

Příloha č. 2

Smlouva o dílo

na

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou

Fáze č. 1 – rámeček pro Plán udržitelné městské mobility - Plán rozvoje veřejné dopravy území Liberec- Jablonec nad Nisou 2017-2023 (SUMF)

Fáze č. 2 – Plán rozvoje cyklodopravy území Liberec- Jablonec nad Nisou 2017-2023

Č. SOD zhotovitele:

Č. SOD objednatele:

Uzavřená mezi níže uvedenými stranami podle § 2586 a násl. zákona č.89/2012 Sb., občanský zákoník

I. Smluvní strany

**Objednatel: Statutární město Liberec**

Nám. Dr. E. Beneše 1. 460 59 Liberec

IČ: 002 62 978

DIČ: CZ002 62 978

Zastoupený: Tiborem Batthyánym, primátorem města

ve věcech smluvních: Mgr. Janem Korytářem, náměstkem primátora pro ekonomiku, strategický rozvoj a dotace

ve věcech plnění díla a převzetí prací: vedoucím odboru strategického rozvoje a dotací

Bankovní spojení: 1016053873/6100

na straně jedné (dále jen „objednatel“)

a

**Zhotovitel: NDCon s.r.o.**

Se sídlem: Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

IČ: 64939511

DIČ: CZ64939511

Bankovní spojení: KB a.s., Praha 1, č.ú.: 7494520277/0100

Zastoupen: Ing. Robert Michek, jednatel společnosti

Zapsaný v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl C, vložka 42028

na straně druhé (dále jen „zhotovitel“)

## II. Účel smlouvy a úvodní ustanovení

1. Tato smlouva je uzavírána za účelem zjištění dopravního chování jednotlivých segmentů společnosti, zjištění potřeb a možností individuálních aktérů dopravních sítí, za účelem efektivní alokace veřejných zdrojů a predikce potřeby dopravní obslužnosti pro správné plánování dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu a cyklodopravu v letech 2017-2023.
2. Zhotovitel prohlašuje, že je odborně způsobilý k zajištění předmětu této smlouvy.
3. Tato smlouva je uzavírána na základě zadávacího řízení podlimitní veřejné zakázky č. DPP/SRPP 4/16 s názvem „Plán udržitelné městské mobility Liberec-Jablonec nad Nisou, fáze č. 1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023, fáze č.2 Plán rozvoje cyklodopravy na období 2017-2023“.
4. Zhotovitel se zavazuje splnit předmět plnění v souladu s podmínkami tohoto zadávacího řízení a jím podanou nabídkou.
5. Objednatel je povinen v souladu se zákonem č.134/2016 Sb. o veřejných zakázkách a zák. č. 340/2015 Sb. o registru smluv, ve stanovené lhůtě po uzavření smlouvy uveřejnit celé znění smlouvy, tj. včetně všech příloh. Zhotovitel prohlašuje, že je s tímto srozuměn.

## III. Předmět plnění

1. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje k řádnému a včasnému zpracování:

### **Plánu udržitelné městské mobility Liberec-Jablonec nad Nisou**

**a) Fáze č. 1 – SUMF (rámec pro Plán udržitelné městské mobility) - Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023**

**b) Fáze č. 2 – Plán rozvoje cyklodopravy na období 2017-2023**

v souladu se zadáním, jakožto přílohou č. 1 této smlouvy o dílo. Dílo bude koncepčním dokumentem na roky 2017-2023, který bude sloužit jako podklad pro následné dopracování kompletního Plánu udržitelné mobility Liberec- Jablonec nad Nisou.

2. Dílo dle této smlouvy bude splňovat požadavky a podmínky této smlouvy, zadávací dokumentace (Příloha 1) a nabídky zhotovitele (Příloha 2), právních předpisů a podmínek vztahujících se k předmětu této smlouvy.
3. Dílo bude provedeno a předáno objednateli v 6 ti tištěných a 3 digitálních vyhotoveních dle přílohy č. 1.

## IV. Termín a místo plnění

1. Zhotovitel se zavazuje zahájit plnění této smlouvy ihned po jejím uzavření a ukončit **nejpozději do 31. 12. 2017**. Do konce termínu plnění musí být dílo projednáno v zastupitelstvech města Liberec i Jablonec nad Nisou a musí být vypořádány připomínky vzešlé z jednání zastupitelstev.
2. Plnění bude probíhat v následujících etapách a v souladu s harmonogramem, který tvoří přílohu č. 3 této smlouvy:
  - a. Návrh Komunikační strategie celého procesu (od sociodopravního průzkumu, přes dopravní model až po vlastní plány rozvoje veřejné dopravy a cyklodopravy)
  - b. Sociodopravní průzkum mobilitního chování obyvatel území
  - c. Dopravní model
  - d. Plán rozvoje veřejné dopravy

e. Plán rozvoje cyklo dopravy

V celém procesu se zhotovitel zavazuje komunikovat a spolupracovat s objednatelem v souladu s odsouhlasenou komunikační strategií (viz bod a).

3. Místem plnění je sídlo objednatele.
4. Rozsah území pro zpracování všech částí předmětu plnění jsou obce obsluhované společnou sítí městské hromadné dopravy: Liberec, Jablonec nad Nisou, Stráž nad Nisou, Kryštofovo Údolí, Šimonovice, Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pulečný.

**V. Cena díla**

1. Celková cena za předmět plnění je sjednána smluvními stranami dohodou na základě nabídky zhotovitele ze dne 22.11.2016 podané v rámci veřejné zakázky, a to ve výši 2 850 000,-Kč bez DPH, tj. 3 448 500,-Kč vč. 21 % DPH a vyplývá z níže uvedené tabulky.

Dílo	Cena bez DPH (Kč)	DPH 21 % (Kč)	Cena celkem vč. DPH (Kč)
1 Sociodopravní průzkum	1 000 000,-	210 000,-	1 210 000,-
2 Dopravní model	500 000,-	105 000,-	605 000,-
3 Plán rozvoje veřejné dopravy	500 000,-	105 000,-	605 000,-
4 Plán rozvoje cyklo dopravy	500 000,-	105 000,-	605 000,-
5 Komunikační strategie celého procesu	350 000,-	73 500,-	423 500,-
<b>Cena celkem</b>	<b>2 850 000,-</b>	<b>598 500,-</b>	<b>3 448 500,-</b>

2. Celková cena je sjednána jako cena nejvýše přípustná a platí po celou dobu účinnosti této smlouvy. Součástí sjednané ceny jsou veškeré práce, poplatky a jiné náklady nezbytné pro řádné, včasné a úplné splnění předmětu této smlouvy včetně veškerých nákladů spojených s účastí zhotovitele na všech jednáních týkajících se plnění této smlouvy a nákladů na odměnu za poskytnutí práv vyplývajících z práv duševního vlastnictví a práv autorských. Cena dále obsahuje i případné zvýšené náklady spojené s vývojem cen vstupních nákladů, a to až do doby ukončení díla.
3. Zhotovitel nemá právo domáhat se zvýšení sjednané ceny z důvodů chyb a nedostatků ve své nabídce.
4. Záloha na cenu díla se nesjednává.
5. Smluvní strany se dohodly, že dojde-li v průběhu plnění předmětu této smlouvy ke změně zákonné sazby DPH stanovené pro příslušné plnění vyplývající z této smlouvy, je zhotovitel od okamžiku nabytí účinnosti změny zákonné sazby DPH povinen účtovat platnou sazbu DPH. O této skutečnosti není nutné uzavírat dodatek k této smlouvě.

## VI. Platební podmínky

1. Cena dle čl. V. této smlouvy bude uhrazena následujícím způsobem:
  - a. Po odevzdání a projednání komunikační strategie pro přípravu SUMF a Plánu rozvoje cyklopropravy (celého předmětu zakázky) v Řídící skupině SUMF a obou zastupitelstvech měst (Liberec i Jablonec nad Nisou) bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 0,5 % z ceny díla vč. DPH
  - b. Po odevzdání a projednání sociodopravního průzkumu s veřejností bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 25 % z ceny díla vč. DPH
  - c. Po odevzdání a projednání dopravního průzkumu a vybraného návrhového scénáře bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 30 % z ceny díla vč. DPH
  - d. Po odevzdání a projednání Plánu rozvoje veřejné dopravy a Plánu rozvoje cyklopropravy, vč. akčních plánů a vlastním projednáním dle schválené komunikační strategie předmětného díla bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 44,5 % z ceny díla vč. DPH.
2. Objednatel si vyhrazuje právo na zádržné ve výši 10% z jednotlivých fakturovaných cen. Zádržné bude zhotoviteli vyplaceno, bude-li uplatněno, na základě řádného provedení díla v souladu s podmínkami dle této smlouvy a po odstranění všech vad a nedodělků.
3. Platby fakturovaných částek budou probíhat bezhotovostně na bankovní účet zhotovitele uvedený v záhlaví této smlouvy s lhůtou splatnosti 30 dní po obdržení jednotlivých daňových dokladů objednatel.
4. Daňové doklady budou splňovat náležitosti stanovené zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZDPH“) a § 435 občanského zákoníku, dále budou obsahovat číslo smlouvy objednatel.
5. Pokud faktura nebude obsahovat náležitosti dle odst. 4 tohoto článku smlouvy, je objednatel oprávněn fakturu vrátit k opravě nebo doplnění. V tomto případě se přeručí běh lhůty splatnosti a nová lhůta počíná běžet doručením opravené nebo nově vystavené faktury.
6. Dodatečné služby odsouhlasené objednatel, které dohodou stran byly vykonány, musí být ve fakturách účtovány odděleně.
7. Objednatel je oprávněn započíst vyúčtované smluvní pokuty na pohledávky zhotovitele.
8. Za doručení faktury se považuje předání faktury do poštovní evidence objednatel.
9. Dnem zaplacení peněžního závazku je den odepsání dlužné částky z účtu objednatel.
10. Příjemce zdanitelného plnění (objednatel) si vyhrazuje právo uplatnit institut zvláštního způsobu zajištění daně z přidané hodnoty ve smyslu § 109a ZDPH, pokud poskytovatel zdanitelného plnění (zhotovitel) bude požadovat úhradu za zdanitelné plnění na bankovní účet, který nebude nejpozději de dni splatnosti příslušné faktury zveřejněn správcem daně v příslušném registru plátců daně (tj. způsobem umožňujícím dálkový přístup). Podobný postup je příjemce zdanitelného plnění oprávněn uplatnit i v případě, že v okamžiku uskutečnění zdanitelného plnění bude o poskytovateli zdanitelného plnění zveřejněna v příslušném registru plátců daně skutečnost, že je nespolehlivým plátcem. V případě, že nastanou okolnosti umožňující příjemci zdanitelného plnění uplatnit zvláštní způsob zajištění daně dle § 109a ZDPH bude příjemce zdanitelného plnění o této skutečnosti poskytovatele zdanitelného plnění informovat. Při použití zvláštního způsobu zajištění daně bude příslušná výše DPH zaplacená na účet poskytovatele zdanitelného plnění vedený u jeho místně příslušného správce daně, a to v původním termínu splatnosti. V případě, že příjemce zdanitelného plnění institut zvláštního způsobu zajištění daně z přidané hodnoty ve shodě s tímto ujednáním uplatní, a zaplatí částku odpovídající výši daně z přidané hodnoty uvedené na daňovém dokladu vystaveném poskytovatelem zdanitelného plnění na účet poskytovatele zdanitelného



plnění vedený u jeho místně příslušného správce daně, bude tato úhrada považována za splnění části závazku příjemce odpovídajícího příslušné výši DPH sjednané jako součást sjednané ceny za zdanitelné plnění.

11. Objednatel si vyhrazuje právo neuhradit zhotoviteli cenu díla, či její část v případě, že zhotovitel nebude disponovat bankovním účtem zveřejněným v registru plátců. Tímto postupem se objednatel nedostává do prodlení a zhotovitel není oprávněn domáhat se na objednateli úroků z prodlení.

