

MĚSTSKÝ ÚŘAD OTROKOVICE	Čís. dop. 528
Došlo 14. 09. 2018	Čas
Č.j. ORM/41140	
Přílohy: SMLOUVA AŽ USTAV	



Ministerstvo životního prostředí



STATNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Tento projekt je spolufinancován
Státním fondem životního prostředí ČR
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.
www.mzp.cz www.sfpz.cz

Smlouva o dílo

na zpracování „Plánu udržitelné městské mobility města Otrokovice“

uzavřená podle ust. § 2586 a násl. zákona č. 89/2012, občanského zákoníku (dále jen „smlouva“)

1. Smluvní strany

Objednatel:

se sídlem:
zastoupený:
IČ:
DIČ:
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s. č.ú.:
Tel./ fax :
E-mail:
Ve věcech smluvních oprávněn jednat a podepisovat:
Zástupce ve věcech technických při realizaci díla:

město Otrokovice

nám. 3. května, 1340, 765 23 Otrokovice
Mgr. Jaroslavem Budkem, starostou města
002 84 301
CZ00284301
0000122921/0100
577 680 111
radnice@muotrokovice.cz
Mgr. Jaroslav Budek, starosta města
Ing. František Žák, vedoucí odboru rozvoje města,
MěÚ Otrokovice

(dále jen „objednatel“)

Zhotovitel:

se sídlem:
zastoupený:
IČ:
DIČ:
Zapsán v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Ostravě odd. C, vl. 2176
Bankovní spojení: UniCredit Bank . č. ú.:
Tel.:
E-mail:
Ve věcech smluvních oprávněn jednat a podepisovat:
Zástupce ve věcech technických při realizaci díla:

UDIMO, spol. s r.o.

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
Ing. Petrem Macejkou Ph.D
44740069
CZ44740069
2114235309/2700
777947143
petr.macejka@citymobilita.cz
Ing. Petr Macejka Ph.D
Ing. Petr Macejka Ph.D

(dále jen „zhotovitel“)

2. Předmět smlouvy

- 2.1 Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje zpracovat „**Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice**“ (dále jen „dílo“) v rozsahu dle tohoto čl. 2 smlouvy a za podmínek sjednaných touto smlouvou a objednatel se zavazuje provedené dílo převzít a zaplatit zhotoviteli cenu díla dle čl. 4. této smlouvy.
- 2.2 Dílo se skládá z následujících částí:
- Přípravná fáze
 - Analytická fáze
 - Návrhová fáze
 - Akční plán
 - SEA a Monitoring plánu
- 2.3 Předmět plnění je podrobně popsán v příloze č. 1, která je nedílnou součástí této smlouvy.

3. Doba a místo plnění

3.1 Zhotovitel je povinen provést a předat objednateli dílo v těchto termínech:

- Termín zahájení plnění díla: **nejpozději do 5 pracovních dnů od účinnosti smlouvy**
- Termín předání díla: **do 30.11.2019**

Zhotovitel splní svou povinnost provést dílo jeho řádným a včasným dokončením a předáním objednateli.

3.2 Místo plnění díla:

Katastrální území města Otrokovice, tj. Otrokovice a Kvítkovice

3.3 Místem plnění pro předání jednotlivých částí díla dle přílohy č. 1 je sídlo objednatele na adrese město Otrokovice, nám. 3. května 1340, 765 23 Otrokovice

3.4 Dílo bude provedeno a objednateli předáno vždy osobně v sídle objednatele.

3.5 Dílo (jeho část) je provedeno, je-li dokončeno a předáno objednateli.

3.6 O předání a převzetí díla (jeho části) bude vyhotoven předávací protokol. V případě zjištění vad a nedodělků díla či jeho části, uvede objednatel v protokolu o předání a převzetí díla (jeho části) seznam vad a nedodělků, smluvní strany dohodnou termín pro odstranění vad a nedodělků uvedených v předávacím protokolu.

3.7 Objednatel není povinen převzít dílo (jeho část), které vykazuje vady nebo nedodělky. V případě, že dílo či jeho část nebude převzata, dohodnou smluvní strany v zápise náhradní termín přejímky. Tato dohoda nemá vliv na právo objednatele uplatnit sankce za nesplnění termínu předání díla (jeho části).

4. Cena za dílo

4.1 Cena díla se sjednává ve výši:

Část díla	bez DPH (Kč)	DPH (Kč)	včetně DPH (Kč)
A. Přípravná fáze	408 000	85 680	493 680
B. Analytická fáze	300 000	63 000	363 000
C. Návrhová fáze	200 000	42 000	242 000
D. Akční plán	75 000	15 750	90 750
E. SEA a Monitoring plánu	50 000	10 500	60 500
CELKOVÁ CENA za dílo	1 033 000	216 930	1 249 930

4.2 Cena díla specifikovaná v tomto článku smlouvy je cena nejvýše přípustná a zahrnuje veškeré náklady zhotovitele a jeho odměnu.

5. Platební podmínky, fakturace

5.1 Cena za dílo (jeho části) bude zhotoviteli uhrazena objednatelem ve dvou splátkách následujícím způsobem:

- po zpracování a protokolárním předání analytické fáze
- po zpracování a protokolárním předání akčního plánu vč. SEA a Monitoringu plánu

5.2 Nebude-li některá část díla v důsledku sjednaných méněprací provedena, bude cena za dílo snížena, a to odečtením veškerých nákladů na provedení těch částí díla, které v rámci méněprací nebudou provedeny.

- 5.3 Splatnost faktury se sjednává na **14 dnů** ode dne jejího doručení objednateli. Daňový doklad (faktura) bude obsahovat náležitosti daňových dokladů specifikované v zákoně č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty v platném znění a v zákoně o účetnictví v platném znění.
- 5.4 Pokud faktura nebude mít náležitosti daňového dokladu, dle příslušných zákonů, pozastavuje se lhůta pro splatnost do doby vystavení nové faktury.
- 5.5 Zhotovitel je podle ustanovení § 2 písm. e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, osobou povinnou spolupůsobit při výkonu finanční kontroly prováděné v souvislosti s úhradou zboží nebo služeb z veřejných výdajů. Toto spolupůsobení je povinen zajistit i u svých příp. poddodavatelů.
- 5.6 DPH bude účtována ve výši podle platných právních předpisů. Změní-li se sazba DPH v důsledku změny právních předpisů, není třeba z tohoto důvodu uzavírat mezi smluvními stranami dodatek k této smlouvě.
- 5.7 Objednatel neposkytuje zálohy.

6. Provádění díla

- 6.1 Vlastnické právo k jednotlivým částem díla nabývá objednatel dnem převzetí příslušné části díla od zhotovitele.
- 6.2 Zhotovitel je povinen provést dílo svým jménem, na vlastní odpovědnost s potřebnou péčí, řádně a včas.
- 6.3 Zhotovitel je povinen ve zpracovaných dokumentech uvést všechny relevantní zdroje třetích stran, které použije pro zpracování a dokončení tohoto díla (databáze, obrázkové a mapové zdroje, textové a tabulkové citace, apod.)
- 6.4 Zhotovitel provede dílo v souladu s požadavky objednatele, přičemž je povinen ohledně způsobu provádění díla řídit se jeho pokyny.
- 6.5 Zhotovitel je na výzvu objednatele povinen informovat jej o průběhu realizace díla a účastnit se na základě pozvánky objednatele všech jednání a kontrolních dnů týkajících se provádění díla.
- 6.6 Objednatel se zavazuje, že po dobu vypracování díla poskytne zhotoviteli v nevyhnutelném rozsahu potřebné spolupůsobení, spočívající v předání doplňujících podkladů a informací, kterých potřeba vznikne v průběhu plnění podle této smlouvy, a které má u sebe nebo které může ve výše sjednané lhůtě opatřit. Toto spolupůsobení bude poskytnuto zhotoviteli v rozsahu a lhůtě smluvené oběma smluvními stranami.
- 6.7 Zhotovitel je povinen neprodleně písemně informovat objednatele o skutečnostech majících vliv na plnění smlouvy, a to nejpozději do 1 pracovního dne poté, co daná skutečnost nastane, nebo zhotovitel zjistí, že by mohla nastat.
- 6.8 Zhotovitel je povinen provést dílo kompletně a v souladu s příslušnými platnými normami ČSN.
- 6.9 Touto smlouvou poskytuje zhotovitel, objednateli, jakožto nabyvateli oprávnění k výkonu práva dílo užít v původní nebo zpracované či jinak změněné podobě, a to všemi způsoby užití ve smyslu autorského zákona. Cena za poskytnutí licence je součástí ceny díla dle čl. 4. této smlouvy. Licence podle této smlouvy se poskytuje jako licence s územně a množstevně neomezeným rozsahem a na dobu trvání majetkových práv k dílu. Licence se poskytuje jako výhradní, přičemž objednatel, není povinen licenci užít.
- 6.10 Výchozí podklady a vyhotovené matrice zůstávají uloženy u zhotovitele pouze k archivačnímu účelu.
- 6.11 Objednatel předá zhotoviteli podklady – technické mapy a katastrální mapy. Dostupné zdroje ke zpracování díla jsou uvedeny v Příloze č. 1 této smlouvy. Objednatel poskytne zhotoviteli součinnost při posuzování všech relevantních dostupných podkladů potřebných ke zdárnému zpracování předmětu díla. Ostatní podklady si zajistí zhotovitel na vlastní náklady.
- 6.12 Zhotovitel se zavazuje:
- neposkytovat datovou sadu mapového díla třetím osobám,
 - zabezpečit poskytnutá data proti zcizení a proti zneužití třetí osobou,
 - nepoužít poskytnutá data k jinému účelu, než je předmět smlouvy o dílo,
 - použít mapová data jen v době účinnosti smlouvy.

