového rozvoje jsou zejména moderní přestupové uzly a terminály mezi jednotlivými dopravními módy, budování parkovišť typu P+R, P+R+B, P+PAD+MHD, atd., zajištění zvýšení cestovních rychlostí vozidel veřejné dopravy a bezpečnosti dopravy v městské aglomeraci.
- Vytvoření nulového scénáře, který bude odpovídat vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek.

### **Projednání scénářů v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností**

- Tvorba podkladů pro zpracování prezentačních materiálů vč. Prezentace.

### **Výběr nejuhodnějšího scénáře**

### **Návrh opatření a stanovení aktivit a priorit v jednotlivých segmentech dopravy pro vybraný scénář**

- Návrh opatření investičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury.
- Návrh neinvestičních a finančně méně náročných opatření (dopravně inženýrského a organizačního charakteru včetně využití managementu mobility k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě) a propagace.
- Vyhodnocení dopadu navržených opatření na sledované indikátory.
- Identifikace lokality, kde byla uvažovaná klíčová opatření již implementována.
- Návrh souboru opatření (priorit a aktivit) s možností synergického efektu.
- Analýza možnosti synergie identifikovaných priorit a aktivit v rámci souboru opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu.
- Prezentace navrženého dopravního řešení pro vybraný scénář.
- Projednání konceptu návrhu opatření – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností.
- Tvorba podkladů pro zpracování prezentačních materiálů včetně prezentace.
- Identifikace lokality, kde byla uvažovaná klíčová opatření již implementována.
- Návrh balíčků opatření (priorit a aktivit) s možností synergického efektu.
- Analýza možnosti synergie identifikovaných priorit a aktivit v rámci balíčků opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu.

### **Tvorba Akčního plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem**

- Akční plán bude obsahovat souhrn navržených opatření pro všechna řešená období (krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont) včetně časového plánu a stanovení finančních nákladů a zdrojů (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.), pro období po r. 2020 budou aktivity uvedeny s propočtem nákladů a možnými alternativami financování, pro období 2 - 5 let budou uvedeny navržené aktivity, které jsou finančně zajištěny ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled.
- Seznam jednotlivých investičních aktivit, jejich možné finanční zajištění a vyhodnocení přínosů:

- nástroje zavádění, ekonomické bilance,
- investiční náklady, náklady technologického vybavení,
- provozní náklady přepravy a technologických zařízení,
- náklady na udržovací práce dopravních systémů, technologií,
- finanční zdroje města (výnosy z přepravních činností, poplatky, rozpočet atd.),
- dotační a jiné finanční zdroje (EU, ČR, Ústecký kraj a další).

Objednatel předpokládá u dvou vybraných investičních aktivit (na základě projednání s řídicí skupinou) zpracování kompletní studie proveditelnosti dle evropských zvyklostí.

### **Tvorba finančního plánu**

- Seznam jednotlivých aktivit a jejich možné finanční zajištění - nástroje zavádění, ekonomické bilance, investiční náklady, náklady technologického vybavení, provozní náklady přepravy a technologických zařízení, náklady na udržovací práce dopravních systémů a technologií, finanční zdroje města (výnosy z přepravních činností, poplatky, rozpočet a další), ostatní finanční zdroje (EU, ČR, kraj, PPP projekty a další), prioritizace návrhů v závislosti na finančních možnostech.
- Finanční plán se zpracuje na období 3-5 let ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled, harmonogram realizace s ohledem na náročnost a v kontextu výše popsaných scénářů.

### **Návrh změn procesu plánování mobility na městské úrovni a naplňování plánu mobility**

#### **Návrh stanovení kompetencí procesu**

- Návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy.

#### **Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů**

- Stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů.
- Návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů.
- Návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů.
- Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí.

#### **Postup zpracování PUMM**

- Zpracování konceptu PUMM Ústí nad Labem včetně Akčního plánu a návrhu jeho hodnocení a aktualizace.
- Projednání konceptu PUMM Ústí nad Labem v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností.
- Tvorba podkladů pro zpracování prezentačních materiálů včetně prezentace.
- Zpracování připomínek a zpracování čistopisu.
- Schválení PUMM Ústí nad Labem v orgánech města.