#### **VII. Součinnost objednatele**

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

#### **VIII. Povinnosti zhotovitele**

1. Zhotovitel je povinen při plnění svých smluvních závazků postupovat s odbornou péčí, dodržovat obecně závazné právní předpisy a technické normy a postupovat v souladu s touto smlouvou a pokyny objednatele.
2. Svou činnost, v rámci plnění předmětu této smlouvy, bude zhotovitel uskutečňovat v souladu se zájmy objednatele a bude se řídit jeho výchozími podklady a pokyny, zápisy a dohodami, a to v souladu s příp. rozhodnutími a stanovisky dotčených orgánů veřejné správy a ostatních dotčených subjektů. Zhotovitel se zdrží jakéhokoliv jednání, které by mohlo ohrozit zájmy objednatele vycházející z plnění této smlouvy.
3. Zhotovitel je povinen informovat objednatele o stavu rozpracovanosti díla a o průběhu činnosti sjednaných ve smlouvě a bez zbytečného odkladu mu oznamovat všechny okolnosti, které zjistil a které mohou mít vliv na změnu pokynů, podmínek a požadavků objednatele a na předmět plnění smlouvy.
4. Pokud zhotovitel při plnění smlouvy použije výsledek činnosti chráněný právem průmyslového či jiného duševního vlastnictví, a uplatní-li oprávněná osoba z tohoto titulu své nároky vůči objednateli, zhotovitel provede na své náklady vypořádání majetkových důsledků.
5. Objednatel si vyhrazuje právo požadovat v odůvodněných případech po zhotoviteli vyloučení takového subdodavatele, který nemá řádné podnikatelské oprávnění, nebo který svým plněním zjevně nedosahuje běžně uznávaných kvalitativních standardů, a ten je povinen tomuto požadavku vyhovět.
6. Objednatel si vyhrazuje právo požadovat v odůvodněných případech po zhotoviteli vyloučení a náhradu kteréhokoliv pracovníka zhotovitele jiným pracovníkem, a zhotovitel je povinen tento požadavek splnit.



7. K plnění je zhotovitel oprávněn na klíčových místech využít pouze ty pracovníky uvedené v nabídce. Jejich případná změna podléhá výslovnému souhlasu objednatele.
8. V souladu s § 2633 občanského zákoníku se zhotovitel zavazuje neposkytovat předmět plnění jiným osobám než objednateli. Tímto není vyloučen čl. XI. odst. 6 této smlouvy.
9. Na provedení předmětu plnění může být v budoucnu čerpána dotace. V případě získání dotace se zhotovitel zavazuje, že předmět plnění bude realizován v souladu a podle podmínek a pravidel stanovených v příslušných instrukcích, metodických pokynech a oznámeních.

#### **IX. Způsob plnění díla a přejímací řízení**

1. Zhotovitel bude s objednatelem pravidelně konzultovat provádění díla a brát v potaz všechny průběžné připomínky objednatele, které musí být prokazatelně vypořádány.
2. Zhotovitel se zavazuje účastnit kontrolních dnů v počtu min. jednoho kontrolního dne v průběhu každého měsíce plnění díla, které představí, vysvětlí a obhájí postup na jednotlivých částech díla. Zhotovitel se zavazuje účastnit i dalších jednání (a to i jednání Řídící skupiny SUMF, dopravní komise Liberec, dopravního výboru Jablonec nad Nisou, Rady či Zastupitelstva SM Liberec a SM Jablonec nad Nisou), jestliže jejich potřeba svolání vyvstane v průběhu provádění díla. Náklady spojené s účastí na kontrolních dnech a dalších jednáních jsou zahrnuty v celkové ceně díla vč. DPH.
3. Jednání na kontrolním dnu bude probíhat následovně:
  - jednání bude svolávat zástupce objednatele a bude probíhat na půdě statutárního města Liberec,
  - moderování bude v kompetenci zhotovitele,
  - na jednání budou prezentovány a vysvětleny návrhové verze předmětu plnění, vznášeny připomínky k návrhům, odsouhlaseny a schváleny konečné verze jednotlivých částí předmětu plnění,
  - prezentace může být provedena formou promítnutí základních informací za aplikace PowerPoint či obdobné a bude doplněna komentářem zhotovitele. Při prezentaci budou ze strany zhotovitele přítomny osoby zodpovědné za zpracování prezentované části, aby mohly reagovat na dotazy a připomínky,
  - zápis z jednání bude pořizovat zhotovitel a bude odeslán objednateli následující pracovní den po jednání k odsouhlasení,
  - na jednání si zhotovitel vymezí dostatečný prostor (až 1 pracovní den)
4. Z jednotlivých jednání budou pořizovány zhotovitelem zápisy obsahující minimálně:
  - identifikační údaje objednatele a zhotovitele,
  - identifikace díla,
  - jmenovitý seznam účastníků jednání (může být prezenční listina),
  - popis průběhu jednání,
  - připomínky k plnění díla vznesených v průběhu jednání,
  - způsob vypořádání připomínek, byly-li na předcházející schůzce vzneseny,
  - seznam stanovených úkolů pro odpovědné pracovníky, případně návrh způsobu řešení a datum jejich splnění.
5. K předání a převzetí díla, resp. jeho dílčích etap dojde na základě přejímacího řízení mezi zhotovitelem a objednatelem, a to po podepsání zápisu s následujícím minimálním obsahem:

- a. údaje o zhotoviteli (subdodavateli) a objednateli, tj. obchodní firma/název, sídlo/místo podnikání, IČ, jména osob oprávněných jednat jejich jménem,
  - b. identifikace díla, které je předáváno,
  - c. soupis vad, a nedodělků, je-li to relevantní,
  - d. prohlášení objednatele, zda dílo přejímá, či nikoliv.
6. Vlastnické právo k dílu a nebezpečí škody na věci přechází na objednatele převzetím jednotlivých etap předmětu plnění.
  7. Nedohodnou-li se strany jinak, pořizuje zápis o provedení díla zhotovitel.
  8. Zápis s daty zahájení a ukončení přejímacího řízení podepíše oprávněný zástupci smluvních stran k veškerým úkonům v přejímacím řízení.
  9. Jestliže zápis o odevzdání a převzetí je řádně podepsán smluvními stranami, považují se údaje o opatřeních a lhůtách v zápise uvedených za dohodnuté, pokud některá ze smluvních stran výslovně v zápise neuvede, že s určitými body zápisu nesouhlasí. Jestliže objednatel v zápise popsal vady, nebo uvedl, jak se vady projevují, platí, že tím současně požaduje bezúplatné odstranění takových vad.

#### **X. Odpovědnost za vady, záruční doba**

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

#### **XI. Práva duševního vlastnictví**

1. Zhotovitel tímto poskytuje objednateli bezúplatnou výhradní licenci k užití díla, (vcelku i po částech), která je neomezená, zejména v následujícím rozsahu:
  - a) k užití díla samostatně, ve spojení s jinými autorskými díly, značkami, logy, texty a jakýmkoli obdobnými prvky, včetně oprávnění dílo upravit, zpracovat, změnit, zařadit do jakéhokoli jiného díla apod.
  - b) k užití díla v původní podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy jakýmkoli způsobem užití (rozmnožování, rozšiřování, půjčování, pronájem, vystavování, sdělování veřejnosti a jiné), bez omezení technologie, bez omezení počtu či množství užití, bez omezení účelu,
  - c) k užití díla v původní podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy bez omezení teritoria na celém světě,
  - d) k užití díla v původní podobě nebo v podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy bez omezení času po celou dobu trvání majetkových autorských práv k dílu.
2. Objednatel není povinen licenci použít.
3. Objednatel je oprávněn dílo, jeho část či jeho název upravit, či jinak změnit.
4. Objednatel je oprávněn práva z licence zcela nebo zčásti, úplatně nebo bezúplatně poskytnout třetí osobě (podlicence) nebo licenci zcela nebo zčásti, úplatně nebo bezúplatně postoupit třetí osobě.

5. Zhotovitel uděluje objednateli svolení ke zveřejnění díla a souhlasí s tím, aby dílo, resp. jeho část byla zveřejněna či užita bez uvedení jeho autorství.
6. Zhotovitel je oprávněn dílo užít nekomerčně (tj. nikoli poskytováním za úplatu) k účelu prezentace vlastní práce, avšak k žádnému jinému účelu, pouze po předchozím souhlasu objednatele.
7. Zhotovitel prohlašuje, že při realizaci díla nebudou porušena práva duševního vlastnictví třetích stran.

## **XII. Ochrana důvěrných informací**

1. Veškeré informace týkající se předmětu plnění této smlouvy, s nimiž bude zhotovitel přicházet v průběhu předjednání a v době po uzavření smlouvy do styku, jakož i výchozí podklady a materiály předané objednatelem zhotoviteli a výstupy a dokumenty, které zhotovitel získá v rámci své činnosti, jsou důvěrné. Tyto informace nesmějí být sděleny nikomu kromě objednatele a třetích osob určených dohodou smluvních stran nebo třetím osobám v nezbytném rozsahu za účelem plnění povinností zhotovitele vyplývajících z této smlouvy a nesmějí být použity k jiným účelům než k plnění předmětu smlouvy.
2. Výjimku z ochrany důvěrných informací tvoří ty informace, podklady a znalosti, které jsou všeobecně známé a dostupné. Dále pak informace obsažené v podkladech objednatele nebo dokladech a stanoviscích získaných činností zhotovitele.
3. Tímto ujednáním není dotčena první úprava uvedená v zákoně č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů ani v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých údajů, ve znění pozdějších předpisů.

## **XIII. Sankční ujednání**

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



#### **XIV. Ukončení smlouvy**

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

#### **XV. Doložky**

1. Smluvní strany berou na vědomí, že tato smlouva bude zveřejněna v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv).
2. Smluvní strany berou na vědomí, že jsou povinny označit údaje ve smlouvě, které jsou chráněny zvláštními zákony (obchodní, bankovní tajemství, osobní údaje, ...) a nemohou být poskytnuty, a to šedou barvou zvýraznění textu. Smluvní strana, která smlouvu zveřejní, za zveřejnění neoznačených údajů podle předešlé věty nenese žádnou odpovědnost.
3. Smlouva nabývá účinnosti nejdříve dnem uveřejnění v registru smluv v souladu s § 6 odst. 1 zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv).
4. Smluvní strany berou na vědomí, že plnění podle této smlouvy poskytnutá před její účinností jsou plnění bez právního důvodu a strana, která by plnila před účinností této smlouvy, nese veškerou odpovědnost za případné škody takového plnění bez právního důvodu, a to i v případě, že druhá strana takové plnění přijme a potvrdí jeho přijetí.
5. Smluvní strany shodně prohlašují, že cena určená ve smlouvě je cenou obvyklou ve smyslu § 2999 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

#### **XVI. Závěrečná ustanovení**

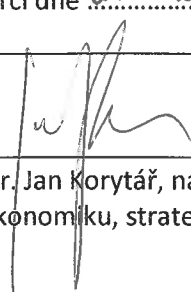
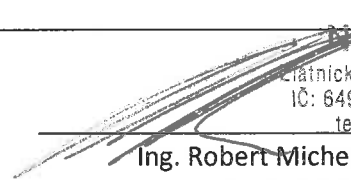
1. Právní vztahy touto smlouvou neupravené se řídí platnými právními předpisy, zejména občanským zákoníkem.
2. Zhotovitel není oprávněn postoupit pohledávku za objednatelem bez jeho souhlasu.
3. Zhotovitel potvrzuje, že se v plném rozsahu seznámil s rozsahem a povahou předmětu plnění, že jsou mu známy veškeré technické, kvalitativní a jiné nezbytné podmínky k bezchybné realizaci

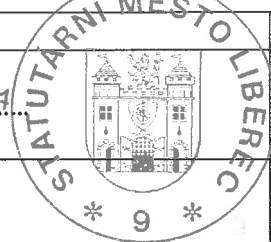


předmětu plnění a že disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi, které jsou k provedení předmětu plnění potřebné.