7. Záruka a odpovědnost za vady

- 7.1 Zhotovitel nese odpovědnost za poskytnuté služby a odpovídá za to, že dílo je způsobilé k zajištění účelu této smlouvy.
- 7.2 Zhotovitel poskytuje záruku na dílo. Délka této záruky se stanovuje na **48 měsíců** ode dne protokolárního předání poslední části díla.
- 7.3 Zhotovitel neodpovídá za vady plnění způsobené poskytnutím nesprávných výchozích a zadávacích podkladů ze strany objednatele, pokud zhotovitel ani při vynaložení veškerého úsilí a znalostí nemohl zjistit jejich nevhodnost, anebo na ně objednatel upozornil a ten písemně trval na jejich použití.
- 7.4 Zhotovitel je povinen nejpozději do 10 dnů po obdržení písemného upozornění objednatele na zjištěné vady zahájit práce na odstranění zjištěné vady díla tj., musí zahájit opravu těch částí díla, kde byla vada zjištěna.
- 7.5 Vada musí být zhotovitelem odstraněna nejpozději do 20 dnů, ode dne, kdy zhotovitel obdržel písemného upozornění objednatele na zjištěné vady, pokud se smluvní strany v konkrétním případě nedohodnou jinak.
- 7.6 Nezahájí-li zhotovitel odstranění vady ve sjednaném termínu, je objednatel oprávněn pověřit odstraněním vady jinou odbornou právnickou nebo fyzickou osobu. Veškeré takto vzniklé náklady uhradí objednatel zhotoviteli. Zhotovitel souhlasí s tím, že tímto smluveným postupem objednatele nejsou narušena autorská práva zhotovitele.
- 7.7 O odstranění vady sepiše objednatel protokol, ve kterém potvrdí odstranění vady nebo uvede důvody, pro které odmítá opravu převzít.

8. Sankce

- 8.1 Pro případ prodlení zhotovitele s předáním díla nebo kterékoliv části díla ve sjednaném termínu je objednatel oprávněn po zhotoviteli požadovat smluvní pokutu ve výši **0,1 % z ceny díla nebo jeho příslušné části bez DPH** za každý i započatý den prodlení a zhotovitel je povinen a zavazuje se požadovanou smluvní pokutu objednateli uhradit.
- 8.2 Objednatel je oprávněn účtovat zhotoviteli smluvní pokutu **ve výši 5 % z celkové ceny díla bez DPH za prodlení se závěrečným předáním díla, neboť objednatel je vázán termínem dokončení realizace projektu Plán udržitelné městské mobility ze Státního fondu životního prostředí.**
- 8.3 Pro případ prodlení zhotovitele s odstraněním vad nebo nedodělků v termínu dle čl. 7, odst. 7.5 v záruční době je objednatel oprávněn po zhotoviteli nárokovat smluvní pokutu ve výši **0,05 % z celkové ceny díla bez DPH** za každý i započatý den prodlení a za každou vadu, kterou neodstranil ve stanoveném termínu a zhotovitel je povinen a zavazuje se požadovanou smluvní pokutu uhradit objednateli.
- 8.4 V případě, že zhotovitel neodstraní nedodělky či vady uvedené v předávacím protokolu díla či jeho části v dohodnutém termínu, zaplatí objednateli smluvní pokutu ve výši **0,1 % z celkové ceny díla bez DPH**, a to každý nedodělek či vadu, u nichž je v prodlení a za každý den prodlení.
- 8.5 Pro případ prodlení objednatele s platbami dle této smlouvy, je zhotovitel oprávněn po objednateli nárokovat smluvní úrok z prodlení ve výši 0,03 % z dlužné částky za každý započatý den prodlení.
- 8.6 Splatnost smluvních pokut dle této smlouvy se sjednává na 14 dnů ode dne doručení jejich vyúčtování.
- 8.7 Zaplacení smluvní pokuty je možno požadovat bez zřetele k tomu, zda porušením utvrzené povinnosti vznikla oprávněné straně škoda. Zaplacením smluvní pokuty dle této smlouvy není dotčeno právo objednatele na náhradu případné vzniklé škody zhotovitelem. Objednatel je oprávněn domáhat se po zhotoviteli i náhrady škody přesahující smluvní pokutu.

9. Odpovědnost za škodu

- 9.1 Povinnost nahradit škodu se řídí příslušnými ustanovením i občanského zákoníku, nestanoví-li tato smlouva jinak.
- 9.2 Zhotovitel je povinen učinit veškerá opatření potřebná k odvrácení škody nebo k jejímu zmírnění.

10. Změny smlouvy, odstoupení od smlouvy

- 10.1 Tuto smlouvu lze měnit pouze písemnými dodatky ke smlouvě, výslovně nazvanými dodatek ke smlouvě a podepsanými oprávněnými zástupci obou smluvních stran. Jiné zápisy, protokoly se za změnu smlouvy nepovažují.
- 10.2 Tuto smlouvu lze ukončit vzájemnou dohodou smluvních stran nebo odstoupením od smlouvy.
- 10.3 Každá ze smluvních stran je oprávněna od této Smlouvy odstoupit v případě podstatného porušení povinností druhou smluvní stranou. Odstoupení musí být učiněno písemně a je účinné okamžikem jeho doručení druhé smluvní straně. Za podstatné porušení povinností se pro účely této smlouvy považuje zejména:
- prodlení zhotovitele s předáním díla nebo jeho části po dobu delší než 30 dní,
 - zhotovitel provádí práce na díle v rozporu s touto smlouvou o dílo či nekvalitně a nezejedná nápravu ani v přiměřené době poté, co byl na tuto skutečnost upozorněn,
 - zhotovitel nesplní pokyn daný mu objednatel, a
 - neposkytnutí součinnosti objednatel v přiměřené době, a to ani na základě písemné výzvy zhotovitele.
- 10.4 Odstoupením smlouva o dílo zaniká dnem, kdy bude oznámení o odstoupení doručeno druhé smluvní straně. V případě odstoupení je zhotovitel povinen ihned po obdržení písemného oznámení o odstoupení od smlouvy předat objednateli nedokončené dílo.
- 10.5 Odstoupením od smlouvy není dotčeno právo oprávněné smluvní strany na náhradu škody ani na zaplacení smluvní pokuty. Odstoupením od smlouvy není dotčena smluvní záruka, která se uplatní v rozsahu stanoveném touto smlouvou na dosud provedenou část díla.
- 10.6 Odstoupením od smlouvy není dotčena odpovědnost za vady, které existují na doposud zhotovené části díla ke dni odstoupení.

11. Závěrečná ustanovení


- 11.1 Tato smlouva je vyhotovena ve 3 stejnopisech, z nichž 2 obdrží objednatel a 1 zhotovitel.
- 11.2 Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (dále jen „zákon o registru smluv“).
- 11.3 Práva a povinnosti smluvních stran v této smlouvě neupravená se řídí zákonem č. 89/2012 Sb., občanským zákoníkem v platném znění a dalšími právními předpisy.
- 11.4 V případě rozporu mezi ustanoveními smlouvy a příloh, mají přednost ustanovení smlouvy. Přílohou této smlouvy je nabídkový položkový rozpočet.
- 11.5 Pokud by se kterékoliv ustanovení této smlouvy ukázalo být neplatným z důvodů rozporu s kogentním ustanovením obecně závazných právních předpisů, pak tato skutečnost nepůsobí neplatnost celé smlouvy, ale pouze tohoto konkrétního ustanovení, pokud je toto oddělitelné od ostatního obsahu smlouvy. Smluvní strany se zavazují takové neplatné ustanovení nahradit dohodou svým obsahem nejbližší duchu takového neplatného ustanovení respektující požadavky kogentních ustanovení právních předpisů.
- 11.6 V pochybnostech se má za to, že jakýkoliv písemný dokument podle této smlouvy byl doručen příslušné smluvní straně třetí den po jeho prokazatelném odeslání na adresu jejího sídla uvedenou v této smlouvě.
- 11.7 Smluvní strany jsou povinny uchovávat veškerou dokumentaci související s realizací díla včetně originálů účetních dokladů.
- 11.8 Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky na základě rozhodnutí ministra životního prostředí č. 05461722. Výstupy musí být označeny v souladu s podmínkami poskytovatele dotace na publicitu projektu.
- 11.9 Smluvní strany berou na vědomí, že smlouva, včetně příloh a případných dodatků ke smlouvě, podléhá zveřejnění v registru smluv dle zákona o registru smluv. Smluvní strany se dohodly, že uveřejnění smlouvy, včetně příloh a případných dodatků, zajistí objednatel. Zhotovitel dále výslovně souhlasí s uveřejněním smlouvy, včetně příloh a případných dodatků, a všech údajů a informací o něm.


- 11.10 Doložka dle § 41 obecního zřízení: Uzavření této smlouvy schválila Rada města Otrokovice dne 05.09.2018 usnesením č. RMO/497/09/18.
- 11.11 Nedílnou součástí této smlouvy je:
Příloha č. 1 Technická specifikace díla

V Otrokovicích dne 10. 09. 2018
za objednatele:

V Ostravě dne 10 -09- 2018
za zhotovitele:

MĚSTO OTROKOVICE
IČ: 00284301
nám. 3. května 1340
765 23 OTROKOVICE
473


Mgr. Jaroslav Budek
starosta města


Ing. Petr Macejka Ph.D.
jednatel

Technická specifikace

Plánu udržitelné městské mobility města Otrokovice

1. Úvod

Stejně jako jiná města v České republice se i Otrokovice potýkají se všeobecným nárůstem dopravní zátěže, která s sebou přináší i řadu negativních vlivů. V oblasti životního prostředí se nejčastěji zmiňuje vypouštění CO₂, emise drobných prachových částic, vytváření hluku a vibrací. Tato problematika se přenáší i do zdravotnictví – a nemusí jít pouze o dočasný nárůst respiračních onemocnění při zimní smogové situaci. Podle dat Státního zdravotního ústavu představuje nadváha v současné době potíže pro více než 50 % obyvatelstva středního věku a obezita se týká asi 25 % obyvatel. Je zřejmé, že při hledání řešení těchto problémů bude nutné vyvinout aktivitu z více stran.