#### **Soubor jednání ke konceptu návrhu opatření**

- projednání v pracovních skupinách,
- projednání v radě a zastupitelstvu města,
- projednání s odbornou veřejností,
- projednání s veřejností.

Požadované obecné okruhy řešení kapitoly:

- funkčnost základních silničních koridorů (skeletu), plynulost provozu, zlepšení využití kapacit,
- zlepšení kvality nabídky veřejné osobní dopravy (vč. železnice), efektivní integrace,
- oživení centra města, kvalitní multimodální dostupnost, řešení hlavních tras, parkování,

- podpora pěší a cyklistické dopravy, odpovídající řešení koridorů a ulic,
- řešení dopravy v klidu v obytných souborech města, zlepšení kvality bydlení,
- zajištění udržitelné nákladní dopravy, kombinovaná doprava a další druhy dopravy,
- organizace a řízení provozu, IT systémy (dopravní telematika),
- ochrana životního prostředí, snížení negativních účinků dopravy,
- řešení neočekávaných událostí (rozptylové podmínky, kritická infrastruktura),
- vytvoření zásobníku projektů včetně orientačního rozpočtu,
- multikriteriální opatření – dopravní opatření, urbanismus a rozvoj území, životní prostředí, sociální dopady, ekonomika.

### **Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření:**

#### Individuální automobilová doprava

- posouzení dopravního skeletu vymezeném v územním plánu města z hlediska efektivity, funkčnosti, plynulosti, změn intenzity dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území,
- návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci,
- návrh, projednání a upřesnění změn zatřídění komunikací do silniční sítě ve správě státu v souvislosti s komunikačním systémem a vhodného směrového značení odvádějícího tranzitní dopravu mimo centrum města,
- návrh kategorizace a funkčních tříd komunikací,
- variantní návrhy silniční sítě (s maximálním využitím stávající infrastruktury, s návrhem nových komunikací),
- variantní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických prostředků,
- variantní návrhy úprav křižovatek pro zlepšení plynulosti dopravy,
- variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na páteřních komunikacích, separace veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy,
- variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, omezení průjezdu centrem města pro individuální dopravu – možnosti nízkoemisních zón,
- zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města,
- řešení vybraných krizových situací dle pokynů objednatele.

#### Veřejná doprava

- návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová a železniční) s návazností na integrovaný systém v kraji, vedoucí ke zvýšení kvality, rychlosti a atraktivnosti veřejné dopravy, rozšíření na okrajová rozvojová území dle územního plánu, zajištění intermodality s cyklistickou dopravou (úschovny kol na železničních stanicích),
- návrh řešení zkvalitnění dostupnosti železničních stanic a zastávek a vytvoření přestupních terminálů,
- prověření možnosti zkvalitnění železniční dopravy na vybraných tratích upřesněných objednatelem,
- návrhy možností rekonstrukcí, technického vybavení, rekonstrukcí a vybavení autobusových zastávek,
- návrhy vozidel MHD moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech),
- návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti MHD (vyhrazené jízdní pruhy, zastávky na jízdním pruhu, přednost v křižovatkách),
- návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. centrum mobility pro informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest, propagační materiály,
- návrh plánu budoucího linkového vedení MHD a PAD,

- návrh rozšíření vybavení moderními informačními systémy vybraných autobusových zastávek (inteligentní označnický – rozšíření systému a moderní velkoplošné informační panely na vybraných zastávkách).