4. Změny a doplňky této smlouvy mohou být provedeny na základě dohody smluvních stran. Dohoda musí mít písemnou formu dodatků, podepsaných oprávněnými zástupci obou stran. Veškeré dodatky a přílohy vzniklé po dobu plnění smlouvy se stávají její nedílnou součástí.
5. Účastníci této smlouvy výslovně prohlašují, že jsou obsahem této smlouvy právně vázáni a nepodniknou žádné úkony, které by mohly zmařit její účinky. Současně prohlašují, že pro případ objektivních překážek k dosažení účelu této smlouvy si poskytnou vzájemnou součinnost a budou jednat tak, aby i za změněných podmínek mohlo být tohoto účelu dosaženo. Vědomé uvedení nepravdivých skutečností v této smlouvě zakládá druhé straně právo dostoupit od smlouvy a požadovat náhradu škody, včetně ušlého zisku.
6. Každá změna v rozsahu předmětu plnění je samostatnou zakázkou a bude řešena v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Změna požadovaná ze strany zhotovitele musí být nahlášena objednateli nejpozději do 7 dnů od doby jejího zjištění včetně cenové nabídky.
7. Tato smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech, z nichž objednatel obdrží po třech stejnopisech, zhotovitel po jednom stejnopisu.
8. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oprávněných zástupců obou smluvních stran.
9. Tato smlouva byla schválena radou města Liberec dne ..... 2016 usnesením č. .... /2016.
10. Nedílnou součástí této smlouvy tvoří následující přílohy:
  - příloha č. 1 Zadání ZŘ
  - příloha č. 2 Návrh zpracování předmětu plnění-nabídka zhotovitele
  - příloha č. 3 Harmonogram zpracování předmětu plnění- nabídka zhotovitele
  - příloha č. 4 Jmenný seznam členů realizačního týmu

Podpisy a otisky razítek smluvních stran

Objednatel	Zhotovitel
V Liberci dne 24.1.2017	V Praze 2.1.2017
 Mgr. Jan Korytář, náměstek primátora pro ekonomiku, strategický rozvoj a dotace	 Ing. Robert Michek Jednatel společnosti NDCon s.r.o.



**NDCon s.r.o.**  
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1  
IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511  
tel.: +420 251 019 231



## VÝZVA K PODÁNÍ NABÍDEK NA ZAKÁZKU

Plán udržitelné městské mobility Liberec - Jablonec nad Nisou  
fáze č. 1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023  
fáze č. 2 Plán rozvoje cyklo dopravy na období 2017-2023

Statutární město Liberec, Vás tímto vyzývá k podání nabídky na plnění veřejné zakázky s názvem „Plán udržitelné městské mobility Liberec-Jablonec nad Nisou, fáze č. 1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023, fáze č. 2 Plán rozvoje cyklo dopravy na období 2017-2023“. Výše uvedená veřejná zakázka je podlimitní veřejnou zakázkou na služby a je zadávána dle § 53 zákona č. 134/2016 Sb., zákona o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) ve zjednodušeném podlimitním řízení. Níže jsou uvedeny základní informace o zadavateli a veřejné zakázce, podrobné informace jsou pak obsaženy v zadávací dokumentaci, která tvoří přílohu této výzvy.

### Identifikační údaje veřejného zadavatele

Název zadavatele:	Statutární město Liberec
Sídlo:	nám. Dr. E. Beneše 1/1, 460 59 Liberec 1
IČ:	00262978
DIČ:	CZ00262978
Zastoupený:	Mgr. Janem Korytářem, náměstkem primátora pro ekonomiku, strategický rozvoj a dotace
Osoba zastupující zadavatele:	Mgr. Jan Dáňa, advokát
Kontaktní osoba:	Mgr. Lukáš Kohout, advokát
Tel./mail:	+420 224 232 611, <a href="mailto:lukas.kohout@akdpp.cz">lukas.kohout@akdpp.cz</a>

### Popis předmětu zakázky

Zadavatel požaduje zpracování projektu SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) tj. plánu udržitelné městské mobility – prvních dvou fází:

1. SUMF - Rámec pro udržitelnou městskou mobilitu – Plán rozvoje veřejné dopravy (dopravní obslužnosti veřejnou dopravou) na období 2017-2023;
2. Plán rozvoje cyklo dopravy na období 2017-2023.

Předmět zakázky budou koncepční dokumenty na roky 2017-2023, které bude sloužit jako podklad pro následné dopracování kompletního Plánu udržitelné mobility Liberec- Jablonec nad Nisou.

Předmětem činnosti dodavatele bude:

- sociodopravní průzkum- průzkum mobilitního chování;
- dopravní model;
- plán rozvoje veřejné dopravy;

- plán rozvoje cyklo dopravy;
- komunikační strategie celého procesu.

Podrobně je předmět zakázky vymezen v zadávací dokumentaci a ve smlouvě o dílo.

#### **Přístup k zadávací dokumentaci**

Zadávací dokumentace bude uveřejněna na profilu zadavatele na adrese: <https://zakazky.liberec.cz/>.

#### **Lhůta a místo pro podání nabídek**

Místem pro podání nabídky je podatelna města Liberec, nám. Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec I. Nabídku je možno zaslat doporučeně poštou na adresu STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC, náměstí Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec I – Staré Město, nebo podat osobně do podatelny Magistrátu města Liberec tak, aby nabídka byla zadavateli doručena nejpozději do konce lhůty pro podání nabídek.

Nabídku doručte nejpozději do: **25.11.2016 do 10:00 hod.**

Nabídku, která bude podána po uplynutí lhůty pro podání nabídek, komise neotevře. Zadavatel si takovou nabídku ponechá a uchazeče vyrozumí o tom, že nabídka byla podána po uplynutí lhůty pro podání nabídek.

Nabídka musí být podaná českým jazyce v řádně uzavřené obálce, označené názvem veřejné zakázky a nápisem – **NABÍDKA NEOTEVÍRAT**. Obálky musí být viditelně označeny adresou, na kterou je možné oznámit uchazeči nepřijetí nabídky z důvodu jejího podání po uplynutí lhůty pro podání nabídek.

**Předpokládaná hodnota zakázky**      **5 000 000,00- Kč bez DPH**

#### **Požadavky na prokázání kvalifikace**

##### **Základní způsobilost dle § 74 zákona**

Způsobilým není dodavatel, který podle § 74 odst. 1 zákona

- byl v zemi svého sídla v posledních 5 letech před zahájením zadávacího řízení pravomocně odsouzen pro trestný čin uvedený v příloze č. 3 k tomuto zákonu nebo obdobný trestný čin podle právního řádu země sídla dodavatele; k zaházeným odsouzením se nepřihlíží,
- má v České republice nebo v zemi svého sídla v evidenci daní zachycen splatný daňový nedoplatek,
- má v České republice nebo v zemi svého sídla splatný nedoplatek na pojistném nebo na penále na veřejné zdravotní pojištění,
- má v České republice nebo v zemi svého sídla splatný nedoplatek na pojistném nebo na penále na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti,
- je v likvidaci, proti němuž bylo vydáno rozhodnutí o úpadku, vůči němuž byla nařízena nucená správa podle jiného právního předpisu nebo v obdobné situaci podle právního řádu země sídla dodavatele.

Je-li dodavatelem právnická osoba, musí podmínku podle odstavce 1 písm. a) splňovat tato právnická osoba a zároveň každý člen statutárního orgánu. Je-li členem statutárního orgánu dodavatele právnická osoba, musí podmínku podle odstavce 1 písm. a) splňovat

- f) tato právnická osoba,
- g) každý člen statutárního orgánu této právnické osoby a
- h) osoba zastupující tuto právnickou osobu v statutárním orgánu dodavatele.

#### **Prokázání základní způsobilosti dle § 75 zákona**

Dodavatel prokazuje splnění podmínek základní způsobilosti ve vztahu k České republice předložením

- i) výpisu z evidence Rejstříku trestů ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. a),
- j) potvrzení příslušného finančního úřadu ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. b),
- k) písemného čestného prohlášení ve vztahu ke spotřební dani ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. b),
- l) písemného čestného prohlášení ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. c),
- m) potvrzení příslušné okresní správy sociálního zabezpečení ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. d),
- n) výpisu z obchodního rejstříku, nebo předložením písemného čestného prohlášení v případě, že není v obchodním rejstříku zapsán, ve vztahu k § 74 odst. 1 písm. e).

#### **Profesní způsobilost dle § 77 zákona prokáže dodavatel, který předloží:**

- a) výpis z obchodního rejstříku, pokud je v něm zapsán, či výpis z jiné obdobné evidence, pokud je v ní zapsán;
- b) doklad o oprávnění k podnikání podle zvláštních právních předpisů v rozsahu odpovídajícím předmětu veřejné zakázky, zejména doklad prokazující příslušné živnostenské oprávnění či licenci (živnost volná Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona – obor činnosti: Poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií a posudků).

#### **Technická kvalifikace dle § 79 zákona**

Zadavatel k prokázání kritérií technické kvalifikace požaduje dle § 79 odst. 2 písm. b) seznam významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky před zahájením zadávacího řízení včetně uvedení ceny a doby jejich poskytnutí a identifikace objednatelů;

Za významnou službu obdobného charakteru přitom zadavatel považuje plány, koncepce nebo strategie rozvoje dopravy v území min. s 30 tis. obyvateli.

K prokázání splnění kvalifikace uchazeč předloží seznam alespoň 2 významných služeb obdobného charakteru, viz výše.

Zadavatel dále požaduje předložení seznamu techniků nebo technických útvarů, které se budou podílet na plnění veřejné zakázky, a to zejména těch, které zajišťují kontrolu kvality, bez ohledu na to, zda jde o zaměstnance dodavatele nebo osoby v jiném vztahu k dodavateli.

Dodavatel splňuje tento kvalifikační předpoklad, pokud má pro plnění veřejné zakázky k dispozici realizační tým splňující následující požadavky zadavatele:

1. osoba v pozici **vedoucího týmu**. Tato osoba bude odpovědná za plnění předmětu veřejné zakázky a musí splňovat:

- vysokoškolské vzdělání v oboru dopravního inženýrství;

- praxe min. 5 let v oboru dopravního inženýrství;
- zkušenost s poradenstvím na min. dvou zakázkách obdobného charakteru (koncepce, strategie, plánování dopravy) v území s min. 30 tis. obyvateli.

1. osoba v pozici **dopravní inženýr**. Tato osoba musí splňovat:

- vysokoškolské vzdělání v oboru dopravního inženýrství;
- praxe min. 5 let v oboru dopravní inženýrství;
- zkušenost s poradenstvím na min. dvou zakázkách obdobného charakteru (koncepce, strategie, plánování dopravy) v území s min. 30 tis. obyvateli.

1. osoba v pozici **specialista v oboru sociologie**. Tato osoba musí splňovat:

- vysokoškolské vzdělání;
- praxe min. 5 let v oblasti provádění průzkumů veřejného mínění (sociodopravní průzkumy).

1. osoba v pozici **specialista na dopravní modelování**. Tato osoba musí splňovat:

- praxe min. 5 let v oblasti dopravního modelování.

1. osoba v pozici **specialista na PR**. Tato osoba musí splňovat:

- vysokoškolské vzdělání;
- praxe min. 5 let v oblasti PR a komunikace.

1. osoba v pozici **specialista na životní prostředí**. Tato osoba musí splňovat:

- vysokoškolské vzdělání;
- praxe min. 5 let v oblasti vyhodnocování a modelování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Dodavatel prokáže splnění tohoto kvalifikačního předpokladu předložením strukturovaných profesních životopisů osob, které se budou podílet na plnění předmětu veřejné zakázky, z nichž bude vyplývat, že osoby splňují výše uvedené požadavky zadavatele.

Strukturovaný profesní životopis musí obsahovat u každé uváděné osoby: jméno a příjmení, nejvyšší dosažené vzdělání, dosavadní praxe v oboru předmětu veřejné zakázky, informace o poměru k dodavateli, podíl na realizaci této veřejné zakázky.

#### **Pravidla pro hodnocení nabídek**

Nabídky budou hodnoceny na základě ekonomické výhodnosti.