Na základě toho bylo rozhodnuto začít s přípravou Plánu udržitelné městské mobility města Otrokovice. Díky rostoucímu počtu obyvatel a cest uskutečňovaných ve městech je nutné hledat nové možnosti dopravy osob a přepravy nákladu, které jsou šetrné k životnímu prostředí a našemu zdraví. Nejrozšířenější definice plánu udržitelné městské mobility je následující:

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

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



PUMM je silným nástrojem využívajícím mezioborové synergie (doprava, životní prostředí, územní plánování, zdraví, vzdělávání, sociální sektor atd.). Jádrem integrace je společná prevence a řešení příčin negativního dopadu dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Speciální pozornost je věnována provázanosti s územním plánováním, protože demografické trendy a urbanistická řešení výrazně ovlivňují životní prostor obyvatel a jejich potřebu mobility. PUMM také integruje dopravní systém a jeho plánování pro všechny druhy dopravy s důrazem na posílení podílu udržitelných druhů dopravy (veřejné, cyklistické a pěší dopravy) v dělbě přepravní práce tak, aby konkurovaly

automobilové dopravě. Mobilita složená z různých typů cest v různých denních časech je zde vnímána jako vzájemně propojený celek, který lze tvarovat paletou opatření zaměřených na práci s prostorem, organizaci dopravy v pohybu i klidu, nabídku dopravních služeb (dopravní informace, centra mobility apod.), pozitivní ovlivnění dopravního chování uživatelů (podstata řízení poptávky po dopravě – mobility managementu). Další rozměr integrace je geografický a spočívá v propojeném plánování pro město a okolní obce, nejlépe v rámci celé aglomerace, včetně vazeb na nadřazené regionální politiky.

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

I když stále probíhají semináře, workshopy, konference, nicméně i přesto se stále potkáváme s otázkou: *"a co to vlastně je ten Plán udržitelné městské mobility?"* A nebo ještě hůře: *"on to stejné nikdo nebere u nás vážně, děláme to jen kvůli tomu, abychom mohli čerpat z evropských fondů"*.

Pro **zkvalitnění plánů mobility** v českých městech je **POTŘEBNÉ, aby byla známa podstata problémů při zpracování PUMM**. Tento PUMM tak může vycházet z analýzy právě zpracovaných PUMM a poučit se z nich. Analýza je popsána zde: <http://www.dobramesta.cz/na-co-si-dat-pozor>.

Procesy zpracování Plánů městské udržitelné mobility (PUMM) jsou nastavené v Metodice CDV, která vychází z evropské metodiky. Základní informace jsou v češtině popsány zde: <http://www.dobramesta.cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility>. Nejde ale jen o procesy. Základním rozdílem mezi zpracováním PUMM v zahraničí a v Česku je ten, že v zahraničí města chtějí zpracovávat PUMM, u nás se musí, jinak města nemohou žádat o dotace z EU. Z toho pak pramení i formálně zpracované dokumenty PUMM v českých městech.

Naše dokumenty PUMM vykazují spíše prvky generelu dopravy, než strategického dokumentu. Důsledkem jsou nedostatky při zpracování PUMM v českém prostředí, které jsou shrnuty zde: <http://www.dobramesta.cz/na-co-si-dat-pozor> a <http://www.dobramesta.cz/podnety--konference-a-seminar>.

Pozapomnělo se na to, že obě metodiky byly navrženy v kontextu uplatnění ve městech větších, než 150.000 obyvatel. Samo o sobě by to nemuselo být na překážku, ale pokud se pozapomene na principy řešení PUMM, pak se lehce stalo, že jsou dávány důrazy na části PUMM, které jsou pro menší města málo podstatné. Toho si je vědoma i EU a proto v rámci projektu CIVITAS SUMP-Úp bude vypracována nová metodika SUMP 2, která se zaměří na menší města, které mají méně jak 150.000 obyvatel, což se týká téměř všech měst.

Každopádně vždy se bude vycházet z principu, že PUMM je strategický dokument, neboli musí být postaven na této filosofii: Poslání – vize – strategické cíle – specifické cíle – opatření – akční plán. Klíčový je AKČNÍ PLÁN – tam je důležité, kdo to udělá, za kolik, v jakém čase, PUMM neřeší detaily, ale koncepci, to kam chceme, aby se město dostalo.

Co se týče analýz, tak se v českém prostředí pozapomnělo na první dva kroky při zpracování PUMM. Nejprve je nutná analýza toho, co již město má, na jaké dokumenty lze navázat, jaká opatření chce realizovat, jaké má k dispozici finance, jak jsou nastaveny organizační nástroje, neboli, kdo bude plán naplňovat, jak se bude komunikovat s veřejností, atd. Samotné analýzy jsou až třetím krokem při zpracování PUMM. Nejsou chápány jako výčet všech nutných analýz, které zná dopravní plánování, ale dělají se jen ty, které město potřebuje, a jsou provázány s navazujícími opatřeními. Navíc se zapomnělo na to, že se nemají stanovovat scénáře, ale POLITICKÉ scénáře. Právě slovo „politické“ je klíčové. Modely a scénáře mají pomoci právě politikům k politickým rozhodnutím, kam a proč směřovat veřejné finance.

Co se týče analýz partnerů, nejedná se jen o obyčejný výčet. Příkladem partnera je kraj. Obecně se má za to, že PUMM je jen záležitostí města. Ale to je velký omyl. V mnoha případech právě kraj a jeho organizace značným způsobem ovlivňuje mobilitu a dopravu ve městě. Vždyť přeci ve městě se nepohybují jen lidé, kteří zde žijí, ale kteří zde například dojíždějí za prací, za nákupy. Pokud chceme ovlivnit mobilitu ve městě, pak kraj musí být neodmyslitelným partnerem, který napomáhá městu řešit jeho problémy.

Na tyto skutečnosti bude reagovat tento PUMM.

2. Základní požadavky

Tvorba PUMM podléhá pravidlům Ministerstva pro životní prostředí a Státního fondu životního prostředí České republiky. PUMM musí být zpracován v souladu s doporučením Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky certifikovanou Ministerstvem dopravy, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2015). Struktura PUMM je navržena tak, aby do nejvyšší možné míry nahrazovala absenci dopravního modelu při posuzování navrhovaných vizí, cílů a opatření udržitelné městské mobility. PUMM musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisní zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s ust. § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení.

Závazná struktura plánu udržitelné městské mobility dle Výzvy č. 9/2017 tvoří přílohu č. 2 této technické specifikace.

2.1. DŮVODY POŘÍZENÍ

V současné době nemá město Otrokovice zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval dopravě jako celku. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden dopravní mód bez vazby na ostatní systémy. Dále tyto dokumenty nebyly ve většině případů projednávány s veřejností, maximálně se na jejich pořízení podílela odborná veřejnost. Kvalita jejich analýzy bývá variabilní, oblast dopravy a mobility není dostatečně reflektována z hlediska kvality analýzy ani návrhů. Rovněž je třeba poznamenat, že velká část těchto dokumentů byla pořízena již před poměrně dlouhou dobou a již zcela nereflktují na stávající potřeby a požadavky ve městě.

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

Dalším důvodem pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Otrokovice v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné, přičemž tato podrobnost je pro územní plán a navazující dokumentace potřebná.

2.2. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

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

- Současný stav v roce 2018.
- Krátkodobý horizont – tj. do roku 2022, s vazbou na tvorbu akčního plánu pro období 2019 – 2022.
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030.

2.3. HLAVNÍ CÍLE

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

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility;
- vyvažuje různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility a reaguje na ně;
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů;
- splňuje požadavky udržitelnosti a zároveň hledá rovnováhu mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí;
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů;
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby;
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví;
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení;
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;

- přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku.

2.4. ZÁKLADNÍ TEZE

Základní teze PUMM vychází z principů environmentální udržitelnosti a dostupnosti mobility pro široké sociální skupiny obyvatel. Je obecně známo, že se vzrůstající ekonomickou úrovní roste i mobilita obyvatel a rozšiřuje se potřeba přepravy osobní i nákladní dopravy. Aby dopravní systém města fungoval efektivně, je třeba definovat filosofická východiska, z nichž bude PUMM vycházet.

Princip 1: Uspořádání uličního prostoru páteřních pozemních komunikací

Všechny druhy dopravy (individuální, veřejná hromadná, bezmotorová) je potřebné řešit na základě rovných zásad a účelovosti. Je třeba především navrhnout ekonomicky, ekologicky a sociálně přijatelné řešení, které umožní a využije výhody jednotlivých druhů dopravy. Jde o ideální trasování (rekonstrukci) komunikace, bezpečnost dopravy a soulad všech funkcí uličního prostoru včetně takového prostorového uspořádání, které garantuje integraci a ne segregaci různých druhů dopravy a jejich funkcí.

Takový záměr, dobře připravený a i realizovaný vede k optimalizaci rozvoje území a kvality života v takovém prostředí. Z širšího pohledu tvoří uliční systém jen síť pozemních komunikací pro přepravu lidí a zboží, ale i prostor pro běžný život občanů. Tím se zvyšuje atraktivita samotného prostoru, který se přirozeně oživuje a stává se atraktivnějším i pro „běžný život“ – běžné potřeby a chování lidí.

V dopravním plánování by neměl být kladen důraz jen na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale hlavně na lepší dostupnosti cílů nejdostupnějšími druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech opravdovou dostupnost jen významně snižuje. Dostupnost je nejvyšší v městech, které upřednostňují takové druhy dopravy, které jsou přijatelné pro životní prostředí, jako je veřejná doprava s vazbou na pěší, nebo cyklistickou dopravu.

Princip 2: Odstraňování zbytné dopravy

Tímto principem se rozumí zejména vytváření atraktivních alternativních nabídek, řízení nabídky parkovacích kapacit, promyšlenější územní struktura s menší přepravní náročností a dopravní telematika.

