

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

## I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Kronowetterová** Jméno: **Marie** Osobní číslo: **517126**  
Fakulta/ústav: **Fakulta stavební**  
Zadávající katedra/ústav: **Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví**  
Studijní program: **Stavební inženýrství**  
Studijní obor: **Projektový management a inženýring**

## II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

**Rozvoj pěších a cyklistických tras**

Název diplomové práce anglicky:

**Development of pedestrian and cycling infrastructure**

Pokyny pro vypracování:

Pěší a cyklistické trasy v Poděbradech – cíl zvýšení atraktivnosti města.  
Vstupní faktory – nehodovost, generel dopravy, participace, zajištění financování, dotační tituly.  
Návrh úprav komunikací – konstrukčních řešení, předběžné stanovení nákladů, časové návaznosti, předinvestiční rozhodování.  
Využití pro potřeby města Poděbrady s možnou aplikací na další obce.

Seznam doporučené literatury:

FILIPOVÁ, Daniela. Projektujeme bez bariér. Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2002. ISBN 80-86552-18-7  
ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací  
Generel dopravy města Poděbrady (2018)  
HUDEČEK, Tomáš. Řízení a správa města. ČVUT – Masarykův ústav vyšších studií, 2019. ISBN 978-80-88377-03-0.  
ZDAŘILOVÁ, Renata. Odstraňování bariér v městském inženýrství. Pro Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě vydává Informační centrum ČKAIT, 2006. ISBN 8087093127.  
Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb  
Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025

Jméno a pracoviště vedoucí(ho) diplomové práce:

**doc. Ing. Dana Měšťanová, CSc. katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví FSV**

Jméno a pracoviště druhé(ho) vedoucí(ho) nebo konzultanta(ky) diplomové práce:

\_\_\_\_\_

Datum zadání diplomové práce: **27.09.2023**

Termín odevzdání diplomové práce: **08.01.2024**

Platnost zadání diplomové práce: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
doc. Ing. Dana Měšťanová, CSc.  
podpis vedoucí(ho) práce

\_\_\_\_\_  
prof. Ing. Renáta Schneiderová Heralová, Ph.D.  
podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry

\_\_\_\_\_  
prof. Ing. Jiří Máca, CSc.  
podpis děkana(ky)

## III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Diplomantka bere na vědomí, že je povinna vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací.  
Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

\_\_\_\_\_  
Datum převzetí zadání

\_\_\_\_\_  
Podpis studentky

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně, pouze za odborného vedení vedoucí diplomové práce doc. Ing. Dany Měšťanové, CSc.

Dále prohlašuji, že veškeré podklady, ze kterých jsem čerpala, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

*Datum*

*podpis  
jméno a příjmení*

**ROZVOJ PĚŠÍCH A CYKLISTICKÝCH TRAS**

**DEVELOPMENT OF PEDESTRIAN AND CYCLIST  
INFRASTRUCTURE**



## **Abstrakt**

Diplomová práce se zaměřuje na rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury v obci s důrazem na bezpečnost, udržitelnost a zlepšení kvality života obyvatel. Práce zahrnuje analýzu stávající pěší a cyklistické dopravy, identifikaci rizikových míst a návrh opatření k jejich zlepšení. Jsou zkoumány strategické dokumenty obce a jejich role v procesu rozvoje dopravní infrastruktury. Práce navrhuje přípravu projektů na úpravy komunikací, zahrnující předběžné odhady nákladů, časových návazností v přípravách záměrů a předkládá podklady pro předinvestiční rozhodování, např. rozšíření chodníků, výstavby cyklistických tras, zvýšení bezpečnosti přechodů, s využitím generelu bezbariérovosti pro zajištění přístupnosti pro všechny obyvatele. Důraz je kladen na aspekty financování, zejména na získávání dotací na podporu bezbariérového přístupu a následně na efektivní správu projektů. Cílem je vytvořit udržitelné a bezpečné prostředí pro pěší a cyklisty, přispět ke zlepšení aktivní mobility a podpořit kvalitu života obyvatel.

## **Klíčová slova**

Pěší a cyklistická infrastruktura, bezbariérovost, Národní rozvojový plán mobility (NRPM), udržitelnost, řízení projektů, FIDIC, BIM, městské plánování, obce a rozvoj, Poděbrady

## **Summary**

The master's thesis focuses on the development of pedestrian and cycling infrastructure in the municipality, emphasizing safety, sustainability, and the improvement of residents' quality of life. The work includes an analysis of the current pedestrian and cycling traffic, identification of high-risk areas, and proposing measures for their improvement. Strategic documents of the municipality and their role in the transportation infrastructure development process are examined. The thesis proposes the preparation of projects for road modifications, including preliminary cost estimates, time dependencies in the preparation of intentions, and provides information for pre-investment decision-making, such as expanding sidewalks, constructing cycling paths, and increasing crosswalk safety, using universal design to ensure accessibility for all residents. Emphasis is placed on financing aspects, particularly obtaining grants to support barrier-free access and subsequently on the effective management of projects. The goal is to create a sustainable and safe environment for pedestrians and cyclists, contribute to improving active mobility, and support the residents' quality of life.

## **Key words**

Pedestrian and cycling infrastructure, accessibility, National Mobility Development Plan (NRPM), sustainability, project management, FIDIC, BIM, urban planning, municipalities and development, Poděbrady

# Obsah

1	ÚVOD .....	9
1.1	Cíl práce .....	10
2	TEORETICKÁ ČÁST .....	11
2.1	Správa obce .....	11
2.1.1	Samostatná působnost .....	12
2.1.2	Přenesená působnost.....	12
2.1.3	Příjmy a výdaje obcí.....	13
2.1.4	Participace v obci .....	14
2.2	Rešerše literatury – strategické a koncepční materiály .....	17
2.2.1	Strategický plán rozvoje města.....	17
2.2.2	Územní plán .....	19
2.2.3	Regulační plán.....	19
2.2.4	Zásady rozvoje obce.....	20
2.2.5	Generel dopravy – bezbariérovosti.....	20
2.2.6	Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji .....	23
2.2.7	Strategie BESIP 2021-2030.....	24
2.3	Zásady podpory aktivní mobility.....	25
2.4	Modrozelená infrastruktura .....	28
2.5	Řízení stavebních projektů v obci .....	29
2.5.1	Zadávání veřejných zakázek.....	31
2.5.2	Časové návaznosti, harmonogram, etapizace – příprava staveb.....	34
2.5.3	Předběžné investiční náklady – ve fázi přípravy projektu.....	35
2.5.4	FIDIC.....	39
2.5.5	BIM .....	41
2.5.6	CDE.....	43
2.5.7	QMS pro projektové práce .....	43
2.6	Zajištění financování projektů.....	44
2.6.1	Národní rozvojový program mobility pro všechny (NRPM) .....	44
2.6.2	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).....	51
2.6.3	Národní plán obnovy (NPO) .....	53
2.6.4	Oranžový přechod .....	53
2.6.5	Integrovaný regionální operační program (IROP).....	54
2.6.6	Nejčastější chyby v projektových dokumentacích .....	57
3	PRAKTICKÁ ČÁST .....	60
3.1	Charakteristika města Poděbrady .....	60
3.2	Správa obce Poděbrady .....	63
3.2.1	Územní plán .....	64
3.2.2	Katastrální mapa.....	65

3.2.3	Silnice první a druhé třídy .....	65
3.2.4	Majetek obce Poděbrady .....	66
3.2.5	Majetek kraje na území Poděbrad .....	67
3.2.6	Participativní rozpočet města Poděbrady .....	67
3.2.7	Veřejné zakázky města Poděbrady na stavební práce .....	69
3.2.8	Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025 .....	71
3.2.9	Generel dopravy města Poděbrady .....	72
3.3	Analýza dopravy ve městě Poděbrady .....	75
3.3.1	Intenzity dopravy.....	75
3.3.2	Nehodovost.....	75
3.3.3	Cyklotrasy na území města Poděbrady.....	77
3.3.4	Dotazníkové šetření – problematická místa.....	80
3.3.5	Bezbariérovost pěších tras .....	83
3.4	Příprava projektů pro Poděbrady.....	85
3.4.1	Bezbariérové Poděbrady.....	86
3.4.2	Cyklistické trasy .....	99
3.4.3	Žižkov – oblast kolem školy.....	106
3.4.4	Jiráskovo náměstí .....	108
3.4.5	Riegrovo náměstí.....	117
3.4.6	Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici .....	120
3.5	SWOT analýza .....	122
4	ZÁVĚR.....	124
5	VÝSLEDNÉ ZHODNOCENÍ A PŘÍNOSY PRÁCE .....	126
	Seznam použitých zkratk.....	127
	Seznam literatury a zdrojů.....	129
	Seznam obrázků .....	133
	Seznam tabulek.....	135

# 1 ÚVOD

V každém městě by měly být vytvářeny podmínky pro kvalitní aktivní pěší a cyklistickou mobilitu, aby se zajistil udržitelný dopravní systém, atraktivnější ulice a kvalitní veřejná prostranství. Zajištění základní přístupnosti a dostupnosti každodenních potřeb a služeb, je důležitým požadavkem pro kvalitu a komfort života, významně ovlivňuje zejména osoby s omezeními, které snižují jejich možnosti samostatného pohybu či orientace.

V teoretické části je představeno téma správy obce, do toho spadající rozdělení samostatné a přenesené působnosti, orgány obce, jaké příjmy a výdaje tvoří rozpočet obce, a jak by mělo vypadat aktivní zapojení do plánovacího procesu (participace), což je základním předpokladem udržitelného městského plánování.

Následuje kapitola rešerše literatury, která se věnuje strategickým a koncepčním materiálům, které obce využívají pro svůj rozvoj, zejména ve stavebním ohledu pěší a cyklistické infrastruktury. Tyto dokumenty jsou nejen územní a strategický plán, ale i generel dopravy, koncepce cyklistiky, koncepce podpory aktivní mobility, ale také dokumenty týkající se modrozelené infrastruktury. Také je zde představen dokument generel dopravy – bezbariérovosti, postup jeho tvorby, jaká je metodika pro jeho zpracování a jak je využíván obcí, pro zlepšování pohybu osob.

Další kapitola se věnuje řízení stavebních projektů v obci se zaměřením na fázi přípravy projektu, uvádí formu zadávání veřejných zakázek, jsou zde představeny možnosti, jak odhadnout předběžné investiční náklady, jak využít vzorových smluv FIDIC, jak implementovat BIM, jak využívat CDE, a co zajišťuje metodika QMS.

Následující kapitola se věnuje zajištění financování projektů pěších a cyklistických staveb. Jako základní zdroje financí jsou tu představeny programy Národní rozvojový program mobility pro všechny (NRPM), Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), Národní plán obnovy (NPO), Integrovaný regionální operační program (IROP) a Oranžový přechod. Pro vládní podporu bezbariérových úprav v těchto programech je uveden výběr a schvalování záměrů i sledování realizace, zmíněny jsou i nejčastější chyby v projektových dokumentacích.

V úvodu praktické části, práce popisuje charakteristiku lázeňského města Poděbrady. Charakteristika zahrnuje popis správy města, rozdělení majetku obce a kraje, participativní rozpočet obce a aktivitu občanů, a seznam veřejných zakázek v Poděbradech pro pěší a cyklistickou infrastrukturu. Dále jsou analyzovány koncepční a strategické materiály související s rozvojem pěších a cyklistických sítí v tomto konkrétním městě, zejména Strategický plán a Generel dopravy.

Následuje analýza dopravy v Poděbradech, která se zaměřuje na intenzitu automobilové dopravy a nehodovost na území Poděbrad. V rámci této části je představeno využití dotazníkového šetření pro analýzu problematických míst v pěší a cyklistické dopravní infrastruktuře. Závěrem je shrnutí bezbariérovosti stávajících pěších tras a shrnutí stavu cyklistických tras s představením koncepce Středočeského kraje.

Na základě analýzy dopravy, znalosti vyhlášky č. 398/2009 Sb. (bezbariérová vyhláška), metodik pro mapování bariér a odstraňování bariér ve veřejném prostranství, jsou v poslední části práce navrženy projekty, které vhodně rozvíjejí pěší a cyklistickou infrastrukturu. Ke každému projektu jsou přiřazeny nástroje, které by bylo vhodné využít, a jsou navrženy i vhodné zdroje financování.

## 1.1 Cíl práce

Tato diplomová práce se zaměřuje na rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury v obci s důrazem na bezpečnost, udržitelnost a zlepšení kvality života obyvatel. Cílem práce je vypracování dokumentu, který představí implementaci vhodných nástrojů pro potřeby obce k přípravě rozvoje pěších a cyklických tras. Důraz je kladen na aspekty financování, zejména na získávání dotací na podporu bezbariérového přístupu a následně na efektivní přípravu projektů. Cílem je vytvořit udržitelné a bezpečné prostředí pro pěší a cyklisty, přispět ke zlepšení aktivní mobility a podpořit kvalitu života obyvatel. Práce si klade za cíl otevřít diskusi o vhodném přístupu k rozvoji pěší a cyklistické infrastruktury v menších městech.

Cílem práce je informovat o správě obce a její souvislosti s rozvojem pěší a cyklistické infrastruktury. Práce představuje nástroje pro optimalizaci řízení stavebních projektů v obci a možnosti jejich financování. Analyzuje veškeré podklady pro obec Poděbrady, analyzuje dopravu a z těchto analýz vychází návrh přípravy projektů pro rozvoj. Vzhledem k velmi rozsáhlému tématu, je práce zaměřená hlavně na fázi přípravy staveb.

## 2 TEORETICKÁ ČÁST

V následujících kapitolách teoretické části diplomové práce jsou představena témata správy obce, do toho spadající rozdělení samostatné a přenesené působnosti, orgány obce a příjmy a výdaje a také, jak by mělo vypadat aktivní zapojení do plánovacího procesu (participace), což je základním předpokladem udržitelného městského plánování.

Následuje rešerše literatury, která rozebírá strategické a koncepční materiály, které obce využívají pro svůj rozvoj. Mezi ně patří strategický plán rozvoje města, územní plán, generel dopravy, koncepce rozvoje cyklistiky a strategie BESIP. Dále jsou představeny některé koncepční materiály vytvořené Institutem plánování a rozvoje v Praze, které jsou ale využitelné i pro menší města. Představeny jsou hlavně dokument Zásada podpory aktivní mobility a dokumenty pro modrozelenou infrastrukturu.

Další důležité téma je řízení stavebních projektů v obci, které je zaměřeno na zadávání veřejných zakázek, jsou zde představeny fáze projektu a možnosti, jak určit předběžné investiční náklady, jak využívat vzorové smlouvy FIDIC, jak implementovat BIM, co je CDE a QMS.

Poslední téma teoretické části se věnuje zajištění financování projektů pěších a cyklistických staveb. Jako základní zdroje financí jsou tu představeny programy NRPM, NPO SFDI, IROP a Oranžový přechod.

Z této obsáhlé teoretické části vychází praktická část, která navrhuje vhodné využití popisovaných a analyzovaných dokumentů a nástrojů.

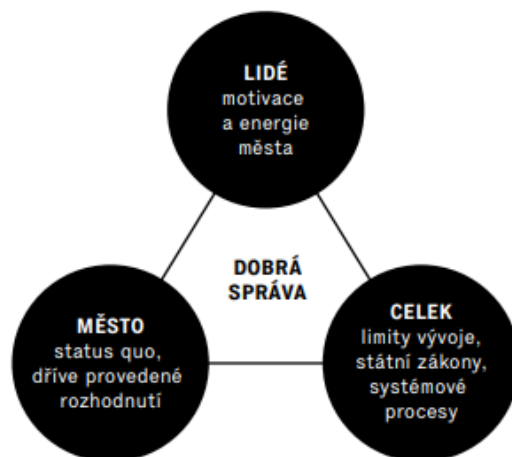
### 2.1 Správa obce

Obec spravuje své záležitosti samostatně (dále jen "samostatná působnost"). Státní orgány a orgány krajů mohou do samostatné působnosti zasahovat, jen vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem, který zákon stanoví. Rozsah samostatné působnosti může být omezen jen zákonem. Státní správu, jejíž výkon byl zákonem svěřen orgánu obce, vykonává tento orgán jako svou přenesenou působnost.

Legislativa související se správou obce je:

- Zákon č. 243/2000 Sb. o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům,
- Zákon č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů,
- Zákon č. 338/1992 Sb. o dani z nemovitých věcí,
- Zákon č. 420/2004 Sb. o přezkoumávání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí.

Obec je samostatně spravována zastupitelstvem obce; dalšími orgány obce jsou rada obce, starosta, obecní úřad a zvláštní orgány obce. [1]



Obrázek 1: Správa města [2]

### 2.1.1 Samostatná působnost

Do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce, pokud nejsou zákonem svěřeny krajům nebo pokud nejde o přenesenou působnost orgánů obce nebo o působnost, která je zvláštním zákonem svěřena správním úřadům jako výkon státní správy, a dále záležitosti, které do samostatné působnosti obce svěří zákon. Do samostatné působnosti obce patří zejména záležitosti spadající pod pravomoci zastupitelstva a rady obce, s výjimkou vydávání nařízení obce.

Obec v samostatné působnosti ve svém územním obvodu dále pečuje v souladu s místními předpoklady a s místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku. [1]

### 2.1.2 Přenesená působnost

Přenesená působnost ve věcech, které stanoví zvláštní zákony, je v rozsahu pověřeného obecního úřadu (§ 64) vykonávána tímto úřadem, a v rozsahu obecního úřadu obce s rozšířenou působností (§ 66) vykonávána tímto úřadem.

Jako pověřený obecní úřad je pro účel výkonu přenesené působnosti označován v zákonech a jiných právních předpisech, popřípadě aktech řízení a úkonech obecního úřadu, který, vedle přenesené působnosti vykonává v rozsahu jemu svěřeném zvláštními zákony přenesenou působnost ve správním obvodu určeném prováděcím právním předpisem.

Jako obecní úřad obce s rozšířenou působností je pro účel výkonu přenesené působnosti označován v zákonech a jiných právních předpisech, popřípadě aktech řízení a úkonech obecního úřadu, který, vedle přenesené působnosti vykonává v rozsahu jemu svěřeném zvláštními zákony přenesenou působnost ve správním obvodu určeném prováděcím právním předpisem. [1]



### 2.1.3 Příjmy a výdaje obcí

Příjmy a výdaje rozpočtu obce jsou vymezeny v zákoně č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně ve vztahu k daňovým příjmům krajů a obcí upravuje zmíněný zákon rozpočtové určení daně z přidané hodnoty, daní z příjmů a daně z nemovitých věcí. Daňové příjmy obcí a krajů neuvedené v zákoně o rozpočtovém určení daní upravují zvláštní zákony.

Dle § 2 zákona o rozpočtovém určení daní se rozumí celostátním hrubým výnosem daně peněžní prostředky vybrané v průběhu rozpočtového roku správcem daně, snížené o vrácené prostředky. Do celostátního hrubého výnosu daně se nezahrnují částky vybrané na pokutách a částky použité na úhradu nákladů daňového řízení. Peněžní prostředky z celostátního hrubého výnosu z daní jsou sdílené se státním rozpočtem a jsou převáděny do rozpočtů obcí a krajů ve výši, která odpovídá procentnímu podílu na celostátním hrubém výnosu daní.

U obcí je vypočtená částka vynásobena procentem, které je pro každou obec uvedené ve vyhlášce Ministerstva financí o procentním podílu jednotlivých obcí na částech celostátního hrubého výnosu daně z přidané hodnoty a daní z příjmů.

Základem pro výpočet nároku obce nebo kraje je 100 % celostátního hrubého výnosu jednotlivých typů daní s výjimkou daně z příjmů právnických osob, u které je základ snížen o daň z příjmů právnických osob (mimo daně z příjmů právnických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby), kdy je poplatníkem sama obec nebo kraj.

Podle zákona o rozpočtovém určení daní se od 1. 1. 2021 rozděluje:

- krajům 9,78 % a dle přepočteného procentního podílu obcím 25,84 % z celostátního hrubého výnosu daně z přidané hodnoty.
- krajům 9,78 % a dle přepočteného procentního podílu obcím 25,84 % z celostátního hrubého výnosu daní z příjmů, kterými jsou:
  - o daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti, (mimo daň z příjmů fyzických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby),
  - o daň z příjmů fyzických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby,
  - o daň z příjmů fyzických osob včetně výnosu záloh poplatníka v paušálním režimu na daň z příjmů fyzických osob a daně z příjmů fyzických osob, která je rovna paušální dani,
  - o daň z příjmů právnických osob včetně daně z příjmů právnických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby.
- obcím 1,5 % z celostátního hrubého výnosu daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti (mimo daň z příjmů fyzických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby) rozdělený dle přepočteného počtu zaměstnanců.

Generální finanční ředitelství dvakrát měsíčně sděluje správcům daně na finančních úřadech sumární stav na příslušných příjmových účtech, tzv. celostátní hrubý výnos jednotlivých sdílených daní. Při výpočtu nároku obcí a krajů vždy dochází nejprve k porovnání momentální výše celostátního hrubého výnosu daně s částkou celostátního hrubého výnosu daně, ze které byl naposledy vypočítáván nárok obcí a krajů. Pokud v době od poslední

provedených převodů došlo k nárůstu celostátního hrubého výnosu daně, vypočtou se (podle zákonem daných pravidel) z přírůstku celostátního hrubého výnosu daně nároky jednotlivých obcí a krajů a neprodleně jsou převáděny do jejich rozpočtů.

Dle ustanovení § 2 zákona o rozpočtovém určení daní se pod pojmem výnos rozumí část hrubého výnosu daně zaevidovaná na splatnou daňovou povinnost.

Daňovým příjmem rozpočtů obcí je 100 % výnosu daně z nemovitých věcí, které se nachází na území dané obce.

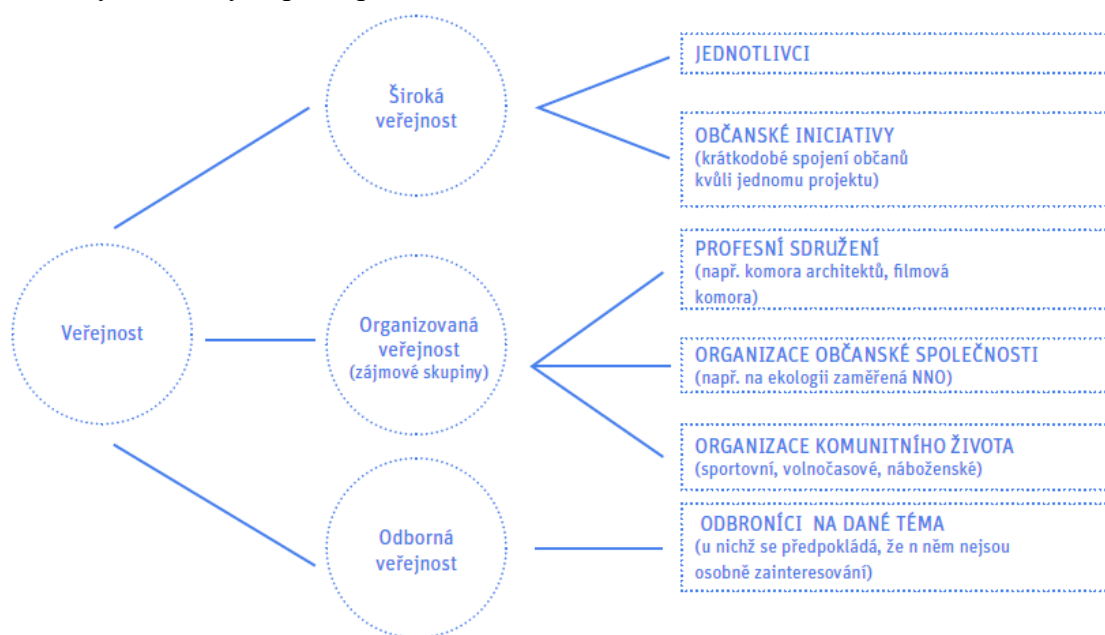
Výdaje obce rozlišujeme na:

- běžné výdaje – prostředky k financování běžného provozu obce (případně i zřízené příspěvkové organizace);
- kapitálové výdaje – na financování investičních záměrů obce, ať jde o koupi, novou výstavbu či rekonstrukci. [3]

## 2.1.4 Participace v obci

Zpracování plánů pro investiční rozhodování obce je potřeba průběžně komunikovat se širokou veřejností, ale také s řadou odborníků, díky kterým je možné získat cenné informace.

Pro vhodný postup participace je vhodné využít například manuál participace od IPR, který má motivovat a podpořit samosprávu, aby při zahrnování veřejnosti do rozhodování o rozvoji využívala celou škálu participačních metod s ohledem na předmět participace a vycházela z osvědčených obecných principů.



Obrázek 2: Participace – veřejnost [4]

Manuál není závazným dokumentem, jeho povaha je pro jeho uživatele doporučující. Hlavním posláním tohoto manuálu je zvýšit chápání participace jako součást procesu rozhodování, pomoci posoudit přínos participace pro jednotlivé projekty, vyhodnotit kontext projektu a definovat účel zapojení veřejnosti tak, aby byla zvolena vhodná kombinace participačních metod. Dále chce manuál ukázat širokou škálu metod participace, které se dají realizovat v českých podmínkách a které mohou zapojování veřejnosti zefektivnit, zvýšit

efektivitu participace prostřednictvím lepšího porozumění participačních procesů a používání jednotlivých metod včetně návodů, jak výstupy ze zapojení veřejnosti zpracovat a dále používat a přispět k institucionální změně v samosprávě tak, aby participace pevněji zakotvila v jednotlivých procesech tvorby města a byly jí věnovány dostatečné zdroje a aby samosprávy mohly samy navrhovat a realizovat participační procesy. [4]

## **Výhody participace**

Využití místních znalostí – dialog s různými skupinami veřejnosti, kterých se bude záměr nebo rozhodnutí, umožní pochopit, jak hodnotí současný stav, jaké mají potřeby a požadavky a obavy z budoucího vývoje. Zohlednění těchto poznatků v návrhu obvykle přispívá k jeho vyšší kvalitě a trvalé udržitelnosti. Zapojení místních obyvatel a využití místních znalostí může projekt nebo plánovací dokumentaci obohatit o nové možnosti řešení, které mohou být často lepší, a dokonce i levnější než ty konvenční.

Včasné odhalení potenciálních konfliktů – komunikace s veřejností může včas vyjasnit nedorozumění, která mohou mezi veřejností, samosprávou a zpracovatelem návrhu vzniknout. Námitky mohou být vzaty v úvahu dříve, než vyvolají konflikt.

Větší legitimita a přijetí výstupů plánovacích procesů – umožnění veřejnosti pochopit důvody pro určitá rozhodnutí, která nemusí být sama o sobě srozumitelná, jim dává větší legitimitu. U návrhů, které vyvolávají negativní reakce části veřejnosti, je možné zavčas připravit vhodnou argumentaci. Poskytnutí srozumitelných odůvodnění činí plánování města transparentnějším a zvyšuje šanci na přijetí rozhodnutí a záměrů těmi, kterých se dotýkají.

Větší pocit sounáležitosti s místem, občanská angažovanost – aktivní účast občanů přispívá k jejich větší sounáležitosti s místem, ve kterém žijí, a v konečném důsledku i k pocitu větší zodpovědnosti za jeho další rozvoj. Aktivace komunity může vést k oživení komunitního života, k jejich dalším aktivitám přispívajícím ke zkvalitnění života v místě.

Lepší dialog mezi občany, odborníky a politiky – platforma pro dialog mezi veřejností, odborníky a politiky. Politici mají možnost seznámit se s bezprostředními názory veřejnosti, stejně jako veřejnost může v dialogu lépe pochopit stanoviska politické reprezentace.

Rozvoj dovedností důležitých pro demokracii – veřejnost se seznamuje s procesy městské samosprávy, s legislativou a plánovacími procesy, které se jich dotýkají. [4]

## **Limity participace**

Otázka reprezentativnosti – ne všechny skupiny společnosti mají stejné možnosti účastnit se participačních aktivit. Tato selektivnost v účasti na participaci je jedním z jejich největších omezení. Studie ukazují, že zájem o participaci v plánování města se ve společnosti mění v závislosti na příjmové kategorii, vzdělání nebo věku občanů. Lidé s vyššími příjmy a se silným sociálním kapitálem tak bývají obvykle více reprezentováni na úkor chudších vrstev a osob. Participační proces si musí být těchto omezení explicitně vědom a brát na ně zřetel při volbě metod, ale i při interpretaci výstupů. Například průzkumy veřejného mínění jsou považovány za dostatečně reprezentativní. Na druhou stranu ne každá metoda nebo každý účel vyžaduje reprezentativní zastoupení veřejnosti, což je třeba dostatečně komunikovat, aby

výstupy z takového procesu nebyly napadány pro nedostatečnou reprezentativnost. V participačním procesu je hlavní zajistit účast těch, kteří jsou pro daný proces relevantní, včetně těch, kteří na věci mají zájem. Důležité je zejména zajistit, aby žádné skupiny společnosti nebyly vynechány jen proto, že nejsou součástí určité sociální sítě, nebo proto, že s participací nemají zkušenost.

Otázka efektivity – participace může procesy urychlit, když se místo protestu nebo dokonce soudního napadnutí rozhodnutí podaří dojednat kompromis. Na druhou stranu může zapojení veřejnosti rozhodnutí nebo samotnou realizaci projektu výrazně zpozdit. Pro lepší efektivitu participačních procesů je třeba sbírat informace o tom, jaký přístup funguje, v jaké situaci. Na tomto základě je pak možné stanovit principy efektivní participace pro případové scénáře. Nemělo by se ale stát, aby se ve snaze o zefektivnění participace stala jen formálním úkonem, který je třeba rychle odbýt.

Vztah k zastupitelské demokracii – je vhodné hledat cesty, jak tradiční model rozhodování volenými zástupci kombinovat s participačními přístupy, tak, aby se využily přínosy jak legitimacy spojené se zastupitelskou demokracií, tak přínosy plynoucí ze zapojování veřejnosti: budování konsenzu mezi jednotlivými aktéry a veřejností a využití místní znalosti a energie místních iniciativ zlepšovat prostředí kolem sebe.

Zneužití pro partikulární zájmy – existuje nebezpečí, že participace narazí na zorganizované zájmové skupiny, které tohoto procesu zneužijí k prosazení svých partikulárních zájmů. Je pak na zkušenosti osob zodpovědných za zapojování veřejnosti, aby jejich vliv zmírnily a do procesu zahrnuly i ostatní cílové skupiny. [4]

## **Rozhodnutí, zda participovat**

Při rozhodování, zda participaci využít, je vhodné nejdříve si vyjasnit následující otázky:

- 1) Mohou výstupy změnit podobu záměru? – Pokud je již rozhodnuto, např. pokud již bylo vydáno stavební povolení nebo návrh byl schválen zastupitelstvem a jakékoliv vyjádření veřejnosti jej nemůže změnit, nemá smysl s participací začínat.
- 2) Dotýká se záměr veřejnosti, zajímá se veřejnost o něj? – Tato podmínka souvisí i s rozhodnutím koho do participace zahrnout. Cílové skupiny by měly splňovat alespoň jedno kritérium: jsou záměrem nějakým způsobem ovlivněny nebo se o něj zajímají.
- 3) Jsou k dispozici dostatečné finanční a lidské zdroje na to, aby bylo zajištěno efektivní zapojení veřejnosti? – Je potřeba nejprve zajistit dostatečné zdroje, bez nichž by mohl celý proces špatně skončit.
- 4) Má zapojení veřejnosti k tomuto návrhu/záměru dostatečnou politickou podporu? – Závazek politické reprezentace zabývat se návrhy veřejnosti je důležitým předpokladem, bez něhož by participace běžela na prázdno. [4]

## 2.2 Rešerše literatury – strategické a koncepční materiály

Obce s rozšířenou působností, jsou zařazeny k výkonu veřejné správy zejména ve věci dopravy a celkové koncepce města s důrazem na řešení pěší a cyklistické dopravy. Tato kapitola se věnuje dokumentům, které ovlivňují rozvoj pěší a cyklistické infrastruktury.

V rámci města Poděbrady a Středočeského kraje jsou identifikovány následující strategické dokumenty, které ovlivňují pěší a cyklistickou dopravu, strategický plán města, územní plán, zásady rozvoje obce, generel dopravy (generel bezbariérovosti), koncepce rozvoje cyklistiky, strategie BESIP 2021-2030.

Z koncepčních materiálů jsou poté představeny dokumenty od IPR – Podpora aktivní mobility, Standardy aktivní mobility a Městský standard pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí. Koncepční materiály jsou představeny pro inspiraci nejen pro obec Poděbrady, ale i dalším, je zde shrnuto, jak k těmto koncepcím přistupovat.

Je důležité zmínit, že i skvěle zpracované koncepční dokumenty mohou být zcela k ničemu, pokud nejsou konzultovány s těmi, kdo budou dané věci spravovat a udržovat. Pro vytvoření a implementaci koncepčních materiálů je proto nezbytné přizvat ke stolu zástupce např. technické infrastruktury, správy zeleně, stavební úřad apod. Tím se předejde tomu, že výslednou metodiku nikdo nepochopí a nedovede aplikovat. A zároveň budou všechny odbory vědět, že se s nimi počítá a že jsou součástí projektu. [5]

### 2.2.1 Strategický plán rozvoje města

Jestliže se obec má rozvíjet a má fungovat veřejná infrastruktura, je nutné dobře znát území a potřeby obce. Pro obec jsou důležité územně analytické podklady a územní plán. Obce by měly mít i program rozvoje (strategické plány), který podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích schvalují zastupitelé.