Kritéria hodnocení a jejich váha:

- |    |                         |     |
|----|-------------------------|-----|
| 1. | Nabídková cena bez DPH  | 70% |
| 2. | Metodika provádění díla | 30% |

V rámci kritéria Metodika provádění díla bude hodnocen celý předmět plnění veřejné zakázky specifikovaný v zadávací dokumentaci. Metodika předložená uchazečem v nabídce (max. 25 normostran) bude obsahovat následující části, kterým hodnotící komise přisuzuje stejnou váhu důležitosti:

- a) popis způsobu provádění díla;
- b) harmonogram provádění díla;
- c) metodika provádění sociodopravního průzkumu;
- d) metodika tvorby dopravního modelu;
- e) metodika plánu rozvoje veřejné dopravy;
- f) metodika plánu rozvoje cyklodopravy;
- g) vymezení jednotlivých rolí členů realizačního týmu dodavatele a popis jejich pracovní činnosti;
- h) popis spolupráce se zadavatelem.

Podrobněji je hodnocení upraveno v zadávací dokumentaci.

**Příloha:**                      *Zadávací dokumentace*

V Liberci dne .....2016

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

Za zadavatele: .....  
Mgr. Jan Korytář, v. r.  
náměstek primátora

## 7. METODIKA PŘEDMĚTU DÍLA

### 7.1. POPIS ZPŮSOBU PROVÁDĚNÍ DÍLA

Města vznikala při cestách. Města vždy prosperovala z obchodu a dopravy. To platí dodnes, dnes s sebou ale doprava nese též velké náklady, nadužívání svobody mobility může potom vést k neúměrným nákladům.

Liberec dlouho nebyl založen jako město právě proto, že cesty ve středověku vedly přes Jablonné v Podještědí, vznikl až po legalizaci Záhvozdské cesty. Jablonce nad Nisou se nemohl z vesnice změnit v město, dokud bylo obtížné se tam po špatných horských cestách dostat. Dokud železnice nemohla vyvézt z Liberce textil a z Jablonce nad Nisou sklo do celého světa, města nikterak nevzkvétala.

Prosperita Liberce a exportní úspěšnost Jablonce nad Nisou nastala až po dobrém zpřístupnění po silnicích a železnici (příznačné je, že železniční dostupnost se od těch dob v podstatě nezměnila a pokud odněkud, jako z Liberce či Jablonce nad Nisou, vede do jiných krajů kraje jen dálnice a ne rychlá železnice, musí se na ni všichni autem na tu dálnici ze všech míst ve městě také dostávat).

Lidé zde zpočátku jezdili stále se lepšími ekonomicky rentabilní hromadnou dopravu nebo chodili pěšky či jeli na kole, do doby zavádění automobilů, potom došlo ke změně úspěšnosti investic, do železnice se už nevyplácely, paliva pro auta se musela zdanit, dříve výdělečná železnice a hromadná doprava vůbec se začala dotovat. Auto bylo nějakou dobu exkluzivním zbožím, cílem většiny obyvatel naší části světa se však brzy stalo vlastnit svoje auto i přesto, že většina lidí je tehdy vlastně ještě nepotřebovala, do práce se jezdilo tramvajemi, autobusy a vlaky, obchody byly všude – lidé chtěli auta hlavně pro volný čas i přes nepříliš dobré silnice. Nakonec se ale auta více a více využívají ve všední dny, novým fenoménem se stala demokratizace automobilové dopravy – přístup k autům je dnes možný téměř po všechny a pro mladé lidi to je teď jedna z prvních nutných investic, druhá největší po bydlení. Naštěstí teď už pro mladé není vlastnit a používat auto snem a životním cílem a bude snad do budoucna možné používat je s rozumem = udržitelně, a dát šanci i jiným, postupně možná i pohodlnějším způsobům přemísťování.

Odcházející generace stavebních a dopravních inženýrů měnila po celý svůj život svět tak, aby vyhověl budoucím nárokům aut. Dobře uměli odhadnout už před desítkami let, že si je všichni zájemci pořídí a budou je chtít používat. Nejvíce úsilí se věnovalo městům – tam byla potřeba zkapacitnit ulice, postavit nové pro auta, postavit parkoviště, výstavby nových domů, byla vždy spojena vždy s novými ulicemi a parkovišti. Liberec a Jablonce nad Nisou jsou trochu výjimkou, bytů tady byl zpočátku hodně a sídliště se vestavěla do volných prostor mezi částí obou aglomerací, ono to v horách ani jinak nešlo. O to více a rychleji se zatížila stará uliční síť. Také rozvoj uliční sítě v obou městech nikdy docela nedosáhl plánované úrovně.

V celé České republice se přizpůsobení světa autům vlastně nepodařilo, či se snad došlo do poloviny cesty: dálnice a nové silnice jsou nedostavěné, městské dopravní systémy pro auta se většinou nedobudovaly tak, jak bylo plánováno, i tak narostl rozsah dopravní infrastruktury výrazně. Jen její údržba je finančně i organizačně těžko zvládnutelná, zatěžuje významně rozpočty, uzavírky ničí dopravu, peněz na kvalitní hromadnou dopravu se i těchto důvodů nedostává.



Zato svět podnikání a běžný život obyvatel se díky autům změnil hodně, protože tahle změna neměla nároky na veřejné rozpočty. Podoba měst a jejich okolí se v uplynulých sto letech hodně změnila kvůli dopravě:

- Městská hromadná doprava umožnila městům růst do předměstí a ředit zástavbu, dříve se muselo přes město přejít pěšky, bez ní by nevznikly vilové čtvrtě ani sídliště.
- Auta dovolila rozvoj bydlení na okrajích města a suburbanizaci a bydlení na vesnici s prací ve městě,
- Kvůli autům zmizela většina obchodů s běžným zbožím ve městech, vznikly hypermarkety.
- Ti, kdo mají auto, mohou si dovolit pracovat i velmi daleko od domova – český venkov je dnes zcela závislý na dojížděci někam do práce, zemědělství užíví málo lidí, průmysl tam není.
- Lidé se stali na autech závislí, koupit se je musí každý, bez aut mnoho lidí nemůže pracovat ani nakupovat – stal se z něj předmět denní potřeby, z téhož automobilu původně vytouženého pro volný čas.

Rozsáhlé využití automobilů není ovšem rovnoměrné, auta používají nejčastěji muži v produktivním věku, a to ve spojení s prací a podnikáním. Dá se asi zhruba říci tak, jako v jiných v případech, že 20 % uživatelů aut způsobí 80 % problémů, těm bude potřeba postavit do jejich přímé cesty alternativy (i dnes již manažeři jezdí z Prahy do Ostravy většinou vlakem, v Praze kombinují auto s MHD, alespoň částečně by se to mohli dařit i v Liberci a Jablonci nad Nisou). Navíc většina nároků na novou infrastrukturu vyplývá z toho, že se všichni na ulicích měst potkávají ve stejném čase ráno a později dopoledne – nové investice jsou tedy sice velmi požadované a potřebné, ale využité naplno je dvě až tři hodiny denně. Dá se pozorovat, že mladší generace, které se do světa přizpůsobeného dobře dostupným automobilům už narodily, často dobrovolně volí jiné alternativy k pohybu po městě.

Aktuálně je aut tolik, že se v dopravních špičkách na síť obou měst nevejdou, společnost nemá dost sil k jejímu dobudování a ukazuje se, že tam, kde se síť dobuduje a cestování autem se zlepší, vzroste časem zase o něco poptávka po ní, více lidí si může dovolit najít práci dále od domova, mohou jezdit nakupovat dále do větší nákupních center, stihnou více výletů, svoboda pohybu v autech spojená s perfektní infrastrukturou vede k vysoké poptávce. Město, které jí nakonec uspokojí, se bohužel stává velmi nepřátelským pro chodce, cyklisty, je v něm hluk a špatný vzduch a málo místa pro všechny ostatní aktivity. Lidé po městě nakonec jezdí autem dokonce proto, aby se těmto nepříjemným důsledkům vyhnuli! O takové motivaci k cestám po městě odcházející generace dopravních inženýrů nic netušila.

Liberec a Jablonec nad Nisou přes odlišnou historii i přírodní podmínky a jistý vzájemný odstup mají jedno společné. Doprava ve městech se odehrává převážně na historické síti silnic a ulic se dvěma pruhy, čtyřpruhy se uplatnily jen velmi omezeně. Malá centra měst jsou auty přeplněná s výjimkou malých pěších zón uprostřed. Lidé, především v Liberci, ve všední den téměř vůbec nechodí pěšky dále než k autu či na stanici MHD, jízdní kolo se používá hodně ve volném čase a jen velmi málo pro dopravu. Autem je vlastně stále všude blízko a je to rychlé, zaparkovat se vždy nějak dá. Obě města jsou velmi dobře dostupná, a proto jsou každodenně bombardována velký množstvím cest z „venkova“ – Liberec přitahuje lidi z rozsáhlého území bez konkurenčních sídel – od Semil přes Mnichovo Hradiště k České Lípě, celé Frýdlantsko. Jablonec nad Nisou je cílem cest obyvatel hustě osídlených údolí Nisy, Kamenice a Jizery a jejich okolí. Plány, jak dobudovat síť pro automobily se podařilo realizovat jen z malé části, Liberec zachránil dva velkolepé průtahy, které vlastně vůbec nejsou ve městě, a tak tolik nevadí při pohybu po městě, učinili jej ovšem velmi dobře dostupným. Jablonec nad Nisou má kapacitní příjezd od Turnova a hlavní ulici do Mšena, efektivní okružní křižovatky a změnil jednu z hlavních ulic na velký bulvár, zatím tedy

jen ve prospěch dopravy, ne podnikání, jinak si dodnes vystačí s historickou sítí původního německého města bez plánovaných obchvatů – je ovšem velmi důkladně zaplněná.

Prognózy dopravy z devadesátých předpovídaly, že obě města se opravu zahltí nejpozději do roku 2010, v Liberci se nedostanou auta z průtahů do města, v Jablonci and Nisou budou stát fronty od Zeleného stromu přes celé město. Přitom dnes je dopravní situace v obou městech katastrofální vlastně jen na několika málo uzlech (nám. F.X. Šaldy, Košická x Milady Horákové a růžodolské okružní křižovatky v Liberci; křižovatka u Zeleného stromu a výjezd od Kauflandu na Pražskou v Jablonci nad Nisou). Lidé se nedostačené kapacitě spontánně přizpůsobují, místní dopravní katastrofy se ale dějí tam, kde se lidem vzala svoboda se rozhodnout – do průmyslových zón a nákupních center se mnozí autem dostat musí a vede tam obvykle jediná cesta, na níž se všichni nutně potkají ve stejném čase.

Pro velkou část populace obou měst (mladí, staří, velká část žen, lidí s nízkými příjmy) je jedinou volbou hromadná doprava, pokud nedojdou pěšky či snad při dobrém počasí nedojedu na kole. Městská hromadná doprava obou měst má dlouhou tradici a ve své velikostní kategorii naprosto unikátní rozsah a kvalitu, patří k evropské špičce. Její ohromný úspěch je paradoxně jejím největším problémem, vede k vysoké dotační náročnosti, a pokud má oslovit další cestující, porostou i dotace.

Liberec i Jablonec nad Nisou mají z pohledu udržitelnosti vlastně štěstí, že se nepodařilo zrealizovat jejich úplnou přestavbu na města přizpůsobená potřebám automobilů. Zatím si ještě jejich úředníci stěžují na to, že chodci brzdí dopravu v centru Liberce, a plánují obchvaty Jablonce nad Nisou, kde tranzit není ten hlavní problém. Dnešní stav má přitom k udržitelné dopravě možná blíže, než maximalistické dopravní vize. Řidiči v onou městech si dobře uvědomují, že ne všude se dá projet a ne vždy, již dnes plánují své cesty „udržitelně“ – v Liberci se všichni vyhýbají nám. F.X. Šaldy, po připojení nákupní zóny na tří okružní křižovatky v Růžodole klesla intenzita dopravy na Letné ulic o třetinu, v Jablonci nad Nisou se přes Zelený strom jezdí jen, když je to opravdu nutné.