Naplnění tohoto principu předpokládá existenci alternativní nabídky pro uživatele individuální automobilové dopravy, tj. je třeba zajistit konkurenceschopnou alternativní nabídku pro cestu do centra města. Ona „konkurenceschopnost“ přitom bude vyjádřena následujícími kvalitativními parametry a stimulačními rysy (aby řidiči, resp. posádky vozidel této možnosti využívali):

- cestovní rychlost (měla by být vyšší než u IAD, vč. času potřebného k zaparkování na P+R a čekání na přípoj),
- příznivý tarif – řidič je ekonomicky motivován cenově dostupným tarifem, který bude vyjadřovat nižší náklady než cesta IAD – pocit (či přímo slogan), že „když přestoupíš, ušetříš“ (tj. tarifní politika zajímavá i pro řidiče aut, resp. nabízející posádkám osobních aut výhodné cestování veřejnou dopravou),
- cestovní komfort (moderní atraktivní vozidla s pohodlnými sedačkami, kvalitní dynamikou jízdy a přiměřenou obsazeností – dostupnost pohodlného místa k sezení – stání je odrazující faktor),
- zvážení rozvoje nadřazené komunikační sítě – s každou dokončenou stavbou se zvyšuje atraktivita IAD, roste tendence k vyšším intenzitám provozu, potažmo úbytku kapacitní rezervy, což má neblahý vliv na veřejnou dopravu závislou na veřejných pozemních komunikacích (hlavně autobusová). Stavby pro IAD mají být motivovány zejména snahou zlepšovat životní prostředí (odvádět dopravu z citlivých částí města), nikoli zvyšovat kapacitu a tím i stimulovat poptávku;

Ruku v ruce s alternativními nabídkami pak přiměřeně redukovat parkovací kapacity v centru a zpoplatňovat je dle atraktivity oblasti, případně reálné poptávky.

Princip 3: Realizace zbývající dopravy (která je „nezbytná“) šetrnějším způsobem

Princip vychází z potřeby managementu rychlosti (rychlost je významným kritériem šetrnosti IAD – má vliv na hluk, emise, kapacitu, možnost přecházení a hlavně bezpečnost).

Do tohoto rámce spadá požadavek plošného zklidňování dopravy, resp. celoplošné zavedení konceptu 50/30 (tj. přísná diferenciací sítě na hlavní místní komunikace s nejvyšší dovolenou

rychlostí 50 km/h a obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km/h – tzv. zóny 30). Na obou kategoriích komunikací uplatňovat principy zklidňování dopravy adekvátním způsobem tak, aby byla dosažena humanizace prostoru pozemní komunikace. Konkrétně to může znamenat rozvoj následujících prvků, resp. návrhových principů:

Hlavní místní komunikace:

- ✓ optimalizace šířek jízdních pruhů, vyhýbání se nadměrným šířkám (v praxi zpravidla 3,00 – 3,25 metrů, ne více),
- ✓ maximalizace užití dělicích ostrůvků, zejména pro usnadnění přecházení (ale i ochranu levého odbočení),
- ✓ bezpečné utváření přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle jednotných kritérií (maximální povolená délka přechodu, počty přecházených pruhů, stavební prvky),
- ✓ podpora rozvoje malých okružních křižovek (významný městotvorný prvek, nejbezpečnější forma uspořádání křižovatky),
- ✓ parkování v dopravním prostoru zásadně (resp. přednostně) podélné, formou parkovacích zálivů, periodicky přerušovaných vysazenými zelenými plochami (zlepšení vzhledu ulice, ochrana zaparkovaných vozidel proti poškození jedoucimi vozidly, „zamaskování“ zaparkovaných vozidel (aby ulice nepůsobila jako „skladiště aut“), posílení optického vjemu zeleně,
- ✓ podpora pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (případně i stezek v přidruženém prostoru), zejména na osách se silným provozem MHD;

Obslužné komunikace:

- ✓ vymezení sítě obslužných komunikací (s převládající obytnou funkcí),
- ✓ na těchto komunikacích celoplošně zavést dopravní režim Zóna 30 (označení příslušnou dopravní značkou na všech vjezdech, doprovodná stavební a organizační opatření, podpora dobrého přijetí zón 30 ze strany obyvatel i řidičů pomocí promyšlené práce s veřejností).

Princip 4: Restrikce IAD v centrální části města

Tato zásada zahrnuje regulaci parkování (viz též Bílá kniha), podporu čistých způsobů dopravy – pěší a cyklistické dopravy, zvýhodňování vozidel s nízkými až nulovými emisemi při vjezdu do centra, motivace k využívání veřejné dopravy pro dojezd do centra – mj. cestou výše zmíněných terminálů P+R).

Princip předpokládá postupné výrazné omezení rozsahu parkovacích kapacit v centru města, omezení vjezdu do centra (finanční zvýhodnění elektromobilů, resp. vozidel s velmi nízkými až nulovými emisemi), podporu cyklistické dopravy (systematické uplatnění zásady nabídky dopravní infrastruktury pro cyklistickou dopravu). Důležitá je i podpora pěší mobility a nabídka komfortní chodníků a stezek, rozvoj pěších zón.

Princip 5: Rozvoj systému veřejné dopravy

Dostupnost MHD: Pěší dostupnost zastávky MHD by neměla v rezidenčních oblastech přesáhnout 340 metrů (5 min. při rychlosti chůze 4 km/h), tj. maximální vzdálenost dvou sousedních zastávek je 600 až 700 metrů. Všechny prvky v systému MHD (vozidla, informační systém, zastávky, přístupové cesty na zastávky) musejí být bezbariérové, přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Veškeré rozvojové záměry musí být realizovány s ohledem na dostupnost zastávek systému MHD, prioritně ve vazbě na linky nosného systému. Stavební záměry generující významné množství cest nebudou povolovány, aniž by byla adekvátně vyřešena jejich obsluha veřejnou dopravou nejpozději v okamžiku jejich uvedení do provozu.

Snížení závislosti MHD a VHD na dopravním prostoru pro silniční dopravu: Rozšiřování vyhrazených pruhů v hlavním dopravním prostoru a to i na úkor omezování kapacity IAD a parkování. Tam kde to není v dopravním sedle opodstatněné intenzitou vozidel MHD, přidat možnost použití vyhrazených pruhů i pro cyklisty. Preference vozidel MHD a VHD na křižovatkách.

Vzájemná vazba jednotlivých podsystémů veřejné dopravy: Přestupní terminály by měly být uspořádány tak, aby se co nejvíce omezila nutnost pěších přesunů, zejména ve vertikálním směru, preferovány jsou přestupy hrana/hrana. Koordinace jízdních řádů nosného systému a obslužných linek, zejména v mimošpičkovém období s prodlouženými intervaly mezi spoji (brzy ráno/večer, víkendy) – zaručené přestupní vazby s čekáním do 5 min.

Princip 6: Podmínky pro podporu pěší dopravy

PŘÍMÁ A SOUVISLÁ. Pěší doprava je velmi citlivá na nejrůznější objížďky (velké budovy, nekvalitní přechody, atd.), proto je třeba chodcům zajistit nejkratší možnou trasu a kde to jen trochu jde, využít zkratky. Úspěšnost celé sítě tras pro pěší mohou snižovat i krátké úseky nebezpečných nebo jinak nepříjemných cest. Pro pěší mobilitu je atraktivita prostředí a infrastruktury velmi významná. Požitek z chůze je mnohem větší, když infrastruktura pro pěší vede přes parky, oblasti se zelení a podél vodních ploch. Nízký požitek z chůze představují rozsáhlé a monotónní budovy nebo trasy podél komunikací s hustým provozem.

ATRAKTIVNÍ. Atraktivitu tras pro pěší výrazně zvyšují ulice, kde to takzvaně žije dnem i nocí. Toho lze dosáhnout jen v místech, kde je dostatek prostoru k bydlení, zajímavá nabídka služeb a dalších zařízení, a také prostory k setkávání (smíšené využití prostor ve městě je lepší než prostorová separace).

POHODLNÝ. Mimo pěší zóny ve městech jsou chodci často opomíjeni, což dokazují např. konstrukční kritéria pro výstavbu chodníků. Šířka chodníku je po desetiletí definovaná jednoduchým sloučením šířky dvou chodců: $0,75 \text{ m} + 0,75 \text{ m} = 1,5 \text{ m}$. Taková šířka je však v praxi většinou nedostatečná, často je navíc ještě menší kvůli sloupům osvětlení, zaparkovaným autům a dalším překážkám. Na chodníku se přitom potkávají i lidé s batohy, s holemi nebo na vozíku. Člověk při chůzi potřebuje asi 1,0 m prostoru, vzhledem k tomu, že velká část lidí s sebou nosí tašky, deštníky atd. Od obou okrajů chodníku je potřeba mít vzdálenost minimálně 25 cm. Z toho vyplývá minimální šířka 2,5 m, aby dvě osoby mohly kolem sebe pohodlně projít.

Princip 7: Podmínky pro podporu cyklistické dopravy

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

Nový princip podpory cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje komplexně celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem). Při tomto posuzování komunikační sítě má být uplatněna zásada vyváženosti, kdy hájení zájmů vybrané skupiny dopravních uživatelů neopravňuje tvůrce dopravního prostoru k systematické blokaci opatření na úkor jiných skupin.

3. Základní fáze zpracování PUMM

Tvorba PUMM bude spolufinancována z Národního programu Životní prostředí. Dokument musí být zpracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (zpracovatel Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2015), pouze ve zvlášť odůvodněných případech lze postupovat i jinými vhodnými způsoby.

PUMM zároveň musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisní zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s ust. § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení.

Plán udržitelné městské mobility bude členěn do následujících částí:

- A. přípravná fáze,
- B. analytická fáze,
- C. návrhová fáze,
- D. akční plán,
- E. SEA a Monitoring plánu.

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

3.A Přípravná fáze

Přípravná fáze stanoví, jakým způsobem bude PUMM vypracován a jaké bude zaujímat místo ve strategických dokumentech města. Je zapotřebí provést posouzení ostatních strategických dokumentů, což povede k lepšímu zavedení navrhovaných opatření do současné strategie města i v ostatních oblastech mimo oblast dopravy. Bude vymezeno zájmové území, kterého se plán bude týkat a v jaké podrobnosti. Nezbytnou součástí je stanovení harmonogramu hlavních aktivit.