Program rozvoje není povinný dokument, ale je žádoucí, aby ho samosprávy měly a správně používaly. Program rozvoje charakterizuje obec z hlediska její polohy, podmínek životního prostředí, zástavby a rozvojových ploch a potenciálu území, hospodářství, obyvatelstva, bydlení, veřejné vybavenosti (existující a chybějící), rozpočtové situace anebo vazeb k ostatním obcím, resp. postavení obce v rámci celého kraje. [6]

Programy rozvoje by měly obcím umožnit:

- naplňovat dlouhodobé cíle a strategickou vizi obce,
- rozhodovat v zastupitelstvu v širším koncepčním rámci,
- koordinovat aktivity a zájmy různých subjektů působících v obci,
- lépe prosazovat a chránit veřejný zájem,
- kvalifikovaně formulovat další koncepční dokumenty,
- stanovit priority investičního programu.

Je vhodné, aby obce, které řeší závažnější problémy, využily odborníky, kteří jim pomohou zpracovat komplexní program rozvoje, resp. strategický plán. Mnohým menším obcím ale může stačit, když si zmapují výše uvedené ukazatele např. na plánovacím setkání a pro formální

naplnění požadavků programu rozvoje využijí webovou aplikaci Ministerstva pro místní rozvoj ObcePRO.3.

Strategický plán je moderním nástrojem systematického řízení rozvoje. Představuje ucelenou sadu standardních, prakticky ověřených kroků a nástrojů řízení změn v rozvoji města a zároveň i samotný proces řízení těchto změn, který zahrnuje přesné určení žádoucího směru změn, stanovení přesného postupu provádění těchto změn, vlastní provádění změn v praxi i průběžné sledování a vyhodnocování jejich průběhu a výsledků.

Strategický plán rozvoje města:

- zaručuje, že město bude dlouhodobě naplňovat svůj hlavní účel, smysl, tedy zajištění vysoké kvality života pro obyvatele a atraktivnost pro návštěvníky,
- mobilizuje vlastní zdroje a přispívá k jejich efektivnímu využívání, odkrývá skryté zdroje (lidské, finanční) a včas a správně reaguje na změny v okolním prostředí,
- je nezbytnou podmínkou pro získávání finančních prostředků z Evropské unie pro konkrétní projekty, posiluje schopnosti města absorbovat externí finanční prostředky (nejen z Evropské unie), a tím i zvyšuje konkurenceschopnost města získat co nejvíce prostředků na realizaci projektů, které přispějí k naplnění stanovených cílů,
- přináší jednoznačnou úsporu prostředků vynakládaných na rozvoj města včetně lidské kapacity – eliminuje překryvy a nepodstatné činnosti, které nepřispívají k žádoucímu rozvoji města,
- zajišťuje, že rozvoj města bude systematický, vyrovnaný, bude směřovat k jasné pojmenovaným cílům,
- řeší rozvoj komplexně a umožňuje, aby nedocházelo k zásadním konfliktům v rozvoji jednotlivých oblastí života města (doprava, ochrana životního prostředí, památek, kultura a sport, sociální záležitosti, zdraví, podnikání, zaměstnanost a další), cíle zohledňují potřebu vyváženého rozvoje ekonomických a sociálních aspektů a ochranu životního prostředí, přírodních zdrojů a historických památek,
- stanovuje dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé priority v rozvoji města,
- zohledňuje konkrétní problémy obyvatel města, podnikatelských subjektů, významných organizací, provozovatelů služeb, neziskových organizací ad. ve městě,
- pomáhá dosáhnout konsensu v hlavních otázkách, které město musí řešit, je nástrojem pro komunikaci s veřejností a partnery ve městě – jsou pojmenovány společné cíle rozvoje města a cesty jejich dosažení,
- na základě nastavených indikátorů (ukazatelů) úspěšnosti, jejich měření a vyhodnocování lze jasné prezentovat, jak město postupuje v naplňování stanovených cílů a přijímat opatření, pokud postup není takový, jak bylo naplánováno. [6]

Kvalitně zpracovaný strategický plán je postaven na pečlivém rozboru stávající situace a rozvojových tendencí. Strategický plán propojuje a zohledňuje probíhající procesy, projekty a aktivity ve městě. [6]

### **2.2.2 Územní plán**

Územní plán by měl promítat potřeby obce, avšak v praxi se ukazuje, že často bývá nekvalitně zpracovaný. Příčinou bývá zadání, ve kterém obec dostatečně neformuluje svoje problémy. Problém bývá ve zpracování, kdy plán neobsahuje všechny potřebné regulativy – např. stanovení vhodných omezení, aby se zamezilo příliš husté zástavbě, aby byla zachována zeleň a aby bylo v obci myšleno na dostatek kvalitních veřejných prostranství.

Stavební zákon požaduje, aby územní plánování plnilo tyto úkoly: stanovení urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství a stanovení podmínek pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území. To se děje prostřednictvím regulací podlažní plochy, indexy podlažnosti, výšková omezení, indexy zeleně, minimální kapacity pro bydlení, minimální rozlohy pozemků pro výstavbu rodinných domů a podobně. Stavební zákon také umožňuje pořizovat územní plány s prvky regulačního plánu.

Územní plány by také měly využívat všech dalších možností, které jim stavební zákon dává – jde zejm. o etapizaci – pořadí změn v území s ohledem kupř. na funkční veřejnou infrastrukturu, podmínění dalšího rozhodování vydáním regulačního plánu na žádost nebo z podnětu, popř. územní studií. Územní studie by měla předcházet schválení samotného územního plánu, protože prověřuje určité území a možnosti jeho využití. Územní studie navíc není pro rozhodování v území závazná a stavební úřad se od ní může odchýlit, pokud svůj postup zdůvodní. Dále je možné, v případě, že je rozhodování podmíněno vydáním regulačního plánu na žádost, požadovat po investorech uzavření plánovací smlouvy, která se může týkat všech čtyř druhů veřejné infrastruktury – dopravní, technické, občanského vybavení i veřejných prostranství. [7]

### **2.2.3 Regulační plán**

Regulační plány obce je vhodný nástroj k podrobné regulaci složitějších lokalit. Nejčastěji ve městech, která mají památkové rezervace a potřebují stanovit přesná a přísná pravidla pro jejich ochranu. Existují dva druhy regulačních plánů, a to regulační plán z podnětu (nejčastěji obce) a na žádost (investora). Pokud se obec domnívá, že by bylo vhodné určitou část území obce řešit regulačním plánem, je zapotřebí dát do územního plánu podmínku, že pro další rozhodování v území je nutné vydat regulační plán (regulační plán z podnětu lze vydat i bez této podmínky, ale rozhodování v území nebude do jeho vydání ničím podmíněno – stavět se bude moci i podle územního plánu bez dalších podmínek). Regulační plán může nahradit i některá územní rozhodnutí.

U regulačních plánů na žádost shoda dotčených vlastníků zapotřebí je, současně se projevuje mnohem větší volnost žadatele (investora) při zpracování tohoto druhu regulačního plánu a popř. i plánovací smlouvy. Obec má jen omezené možnosti, jak ovlivnit podobu regulačního plánu na žádost, prakticky jí zbývá zejména kvalitně zpracované a promyšlené zadání regulačního plánu a schválení či neschválení výsledného návrhu. Stavební zákon neříká, jestli se může nebo nemůže zapojit do pořizování regulačního plánu uplatňováním námitek (minimálně v rozsahu, ve kterém regulační plán nahrazuje územní rozhodnutí). [7]

## **2.2.4 Zásady rozvoje obce**

Dobře zpracované zásady rozvoje obce, někdy označované jako pravidla pro vyjednávání s investory, mohou předcházet řadě problémů. Jejich hlavním cílem je deklarovat zájmy obce a zájmy občanů a informovat všechny zájemce o výstavbu, že je samozřejmě možné stavět v souladu s územně plánovací dokumentací, ale jen za určitých podmínek je také výstavba obcí podporovaná a v souladu se zájmy obce. Důvodem může být nedostačující veřejná infrastruktura, hluk, znečištění ovzduší a nemožnost pojmout až tisíce nových obyvatel. Obec pak má v roli účastníka územního řízení prosazovat své zájmy, které ale mohou být v rozporu se zájmy stavebníka. Zásady rozvoje jsou dobrovolným dokumentem, žádný zákon neříká, co mají obsahovat a nikde není stanoveno, jakou mají mít formu. Obvyklé je, že jsou schvalovány usnesením zastupitelstva (formu obecně závazné vyhlášky mít nesmí – zákon o obcích ani žádný zvláštní zákon nic takového neumožňuje). Přílohou usnesení bude text zásad rozvoje obce. Pro usnesení zastupitelstva, kterým se schvalují zásady, je dobré získat širokou podporu všech zastupitelů. Mělo by jít o společnou dohodu napříč různými názory, protože je zapotřebí, aby usnesení platilo dlouhodobě a aby se razantně neměnily podmínky pro jednání se stavebníky s každým novým zastupitelstvem.

Pro tvorbu zásad rozvoje nebo zásad pro vyjednávání zatím neexistuje žádná jednotná metodika. Přesto je zřejmé, co by měly dobré zásady vždycky obsahovat. Navíc se obce mohou inspirovat u těch, kdo s investory už pracují. Zásady rozvoje musí být zveřejněny a mělo by být vždy jasně deklarováno, že podle těchto pravidel obec při řešení nové výstavby postupuje.

Obce mohou zásady rozvoje formulovat různým způsobem. Do příloh mohou dát podrobnosti, které se např. týkají specifikace technické infrastruktury nebo podmínek přebírání infrastruktury do vlastnictví obce (obec nemá povinnost infrastrukturu převzít a provozovat, ale když to bude chtít udělat třeba za splnění určitých podmínek, může). [7]

## **2.2.5 Generel dopravy – bezbariérovosti**

Generel bezbariérovosti je dokument k rozhodování o investicích směřujících k odstranění bariér pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí podrobné dokumentace je i audit bezbariérovosti. V dokumentu jsou informace o stavu komunikací a budov z pohledu přístupnosti, jsou v něm vyznačena riziková místa a návrh na odstranění bariér.

Generel bezbariérovosti je součástí „záměru bezbariérové trasy“, respektive žádosti o dotaci z Programu mobility a může tak posunout k realizaci cíle stanovené v rámci komunitního, strategického či investičního plánu města.



Tvorba samostatného generelu bezbariérovosti je popsána níže.

V jednotlivých bodech je popsán proces zadání, tvorby, schvalování a využití tohoto dokumentu. Cílem je seznámení s principem tvorby dokumentací pro bezbariérové realizace a osvětlit procesy, které probíhají z pohledu obce i zpracovatele generelu.

### **1) Zadání generelu**

Na základě podnětu Národní rady osob se zdravotním postižením adresovaného vedení města je uloženo odboru rozvoje a investic, oddělení architektury a urbanismu zajištění vypracování koncepce bezbariérovosti pro město. Cíle této zakázky a samotné její zadání je postupně projednáváno s dotčenými odbory magistrátu města, poradními orgány rady města a odbornou veřejností. Na základě uvedených jednání je vypracované zadání předloženo radě města, která schvaluje zadávací dokumentaci a její zveřejnění jako výzvu více zájemcům k podání nabídky. Následně je veřejná zakázka vyhlášena a předložené nabídky jsou vyhodnoceny komisí jmenovanou radou města. Uvedená komise zvolí, která nabídka na základě celkové ekonomické výhodnosti nejlépe uspěla. Poté se schválí uzavření smlouvy o dílo, kde je určena i cena zakázky. [8]

### **2) Zpracování generelu**

Postup zpracování probíhá od počátku na základě úzké spolupráce mezi zadavatelem a objednavatelem. Ze strany objednavatele jsou zpracovateli poskytnuty kontakty na zástupce místních organizací občanů s omezením pohybu a orientace. Každá fáze zpracování je, po předložení dílčí části, zadavatelem odsouhlasena. [8]

### **3) Stanovení strategických cílů**

V první fázi se jedná o stanovení strategických cílů území, kterých se má dosáhnout. Je to v první řadě zajištění kvalitní funkční a bezpečné dopravní infrastruktury pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Veřejné budovy, chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci, a současně splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Umístění a zabezpečení městského mobiliáře, staveb pro reklamu, informačních a reklamních zařízení, předzahrádek restaurací, prodejních stánků, venkovních pultů a obdobných konstrukcí musí respektovat přirozený pohyb chodců a nesmí zasahovat do průchozího prostoru. Opatření pro zajištění bezbariérovosti jsou kroky vedoucí k naplňování stanovených strategických cílů (zpřístupnění komunikací pro chodce a zpřístupnění veřejné dopravy) a odstraňování bariér v budovách občanského vybavení. Parametry vycházejí z vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ze souvisejících ČSN 736110 Navrhování místních komunikací a ČSN 736425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště. [8]

### **4) Návrh tras**

Prvním krokem pro zpracovatele generelu je stanovení všech staveb, které budou zahrnuty do mapování a generelu bezbariérovosti. Výčet staveb je dohodnut se zastupiteli města. Poté se

určí hlavní a vedlejší trasy spojujících významné stavby a lokality města. Představitelům města je předložen návrh průběhu vedení tras a po jejich připomínkách vznikne finální verze. [8]

### **5) Místní šetření – mapování území**

Ze strany zpracovatele probíhá terénní šetření, během kterého se důkladně seznámí se situací ve městě a pořídí fotodokumentaci. Při mapování jsou posuzovány parametry budov, zastávek, přechodů, vodících linií, šířek a sklonů pochozích ploch, které vycházejí ze dvou klíčových dokumentů:

- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb (Ministerstvo pro místní rozvoj, účinnost od 18. 11. 2009)
- Metodika mapování přístupnosti objektů z pohledu osob s omezenou schopností pohybu (Pražská organizace vozíčkářů)

V rámci generelu jsou analyzovány vstupy do budov, a to z komunikace po vrátnici, tj. po prostor ve kterém mohou být poskytnuty uživateli informace či pomoc. Vyhodnocení obsahuje informace o tom, zda cílový objekt vyhovuje bezbariérovému provozu

Finální záznamy mapování jsou dále zpracovány do přehledné dokumentace generelu bezbariérovosti, který je rozšířen o vyhodnocení průběhů tras, fotodokumentace jednotlivých závad na trasách a vyhodnocení navazujících zastávek a objektů. Součástí každé trasy je výkresová část, která znázorňuje podrobné vedení trasy v uličních. Závěrem jsou u každé z tras vyčísleny odhadované náklady na odstranění závad na trase a souvisejících zastávkách městské hromadné dopravy. [8]

### **6) Předložení návrhu řešení bezbariérových tras**

Zpracovatelem je předložen návrh řešení k připomínkování a odbornému posouzení. Materiál je poskytnut dotčeným odborům magistrátu (odborům technickému, majetku města, strategií a dotací), dopravnímu podniku, ale také občanským sdružením a společností a Krajské radě osob se zdravotním postižením. Připomínky jsou prostřednictvím objednavatele předány zpracovateli. Po jejich zpracování je předán dokument k závěrečnému projednání. [8]

### **7) Závěrečné projednání návrhu generelu**

Vypracovaný generel je podán nejprve na koordinační poradě odborů magistrátu, kde proběhne veřejné odborné projednání. Tohoto projednání se zúčastní představitelé města, pracovníci dotčených odborů, zástupci jednotlivých organizací zastupujících občany se sníženou schopností pohybu a orientace a odborná veřejnost. V rámci projednání může být vznesena řada návrhů, podnětů a připomínek, které je potřeba zvážit a případně dodatečně zpracovat. [8]

## **Využití generelu**

Generel slouží jako koncepční materiál pro rozhodování a koordinaci nejen při stavebních akcích města, ale i jiných stavebníků na území města. Je využíván jako příloha k projektovým dokumentacím předkládaných v rámci dotačních titulů NRPM. Na koncepci bezbariérovosti je potřeba myslet již při tvorbě rozpočtové a dotační politiky města začlenit ji do podkladů pro projekty města, státních institucí a privátních investorů.

Funkční bezbariérové trasy a bezbariérová doprava znamenají lepší dostupnost občanské vybavenosti pro občany, lázeňské hosty nebo další návštěvníky města, bez ohledu na jejich případná omezení. Bezbariérovost rovněž zvyšuje možnost nárůstu turistického ruchu. Zjednodušená verze zákresu bezbariérových tras může v tištěné podobě sloužit obyvatelům i návštěvníkům města nejen jako orientační plán, ale také jako informativní adresář dostupných služeb. Rozšiřování bezbariérovosti navržených tras a jejich propagace může být kladným impulzem pro úbytek individuální dopravy v centru města. [8]

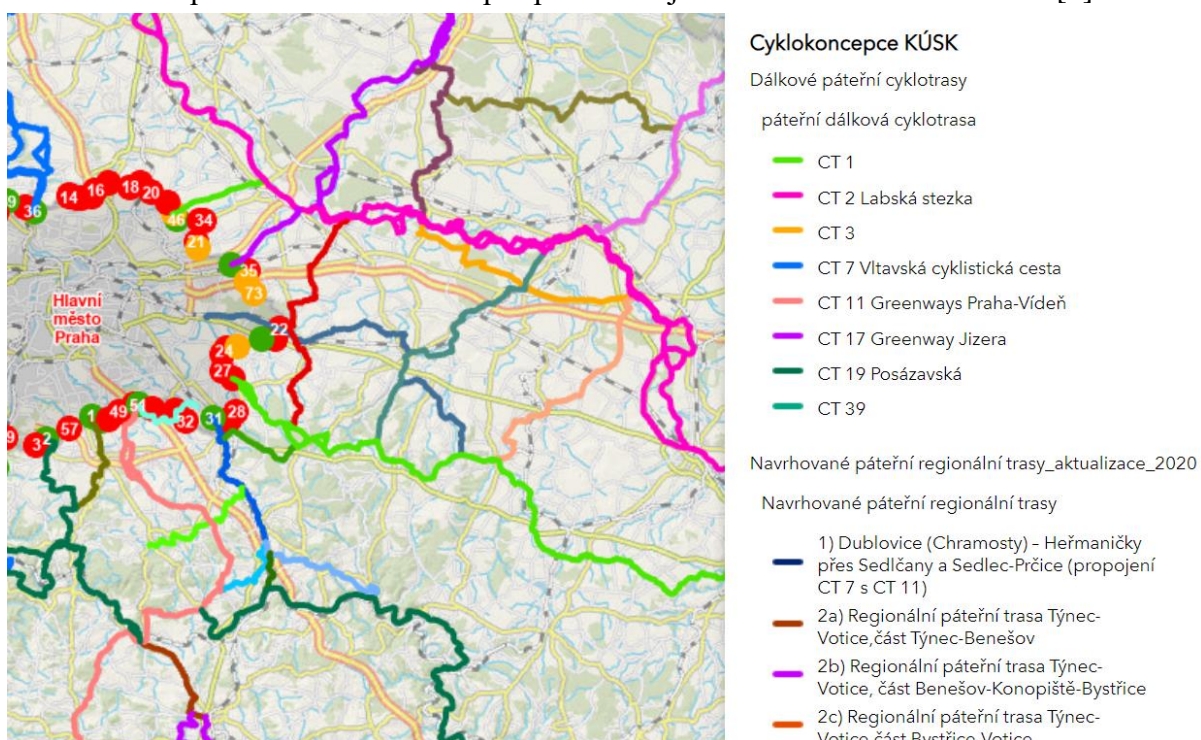
V rámci aktualizací generelu je možnost navázání a prohlubování dialogu s organizacemi zastupujícími hendikepované občany, jejichž požadavky nejlépe vystihují potřeby této skupiny obyvatel.

## 2.2.6 Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji

V souladu s usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje byl vyhlášený Program 2023 pro poskytování dotací z rozpočtu Středočeského kraje ze Středočeského Fondu cyklistické infrastruktury. Účelem dotace poskytnuté dle tohoto Programu je rozvoj cyklistické infrastruktury podle priorit Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji. [9]

Program obsahuje 6 tematických zadání:

- výstavba cyklistické infrastruktury na dálkových páteřních trasách,
- výstavba cyklistické infrastruktury na vybraných páteřních regionálních trasách,
- výstavba cyklistické infrastruktury na cyklotrasách spojujících cyklotrasy na území Prahy s cyklotrasami na území Středočeského kraje,
- páteřní infrastruktura pro parkování jízdních kol,
- doplňková infrastruktura pro parkování jízdních kol v území ITI,
- doplňková infrastruktura pro parkování jízdních kol mimo území ITI. [9]



Obrázek 3: Mapa cyklokoncepte ve Středočeském kraji [9]

Žadatelé o dotace v rámci Programu jsou obce, města a jejich sdružení a podpořeny mohou být projekty spolufinancované z jiných veřejných finančních zdrojů (kromě projektů v rámci tematického zadání Doplňková infrastruktura pro parkování jízdních kol mimo území ITI). Prioritně jsou podporované stavby liniové cyklistické infrastruktury v koridorech dálkových páteřních cyklotras dotací v maximální výši 5 mil. Kč, které současně nesmí převýšit 100 % ze zbytkové části celkových uznatelných výdajů projektu, dále stavby v koridorech páteřních regionálních tras a stavby na cyklotrasách spojujících cyklotrasy na území Prahy s cyklotrasami na území Středočeského kraje dotací v maximální výši 2 mil. Kč, která současně nepřevyšuje 50 % ze zbytkové části celkových uznatelných výdajů projektu.

Nově jsou do programu zařazeny dotace na zřizování chráněných úložišť pro jízdní kola v uzlových bodech integrovaného dopravního systému. Chráněným úložištěm pro jízdní kola se rozumí parkovací místo pro jízdní kola, které je součástí terminálu/přestupního uzlu ve vzdálenosti max. 200 m od vstupu do budovy/na nástupiště, kde je jízdní kolo uloženo v uzavřeném prostoru zabezpečeném elektronickým zámekem a které je vybaveno bezkontaktním platebním terminálem

V území mimo ITI bude poskytnuta dotace na zřizování cykloboxů nebo koláren v uzlech s obratem přes 100 cestujících za 1 pracovní den v maximální výši 1 000 000 Kč, která současně nesmí převýšit 90 % z celkových uznatelných výdajů projektu. [9]

## **2.2.7 Strategie BESIP 2021-2030**

Strategie BESIP 2021-2030 uvádí, že ve městech je nezbytné klást důraz na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté) a přizpůsobovat dopravní prostor jejich potřebám a bezpečnému pohybu. Podle schváleného Akčního plánu na období 2023-2024 na základě usnesení vlády č. 255 ze dne 12. dubna 2023 je prioritní, aby obce s rozšířenou působností zvyšovaly počet zón 30, školních ulic a dalších opatření ke zklidnění dopravy na komunikacích kategorie C dle ČSN 73 6110 s vysokým počtem zranitelných účastníků dopravy.

Zvyšování podílu nemotorové dopravy ve městech vede k omezení počtu motorových vozidel, snižování rychlostí, a tím i k poklesu počtu závažných dopravních nehod. Dle evropské Metodiky pro plány udržitelné mobility je zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy kritickou výzvou pro zajištění změn v dopravním chování. Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky, rozšiřování pěších zón v centrech měst, zklidněných zón v rezidenčních oblastech a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech. Zaručit bezpečnost cyklistů je možné především systematickým budováním infrastruktury, která umožní v co největší míře oddělit cyklo dopravu od motorových vozidel a nabídne cyklistům atraktivní způsob přepravy v městském prostoru. [10]

### **Příčiny dopravních nehod**

Příčiny dopravních nehod je nejčastěji:

- nevhodné uspořádání křižovatek,
- špatný stav nebo sklon vozovky,

- vyjeté koleje,
- neodpovídající dopravní značení,
- nedostatečné či špatné osvětlení přechodu pro chodce,
- nebezpečné překážky, jako jsou sloupky, betonové propustky a další.

Přibližně 30–35 % kritických míst lze reálně v krátkém čase napravit. Často jde o jednoduchá, nízkonákladová opatření – značný podíl tvoří opravy nebo úpravy dopravního značení, nedání přednosti v jízdě pak může zabránit např. úprava rozhledu. [11]

## 2.3 Zásady podpory aktivní mobility

Aktivní mobilita je nezastupitelnou součástí dopravního systému města a spolu s veřejnou dopravou představují hlavní prostředky udržitelné a městotvorné mobility.

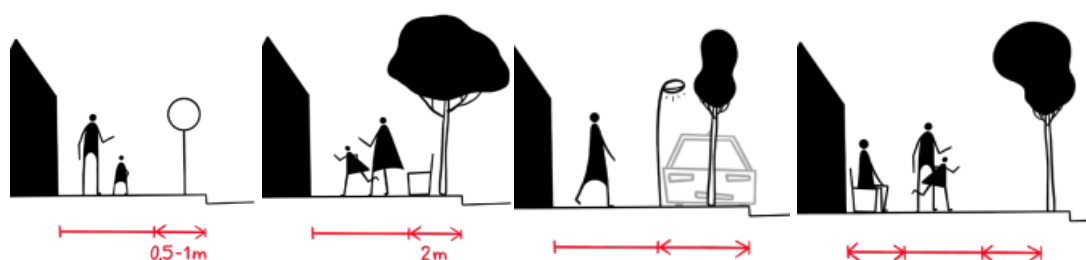
Rozvoj automobilismu a dopravní plánování zatlačilo na nějakou dobu aktivní mobilitu na okraj zájmu v uličním prostoru, přitom ale tam, kde se chodí a jezdí na kole, prosperuje místní ekonomika, rozvíjí se nabídka obchodů a služeb, jsou příjemnější ulice, děti i senioři se pohybují bezpečně a samostatně, místní komunity jsou sociálně soudržnější a obyvatelé šťastnější. Obrat obchodů, služeb, restaurací a kaváren nacházejících se v atraktivním prostředí pro aktivní mobilitu může být až o třetinu vyšší než v ulici, která kvalitní podmínky pro chůzi a dostupnost jízdou na kole nevytváří.

Vytváření kvalitních podmínek pro chůzi, jízdu na kole i další druhy aktivní mobility má zásadní význam, který přímo souvisí s kvalitou života. Je povinností veřejné správy na všech úrovních tyto kvalitní podmínky zajistit.

V rámci přípravy projektů, které mohou spadat pod rámec dotací NRPM je vhodné kontrolovat dodržování zásad pro navrhování a projektování. Vhodným dokumentem mohou být např. Standardy aktivní mobility od IPR Praha. V následujících odstavcích jsou vybrány univerzální doporučení vhodné i pro menší města.

### Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců

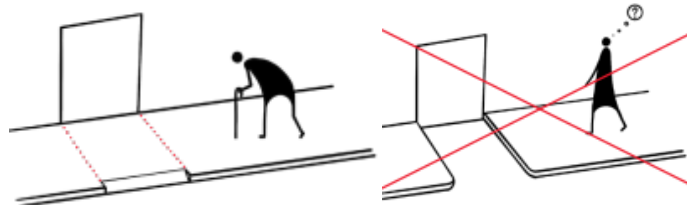
Základem každého chodníku je efektivní šířka, tedy šířka volného prostoru pro průchod chodců. Efektivní šířka chodníku typicky závisí na intenzitách chodců, standardně by však neměla klesnout pod 3 m. Chodník je vhodné rozšířit o pás široký alespoň 2 m pro stromořadí. V prostoru pásu mohou být rovněž umístěny stojany pro jízdní kola, další mobiliář, sloupy veřejného osvětlení apod. Pokud na chodník navazuje souvislý pás pro parkování automobilů, je vhodné jej prostrdídat se stromy. V tomto případě se další prvky mobiliáře umísťují do pásu rozšiřující chodník mezi prostorem efektivní šířky chodníku a pásem parkujících vozidel. [12]



Obrázek 4: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – chodník šířka [12]

V případě ulice s aktivním parterem se nutné počítat s dalším prostorem pro sezení, předzahrádky a jiné aktivity odehrávající se na hraně ulice a domů, který by neměl zasahovat do efektivní šířky chodníku.

V místě napojení objektu na pozemní komunikaci musí zůstat zachována výšková i půdorysná kontinuita chodníku a nadřazenost pěšího pohybu. [12]

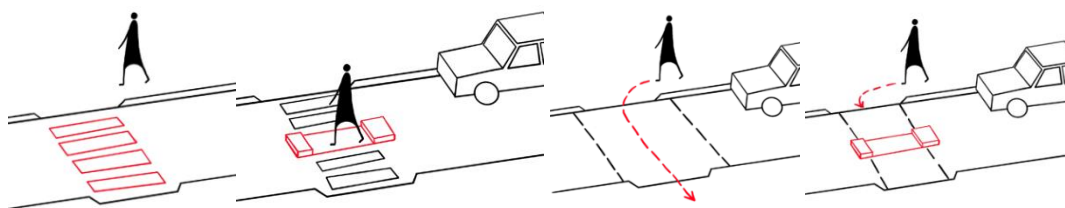


Obrázek 5: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – chodník přerušení [12]

Přechody pro chodce a místa pro přecházení musí vždy logicky navazovat na pěší vazby v území. Pěší vazby musí být na všech ramenech křižovatky, v návaznosti na pěší vazby v území, vstupy do významných budov či zastávky a stanice veřejné dopravy.

Přechod pro chodce zajišťuje přecházení přes vozovku s preferencí pěšího pohybu. Na přechod pro chodce je vhodné vložit dělicí ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdnic pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu. Při doplňování ochranných ostrůvků je třeba zvážit, aby nevzniklo nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce.

Řešení křížení pěší vazby s hlavním dopravním prostorem komunikace formou přechodu pro chodce se realizuje zejména pokud se jedná o: o pěší vazbu v rámci významných ulic či ulic zatížených motorovou dopravou, a to jak v případě příčných vazeb, tak i v případě podélných pěších vazeb přes vedlejší (boční) ulice do těchto ulic ústících o pěší vazbu v rámci prostoru zastávky veřejné dopravy, či navazující nebo směřující na zastávku, stanici či přestupní bod veřejné dopravy o pěší vazbu navazující na vstup do významné budovy či pěší vazbu, která je součástí pěších tras do školských, sportovních či kulturních institucí o pěší vazbu užívanou ve větší míře dětmi nebo osobami se sníženou možností pohybu a orientace o další lokality, která splňují podmínky pro umístění přechodu pro chodce dle platných technických norem. [12]



Obrázek 6: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – přechod a místo pro přecházení [12]

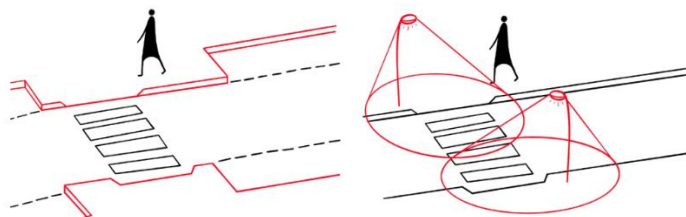
Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přednostně kontinuálním vedením chodníku. V ostatních případech je možné realizovat místa pro přecházení. Místo pro přecházení umožňuje vozovku bezpečně přecházet, avšak bez zákonné přednosti pěšího provozu. Na místo pro přecházení je žádoucí vložit ochranný ostrůvek, který umožní chodci rozfázovat přecházení jízdnic pruhů, zejména při vyšších intenzitách provozu.

Pro realizaci přechodů pro chodce či míst přecházení platí následující zásady:

- stavební provedení přechodů pro chodce či míst pro přecházení má být v rámci ulice či uceleného úseku shodné,



- u dvoupruhových komunikací je preferováno řešení neřízeného přechodu pro chodce s dělicím ochranným ostrůvkem a přisvětlením, u komunikací s nižšími intenzitami je možná varianta bez ostrůvku,
- přechody pro chodce přes vícepruhové komunikace jsou standardně řešeny s využitím světelné signalizace,
- stavební provedení přechodu musí být takové, aby přirozeně zklidňovalo dopravu, délka přechodu byla co nejkratší a zajišťovalo vzájemnou viditelnost chodce a vozidla (řidiče), a to zejména žádoucím vysazením (rozšířením) chodníkových ploch a zamezením zastavení a stání vozidel v rozhledovém trojúhelníku,
- přechody pro chodce i místa pro přecházení mohou být integrovanou součástí zvýšených křižovatkových ploch. [12]

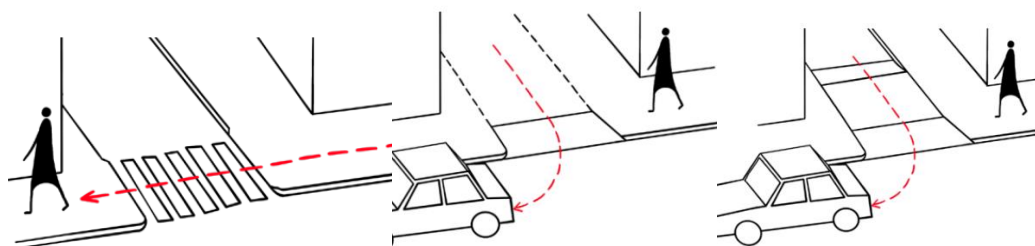


Obrázek 7: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – vysazení chodníkových ploch a osvětlení přechodu [12]

Žádoucí je zachování přímé trasy chůze (bez zacházek / ztracených vzdáleností) přes boční ulice. Oddalování přechodu od přirozené přímé linie je zcela nevhodné. U napojení boční ulice je standardním řešením zvýšení vozovky na úroveň chodníku a zachování směrové i materiálové kontinuity chodníku. Pěší vazby přes vyústění zklidněných ulic na hlavní komunikaci se řeší přechodem pro chodce nebo místem pro přecházení (integrovaným do dlouhého příčného prahu). Toto řešení se zvolí jako v případě napojení běžné ulice (zóny 30), tak v případě napojení sdíleného prostoru či obytné zóny.

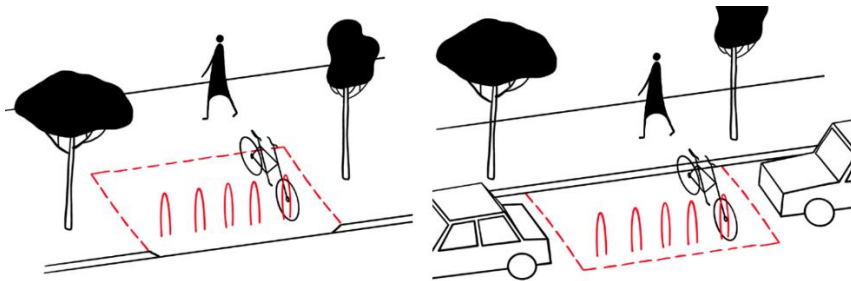
Vysazené chodníkové plochy a fyzické zajištění rozhledového trojúhelníku stavebním provedením přechodu je standardním řešením a mělo by být uplatňováno vždy. Místo by však nemělo vytvářet nebezpečné hrdlo pro cyklisty pohybující se ve vozovce. Do tohoto prostoru lze efektivně umístit parkování jízdních kol, avšak při respektování specifik dané lokality a zachování bezpečného pohybu pěších.