Projednávání nového územního plánu Liberce ukazuje, že veřejnost již nebude nakloněna stavbám nových ulic, rozpočty měst nebudou nakloněny drahým investicím typu tunel pod Šaldovým náměstím nebo nákladné tunelové obchvaty Jablonce nad Nisou. Už kvůli budoucím nákladům na údržbu má rozvoj infrastruktury pro individuální motorismus své meze. Automobilismus je natolik životaschopnou entitou, že dokáže velmi dobře přežít i ve svém vymezeném prostoru, neomezený může zahltit sám sebe. Naopak bude zřejmě potřebné se zaměřit na to, co chybí ještě více, dlouho odkládané projekty zlepšující infrastrukturu hromadné dopravy, doplnění o nové úseky tramvajových tratě, terminály na autobusových nádražích obou měst, dlouho diskutované a nerealizované cesty pro cyklisty, s nárůstem elektromobility jich bude přibývat. Nadějí pro budoucnost, které je potřebné na úrovni města vyjít rozhodně vstříc jsou udržitelnější formy automobilismu, o které jistě bude v dospívající generaci zájem – jde o kombinace hromadné a individuální dopravy a také o sdílené automobily, kterými budou jistě více a více elektromobily. Komunikační technologie přinesou další formy přepravy na objednávku – naděje potom spočívá v tom, že bez silně motivačního prvku trvalého vlastnictví dopravního prostředku, při jeho občasném pronajímání, bude jistě mnohem více uplatňován princip multimodality – jízdy tím nevhodnějším, co se pro danou cestu či její část nabídne.

Co je tedy cílem Plánu udržitelné mobility ?

Podle zpracovaných metodik by se měl změnit přístup měst k dopravnímu plánování takto:

- Zaměřit se na lidi, ne na provoz

- Cílem je kvalita života a ekonomická životaschopnost, ne rychlost, plynulost a výkon
- Ulice měst se upraví tak, aby pomáhaly všem druhům pro pohyb po městě, ne specializovaně jednomu druhu dopravy
- Doprava se bude ovlivňovat mnoha různými opatřeními, ne jen budování dalších kapacit infrastruktury
- Opatření se nebudou realizovat jen ve správních v hraních města ale v jeho funkční oblasti
- Opatření budou směřovat k dlouhodobé vizi, nezmění se po volbách či personálních změnách na odborných pozicích
- Města nemají spoléhat jen na dopravní inženýry, problémy se musí řešit víceoborově
- Dopady opatření, která města zavedou, se musí pravidelně monitorovat a následná opatření se z toho musí učit.

S ohledem na výše uvedené by to šlo však zjednodušit na následující princip:

Občané města Liberce a Jablonce nad Nisou se musí postupně naučit žít ve městech, jejichž dopravní infrastruktura pro automobily se bude rozšiřovat již jen omezeně, zacíleně a bez vytváření nadměrné nabídky. Pokud jezdí lidé auty, musí tak činit také s ohledem na zájmy těch, kteří v autech nesedí. Pohyb autem po souměstí velikosti Liberce a Jablonce nad Nisou je velmi výhodný, opravdu rychlý a plynulý bude ale jen tehdy, pokud se společnost naučí výhodnou cestu autem používat přiměřeně, bude se vědoma následků, které nadměrná konzumace této svobody nese. Musí přibýt lidí, kteří dobrovolně, nebo pod vlivem motivačních a demotivačních opatření nebudou své auto používat vždy a všude. Lidé musí pochopit, že rozhodnutí bydlet velmi daleko od místa práce má své náklady. Nejtěžší přitom bude o něčem podobném přesvědčit ty, co do města dojíždějí a z cesty autobusem je dnes jímá děs.

Bude to pomalý a kontroverzní proces, bude mít spoustu nepřátel, bude lemován neúspěchy, ostatně boj proti politické korektnosti, jejíž formou je i udržitelnost dopravy se rýsuje jako budoucí vítěz politických agend. Nemělo by to ten proces ale zastavit, bude chtít je začít a vytrvat.

Zpracovatelský tým NDCon má za členy jak odcházející generaci dopravních inženýrů, kteří měnili svět pro auta, tak mladou generaci, jejíž úkolem bude najít udržitelnost, členové týmu ji osobně hledají usilovně. Tým NDCon je spoluautorem studií evropských dopravních sítí, České dopravní politiky, národních strategií rozvoje dopravní infrastruktury České republiky i Slovenska, dopravní plánů, modelů a generelů mnoha měst od Prahy, Liberce, Jablonce nad Nisou, Olomouce či Plzně až po lahůdky typu plánů udržitelnosti dopravy výjimečných měst jako je Jindřichův Hradec či Český Krumlov. Čerstvá zkušenost pochází z tvorby dopravní strategie města Košice, kde se blízké okolí krásného historického jádra stalo vlivem úplné novostavby města až po roce 1960 rájem pro individuální automobilismus. Zde byl postaven zpracovatelský tým NDCon před problém, jak nadšení z jízdy auty po tomto moderním městě tlumit i ve společenském prostředí, kde auto je příznakem statusu. Hledání konsensu nad opatřeními pro zlepšení postavení všech ostatních, kteří se pohybují pěšky, jezdí tramvajemi či autobusy po dálničně dimenzovaných ulicích města, poskytli zpracovatelům velkou dávku otrlosti v prosazování dosud společností nepochopitelných opatření a velkou dávku důvěry v jejich budoucí prospěšnost.

Autorský tým je složen především z dopravních inženýrů, kteří jistě nezapomenou na technickou nezbytnost, i uvnitř transformovaného města zajistit výkonnost sítě pro nutné cesty auty, budou přitom hledat větší šance pro udržitelnou dopravu. Kde bude střet nevyhnutelný, nemůže dostat auto přednost. Doplnění týmu o sociologa a marketingového experta přinese dostatečný humanitní přesah, široké generační rozvrstvení řešitelů potom náhled z různých z různých perspektiv a životních zkušeností.

Řešené území zahrnuje statutární města Liberec, Jablonec nad Nisou a obce: Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Kryštofovo údolí, Stráž nad Nisou a Šimonovice

Předmětem zpracování bude Rámec udržitelné mobility (SUMF), přechodný dokument dočasně nahrazující Plán udržitelné mobility (SUMP), ve shodě se zadávací dokumentací zpracovaný jako 1. a 2. fáze Plánu udržitelné mobility zaměřené na veřejnou a cyklistickou dopravu. Plán dopravní obslužnosti se zpracovává 7 let včetně vize pro rozvoj a je podkladem pro realizaci projektů z OPD a IROP včetně ITI. Po roce 2017 bude nezbytný pro čerpání dotací pro města nad 50tis. Obyvatel. dováno EK. Požadavky na Rámec udržitelné mobility jsou primárně založeny na stávajících dokumentech a podkladech od dopravních podniků, dopravců a koordinátorů IDS, které budou více rozpracovány, v tomto případě bude významným zdrojem informací též anketní průzkum mobility a dopravní model.

## 7.2. HARMONGRAM PROVÁDĚNÍ DÍLA

Předpokládá se zahájení prací dne 2.1.2017

Aktivita	Odpovídá	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vypracování podrobné komunikační strategie	Poucha												
Úvodní projednání – řídicí skupina a veřejnost	Rittenuer												
Vypracování a schválení harmonogramu díla	Rittenuer												
Schválení a schválení metodiky provedení průzkumů	Kašík												
Provedení průzkumů dopravního chování	Kašík												
Výstupy průzkumů – koncept a schválení	Kašík												
Výstupy průzkumů	Kašík												
Projednání výsledků dopravního chování obyvatel s veřejností	Kašík												
Modelová komunikační síť stavu a výhledová	Králiček												
Matice přepravních vztahů na základě výstupu z průzkumů	Králiček												
Kalibrace modelového současného stavu - kartogramy	Králiček												
Prognóza – výhledové matice přepravních vztahů	Králiček												
Výhledové kartogramy intenzit dopravy	Králiček												
Úvodní jednání s pracovní skupinou veřejná doprava	Kašík												
Plán rozvoje veřejné dopravy sběr dat	Kašík												
Plán rozvoje veřejné dopravy – analýzy	Kašík												
Plán rozvoje veřejné dopravy – návrhová část koncept	Kašík												
Projednání s pracovní skupinou veřejná doprava	Kašík												
Plán rozvoje veřejné dopravy – návrh	Kašík												
Plán rozvoje veřejné dopravy – akční plán	Kašík												
Úvodní jednání s pracovní skupinou cyklo doprava	Králiček												
Plán rozvoje cyklo dopravy - sběr dat	Králiček												
Plán rozvoje cyklo dopravy – analýzy	Králiček												
Plán rozvoje cyklo dopravy – návrhová část	Králiček												
Plán rozvoje cyklo dopravy – návrh	Králiček												
Plán rozvoje cyklo dopravy – akční plán	Králiček												
Projednání plánů s pracovními skupinami	Kašík												
Projednání plánů s veřejností	Kašík												
Projednání plánů s řídicí skupinou	Kašík												
Schválení – řídicí skupina, Rady, Zastupitelstva	Rittenuer												

Plán udržitelné městské mobility Liberec - Jablonec nad Nisou

fáze č. 1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023, fáze č. 2 Plán rozvoje cyklo dopravy na období 2017-2023

### 7.3. SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM – PRŮZKUMU MOBILITNÍHO CHOVÁNÍ

Základem pro vypracování Plánu udržitelné mobility je správně provedený sběr dat. Podle zadávací dokumentace je hlavním a jediným novým podkladem „Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování“. Na základě vyhodnoceného sběru dat dopravně – sociologického průzkumu dopravního chování je možné začít zpracovávat multimodální dopravní model a následně také analytickou a návrhovou část.

Hlavním cílem „sociodopravního“ průzkumu je zjištění dopravního chování lidí v řešeném území, které se shoduje se spádovým územím Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPMLJ). Průzkum obsáhne všechny druhy dopravy, ve veřejné dopravě nejen na prostředky DPMLJ, budou zjišťovány též cesty regionální dopravou mezi městy a obcemi či po městech a také mimo řešené území. Pro zajištění kvality dopravního modelu bude průzkum v domácnostech zahrnovat pořízení kompletního snímku dne, tzn. budou zjištěny cesty hromadnou dopravou, automobilem, pěšky, na kole či taxíky, sdílením automobilů a kombinace dopravních prostředků. Příprava, provedení a vyhodnocení průzkumů bude vycházet z metodiky s názvem „Metodika aktivně-cestovního průzkumu“ autorů Biler, Kouřil, Rusý, Staněk a Šenk – vydalo CDV v.v.i., 2014.

V rámci zpracování zakázky a projektového plánování průzkumu bude zpracován harmonogram přípravy, způsob provedení a vyhodnocení průzkumů.

Před započítáním průzkumu bude nastaven harmonogram pravidelného informování zadavatele o průběhu a případných změnách vynucených v průběhu průzkumu. Harmonogram bude zadavatelem schválen.

V rámci opatření pro zvýšení response rate (eliminace odmítnutí participace na výzkumu) navrhujeme jednak připravit krátkou mediální zprávu a dále předat respondentům průvodní dopis s prosbou o spolupráci a stručným popisem cílů výzkumu podepsaný odpovědnou osobou zadavatele.

Během zpracování průzkumu a při vyhodnocování dat bude dodržován zákon č. 101/200 Sb., o ochraně osobních údajů. Během realizace budou odděleny vyplněné dotazníky od konkrétních adres a kontaktů na domácnosti, které slouží pro kontrolu práce tazatelů.

#### 7.3.1 Způsob konstrukce výběrového souboru

**Základní soubor:** všechny osoby, starší 6 let, žijící v domácnostech zkoumané oblasti. Zjišťování proto bude obsahovat i chování dětí 6-15 let (např. za tuto skupinu budou odpovídat nebo dají svolení s vyplněním dotazníku děti rodiče)

**Základní jednotkou:** zjišťování budou fyzické osoby ve věku 15 let a starší ve dvou základních kategoriích: A/ obyvatelé spádového území, B/ návštěvníci spádového území.

**Výběrový soubor:** celkem 350 domácností, kde získáme cestovní deník od všech mobilních členů ve věku 6 a více let. 300 rozhovorů v dopravních prostředcích, zastávky dopravních spojů a ostatní veřejná prostranství ve spádovém území.

Cílem je získat minimálně 1060 dotazníků se zpracovatelnými daty.

**Způsob výběru respondentů:** pseudonáhodný kvótní výběr. Výběrový soubor bude reprezentativní na základní soubor na úrovni pohlaví, věku a části města. Reprezentativita bude dosažena na úroveň města.