V rámci přípravné fáze budou dále specifikovány zainteresované strany a nastaven způsob jejich zapojení. Bude vytvořena řídicí skupina a pracovní skupiny pro jednotlivá témata plánu udržitelné mobility. Zapojení jednotlivých aktérů není ale stanoveno pro dobu zpracování dokumentu, ale pro celý proces realizace PUMM Otrokovice, neboli se jedná o nepřetržitý proces. Je třeba, aby jednotliví aktéři věděli, za která opatření budou odpovědní v akčním plánu a také kdo bude jmenován koordinátorem městské mobility. Proto je nutné již v této fázi vytvořit určitou komunikační strategii, která tyto vazby definuje. Nejedná se ovšem marketingovou strategií.

Přípravná fáze zahrnuje:

a) Harmonogram přípravy SUMP

V rámci vstupního jednání zpracovatel předloží časový harmonogram prací na jednotlivých fázích zpracování PUMM, a to v menší podrobnosti po zahájení zpracování a ve větší podrobnosti vždy při zahájení další fáze. Harmonogram bude obsahovat kontrolní dny v místě zadavatele, a to nejméně 1x měsíčně

Výstupy z této kapitoly: časový harmonogram (tabulka), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

b) Vymezení zájmového území

V přípravné fázi se počítá s tím, že vymezeným zájmovým územím, resp. řešeným územím PUMM města Otrokovice je katastrální území města Otrokovice tvořené Otrokovicemi a Kvítkovicemi. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci přilehlého regionu. Vnitřní členění oblastí města bude zvoleno dle základních sídelních jednotek ČSÚ z důvodu zajištění dlouhodobé kompatibility dat při využívání údajů ze sčítání lidu, domů a bytů. Území zahrnující okolní obce v okrese Zlín bude členěno minimálně v detailu obcí. Území zahrnující okolní okresy ve Zlínském kraji bude členěno minimálně v detailu okresů. V rámci realizace PUMM budou uvažovány vazby pracovní dojížděky mezi obcemi spádového území a města Otrokovice; zahrnuty budou všechny obce s vyjížděkovým proudem do Otrokovic, kterého se účastní více jak 25% ekonomicky aktivních obyvatel obce vyjížděky.

c) Shrnutí podkladů k analýze, které má město k dispozici a tudíž nebudou ze strany zpracovatele náročné na zpracování:

- i. Analýzy existujících dokumentů vztahujících se k území (studie, průzkumy, probíhající projekty, informace o životním prostředí, strategické dokumenty...) vč. analýzy vazeb mezi těmito dokumenty.
- ii. Analýza územního a dopravního plánování (využití a rozmístění funkcí v území a jejich vliv na mobilitu).
- iii. Analýza bezpečnosti dopravy (stav a příčiny nehodovosti, identifikace nebezpečných úseků, stávající bezpečnostní opatření na silnicích).
- iv. Program zlepšování kvality ovzduší zóna střední Morava - CZ07.

V přípravné fázi bude provedena analýza strategických dokumentů dodaných zadavatelem i dalších dle doporučení zpracovatele, analýza dalších dokumentů bez strategického charakteru (studie, průzkumy, probíhající projekty, informace o životním prostředí a další), analýza vazeb mezi dokumenty, identifikace již existujících vizí a cílů v oblasti udržitelné mobility a zajištění zpracování PUMM v souladu s platnými strategickými dokumenty města.



Součástí této etapy je i analýza územního a dopravního plánování. Bude provedena rešerše strategických dokumentů s ohledem na udržitelnou mobilitu. V součinnosti zadavatele a dalších partnerů budou zajištěny podklady k dané problematice. Výsledek rešerše bude projednán na kontrolním dni se zadavatelem. Zpracovatel navrhne postup začlenění PUMM mezi posuzované dokumenty a identifikuje případná rizika, která může zpracování PUMM v tomto ohledu přinést.

V návaznosti na výše uvedenou analýzu strategických dokumentů bude zohledněna i zcela nová Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, která zahrnuje i všechny podstatné informace k analýze bezpečnosti, a Strategický rámce udržitelné městské mobility Zlín a Otrokovice z března 2018 vypracovaný HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. pro Statutární město Zlín.

Výstupy z této kapitoly: zpráva z provedené analýzy (textový dokument).

Zpracovatel v této fázi vytvoří **komunikační strategii**, která bude obsahovat informace o komunikaci v rámci skupin zapojených do projektu a mezi projektovým týmem a veřejností. Komunikační strategie musí využívat takové komunikační prostředky, které budou napomáhat efektivní komunikaci a sdílení dat a informací v celém projektovém týmu i s veřejností.

Komunikační strategie bude obsahovat zejména:

- o systém komunikace mezi zadavatelem a zpracovatelem,
- o systém komunikace uvnitř úřadu, stanovení řídicích, odborných a zájmových skupin,
- o systém komunikace úřadu a zainteresovanými stranami, které se následně objeví v akčním plánu,
- o identifikaci cílových skupin,
- o stanovení komunikačních nástrojů, metod a kanálů pro zapojení stanovených cílových skupin,
- o systém komunikace mezi projektovým týmem a veřejností,
- o systém propagace PUMM a návrhů, které budou jeho součástí,
- o časový harmonogram informačních kampaní pro veřejnost,
- o vytvoření webových stránek pro účely projektu, které budou obsahovat aktuální informace, schválené dokumenty i obecné informace ohledně plánů udržitelné městské mobility,
- o uskutečnění workshopů pro odbornou i širokou veřejnost, a to nejméně 1x v každé fázi zpracování PUMM,
- o participační plán včetně volby vhodných nástrojů a participačních metod,
- o zapojení mediátora veřejných projednání, marketingový plán na propagaci PUMM.

V první etapě komunikační strategie proběhne **VSTUPNÍ JEDNÁNÍ** mezi zadavatelem a zpracovatelem, a to nejpozději do 14 dnů od zahájení zpracování PUMM; jednání bude iniciovat zpracovatel. Jednání bude probíhat v prostorech zadavatele. Zadavatel předá podklady a dokumenty, příp. výstupy provedených průzkumů souvisejících se zpracováním PUMM. Další podklady budou předány v součinnosti zadavatele a zpracovatele. Zpracovatel vypracuje návrh seznamu zainteresovaných skupin.

Výstupy z této kapitoly: návrh komunikační strategie (textový dokument), zápis z jednání (textový dokument).

Řídicí, odborné a zájmové skupiny

- řídicí skupina
 - o navržena a sestavena zadavatelem
 - o tvořena politickými zástupci města a pracovníky městského úřadu
 - o odpovědnost nad dohledem nad zpracováním SUMP
- odborné skupiny
 - o navržena dodavatelem za součinnosti řídicí skupiny
 - o počet odborných skupin bude stanoven zadavatelem
 - o tvořeny odborníky na jednotlivá témata z řad pracovníků městského úřadu a spolupracujících subjektů (dopravní podniky, vysoké školy, Policie ČR a další)
- zájmové skupiny
 - o součástí na základě vlastního zájmu
 - o širší veřejnost, významní zaměstnavatelé, dopravní konzultanti, provozovatelé parkování, organizátoři významných akcí, zájmová a místní sdružení a další



Výstupy z této kapitoly: stanovení zainteresovaných skupin (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky), zápisy z jednání (textové dokumenty)

3.B Analytická fáze

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

Analytická fáze zahrnuje:

- a) analýzu vzorců dopravního chování: prostorové rozložení cest, účely cest, dělba přepravní práce, průměrný počet cest na den/obyvatele, čas strávený cestami na obyvatele. Vše členěné na jednotlivé druhy dopravy
- b) analýzu a prognózu demografie
- c) průzkum v městské hromadné dopravě
- d) analýzu proveditelnosti nízkoemisní zóny
- e) analýzu proveditelnosti regulačního řádu
- f) analýzu současného stavu a nulového scénáře (bude provedeno pomocí dopravního modelu a bude obsahovat také stanovení indikátorů udržitelné mobility, podle kterých budou prioritizována opatření a posuzován modelovaný scénář se zavedenými opatřeními)

Analýza poskytne popis nabídky a poptávky po dopravě na půdorysu základních dopravních témat:

- Úvodní analýza a charakteristika území.
- Charakteristika poptávky po mobilitě.
- Individuální automobilová a motocyklová doprava.
- Doprava v klidu.
- Hromadná doprava.
- Bezmotorová doprava.
- Nákladní doprava a logistika.

Výstupem celé analytické fáze bude souhrnný textový dokument s popisem výchozího stavu doplněný o přehledné grafické, mapové a tabelární přílohy s podklady v požadovaných tematických okruzích analytické části včetně zápisů z jednání odborných pracovních skupin a dalších projednání.

Analytická část bude obsahovat:

- 1) Analýza dopravního chování obyvatel na vzorku minimálně 3 % obyvatel. Cílem průzkumu bude stanovení stávající dělby přepravní práce a umožnění predikce scénáře budoucího vývoje mobility (důraz na tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejm. k přechodům od automobilu k alternativním druhům dopravy – pěší, cyklistické a veřejné dopravě a též opačným směrem). Průzkum bude realizován v období od září 2018 do června 2019 v měsících září, říjen, listopad, duben, květen, červen (včetně).

V rámci průzkumu bude získán čistý vzorek (odevzdaných anketních lístků) o celkové velikosti 300 domácností vybraných na základě stratifikovaného náhodného výběru. Jednotlivá strata budou tvořit zóny vycházející ze zónování ČSÚ pro SLDB 2011, tedy základní sídelní jednotky (ZSJ). Velikost vzorku v rámci každé ZSJ bude proporčně odpovídat počtu domácností v této ZSJ vzhledem k celkovému počtu domácností v Otrokovicích.

Průzkum bude sledovat jeden standardní pracovní den (úterý až čtvrtek), a jeden den volna (sobota, neděle, popřípadě státní svátek) – každý den bude na samostatném listu dotazníku, (plán referenčních dní schvaluje objednatel).