Přechod pro chodce je standardně vybaven přisvětlením prostoru přechodu. Přechody pro chodce lze v kontextu okolních pěších a cyklistických vazeb kombinovat i s přejezdy pro cyklisty. [12]



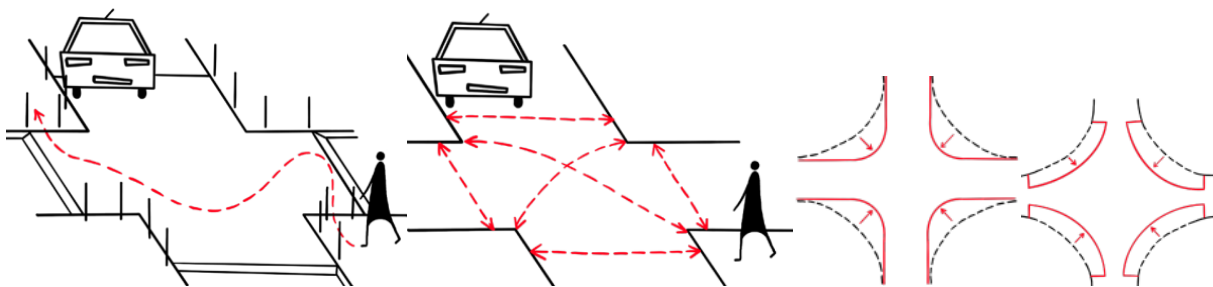
Obrázek 8: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – pěší vazby [12]

Pro parkování jízdních kol v uličním prostoru jsou umísťovány cyklostojany. Množství stojanů by mělo odpovídat potenciální zátěži daného místa cyklistickou dopravou i prostorovým možnostem konkrétního prostranství. Samozřejmostí je umísťování cyklostojanů tak, aby nebyly narušeny požadavky bezbariérovosti, zejména z hlediska vodicích linií pro nevidomé a slabozraké. Cyklostojany je v uličním prostoru vhodné umísťovat v přidruženém prostoru, a to vždy tak, aby byla zachována kontinuita efektivní šířky chodníku. Vhodná umístění jsou například v linii se stromořadím či dalšími prvky mobiliáře či začlenění do vegetačního pásu podél fasády domu. V rámci významných veřejných prostranství je obecně důležité umísťovat cyklostojany tam, kde nevytvářejí prostorovou překážku. Není-li povolena jízda v přidruženém prostoru, musí být stojany v přidruženém prostoru snadno bezbariérově dostupné z vozovky (například přes snížené obruby vjezdů či přechodů pro chodce v těsné blízkosti). Cyklostojany je možné umísťovat i do míst v parkovacím pásu v rámci hlavního dopravního prostoru, a to zejména v ulicích bez stromořadí. [12]



Obrázek 9: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – cyklostojany [12]

V obytných zónách je vhodné zřizovat zóny 30. V těchto zónách je vhodné řešení křižovek formou zvýšených křižovatkových ploch, které umožní pohyb chodců v přímých i diagonálních vazbách, viz obrázek. Standardním řešením pro zajištění pomalejšího průjezdu vozidel je rozšíření chodníkových ploch na nároží. [12]



Obrázek 10: Zásady pro navrhování a projektování řešení pohybu chodců – řešení křižovek [12]

## 2.4 Modrozelená infrastruktura

Řešení modrozelené infrastruktury nejde v rámci rozvoje pěších a cyklistických tras zanedbat. Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu je dokument, který může pomáhat obcím orientovat se ve vhodné implementaci modrozelené infrastruktury. Standard hl. m. Prahy představuje souhrn nezbytných zásad pro kvalitní plánování, výsadbu a péči o stromořadí v městských ulicích s cílem plně rozvinout jejich potenciál, který od nich očekáváme. Kvalitním plánováním je míněna nejen projektová příprava, ale zejména tvorba



systemu stromořadí, jejichž význam přesahuje konkrétní ulici a vytváří funkční systém v rámci jednotlivých čtvrtí, potažmo celého města. Uliční stromořadí se vzájemnou provázaností jsou v době klimatické změny pro město nezbytná a stávají se součástí městské infrastruktury, plní požadované funkce nezávisle, bez dodávky další vyrobené energie. Stromořadí jsou tak důležitým prvkem pro udržení trvalé obyvatelnosti města. [13]

Dalším dokumentem k tomuto tématu jsou **Technické a kvalitativní požadavky a Manuál kvality školkařských výpěstků vysazovaných do uličních stromořadí rozšíření městského standardu uličních stromořadí**, který vznikl jako interní metodika pro výběr, nákup a přebírání výsadbového materiálu z iniciativy Oddělení správy zeleně TSK Praha, které spravuje většinu pražských stromořadí. Manuál je vhodný i pro další správce zeleně a odborné i laické veřejnosti, kteří se rovněž nezdávka potýkají s kolísající kvalitou dodávaného zboží a dosud neměli o co své představy a požadavky opřít. [14]



Obrázek 11: Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu [13]

Institut plánování a rozvoje nabízí na toto téma školení, v rámci rozvoje obcí v této oblasti, je rozhodně žádoucí této nabídky využít. Školení obsahuje obecnou část, kde je představen Standard, dále možné podklady pro argumentaci, proč vlastně řešit stromy a modrozelenou infrastrukturu a poslední část školení se věnuje ukázce praktických projektů stromořadí v Praze. Praxe z těchto projektů zejména poukazuje například na problematické řešení stavebního povolení, nebo požadavky ze stran památkového ústavu.

## 2.5 Řízení stavebních projektů v obci

Výstavba a rekonstrukce dopravních staveb vždy spadá pod působnost speciálních stavebních úřadů, a to podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), který upravuje podmínky pro stavbu pozemních komunikací.

Pro řešení problematiky bezbariérových úprav je pak zcela zásadní rozdělení jednotlivých kompetencí. Zákon o pozemních komunikacích umožňuje, aby některé pravomoci byly dále delegovány na stavební úřady obcí.

Pro výstavbu nejdůležitějších pozemních komunikací (silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. třídy) je speciálním stavebním úřadem kraj, pro ostatní pozemní komunikace (silnice III. třídy, místní komunikace II., III. a IV. třídy a veřejně přístupné účelové komunikace) jsou to obce s rozšířenou působností.

Pokud tedy projektant navrhne jakoukoliv novou výstavbu nebo rekonstrukci, měl by příslušný speciální stavební úřad vždy zkontrolovat všechny náležitosti, které vyplývají z povinnosti dodržet veškeré požadavky na bezbariérové úpravy a nepřipustit chyby v jejich řešení. Významná je samozřejmě i funkce předběžné kontroly, kterou by měl vykonávat samotný investor akce tak, aby do stavebního řízení vůbec nebyly předkládány neúplné nebo chybné projekty.

Pro přípravu staveb pěší a cyklistické infrastruktury je klíčové mít jasný plán a systematický postup. Zde jsou obecné kroky, které by měly být zváženy při plánování a přípravě:

- Analýza potřeb a možností – analýzy poptávky po pěší a cyklistické infrastruktuře v dané oblasti, existující problémy a nedostatky současné infrastruktury, možnosti zlepšení a oblasti prioritního zásahu.
- Stanovení cílů a požadavků – definovat cíle, určit specifické požadavky na pěší a cyklistickou infrastrukturu v souladu s místními normami a potřebami komunity.
- Finanční plánování – odhadnout náklady na výstavbu a údržbu infrastruktury, identifikovat dostupné finanční zdroje, včetně veřejných a soukromých fondů.
- Právní a regulační aspekty – zajistit dodržování všech platných právních a regulačních předpisů, nezbytných povolení a schvalování od místních orgánů.
- Komunikační strategie – vytvořit komunikační strategii pro informování veřejnosti a zainteresovaných stran o plánech na výstavbu, zapojit veřejnost do procesu rozhodování a sbírejte jejich názory a podněty.
- Návrh a projektování – spolupracovat s odborníky na urbanismus, architekturu a dopravu při vytváření návrhů infrastruktury, zohlednit estetické, technické a bezpečnostní aspekty.
- Etapizace a harmonogram – rozdělit projekt na etapy podle priority a dostupných finančních prostředků, vytvořit časový harmonogram pro každou etapu.
- Výběr dodavatelů – výběrové řízení na dodavatele stavebních prací a dalších služeb, zajištění, aby vybraní dodavatelé měli odpovídající zkušenosti a kvalifikaci.
- Realizace a dohled – průběh stavebních prací a dodržování plánu.
- Dokumentace a hodnocení – po dokončení každé etapy provést detailní dokumentaci, zhodnotit dosažené výsledky a získané zkušenosti pro budoucí projekty.

Zjednodušené fáze projektu, který zohledňuje bezbariérovost, jsou následující:

- 1) záměr (studie) – podle potřeby je vypracován záměr na rekonstrukci, či dopravní stavbu, již v této fázi mají být zohledněny potřeby bezbariérovosti;
- 2) projekt – je vypracován projekt, v této fázi musí být dodrženy potřeby bezbariérovosti;
- 3) schválení – projekt je schválen příslušným stavebním úřadem, speciálním stavebním úřadem, dotčenými orgány státní správy;
- 4) realizace prací –po celou dobu je povinnost dozoru kontrolovat podle příslušných právních předpisů;
- 5) kolaudační řízení – proběhne kolaudace, je nutno provést také kontrolu dodržení bezbariérovosti, jak plyne z povinností stanovených speciálním stavebním úřadem;
- 6) užívání – dopravní stavba je převzata do užívání, je vystaveno příslušné povolení k užívání.

### **2.5.1 Zadávání veřejných zakázek**

Při zadávání veřejných zakázek se postupuje podle zákona č. 134/2016 Sb. Zákon o zadávání veřejných zakázek. Tento zákon upravuje:

- pravidla pro zadávání veřejných zakázek, včetně zvláštních postupů předcházejících jejich zadání,
- povinnosti dodavatelů při zadávání veřejných zakázek a při zvláštních postupech předcházejících jejich zadání,
- uveřejňování informací o veřejných zakázkách,
- zvláštní podmínky fakturace za plnění veřejných zakázek,
- zvláštní důvody pro ukončení závazků ze smluv na veřejné zakázky,
- informační systém o veřejných zakázkách,
- systém kvalifikovaných dodavatelů,
- systém certifikovaných dodavatelů,
- dozor nad dodržováním tohoto zákona.

Zadáním veřejné zakázky se rozumí uzavření úplatné smlouvy mezi zadavatelem a dodavatelem, z níž vyplývá povinnost dodavatele poskytnout dodávky, služby nebo stavební práce.

#### **Zásady zadávání veřejných zakázek**

Zadavatel při postupu podle tohoto zákona musí dodržovat zásady transparentnosti a přiměřenosti. Ve vztahu k dodavatelům musí zadavatel dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace

Zadavatel nesmí omezovat účast v zadávacím řízení těm dodavatelům, kteří mají sídlo v členském státě Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederaci (dále jen „členský stát“), nebo jiném státě, který má s Českou republikou nebo s Evropskou unií uzavřenu mezinárodní smlouvu zaručující přístup dodavatelům z těchto států k zadávané veřejné zakázce.

Zadavatel je při postupu podle tohoto zákona, a to při vytváření zadávacích podmínek, hodnocení nabídek a výběru dodavatele, povinen za předpokladu, že to bude vzhledem k povaze a smyslu zakázky vhodné, dodržovat zásady sociálně odpovědného zadávání, environmentálně odpovědného zadávání a inovací ve smyslu tohoto zákona. Svůj postup je zadavatel povinen řádně odůvodnit. [15]

## Druhy zadávacích řízení

Druhy zadávacích řízení jsou:

- zjednodušené podlimitní řízení,
- otevřené řízení,
- užší řízení,
- jednací řízení s uveřejněním,
- jednací řízení bez uveřejnění,
- řízení se soutěžním dialogem,
- řízení o inovačním partnerství,
- koncesní řízení, nebo
- řízení pro zadání veřejné zakázky ve zjednodušeném režimu. [15]

## Předpokládaná hodnota veřejné zakázky

Zadavatel stanoví předpokládanou hodnotu veřejné zakázky. Předpokládanou hodnotou veřejné zakázky je zadavatelem předpokládaná výše úplaty za plnění veřejné zakázky vyjádřená v penězích. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nezahrnuje daň z přidané hodnoty.

Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky se zahrne i předpokládaná výše cen, odměn nebo jiných plateb, které zadavatel poskytne dodavatelům v souvislosti s jejich účastí v zadávacím řízení.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky se stanoví k okamžiku zahájení zadávacího řízení, nebo k okamžiku zadání veřejné zakázky, pokud nebyla zadána v zadávacím řízení. Stanoví se na základě údajů a informací o zakázkách stejného či podobného předmětu plnění; nemá-li zadavatel k dispozici takové údaje nebo informace, vychází z informací získaných průzkumem trhu, předběžnými tržními konzultacemi nebo jiným vhodným způsobem. Nebyla-li veřejná zakázka zadána v zadávacím řízení, použijí se pro stanovení předpokládané hodnoty cena nebo údaje rozhodné pro její určení uvedené ve smlouvě na veřejnou zakázku. [15]

## Režim veřejné zakázky

Režim veřejné zakázky se určí podle její předpokládané hodnoty, pokud nejde o zjednodušený režim. Zadavatel je povinen dodržet režim určený při zahájení zadávacího řízení, a to i v případě, že by byl oprávněn použit jiný režim. [15]

Tabulka 1: Režimy veřejné zakázky

Režim veřejné zakázky na stavební práce	Limity platné od 1. ledna 2022 [16]
Nadlimitní veřejná zakázka	nad 140 448 000 Kč
Podlimitní veřejnou zakázkou	od 6 000 000 do 140 448 000 Kč
Veřejná zakázka malého rozsahu	do 6 000 000 Kč

Transparentnost veřejných zakázek lze v organizaci zadavatele zajistit jasně formulovanými pravidly a procedurami pro zadávací řízení a realizaci všech zakázek, jednotným informačním standardem pro uveřejňování informací o zakázkách v celém jejich cyklu a uživatelsky přívětivým uveřejňovacím systémem na internetu pro prezentaci informací o průběhu celého cyklu veřejné zakázky. [15]

### **Náležitosti záměru, lhůta pro zveřejnění záměru**

Všechny veřejné zakázky s hodnotou alespoň 100 000 Kč by se měly objevit na profilu zadavatele nebo na webu obce. Občanům a potenciálním uchazečům by měly být k dispozici informace o plánovaných, vyhlášených, realizovaných a ukončených veřejných zakázkách, dále informace o výběru dodavatele a o účasti třetích osob na zakázce. Informace o plánovaných veřejných zakázkách mají být zveřejněné bezodkladně po rozhodnutí o veřejném výdaji a měly by obsahovat:

- předpokládaný předmět veřejné zakázky a její rozsah,
- předpokládané datum vyhlášení a realizace VZ. [15]

### **Doporučení**

V případech veřejné zakázky malého rozsahu nemusí zadavatel zadat zakázku v zadávacím řízení podle ZZVZ, je však povinen dodržet zásady transparentnosti, rovného zacházení, zákazu diskriminace a přiměřenosti. Procedura zadání zakázky malého rozsahu tak spočívá výhradně na vůli zadavatele. V souvislosti s předpokládanou hodnotou je důležité upozornit na zákaz účelového rozdělování předmětu veřejných zakázek tak, aby se jednotlivé menší zakázky vešly pod limity uvedené výše. Při posouzení, zda se jedná o jednu či více veřejných zakázek, je třeba přihlídnout zejména k věcným, geografickým a časovým souvislostem.

Informace o vyhlášené veřejné zakázce mají být zveřejněny současně s vyhlášením zakázky a měly by obsahovat výzvy k podání nabídek, oznámení o zakázce, zadávací dokumentaci (pokud je k VZ zpracována), hodnotící kritéria.

Informace o výběru dodavatele mají být zveřejněny bezodkladně po podpisu smlouvy a měly by obsahovat protokol o hodnocení nabídek (postup hodnocení, pořadí nabídek a získané hodnoty nabídek), vybraného dodavatele (název, IČ, cena), smlouvu uzavřenou s dodavatelem.

Informace o realizované zakázce mají být zveřejněny bezodkladně po uzavření smluvních dodatků nebo jiných rozhodnutí o změnách v zakázce a měly by obsahovat smluvní dodatky.

Informace o ukončené zakázce mají být zveřejněny bezodkladně po předání předmětu VZ zadavateli a měly by obsahovat hodnocení dodavatele (resp. informace o dodržení smluvních podmínek), konečnou cenu a datum předání předmětu zakázky.

Informace o účasti třetích osob na zadání nebo realizaci veřejné zakázky (poradenství, dozor atp.) mají být zveřejněny bezodkladně po uzavření smlouvy s těmito osobami a měly by obsahovat název, IČO, cenu a stručný popis předmětu plnění.

Interní pravidla pro zadávání všech veřejných zakázek obce i obchodních společností s majetkovou účastí obce mají být uveřejněna na oficiálních webových stránkách obce.

V zájmu prevence podvodů a nehospodárných výdajů by interní pravidla pro veřejné zakázky měla:

- stanovovat takové soutěžní, smluvní a technické standardy, které zajišťují hospodárnost, účelnost a efektivitu veřejných zakázek,
- být platná pro všechny veřejné zakázky (vyjma drobné nákupy) s administrativní náročností přímo úměrnou hodnotě a významu veřejné zakázky,
- stanovovat nízké prahové hodnoty pro použití otevřených forem soutěže,
- stanovovat jasný systém osobní odpovědnosti v rámci celého cyklu zakázky,
- být použita také u podřízených organizací a ovládaných obchodních společností. [7]

## **2.5.2 Časové návaznosti, harmonogram, etapizace – příprava staveb**

Již ve fázi přípravy projektu je důležité myslet na časové návaznosti, sestavení harmonogramu a řešení případné etapizace. Vytvoření časových návazností a harmonogramů je klíčovým krokem v plánování a přípravě staveb pěší a cyklistické infrastruktury. Zde je několik obecných kroků a principů, které je potřeba uvažovat:

- Etapizace projektu – rozdělit projekt na jednotlivé etapy podle priority, finančních možností a logiky provádění prací. Například vytvoření chodníků nebo cyklostezek v nejméně frekventovaných oblastech. Definovat všechny dílčí úkoly a aktivity, které budou součástí každé etapy projektu. Hierarchicky organizovat úkoly, aby byl vytvořen přehled o struktuře projektu.
- Stanovení časových odhadů – pro každou identifikovanou aktivitu odhadnout dobu trvání na základě předchozích zkušeností, konzultací s odborníky a dodavateli, nebo použít historická data z podobných projektů.
- Vytvoření Ganttova diagramu – vizualizuje časový průběh projektu, identifikuje závislosti mezi jednotlivými úkoly a určuje, které úkoly lze provádět paralelně a které jsou vázány na dokončení jiných.
- Zohlednění kritické cesty – identifikace kritické cesty, což jsou ty úkoly, které mají největší vliv na celkovou dobu trvání projektu. Zaměřit se na optimalizaci časových odhadů a závislostí na této kritické cestě.
- Doplňkové časové rezervy – zahrnout do harmonogramu časové rezervy pro neočekávané události a zpoždění. To může zahrnovat i sezónní omezení, změny v povětrnostních podmínkách nebo administrativní prodlevy.
- Průběžná aktualizace – průběžně aktualizovat harmonogram v průběhu projektu na základě skutečného průběhu prací a odezvy na nečekané události. Zajistit pravidelnou komunikaci mezi všemi zúčastněnými stranami.
- Monitorování a řízení rizik – identifikovat možná rizika, která by mohla ovlivnit časový harmonogram, a vypracovat plán jejich řízení. Pravidelně monitorovat rizika a přijímejte opatření k minimalizaci jejich dopadu.

- Závěrečné hodnocení – po dokončení projektu provést závěrečné hodnocení, pro zhodnocení, jak dobře byl harmonogram dodržen, a získání poznatků pro budoucí projekty. Při vytváření harmonogramu je důležité realisticky zohlednit potenciální nejistoty a rizika, která mohou ovlivnit průběh projektu.

Pro fázi přípravy projektu je možné využít služby cenyzaprojekty.cz, která může pomoci i se sestavením harmonogramu: <https://www.cenyzaprojekty.cz/kalkulace/terminy> pro zpracování projektu.

### **2.5.3 Předběžné investiční náklady – ve fázi přípravy projektu**

V této části jsou vypsány možnosti určení investičních nákladů dopravních staveb pro zpracování záměru projektu ještě před zpracováním projektové dokumentace a položkového rozpočtu. Podle těchto odhadů je možné například určit režim veřejné zakázky před vypsáním zadávacího řízení.

#### **Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury obcí**

Aktualizovaná elektronická verze publikace Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury obcí – Aktualizace 2023 byla zpracována Ústavem územního rozvoje v Brně, za garance Odboru strategií a analýz regionální politiky a politiky bydlení Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Cílem publikace je usnadnění orientace v oblasti financování infrastruktury včetně veřejné zeleně a souvisejícího zabezpečení finančních prostředků pro nové investice. Publikace je určena především orgánům venkovských obcí, starostům, místním zastupitelům či projektantům. Může napomoci při realizaci obecní infrastruktury, tvorbě projektu či jako studijní pomůcka a je užitečným zdrojem dat pro tuto činnost.

Obsah publikace je zaměřen na široké spektrum problémů od zemních prací, nakládání s pitnou i odpadní vodou, přes zásobování elektrickou energií, zásobování plynem, rozvody veřejného osvětlení, obecního rozhlasu a elektronické komunikace, místní komunikace až po veřejnou zeleň. Obsažné a zároveň přehledné zpracování umožňuje možnost rychlé orientace. V publikaci jsou uvedeny jednotkové ceny prací, jež umožňují sestavení rámcového rozpočtu realizované akce a zároveň mohou být orientačním vodítkem při výběrovém řízení na dodavatele prací.

Podkladem pro zpracování rozpočtových cen byly rozpočtové ukazatele a ceny stavebních prací, které poskytly jednak organizace zaměřené na rozpočtování, projektování a realizaci, jednak ceny, které vychází ze zákona o oceňování majetku a ceníků ÚRS CZ, a.s., Praha.

Hodnotové údaje v publikaci Aktualizace 2023 byly zpracovány v cenové úrovni roku 2023 (bez DPH) a je vhodné je považovat za průměrné a orientační. S ohledem na nestabilní ekonomický a finanční vývoj může dojít k výkyvům výroby některých materiálů, nedostatku vstupních surovin či změn na trhu práce. Vedle rostoucích mezd a cen energií na tom má hlavní zásluhu výrazný nárůst cen mnoha stavebních materiálů. Budoucí vývoj cen stavebních materiálů bude do velké míry záviset na kondici světové ekonomiky. Ve srovnání s rokem 2021 jsou ceny vybraných stavebních prací v roce 2023 vyšší o cca 30 %. [17]

V publikaci jsou tabulky, v nichž jsou vyjádřeny jednotkové náklady dle aktuálních rozpočtů na zemní práce a jednotlivé druhy infrastruktury.

Jedná se o:

- zemní práce,
- zásobování vodou,
- odvádění a čištění odpadních vod,
- zásobování elektrickou energií,
- zásobování plynem,
- veřejné osvětlení,
- obecní rozhlas,
- místní komunikace,
- veřejnou zeleň,
- elektronické komunikace.

Podle Průměrných cen dopravní a technické infrastruktury obcí: aktualizace 2023 z ústavu územního rozvoje ministerstvo pro místní rozvoj ČR lze využít tabulky pro odhad cen.

Konkrétně z kapitoly 8 MÍSTNÍ KOMUNIKACE tabulky 8.4 Chodníky dlážděné, 8.6 Cyklistické stezky (místní komunikace D2) a chodníky (místní komunikace D3), 8.13 Obrubníky a krajníky (9 Obrubníky a krajníky – SKP 46.23.11.5), 8.16 Nástupiště a rampy (7 Plochy a úpravy území – SKP 46.21.64.3). Pro další využití je vhodné zohlednit i ceny věřeného osvětlení, veřejné zeleně a samozřejmě i odvádění vod.

Orientační ceny dle ceníků včetně podílu zemních prací, obrubníku a vodícího proužku. Při tvorbě jednotkových cen se postupovalo podle "TECHNICKÝCH PODMÍNEK TP 170" – Navrhování vozovek pozemních komunikací, vydaných MD ČR s účinností od 1. prosince 2004.

Tabulka 2: Odhad cen: Místní komunikace – Chodníky dlážděné [17]

P. č.	Typ chodníku	Skladba (odspodu)	Staré značení	Nové značení	Tloušťka	Tloušťka celkem	Cena Kč/m <sup>2</sup>
1	D2-D-1-CH-PII a PIII	šterkodrť	ŠD	ŠD <sub>B</sub>	15 cm	24 cm	1 493
		lože	L 30	L 30	3 cm		
		dlažba zámková	DL 60	DL 60	6 cm		
2	D2-D-2-CH-PIII	mechanicky zpevněná zemina	MZ	MZ	20 cm	29 cm	1 280
		lože	L 30	L 30	3 cm		
		dlažba zámková	DL 60	DL 60	6 cm		

Podklad RTS, a.s.

Tabulka 3: Odhad cen: Místní komunikace – Nástupiště a rampy [16]

Číslo položky	Objekt	Konstrukční charakteristika								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
7.3	nástupiště a rampy	-	-	13 458	10 902	11 620	7 894	8 548	-	-

Podklad vyhláška č. 441/2013 Sb.

Cena v Kč za 1 m<sup>2</sup> plochy upravené, zastavěné.

Konstrukční charakteristika (materiálová konstrukce krytu):

- |                       |                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|
| 1. vegetační          | 6. z kameniva – prolévaného živící   |
| 2. z kameniva         | 7. z kameniva – obalovaného živící   |
| 3. dlážděný           | 8. z jiných materiálů – např. antuka |
| 4. monolitický        | 9. bez krytu                         |
| 5. montovaný betonový |                                      |



Tabulka 4: Odhad cen: Místní komunikace – Cyklistické stezky (D2) a chodníky (D3) [17]

Č.	Typ komunikace	Funkční třída komunikace	
		D2 – cyklistická stezka	D3 – chodník
		Tloušťka v cm	Tloušťka v cm
1	betonová dlažba 30/30 cm	–	4
	lože – písek 0–4 mm	–	3
	šterkodrt'	–	15
<b>Cena v Kč za m<sup>2</sup></b>		–	<b>1 260</b>
2	zámková dlažba přírodní	–	6
	lože – písek 0–4 mm	–	4
	šterkodrt'	–	15
<b>Cena v Kč za m<sup>2</sup></b>		–	<b>1 555</b>
3	zámková dlažba přírodní	8	–
	lože – kamenná drť	5	–
	beton	5	–
	podkladní beton	15	–
<b>Cena v Kč za m<sup>2</sup></b>		<b>1 848</b>	–
4	dlažební kostka kamenná drobná	12	10
	lože – písek 0–4 mm	5	5
	beton	12	12
	šterkodrt'	15	15
<b>Cena v Kč za m<sup>2</sup></b>		<b>3 550</b>	<b>3 485</b>

Podklad RTS, a.s.

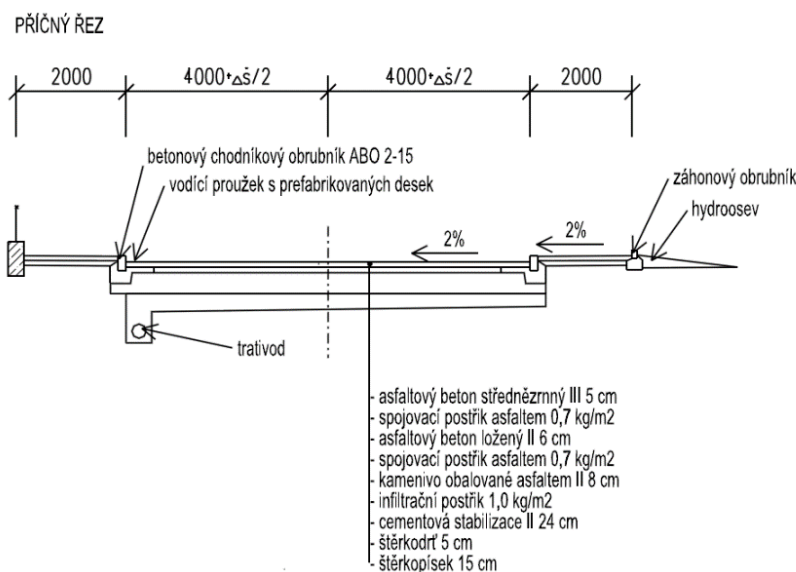
Zhutnění pláně musí vyhovět na únosnost 45 MPa, jinak je nutná výměna podloží.  
V ceně jsou zakalkulovány i zemní práce a podíl obrubníků.

Tabulka 5: Odhad cen: Místní komunikace – Obrubníky a krajníky [16]

Číslo položky	Popis	Jednotka	Kč	Předpokládaná životnost
9.1	obrubníky z dlažebních kostek velkých 160 mm do betonového lože	bm	541	40–60
9.2	dtto z drobných 120 mm do betonového lože	bm	205	40–60
9.3	z dlažebních kostek velkých 160 mm do lože z kameniva	bm	438	40–60
9.4	kamenný ležatý 15 x 25, betonové lože	bm	1 461	40–60
9.5	monolitický do průřezu 0,01 m <sup>2</sup>	bm	468	40–60
9.6	dtto do 0,015 m <sup>2</sup>	bm	701	40–60
9.7	dtto do 0,05 m <sup>2</sup>	bm	1 023	40–60
9.8	betonový ABO 4–5, 8, š. 4–5 cm, do betonového lože	bm	234	40–60
9.9	krajník silniční z lomového kamene, lože kamenivo	bm	292	40–60
9.10	obrubník chodníkový kamenný 20 x 25, stojatý, lože z betonu	bm	1 666	40–60
9.11	dtto, ležatý 30 x 20	bm	1 958	40–60
9.12	obrubníky betonové – montované do průřezu 0,015 m <sup>2</sup> , lože z betonu	bm	774	40–60
9.13	obrubníky betonové – montované do průřezu 0,05 m <sup>2</sup> , lože z betonu	bm	1 081	40–60

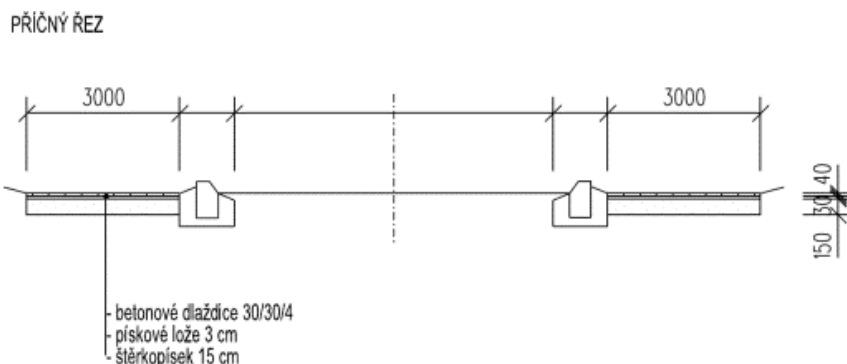
Podklad vyhláška č. 441/2013 Sb.

Podle těchto podkladů lze například určit rozpočtové náklady stavební části objektu komunikace místní sběrná šířky 8 m dvoupruhová s oboustranným chodníkem v cenové úrovni roku 2023 celkem 2 660 Kč/m<sup>2</sup>, viz Obrázek 12.



Obrázek 12: Příčný řez – dvoupruhová s oboustranným chodníkem pěší [17]

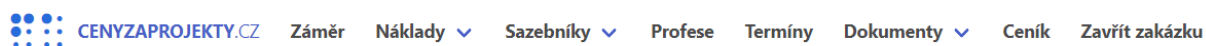
Nebo komunikace pro pěší šířky 3 m po obou stranách místní komunikace v cenové úrovni roku 2023 celkem 927 Kč/m<sup>2</sup>, viz Obrázek 13.



Obrázek 13: Příčný řez – komunikace pro pěší [17]

## Určení předpokládaných nákladů stavby a za projekty – cenyza Projekty.cz

V rámci služby je možné jednoduše vypočítat předpokládané náklady pozemních a dopravních staveb, z nich stanovit honorář architektonické anebo projektové kanceláře, provést rozvalu, jak bude honorář rozdělen mezi subdodavatele profesních částí a udělat rámcový harmonogram projektových prací včetně inženýrské činnosti. Lze tak na jednom místě získat relevantní podklad pro sestavení smlouvy o dílo na architektonické, projektové a inženýrské služby.



Obrázek 14: Ukázka z webové služby cenyza Projekty.cz

Náklady staveb jsou kalkulovány na základě průměrných jednotkových cen s využitím databází RTS a SFDI. Výpočet honoráře architektonické kanceláře je prováděn na obdobném principu jako u kalkulaček ČKA, ČKAIT (PROFESIS) a UNIKA, ale disponuje větší kompaktností a flexibilitou. Aplikace byla navržena tak, aby odborník nebyl zatěžován složitým uživatelským prostředím a zároveň, aby i laik postupně dohledal všechny potřebné informace.

Honorář je kalkulován na základě předpokládané pracnosti jednotlivých výkonových fází a průměrné hodinové sazby architektonické a projektové kanceláře. Výchozí hodinová sazba je při své spodní hranici omezena, aby nedocházelo k tvorbě nabídek s tzv. mimořádně nízkou nabídkovou cenou, která může v některých případech vést až k vyloučení nabídky ze zadávacího řízení. Současně platí, že stanovení správné hodnoty zakázky při vypisování veřejné zakázky je jedním z podstatných nástrojů získání správné nabídky.