### Postup konstrukce výběrového souboru:

1. Základní soubor bude rozdělen na jednotlivé dopravní okrsky.
2. V rámci každého takto definovaného dopravního okrsku bude na základě počtu obyvatel určen počet domácností a rozhovorů, které budou v daném okrsku realizovány.
3. Každý tazatel tak má přesně vymezenou lokalitu, kde může sběr dat provést. K tomu účelu obdrží mapku s označením své lokality sběru dat a přesné pokyny pro výběr respondentů. Platí, že v jednom domě může dotázat pouze jednoho respondenta, na jedné ulici může provést 2 až 4 rozhovory v závislosti na velikosti ulice. Pokud se jedná malou ulici, může provést max. 2 rozhovory, pokud o velkou ulici může realizovat max. 4 rozhovory. Následující mapky ukazují příklad vizualizace správného postupu při sběru dat.
4. Z dat ČSÚ SLDB 2011 je spočítána kvóta, přičemž kvótními znaky jsou věk, pohlaví, vzdělání, ideálně také městská část.
5. Každý tazatel obdrží veškeré materiály potřebné k dotazování (dotazník, záznamové archy pro cestovní deník, kvótní rozpis, průvodní dopis).
6. Data budou v případě potřeby převážena pomocí statistické procedury (data weight) tak, aby byla reprezentativní na základní soubor.

### 7.3.2 Způsob sběru dat

#### Nástroj sběru dat - dotazník

Dotazník bude konzultován se zadavatelem a bude podroben pilotáži na vzorku cca 10 respondentů za účelem ověření jeho funkčnosti, průchodnosti a srozumitelnosti. Na základě pilotáže budou zhotovitelem navrženy případné změny. Finální podoba dotazníku podléhá schválení zadavatelem.

Finální dotazník a záznamy cest budou zalomeny do skenovací podoby; formální úpravu provede zhotovitel a schválí ji zadavatel. Tisk zajistí zhotovitel.

#### Metoda sběru dat

Přímé (face to face) standardizované rozhovory vyškolených tazatelů s respondenty zaznamenávané do papírového dotazníku (PAPI). Face to face rozhovory bude realizovat vlastní tazatelská síť.

Všichni tazatelé projdou speciálním školením pro tento výzkumný projekt. Obdrží také veškeré materiály potřebné k dotazování (dotazníky, pomocné karty, instrukce, průvodní dopis apod.).

Rozhovory budou probíhat v domácnostech a také v dopravních prostředcích, zastávky dopravních spojů a ostatní veřejná prostranství.

Možné průběžné reporty o stavu a průběhu sběru dat:

- Kolik respondentů bylo osloveno
- Kolik dotazníků je vyplněno
- Jaká je ochota vyplňování dotazníků
- Které části města jsou vzhledem k ochotě nejhorší

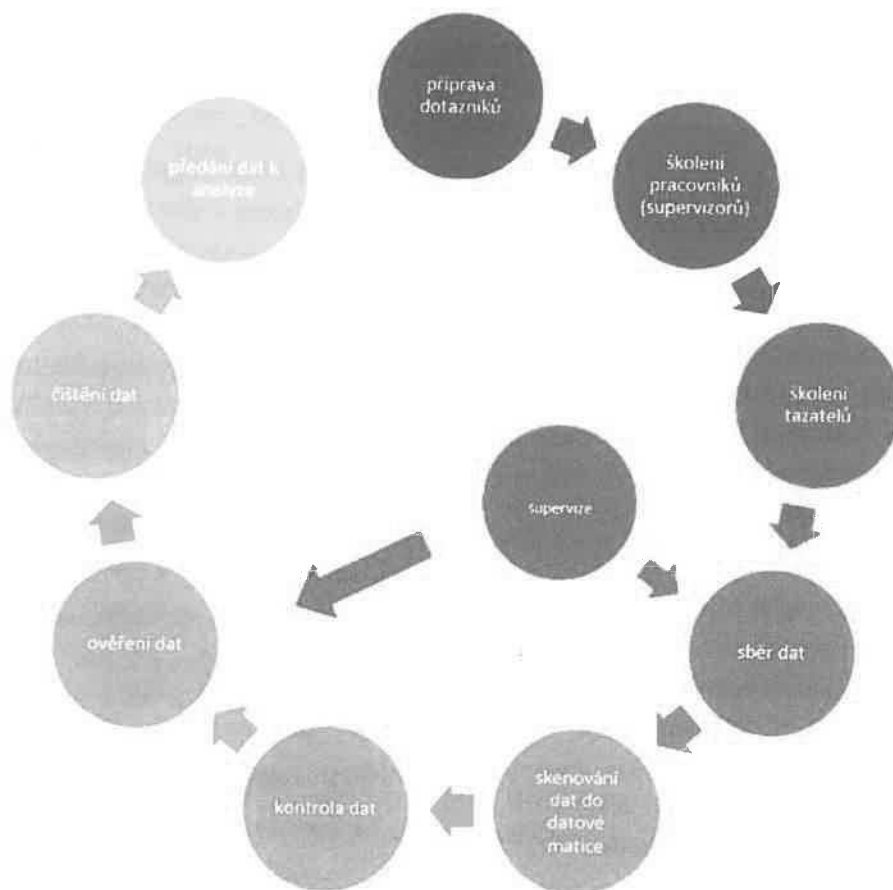
Průběh sběru dat je monitorován manažery sběrného oddělení, kteří průběžně sledují množství vyplněných dotazníků a jejich kvalitu. V případě jakýchkoliv odchylek od průměru manažeři kontaktují konkrétní tazatele s dotazem, jak sběr dat probíhá. Tazatelé jsou také instruováni, že v případě jakýchkoliv problémů

se sběrem dat mají okamžitě kontaktovat manažera projektu. V případě zájmu zadavatele je možné poskytovat průběžné reporty o stavu a průběhu sběru dat.

Při průzkumu v domácnosti, tazatel představí respondentovi cíle průzkumu, vyplní s ním vstupní dotazník a předá mu záznamové archy pro cestovní deníky pro všechny mobilní členy domácnosti ve věku min. 6 let. Následně se domluví na formě předání cestovních deníků za rozhodný den, případně rovnou vyplní cestovní deníky, pokud bude již po rozhodném dni. V případě jiného než osobního předání cestovních deníků bude každé vybrané domácnosti přidělen unikátní anonymní kód, aby bylo možné spárovat cestovní deníky s dotazníkem.

Při průzkumu v dopravních prostředcích, zastávkách dopravních spojů a ostatních veřejná prostranství, budou prováděny anketní rozhovory s cílem zjistit cestovní deníky v rozhodném dni.

#### Management sběru dat



## 7.4 DOPRAVNÍ MODEL

Pro potřeby zpracování 1.a 2. fáze Plánu udržitelné mobility řešeného území Liberce, Jablonce nad Nisou a (dále SUMF) okolí bude zpracován čtyřstupňový makroskopický matematický dopravní model v programu PTV Vision.

Modelované území bude zahrnovat celé správní území města Liberec, Jablonec nad Nisou, dále doplněné o území Kryštofovo údolí, Stráž nad Nisou, Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Pulečnův.

Dopravní model se bude skládat ze čtyř submodelů:

- Trip generation
- Trip distribution
- Mode choice
- Assignment

Budou zpracovány tři makroskopické matematické modely: IAD, HD (včetně MHD) a nemotorové (pěší a cyklistické) dopravy. Volba dopravního prostředku (mode choice) bude provedena v prvním kroku společně s určením objemů dopravy (trip generation) a výsledkem tohoto kroku bude určení produktivity a atraktivity jednotlivých dopravních zón. Další kroky budou probíhat samostatně po jednotlivých módech. Krokem rozdělení cest (trip distribution) vzniknou matice vztahů mezi zónami, které budou přiděleny na síť (assignment) kapacitně závislým iteračním procesem.

Model dopravní nabídky bude modelem stávající infrastruktury a jejích plánovaných změn v budoucích scénářích. V něm budou graficky znázorněny:

- stávající i budoucí dopravně významné veřejně přístupné komunikace
  - o dálnice
  - o silnice I., II. a III. třídy
  - o dopravně významné místní komunikace
  - o vybrané účelové komunikace
- síť VHD
  - o linky MHD (tramvaje a autobusy)
  - o příměstské autobusové linky
  - o regionální železniční spoje
- síť cyklistické dopravy zahrnující komunikace s přístupem cyklistů a stezky pro cyklisty
- samostatné stezky pro chodce – pro model cyklistické dopravy však nebude vytvořena ucelená síť

Dopravní síť bude sestávat z uzlů a úseků, které budou opatřeny nezbytnými parametry jako délka, rychlost volného dopravního proudu, kategorie komunikace, počty jízdních pruhů atd. Propojení mezi poptávkou (zónami) a nabídkou (dopravní sítí) budou zajišťovat konektory s obdobnými parametry jako úseky.

Modely budou vytvořeny pro dva horizonty:

- a) Stávající (současný) stav (kalibrace stávajících dopravních vztahů na stávající dopravní síti podle dostupných průzkumů), horizont 2016.



b) Návrh – výhledové období 2030 (interakce stávajících dopravních vztahů se změnami na komunikační síti podle nových návrhů územních plánů a se změnami linkového vedení HD a MHD po realizaci nového terminálu Liberec).

Modely IAD i HD budou vytvořeny pro období špičkové hodiny a celodenní – 24 hodin běžného pracovního dne. Model pěší a cyklistické dopravy bude pouze celodenní – 24 hodin.

Výsledné intenzity dopravy budou kalibrovány pro příslušný model příslušného časového období a následně orientačně přepočteny na doplňující časové období. Výstupní kartogramy intenzit dopravních zátěží budou zobrazovat území SUMF.

Pro zpracování modelu budou plně použity dostupné výsledky realizovaného sociologicko-dopravního průzkumu.

Širší okolí řešeného území SUMF bude reprezentováno formou vnějších zón - sousedních okresů, případně dalších vzdálenějších oblastí. Další vnější zóny budou činit rezervu pro případné rychlé rozšíření o nové zdroje a cíle dopravy.

#### **Modelové scénáře:**

##### **1. Automobilová doprava - stávající stav 2016**

Stávající stav komunikační sítě a stávající stav využití území:

- kalibrace podle dopravních průzkumů,
- optimalizace parametrů výpočtových procedur, socioekonomických ukazatelů, koeficienty specifické hybnosti, distribuční funkce, parametry úseků, matice přepravních vztahů ve špičkové hodině, celodenní matice na území SUMF
- výsledný kartogram intenzit dopravy (osobních / nákladních vozidel) zobrazuje reálné dopravní zatížení automobilové dopravy ve vozidlech za hodinu, a ve vozidlech za 24 hodin stávající komunikační sítě automobilovou dopravou.

##### **2. Automobilová doprava – nový návrh ÚP (horizont 2030)**

Stav komunikační sítě bude odpovídat novým návrhům ÚP jednotlivých obcí (popř. ZÚR LK) a navrhovanému výhledovému využití území. Výsledný kartogram intenzit dopravy zobrazí dopravní zátěže automobilové dopravy ve vozidlech za hodinu, a ve vozidlech za 24 hodin pro scénář neměnného rozvoje území (dopravní vztahy odpovídají stávajícímu stavu) a cílové podoby komunikační sítě podle nových návrhů ÚP.

##### **3. Hromadná doprava - Stávající stav 2016**

Stávající stav komunikační sítě a stávající stav využití území, stávající stav linkového vedení MHD, stávající stav linkového vedení regionální autobusové dopravy, stávající stav vlakových spojů na železnici. Výsledný kartogram hromadné dopravy bude zobrazen v osobách za 24 hodin a v osobách za hodinu reálné dopravní zatížení na úsecích stávající komunikační sítě jako suma zátěží v daném směru úsekem projíždějících linek hromadné dopravy osob.

##### **4. Hromadná doprava – nový návrh ÚP (horizont 2030)**

Stávající stav využití území, stávající stav komunikační sítě + nová okružní křižovatka na Koněpruské ulici + otevřen nový terminál autobusové dopravy při železničních stanicích Liberec, Jablonec nad Nisou, Rychnov u JBC a další předpokládané stavby podle návrhů nových ÚP příslušných obcí popř. ZÚR LK.