#### Cyklistická a pěší doprava – tvorba generelu cyklodopravy

- návrh úpravy základní sítě cyklistických komunikací a vhodné propojení nadregionálních, regionálních a místních cyklistických tras s rozdělením na cyklostezky a cyklotrasy,
- návrh řešení plošného pokrytí území města bezpečnými koridory pro každodenní cesty včetně návrhu stavebních a organizačních opatření (stezky, přechody),
- návrh zařízení pro cyklisty – odstavování kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení,
- stanovení základních pěších tras z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu,
- návrh úprav pěších tras pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti,
- prověření vhodnosti a možnosti podpory pěší a cyklistické dopravy (např. bikesharing) zapojením veřejných finančních prostředků.

#### Statická doprava – tvorba generelu dopravy v klidu

- návrh řešení ve 3 variantách (vyrovnání nabídky a poptávky, pokrytí poptávky dle ČSN 736110 pro stávající stav stupně automobilizace, pokrytí poptávky ve výhledovém období),
- stanovení prostorů pro umístění hromadných parkovacích prostorů (objekty garáží i povrchové parkování),
- stanovení možných prostorů pro systém P + R, atd. i ve vztahu k dalším druhům dopravy (pěší, cyklisté, hromadná),
- rozšíření zóny placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, rozdělení dle předpokládaných tarifů, vyznačení rezidentních a abonentních míst, platební podmínky, dopravní značení).

#### Management mobility

- návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílící na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně a workshopy (ve školách atd.) k alternativním nabídkám dopravy,
- návrh malých plánů mobility pro velké podniky a podnikatelské zóny ve spolupráci se zúčastněnými partnery,
- prověření přínosů systémů carsharing, carpooling s možností zapojení veřejných finančních prostředků.

**Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání. Formát jednotlivých investičních aktivit dle Akčního plánu a formát zpracování požadovaných studií proveditelnosti na vybrané investiční akce, musí mít evropský standart ve smyslu požadavků rozvojových finančních zdrojů.**

## **9. ČÁST PREZENTAČNÍ (KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE)**

Komunikační strategie bude vytvořena jak již pro fázi zpracování PUMM Ústí nad Labem, tak i pro celý životní cyklus dokumentu. Komunikační strategie bude navržena jako jednotná koncepce tak, aby napomohla efektivně komunikovat s veřejností a naplňovat základní cíle PUMM Ústí nad Labem.

Komunikační strategie bude obsahovat zejména následující části:

- Identifikace cílových skupin,
- Určení hlavního cíle,
- Určení komunikačních nástrojů,

- Harmonogram kampaní,
- Evalvace navržených řešení.

Bude požadováno zpracování:

- informačního materiálu v rozsahu nejméně 8 formátů A4,
- informace pro web projektu a web města v obdobném rozsahu,
- informace pro městská a komerční periodika, rozhlas, televize,
- materiály pro vedení města (propagace, meeting, diskuse).

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

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

Komunikační strategie bude rozdělena na dvě části, a to na část věnovanou komunikaci při pořizování PUMM Ústí nad Labem a část věnovanou celému návrhovému období. Komunikační strategie bude obsahovat zejména:

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



- Dlouhodobě zlepšit image města.
- Nastavení společného marketingu města a DPmÚL na podporu městské hromadné dopravy.
- Určení komunikačních nástrojů - pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů:
  - Úřední a formální komunikace,
  - Elektronická komunikace,
  - Práce s médii,
  - Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.).
- Harmonogram kampaní - bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie:
  - pro období pořizování PUMM Ústí nad Labem,
  - pro období naplňování cílů a vizí PUMM Ústí nad Labem.
- Evaluace navržených řešení - bude obsahovat návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