V aplikaci [www.cenyzaprojekty.cz](http://www.cenyzaprojekty.cz) je možné provádět návrh cen za zpracování energetických auditů, za zpracování projektové dokumentace interiéru, za zaměření a vyhotovení dokumentace skutečného stavu staveb, za rozpočtářské práce a návrh cen na základě individuální kalkulace vedlejších nákladů. K dispozici jsou i odkazy na doporučené standardy fází služeb, které společně zpracovaly Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a Česká komora architektů.

## 2.5.4 FIDIC

Pro řízení projektů ohledně stavebních úprav pěších a cyklistických tras je vhodné použití smluvních standardů FIDIC, které jsou mezinárodně uznávaným a osvědčeným smluvním standardem prověřeným dlouhodobým používáním v celosvětové praxi. Smluvní podmínky FIDIC jsou dnes již standardním smluvním vzorem u investorů v ČR, v resortu dopravy (používán u staveb Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správy železnic, Ředitelství vodních cest, jednotlivých povodí apod.), ale i univerzit, ministerstev, úřadů nebo měst (Např. NKÚ, investoři v Praze jako TSK, Statutární město Brno, Vysoké učení technické v Brně, Univerzita Karlova, Ministerstvo spravedlnosti, Univerzita Hradec Králové, SUSPK, Jihočeský kraj a mnozí další). [18]

Díky poměrně významnému rozšíření v ČR je znalost podmínek FIDIC mezi středními a většími firmami v ČR vysoká, díky tomu zhotovitelé předem vědí, jak bude zakázka probíhat, což významně snižuje transakční náklady, roste důvěra v objednatele a jeho projekt – to vše přitahuje ten správný okruh zhotovitelů, které projekt vyžaduje. Smluvní podmínky upravují všechny klíčové instituty a mechanismy, jako jsou odpovědnost za jednotlivá rizika, způsob tvorby ceny díla, odpovědnost za určování a pokyny smluvních stran, řízení změn (variací), řízení dodatečných smluvních nároků (claimů), otázky řízení času, řízení a kontroly jakosti, spolupráce, prevence, řešení sporů aj. Na standardy FIDIC jsou navázány metodiky Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Standardy FIDIC podporují dotační a financující instituce při jejich financování (CRR, Světová banka, Evropská unie, EIB atd.). [18]

Mezi výhody použití standardů FIDIC patří využití standardizovaných a v Česku zavedených principů zadávání a řízení zakázek, vzory FIDIC jsou metodicky podpořeny metodikami státu (SFDI, ČAS, MMR, Min. vnitra) a obsahují zavedené mechanismy zajišťující pružné řešení změn – čímž se zásadně redukuje riziko porušení zákona o veřejných zakázkách.

Dále při použití FIDIC odpadají otázky změn smlouvy a nutnosti uzavírání dodatků – změny v průběhu realizace projektu nejsou změnami smlouvy, ale změnami v souladu se smlouvou; není tak nutné uzavírat dodatky ke smlouvě. Realizované změny nejsou zpravidla změnami ve smyslu zákona o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ) – odpadá tak riziko porušení

ZZVZ ve většině případů. Změnami nejsou dotčeny finanční limity podstatné změny dle ZZVZ. Objednatel může iniciovat variaci služeb vydáním oznámení variace, ta nesmí způsobit podstatnou změnu v rozsahu a povaze služeb. Variace se propisuje do změny harmonogramu a náklady služeb. Konzultant musí každou variaci provést a je jí vázán.

Níže jsou představeny jednotlivé knihy FIDIC, nejpodstatnější pro fázi přípravy projektu je poslední zmíněná – WHITE BOOK.

### **RED BOOK**

Jsou smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem.

Obsahuje:

- obecné podmínky,
- pomůcku pro přípravu zvláštních podmínek,
- vzory dopisu nabídky, smlouvy o dílo a dohody o rozhodování sporů. [18]

### **YELLOW BOOK**

Jsou smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro – a strojně-technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem

Obsahuje:

- obecné podmínky,
- pomůcku pro přípravu zvláštních podmínek,
- vzory dopisu nabídky, smlouvy o dílo a dohody o rozhodování sporů.

Žlutý FIDIC (design-build) odstraňuje administrativu spojenou s měřením a dává větší jistotu (díky paušální ceně) dodržení nabídkové ceny; nevýhodou může být vyšší cena, a to z důvodu přenesení rizik s přípravou investiční akce (projektová a inženýrská činnost) na dodavatele. [18]

### **GREEN BOOK**

Jsou smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu

Obsahuje:

- smlouvu o dílo,
- obecné podmínky,
- pravidla adjudikace,
- pomůcku pro přípravu. [18]

### **WHITE BOOK 2017**

Je vzorová smlouva o poskytnutí služeb mezi objednatelem a konzultantem.

Obsahuje:

- smlouvu,
- obecné podmínky,
- zvláštní podmínky,

- přílohy 1, 2, 3 a 4.

Příloha 1 se týká rozsahu služeb, příloha 2 personál, vybavení, zařízení a služby třetích osob poskytované objednatelem, příloha 3 odměna a platba a příloha 4 harmonogram. [18]

### **2.5.5 BIM**

Vládou schválená Koncepce zavádění metody BIM předpokládá, že od roku 2024 budou veřejní zadavatelé muset začít využívat metody BIM pro všechny veřejné stavební zakázky s hodnotou nad 150 mil. Kč. [19]

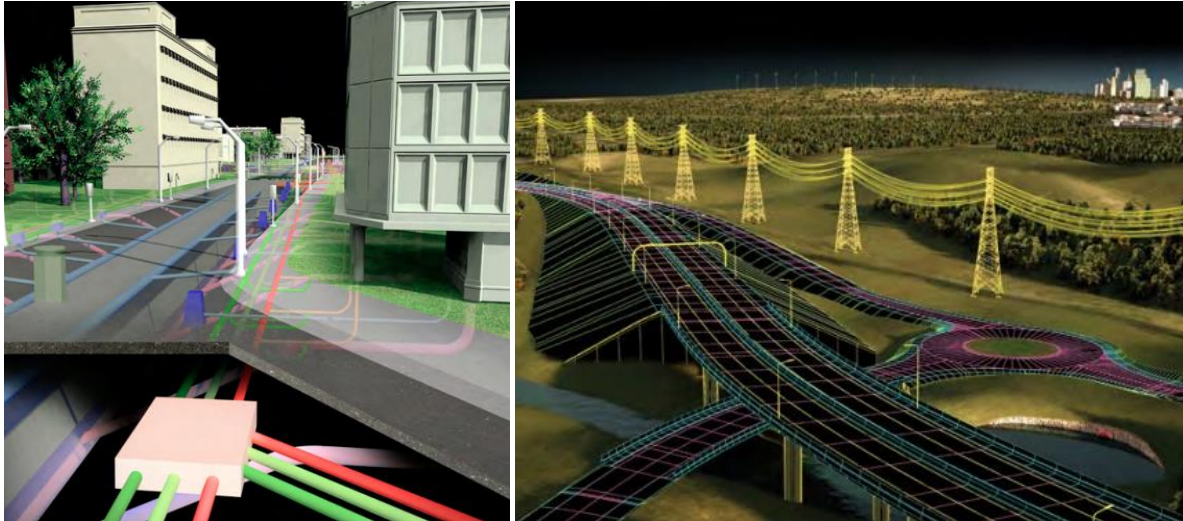
Zkratka BIM znamená Informační model (nebo management) budovy (stavby). Je to inteligentní proces pro tvorbu a správu projektů založený na modelu. Usnadňuje výměnu informací v rámci procesu návrhu projektu, výstavby a používání stavby. Umožňuje tvořit a spravovat projekty pozemních a inženýrských staveb infrastruktury – rychleji, ekonomičtěji a s nižším dopadem na životní prostředí. Moderní softwarové nástroje pomáhají naplňovat procesy a metodiku BIM. BIM softwary nabízí široké portfolio řešení pro návrh, vizualizace, simulace a spolupráci vycházející z obsahově bohatých informací inteligentního modelu. Umožňuje tak lepší, informovanější rozhodování a překonávají některé překážky v procesech stavebnictví. [20]

V řadě zemí jsou požadavky na použití BIM již součástí národních oborových norem pro projektování staveb. Např. ve Velké Británii platí povinný BIM pro všechny nadlimitní státní projekty od roku 2015. Další státy s povinným BIM obsahem projektů jsou např. Dánsko (vládní projekty nad 5 mil DKK), Španělsko (od r. 2018), Nizozemsko (PPP projekty), Norsko, Singapur, Finsko a některé státy USA.

Díky využití jednotného BIM lze snadno sdílet data mezi jednotlivými projekčními nástroji a přistupovat na kompletní data po celou dobu životního cyklu stavby. I v samotné fázi projektování přináší BIM podstatné výhody ve snazší týmové spolupráci a řízení projektu – výhody důležité zejména pro střední a větší projekty. U všech typů projektů však BIM poskytuje bohatší a hodnotnější výstupní materiály – nejen pouhou výkresovou dokumentaci. BIM je rovněž fakticky nutným předpokladem pro efektivní využití konceptu. [20]

Mezi hlavní výhody BIM patří:

- zvýšení produktivity práce
- úspora času
- eliminace chyb
- kontrola nad celým projektem
- vyšší konkurenceschopnost
- vyšší ziskovost projektů. [20]



Obrázek 15: Přínosy BIM pro infrastrukturu [21]

S vhodnými BIM nástroji pro infrastrukturu mohou projektanti pozemních staveb předvídatelněji hodnotit chování projektu a rozhodovat se na základě analýzy a simulace, které jsou integrovány v procesu navrhování, provádí interaktivní analýzy sklonu, odhalují konstrukční problémy ještě před zahájením výstavby se simulací možných scénářů a logistiky staveniště. Rychleji a přesněji umožní připravení vytyčení a modely navrhovaných dopravních systémů v rámci existujících podmínek. Umožňují řešit problémy ještě před zahájením prací díky sdružování a vizualizaci informací od více projekčních týmů. Je to nástroj k lepší komunikaci informací o projektu se zúčastněnými stranami a klienty prostřednictvím fotorealistických vizualizací a animací návrhu. [21]

### Zavádění BIM

Zavedení BIM technologií ve firmách, nebo pro potřeby obce, neznamená pouze pořízení BIM software jako nástroje. Proces BIM mění i řadu zavedených postupů tvorby a výměny projekčních dat, týmové komunikace a realizace stavby. V nejvyšším možném stupni integrace by mělo docházet ke sdílení jednotných dat napříč celým životním cyklem budovy od raných fází návrhu, přes realizaci a provoz až po případnou demolici stavby. Aby mohl být naplno vytěžen potenciál, který BIM přináší, je třeba klást důraz na správnou implementaci nových pracovních postupů, standardů, metodik a softwarových systémů.

Implementace standardně probíhá na pilotním projektu, jemuž předchází důkladná analýza dosavadních procesů a vytyčení cílů nasazení BIM. Je třeba určit, které ze stávajících procesů mohou být s použitím BIM nástrojů efektivně nahrazeny novými a jakým způsobem nasazení nové technologie ovlivní rozdělení rolí jednotlivých účastníků projektu. Dalším krokem jsou úvodní školení zaměstnanců a vytvoření firemních standardů a šablon, jejichž kvalita a může velkou měrou ovlivnit efektivitu práce při zpracování projektu. Následné vzdělávání probíhá již na konkrétním projektu a je zaměřeno na řešení reálných problémů, se kterými se projektanti při práci setkají. Paralelně probíhají pokročilá školení pro BIM manažery/koordinátory, kteří budou mít v budoucnu pokračující implementaci na starosti. [20]

## 2.5.6 CDE

CDE je jednotné datové prostředí (Common Data Environment), je to smluvený zdroj platných informací, kde způsob ukládání i využívání informací je jednoznačně stanoven, zároveň se uchovává historie jednotlivých aktivit. Společné datové prostředí (CDE) se skládá z řešení CDE a pracovních postupů CDE. Pracovní postup CDE organizuje tok a správu informací v průběhu celého životního cyklu daného projektu. Řešení CDE je serverová nebo cloudová technologie se správou databází, úložiště, přenosovými sadami dat, sledováním vad a dalšími souvisejícími funkcemi pro práci s BIM daty, které podporují pracovní tok CDE.

CDE tak zpravidla obsahuje všechny potřebné informace a dokumenty, které jsou vytvářeny a sdíleny nejen během procesu navrhování a výstavby, ale také během následujících etap životního cyklu stavby.

Na rozdíl od systémů DMS není CDE pouhým úložištěm souborů, ale umožňuje přímo pracovat s BIM daty projektu v podobě modelů, zajišťuje sdílení dat a správu BIM procesů jejich výměny. [20]

## 2.5.7 QMS pro projektové práce

QMS je systém řízení kvality (Quality Management System). Metodika se používá u projektů s i bez využití BIM. Ani použití CDE není nutnou podmínkou pro splnění požadavků metodiky. Cílem metodiky je definovat požadavky na QMS pro projektové práce ve stavebním a souvisejícím projektování a pro poskytování souvisejících služeb. Aplikací metodiky má být dosaženo řádné, systematické a doložitelné řízení kvality projektových prací a souvisejících služeb v jejich základních aspektech. Jsou-li služby poskytovány s využitím BIM, není nutné v některých dokumentech uvádět informace obsažené v Plánu realizace BIM (BEP).

Metodika QMS pro projektové práce obsahuje například požadavky na:

- plán práce na projektu (zpráva, ve které konzultant stručně popíše, jakým způsobem bude v případě konkrétního předmětného projektu jeho QMS naplňovat požadavky),
- informační soubor projektu (obsahuje základní informace, skladbu projektové dokumentace, objektovou skladbu stavby, kontakty na odpovědné členy personálu),
- vstupní poradu (projednána zejména následující témata cíle, záměry, potřeby a omezení objednatele a třetích stran ve vztahu k projektu; podklady, informace, rozhodnutí a jiné vstupy, které konzultant potřebuje od objednatele a od třetích stran),
- vstupní zpráva (u projektů nestandardních, složitých nebo významných, popis toho, jak konzultant chápe cíle, záměry, potřeby a omezení objednatele a třetích stran ve vztahu k projektu),
- pravidelné porady s objednatelem,

- princip postupného předávání a připomínkování (koncept projektové dokumentace; rozpracovaná projektová dokumentace; koncept projektové dokumentace k finálním připomínkám; čistopis projektové dokumentace),
- požadavky na harmonogram a zprávy o postupu prací,
- úložiště, systém označování souborů, systém označování a popisování revizí,
- CAD Manuál,
- požadavky digitalizace projektu s využitím BIM,
- přezkoumání podkladů,
- koordinační kontrolu a koordinaci na rozhraní staveb.

## 2.6 Zajištění financování projektů

V této kapitole jsou představeny možnosti financování pěší a cyklistické infrastruktury. Jsou vypsány procesy, kterým se přidělují jednotlivé dotace, včetně potřebných podkladů pro podávání žádostí. Na závěr jsou vypsány chyby, které se objevují v projektových dokumentacích a znemožňují tak přidělení finanční podpory.

### 2.6.1 Národní rozvojový program mobility pro všechny (NRPM)

V této části je představen Národní rozvojový program mobility pro všechny, jako dokument, který je důležitý pro realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích.

Pro záměry, které zvyšují celkovou bezbariérovost města a propojují bezbariérovými trasami strategické cíle, je možné využít financování Národním rozvojovým programem mobility pro všechny.

Vznik Národního rozvojového programu mobility pro všechny (NRPM) má počátek v roce 2002, kdy byl vyhlášen Program zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám se sníženou schopností pohybu a orientace Vládním výborem pro osoby se zdravotním postižením (VVOZP). Finanční krytí je podle usnesení vlády zajištěno v rámci Vládního plánu financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny, který vstoupil v platnost v roce 2005 s realizací do roku 2015. V roce 2014 byl přijat nový vládní plán, který zajišťuje financování na roky 2016 až 2025. [22]

Vládní výbor pro osoby se zdravotním postižením je stálým koordinačním, iniciativním a poradním orgánem vlády České republiky pro problematiku podpory osob se zdravotním postižením. Sekretariát VVOZP administruje Národní rozvojový program mobility pro všechny.

Cílem NRPM je podpořit realizaci komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích. Základem je odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucí a odstraňování bariér v dopravě. Potřeba investic do řešení svobodného pohybu obyvatelstva je založena na statistikách, podle kterých je počet obyvatel, kteří mají sníženou schopnost pohybu či orientace, a to jak krátkodobě či dlouhodobě, je odhadován na třetinu populace České republiky. Zahrnuje osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Proto Program mobility



podporuje zpřístupňování dopravy a odstraňování bariér v budovách veřejných institucí a služeb. Prostředky Programu mobility jsou uvolňovány převážně na realizaci ucelených bezbariérových tras. [23]

Opatření pro odstraňování bariér se dělí na následující kategorie:

- 1) pro odstraňování bariér při vstupu do budov a uvnitř budov,
- 2) zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby,
- 3) zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy.

### **Opatření pro odstraňování bariér při vstupu do budov a uvnitř budov**

Podpora je určena na tyto kategorie budov:

- budovy veřejných institucí, jako jsou ústřední orgány státní správy, pracoviště Úřadu práce ČR, pracoviště České správy sociálního zabezpečení, finanční a celní úřady, soudy, státní zastupitelství, služebny Policie ČR, budovy radnic (obecní a městské úřady) a krajské úřady,
- budovy vzdělávacích, sportovních a kulturních zařízení,
- budovy zařízení poskytující zdravotní a sociální služby a domy zvláštního určení,
- budovy pošt.

Úprava vstupu do budov je například odstranění výškových rozdílů u vchodu a úprava dveří. Úprava uvnitř budovy je zajištění vertikálního a horizontálního pohybu po budově, bezbariérové úpravy hygienických zařízení a osazení orientačních a informačních panelů.

Důležitým měřítkem při posuzování záměrů je komplexnost navrhované trasy (celkové propojení budov a bezbariérové dopravy). Prostředky uvolňované v rámci tohoto opatření jsou určeny pouze na úpravy budov, nacházejících se na bezbariérové trase. Výjimkou jsou budovy škol a školských zařízení, kde lze v odůvodněných případech uvolnit prostředky na úpravy objektu i bez návaznosti na bezbariérovou trasu. [23]

### **Specifické cíle:**

- Zajištění bezbariérového užívání budov veřejných institucí ležících na bezbariérových trasách.
- Zvýšení dostupnosti služeb pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Zapojení občanů do systému vzdělání, pracovního procesu a volnočasových aktivit.
- Zvýšení mobility občanů.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejné dění. [23]

### **Financování:**

Spolufinancování bude zajištěno z rozpočtů jednotlivých institucí dle Vládního plánu. V případě povinné výše podílové spoluúčasti žadatele je tato výše stanovena příslušnými rezorty v dokumentaci programu, v rámci kterého jsou příspěvky nebo dotace ze státního rozpočtu poskytovány. Příjemci finanční podpory jsou obce, města, kraje, organizace zřizované obcemi, městy a kraji. [23]

## **Zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby**

Kategorie budov zajišťujících dopravní služby jsou budovy železničních stanic, autobusových nádraží určených pro veřejnost a budovy, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou. [23]

### **Specifické cíle:**

- Zkvalitnění bezbariérového propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti. [23]

### **Financování:**

Financování je podílové a příslušnými zdroji jsou rozpočet vlastníka infrastruktury (provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby, a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a dle schvalovaných „Pravidel“) nebo MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

Příjemci finanční podpory: vlastníci (provozovatelé) budov železničních stanic a autobusových nádraží určených pro veřejnost, v nichž jsou poskytovány služby související s přepravou. [23]

## **Zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy**

Budování bezbariérových tras včetně odpovídajících dopravních prostředků. V rámci záměrů bezbariérových tras je třeba klást důraz na propojení jednotlivých objektů bezbariérovou dopravou.

Podpora je určena k:

- zpřístupňování pěších tras a jejich napojení na dopravní systémy,
- odstraňování bariér stavebního charakteru ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě – zejména odstraňování bariér na zastávkách a nástupištích,
- vybavení dopravních prostředků vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy informačními a signalizačními zařízeními pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace,
- systémová opatření ve veřejné dopravě, zejména instalace veřejných informačních a odbavovacích systémů přístupných pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zpracovaný koncept sítě bezbariérové dopravy, včetně informačních a signalizačních zařízení pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace, je důležitým měřítkem při posuzování záměrů. [23]

### Specifické cíle:

- Bezbariérové propojení jednotlivých úřadů a institucí ve městě/obci, odpovídající současným a budoucím potřebám.
- Zvýšení územní mobility obyvatelstva, zejména mobility pracovních sil.
- Zvýšení zájmu obyvatel o veřejnou dopravu prostřednictvím zlepšování její kvality.
- Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti. [23]

### Financování:

Financování úprav je podílové a příslušnými zdroji jsou vlastní finanční zdroje dopravce, resp. vlastníka infrastruktury (zřizovatele, provozovatele), SFDI (v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., a dle schvalovaných „Pravidel“), MD (dle pravidel vydávaných pro příslušné rozpočtové období) a další (rozpočet kraje, obcí a měst).

V případě povinné výše podílové spoluúčasti žadatele je tato výše stanovena příslušnými rezorty v dokumentaci programu, v rámci kterého jsou příspěvky nebo dotace ze státního rozpočtu poskytovány. Příjemci finanční podpory jsou dopravci provozující veřejnou dopravu nebo vlastníci infrastruktury související s veřejnou dopravou. [23]

### Financování programu mobility

Financování programu mobility je zajištěno Vládním plánem financování NRPM na období 2016–2025, který byl přijat usnesením vlády ze dne 14. července 2014 č. 568.

Financování je zajištěno ministerstvy, která zahrnou v rámci svých limitů ve svých rozpočtech v letech 2016–2025 a střednědobých výhledech příslušných rozpočtových kapitol finanční prostředky na zajištění úkolů Vládního plánu (odstraňování bariér):

Tabulka 6: Financování programu mobility [23]

Ministerstvo	Finanční prostředky (na rok)	Odstraňování bariér v objektech
Ministerstvo pro místní rozvoj	10 mil. Kč	obecní a městské úřady, domy zvláštního určení
Ministerstvo práce a sociálních věcí	10 mil. Kč	Úřad práce ČR, jeho krajské pobočky a kontaktní pracoviště, Česká správa sociálního zabezpečení, Okresní správy sociálního zabezpečení, územní pracoviště Pražské správy sociálního zabezpečení a Městské správy sociálního zabezpečení Brno, zařízení sociálních služeb
Ministerstvo financí	10 mil. Kč	finanční a celní úřady
Ministerstvo dopravy	10 mil. Kč	zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby, zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy
Ministerstvo kultury	10 mil. Kč	muzea, knihovny, divadla, kina nebo obdobná zařízení

Ministerstvo vnitra	10 mil. Kč	služebny policie ČR
Ministerstvo spravedlnosti	10 mil. Kč	soudy a státní zastupitelství
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	10 mil. Kč	školy, školská zařízení a sportovní zařízení
Ministerstvo zdravotnictví	10 mil. Kč	zařízení zdravotních služeb

Státní fond dopravní infrastruktury a Česká pošta s. p. zahrnou v rámci svých rozpočtů v letech 2016–2025 finanční prostředky na zajištění úkolů Vládního plánu:

Tabulka 7: Financování programu mobility [23]

Organizace	Finanční prostředky	Účel
Státní fond dopravní infrastruktury	100 mil. Kč	příspěvky pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace
České pošty s. p.,	10 mil. Kč	

### Žádost o schválení záměru bezbariérové trasy

Záměry musí být předloženy v řádném termínu. Výzvy a termíny pro předkládání záměrů bezbariérových tras zpracovaných na základě Programu mobility vyhláší Řídící výbor. Tyto výzvy a termíny jsou uveřejněny na internetových stránkách vyhlášovatelů. Záměry bezbariérových tras lze předat osobně v sídle Úřadu vlády České republiky nebo zaslat doporučeně na adresu řídicího výboru Programu mobility. [23]

Záměr bezbariérové trasy musí být zpracován v tištěné i elektronické podobě a musí obsahovat následující údaje a náležitosti:

#### 1. formulář pro předkládání záměrů v rámci Programu mobility:

- a) identifikaci předkladatele,
- b) celkovou výši rozpočtovaných nákladů na realizaci záměru a celkovou výši požadované dotace, včetně výše příspěvku požadovaného pro příslušný kalendářní rok z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy,
- c) harmonogram realizace bezbariérové trasy (harmonogram může být plánován nejvýše na 3 roky bezprostředně následující po roce, v němž byl záměr předložen ke schválení),
- d) stručnou charakteristiku řešeného území a demografické údaje vztahující se k předloženému záměru,
- e) přehled současného stavu v oblasti odstraňování bariér ve městě/obci (trasy a budovy již zpřístupněné – bezbariérové, nepřístupné – bariérové a trasy a budovy navržené k řešení v záměru), včetně zhodnocení stávajícího stavu bezbariérovosti veřejné dopravy (pokud je v obci),
- f) popis plánované bezbariérové trasy, odůvodnění vedení trasy a lokalizace záměru (graficky zpracovaná mapa/y obce s vyznačením navržené bezbariérové trasy včetně úseků a budov již zpřístupněných a úseků a budov určených ke zpřístupnění),

g) popis jednotlivých dílčích projektů předkládaného záměru s ohledem na financování z rozpočtů jednotlivých institucí zajišťujících finanční vstupy (stávající stav, návrh řešení, orientační přehled nákladů na jednotlivé položky úprav),

h) výsledky, kterých má být realizací záměru dosaženo;

**2.** u projektů s plánovanou realizací v následujícím roce po předložení **záměru projektovou dokumentaci, rozpočet pro jednotlivé projekty i úpravy**, u ostatních projektů je potřeba předložit studii, případně vzorový návrh, u zdvihacích zařízení technickou specifikaci a rozklíčování orientačních nákladů na dílčí úpravy;

**3. vyjádření kompetentního orgánu veřejné správy**, např. dopravního či sociálního odboru krajského/městského úřadu, o veřejné prospěšnosti plánované bezbariérové trasy, zejména z hlediska odstraňování bariér pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace;

**4. vyjádření příslušného úřadu územního plánování** o souladu plánované bezbariérové trasy s platným územním plánem, územním plánem obce nebo územním plánem sídelního útvaru;

**5. vyjádření odborníka na bezbariérové řešení staveb** (např. z Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace – NIPI ČR či jiné kompetentní instituce) ke všem navrženým stavebním úpravám a technickým zařízením;

**6. doklad o vlastnictví nebo spoluvlastnictví pozemků a objektů**, kterých se jednotlivé projekty týkají (ve formě prohlášení statutárního zástupce a přiložených neověřených výpisů z katastru nemovitostí, případně dohody o partnerství);

**7. prohlášení statutárního zástupce žadatele o vlastních prostředcích** účelově určených na realizaci záměru v příslušném kalendářním roce.

Jednotlivé projekty také musí splňovat podmínky stanovené zvláštními pravidly dotačních programů institucí podílejících se na financování daných projektů. Příjemci finanční podpory odpovídají za to, že navrhované a realizované náklady projektů jsou přijatelné z hlediska příslušných programů a že při realizaci projektu budou dodrženy podmínky rozhodnutí o poskytnutí dotace vydaného příslušným poskytovatelem. Příjemci dotace také plně zodpovídají za dodržení předpisů stavebního práva vztahujících se na bezbariérové užívání staveb. Projektová dokumentace musí být zpracována oprávněnou osobou (projektantem) podle zvláštních předpisů a tato osoba plně zodpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle této projektové dokumentace. [23]

### **Obecná doporučení pro projekty:**

- Jednotlivé projekty jsou předem konzultované na příslušných rezortech či institucích.
- Veškeré předkládané projekty odpovídají platným stavebním předpisům vztahujícím se na bezbariérové užívání staveb.
- Elektronická podoba záměru obsahuje veškeré informace uvedené v písemné podobě a je v obecně "čitelném" formátu. Hodnotitelská komise pracuje při posuzování se záměry v elektronické podobě.

- Při zpracování projektové dokumentace je možné využít publikaci od Renaty Zdařilové Bezbariérové užívání staveb. Také je možné konzultovat bezbariérové řešení staveb v poradnách ČKAIT pro bezbariérové řešení staveb v Praze a Ostravě. Informace o kontaktech a termínech konzultací jsou dostupné na internetových stránkách ČKAIT. [23]

## Výběr a schvalování záměrů

Pravomoc spojená s výběrem záměrů bezbariérových tras doporučených k financování je delegována na Řídící výbor. Řídící výbor vychází při schvalování ze zprávy Hodnotitelské komise. Stanovisko Řídícího výboru je závazné pro jednotlivé dotčené instituce. Na základě doporučení záměru Řídícím výborem k financování získává záměr bezbariérové trasy priority při podání žádostí o financování jednotlivých dílčích projektů v rámci dotačních programů dotčených institucí. [23]

Podávání a výběr záměrů v jednotlivých kolech probíhá podle pravidel, která zahrnují následující kroky:

### 1) Vyhlášení termínu a kontrola návrhů

Řídící výbor vyhlásí termín pro předkládání záměrů bezbariérových tras. Výzva je uveřejněna na internetových stránkách vyhledávacího systému. Po uplynutí termínu stanoveného ve výzvě se provede formální kontrola předložených žádostí. Navrhne se vyřazení záměrů, které nespĺňují základní kritéria pro účast v Programu mobility. Neúspěšným žadatelům se oznámí nespĺnění včetně odůvodnění. [23]

### 2) Hodnocení návrhů

Záměry, které úspěšně prošly formální kontrolou a jsou doporučeny k projednání Na základě předložených záměrů se vypracuje zpráva, která obsahuje stručné posouzení jednotlivých záměrů a seznam záměrů doporučených k financování, seznam záměrů doporučených k financování s výhradami, seznam záměrů doporučených k přepracování a předložení v dalším kole výzvy a případně i seznam záměrů doporučených k vyřazení. Řídící výbor projedná zprávu Hodnotitelské komise a na jejím základě rozhodne usnesením ohledně záměrů doporučených, případně nedoporučených k financování. Rozhodnutí Řídícího výboru, včetně odůvodnění se zašle předkladatelům. [23]

### 3) Schválení záměru

V případě doporučení záměru k financování, úspěšný žadatel předloží jednotlivé projekty záměru k posouzení institucím příslušným k poskytnutí finanční podpory dle Vládního plánu, a to v souladu s jejich dotačními pravidly. Instituce, jejichž vlastní budovy se nachází na bezbariérových trasách, provedou úpravu samy, a to dle schváleného záměru bezbariérové trasy a jeho harmonogramu. O schválení změny harmonogramu záměru doporučeného k financování je předkladatel povinen požádat Řídící výbor. Ve spolupráci s Řídícím výborem jsou sekretariátem VVZPO zpracovávány podrobné pokyny pro žadatele, které obsahují nezbytné informace pro předkladatele záměrů včetně formuláře žádosti a vysvětlivek k jeho vyplnění. [23]

#### 4) Realizace záměrů

Předkladatel záměru je povinen průběžně informovat Řídící výbor o realizaci schváleného záměru bezbariérové trasy, a to po celou dobu, po kterou byla realizace dle harmonogramu naplánována, pokud realizace projektů neproběhla v kratší době. Předkladatel také sdělí Řídícímu výboru všechny závažné překážky, které brání realizaci záměru, či změny, k nimž došlo v harmonogramu realizace jednotlivých projektů. Stručnou zprávu o plnění záměru je předkladatel povinen předložit vždy ke konci kalendářního roku sekretariátu VVZPO. [23]

### 2.6.2 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) již řadu let poskytuje příspěvky na financování akcí zaměřených na odstraňování bariér ve veřejném prostoru městům a obcím, jejich svazkům, krajům, ale i dalším subjektům.

Každým rokem roste zájem ze strany těchto subjektů o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI a při schvalování příspěvků je nutné řešit velký převis požadavků žadatelů oproti možnostem rozpočtu SFDI. SFDI se však snaží vyhovět co nejvíce žadatelům a jimi navrhovaným akcím.

Odstranění bariér ve veřejném prostoru je hlavním cílem financování formou příspěvků z rozpočtu SFDI. Od roku 2000 do 2022 bylo na tyto účely schváleno přes 3,6 tisíce příspěvků jednotlivým subjektům v celkovém objemu téměř 16 mld. Kč, a to konkrétně na zvyšování bezpečnosti budováním bezbariérových chodníků více než 8,4 mld. Kč, téměř 5,5 mld. Kč na cyklostezky a více než 2 mld. Kč na mimoúrovňové křížení komunikací. Celkem bylo podpořeno 3 845 akcí. Jde o projekty, jejichž předmětem byla výstavba bezbariérových chodníků a cyklostezek a souvisejících úprav, které mají za cíl zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy, například výstavba a rekonstrukce míst pro přecházení, přechodů pro chodce, světelných signalizačních zařízení, podchodů, lávek, autobusových zastávek a podobně.

U schvalovaných akcí je kladen důraz na soulad s konkrétními pravidly pro financování formou příspěvku, technickými normami a jinými předpisy, které upravují návrhy technického řešení jednotlivých projektů.