Náhodný výběr domácností s opakovaným kontaktováním – (min. 3 návštěvy na vybrané adrese). 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.

Anketní dotazník navrhne zpracovatel a musí být odsouhlasen zadavatelem, jeho obsahem bude minimálně: prostorové rozložení cest, účely cest, dělba přepravní práce, průměrný počet cest na den/obyvatele, čas strávený cestami na obyvatele. Vše členěné na jednotlivé druhy dopravy.

Dotazování bude probíhat metodou PAPI, CAWI nebo CATI.

Součástí Analýzy dopravního chování obyvatelstva bude obsahovat také průzkum dopravního chování u relevantních organizací, který bude spočívat v přípravě a realizaci průzkumu u relevantních organizací v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní chování jejich zaměstnanců a klientů. Průzkum bude zahrnovat přípravné kroky, příprava dotazníku, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrolu správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentaci všech výše uvedených úkonů. Cílem průzkumu dopravního chování zaměstnanců a klientů je zjistit způsob zajištění pravidelné dojížděky cílových skupin a vůli organizací vytvářet podmínky ke změně dopravního chování cílových skupin. Výběrový vzorek organizací vznikne dohodou zadavatele a zpracovatele. Anketní dotazník navrhne zpracovatel a musí být odsouhlasen zadavatelem

Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), zápisy z jednání.

2) Analýza a prognózy demografie

- analýza současného stavu obyvatelstva v roce 2018 resp. 2017 (počet obyvatel, vyjížděka, dojížděka, prostorové rozmístění v analyzovaném území),
- analýza současného stavu domácností (počet, struktura, prostorové rozmístění v analyzovaném území),
- demografická prognóza počtu obyvatel do roku 2030 dle jednoletých věkových kohort a dle pohlaví kohortně-komponentní metodou reflektující vývoj úmrtnosti, porodnosti a migrace.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

3) Analýza území z hlediska účelů cest

Celý proces tvorby PUMM bude provázet analýza území z hlediska účelů cest. Tato analýza bude náhradou plnohodnotného čtyřstupňového multimodálního dopravního modelu. Na základě výstupů analýzy bude možné stanovit části území, která mají největší potenciál k možným změnám jak v otázce územního plánování, tak i v organizaci dopravy.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

4) Směrový dopravní průzkum

- profilový dopravní průzkum (v jeden běžný pracovní den, úterý – čtvrtek, minimálně 7 – 11 hod., 13 – 17 hod.),
- směrový dopravní průzkum pro stanovení zdrojové, cílové a tranzitní dopravy (v jeden běžný pracovní den, úterý – čtvrtek, minimálně 7 – 17 hod.),
- profilový a směrový průzkum bude zahrnovat nejméně individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu a autobusy,
- průzkum cyklistické dopravy na cyklistických trasách,
- průzkum pěší dopravy na pěších trasách,
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

5) Průzkum statické dopravy

- průzkum aktuální nabídky parkovacích a odstavných míst a průzkum jejich obsazenosti na celém území města včetně odstavování na komunikacích a přilehlých pozemcích, které nejsou dopravně vymezeny (a budou specifikovány), bude popsána a zmapována legálnost zaparkovaných a odstavovaných vozidel (v jeden běžný pracovní den, v průběhu noci),
- průzkum aktuální nabídky parkovacích míst a průzkum jejich obsazenosti (obrátkovosti) na významných odstavných parkovištích a u nákupních center (v jeden běžný pracovní den, ranní špička, odpolední špička, po zavírací době),
- průzkum se týká jak osobních, tak i nákladních vozidel a autobusů.



Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky).

6) Průzkum v městské hromadné dopravě

Bude proveden průzkum obrátkovosti na zastávkách veřejné dopravy včetně dotazníku zdroj-cíl. Průzkum bude proveden na všech zastávkách veřejné hromadné dopravy (zastávky MHD, veřejné autobusové dopravy a vlakové nádraží). Časový rozsah průzkumů bude nastaven tak, aby byla pokryta ranní a odpolední špička pracovního dne. Na vybraných zastávkách bude proveden celodenní průzkum.

Průzkumu bude obsahovat:

- 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,

Anketní dotazník navrhne zpracovatel a musí být odsouhlasen zadavatelem. Zpracovatel může vycházet z provedených průzkumů Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice spol. s r.o. či analýz provedených v rámci Strategického rámce udržitelné městské mobility Zlína Otrokovice z března 2018 vypracovaný HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. pro Statutární město Zlín, jsou-li k dispozici.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o průzkumu (textový dokument, tabelární přílohy, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky).

7) Průzkum intenzit zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy

Bude proveden průzkum intenzit zásobování a obrátkovosti automobilů nákladní dopravy u vybraných maloobchodních prodejců, výrobních podniků, logistických areálů. Budou stanoveny hlavní směry nákladní dopravy. V rámci průzkumu bude vyhodnoceno stávající omezení nákladní dopravy (zákazy vjezdů nákladních vozidel) a jejich návaznosti. Průzkum bude charakterizovat objem a frekvenci nákladní dopravy na železničních tratích v Otrokovicích. Ve výstupu bude odhadnut dopad eventuálního přesunu daného objemu nákladu na silniční dopravu na dopravní síť města.

8) Analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny a zavedení regulačního řádu

Součástí PUMM bude analýza proveditelnosti nízkoemisní zóny a zavedení regulačního řádu na území města. Analýza budou obsahovat základní informace o možnostech vyhlášení těchto opatření směřujících k omezení dopravy z důvodu zlepšení životního prostředí ve městě. Součástí bude předběžný návrh oblastí s regulací dopravy, stanovení pravidel v těchto oblastech a očekávané přínosy z hlediska dopravy i životního prostředí. Nejedná se o kompletní studie proveditelnosti pro zavedení nízkoemisní zóny nebo regulačního řádu, analýza však poskytne městu základní podklady pro možné rozhodnutí, zda by mělo zavedení takových opatření pro město smysl.

Součástí analýzy bude zejména:

- informace o možnostech zavedení NEZ a regulačního řádu,
- analýza kvality ovzduší,
- analýza dopravy ve městě,
- výběr vhodných oblastí pro zavedení NEZ,
- výběr vhodných ukazatelů pro zavedení regulačního řádu,
- analýza územně plánovací dokumentace v souvislosti v možnostech zavedení uvedených opatření,
- stanovení pravidel pro provoz vozidel ve vybraných oblastech,
- varianty zavedení NEZ a regulačního řádu,
- hodnocení dopadů zavedení NEZ a regulačního řádu na dopravu a životní prostředí,
- hodnocení ekonomické nákladnosti zavedení opatření a celkové efektivnosti projektu,
- doporučení časového harmonogramu zavedení uvedených opatření,
- doporučení strategie pro informování veřejnosti o zavedení uvedených opatření.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o provedené analýze (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky).



9) Analýza současného stavu a nulového scénáře (bude provedeno pomocí dopravního modelu)

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

Analýza bude obsahovat také stanovení indikátorů udržitelné mobility, podle kterých budou prioritizována opatření a posuzován modelovaný scénář se zavedenými opatřeními).

10) Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů 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.

Bude provedena identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na individuální automobilovou, silniční nákladní, silniční hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu. Vyhodnocení údajů bude vztaženo k platným hygienickým limitům.

Bude stanovena imisní zátěž vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren s využitím aktuální rozptylové studie a měření stanice imisního monitoringu ČHMÚ včetně vyhodnocení těchto údajů.

Budou identifikována kritická místa na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

11) SWOT analýza komplexní dopravního systému města

3.C Návrhová fáze

Návrhová část dokumentu bude logicky navázána na předchozí přípravnou a analytickou část a bude vypracována v návaznosti na její výsledky a závěry. Návrhová fáze stanoví vize, dále pak strategické a specifické cíle města. Ve spolupráci se zainteresovanými stranami bude identifikována vize mobility, která bude tvořit dlouhodobý trend vývoje mobility ve městě. Vize bude odpovídat na otázky, kam a jak by mělo město směřovat v otázce mobility v následujících letech. Na základě vize mobility budou stanoveny strategické a specifické cíle, které budou měřitelné a bude možné sledovat jejich naplnění. Dosažení cílů bude podporovat soubor opatření investičního i neinvestičního charakteru, která povedou k řešení identifikovaných potřeb. Budou vyhodnoceny ekonomické nároky jednotlivých opatření včetně analýzy možných zdrojů financování.

Cílem návrhové fáze je stanovit společnou vizi mobility, strategické a specifické cíle a navrhnout opatření, která přispějí k jejich naplnění. PUMM bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude cílit na postupný přesun k udržitelnější dopravě v souladu s výše uvedenými základními tezemi. Stanovení vize, cílů i opatření bude intenzivně projednáváno s jednotlivými odbornými skupinami.

Dokument navrhne ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních cílících na zlepšení výkonu dopravní sítě, organizace dopravy a mobility obyvatel a návštěvníků města. PUMM zároveň v rámci řešeného území zohlední regionální vazby u všech druhů dopravy, přičemž zpracovatel také navrhne odpovídající provázanost a vzájemnou koordinaci u všech relevantních druhů dopravy. V návrhové části bude orientačně vyčíslena investiční náročnost navrhovaných úprav jednotlivých dopravních staveb.

V návrhu uvažovaný rozvoj jednotlivých subsystémů bude orientačně vyhodnocen s negativními vlivy z dopravy, zejm. vlivy hluku a emisí.

Zpracovatel PUMM navrhne pro návrhový horizont PUMM kompletní systém obsluhy území všemi subsystémy včetně vyhodnocení kritických míst. Zpracovatel navrhne vytvoření komplexního multimodálního systému se vzájemnou provázaností a bude přitom vycházet ze zpracovaných



dokumentací jednotlivých subsystémů (jsou-li zpracovány). V dlouhodobém horizontu by tak dopravní systém měl být šetrnější k životnímu prostředí, přívětivější pro obyvatele a ekonomičtější pro provozovatele dopravních systémů.