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

## 10. TECHNICKÉ POŽADAVKY

---

### Technické požadavky na zpracování dokumentace

- Popisná dokumentace projektu, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány v MS Word, Excel a Powerpoint. Zveřejňované výstupy ve formátu HTML, PDF.
- Dokumentace bude zpracována v měřítku dle rozsahu území a vhodného detailu (1:1000, 1:2 000, 1:5 000, 1:10 000, 1:25 000), na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy popřípadě technické mapy. Dokumentace bude doplněna v potřebné míře schémata, kartogramy, grafy a tabulkami. Zhotovitel může využít dat vlastněných městem – Odboru investic a územního plánování.
- Data budou zpracována ve formátu FILE GEODATABASE, popřípadě SHP. Grafická část bude předána ve formátu PDF a MXD s relativními cestami na datovou část. Datová část bude zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK. Tabelární data, případně databáze, budou předána ve formátu textových souborů s oddělovačem tabelátoru s kompletním metadatovým popisem významu všech atributů a návaznosti jednotlivých tabulek.
- Dokumentace bude ve všech postupných fázích vypracována a předána v 10 ks vyhotovení + 20ks digitálně na CD, jednotlivá paré budou očíslována.
- Aktualizaci otevřené databáze územně analytických podkladů pro oblast dopravy na základě SHP formátu, který bude vhodný pro uchování prostorových dat s atributy. Otevřenou databází je myšlena kompatibilita pro různý software a možnost exportu a importu dat i budoucí rozšiřování a plnění databáze atributy. Aktualizace bude provedena v rozsahu datového modelu Ústeckého kraje (T-mapy 3.4) dle pokynů objednatele. Strategický dokument bude mít zvolenou podrobnost v detailu sčítacích obvodů ČSÚ, která je dostatečná pro posouzení záměrů ÚP i funkce jednotlivých druhů dopravy a jejich skeletu

Další dílčí požadavky mohou vyplynout v průběhu zpracování.

## Příloha č. 2 – seznam podkladů

Zhotovitel bude vycházet při zpracování PUMM Ústí nad Labem minimálně z těchto dokumentů:

- Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2015 – 2020; dostupná na odkazu:  
[http://www.usti-nad-labem.cz/files/unl\\_strategie\\_final\\_v2.pdf](http://www.usti-nad-labem.cz/files/unl_strategie_final_v2.pdf)
- Cyklodoprava Ústí nad Labem; dostupná na odkazu:  
<http://www.usti-nad-labem.cz/cz/volny-cas/cykloportal/cyklodoprava/>
- Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (10/2012); dostupný na odkazu:  
[http://www.usti-nad-labem.cz/files/civitas/magul\\_brozura-generel.pdf](http://www.usti-nad-labem.cz/files/civitas/magul_brozura-generel.pdf)
- ELLA Regio; dostupná na odkazu:  
<http://www.kr-ustecky.cz/ella%2Dregio/ds-99500/p1=206512>
- Strategické dokumenty v dopravě a TEN-T - Ing. Vít Sedmidubský, Odbor strategie MD; dostupné na odkazu:  
[http://www.kr-stecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1663772](http://www.kr-stecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1663772)
- Dopravní politika ČR 2005 – 2013; dostupná na odkazu:  
<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dopravni-politika-ceske-republiky-na-3318.html>
- Nová Dopravní politika ČR 2014 – 2020; dostupná na odkazu:  
<https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050>
- Společný referenční rámec a „OPD I, OPD II“; dostupné na odkazu:  
[http://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1663772](http://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1663772)
- Dopravní sektorové strategie, 1. fáze; dostupné na odkazu:  
<http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=341>
- Dopravních sektorových strategií, 2 fáze; dostupné na odkazu:  
<http://www.dopravnistrategie.cz/nabidka-projekt/nabidka-ke-stazeni>
- Strategie Evropa 2020; dostupné na odkazu:  
<https://www.vlada.cz/cz/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/cr/eu-2020-a-cr-78696/>
- Národní program reforem; dostupné na odkazu:

<https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-european-semester-national-reform-programme-czech-republic-cs.pdf>