Klíčové předpisy jsou následující:

- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů,
- Norma ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací,
- Norma ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic,
- Norma ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek,
- Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky,

- TN TZÚS 12. 03. 04. a 12. 03. 06 (technický návod Technického a zkušebního ústavu stavebního Praha, s.p.),
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací,
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty,
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích,
- TP 217 Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích,
- TKP kapitola 15 Osvětlení pozemních komunikací. [24]

### **1) Příprava akce**

Žadatel o příspěvek zajišťuje zpracování projektové dokumentace, klade důraz na bezbariérové řešení a dodržení příslušných předpisů, je možnost konzultace projektové dokumentace s pracovníky SFDI (nepovinná). V rámci přípravy je potřeba získání stavebního povolení, které před podáním žádosti musí nabýt právní moci. [24]

### **2) Podání žádosti**

Žadatel v řádném termínu zpracuje žádost vč. příloh podle „Pravidel pro poskytnutí příspěvku“. Kategorie pro žádosti jsou: bezpečnost / cyklostezky / křížení. Každý rok probíhá schválení a zveřejnění pravidel. Lze se inspirovat zveřejněnými pravidly z předchozích let. Termíny pro předkládání žádostí na stránkách. [24]

### **3) Schválení akce**

Výbor SFDI rozhoduje o schválení akce na základě doporučení hodnotitelské komise, která vychází z hodnocení formálních náležitostí žádosti a správnosti projektové dokumentace, které provádí pracovníci SFDI. Probíhá kontrola projektové dokumentace na soulad s předpisy a koncepčnost řešení, poté projednání v hodnotitelské komisi a doporučení pro Výbor SFDI. Po projednání a schválení ve Výboru SFDI – v průběhu roku v termínu dle typu příspěvku a následně je žadatel informován o (ne)schválení příspěvku. Akci je možné financovat v roce schválení a v roce následujícím. [24]

### **4) Uzavření smlouvy**

Mezi SFDI a příjemcem jsou v informaci o schválení příspěvku náležitosti potřebné pro uzavření smlouvy, je to smlouva se zhotovitelem (včetně ustanovení o umožnění kontroly ze strany SFDI), případné doplňující doklady vyplývající z provedeného hodnocení. Smlouva o poskytnutí příspěvku se uzavírá vždy do 31.12. příslušného roku, v prvním roce nemusí být smlouva uzavřena, může být uzavřena až v roce následujícím. V případě zahájení čerpání v 1. roce nutno požádat o převod nevyčerpaných prostředků do dalšího roku. [24]

### **5) Čerpání prostředků**

Probíhá po uzavření smlouvy na základě předkládaných faktur. Příjemce zpravidla nejprve uhradí celý vlastní podíl (15 % celkových uznatelných nákladů), následně předkládá nezaplacené faktury v žádosti o uvolnění finančních prostředků současně se soupiskou faktur. SFDI uvolní prostředky na účet ČNB, ze kterého následně příjemce uhradí zbývající část faktury zhotoviteli zálohově poskytnuté finanční prostředky musí být použity na úhradu faktur zhotovitele do 31.12. [24]



## 6) Vyúčtování

Pro čerpání ex-ante musí být všechny uvolněné finanční prostředky vyúčtovány, vyúčtování se provádí do 15. dne následujícího měsíce od uvolnění, v lednu následujícího roku se provádí nejpozději k termínu uvedenému ve smlouvě o poskytnutí příspěvku, vyúčtování se provede doplněním údajům o datu úhrady zhotoviteli do stejné soupisky, jaká byla použita v žádosti o uvolnění finančních prostředků. [24]

## 7) Vypořádání akce

Po ukončení daného roku se provádí podle Metodického pokynu k finančnímu vypořádání poskytnutých finančních prostředků. Účelem je provést k datu 31. 12. daného roku: odsouhlasení celkového objemu finančních prostředků uvolněných v daném roce příjemci, odsouhlasení celkového objemu finančních prostředků užitých v souladu s účelem dle zákona č. 104/2000 Sb. a odsouhlasení celkového objemu finančních prostředků, které mají být vráceny. [24]

## 8) Závěrečné vyhodnocení akce

Příjemce předloží do jednoho roku od konce poslední smlouvy na akci předepsaný formulář dostupný na [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz), provede se kontrola skutečného provedení – v případě nesprávného provedení požadována úprava dle schválené PD. Je nutné mít vypořádány všechny akcí dotčené pozemky, v případě složitějšího majetkoprávního vypořádání je možné žádat o prodloužení lhůty pro předložení ZVA pokud není kompletní ZVA předloženo v rámci udržitelnosti (5 let), jsou stanoveny sankce. [24]

### 2.6.3 Národní plán obnovy (NPO)

Národní plán obnovy (NPO) je plánem reforem a investic České republiky ke zmírnění dopadů pandemie COVID-19 a znovunastartování ekonomiky. [25]

V rámci plánu obnovy je pro tuto práci využitelná **Výzva č. NPO 1/2022 Rekonstrukce veřejného osvětlení**, která je určena na rekonstrukce a inovace soustav veřejného osvětlení měst a obcí za účelem dosažení úspory elektrické energie. Dotace se vztahuje na rekonstrukci soustavy veřejného osvětlení včetně doplnění světelných bodů pro zajištění požadavků norem na osvětlení. Dotaci není možné čerpat na výstavbu nové soustavy veřejného osvětlení. Dotace je také určena na přípravu kabeláže pro dobíjecí body (EV ready) dle podmínek výzvy. [26]

Výše dotace činí 30 Kč na 1 ušetřenou KWh.

Začátek podávání žádostí: 5.5.2022

Ukončení podávání žádostí: 31.12.2024

Celková alokace: 2 525 mil. Kč

### 2.6.4 Oranžový přechod

Grantové řízení Oranžový přechod je zaměřeno na podporu zvyšování bezpečnosti formou instalace osvětlení přechodů pro chodce. Nadační příspěvek je určen na instalaci osvětlení dosud neosvětlených nebezpečných přechodů pro chodce v intravilánu i extravilánu.

Příjemcem nadačního příspěvku mohou být obce, města, nebo městské obvody či městské části hlavního města Prahy, které splňují kritéria daná podmínkami grantového řízení Oranžový přechod.

Termín vyhlášení grantového řízení je 1. 2. - 28. 4. 2024. Maximální výše nadačního příspěvku je 120 tis. Kč. Žádost lze podat výhradně vyplněním a odesláním žádosti prostřednictvím online systému na webové adrese: [www.zadost.online](http://www.zadost.online) Nedílnou součástí žádosti jsou povinné přílohy uvedené v podmínkách a přímo v evidenci.

Žadatel je o výsledku posouzení žádosti správní radou informován prostřednictvím evidence do 30 dnů po jejím zasedání. [27]

## 2.6.5 Integrovaný regionální operační program (IROP)

V této kapitole je představen Integrovaný regionální operační program, který poskytuje dotace na zlepšení kvality života v regionech. Konkrétně jsou zde představeny výzvy, které mohou přispět k rozvoji pěší a cyklistické infrastruktury v obci z přechodového regionu, kam spadá i obec Poděbrady.

IROP je jeden z operačních programů, přes které se v České republice rozdělují peníze poskytnuté z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Projekty v IROP 2021-2027 mohou dobíhat až do roku 2029. Pro toto období má IROP z evropských fondů vyčleněnu částku téměř 4,8 miliard EUR. V přepočtu se jedná o přibližně 117,7 miliard korun, které IROP rozděljuje na projekty. [28]

IROP podporuje 10 oblastí, tzv. specifických cílů. Z těch jsou pro tuto práci vybrány a představeny dva cíle. První je Komunitně vedený místní rozvoj a druhý Čistá a aktivní mobilita. [28]

### 1. Cíl: Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

Cílem této oblasti je vyvážený udržitelný územní rozvoj venkovských oblastí v Česku, snížení regionálních nerovností a stabilizace venkovských oblastí, předcházení odlivu obyvatel z venkovských oblastí do větších měst a jejich zázemí, využití místního specifického potenciálu území, zlepšení vybavenosti služeb a modernizace technické infrastruktury ve venkovských oblastech. [29]

Podporované aktivity v tomto cíli jsou:

- infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu;
- infrastruktura pro cyklistickou dopravu;
- zelená infrastruktura ve veřejném prostranství měst a obcí;
- revitalizace kulturních památek;
- veřejná infrastruktura udržitelného cestovního ruchu. [29]

Příkladem projektu může být např. výstavba cyklostezky včetně cyklo stojanů podél řeky propojující dvě obce. [29]

V rámci tohoto cíle je vybrána výzva č. **60. výzva IROP – Doprava – SC 5.1 (CLLD)**, která je zaměřena na podporu integrovaných projektů, které se soustředí na infrastrukturu

určenou pro bezpečnou nemotorovou dopravu a infrastrukturu pro cyklistickou dopravu na území místních akčních skupin. [30]

Zahájení příjmu žádostí: 14. 3. 2023

Ukončení příjmu žádostí: 31. 12. 2027

Oprávnění žadatelé: Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládané kraji, organizace zřizované nebo zakládané obcemi, organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí.

Pro žadatele z MRR je připraveno přes 1,4 mld. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR). Pro žadatele z PR je určeno přes 827 mil. Kč z EFRR. [30]

Statistika k výzvě k 15. 12. 2023 je následující – finanční alokace výzev je 310 mil. Kč; finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů jsou 138 mil. Kč, počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů je 66; naplnění alokace výzvy je 6 %. [30]

Další výzva v tomto cíli je č. **73. výzva IROP – Veřejná prostranství – SC 5.1 (CLLD)**, která je určena na podporu revitalizace veřejných prostranství měst a obcí. Výzva je zaměřena jak na vznik nových veřejných prostranství, tak i na revitalizaci, modernizaci a dostupnost stávajících veřejných prostranství ve vazbě na veřejnou a technickou infrastrukturu a související zelenou infrastrukturu. Revitalizace a úprava se týká i nevyužívaných ploch. [31]

Zahájení příjmu žádostí: 13. 6. 2023

Ukončení příjmu žádostí: 31. 12. 2027

Realizace projektu musí být ukončena nejpozději do 30. 6. 2029. [31]

Oprávnění žadatelé jsou obce; kraje; organizace zřizované nebo zakládané obcemi / kraji; organizační složky státu (OSS); příspěvkové organizace organizačních složek státu (PO OSS); církve; církevní organizace; státní podniky; státní organizace; veřejné a státní vysoké školy; veřejné výzkumné instituce.

Výzva je určena pro žadatele na území místních akčních skupin z méně rozvinutých i přechodových regionů. Pro žadatele z méně rozvinutých regionů je připraveno z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) 511 mil. Kč a pro žadatele z přechodových regionů je vyčleněno 285 mil. Kč z EFRR. [31]

Statistika k výzvě k 15. 12. 2023 je následující – finanční alokace výzev je 796 mil. Kč; finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů jsou 1 mil. Kč; počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů je 1; naplnění alokace výzvy je 0,1 %. [31]

## **2. Cíl: Čistá a aktivní mobilita**

Cílem této oblasti je zavést inteligentní, propojenější a čistější systémy dopravy, zatraktivněním veřejné osobní dopravy a zlepšením podmínek pro aktivní mobilitu. Dále motivovat veřejnost k přesunu z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou, cyklistickou a pěší, a tím přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, zejména ve městech. [32]

Podporované aktivity v tomto cíli jsou:

- posílení multimodality (propojení více druhů) osobní dopravy výstavbou nebo modernizací přestupních terminálů, parkovacích systémů, preferenčních a kapacitních opatření pro veřejnou dopravu;
- zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy výstavbou a rekonstrukcí komunikací pro pěší a stavebními úpravami pro nemotorovou dopravu v nehodových lokalitách;
- výstavba a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty a doprovodné cyklistické infrastruktury. [32]

Příklady projektů může být např. rekonstrukce chodníků v problémové křižovatce silnice I. třídy a místní komunikace s doplněním nových bezpečnostních prvků; výstavba stezky pro cyklisty a pěší podél řeky mezi obcí a městem. [32]

Další důležité informace a podmínky, které by měli žadatelé vědět:

- projekt musí být realizován v městské oblasti nebo zajišťovat obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy;
- k projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility nebo Plánem dopravní obslužnosti města či kraje nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou;
- projekty v oblasti multimodální osobní dopravy, bezpečnosti nemotorové dopravy a cyklistické dopravy budou muset splňovat minimální hodnoty intenzity dotčených druhů dopravy stanovené výzvou;
- žadatel bude muset doložit výstupy klimatického posouzení projektu. [32]

V rámci tohoto cíle je vybrána výzva č **66. výzva IROP – Infrastruktura pro cyklistickou dopravu** – SC 6.1 (ITI), která podporuje výstavbu a rekonstrukci vyhrazených komunikací pro cyklisty a realizaci doprovodné cyklistické infrastruktury. Cyklostezky a další typy vyhrazených komunikací mohou sloužit buď ke každodenní dojížděce do zaměstnání, škol a za službami, nebo k zajištění cyklistického propojení na hlavních trasách cyklistické dopravy v ČR. Doprovodnou cyklistickou infrastrukturu představují zejména parkovací místa pro kola a odpočívky, které mohou být realizovány jak při výstavbě cyklostezek, tak samostatně ve vazbě na již existující hojně využívané cyklistické komunikaci. [33]

Výzva je určena na podporu projektů spadajících jak do kategorie méně rozvinutých regionů (MRR), tak do přechodových regionů (PR). Pro žadatele z PR 874,54 mil. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Integrované projekty, které budou předkládány do této výzvy, musí být v souladu s příslušnou integrovanou územní strategií ITI a vést k naplňování jejich cílů. Z tohoto důvodu je nutné projekty nejprve projednat na úrovni nositele ITI a získat vyjádření řídicího výboru o souladu s integrovanou územní strategií, které je povinnou přílohou žádosti o podporu. Současně musí být Řídicím orgánem IROP schválen programový rámec IROP příslušné metropolitní oblasti /aglomerace. [33]

Zahájení příjmu žádostí: 8. 12. 2022

Ukončení příjmu žádostí: 31. 12. 2027

Oprávnění žadatelé jsou kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládáné kraji, organizace zřizované nebo zakládáné obcemi, organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí.

Výzva je určena na podporu projektů spadajících jak do kategorie méně rozvinutých regionů (MRR), tak do přechodových regionů (PR) - více na kategorie regionů. Pro žadatele z MRR je připraveno 855,49 mil. Kč a pro žadatele z PR 874,54 mil. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Integrované projekty, které budou předkládány do této výzvy, musí být v souladu s příslušnou integrovanou územní strategií ITI a vést k naplňování jejich cílů. [33]

Statistiky k výzvě k 15. 12. 2023 jsou následující: finanční alokace výzev je 1 730 mil. Kč; finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů jsou 281 mil. Kč; počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů je 13; naplnění alokace výzvy je 16,3 %. [33]

Dále je vybrána výzva č. **53. výzva IROP – Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu** (ITI) - SC 6.1 (MRR, PR). Příjemce může získat podporu např. na výstavbu a rekonstrukci komunikací pro pěší, které jsou vedeny podél silnic a místních komunikací s vysokou intenzitou dopravy nebo které tyto zatížené pozemní komunikace kříží. Předmětem dotace může být také zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy v nehodových lokalitách, a to zejména prostřednictvím stavebních úprav či výstavby komunikací pro pěší i komunikací pro cyklisty. [34]

Zahájení příjmu žádostí: 14. 11. 2022

Ukončení příjmu žádostí: 31. 12. 2027

Oprávnění žadatelé jsou kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládáné kraji, organizace zřizované nebo zakládáné obcemi, organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí, Ředitelství silnic a dálnic ČR. [34]

Výzva je určena na podporu projektů spadajících jak do kategorie méně rozvinutých regionů (MRR), tak do přechodových regionů (PR) - více viz kategorie regionů. Pro žadatele z MRR je připraveno 458,2 mil. Kč a pro žadatele z PR 508,2 mil. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Do výzvy se mohou předkládat integrované projekty, které byly projednány na úrovni nositele ITI a získaly kladné vyjádření řídicího výboru o souladu s integrovanou územní strategií. Před podáním žádosti musí mít příslušná metropolitní oblast / aglomerace schválený programový rámec IROP. [34]

Statistiky k výzvě k 15. 12. 2023 jsou: finanční alokace výzev je 966 mil. Kč; finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů jsou 77 mil. Kč; počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů je 9; naplnění alokace výzvy je 8 %. [34]

## 2.6.6 Nejčastější chyby v projektových dokumentacích

Nejčastější chyby předkládaných projektových dokumentací na stavby bezbariérových pěších tras z hlediska bezbariérového užívání staveb dle vyhlášky č.398/2009 Sb., dle vyhl. č. 146/2008 Sb., resp. dle vyhl. č. 499/2006 Sb. a přísl. ČSN 73 6110 jsou: [24]

- komunikace pro chodce navržena v šíři menší než 1,5 m;

- maximální délka přechodů pro chodce a míst pro přecházení není dodržena;
- délky samostatných sjezdů bez zdůvodnění, bez dodatečných bezpečnostních prvků (sloupky), bez umělé vodící linie v délce přerušení, chybné nebo chybějící zatřídění komunikací a v návaznosti na to chybné řešení – chodníkový přejezd (sjezd) a místo pro přecházení, nebo přechod;
- chybné řešení hmatových prvků – signální a varovné pásy, použití vodících linií a vodících pásů přechodu;
- chybné řešení odsazených signálních pásů u míst pro přecházení;
- snížení výšky obruby u chodníku pod 8 cm (někdy i do úrovně vozovky) ve velkém rozsahu např. u ploch parkoviště, veřejných prostranství, provozoven. I přes umístění varovného pásu jde o nebezpečné řešení;
- chybné nebo chybějící řešení rampových částí chodníku se zákřesem v situaci, nezachování min. průchozího prostoru;
- chybějící výškové řešení nebo chybné – nedodržení podélného sklonu komunikace pro chodce;
- není dodržen příčný sklon komunikace pro chodce nejvýše 2 %;
- řešení a popis vodící linie a umělé vodící linie často chybí;
- výška nástupiště autobusů, protilehlé autobusové zastávky často nejsou propojeny přechodem pro chodce případně místem pro přecházení, u kterých jsou splněny rozhledy;
- nedodržení minimální šířky nástupiště autobusové zastávky;
- rozhledové poměry nejsou řešeny, případně jsou nevyhovující;
- neuvedena materiálová specifikace pro hmatovou dlažbu;
- neuvedený nebo špatně řešený barevný kontrast hmatových prvků u přechodů míst pro přecházení a vjezdů;
- překážky na komunikaci pro chodce a technické vybavení komunikace (chodníku) nejsou okótovány a není zachován min. průchozí prostor;
- nedoložení celistvosti trasy – pokud je trasa přerušena a v místě přerušení je již úsek vyhovující, je třeba jej řádně popsat, zdokumentovat a doložit;
- návaznosti na začátku a konci budovaného úseku – nejsou popsány a často jsou řešeny chybně (šířka napojení navazující pěší trasy, délka a řešení přechodů, míst pro přecházení apod.);
- odchylky od platných předpisů nejsou popsány a zdůvodněny v technické zprávě ve vazbě na výkresovou část projektové dokumentace, příp. doloženy udělenými výjimkami;
- doložené stavební povolení není vydáno příslušným speciálním stavebním úřadem, není vydáno stavební povolení ani souhlas s provedením ohlášené stavby;
- doložená rozhodnutí nejsou pravomocná a na doložených dokladech není vyznačeno nabytí právní moci;

- není doložena ověřená PD ve stavebním řízení od příslušného speciálního stavebního úřadu, příp. je nutno doložit čestné prohlášení o shodě projektových dokumentací;
- PD bývá předkládána bez vyznačení autorizace zpracovatele projektové dokumentace;
- členění PD není dle vyhl. č. 146/2008 Sb., resp. dle vyhl. č. 499/2006 Sb. (členění i názvy jednotlivých kapitol neodpovídají vyhlášce, často některé důležité součásti PD chybí – výkresy bezbariérového užívání staveb, výkres podélného profilu, výkresy příčných řezů, dopravní značení, řešení bezbariérového užívání staveb po dobu výstavby, dokladová část atd.);
- situace stavby se zákresem bezbariérového užívání není předložena v požadovaném měřítku;
- dokládaná stanoviska a vyjádření nejsou platná nebo jsou starší dvou let;
- žádost ke dni podání neobsahuje všechny samostatné povinné přílohy. [24]

## 3 PRAKTICKÁ ČÁST

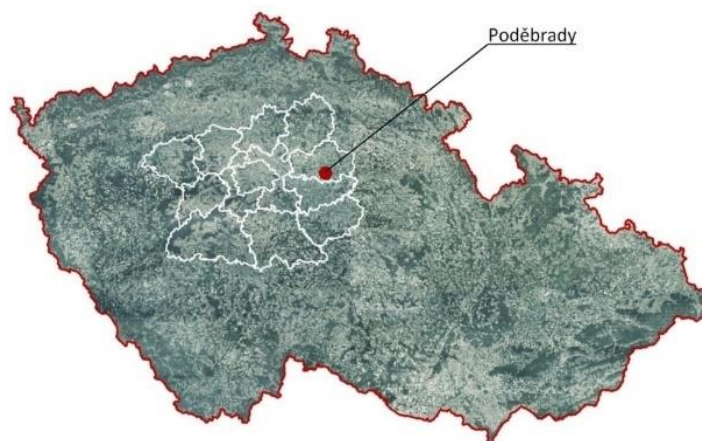
Praktická část se věnuje městu Poděbrady, charakteristika zahrnuje popis správy města, rozdělení majetku obce a kraje, participativní rozpočet obce a aktivitu občanů, seznam veřejných zakázek v Poděbradech pro pěší a cyklistickou infrastrukturu. Dále jsou analyzovány koncepční a strategické materiály související s rozvojem pěších a cyklistických sítí v tomto konkrétním městě, zejména Strategický plán a Generel dopravy.

Následuje analýza dopravy v Poděbradech, která se zaměřuje na intenzitu automobilové dopravy a nehodovost na území Poděbrad, je představeno využití dotazníkového šetření pro analýzu problematických míst v pěší a cyklistické dopravní infrastruktuře. Závěrem je shrnutí bezbariérovosti stávajících pěších tras a shrnutí stavu cyklistických tras s představením koncepce Středočeského kraje. Na základě analýzy dopravy jsou na závěr práce navrženy projekty, které vhodně rozvíjejí pěší a cyklistickou infrastrukturu.

### 3.1 Charakteristika města Poděbrady

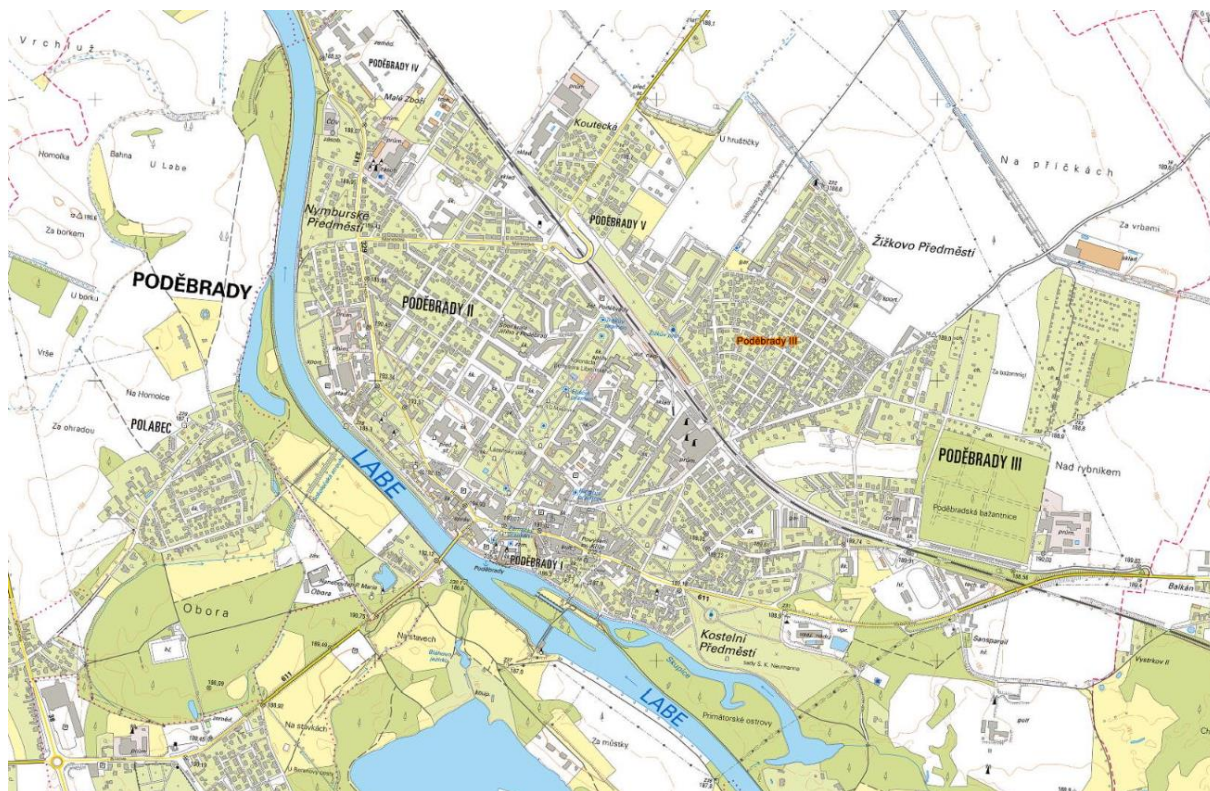
Poděbrady se nachází ve Středočeském kraji v okrese Nymburk. Město leží v krajíně polabské nížiny, na řece Labi, v nadmořské výšce cca 190 m n. m. Rozlohu města (33,7 km<sup>2</sup>) tvoří pět katastrálních území: Poděbrady, Polabec, Velké Zboží, Kluk a Přední Lhota. Na území Poděbrad žije přes 14 tisíc obyvatel. [35]

V minulosti připojené obce dnes tvoří městské části. Čtvrti Polabec, Kluk a Přední Lhota se nacházejí na levém břehu Labe. Od Poděbrad je dělí řeka, historické centrum Poděbrad leží na pravém břehu. Souvislou zástavbou je s centrem propojena část Velké Zboží. Krajina kolem Poděbrad je ideální pro cykloturistiku a pěší turistiku, kolem Labe vedou cyklostezky směrem na Nymburk i Kolín.



Obrázek 16: Mapa ČR poloha města Poděbrady – podklad ortofoto mapa [36]vlastní zpracování QGIS

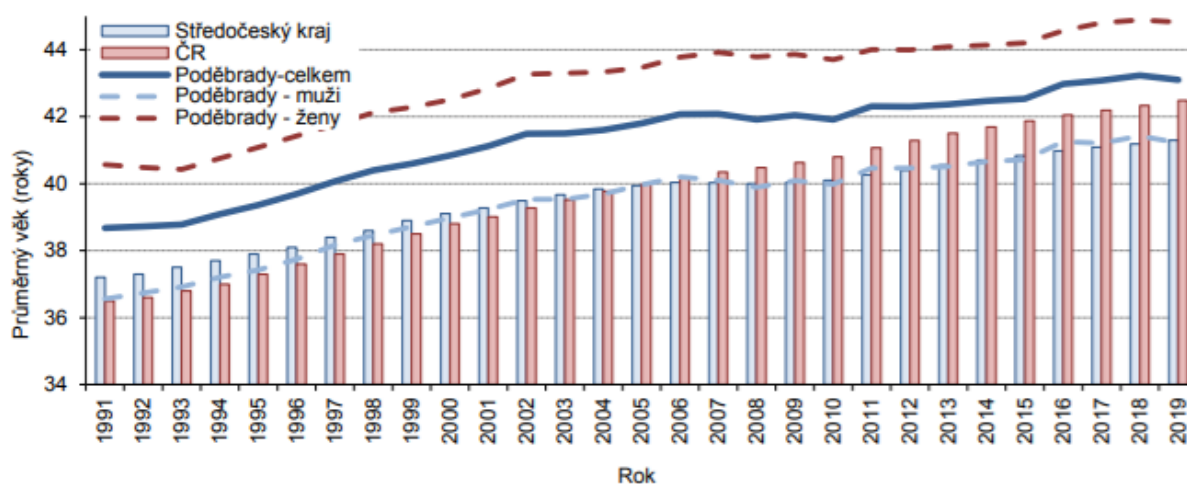




Obrázek 17: Mapa katastrálního území Poděbrady [36]

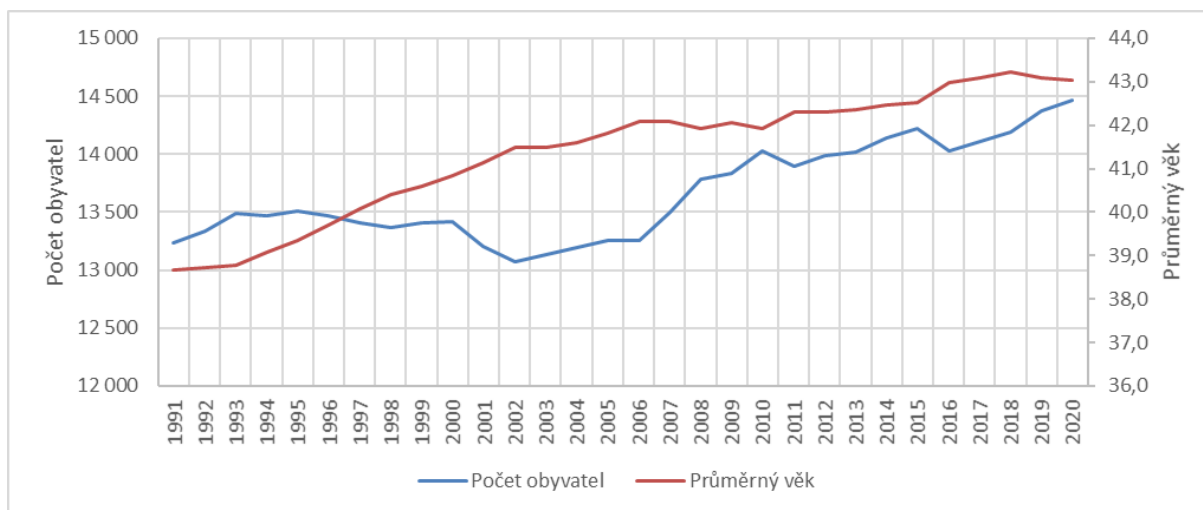
## Obyvatelstvo

Průměrný věk obyvatel města Poděbrady je vyšší než průměr za Českou republiku i Středočeský kraj, viz Obrázek 18. Staršího věku se zde nachází zejména ženy. Z grafického vyjádření věkového složení populace, je patrný nejvyšší podíl osob ve věku 40–50 let, dále je zde vysoký podíl osob ve věku 65–75 let. Poděbrady jsou lázeňské město, kde se velmi často pohybují osoby s omezením pohybu nebo orientace, například místní organizace Svazu tělesně postižených v Poděbradech má přes 220 členů. [37]



Obrázek 18: Graf – Průměrný věk obyvatel ve městě Poděbrady, Středočeském kraji a České republice v letech 1991-2019 podle demografické bilance ČSÚ [38]

Vývoj z hlediska počtu obyvatel je v Poděbrady v posledních letech pozitivní. Od roku 1993 je tu nárůst počtu obyvatel, viz Obrázek 19. Průměrný věk obyvatel se zvýšil na 43 let.



Obrázek 19: Graf – Vývoj počtu obyvatel a průměrný věk – Poděbrady ČSÚ [38], vlastní zpracování

## Občanská vybavenost

Zdravotní péče poskytují státní a soukromé zdravotnické subjekty a zařízení. Z vybraných statistických údajů zdravotnických služeb vyplývá, že v Poděbradech funguje 7 samostatných ordinací praktického lékaře pro dospělé, 4 ordinace praktického lékaře pro děti a dorost, 11 stomatologických ordinací, 5 ordinací gynekologa, 25 ordinací lékaře specialisty a dalších 12 zařízení lékařské péče. V oblasti sociálních služeb nabízejí Poděbrady denní stacionář pro seniory, handicapované, domov seniorů, domy s pečovatelskou službou, chráněné bydlení, chráněné dílny, terénní služby poskytované Centrem sociálních a zdravotních služeb Poděbrady, služby Mateřského centra Skřítek, práci v chráněné dílně Handicap centrum Srdce. Poděbrady jsou město s bohatým kulturním životem, podpořeným dlouholetou lázeňskou tradicí. Současný kulturní obraz města je mnohotvárný a bohatý, utváří se jako výsledek činnosti městských a krajských institucí, škol, četných souborů a spolků.

Lázně v Poděbradech jsou od r. 1926 specializované na léčbu kardiovaskulárního systému a léčbu pohybového aparátu. Společnosti v Poděbradech nabízejí léčebné i relaxační pobyty. Mimo jiné nabízejí také programy pro dospělé s dětmi, pobyty k odvykání kouření, redukcii váhy a ozdravné pobyty pro seniory i osoby se starostmi s pohybovým aparátem. [37]

V Poděbradech je divadlo, kino, galerie, konají se zde koncerty, festivaly, výstavy, soutěže, kongresy, přednášky, plesy a další kulturní akce. Město disponuje širokou nabídkou zařízení pro sport a volnočasové aktivity např. sportovní haly, tělocvičny, tenisová centra, zimní stadion, fotbalová hřiště. Působí zde mnoho sportovních klubů a organizací. K Poděbradům mimo jiné patří golfové hřiště, basketbal, tenis, mažoretky, jezdecké soutěže a další.