- návrh linkového vedení MHD (pro účely modelu),
- návrh linkového vedení regionální autobusové dopravy,
- návrh vlakových spojů na železnici,

Výsledný kartogram hromadné dopravy bude zobrazen v osobách za 24 hodin a v osobách za hodinu - dopravní zatížení na úsecích stávající komunikační sítě jako suma zátěží v daném směru úsekem projíždějících linek hromadné dopravy po realizaci nových terminálů autobusové dopravy a MHD při železničních stanicích.

## 7.5 PLÁN ROZVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Veřejná hromadná doprava je služba poskytovaná podnikatelskými subjekty – dopravci podle vlastního podnikatelského plánu (jen dálková autobusová doprava či doprava na objednávku) nebo podle objednávky veřejné správy, která zaručuje v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících dopravcům kompenzaci ztrát vzniklých jejich činnostmi na základě objednávky z důvodu nižších tržeb než činily náklady na provoz.

V řešeném území se vyskytuje více druhů veřejné dopravy, provozované komerčně i zajišťované jednotlivými objednateli (Česká republika, Liberecký kraj, statutární město Liberec, statutární město Jablonec nad Nisou a ostatní obce v území, okrajově též Ústecký kraj, dopravní svaz ZVON a Dolnoslezské vévodství).

Veřejná doprava v řešeném území sestává s těchto druhů dopravy

- dálková a mezinárodní autobusová doprava provozovaná na obchodní riziko dopravce
- dálková železniční doprava na objednávku Ministerstva dopravy s kompenzací ztrát ze státního rozpočtu
- regionální železniční doprava na objednávku Libereckého kraje s kompenzací ztrát ze krajského rozpočtu
- regionální autobusová doprava na objednávku Libereckého kraje s kompenzací ztrát ze krajského rozpočtu
- městská hromadná doprava měst Liberec a Jablonec nad Nisou zajišťující též meziměstské cesty a cesty z přilehlých obcí řešeného území s kompenzací z rozpočtů obou měst a ostatních obcí s příspěvkem Libereckého kraje

Leteckou dopravou a taxislužbou se SUMF nebude zabývat

Veřejná doprava v řešeném území je integrovaná v rámci Integrovaného dopravního systému IDOL, který zavedl tarifní a přepravní integraci (společné přepravní podmínky). Dopravní integrace proběhla na úrovni regionální dopravy, přes spolupráci IDOLu s oběma městy není realizována dopravní integrace mezi oběma MHD a regionální dopravou (jsou ovšem sjednoceny přepravní podmínky, číslování linek, i tarifní podmínky). Regionální doprava v Libereckém kraji je provozována na vysoké úrovni s vysokým důrazem na regionální železniční dopravu, přestože v kraji nejsou elektrifikované tratě a provozní rychlost na tratích je obecně velmi nízká.

Oba provozované MHD nabízejí též vysoký standard a jsou velmi využívány v porovnání s obdobně velkými městy. Městská hromadná doprava je velmi využívána, vychází z místní tradice, její nabídka je orientovaná na pokrytí potřeb všech uživatelských skupin, nemá viditelné ambice oslovovat také dnešní uživatele osobních automobilů, rozšiřovat služby, nenabízí aktivně své služby, města nečiní nové kroky ke zvýšení dělby přepravní práce. Rozpočtové prostředky obou měst postačují na zachování nastavených standardů, problémy jsou s prostou obnovou vozového parku, na rozšiřování služeb nezbývá.

Přístup uchazeče bude vycházet z těchto skutečností, z vlastních zkušeností členů týmu se zpracováním řady dokumentací v řešeném území, jak byly analýzy a strategie rozvoje hromadné dopravy na území Jablonce nad Nisou, Optimalizace městské hromadné dopravy v Liberci, Optimalizace veřejné dopravy Libereckého kraje či prací na dopravní část projektu REGIOTRAM NISA, Studii proveditelnosti tramvajové tratě Fügnerova – Rochlice, ale také ze zkušeností na zpracování Dopravní sektorové strategie 2.fáze na úrovni České republiky.

Plán rozvoje veřejné dopravy bude zpracován na základě klasického postupu:

**Sběr dat - Analýzy dat - Definice problémů - Stanovení dílčí vize a cílů - Opatření pro efektivnější veřejnou dopravu - Akční plán**

**Sběr dat - budou využita data z:**

- Anketního sociodopravního průzkumu – průzkumu mobilitního chování
- Průzkumů provedených dopravci a průzkumu TU Dresden
- Dat poskytnutých odborem dopravy Krajského úřadu Libereckého kraj a organizátorem integrované dopravy IDOL KORID LK, spol.s.r.o
- Data z odbovacích zařízení dopravců regionální dopravy
- Podkladů, které mají k dispozici města č kraje z dříve zpracovaných projektů

**Analýzy dat:**

- Analýza požadavků vyplývajících z dokumentů státu, Libereckého kraje, měst a obcí
- Strategie rozvoje měst
- Nabídka veřejné dopravy
- Poptávka po veřejné dopravě, přepravní vztahy (z Anketního sociodopravního průzkumu – průzkumu mobilitního chování a dopravního modelu)
- Analýza dostupných zdrojů informací (např. Analýza intenzit cestujících na síti MHD v Liberci – 2011)
- Analýza dostupnosti finančních zdrojů na návrhové období 2017- 2023
- Analýza funkce institucí zajišťujících dopravní obslužnost v obou městech a v zájmovém území
- Analýzy funkčnosti MHD a ostatních segmentů hromadné dopravy z pohledu potřeb obou měst definice úzkých míst a problémů
- Analýza stavu smluvního zajištění a vozidlového stavu dopravců

Výstupem analytické části bude seznam problémů

**Návrhová část:**

Bude vycházet z axiomu, že pro udržitelnou dopravu je vysoká kvalita veřejné dopravy samozřejmým cílem – tato teze nebude postavena na znalosti konkrétních negativních vlivů automobilové dopravy, environmentálních dopadů spojených s dopravou ani sociálních dopadů nevhodné orientace poptávky po dopravě.

Cíle budou směřovány k zajištění kvalitního systému veřejné integrované dopravy optimálně využívajícího disponibilní zdroje financování.

Návrhové varianty budou vycházet s možného rozptylu velikosti budoucích finančních zdrojů a budou orientovány na řešení pojmenovaných problémů.

Návrhové varianty budou testovány dopravním modelem, bude sledována efektivita, dostupnost a přepravní kapacita, kromě toho bude hodnocena atraktivita systému, pohodlí a environmentální efekty.

Návrhové varianty budou hodnoceny vícekritériálním porovnáním, bude doporučena nejvhodnější varianta.

Na závěr budou definována opatření k dosažení stanoveného cíle na zásadě dekompozice nejvhodnější varianty se specifikací finanční náročnosti opatření. Bude stanoveno pořadí naléhavosti opatření podle jejich efektivity a náročnosti proveditelnosti.

Opatření mohou být infrastrukturní, mohou se týkat vozového parku, organizace hromadné dopravy, marketingu hromadné dopravy, zlepšení kvality služby jednotlivými zaměstnanci apod. Z hlediska provázanost s disponibilními zdroji, budou přednostně navrhována organizační a další měkká opatření, jejichž efektivita může být při správné identifikaci problému a dobře navrženém opatření velmi vysoká.

**Akční plán:**

Stanoví harmonogram realizace opatření.

Definuje nutná akce a nastavení kapacit na straně objednatelů dopravy.

**Monitorování a evaluace:**

Součástí plánu bude nastavení indikátorů výsledku a dopadu jednotlivých opatření.

## 7.6 PLÁN ROZVOJE CYKLODOPRAVY ÚZEMÍ LIBEREC – JABLONEC NAD NISOU

Princip zpracování plánu rozvoje cyklo dopravy by měl být takový, že město, ale i dopravní chování ve městě, je přizpůsobené potřebám lidí, kteří ve městě žijí. Při zpracování Plánu rozvoje cyklo dopravy budou uplatňovány hodnoty z projektu „Město dobrou adresou“ jedná se zejména o soubor sedmi hodnot:

- Mít dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život ve městě.
- Setkávat se s přáteli, známými i neznámými lidmi v rámci veřejného prostoru.
- Mít možnost bezpečně chodit pěšky a jezdit na kole.
- Mít prostor pro relaxaci a estetické zážitky.
- Žít ve městě bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky. Možnost vybrat si kterýkoliv dopravní prostředek, jímž se bezpečně, snadno a včas dostanu, kam budu chtít. Mít takovou dopravní infrastrukturu, díky které se naprostá většina z nás dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěl městský prostor, obecná dostupnost či kvalita života. (zdroj: [www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz))

Udržitelná forma dopravy – pěší a cyklistická, je přirozeným, efektivním a ekologickým způsobem dopravy ve městě, nevytvářejí bariéry, ale naopak vedou k oživení života ve městě. Návrh povede také k optimálnímu využití příležitostí pro volnočasovou a rekreační cyklo dopravu v podhůří Jizerských hor.

Vypracování Plánu rozvoje cyklo dopravy a jeho realizace bude založena na integrovaném přístupu s velkým podílem spolupráce a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány.

Dobrá znalost cílů a plánů, které již existují a mají dopad na vymezené území

Plán rozvoje cyklo dopravy 2017-2023 podá komplexní pohled na cyklo dopravu na území měst Liberec a Jablonec nad Nisou.

Hlavním cílem Plánu rozvoje cyklo dopravy území Liberec – Jablonec nad Nisou je takový rozvoj cyklistické dopravy, aby se jízdní kolo stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému ve městě a v území.

Předpokládané cíle:

- Větší využívání jízdních kol při každodenní cestě za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času
- Zlepšení veřejného zdraví (přínosy pro jednotlivce i společnost)
- Ochrana ŽP a kvalita a atraktivita městského prostoru a jeho využití
- Vytváření podmínek pro obslužnost cyklo mobility optimalizací sítě cyklostezek a cyklotras
- Dodržování a vytváření podmínek pro bezpečnou a bezbariérovou cyklo mobilitu
- Vytváření zázemí pro parkování a úschovu kol a přestup na další druhy dopravy
- Vytváření vhodných sociálně-hygienických podmínek pro zaměstnance jezdící na kole do práce
- Kampaně na cyklo dopravu jako udržitelného způsobu pohybu pro město a okolí

### 7.6.1 Řešené území

Rozsah řešené území je stanoven Přílohou č. 9 - Zadávací dokumentací pro území, které obsluhuje společná síť MHD. V našem případě obsahuje síť MHD statutární města Liberec, Jablonec nad Nisou a obce: Bedřichov, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Kryštofovo údolí, Stráž nad Nisou a Šimonovice. Řešeným územím SUMF jsou tedy katastrální

území těchto obcí. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci aglomerace Integrovaného plánu rozvoje území Liberec- Jablonec nad Nisou.

Jako první úkol, který bude součástí Plánu rozvoje cyklo dopravy, je vypracování **Komunikační strategie Plánu rozvoje cyklo dopravy s veřejností** vč. veřejných projednání předem definovaných dílčích stupňů. Cílem komunikační strategie bude stanovit přehled využívaných komunikačních kanálů mezi pořizovatelem (SML) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení zasáhnout, a to včetně způsobu vypořádání zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností a dotazů). Celý proces tvorby plánu cyklo dopravy by měl být otevřený veřejnosti a dalším aktérům cyklo dopravy v území.

### 7.6.2 Požadavky na obsah a členění SUMF

Plánu rozvoje cyklo dopravy bude členěn na tyto části:

1. Analytická část
2. Definice problémů
3. Návrhová část
4. Akční plán
5. Monitorování a evaluace

Analýza je zpracovávána na základě provedeného sběru dat, dopravního modelu a generelů cyklo dopravy z min. let Liberce i Jablonce nad Nisou a provedených terénních pozorování. Z analýz jsou následně definovány problémy, které se mohou a nejspíše i budou vzájemně prolínat s ostatními druhy dopravy. Na základě definice problémů následuje návrhová část. V této části návrhu jsou navrhovány a řešeny zjištěné problémy a požadavky na řešení vzešlé ze zadávací dokumentace. Součástí návrhu jsou přehledné výstupy v tabulkové a grafické formě.