- Bílá kniha – plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurence schopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; dostupné na odkazu: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/mezinarodni-dokumenty/com2011-0144cs01.pdf>
- Politika transevropských dopravních sítí TEN-T; dostupné na odkazu: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)?returl=/Dokumenty/Strategie](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)?returl=/Dokumenty/Strategie)
- Dokumenty k dopravě Ústeckého kraje; dostupné na odkazu: <http://www.kr-ustecky.cz/doprava-usteckeho-kraje.asp?p1=206489>
- Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace Ústeckého kraje; dostupné na odkazu: <http://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Akcni-plan-protihlukovych-opatreni-pro-hlavni-pozemni-komunikace-ve-vlastnictvi-UK.pdf>
- Strategie rozvoje cestovního ruchu Ústeckého kraje; dostupné na odkazu: <http://www.kr-ustecky.cz/strategie-rozvoje-cestovniho-ruchu-2015-2020/ds-99996>
- Koncepční a strategické dokumenty ministerstva, vlády či Evropské unie v oblasti územního plánování a stavebního řádu; dostupné na odkazu: <https://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie>
- Politika územního rozvoje (PUR ČR aktualizace č. 1); dostupné na odkazu: <https://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-rozvoje-CR>
- Politika územního rozvoje ČR- Aktualizace č. 1; dostupné na odkazu: <http://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-rozvoje-CR>
- Ústecký kraj: Nástroje územního plánování; dostupné na odkazu: <http://www.kr-ustecky.cz/nastroje%2Duzemniho%2Dplanovani/ms-204648/p1=204648>
- Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR; dostupné na odkazu: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>

### **Další podklady**

- Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, ze dne 23. 10. 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
- Nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 týkající se závazků z koncepce z veřejné služby v dopravě železniční, silniční a vnitrozemské vodní
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) 11/1975
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

- Nařízení Rady (EHS) č. 881/1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států
- Nařízení EPaR (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě
- Nařízení EPaR (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
- Nařízení EPaR (ES) č.1073/2009, o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče
- Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (obdobně u dalších)
- Provděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 281/2007 Sb.
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2006 Sb., o dopravním informování, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů - (v souladu s ustanovením § 3 zastupitelé kraje stanovují pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodářství kraje rozpočtový výhled na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2 až 5 let následujících po roce, na který se sestavuje roční rozpočet)
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- K realizaci zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů, byly vydány tyto předpisy: Výměr Ministerstva financí č. 01/2010, ze dne 8. 12. 2009, Výměr Ministerstva financí č. 05/2010, ze dne 26. 11. 2010
- K realizaci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, byl vydán tento předpis: Nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě
- K realizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, byl vydán tento předpis: Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
- K realizaci zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů, byly vydány tyto předpisy Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. 10. 2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících, Vyhláška č. 296/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, Vyhláška č. 297/2010 Sb. Ministerstva dopravy, ze dne 20. 10. 2010, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., ze dne 9. února 2011, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných

služeb v přepravě cestujících.

- Příslušné normy, metodiky, analýza, příručky související s dopravní politikou a další relevantní výstupy a data
- Mapové aplikace, statistická data
- Dopravní modely na úrovni ČR, Ústeckého kraje, obce
- Další výchozí dokumenty související s dopravní politikou
- Finanční programy na úrovni EU, státu, kraje, obcí
- Plánované aktivity v oblasti dopravy

### Příloha č. 3 – Předpokládaný harmonogram

#### Předpokládané termíny zpracování jednotlivých částí díla

Fáze zpracování plánu	Termín
Přípravná část + komunikační strategie	od účinnosti smlouvy – 2 měsíc od účinnosti smlouvy
Zpracování analytické části v rozsahu SUMF + komunikační strategie	od účinnosti smlouvy – 2 měsíc od účinnosti smlouvy
Projednání analytické části v rozsahu SUMF + komunikační strategie	2 měsíc od účinnosti smlouvy – 3 měsíc od účinnosti smlouvy
Zpracování návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF + komunikační strategie	3 měsíc od účinnosti smlouvy - 4 měsíc od účinnosti smlouvy
Projednání návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF + komunikační strategie	4 měsíc od účinnosti smlouvy - 5 měsíc od účinnosti smlouvy
Schválení SUMF příslušným orgánem Ministerstva dopravy ČR	5 měsíc od účinnosti smlouvy - 6 měsíc od účinnosti smlouvy
Schválení finálního návrhu SUMF v RM a ZM města Ústí nad Labem	5 měsíc od účinnosti smlouvy - 6 měsíc od účinnosti smlouvy
Zpracování analytické části v rozsahu SUMP + komunikační strategie	1 měsíc od účinnosti smlouvy - 7 měsíc od účinnosti smlouvy
Projednání analytické části v rozsahu SUMP + komunikační strategie	7 měsíc od účinnosti smlouvy - 8 měsíc od účinnosti smlouvy
Zpracování návrhové části včetně akčního plánu + komunikační strategie	8 měsíc od účinnosti smlouvy - 13 měsíc od účinnosti smlouvy
Projednání návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMP + komunikační strategie	13 měsíc od účinnosti smlouvy - 14 měsíc od účinnosti smlouvy