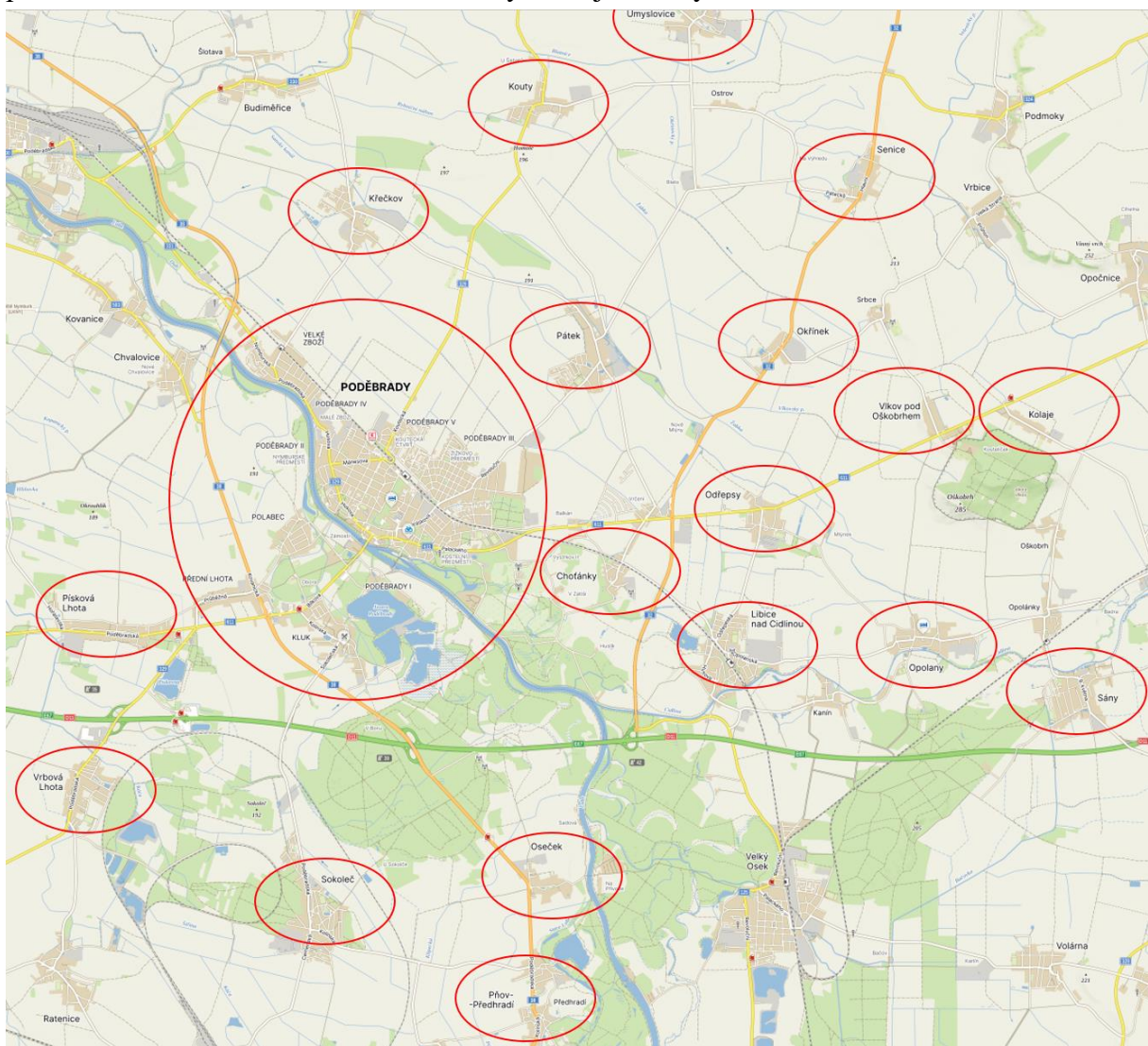
Město každý rok pořádá události, které obohacují turistickou a lázeňskou sezónu. K nejvýznamnějším patří každoroční zahajování lázeňské sezóny, zahájení motorkářské sezóny, historické slavnosti krále Jiřího. Dále je tu množství festivalů např. Festival dechových hudeb, Barvy léta, Poděbradské swingování a Soundtrack – festival filmové hudby. V areálu zámku se nachází Divadlo Na Kovárně a Zámecký biograf. V ulici Na Dláždění sídlí Polabské muzeum. Koná se tu Mezinárodní mistrovství ČR v chůzi, Evropský šampionát v chůzi, Mistrovství ČR mažoretek, Běh krále Jiřího, Poděbradský triatlon a Silvestrovský běh. [37]



## 3.2 Správa obce Poděbrady

Město Poděbrady je od 1.1.2003 pověřenou obcí s rozšířenou působností, čímž se zařadilo mezi 205 pověřených obcí ČR a začalo vykonávat státní správu v přenesené působnosti pro obce ve svém spádovém území, kterých je včetně Poděbrad celkem 35. Širší zázemí města Poděbrady je tak vymezeno jako obvod obce s rozšířenou působností (ORP) Poděbrady. Město Poděbrady k sobě váže celkem 34 obcí 1, a to včetně subregionu Městec Králové. Městský úřad je úřadem města a tvoří jej starosta, místostarostky, tajemník městského úřadu a zaměstnanci města zařazení do MěÚ. Městský úřad provádí výkon státní správy a samosprávy. Městský úřad sídlí na Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady a pro výkon činnosti využívá budovu na Jiřího náměstí 20/I a budovu na náměstí TGM 1130/III (Pentagon).

Spádové území – obce tvořící obvod pověřeného stavebního úřadu Poděbrady jsou obce: Choťánky, Kolaje, Kouty, Křečkov, Libice nad Cidlinou, Odřepsy, Okřínek, Opolany, Oseček, Pátek, Písková Lhota, Pňov – Předhrádí, Poděbrady, Sány, Senice, Sokoleč, Úmyslovice, Vlkov pod Oškobrhem, Vrbová Lhota, Choťánky, Kolaje, Kouty, Křečkov – viz Obrázek 20.

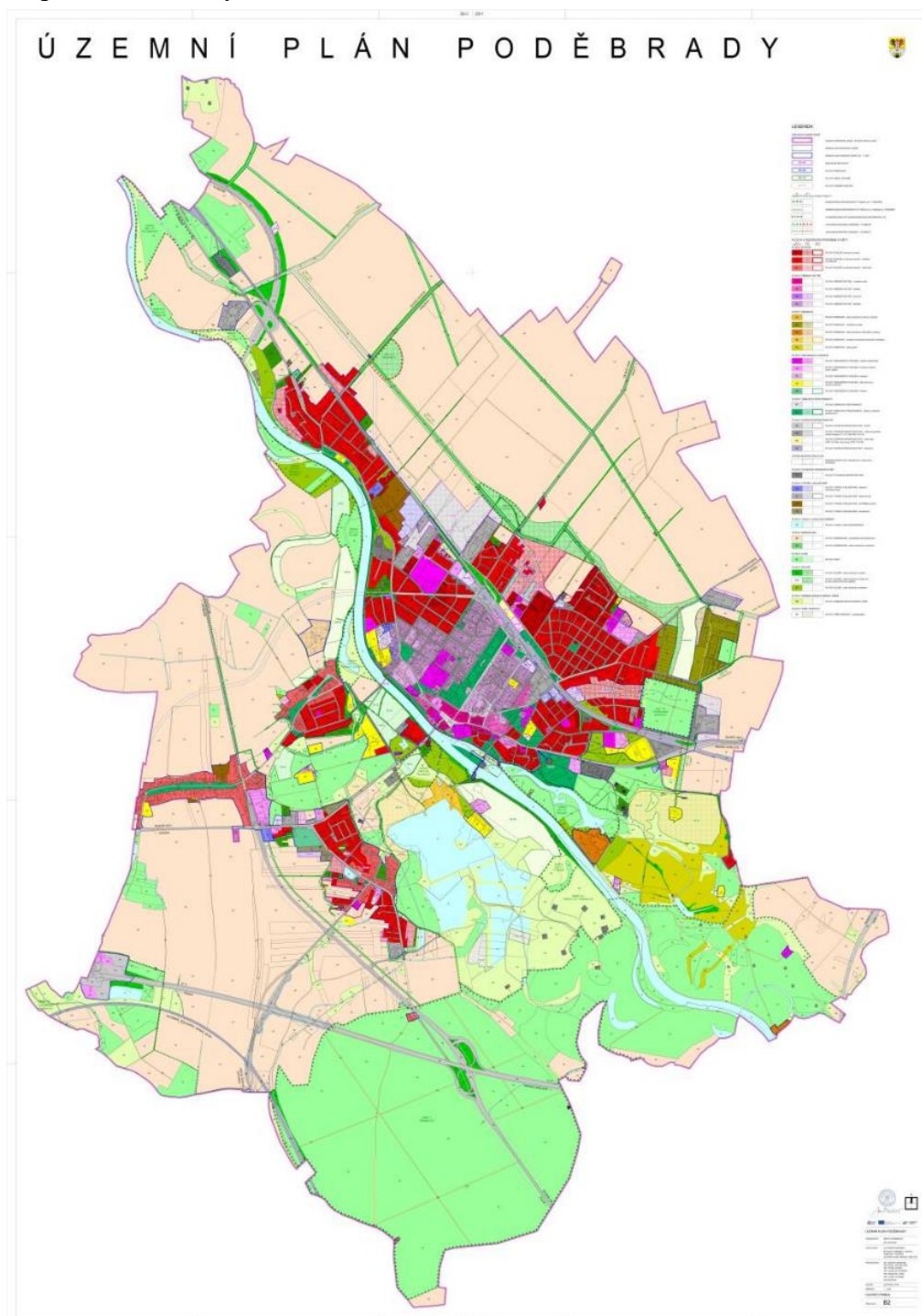


Obrázek 20: Mapa – Spádové území Poděbrady [39]

### 3.2.1 Územní plán

Po projednání na zasedání zastupitelstva města Poděbrady 19. 12. 2016, formou opatření obecné povahy byl vydán Územní plán Poděbrady. Nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy je jako Příloha č. 1 textová a grafická část územně plánovací dokumentace – Územního plánu Poděbrady (výrok), zpracovaná projektantem v souladu s přílohou č. 7 vyhlášky č.500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Územní plán Poděbrad byl zpracován v roce 2016 a v roce 2023 byla vydána změna č. 14 územního plánu Poděbrady.



Obrázek 21: Územní plán Poděbrad [40]

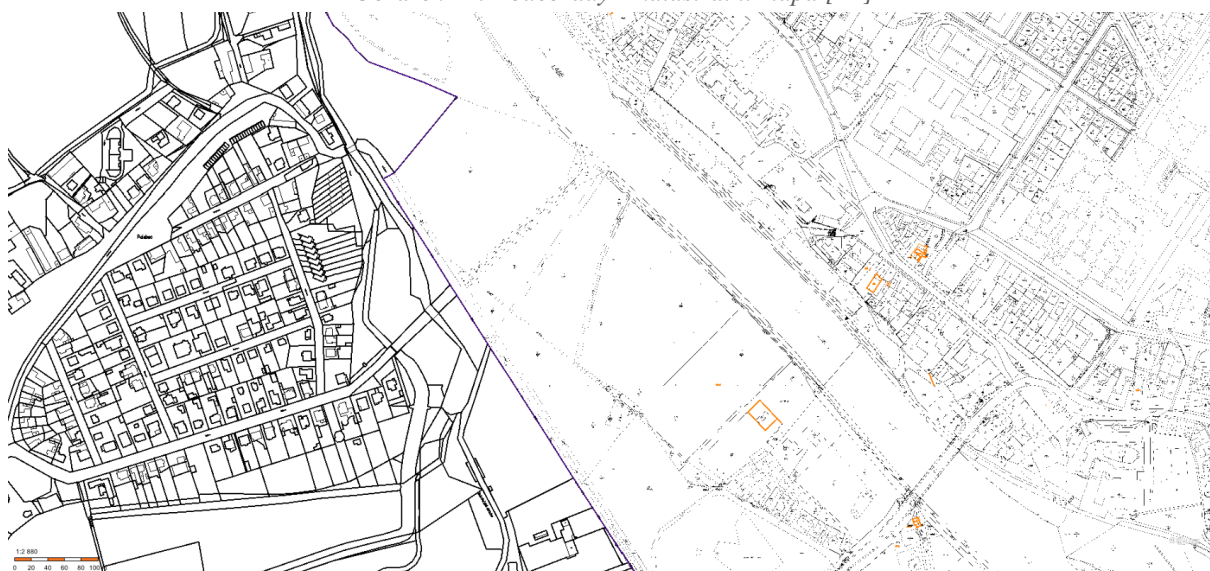


### 3.2.2 Katastrální mapa

Zásadně ovlivňuje stavební rozvoj v Poděbradech také fakt, že katastrální mapa území Poděbrad nebyla dosud digitalizována. Plánovaný termín dokončení digitalizace katastrální mapy v tomto katastrálním území je 12/2025. Ve Veřejném dálkovém přístupu ČÚZK je území v analogovém formátu katastrální mapy viz Obrázek 22, který je v měřítku 1:1000 a platný od 1.1.1978.



Obrázek 22: Poděbrady – katastrální mapa [41]

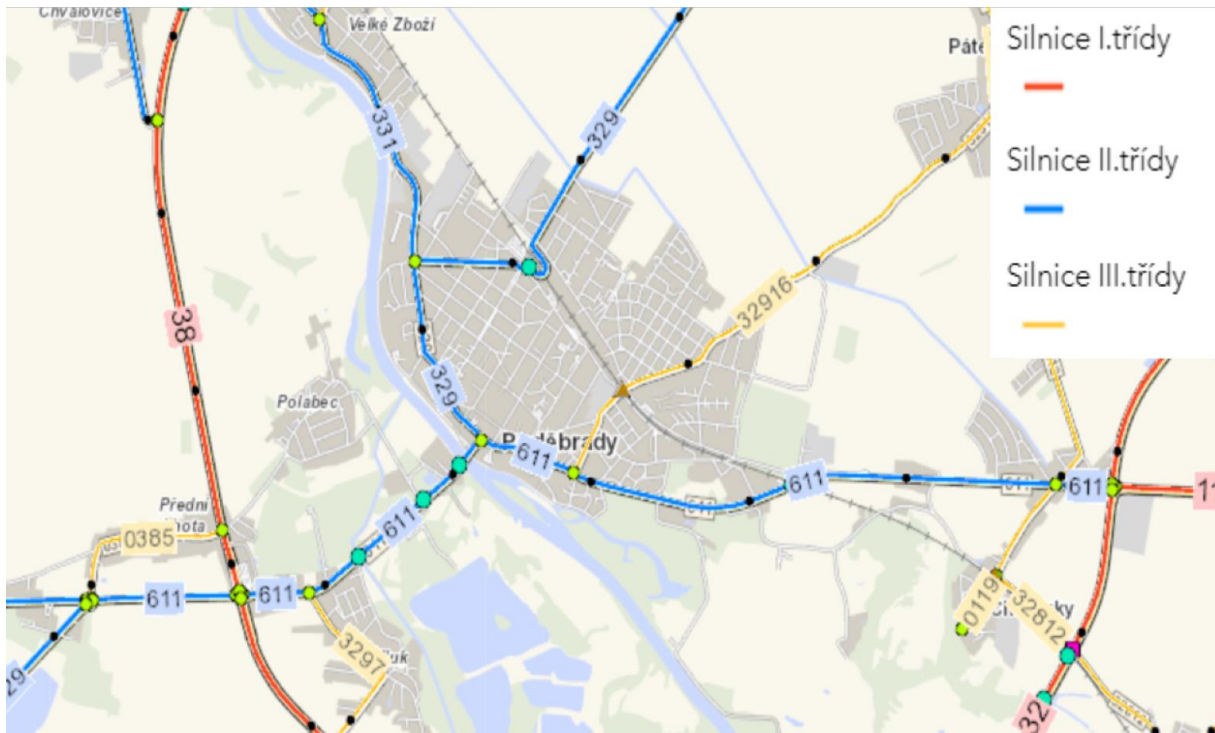


Obrázek 23: Poděbrady – katastrální mapa hranice digitalizace mapy [41]

### 3.2.3 Silnice první a druhé třídy

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) vykonává pro stát jejich správu. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje zajišťuje údržbu silnic II. a III. tříd, včetně

mostních objektů. Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba. [42]



Obrázek 24: Mapa Poděbrad – silnice I., II. a III. třídy [43]

### 3.2.4 Majetek obce Poděbrady

Ve výkresu Majetek obce jsou označeny parcely podle vlastnictví.



Obrázek 25: Majetek obce – Poděbrady [44]



### 3.2.5 Majetek kraje na území Poděbrad

Na mapě je zobrazen majetek Středočeského kraje na území Poděbrad.



Obrázek 26: Majetek kraje - území Poděbrad [45]

### 3.2.6 Participativní rozpočet města Poděbrady

Participativní rozpočet umožňuje, aby se občané zapojili do rozhodování o rozvoji své obce. Radnice vymezí část peněz z ročního rozpočtu, obyvatelé pak podávají návrhy, co by se za tyto peníze mělo ve městě v následujícím roce vylepšit. Město Poděbrady vyčlenilo 1 mil. Kč na zlepšení veřejného prostoru nebo upravení veřejné budovy. Celý projekt má několik fází, od vyhlášení projektu pod názvem „Váš projekt, naše finance, společný cíl!“ až po zveřejnění nejlepších nápadů, které obec zrealizuje. [46]

První fáze vyzývá k vyplnění formuláře, ve kterém je představen projekt, který by občané chtěli zrealizovat, vylepšit, nebo opravit v Poděbradech. Ať už se bude jednat o veřejný prostor nebo o veřejnou budovu či úplně nový návrh na realizaci projektu. Všechny návrhy, nápady, projekty projedná vedení města (rada města) a vybere 6 nejlepších. Poté v rámci ankety realizované za pomoci služby „Mobilním Rozhlas“ občané zvolí pořadí navrhovaných projektů. Realizovat se budou minimálně dva projekty každý v hodnotě 500 tisíc korun. Pokud budou vybrány projekty, jejichž realizace nepřesáhne 1 mil. Kč, bude možné realizovat i více projektů najednou.

Výsledky hlasování participativního rozpočtu z roku 2023 jsou následující:

- 1) Multifunkční hřiště Nový bazén –435 hlasů,
- 2) Prodloužení cyklostezky a chodníku v Bílkově ulici – 412 hlasů,
- 3) Obnova zeleně v Poděbradech – 273 hlasů.

Výsledky hlasování participativního rozpočtu z roku 2022 jsou následující:

- 1) projekt Vraťme Bažantnici její smysl! – 728 hlasů,
- 2) projekt Oživený Žižkov – 655 hlasů,
- 3) Motýlí louka – 225 hlasů.

Další pořadí projektů bylo: Bezpečná dětská hřiště (150 hlasů), Hrajeme si a učíme se na vzduchu – renovace zahrady Rodinného/mateřského centra Poděbrady (138 hlasů) a Nová parkovací místa a úprava zeleně v lokalitě Malé a Velké Zboží (95 hlasů). Z výsledků hlasování můžeme vidět velký zájem obyvatel o zeleň a její kvalitu i stav a rozvoj cyklostezek.

Nejdůležitější oblasti pro hodnocení participativního rozpočtování každoročně sleduje nevládní organizace Agora CE. Těmito oblastmi jsou účast občanů a to, do jaké míry s nimi politici sdílí své pravomoci a umožní rozhodovat o financích občanům samotným. Je sledováno, kolik lidí aktivně podá návrh, také jaké je procento občanů rozhodujících v hlasování o tom, jak bude naloženo s finančními prostředky participativního rozpočtu. Počet návrhů, se kterými občané přicházejí, je pro hlavním ukazatelem aktivity občanů. Podání návrhu totiž vyžaduje od občana často mnoho energie a indikuje ochotu a potřebu občanů měnit věci kolem sebe. [47]

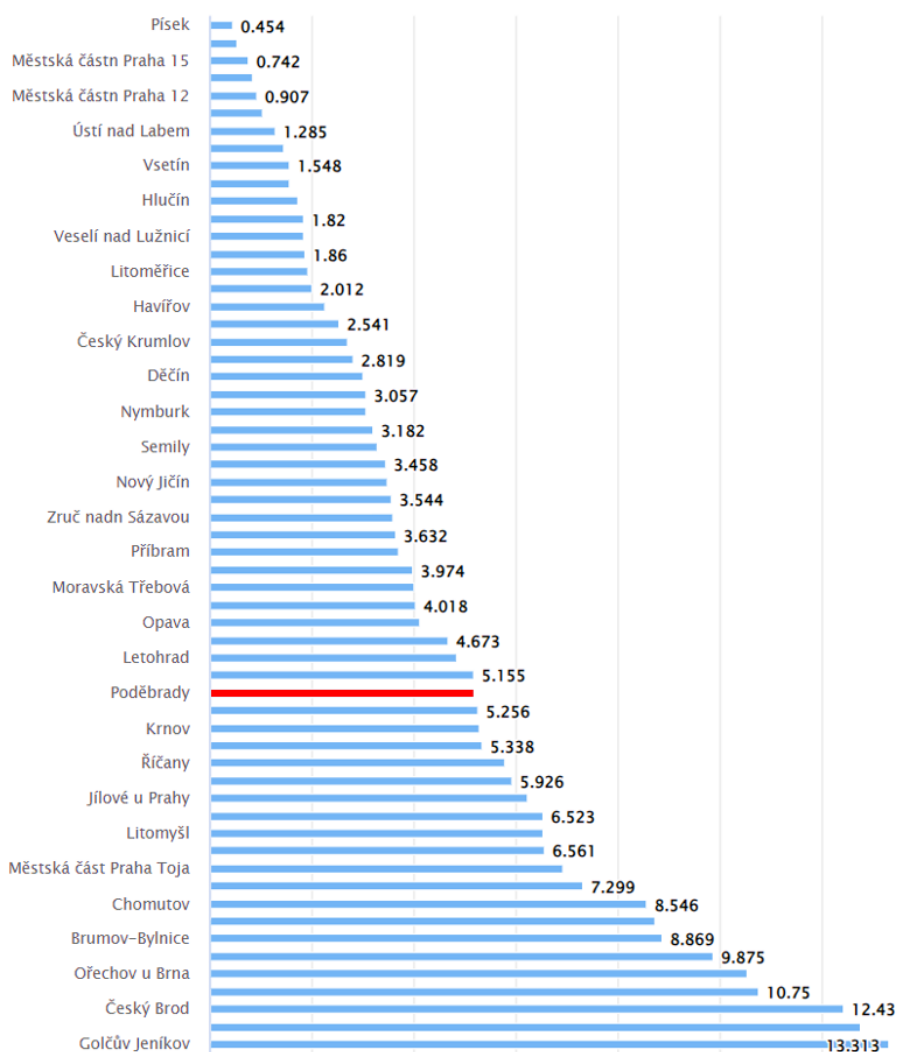
Nejúspěšnější obce dosahují více jak pěti podaných návrhů na 1000 obyvatel. Nejvíce aktivních lidí tak najdeme mezi obyvateli menších obcí. [47]

Podíl hlasujících na počtu obyvatel je v Poděbradech 5,15, viz Obrázek 27, čímž lze usoudit, že je o tento způsob rozhodování velký zájem, Poděbrady jsou mezi první polovinou posuzovaných obcí. Podle statistiky je podíl participativního rozpočtu na celkových výdajích 0,29 % (nejvíce má Městská část Praha Troja 3,26 %). [47]



## Podíl hlasujících na počtu obyvatel 2022

v procentech, tam kde není uvedeno hlasování neproběhlo nebo nejsou data veřejně dostupná



Obrázek 27: Poděbrady participativní rozpočet – podíl hlasujících [47]

### 3.2.7 Veřejné zakázky města Poděbrady na stavební práce

Z webové stránky e-zakazky.cz jde vyčíst z profilu zadavatele na jaké stavební práce jsou vypsané anebo byly veřejné zakázky. Níže je sepsán souhrn veřejných zakázek, které se týkají pěší a cyklistické infrastruktury, včetně celkových cen dle smluv o dílo. Z tohoto přehledu za poslední 3 roky je možné odhadnout možnosti obce nejen z pohledu financování projektů, ale i jejich přípravy a projektového managementu.

V návrhu rozpočtu na rok 2024 má mít odbor správy a rozvoje města k dispozici na investice téměř 108 mil. Kč. Jednou z největších investic bude stavba komunitního centra v místě bývalé kotelny v Hakenově ulici za 18,5 mil. Kč. Další investicí nad 10 mil. Kč bude výstavba parkoviště pro 69 vozidel pod nadjezdem v Alešově ulici za 15,5 mil. Kč. V plánu je také umístění fotovoltaické elektrárny na střechu zimního stadionu za 13,8 mil. korun. V roce 2024 se bude připravovat řada projektových dokumentací pro investice na další léta. 5 mil. Kč má být vyhrazeno na lávku mezi Polabcem a Ostende, 3,9 mil Kč bude připraveno na novou tělocvičnu u základní školy ve Školní ulici, 1 mil. Kč má stát dokumentace pro rekonstrukci

ulice Dr. Horákové, připravovat se bude i dokumentace pro parkoviště v Budovcově ulici za 400 tis. Kč a 400 tis. Kč má stát příprava cyklostezky do Choťánek. V roce 2024 má také dojít například k opravě pergoly v parku za 3 mil. Kč, opravě kupole Libenského kolonády za 2 mil. Kč, generální opravě tribuny SK Slovan Poděbrady za 1,5 mil. Kč, výstavbě nového vstupu na zimní stadion za 2 mil. Kč a k další revitalizaci Jezera za 1,4 mil. Kč. Chystá se i stavba toalet ve sportovním areálu ve Velkém Zboží za 2 mil. Kč, revitalizace Bažantnice za 2,5 mil. Kč, pořízení dalšího pódia pro kulturní a sportovní akce za 1,5 mil. Kč, oprava podkroví a zázemí knihovny za 5 mil. Kč nebo rekonstrukce ulice U Garáží, kterou bude město realizovat spolu s Kauflandem a kterou podpoří částkou 5 mil. Kč. [45]

Tabulka 8: Veřejné zakázky Poděbrady – Ukončeno plnění smlouvy 2020-2023

Název zakázky	Číslo zakázky	Režim zakázky	Celková cena dle smlouvy bez DPH:
Oprava chodníku v ulici Mírová, Poděbrady	20/2022	Zakázka malého rozsahu	3 953 955 Kč
Oprava místní komunikace v ulici Na Vinici, Poděbrady	16/2022	Zakázka malého rozsahu	2 895 636 Kč
Oprava cyklostezky v Poděbradech od ul. Na Vinici k ČOV	12/2022	Zakázka malého rozsahu	1 486 352 Kč
Oprava chodníku v ul. Růžová, Polabec	6/2022	Zakázka malého rozsahu	614 649 Kč
Poděbrady – Chodníky ulice Čechova a U Bažantnice	21/2021	Zakázka malého rozsahu	Čechova 414 788 Kč U Bažantnice 891 005 Kč
Revitalizace vstupu do areálu městského hřbitova Poděbrady, Kluk	18/2021	Zakázka malého rozsahu	1 451 997 Kč
Stavební úpravy místní komunikace v ul. Přemyslova, Poděbrady	4/2020	Zakázka malého rozsahu	558 036 Kč

Tabulka 9: Veřejné zakázky Poděbrady – Zakázka byla zadána 2020-2023

Název zakázky	Číslo zakázky	Režim zakázky	Celková cena dle smlouvy bez DPH:
Lávka pro pěší a cyklisty u zdymadla Poděbrady – statická oprava – zajištění TDI	6/2023	Zakázka malého rozsahu	510 000 Kč
Oprava komunikace ul. Jandova, Poděbrady	11/2023	Zakázka malého rozsahu	848 924 Kč
Lávka pro pěší a cyklisty u zdymadla Poděbrady – statická oprava	21/2022	Zjednodušené podlimitní řízení	12 650 411 Kč

### 3.2.8 Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025

Vize města Poděbrad v roce 2025 je popsána ve Strategickém plánu rozvoje města Poděbrady do roku 2025.

„Komunikace a chodníky jsou v dobrém stavu a dobře osvětleny, město je bezbariérové. Občané mají možnost využívat komplexní systém dostupných sociálních a zdravotních služeb od narození do konce života. Centrum i okrajové části města nabízejí kvalitní bydlení s dostatkem občanské vybavenosti a infrastrukturou, jsou propojeny mezi sebou a zároveň si zachovávají svoji identitu. Město efektivně využívá všechny dostupné zdroje financování.“ [48]

Doprava v Poděbradech v roce 2025 popisuje stav komunikací pro chodce: „Stav místních komunikací odpovídá technickým normám, je zpracován a dodržován systém jejich pravidelné údržby vč. inženýrských sítí. Všechny komunikace jsou bezbariérové. Průběžně probíhá projektová příprava na jejich aktuální rekonstrukci. Chodníky jsou široké, bezpečné a pravidelně udržované.“ [48]

Specifické cíle ohledně pěší a cyklistické dopravy ve Strategickém plánu jsou:

- Vybudovat v centru města propojenou síť bezpečných cyklotras a cyklostezek s napojením na terminál a další veřejná místa.
- Zajistit bezbariérovost stávajících i nových veřejných budov.
- Vybudovat pěší a cyklistické propojení částí města oddělených Labem.
- Rozšiřovat cyklistické a vycházkové trasy v okolí města, včetně doplňků pro oddych a sport, a efektivně je udržovat.
- Vybudovat chybějící rychlé a bezpečné spojení pro pěší a cyklisty do okolních obcí.
- Zajistit kvalitu a dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy.
- Vybudovat nové komunikace pro pěší (chodníky) podél komunikací v intravilánu města, kde chybějí, a postupně rozšiřovat síť komunikací, cest a stezek pro pěší se zohledněním jejich bezbariérovosti.
- Zvyšovat bezbariérovost města. [48]

Prioritní strategické cíle pro pěší a cyklistickou dopravu jsou:

- Pomocí tras propojit úřady, nádraží, zastávky a další důležité objekty občanské vybavenosti města pro občany, lázeňské hosty nebo další návštěvníky, bez ohledu na jejich případná omezení.
- Tvorba generelu musí být přehledná, systematická a detailní tak, aby dokument mohl sloužit jako koncepční materiál pro rozhodování a koordinaci při stavebních akcích města, ale i jiných stavebníků na území města.
- Generel bude koncipován tak, aby bylo možné ho využívat jako přílohu k projektovým dokumentacím předkládaných v rámci dotačních titulů NRPM.
- Mapování probíhá tak, aby byla vytvořena orientační mapa o závadách na trasách ve městě využitelná i pro neodbornou veřejnost. [48]

### 3.2.9 Generel dopravy města Poděbrady

Generel bezbariérových tras na území Poděbrad je základním koncepčním dopravně – inženýrským dokumentem v oblasti rozvoje pěších dopravních sítí a udržitelného rozvoje dopravy v intravilánu města. Generel slouží jako koncepční materiál pro další rozhodování a koordinaci akcí v oblasti realizace bezbariérových tras na území.

Generel může být používán jako příloha k projektovým dokumentacím, předkládaným v rámci dotačních titulů Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Řeší komplexně vedení navržených ucelených řetězců bezbariérových tras propojující jednotlivé dopravní cíle (autobusové zastávky a významné veřejné budovy). U těchto řetězců tras je zpracována analýza a hodnocení současného stavu a návrh úprav s cílem zajištění užívání staveb všem osobám.

Zájmové území generelu je omezeno zadáním na intenzivně zastavěné území v rámci katastrálního území města Poděbrad.