#### Analytická část

- Analýza požadavků vyplývajících z nadřazených dokumentů města, kraje, ČR
- Analýza potřebných návazností s ostatními sektorovými dokumenty města, které mohou mít vazbu k dopravě
- Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou.
- Základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť.
- Kvalita tras a stezek, dostupnost území
- Přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy.
- Závady a problémové oblasti, nehodové lokality.
- 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 lázeňské zóny.
- Turistické trasy, vazby na území regionu.
- Intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k individuální automobilové dopravě na krátké tratě.

#### Definice Problémů

- Definice problémů pěší a cyklistické dopravy vzhledem k jejímu průchodu a pohybu po městě.
- Společný provoz se silnou motorovou dopravou na páteřních komunikacích.

- Propojenost s veřejnou hromadnou dopravou. Důvody omezené atraktivity cyklistické dopravy pro pohyb ve městě.
- Bariéry pro pěší cesty po městě.
- Bezpečnostní problémy,

#### Návrhová část

- Vize
- Stanovení cílů pro oblast cyklo dopravy
- Možnosti oddělení provozu chodců a cyklistů od automobilové dopravy vhodné pro cyklisty a pěší.
- Přeměny vybraných ulic v centru na zóny bez automobilové dopravy vhodné pro cyklistickou dopravu
- Koridory z pohledu stávajících a výhledových možností dopravní sítě pro cyklistickou dopravu
- prostupnost cyklostezek přes centrum města.
- Vytvoření vhodného zázemí pro odstavování jízdní kol
- Vazby cyklistických tras a stezek na pěší trasy, trasy pro in-line bruslení na zastávky plánované MHD, resp. VHD a přestupní terminály.
- Provéřít potřebu navýšení spojů cyklistických autobusů/vlaků spojujících vzdálenější atraktivní rekreační cíle.
- Navrhnout nová cyklopropojení ve vazbě na dostupnost VHD.
- Navázat propojení pěších tras na cyklistické trasy se smíšeným provozem pěších a cyklistů.
- Navrhnout vazby cyklotras na zastávky VHD a přestupní terminály.
- Funkce, dopravní význam jednotlivých tras a stezek
- Zásady dopravně organizačních opatření
- Návrhové varianty v závislosti na dostupnosti financí
- Vyhodnocení varianty doporučené ke schválení
- Stanovení opatření k realizaci cílů dle doporučené varianty vč. termínů, odpovědnosti, finančních potřeb, zdrojů financování, seznam akcí k realizaci vč., pořadí priorit

#### Akční plán

- Časový harmonogram jednotlivých schválených projektů
- Milníky
- Institucionální zajištění přípravy a realizace projektů

#### Monitorování a evaluace

- Nastavení indikátorů výsledku
- Dopady k návrhové části ve veřejné dopravě
- Frekvence monitoringu



## 7.7 VYMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH ROLÍ REALIZAČNÍHO TÝMU DODAVATELE A POPISU JEJICH PRACOVNÍ ČINNOSTI

Vedoucí týmu	Ing. Pavel Rittenauer	vedení týmu harmonogram prací schválení v Zastupitelstvu
Dopravní inženýr	Ing. Jan Kašík	kommunikace s pracovní skupinou vedení dopravního průzkumu plán rozvoje veřejné dopravy
Specialista v oblasti sociologie	Mgr. Vendula Gotvaldová	zpracování dopravního průzkumu analýzy dat
Specialista na dopravní modelování	Ing. Karel Králíček	dopravní model plán rozvoje cyklo dopravy
Specialista v oblasti marketingu	Ing. Tomáš Poucha	kommunikační strategie
Specialista v oblasti životního prostředí	RNDr. Daniela Pačesná,	analýzy dat spolupráce na plánech rozvoje veřejné dopravy a cyklo dopravy



## 7.7 POPISU SPOLUPRÁCE SE ZADAVATELEM - KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE

### 7.7.1 Komunikační strategie Projektu udržitelné mobility:

1. Analýza současné interní a externí komunikace města
2. Identifikace cílových skupin
3. Hlavní cíl – zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě (klíčová sdělení) pro konkrétní cílové skupiny, systematickou informovaností zvyšovat zájem o spolurozhodování a zapojení veřejnosti a klíčových aktérů, nastavení pravidelného kontaktu s cílovými skupinami vč. médií, zlepšení image měst
4. Komunikační nástroje, komunikační kanály pro jednotlivé cílové skupiny
5. Harmonogram kampaně při přípravě i v době realizace konkrétních navržených opatření
6. Informační materiály- infobrožury, web měst a DPMLJ, městské zpravodaje, tiskové zprávy, jednotný vizuální styl

### 7.7.2 Nástroje vnitřní komunikace pro strukturu

Vedoucí projektu . Ing. Pavel Rittenauer – povede úvodní závěrečnou komunikaci

Zástupce vedoucího projektu: Ing. Jan Kašík - povede komunikaci po celou dobu projektu

Specialista pro zapojování veřejnosti: Ing. Tomáš Poucha – vypracuje podrobnou komunikační strategii

Komunikace bude probíhat:

- s veřejností
- s dvěma pracovními skupinami: PS veřejná doprava, PS cyklo doprava
- s řídicí skupinou: po 1 zástupci politické reprezentace LBC a JBC; ředitel DPMLJ a.s.; jednatel KORID LK, spol. s r.o. – Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje; zástupce Dopravní komise Liberec a zástupce Dopravního výboru Jablonec nad Nisou, dopravní specialista SML na ÚP
- s konzultanti a experty měst
- s Radami a Zastupitelstvy měst
- s komisí dopravy Liberec a Výbor pro dopravu Jablonec nad Nisou
- s MD ČR

Harmonogram aktivit:

Aktivita	Odpovídá	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Úvodní jednání – řídicí skupina a veřejnost	Rittenauer												
Projednáni výsledků dopravního chování obyvatel s veřejností a řídicí skupinou	Kašík												
Úvodní jednání s pracovní skupinou veřejná doprava	Kašík												
Úvodní jednání s pracovní skupinou cyklo doprava	Králíček												
Projednáni plánů s pracovními skupinami	Kašík												
Projednáni plánů s veřejností a řídicí skupinou	Kašík												
Schválení – řídicí skupina, Rady, Zastupitelstva	Rittenauer												

Plán udržitelné městské mobility Liberec - Jablonec nad Nisou

fáze č. 1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023, fáze č. 2 Plán rozvoje cyklo dopravy na období 2017-2023

110

**Požadovaná součinnost zadavatele:**

- Ustanovení řídicí skupiny
- Úvodní projednání
- Ustanovení pracovních skupin
- Předání dat a podkladů
- Schválení konceptu anketního průzkumu – řídicí skupina
- Projednání plánů s pracovními skupinami – úvod
- Součinnost pracovních skupin se zpracovateli plánů
- Závěrečné projednání plánů – pracovní skupiny
- Závěrečné projednání – řídicí skupina
- Závěrečné schválení – Rady a Zastupitelstva

První aktivita při zpracování Plánu udržitelné mobility bude vypracování Komunikační strategie SUMF s veřejností vč. veřejných projednání předem definovaných dílčích stupňů. Cílem komunikační strategie bude stanovené využívaných komunikačních kanálů mezi pořizovatelem a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení SUMF zasáhnout, a to včetně způsobu vypořádání zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností a dotazů). SUMF bude otevřen veřejnosti a dalším aktérům veřejné dopravy v území. Půjde o obousměrnou komunikaci. Součástí komunikační strategie bude identifikaci cílových skupin, kterých se SUMF jakkoli dotkne a které by kampaň měla oslovit, cíle komunikace, nástroje pro jednotlivé cílové skupiny, harmonogram akcí.

Na začátku projektu budou zjištěny potřeby, očekávání a přání obyvatel. Na konci bude sdělen výsledek a budou vyžádány připomínky. Komunikačními metodami budou tiskové zprávy v regionálním tisku a televizi, webové stránky města a zpracovatele, komunikace s občany na e-mail, poštou, SMS.

Komunikátor projektu p. Ing. Poucha bude odpovědný za tvorbu a realizaci komunikační strategie projektu. Ta bude obsahovat strategii zapojování, harmonogram, zásady PR (styk s veřejností) a zapojení médií. Součástí této strategie bude aktivní informování veřejnosti (např. město přistupuje k občanům a kontaktuje je, ne naopak). Základní otázky, které bude strategie řešit, jsou Proč? Koho? Jak? a Kdy? zapojit.

Příloha č. 7 - Rámcový Harmonogram celého předmětu plnění

Plán udržitelné městské mobility Liberec- Jablonec nad Nisou

fáze č.1 Plán rozvoje veřejné dopravy na období 2017-2023

fáze č.2 Plán rozvoje cyklodopravy na období 2017-2023

etapa	aktivita	Termín zahájení	Termín dokončení	Komunikace aktivity, projednání	Milník ano/ne	Zodp.osob a.dodavatele	Součinnost zadavatele ano/ne
Sociodopravní průzkum	Schválení a schválení metodiky provedení průzkumů	1.1.2017	31.1.2017			Kašík	A
	Provedení průzkumů dopravního chování	1.2.2017	28.2.2017			Kašík	
	Výstupy průzkumů - koncept a schválení	1.3.2017	31.3.2017		A	Kašík	
	Výstupy průzkumů	1.4.2017	30.4.2017	leden, květen	A	Kašík	A
	Projednání výsledků dopravního chování obyvatel s veřejností	1.5.2017	31.5.2017			Kašík	
Dopravní model	Modelová komunikační síť stavu a výhledová	1.1.2017	31.3.2017		A	Králíček	A
	Matice přepravních vztahů na základě výstupu z průzkumů	1.4.2017	31.5.2017		A	Králíček	
	kartogramy	1.6.2017	30.6.2017		A	Králíček	
	Prognóza -- výhledové matice přepravních vztahů	1.7.2017	31.8.2017		A	Králíček	
	Výhledové kartogramy intenzit dopravy	1.9.2017	30.9.2017		A	Králíček	
Plán rozvoje veřejné dopravy	Plán rozvoje veřejné dopravy sber dat	1.3.2017	31.5.2017	únor		Kašík	A
	Plán rozvoje veřejné dopravy -- analýzy	1.6.2017	30.6.2017			Kašík	
	Plán rozvoje veřejné dopravy -- návrhová část koncept	1.7.2017	31.7.2017	srpen	A	Kašík	A
	Plán rozvoje veřejné dopravy -- návrh	1.8.2017	31.8.2017		A	Kašík	
	Plán rozvoje veřejné dopravy -- akční plán	1.9.2017	30.9.2017		A	Kašík	
Plán rozvoje cyklodopravy	Plán rozvoje cyklodopravy - sber dat	1.3.2017	31.5.2017	únor		Králíček	A
	Plán rozvoje cyklodopravy -- analýzy	1.6.2017	30.6.2017			Králíček	
	Plán rozvoje cyklodopravy -- návrhová část - koncept	1.7.2017	31.7.2017	srpen	A	Králíček	A
	Plán rozvoje cyklodopravy -- návrh	1.8.2017	31.8.2017		A	Králíček	
	Plán rozvoje cyklodopravy -- akční plán	1.9.2017	30.9.2017		A	Králíček	
Schválení projektu		1.11.2017	30.12.2017		A	Rittenauer	A
Komunikační strategie		1.1.2107	31.1.2017			Poucha	

**Příloha č. 4 – Jmený seznam členů realizačního týmu**

Realizační tým	Jméno a příjmení člena týmu
1) Vedoucí týmu	Ing. Pavel Rittenauer
2) Dopravní inženýr	Ing. Jan Kašík
3) Specialista v oblasti sociologie	Mgr. Vendula Gotvaldová
4) Specialista na dopravní modelování	Ing. Karel Králíček
5) Specialista v oblasti marketingu	Ing. Tomáš Poucha
6) Specialista v oblasti životního prostředí	RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

Čestně prohlašuji, že výše uvedení členové realizačního týmu jsou v pracovním právním vztahu ke společnosti NDCon s.r.o.

V Praze dne 22.11.2016

**NDCon s.r.o.**  
 Zlatnicka 10/1582, 110 00 Praha 1  
 IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511  
 tel.: +420 251 019 231

Ing. Robert Michek

jednatel společnosti NDCon s.r.o.