Schválení SUMP příslušným orgánem Ministerstva dopravy ČR	15 měsíc od účinnosti smlouvy - 16 měsíc od účinnosti smlouvy
Schválení finálního návrhu SUMP v RM a ZM města Ústí nad Labem	17 měsíc od účinnosti smlouvy - 18 měsíc od účinnosti smlouvy
Předání finálního návrhu plánu	19 měsíc od účinnosti smlouvy

#### Příloha č. 4 - proces schválení SUMP a SUMF MDCR

##### Proces schválení SUMP a SUMF (plánů udržitelné mobility měst a rámců udržitelné mobility měst)

Gestorem procesu schválení SUMP a SUMF je Ministerstvo dopravy ČR, které přitom spolupracuje s Ministerstvem pro místní rozvoj a relevantními partnery zejména z odborné a akademické sféry. Pro schválení SUMF je postačující naplnění podmínek vymezených v příloze č. 4 Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky zpracované Ministerstvem dopravy ČR a pro účely zapracování do dané metodiky převzaté Centrem dopravního výzkumu, a to se zohledněním specifik každého města (tzn., že nemusí být přesně dodržena stanovená struktura). Při schvalování SUMP má město dvě možnosti, jak postupovat. První možností je nechat schválit kompletní SUMP, druhou možností je nechat schválit rozpracovaný SUMP, přičemž v tomto případě je nezbytné, aby byla zpracována a v orgánech města (minimálně v radě, doporučeně i v zastupitelstvu) schválena návrhová část a aby bylo doloženo adekvátní projednání všech uskutečněných prací s veřejností. V případě, že město zvolí druhou možnost, musí doložit kompletní SUMP do konce roku 2019, v opačném případě může řídicí orgán OPD či IROP zahájit proces odebrání dotace u projektů, u kterých byl takto schválený SUMP použit pro strategické zdůvodnění. Při schvalování SUMP je hodnoceno, zda jsou splněny nejdůležitější charakteristiky dané Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky zpracované Centrem dopravního výzkumu (zejména požadavky na proces tvorby a projednání), nehodnotí se věcná podstata navrhovaných opatření. Pouze v případě zjevného nesouladu navrhovaných opatření s aktivitami podporovanými OPD a IROP může Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (viz níže) na tuto skutečnost předkladatele upozornit.

Proces schválení SUMP a SUMF zajišťuje Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM), kterou jmenuje 1. náměstek ministra dopravy. V čele KPDMM stojí předseda, který řídí její jednání a odpovídá za odbornost a věcnou správnost přijímaných rozhodnutí. Předsedu KPDMM zastupuje v případě jeho nepřítomnosti místopředseda, který je jmenován z řad členů KPDMM (viz dále). Organizační chod KPDMM zajišťuje její tajemník, který stanovuje po dohodě s ostatními členy termíny jednání, vyhotovuje zápis a odpovídá za komunikaci s městy na pracovní úrovni. Tajemník se účastní všech jednání KPDMM a má hlasovací právo. Členy KPDMM jsou vedle zástupců Ministerstva dopravy rovněž zástupci Ministerstva pro místní rozvoj – řídicího orgánu IROP a zástupci odborné veřejnosti a akademické sféry. Na prvním jednání KPDMM přijme jednací řád, na základě kterého budou všechna jednání probíhat.