#### Strategické cíle pro cyklistickou dopravu:

Obecně:

- propojení oblastí s nejvyšší hustotou obyvatel s okrajovými částmi města,
- budování doprovodné infrastruktury (stojany, přístřešky, informační servis),
- vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací všude tam, kde to místní podmínky dovolují. [49]

Konkrétně:

- dobudování cyklostezky směrem na východ až do obce Choťánky, problematickým je přejezd silnice II/611 u Balkánu,
- dobudování stezky směrem na jih z Přední Lhoty do Vrbové Lhoty podél silnice II/329 dle Cyklokoncepce Středočeského kraje,
- trasa vedoucí kolem pravého břehu řeky Labe má malou šířku pro smíšený provoz chodců a cyklistů,
- jednosměrná ulice Budcova a ulice Růžová neumožňuje současný provoz vozidel a cyklistů,

- lávka pro cyklisty a pěší přes řeku do ulice Na Vinici,
- průjezd skrze prostor Jiřího náměstí. [49]

### **Strategické cíle pro pěší dopravu:**

Obecně:

- zajištění kvalitní funkční a bezpečné dopravní infrastruktury pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace podle vyhlášky 398/2009 Sb.,
- zlepšit nevyhovující stav přechodů a zastávek. [49]

Konkrétně:

- přístup na Labské a Zámecké nábřeží z centra města – jediné přístupové místo ulice Paroubkova bez chodníku,
- pěší trasa v ulici Bílkova, křižovatka Bílkova-Kolínská, ulice Tyršova, Na Vinici,
- absence komunikace pro pěší v městských částech Polabec a Kluk,
- lávka pro cyklisty a pěší přes řeku do ulice Na Vinici,
- nevhodné vedení pěší dopravy mezi ulicemi Pionýrů a Dr. Horákové. [49]

### **Zóny 30**

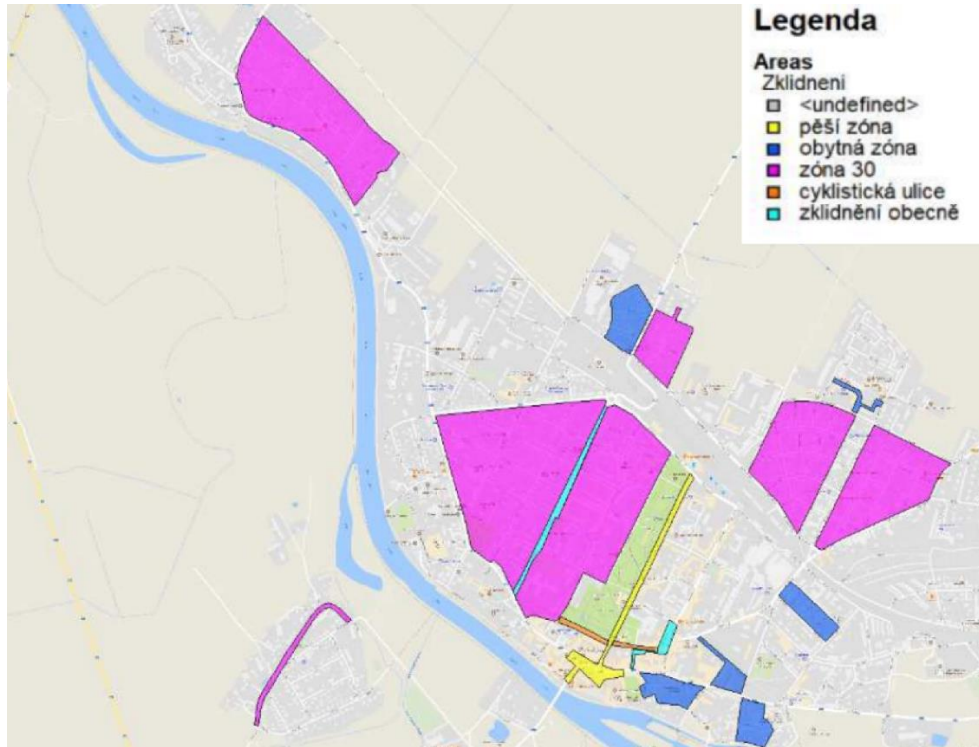
Zóny 30 představují území, kde je maximální dovolená rychlost snížena na 30 km/hod, je zde také často uplatňována přednost zprava. [49]

V současnosti je zóna 30 zavedena např. v oblasti ulic Máchova, Hálkova, Hrubínova, Nerudova. Dalším takto řešeným územím je poměrně rozsáhlá oblast městské části Velké Zboží, ulice Dlouhá, Truhlářská, Nová a další, kde je uplatněna i přednost zprava. Za jistý nedostatek lze považovat úseky ulic, kde nejsou chodníky, tudíž není zde chodec vůči vozidlu nijak chráněn. [49]

Zóna 30 je zavedena místně v městské části Kluk nebo v části ulice Dr. Horákové. Lokální uplatnění snížené rychlosti je v ulici U Bažantnice nebo v ulici Za Nádražím, případně je jen upravena přednost zprava jako v oblasti mezi ulicemi Boučkova a Dr. Horáková. Přednost zprava je zavedena v celé oblasti rodinného bydlení Žižkovo předměstí s výjimkou ulic Budovcova a Mírová. Není zcela obvyklé, aby uplatnění přednosti zprava nebylo doprovázeno snížením rychlosti. Je vhodné sjednocení provozních podmínek v takto řešených lokalitách, v řadě případů se budou zklidněná území prolínat a doplňovat se zónami 30. Konečnou podobu musí nabídnout následná prováděcí dokumentace pro konkrétní lokality, je vysledováno, že zóna 30 bez doprovodných provozně organizačních a stavebně-technických opatření neřeší tolik potřebné zklidnění dopravy. Komunikace v ulici Dr. Horákové disponuje dostatečným prostorem pro obousměrný provoz a vyjma nekvalitního dlážděného povrchu komunikace zde není rychlost provozu jiným způsobem omezena. [49]

Diskutovat lze o zklidnění spočívající ve vytvoření optického zúžení komunikace pomocí VDZ, doplněného o chybějící přechody pro chodce, jako další se nabízí fyzický zásah do přilehlé zeleně s vytvořením nových parkovacích stání. Nedílnou součástí řešení uličního prostoru je cyklistická doprava, jejíž způsob řešení se odvíjí od zvoleného zklidnění. V případě zóny 30 s uplatněním přednosti zprava je doporučeno řešit cyklistickou dopravu odděleně

v přidruženém dopravním prostoru. Pokud zklidnění bude provedeno např. zvýšenými plochami křižovatek, lze ponechat cyklistickou dopravu v hlavním dopravním prostoru s integračními prvky. Tato možná řešení přicházejí v úvahu v případě zachování stávající koncepce dopravy, kdy urbanistický rozvoj v severní části města zvyšuje intenzitu dopravy na této komunikaci. [49]



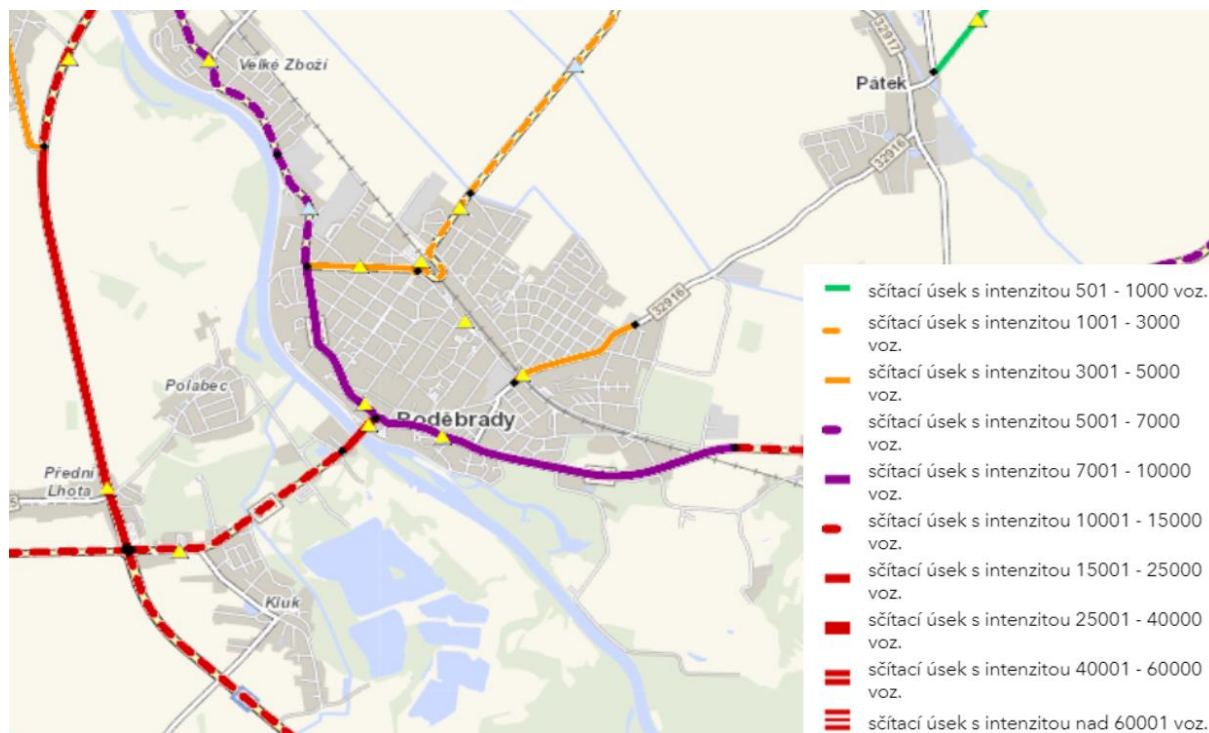
Obrázek 28: Generel dopravy - návrh zklidněných oblastí: výhled roku 2030 [49]

## 3.3 Analýza dopravy ve městě Poděbrady

Město Poděbrady má velice dobrou dostupnost a návaznost na silniční, železniční i vodní dopravní síť. Stejně jako v jiných městech je i zde problémem nárůst počtu automobilů a nedostatek prostor k parkování. Vysoký počet dopravních prostředků v centru města je ovlivněn geografickými podmínkami města a vysokým nárůstem motorizace v posledním období. Vedení silniční sítě městem Poděbrady je pak vázáno přemostěním řeky Labe. Tím je dáno soustředění dopravy na Jiřího náměstí, neboť v tomto případě se jedná o jedinou průjezdní trasu městem při jízdě od Jičína a Hradce Králové ve směru na Prahu a naopak, pokud řidiči nevyužijí k jízdě trasu dálnice D11. Přes přiblížení dálnice D11 až na okraj Hradce Králové přesto zůstává stále vysoký počet zbytečného průjezdu vozidel centrem města. Dále se projevuje vysoký počet zbytkové cílové dopravy, která průjezdem města využívá k jízdě nejkratší trasu. Město Poděbrady je na celostátní železniční síť připojeno prostřednictvím dvojkolejné elektrifikované železniční trati č. 231. Labská vodní cesta je využívána především v rámci rekreačního a sportovního provozu.

### 3.3.1 Intenzity dopravy

Největší intenzity dopravy jsou na území Poděbrad v ulicích Pražská, Husova, Palackého, Mánesova a Revoluční, viz Obrázek 29.



Obrázek 29: Mapa Poděbrad – intenzity dopravy 2020 [43]

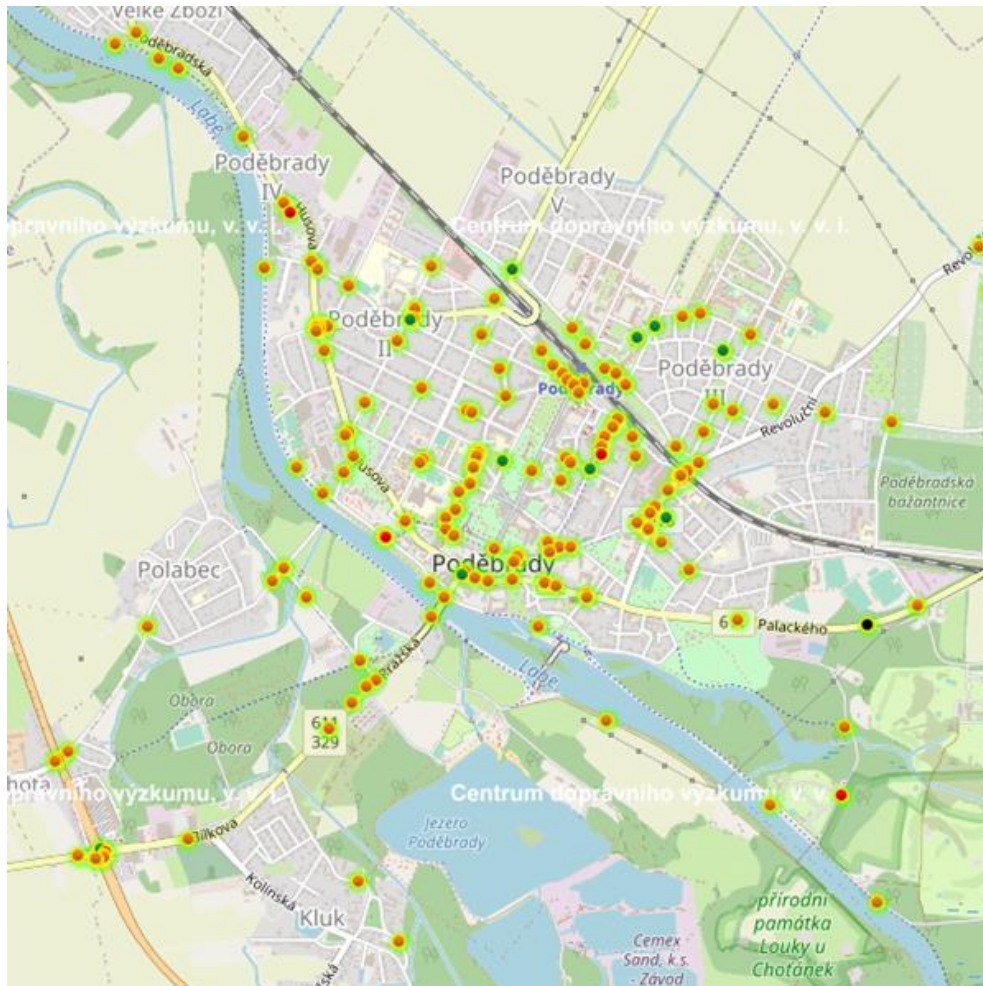
### 3.3.2 Nehodovost

Statistika vychází z Centra dopravního výzkumu, který má data poskytnutá Policií ČR. Evidované nehody chodců a cyklistů v období od 1.1.2013 do 1.1.2023, územní jednotka je Poděbrady – obec.



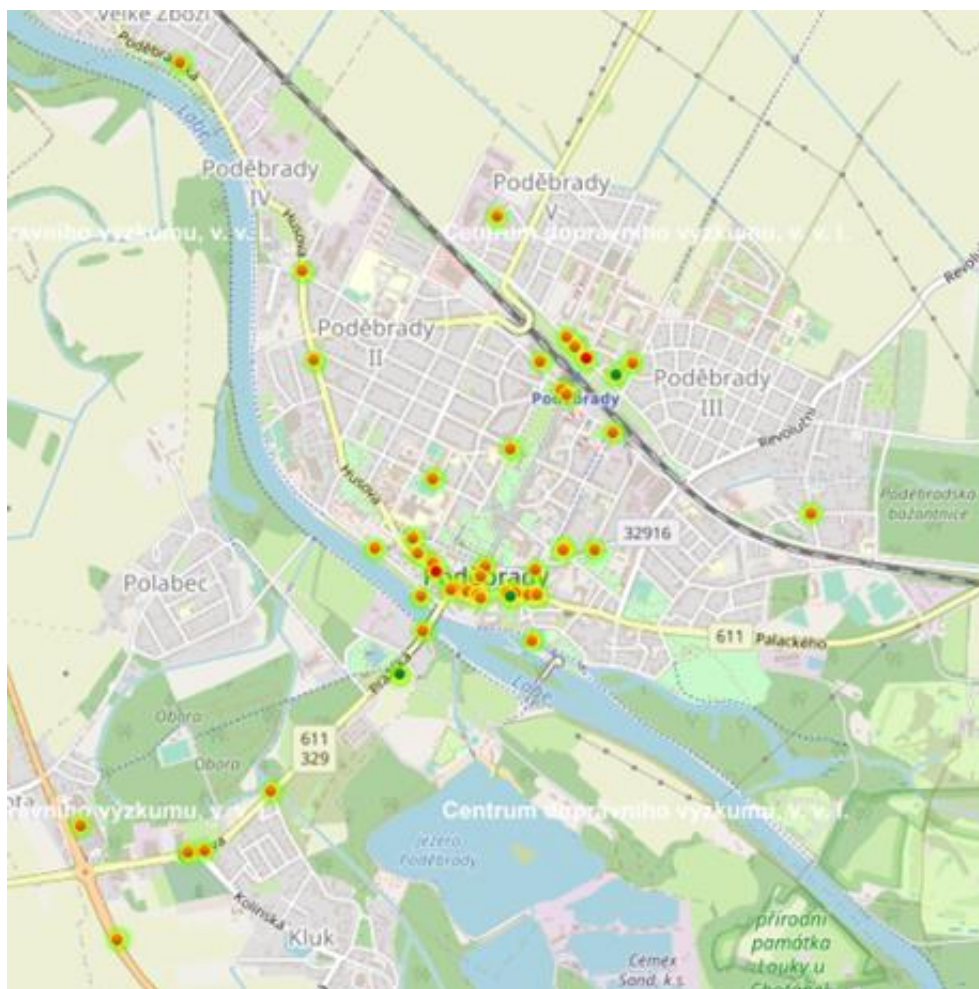
Při nehodách s jízdním kolem mezi nehodovými místy výrazně převládají významné komunikace, jsou to hlavně ulice Studentská, ulice Alešova u nádraží, křižovatka Mánesové a Husovy, a ulice Fügnerova a Palackého. Celkem se za sledované období stalo 179 nehod (1 usmrcení, 6 těžkých zranění, 171 lehkých zranění). Srážka s chodcem je v 9 případech, v 5 je zavinění chodcem. Srážka s jedoucím motorovým vozidlem je 107 nehod. Zavinění řidičem motorového vozidla je 85 nehod, ve 13 případech řidič ujel od nehody. 13 nehod se stalo na přechodu pro chodce, 15 v blízkosti přechodu.

Při srážce s chodcem výrazně převládají významná místa, hlavně Jiřího náměstí, ulice Alešova u nádraží, ulice Za Nádražím, ulice Palackého. Celkem se za sledované období stalo 56 nehod (1 usmrcení, 3 těžká zranění, 54 lehkých zranění). Zavinění řidičem motorového vozidla je více než polovina z případů (37 nehod), v 5 případech řidič ujel od nehody. Na vyznačených přechodech se stalo 22 nehod, přecházení mimo přechod je v 9 případech. V noci s veřejným osvětlením se stalo 7 nehod, bez veřejného osvětlení 4 nehody.



Obrázek 30: mapa Dopravní nehody v ČR, Poděbrady, druh vozidla jízdní kolo [13]





Obrázek 31: mapa Dopravní nehody v ČR, Poděbrady, druh nehody srážka s chodcem [13]

### Kritická místa a úseky

Na základě statistiky o nehodách jsou odvozena problematická a nebezpečná místa pro chodce a cyklisty. Pro cyklistickou dopravu je problémové propojení cyklostezky, která vede podél řeky a centra Poděbrad, pokračujícího k železničnímu nádraží, případně severní části Poděbrad. Pro chodce je nejvíce nebezpečná oblast Jiřího náměstí a oblast kolem nádraží.

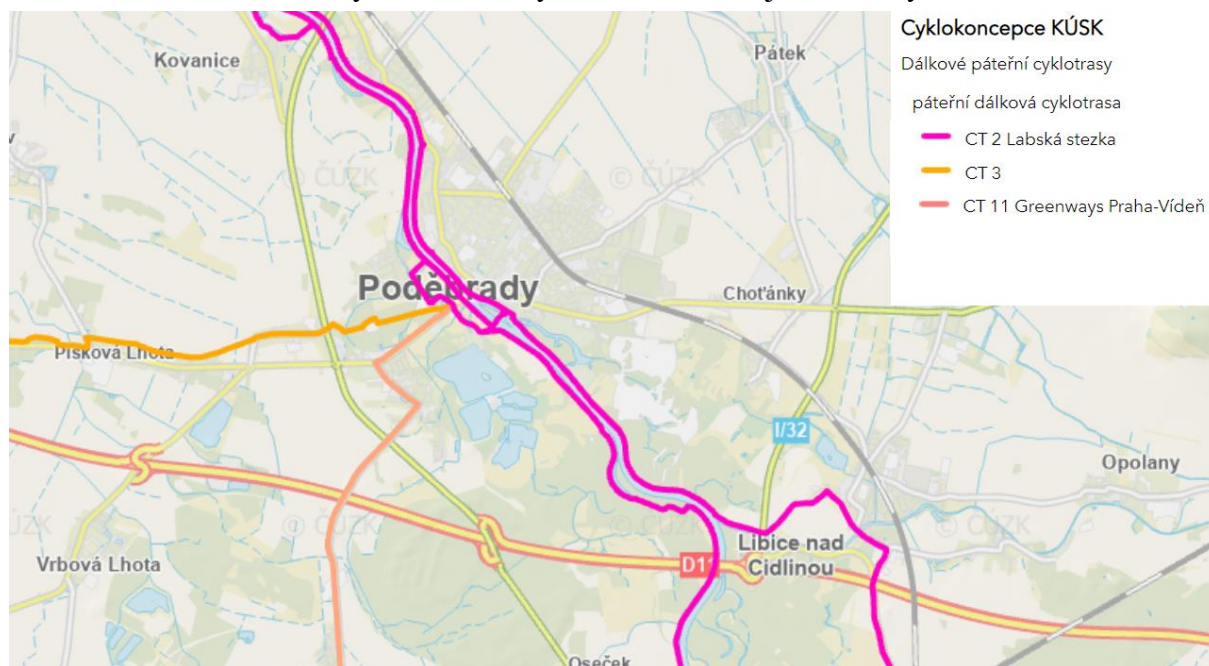
### 3.3.3 Cyklotrasy na území města Poděbrady

Pro Poděbrady, jako významné lázeňské město a turistický cíl, je rozvoj a výstavba infrastruktury pro cyklisty zásadním předpokladem pro zdravý rozvoj města. Cyklodoprava tvoří díky rovinaté krajině polabské nížiny, vhodným klimatickým podmínkám, velikosti města a úrovni dopravního řešení zásadní podíl v mobilitě obyvatel města. Dle zpracované studie z roku 2008 objem vnitřní dopravy v Poděbradech tvoří z 92% cyklisté. [6]

Vedle každodenního využívání kola na vnitroměstské cesty za prací, do školy, úřadu, k lékaři či dalších cílů míst veřejné infrastruktury, nelze také opomenout hojně rozšířenou víkendovou a rekreační cyklistiku po městských částech (např. k Jezeru Poděbrady), cyklostezku Poděbrady-Pátek či Poděbrady-Sadská. Díky geografické poloze města jsou součástí poděbradského turistického života i rekreační cesty mimo hranice města podél řeky Labe na cyklostezce do Nymburku či v opačném směru do Libice nad Cidlinou, resp. do Kolína.

Tyto úseky jsou součástí mezinárodní dálkové Labské cyklotrasy vedoucí od pramene řeky v Krkonoších až do německého města Cuxhaven na břehu Severního moře, která dosahuje délky téměř 1300 km. V současné době se na území města nachází více než 30 km cyklistických komunikací s dopravním značením, které jsou dále doplněné komunikacemi vhodnými pro cyklisty. Cyklostezky jsou situované především podél řeky, v radiálních směrech do centra města a v lokalitách městské zeleně. Celek tvoří unikátní, variantní cykloturistickou či pěší síť pro krátkodobou rekreaci, dostupnou bez použití auta z každého místa ve městě i z příměstských obcí. [6]

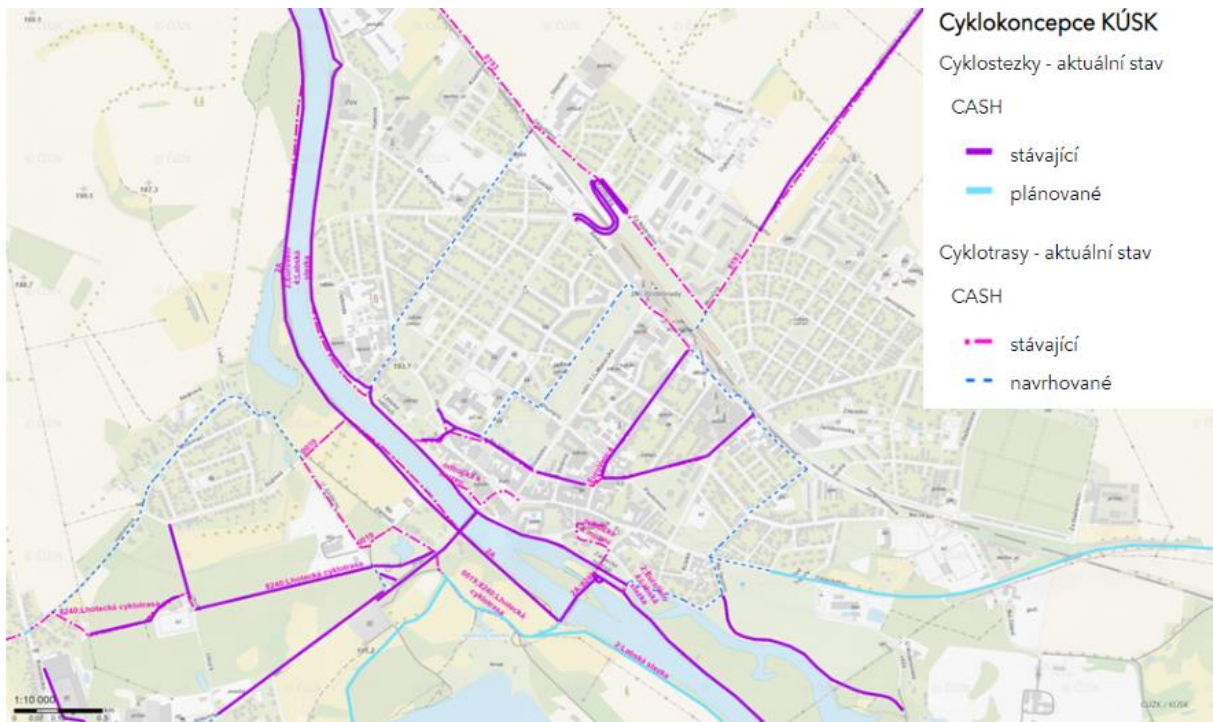
V mapovém portálu Středočeského kraje lze vidět, že přes Poděbrady vede dálková páteřní cyklotrasa, konkrétně CT 2 Labská stezka. Do Poděbrad také vede CT 3 a CT 11 Greenways Praha-Vídeň. Stav těchto cyklostezek tedy zásadně ovlivňuje i celou cyklotrasu.



Obrázek 32: Mapa cyklokoncepce s trasami [9]

V cyklokonceptu, viz Obrázek 33, můžeme na území Poděbrad vidět stávající a plánované cyklostezky a cyklotrasy. Navrhované cyklotrasy využívají jednosměrných ulic a propojují Labe-centrum-Žižkov-Polabec.





Obrázek 33: Mapa Poděbrad – cyklotrasy a cyklostezky [45]

V mapě se zobrazenými prioritními úseky cyklotras jsou vyznačeny části důležité pro koncept cyklistické infrastruktury.



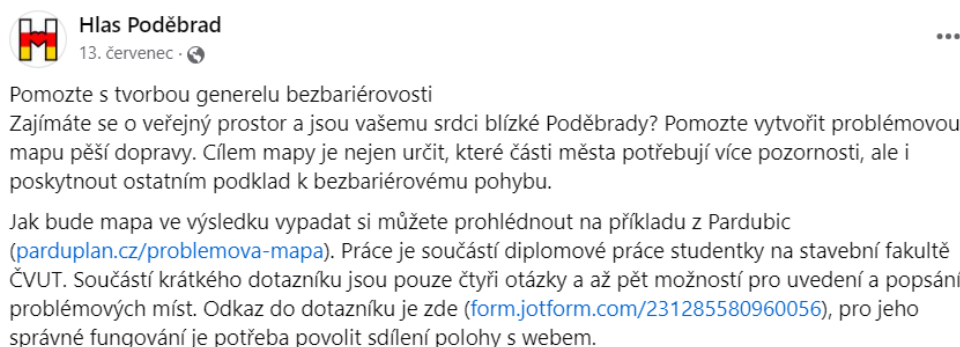
Obrázek 34: Mapa Poděbrad – prioritní úseky [45]

### 3.3.4 Dotazníkové šetření – problematická místa

V rámci analýzy stávajícího stavu pěších a cyklistických tras byl vytvořen dotazník s cílem posbírat informace o místech, které lidé vnímají jako problematické.

Dotazník byl vytvořen skrze platformu Jotform, která jako jedna z mála umožňuje propojení s Google mapou a zadávání souřadnicových údajů do mapy.

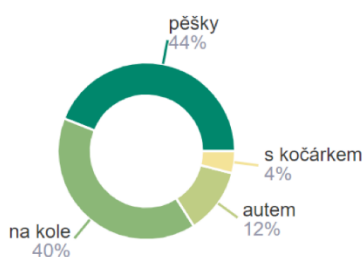
Dotazník byl poslán na odbor správy a rozvoje města s žádostí o sdílení, bohužel bez zpětné vazby. Dotazník ale sdílela stránka Hlas Poděbrad, která na Facebooku informuje o stavu stavebních projektů i jiných záležitostech, o kterých rozhoduje zastupitelstvo města Poděbrad. Na těchto stránkách se v komentářích lidé velmi zapojují do debat, proto se jevila jako vhodný způsob rozšíření dotazníku, viz Obrázek 35.



Obrázek 35: Dotazník – sdílení [50]

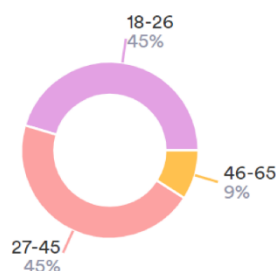
Sdílení dotazníku ukázalo, jaké problémy může participace přinášet tímto způsobem. Forma dotazníku pro správné fungování požadovala v nastavení prohlížeče povolení sdílení polohy. Tato podmínka se ukázala jako velká překážka nejen pro starší generaci. Další problém bylo nepochopení participace na tomto projektu, při sběru názorů pomocí internetu mohou vznikat nedorozumění v důsledku nepochopení textu, ač může být napsán velmi srozumitelně. Další podstatný problém byl ten, že stránka Hlas Poděbrad sdílela v příspěvku odkaz na dotazník bez části https, a prohlížeč se proto, po rozkliknutí dotazníku, nezeptal na povolení sdílení polohy, ale rovnou stránku zablokoval.

Po městě Poděbrady se nejčastěji pohybují:



Data	%
pěšky	44%
na kole	40%
autem	12%
s kočárkem	4%
na vozíku	0%

Věk respondentů:



Data	%
do 18	0%
18-26	45%
27-45	45%
46-65	9%
66+	0%

Obrázek 36: Dotazník – statistiky respondentů

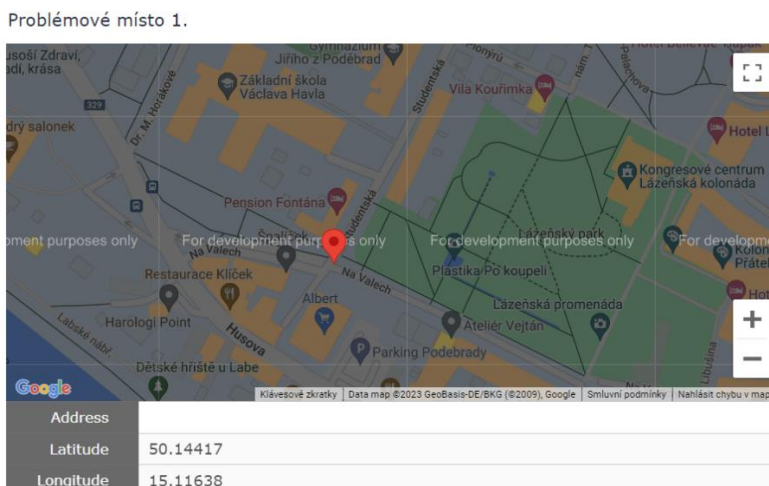
V dotazníku bylo volné pole pro odpověď na otázku: „Vnímáte v Poděbradech nějaké opakující se problémy, pokud ano, jaké? (např. chybí bezbariérové přechody – nesnížený obrubník, úzké chodníky na více místech, kvalita pochozích ploch, nebezpečná místa atd.)“.

Odpovědi byly následující:

- „přístup k cyklostezce u řeky (prudké sjezdy i pro kolo a schody)“;
- „Problém s chodníky, ten je snad všude, kromě centra, tam jsou pěkný, ale skoro všude jinde jsou fakt špatný a někde úplně rozbitý.“;
- „Na některých místech chybí přechody“.

Nejdůležitější částí dotazníku bylo zadání problémových míst, které bylo popsáno takto: „Problémová místa pěší dopravy jsou místa pro chodce ohrožující, omezující a nekomfortní. Příkladem může být: délka přechodu, chybějící přechod, nesnížené obrubníky, úzký chodník, špatně parkující auta, překážející mobiliář (lavičky, cedule, stojany na kola atd.). V dotazníku můžete označit až 5 míst. Pod každým místem prosím o krátký a výstižný popis problému.“

Problémová místa se označovaly ve widgetu s mapou Google, který odesílal v odpovědi souřadnice označeného místa a následovalo pole pro popis místa.



Obrázek 37: Dotazník – zadání místa

Celkem bylo pomocí dotazníku označeno 33 problematičtějších míst, viz Tabulka 10

Tabulka 10: Problémová místa z dotazníkového šetření

ID bodu	Longitude	Latitude	Popis
1	15,12753	50,14446	Chybí přechod
2	15,11833	50,14666	chybí přechody
3	15,11362	50,14388	velmi prudký sjezd k řece
4	15,11733	50,14712	Blízko školy – špatný přechod pro chodce
5	15,1221495	50,1498826	propadlý kanál a díra při okraji vozovky prohlubeň v místě garážového stání
6	15,12045	50,14244	Jeden z přechodů na hlavní silnici, který mi přijde ohrožující kvůli vysoké koncentraci aut,
7	15,1482936	50,145734	Chybějící část chodníku od Symfonie směrem do ulice Nerudova
8	15,12014	50,14244	Chtělo by to přechod, lidé zde často přebíhají silnici

9	15,12698	50,14427	Chybí přechod
10	15,11395	50,14392	přístup k řece příliš prudký
11	15,11868	50,1414	pouze schody
12	15,11737	50,14719	nerovnost okraje vozovky, nebezpečné přecházení dětí u školy celoročně, po dešti obrovské louže, obchází se vstupem do křižovatky, v zimě zamrzlé kluzké plochy
13	15,1482936	50,145734	Chybějící průchod pro pěší směrem k řece do ulice U zimního stadionu
14	15,11748	50,14255	Přechod by bylo lepší posunout dál od křižovatky
15	15,11771	50,1443	Chybí přechod
16	15,12932	50,14608	přejezd přes koleje – cyklisti, chodci neoddělené, alespoň vizuálně by bylo dobré rozlišit, kde jezdí auta a cyklo
17	15,12022	50,14253	Velmi dlouhý přechod pro chodce, přestože je to jednosměrka – nebezpečné místo
18	15,1482936	50,145734	Neupravená stezka, propojující ulici Hraniční a Páteckou cyklostezku
19	15,1216	50,14272	Chybí přechod
20	15,11998	50,14238	Palackého – úzký chodník i na druhé straně
21	15,1107	50,1493	Neosvětlený přechod
22	15,1482936	50,145734	Nesmyslně uzavřený návštěvníkům kvůli sporům s Povodím Labe
23	15,12481	50,14379	Cyklistická stezka na chodníku, chodci tam mají jít neosvětleným parkem
24	15,1482936	50,145734	Neustálé porušování zákazu vjezdu osobními vozidly a ohrožování pěších na cestě k jezeru II,
25	15,11768	50,14577	v místě přechodu nenavazují vozovka na chodník
26	15,10786	50,15555	V širokém okolí není jediný přechod
27	15,10005	50,16126	neexistující chodník
28	15,1222	50,1437	Celkově se tady špatně pohybuje a nevypadá to tady moc jako náměstí
29	15,12135	50,14951	Někde tady chybí chodník, ale tam vyšlapaná tráva, takže se tamtudy očividně chodí,
30	15,1157	50,15486	Tady by se mohli alespoň zacpat ty díry v té rádooby silnici,
31	15,11719	50,14885	Ulice Dr. Horákové, tam jsou kostky a díry, auta zaparkovaný podél a docela natěsno, když jede auto proti – nebezpečné pro kolo
32	15,11741	50,14272	Křižovatka na náměstí, když se jede od Alberta a doleva, tak je tam často ucpaná, tam by se možná hodil semafor, a to i kvůli tomu přechodu, co tam je, ten je tam taky nešťastný
33	15,10604	50,1578	Ve Velkém Zboží, hned za statkem, tak tam by se hodil docela chodník od toho statku k přechodu, buď se musí přeběhnout silnice na druhou stranu na cyklostezku, což je nebezpečné, protože když něco jede od Poděbrad, je to vidět jen v zrcadle, ve kterém moc vidět nejde anebo se musí jít asi 100 m vlastně po silnici, aby se člověk dostal k přechodu



Na základě údajů z dotazníku byla vytvořena mapa problematických míst pomocí služby Moje mapy Google, která je dostupná na následujícím odkazu:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1IQrpBHYZmthtDqrfEPLuqjJmk4QWyBE&usp=sharing>



Obrázek 38: Dotazník – mapa problémových míst a QR kód na odkaz mapy

### 3.3.5 Bezbariérovost pěších tras

Při zhodnocení bezbariérovosti pěších tras, je potřeba vycházet z vyhlášky č. 398/2009 Sb. a zhodnotit tyto aspekty:

- Jsou trasy celkově prostupné komfortně, bez problému, a propojují strategicky významná místa?
- Jsou dodrženy požadavky na komunikace pro chodce?
- Jsou na trasách funkční vodící linie a je zachován průchozí prostor?
- Vznikají bariéry zabezpečení například v případě rekonstrukcí, jak jsou řešené?
- Jsou dodržovány požadavky překonávání terénních úrovní – za pomoci ramp, snížených obrubníků a zmírnění sklonů terénu za pomoci uměle vytvořených odpočívadel?
- Vyhovují přechody, zastávky veřejné dopravy?
- Splňuje mobiliář podmínky na umístění a zabezpečení?