Budoucí návrhový systém bude ověřen na GIS analýze dostupnosti cílů ve výhledovém scénáři a podle pracovních výsledků bude případně upraven. Bude proveden návrh optimalizace tras jednotlivých systémů, uzlových bodů a vzájemné spolupůsobení jednotlivých druhů mobility. Bude zohledněna preference nemotorové dopravy a její provázanost na lokální obsluhu území a optimální vzdálenost. Bude preferována plynulost veřejné dopravy při zachování kvalitního zásobování území města a pokrytí potřeb mobility obyvatel. Budou navrženy úpravy zvyšující bezpečnost obyvatel při zachování životaschopného organismu města.

Návrhová fáze zahrnuje:

1. Vizi mobility
2. Cíle
 - a) stanovení strategických cílů z oblasti dopravy, životního prostředí a zdraví vztažených k cílovému roku (v souladu s vizí mobility)
 - b) stanovení specifických cílů
 - c) stanovení indikátorů a kontrolních termínů ke specifickým cílům
3. Návrh (skupin) opatření k naplňování specifických cílů a jejich prioritizace

Návrhová fáze bude minimálně obsahovat níže uvedené okruhy řešení problémů v rámci tematických oblastí a návrhů opatření:

A) Aktivní mobilita, veřejný prostor a parkovací politika

I. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ A MOTOCYKLOVÁ DOPRAVA

- V návaznosti na analytickou část.
- Posouzení dopravní sítě města vymezené v Územním plánu z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzit dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území.
- Návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci.
- Návrh a kategorizace funkčních tříd komunikací.
- Návrh opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jež budou založena na analýze hlavních bezpečnostních problémů a rizikových oblastí na silnicích v dotčené oblasti.
- 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 (zejm. možnosti nových okružních křižovatek) na hlavní komunikační síti.
- Variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých páteřních komunikacích, 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.
- Hodnocení kvality projektových cílů metodou SMART.

II. DOPRAVA V KLIDU

- V návaznosti na analytickou část.
- Stanovení priorit jednotlivých opatření parkování ve městě Otrokovice s přihlédnutím k Územnímu plánu Otrokovice.
- Opatření se budou soustředit na optimální využívání stávající silniční infrastruktury a zlepšení situace ve zjištěných problémových místech i celku.
- Prověření možnosti využít prostor silnic pro jiné druhy dopravy nebo jiné veřejné funkce a využití, která nesouvisí s dopravou.
- Prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, platební podmínky, rezidentních a abonentních míst, dopravní značení).
- Posouzení možnosti a návrh umístění systému P+R, P+G (příp. K+R).

III. HROMADNÁ DOPRAVA

- V návaznosti na analytickou část PUMM a nadřazené koncepční dokumenty vyššího územně-správního celku – kraje.
- Návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová a železniční doprava) v návaznosti na připravovaný integrovaný dopravní systém Zlínského kraje vedoucí ke zvýšení kvality, rychlosti a atraktivity veřejné dopravy a zhodnocení potenciálu intermodality veřejné dopravy s jinými druhy udržitelných způsobů dopravy.
- Návrh dovybavení zastávek a vozidel moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech) pro zvýšení kvality cestování včetně využití mobilních technologií.
- Návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti MHD (např. vyhrazené jízdní pruhy, zastávky na jízdním pruhu, přednost v křižovatkách, zálivy, apod.).
- Návrh strategie ke zlepšení kvality, bezpečnosti, integraci a přístupnosti služeb veřejné dopravy, zahrnující infrastrukturu, služby a intermodalitu (cílem je přispět k lepšímu skloubení různých druhů dopravy a určit opatření směřující zejména k usnadnění plynulé a multimodální mobility a dopravy).
- Posouzení možnosti a návrh umístění systému B+R.
- Návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. propagační a informační materiály.

IV. BEZMOTOROVÁ DOPRAVA

- V návaznosti na analytickou část.
- V návaznosti na zpracovanou Koncepci rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice z prosince 2008, vč. jejich změn a příp. aktualizace.
- 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 priorit v rozvoji a podpoře cyklistické a pěší dopravy.
- Prověření navržených základních pěších a cyklistických tras z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu pro návrhové období.
- Stanovení pěších a cyklistických tras a jejich úprav za účelem zvýšení kvality, konektivity a bezpečnosti jejich sítí a zajištění bezbariérovosti.
- Prověření vhodnosti a možnosti podpory pěší a cyklistické dopravy (např. bikesharing) zapojením veřejných finančních prostředků.
- Návrh řešení vedoucího ke zvýšení atraktivity a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy (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.

V. MANAGEMENT MOBILITY, MOBILITA JAKO SLUŽBA, CHYTRÉ TECHNOLOGIE

- V návaznosti na analytickou část.
- Návrh organizačních změn při vykonávání managementu městské mobility za účelem zvýšení efektivity činností při správě a údržbě dopravní infrastruktury i provádění souvisejících investic, při zavádění konkrétních dopravních opatření, při podpoře aktivní mobility a vykonávání měkkých aktivit cílících na tuto oblast.
- Návrh firemních plánů mobility pro velké podniky a podnikatelské zóny.
- Návrh 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.
- Prověření systémů carsharing a carpooling s možností zapojení veřejných prostředků.
- Návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílící na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy.

B) 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.

C) 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.

Výstupem návrhové fáze bude textový dokument doplněný o grafické, mapové a tabelární přílohy.

STANOVENÍ VIZE MOBILITY

Zadavatel s podporou zpracovatele stanoví skupinu odpovědnou za přípravu vize mobility. V rámci společných jednání budou vytvořeny podklady pro zainteresované strany, které budou rozhodovat o stanovení vize mobility. Zpracovatel vytvoří návrh vize mobility k připomínkování se strany zadavatele i ostatních zainteresovaných stran. Zpracovatel zajistí zapojení zainteresovaných stran do tvorby vize formou společných jednání, workshopů, dotazníků apod. a zpracuje doručené připomínky a projedná se zadavatelem finální znění vize mobility. V rámci komunikace se zainteresovanými stranami bude vytvořen informační materiál o postupu tvorby vize mobility a jejím finálním znění.

Návrh vize bude průběžně konzultován se zadavatelem, finální znění vize musí být zadavatelem schváleno.

Výstupy z této kapitoly: vize mobility (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky).

STANOVENÍ STRATEGICKÝCH A SPECIFICKÝCH CÍLŮ MOBILITY

Stanovení strategických a specifických cílů navazuje na vize mobility z předchozího kroku. Všechny cíle musí alespoň částečně naplňovat některé části vize mobility. Cíle budou stanoveny nejen čistě k oblasti dopravy, ale i k životnímu prostředí a celkově udržitelnému způsobu rozvoje města. Zpracovatel vytvoří přehled strategických cílů na základě proběhlé analýzy nadřazených strategických dokumentů (krajské, národní apod.) a provede zhodnocení, do jaké míry je možné požadované cíle naplnit. Zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem posoudí priority města v oblasti mobility a navrhnou soubor 5 – 10 strategických cílů vztažených k posuzovaným časovým obdobím; jednotlivé strategické cíle budou přispívat k naplnění části stanovené vize mobility. Zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem navrhnou soubor 10 – 20 specifických cílů, jejichž naplnění přinese zároveň naplnění nadřazeného strategického cíle. Každý z navržených cílů musí obsahovat indikátory hodnocení jeho naplnění a předpokládané termíny hodnocení cíle dle těchto indikátorů. Veškeré navržené cíle musí být **SMART**, tedy: specifické, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově specifické

Návrh cílů bude průběžně konzultován se zadavatelem, finální soubor cílů musí být zadavatelem schválen.

Výstupy z této kapitoly: strategické a specifické cíle (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

NÁVRH JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ představuje zásadní krok v tvorbě PUMM. Jedná se o návaznou aktivitu po stanovení cílů, přičemž jednotlivá opatření musí podporovat naplnění definovaných cílů. Při stanovení opatření je nezbytné posoudit synergie mezi těmito opatřeními navzájem. Některá opatření mohou být realizována samostatně, jiná budou pravděpodobně podmíněna zavedením opatření dalšího.

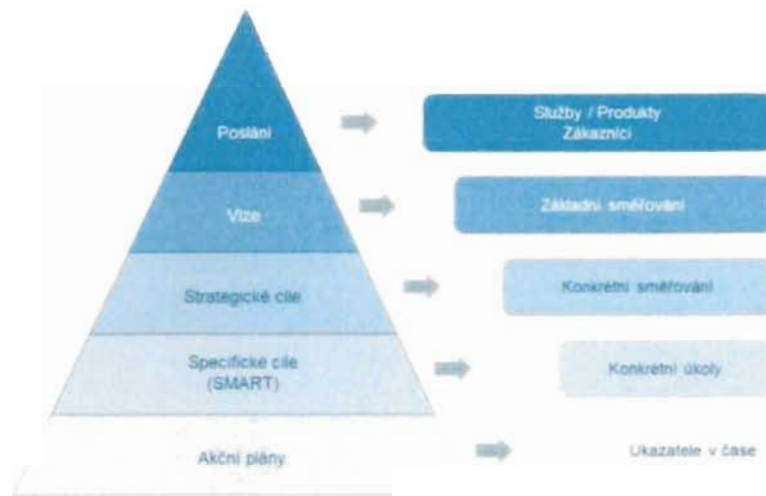
Zpracovatel vytvoří přehled opatření, která navrhuje pro naplnění stanovených cílů. Zpracovatel zanalyzuje, zda již byla obdobná opatření realizována v jiných městech a jaké byly důsledky těchto realizací; závěry z tohoto zjištění budou vzaty v úvahu.

Zpracovatel posoudí přínosy a efekty navrhovaných opatření a stanoví priority jejich zavádění a v neposlední řadě zanalyzuje možnosti zdrojů financování jednotlivých opatření.

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

Výstupy z této kapitoly: opatření (textový dokument, mapové přílohy), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

Je třeba proto důraz postavit na strategické řízení v celém procesu PUMM.