Proces schválení SUMP (event. SUMF) je oficiálně zahájen dopisem primátora příslušného města na 1. náměstka ministra, na pracovní úrovni jsou zároveň všechny nezbytné podklady (tedy zejména vlastní SUMP/SUMF včetně příloh a doklad o schválení v zastupitelstvu) poslány elektronickou cestou tajemníkovi KPDMM. Tajemník KPDMM posoudí úplnost dodaných podkladů a v případě potřeby vyzve předkladatele k doplnění. Poté všechny podklady rozešle ostatním členům KPDMM a zařadí projednání příslušného SUMP/SUMF na nejbližší možné jednání KPDMM. Z každého jednání KPDMM je připraven zápis, na základě kterého odesílá 1.

náměstek ministra dopis primátorovi daného města. Tento dopis (jeho kopii) v případě kladného stanoviska je poté možné použít v projektové žádosti jako doklad o schválení příslušného SUMP/SUMF. V případě negativního stanoviska musí dopis obsahovat konkrétní důvody a poučení, že po úpravě je možné SUMP/SUMF předložit stejnou procedurou znovu.

## Příloha č. 5 – Seznam členů realizační týmu

### Hlavní vedoucí realizační týmu

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti dopravy se zaměřením na dopravní inženýrství, projektant dopravních staveb
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

### Specialista v oblasti dopravy

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v dopravě, projektant dopravních staveb
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

### Specialista v oblasti dopravních služeb

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti dopravních staveb, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti dopravních staveb, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

### Specialista v oblasti životního prostředí

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	autorizovaná osoba pro zpracování rozptylových studií, indikátorové hodnocení udržitelného rozvoje dopravy a dopadu dopravy na ŽP, modelování a vyhodnocování negativních vlivů dopravy na ŽP
E-mail	[REDACTED]

Telefon	[REDACTED]
---------	------------

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista pro udržitelný rozvoj dopravy a dopad dopravy na ŽP, modelování a vyhodnocování negativních vlivů dopravy na ŽP
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

#### Specialista v oblasti urbanismu

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti urbanismu, držitel autorizace pro obor architektura
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

#### Specialista v oblasti sociologie

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti sociologických průzkumů v dopravě
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]

#### Specialista v oblasti marketingu

Jméno a příjmení	[REDACTED]
Odbornost	specialista v oblasti marketingu
E-mail	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]



## Příloha č. 6 – seznam podzhotovitelů

1)

**Název:** NMS Market Research s.r.o.  
**Sídlo:** U Nikolajky 13/1070, 150 00 Praha 5  
**Právní forma:** společnost s ručením omezeným  
**Identifikační číslo:** 25749315  
**Rozsah plnění Smlouvy:** sociodopravní průzkumy

Příloha č. 7 – seznam oprávněných osob

Za Objednatele:

ve věcech smluvních:

Jméno a příjmení	Ing. Věra Nechybová
Adresa	Velká Hradební 2336/8, Ústí nad Labem, PSČ: 401 00
E-mail	██████████
Telefon	██████████

ve věcech technických a realizačních:

Jméno a příjmení	
Adresa	
E-mail	
Telefon	

Jméno a příjmení	
Adresa	
E-mail	
Telefon	

Jméno a příjmení	
Adresa	
E-mail	
Telefon	

Za zhotovitele:

ve věcech smluvních:

Jméno a příjmení	██████████
Adresa	██
E-mail	████████████████████
Telefon	+ ██████████
██████	-

Jméno a příjmení	██████████
Adresa	██
E-mail	██████████z
Telefon	██
Fax	██████████

ve věcech technických a realizačních:

Jméno a příjmení	██████████
Adresa	Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8
E-mail	████████████████████

Telefon	██████████
Fax	-

Jméno a příjmení	██████████
Adresa	████████████████████
E-mail	██████████████████
Telefon	+ ██████████
Fax	-

Jméno a příjmení	██████████
Adresa	████████████████████
E-mail	██████████████████
Telefon	██████████
Fax	-