Zdroj: CorSet Framework, 2010

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

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

PUMM 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.

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

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

Součástí Návrhové fáze bude vyhodnocení souladu navrhovaných opatření s Územním plánem Otrokovice. V případě odchýlení se od koncepce dané Územním plánem Otrokovice zpracovatel identifikuje tyto lokality s návrhem řešení či úpravy Územního plánu Otrokovice.

3.D Akční plán

Akční plán bude obsahovat navržená opatření, která budou jedním z výstupů návrhové fáze. Akční plán bude obsahovat priority jednotlivých opatření, odpovědnosti za jejich realizaci, ekonomickou náročnost a možnosti financování.

Cílem akčního plánu je vytvořit přehledný dokument o navržených opatřeních spolu s jejich dodatečným popisem. Akční plán bude obsahovat souhrn opatření rozdělených dle období (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý horizont) včetně časového plánu jejich realizace a možností financování.

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

- zařazení ke stanovenému specifickému cíli,

- zařazení do časového horizontu (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý),
- stanovení priority realizace,
- stanovení odpovědností za přípravu a realizaci,
- stanovení harmonogramu realizace,
- návrh rozpočtu,
- návrh zdrojů financování,
- analýza rizik (technická, legislativní i ekonomická rizika).

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

Výstupy z této kapitoly: akční plán (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky)

3.E SEA a Monitoring

1. Zohlednění výsledků procesu SEA

Veškeré dokumenty zpracované v procesu tvorby PUMM, zejména pak výstupy analytické a návrhové fáze, zpracovatel posoudí z pohledu nutnosti provedení zjišťovacího řízení SEA, pokud nebude s poskytovatelem dotace dohodnuto jinak, a následně doporučí zadavateli další postup (pozn. Územní plán Otrokovice byl posouzen z hlediska SEA). V případě nutnosti provedení zjišťovacího řízení SEA, podá zpracovatel žádost o posouzení vlivů koncepce na životní prostředí v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů. Výsledky SEA musí být zahrnuty do konečné verze PUMM.

Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Potřeba procesu SEA vychází z nutnosti zjištění přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení navrhovaných opatření na životní prostředí. Cílem tohoto procesu je zmírnění možných nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Jednotlivé kroky zpracování SEA spočívají ve zpracování oznámení, provedení oznamovacího řízení, zpracování vyhodnocení k návrhu koncepce, zpracování a vydání závěrečného stanoviska. V rámci posuzování PUMM v procesu SEA je vhodné zapojit veřejnost, nejméně formou komunikace o průběhu zpracování.

Výstupy z této kapitoly: stanovisko Krajského úřadu Zlínského kraje k posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) (textový dokument / PDF), zpráva o zohlednění stanoviska KÚZK v konečné verzi PUMM s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo připomínky nebyly zohledněny (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky).

2. Monitoring a hodnocení plánu

PUMM je zapotřebí doplnit o postup monitorování a hodnocení navržených opatření. Bez zpracování metodiky monitoringu a hodnocení nelze mluvit o efektivním přístupu ke zpracování PUMM. Zjištění, která opatření a jakou měrou ve skutečnosti přispívají udržitelné mobilitě, jsou zásadními vstupy pro budoucí rozhodnutí o investičních akcích města. Průběžné hodnocení stavu realizace a dopadu navrhovaných opatření napomáhá rozpoznání a předvídání obtíží obdobných opatření v budoucnu. Způsob monitorování a hodnocení efektivity opatření musí zajistit, aby zadavatel pravidelně získával srozumitelnou a objektivní zpětnou vazbu a mohl tak přizpůsobit realizaci běžících i budoucích projektů.

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

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

- výběr ukazatelů pro monitorování a hodnocení navržených opatření v souladu se stanovenými cíli,
- stanovení výchozích a cílových hodnot ukazatelů pro získání možnosti zjištění aktuálního stavu,



- stanovení strategie sběru dat pro definované indikátory,
- stanovení časového harmonogramu vyhodnocování,
- stanovení odpovědností za jednotlivé části procesu monitoringu a hodnocení,
- návrh zapojení zainteresovaných stran do procesu monitoringu a hodnocení.

Výstupy z této kapitoly: zpráva o strategii monitoringu a hodnocení (textový dokument), informační materiály (příspěvky na webové stránky), návrh komunikace výsledků monitoringu s cílovými skupinami (může být i součástí komunikační strategie).

4. Technické požadavky na zpracování dokumentace

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

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

Dokumentace bude zpracována v měřítku dle rozsahu území a vhodného detailu (1:1 000, 1:2 000, 1:5 000, 1:10 000, 1:25 000), na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy popřípadě technické mapy. Mapové podklady budou obsahovat název, legendu, zpracovatele a odkaz na zdroj dat.

Grafická část bude zpracována ve formátu DGN, DWG. Tabelární data, případně databáze, budou předána ve formátu textových souborů s oddělovačem tabelátoru s kompletním metadatovým popisem významu všech atributů a návaznosti jednotlivých tabulek. Doplnující grafické prvky budou zpracovány ve formátu PNG nebo jiném formátu podporujícím přímici v křivkách. Fotografie budou zpracovány ve formátu JPG.

Jednotlivá tištěná paré budou očíslována, dokumentace a všechny přílohy budou označeny číslem smlouvy o dílo. Další dílčí požadavky na zpracování mohou vyplynout v průběhu zpracování z průběžných kontrolních dnů se zadavatelem.

5. Seznam příloh

Příloha č. 1 – přehled dokumentů

Příloha č. 2 – Závazná struktura plánu udržitelné městské mobility dle Výzvy č. 9/2017



Příloha č. 1 – přehled závazných podkladových dokumentů

Výchozí podklady

- Územní plán
- Program zlepšování kvality ovzduší zóny Střední Morava CZ07
- Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice na období 2014-2023
- Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice z prosince 2008, vč. jejich změn a příp. aktualizace
- Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025
- Strategický rámec udržitelné městské mobility Zlín a Otrokovice (SUMF Zlín a Otrokovice)
- Studie – Reorganizace dopravy v Otrokovicích, lokalita Bahňák (UDIMO, spol. s r.o., 2006)
- Záměr SŽDC – Modernizace a elektrifikace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice
- Pasport pozemních komunikací ve vlastnictví města
- Kapacitní posouzení křižovatek – Nadjezd X Komenského, J. Žižky X nám. 3. května (Patriot spol. s r.o., 10/2013)
- Studie – Otrokovice, rekonstrukce křižovatky ul. Nadjezd, Komenského a přivaděče R55 (Projektová kancelář A-S, 12/2013)
- Celostátní sčítání dopravy 2016 (ŘSD, 2017)
- Strategické dokumenty Zlínského kraje, zejména:
 - Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020
 - Generel dopravy Zlínského kraje
 - Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje
 - Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012-2020
 - Plán dopravní obslužnosti území 2012 - 2019
 - Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji
 - Koncepce rozvoje silniční sítě II. a III. tříd Zlínského kraje
 - Plán rozvoje
 - Program rozvoje územního obvodu zlínského kraje 2013 - 2016 (PRÚOZK)
 - Aktualizace „Plán dopravní obslužnosti území - Zlínský kraj na léta 2012 - 2019“ (Kordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 4/2016)
 - Frekvence cestujících VHD (Kordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., 5/2018)

Další podklady

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

Příloha č. 2 – Závazná struktura plánu udržitelné městské mobility dle Výzvy č. 9/2017



Závazná struktura plánu udržitelné městské mobility (SUMP)

SUMP musí být zpracovány v souladu s metodikou certifikovanou Ministerstvem dopravy, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.¹, a musí zahrnovat opatření stanovená v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší (včetně nízkoemisi zóny) a dále návrh regulačního řádu v souladu s § 10 odst. 4 a 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, příp. zhodnocení nevhodnosti jeho vyhlášení. Dle této metodiky musí obsahovat:

1. Úvodní analýzu

- Harmonogram přípravy SUMP
- Vymezení zájmového území
- Analýza územního a dopravního plánování (využití a rozmístění funkcí v území a jejich vliv na mobilitu)
- Analýza vzorců dopravního chování: prostorové rozložení cest, účely cest, dělba přepravní práce, průměrný počet cest na den/obyvatele, čas strávený cestami na obyvatele. Vše členěné na jednotlivé druhy dopravy
- Analýza a prognózy demografie
- Analýzy existujících dokumentů vztahujících se k území (studie, průzkumy, probíhající projekty, informace o životním prostředí, ...)
- Analýza bezpečnosti dopravy (stav a příčiny nehodovosti, identifikace nebezpečných úseků, stávající bezpečnostní opatření na silnicích)
- Analýza proveditelnosti nízkoemisi zóny
- Analýza proveditelnosti regulačního řádu
- Analýza současného stavu a nulového scénáře (bude provedeno pomocí predikčního čtyřstupňového dopravního modelu a bude obsahovat také stanovení indikátorů udržitelné mobility, podle kterých budou prioritizována opatření a posuzován modelovaný scénář se zavedenými opatřeními)

2. Vize mobility

3. Cíle

- stanovení strategických cílů z oblasti dopravy, životního prostředí a zdraví vztahených k cílovému roku (v souladu s vizí mobility)
- stanovení specifických cílů
- stanovení indikátorů a kontrolních termínů ke specifickým cílům

4. Návrh (skupin) opatření k naplňování specifických cílů a jejich prioritizace

5. Modelování scénáře s implementací navrhovaných opatření a srovnání s nulovým scénářem

¹ <https://www.cdv.cz/file/metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mobility-mest-ceske-republiky/>



6. Akční plán obsahující podrobný přehled všech opatření

- každé opatření bude mít stanovenou prioritu, rozpočet, odpovědné osoby, časový harmonogram naplňování, stanovení možných rizik pro realizaci (technická, legislativní, ekonomická)

7. Zohlednění výsledků procesu SEA

8. Monitorování a hodnocení plánu

- na základě stanovení a průběžného hodnocení indikátorů výstupů, indikátorů dopadů, indikátorů procesních