### Metodika mapování přístupnosti

Mapování přístupnosti prostředí z pohledu osob s omezenou schopností pohybu se v České republice věnuje řada organizací a institucí. Většina z nich má regionální působnost a část z nich

používá jednotný systém, který vychází z Metodiky kategorizace přístupnosti objektů Pražské organizace vozíčkářů. [51]

Mapování je komplexním procesem, při kterém musí být brána v potaz řada aspektů. Nejdůležitějším předpokladem pro mapování je znalost potřebné legislativy, metodických pokynů a potřeb osob s omezenými schopnosti pohybu nebo orientace. Je potřeba vnímat prostředí v souvislostech, proto je třeba znalost teorie i praktická cvičení v praxi. Mapování je založené na práci v terénu. Podrobné a pečlivé mapování v terénu a fotodokumentace je podkladem pro zpracování kvalitních informací. [51]

Kategorizace přístupnosti se podle způsobu mapování dělí na přístupnosti do objektů, zastávky, vyhrazená parkovací stání a přístupností tras a komunikací. [51] Metodika kategorizace přístupnosti tras a komunikací slouží pro zpracování informací o stávajícím stavu přístupnosti mapovaného prvku. Řeší zejména převažující sklon, šířku a kvalitu komunikace, bodové bariéry na komunikaci (výškový rozdíl, zúžení, podélný sklon, příčný sklon), přechody a místa pro přecházení komunikace. Mapování přístupnosti se provádí na mapovém podkladu pomocí piktogramů, a barevných linií s textovými popisy. Přechody se vyznačují barevnou linkou, přičemž zvlášť se hodnotí levá a pravá část a prostor určený k přecházení silnice. Dle semaforové barevnosti se rozlišuje snížený obrubník (zelený), sklopený obrubník, nebo nedostatečně upravený snížený obrubník (oranžový) a neupravený obrubník (červený). [51]



Obrázek 39: Piktogramy pro mapování přístupnosti [51]



Obrázek 40: Linie pro popis přechodu a místa pro přecházení [51]

## Hodnocení bezbariérovosti z generelu dopravy (pěší – bezbariérovost)

Generel v první řadě analyzuje současný stav území, a to s jeho zvláštnostmi a specifiky. Tato specifika jsou v případě území Poděbrad dána jejich postavením pověřenou obcí s rozšířenou působností, důležitého mikroregionálního centra, lázeňského a turistického cíle a místem významných kulturních, společenských a sportovních akcí. Na území města pohybuje řada osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a to jak jeho obyvatel a obyvatel okolních obcí, tak jeho návštěvníků z řad turistů a lázeňských hostů. [49]



Bezbariérovost infrastruktury, dopravních řetězců a přístupnost veřejných budov v lázeňském městě je důležitým faktorem kvality života ve městě. Přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života. Smyslem koncepce je zajistit komfortní, bezpečnou a maximálně volnou prostupnost celého řešeného území pěšky a na kole, v závislosti na jeho charakteru. Koncepce slouží zejména jako podklad při zadávání různých investičních záměrů, údržbě i samostatných akcí na podporu bezmotorové dopravy, při rozhodování o konkrétních záměrech v území, pro zpracování územně-plánovacích dokumentací. [49]

Při hodnocení jednotlivých prvků bezbariérové sítě bylo nalezeno a v generelu popsáno několik lokálních nedostatků, které však mají navzdory svému lokálnímu charakteru vážný dopad na celý řetězec tras, čímž mohou ve výsledku hendikepovaným osobám znemožnit přístup do destinace. Při tvorbě ucelené sítě bezbariérových tras generel doporučuje zaměřit se především na nevyhovující stav přechodů a zastávek. Obecně pak lze říci, že by se mělo stát prioritou při budování bezbariérové sítě odstranění všech nevyhovujících prvků a chybějících tras. Jako příklad lze uvést možnosti bezbariérového přístupu na Labské a Zámecké nábřeží z centra města, kde jediným přístupovým místem v tomto prostoru je komunikace bez chodníku v ulici Paroubkova. Dále lze uvést např. pěší trasu v ulici Bílkova, či přechody pro chodce (včetně obrub) v křižovatce Bílkova-Kolínská, dále ulice Tyršova s prakticky neexistujícími obrubami (faktické oddělení vozovky od chodníku), nebo technický stav chodníku v ulici Na Vinici, včetně nevyhovujícího přechodu (a obrub) v křižovatce Na Vinici-Husova. Mezi prioritní kroky generel doporučuje zařadit výstavbu nové lávky pro cyklisty a pěší přes řeku Labe do ulice Na Vinici. Za riziko rovněž označuje absenci komunikace pro pěší v městských částech Polabec a Kluk. [49]

### **3.4 Příprava projektů pro Poděbrady**

V této kapitole jsou navrženy projekty, které by mohly být vhodné pro rozvoj pěších a cyklistických tras města Poděbrady. Pro každý projekt jsou zváženy možnosti financování, zároveň jsou zdůrazněny zásady, které je u jednotlivých projektů potřeba dodržovat, tak aby byly splněny podmínky financování. Návrh projektů vychází z kapitoly 3.3 Analýza dopravy ve městě Poděbrady, konkrétně zohledňuje intenzity dopravy na místních komunikacích, místa s vyšší mírou nehodovosti, vychází i z podnětů dotazníkového šetření.

Projekty jsou následující:

- Bezbariérové Poděbrady,
- Cyklistické trasy,
- Žižkov – oblast kolem školy,
- Jiřího náměstí,
- Riegrovo náměstí,
- Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici.

### 3.4.1 Bezbariérové Poděbrady

Tento projekt navazuje na již zpracovaný Generel dopravy – jehož součástí je i kapitola věnující se pěší dopravě, tedy bezbariérovosti tras. Jako příloha k žádosti o NRPM by se dal využít výkres Základní síť pěší bezbariérové dopravy, který zpracovala firma UDIMO spol. s r.o., který ovšem není aktualizovaný a ve výkresu se nachází chyby – některé trasy jsou označeny jako vyhovující, přestože nevyhovují v současném stavu a nemohly tedy vyhovovat ani v době zpracování (2018).



Obrázek 41: Generel dopravy – Základní síť pěší bezbariérové dopravy (zpracoval UDIMO spol. s r.o., 2018)

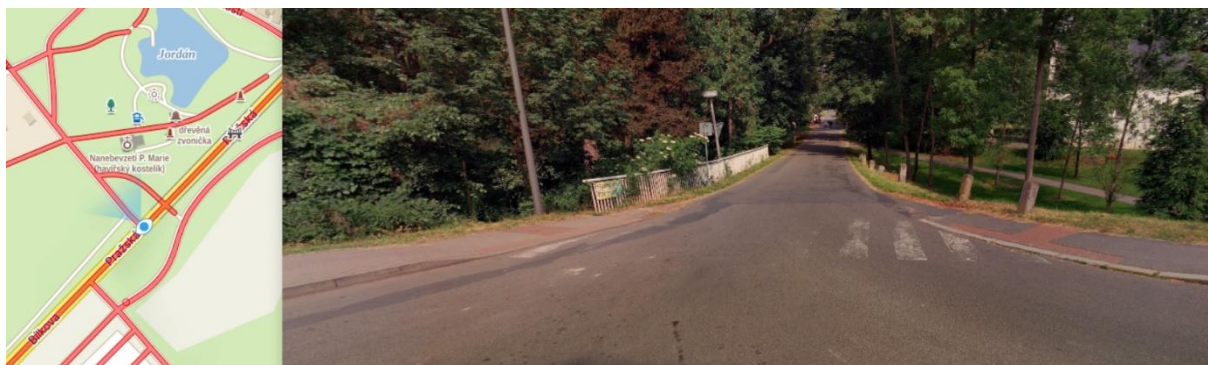
Jak by se na tento dokument mělo navázat? V první řadě je důležité aktualizovat stav tras, v rámci rekonstrukcí postupně spojovat strategicky důležitá místa a zpřístupňovat strategicky důležité objekty. Projekty mohou zahrnovat úpravy přechodů, snižování obrubníků, úpravy vodicích linií, rekonstrukce zastávek veřejné dopravy.

V rámci přípravy projektů, které mohou spadat pod rámec dotací NRPM je vhodné kontrolovat dodržování zásad pro navrhování a projektování. Důležitým legislativním dokumentem je vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, který je potřeba dodržovat při projektování, dále je vhodné konzultovat projekty s dotčenými orgány a využít i konzultace např. s organizací NIPI, která posuzuje bezbariérovost v projektech. Užitečným dokumentem mohou být také Standardy aktivní mobility od IPR Praha.

Vhodné projekty pro žádost o dotaci NRPM jsou uvedeny níže. Předběžné náklady projektů se budou odvíjet od rozsahu úprav.

## Přechody pro chodce

Vhodné úpravy zahrnuté v projektu bezbariérových úprav, můžou být například – úprava signálního pásu vodorovného značení na křižovatce Pražská a U Jízdárny, kde signální pás nenavádí chodce na druhou stranu chodníku, ale vede je do středu křižovatky viz Obrázek 42. Signální pás musí být rovnoběžný s osou přechodu a musí navádět chodce nejkratší cestou na druhou stranu vozovky.

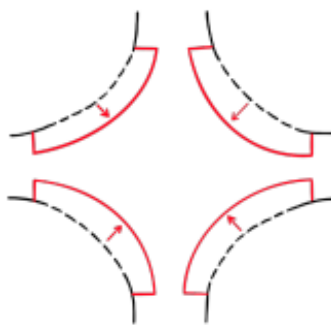


Obrázek 42: Přechod – Pražská a U Jízdárny [39]

Další přechod u křižovatky Studentská a Pionýrů se nachází u školy, zde by bylo vhodné vysazení chodníkových ploch a rozšíření zóny 30 na oblast kolem školy, viz Obrázek 43. Vysazení chodníkových ploch by bylo vhodné i na druhé straně křižovatky, kde je nároží řešeno pomocí žulových kostek viz Obrázek 44. Přechod je v nevyhovujícím stavu, navádí chodce z chodníku přes travnatý pás.



Obrázek 43: Přechod – Studentská a Pionýrů [39]



Obrázek 44: Přechod – Studentská, Pionýrů vysazení chodníkových ploch [39], vysazení chodníkových ploch [5]



Přechod na křižovatce Studentská a Dr. Beneše je další vhodný k bezbariérové úpravě, nachází se hned u vchodu do školy a je na trase k nádraží. Stávající stav nemá snížené obrubníky, varovné ani signální pásy, viz Obrázek 45.



Obrázek 45: Přechod – Studentská a Dr. Beneše [39]

Přechod na ulici Mánesova, kde jsou velké intenzity automobilového provozu, v těsné blízkosti školy, nemá snížené obrubníky, chybí signální a varovné pásy, vede chodce na obou stranách přes travnatý pás a chybí i osvětlení přechodu pro zajištění bezpečnosti.



Obrázek 46: Přechod – Mánesova [39]

Přechod v ulici Školní, který se nachází v těsné blízkosti základní a mateřské školy, kde není správně řešeno odvodnění a přechod se v deštivých dnech stává nepoužitelným, viz Obrázek 48. Dále chybí signální a varovný pás.



Obrázek 47: Přechod – Školní [39]





Obrázek 48: Přechod – Školní [39]

Přechod v ulici Komenského u Riegrova náměstí vedoucí k hotelové škole by bylo vhodné upravit vysazením chodníkové plochy, místo dočasným řešením plastovým obrubníkem. Přechod se nachází v blízkosti autobusové zastávky, a je tu velký pohyb osob včetně dětí dojíždějících do škol z okolních vesnic.

S tímto přechodem souvisí i zastávka autobusové dopravy, která bude zmíněna v odstavci se zastávkami.



Obrázek 49: Přechod – Komenského [39]

U přechodu v ulici Palackého, kousek od Riegrova náměstí, chybí signální a varovný pás.



Obrázek 50: Přechod – Palackého [39]

Přechod v ulici Havlíčkova blízko křižovatky s Palackého je v jednosměrné ulici a je dlouhý cca 15 m, tudíž nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Vhodné by bylo vysazení chodníkových ploch a zvýraznit tak i jednosměrnost komunikace, která nemusí být vzhledem



k šířce zřejmá. U přechodu chybí signální a varovný pás, při této délce i vodící proužek přechodu. V této křižovatce také bylo v uplynulých letech několik nehod, viz Obrázek 52:



Obrázek 51: Přechod – Havlíčkova [39]



Obrázek 52: Nehodovost křižovatka Havlíčkova – Palackého [13]

V ulici Proftova u křižovatky s Jiráskovou je 12 m dlouhý přechod bez vodícího proužku a bez signálních pásů, které by navedli chodce na druhou stranu komunikace.



Obrázek 53: Přechod – Proftova [39]

Přechod na ulici Palackého u křižovatky s Jana Opletala, viz Obrázek 54, není dostatečně osvětlen, bylo by vhodné vysazení chodníkových ploch a zrušení těsně přilehlých parkovacích míst pro zajištění rozhledových poměrů. Chybí varovný a signální pás.





Obrázek 54: Přejchod – Palackého u křižovatky s Jana Opletala [39]

Nedostatečně osvětlené přechody jsou velmi rizikové hlavně na ulici Husova. Jeden je u autobusové zastávky viz Obrázek 55, další u křižovatky s ulicí Palachova viz Obrázek 56.



Obrázek 55: Přejchod – Husova u křižovatky s Dr. Kryšpína [39]

Přejchod na ulici Husova u křižovatky s Palachovou opět vede chodce přes chodník na zatravněné pásy.



Obrázek 56: Přejchod – Husova u křižovatky s Palachova [39]

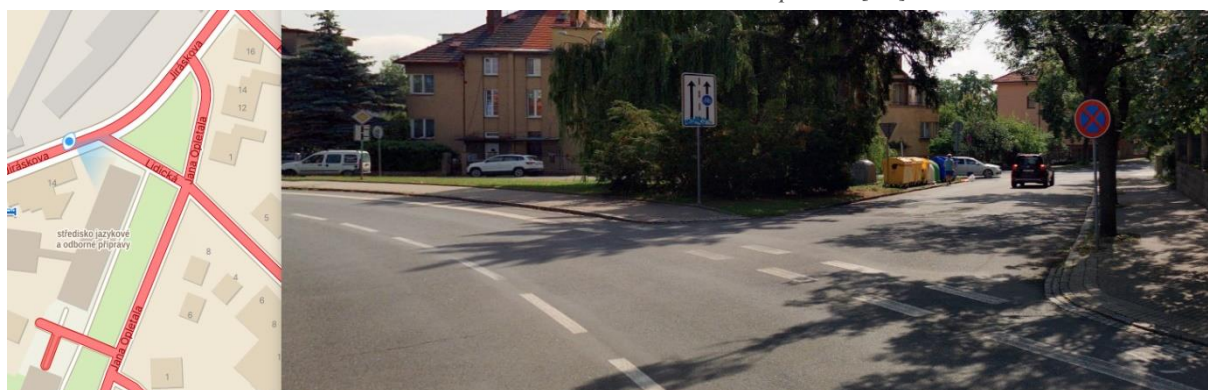


## Řešení křižovek a přerušené pěší vazby

Přerušená pěší vazba v ulici Jiráskova na křižovatce s ulicí Jana Opletala a Lidická. Chodník je tu ukončen s naznačeným místem pro přecházení, vzhledem k chybějícímu osvětlení ale nesplňuje požadavky na bezpečné místo pro přecházení.



Obrázek 57: Křižovata Jiráskova a Jana Opletala [39]



Obrázek 58: Křižovatka Jiráskova a Lidická [39]

Křižovatka Studentská a Palachova je na trase školy – nádraží. Tato křižovatka je částečně využívána na parkování, nachází se tu kontejnery na tříděný odpad. Nejsou tu řešeny přechody pro chodce, ani místa pro přecházení. Město Poděbrady dle úřední desky plánuje v rámci zklidnění automobilové dopravy zjednosměrnit ulici Studentská. Je zde potřeba vyřešit vazby pro pěší i cyklisty i v případě omezení obousměrného provozu automobilů.



Obrázek 59: Křižovatka Studentská a Palachova [39]

Křižovatka Mánesova, Husova a Dr. Beneše je křižovatka s vyšší mírou intenzity automobilové dopravy v Poděbradech. Tato křižovatka nemá dostatečně vyřešené pěší vazby,



konkrétně podél ulice Husova vede chodník přerušovaný bez přechodu ulicí Dr. Beneše a vzápětí ulicí Mánesovou, bez propojení chodníku k přechodu, lidé proto musí procházet přes zatravněnou plochu, nebo přecházet křižovatku, což je vzhledem k intenzitám dopravy nebezpečné.



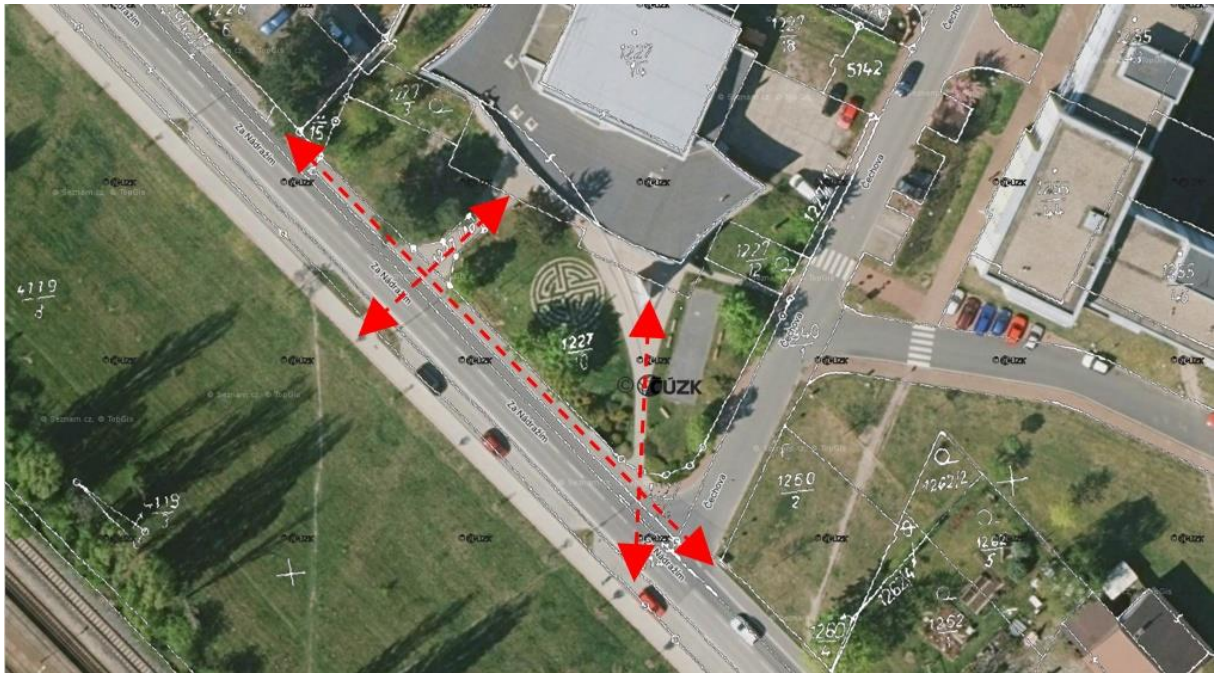
Obrázek 60: Křižovatky Mánesova Husova a Dr. Beneše [39]; intenzity křižovatky [43]



Obrázek 61: Nehodovost křižovatka Mánesova – Husova [13]

Další místo, kde jsou přerušované pěší vazby, je kolem domu dětí a mládeže Symfonie, viz Obrázek 62. V tomto místě je zrekonstruována ulice Za Nádražím, ale k objektu DDM nevede chodník, ani přechod z chodníku na protější straně ulice. Vzhledem k velkému pohybu dětí v tomto místě, by bylo vhodné zajistit možnost bezpečného přecházení ulice.





Obrázek 62: Křižovatka Za Nádražím a Čechova [39]



Obrázek 63: Místo pro přecházení ulice Za Nádražím [39]



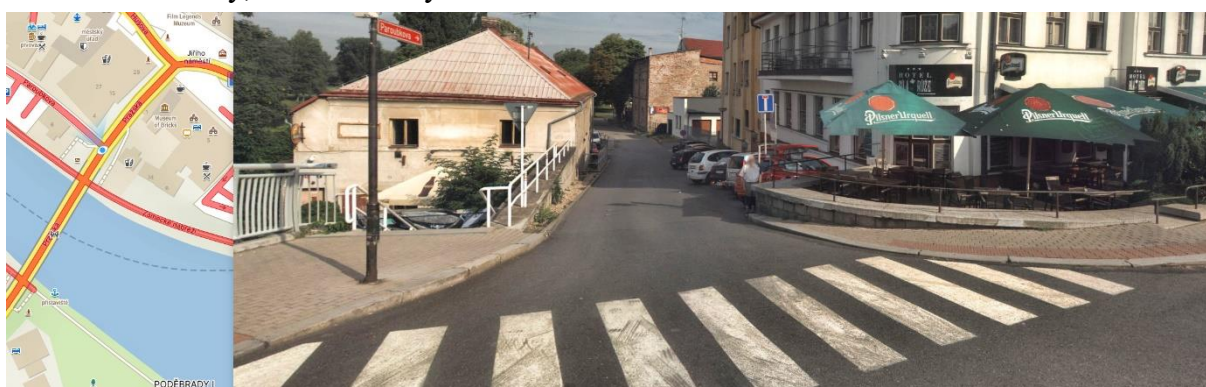
Obrázek 64: Křižovatka Za Nádražím a Čechova [39]





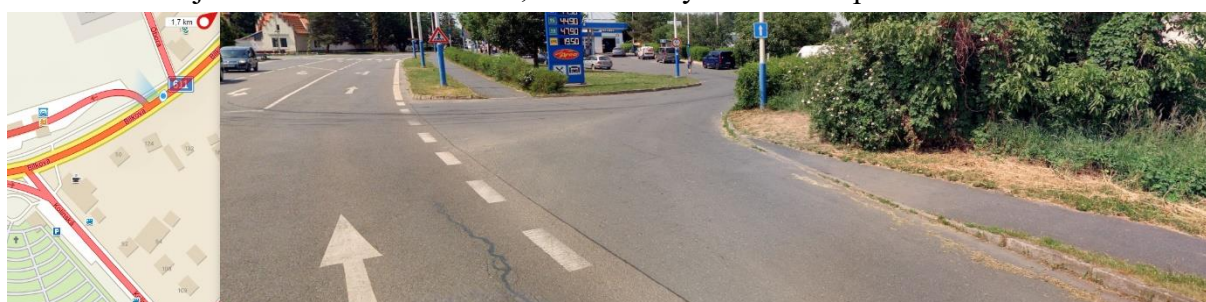
Obrázek 65: Nehodovost Za Nádražím [13]

Další přerušená pěší vazba, je od náměstí Jiřího směrem k řece. V ulici Paroubkova, která vede z ulice Pražská k cestě kolem Labi, chybí chodník a ulice je přizpůsobená jen pohybu aut, které sem jezdí využívat parkovacích plochy. Bylo by velmi vhodné tuto ulici upravit, vzhledem k tomu, že v okolí není žádná jiná možnost, jak se k řece bezbariérově dostat, a proto tuto cestu volí lidé s kočárky, na vozíku i cyklisté.



Obrázek 66: Ulice Paroubkova [39]

Přerušená pěší a cyklistická vazba na ulici Bílkova, kde je svedena na jednu stranu ulice, ale v místě vjezdu a výjezdu na benzínovou stanici není trasa řešena, viz Obrázek 67 a Obrázek 68. V ulici Bílkova problém pokračuje směrem ke kruhovému objezdu, kde náhle končí chodník, viz Obrázek 69. Dále trasu přerušují vjezdy na soukromé pozemky, viz Obrázek 70 a Obrázek 71, a následuje zastávka autobusu. Na těchto místech chybí varovné pásy, a ne všechna místa jsou dostatečně osvětlena, což může vytvářet nebezpečné situace.



Obrázek 67: Ulice Bílkova [39]





Obrázek 68: Ulice Bílkova [39]



Obrázek 69: Ulice Bílkova [39]



Obrázek 70: Ulice Bílkova [39]



Obrázek 71: Ulice Bílkova [39]

## Úpravy zastávek veřejné dopravy

Zastávka autobusové dopravy v ulici Komenského u Riegrova náměstí vedoucí k hotelové škole je velmi využívána. Nachází se tu hlavně děti, které jezdí z okolních vesnic do škol.



U zastávky je úzký chodník, bylo by vhodné nástupní hranu zvýšit obrubníkem. Přechod vedoucí k zastávce je vhodné upravit.



Obrázek 72: Zastávka v Komenského [39]

Autobusová zastávka Poděbrady Velké Zboží je problematická, nevede k ní chodník, není tu zvýšená nástupní hrana pro nástup do vozidel. I podle analýzy nehodovosti toto místo vychází jako nebezpečné, kromě chodníku chybí i přechod a osvětlení této kritické části ulice. Chybějící chodník v tomto místě byl zmíněn i v dotazníkovém šetření.



Obrázek 73: Zastávka Poděbrady Velké Zboží [39]

Autobusová zastávka Poděbrady, Hřbitov – chybí zvýšená nástupní hrana pro nástup do vozidel. Cesta k přechodu k zastávce vede přes vjezd pro automobily, chybí tam varovný pás.



Obrázek 74: Zastávka Poděbrady, Hřbitov [39]



## Doporučení

V tomto rozsáhlém projektu na bezbariérové úpravy, by bylo možné využít participace formou procházky například ve spolupráci se SONS ČR (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky, zapsaný spolek), která připravuje i školení na odstraňování bariér. Seznamují s legislativními požadavky, uživatelskými zkušenostmi, představují správná a chybná řešení úprav pro nevidomé a slabozraké. Současně formou praktických procházek s bílou holí a zásepkami přibližují tuto problematiku v terénu. [52]

Dále by bylo vhodné aktualizovat Generel dopravy – část pěších tras, aby bylo možné dokument využít jako přílohu k žádostem o financování v rámci programu NRPM, doporučení k těmto záměrům jsou shrnuta v kapitole 2.6.1 Národní rozvojový program mobility pro všechny (NRPM).

Dalším krokem bude vytvoření etapizace jednotlivých dílčích projektů, vytvoření seznamu akcí. Poté ideálně vytvořit větší zakázku se seznamy úprav a zasmluvnit jednoho konzultanta podle Bílé FIDIC knihy.

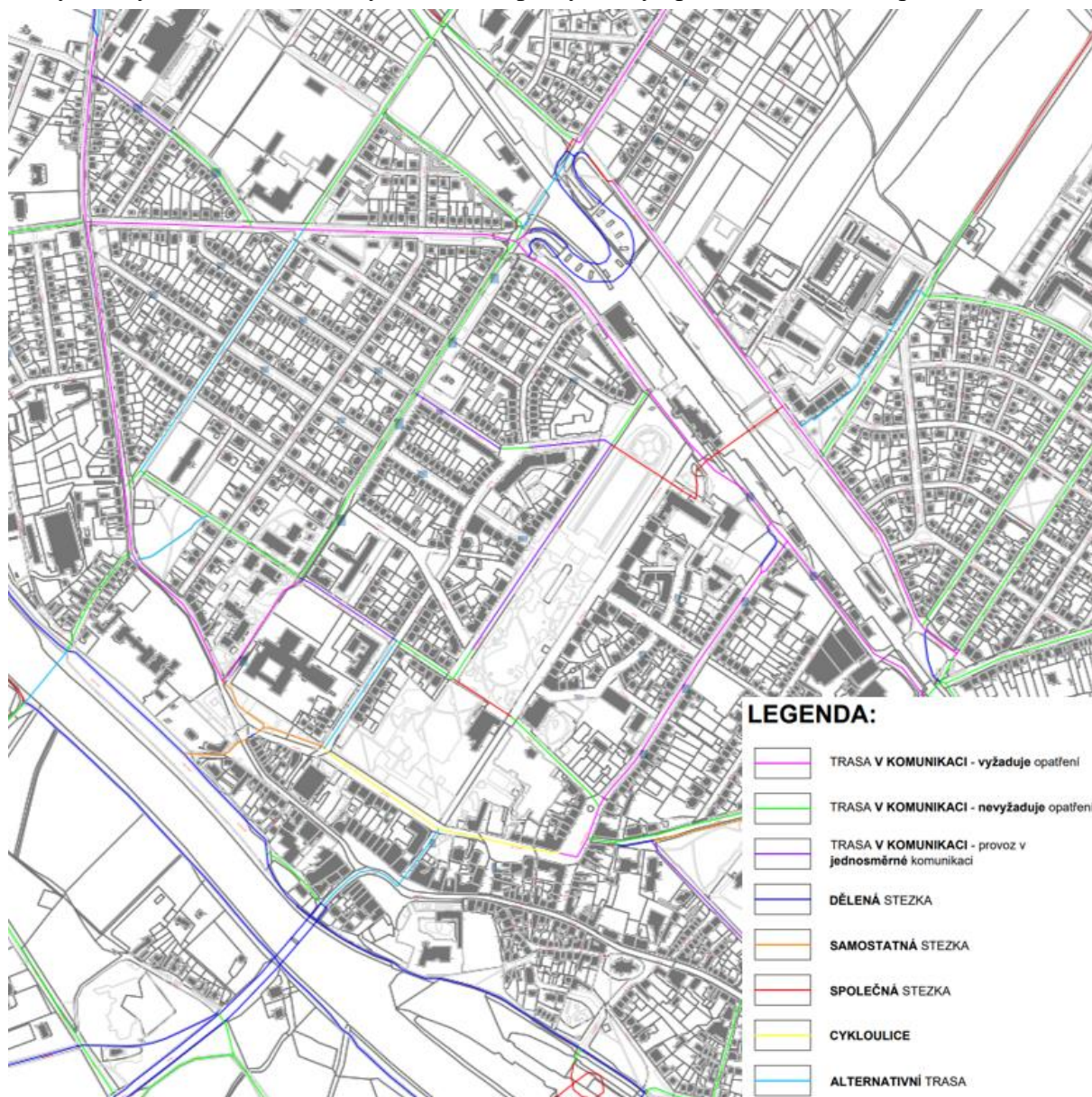
Při zpracování projektové dokumentace je důležité, aby si obec pohlídala splnění všech požadavků dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., aby bylo možné uspět při žádosti o financování. Seznam nejčastějších chyb v projektových dokumentacích je zmíněn například v kapitole 2.6.6 Nejčastější chyby v projektových dokumentacích. Při kontrolách projektové dokumentace je vhodné využívat metodik na kontrolu kvality, viz kapitola 2.5.7 QMS pro projektové práce.

Místa zmíněná v této kapitole, která jsou kritická, s vyšší nehodovostí, lze často jednoduše a v krátkém čase napravit. Často jde o jednoduchá, nízkonákladová opatření – značný podíl by tvořily opravy nebo úpravy dopravního značení, úprava rozhledu, snížení obrubníků, nebo osvětlení přechodů.

Na základě konzultací se zástupcem města, vedoucím odboru správy a rozvoje města, budou tato místa a vhodné úpravy dále navrhována k realizaci bezbariérových řešení ve městě Poděbrady.

### 3.4.2 Cyklistické trasy

Tento projekt navazuje na již zpracovaný generel Dopravy – jehož součástí je i kapitola věnující se cyklistické dopravě, tedy bezbariérovosti tras. Pro plánování cyklistických tras se dá využít výkres Základní síť cyklistické dopravy, který zpracoval UDIMO spol. s r.o. (2018).



Obrázek 75: Generel dopravy – Základní síť cyklistické dopravy (zpracoval UDIMO spol. s r.o., 2018)

Jak by se na tento dokument mělo navázat? Obecně důležitými předpoklady k dosažení ucelenosti sítě cyklistických tras a plošného efektu pro komfortnější využívání cyklistické dopravy jsou podpůrné prvky jako např.:

- vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací všude tam, kde to místní podmínky dovolují (Největším rizikem jsou parkující/odstavená vozidla v ulici, která nemusí v některých případech umožňovat současný provoz vozidel a cyklistů. Situaci s provozem cyklistů v protisměru lze zavést pouze v případě vyloučení parkování vozidel.),



- integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy (ochranný pruh pro cyklisty) nebo piktogramový koridor;
- zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější. [49]

Pro plánování projektů pro zlepšení cyklistické infrastruktury je potřeba se na trasy podívat komplexně a zachovávat koncepční návrhy. Je potřeba trasy hodnotit z hlediska bezpečnosti cyklistů, atraktivity trasy a provozních podmínek v současnosti včetně návrhu alternativního vedení.

### Problémové stávající cyklistické trasy

Ulice Jiráskova, kde je přerušen pěší provoz na úkor cyklistického, chodci jsou nuceni využít nedostatečně osvětlené trasy skrz park Purkyňovy sady. Cyklostezka je zde využívána také chodci, což může způsobit nebezpečné situace.

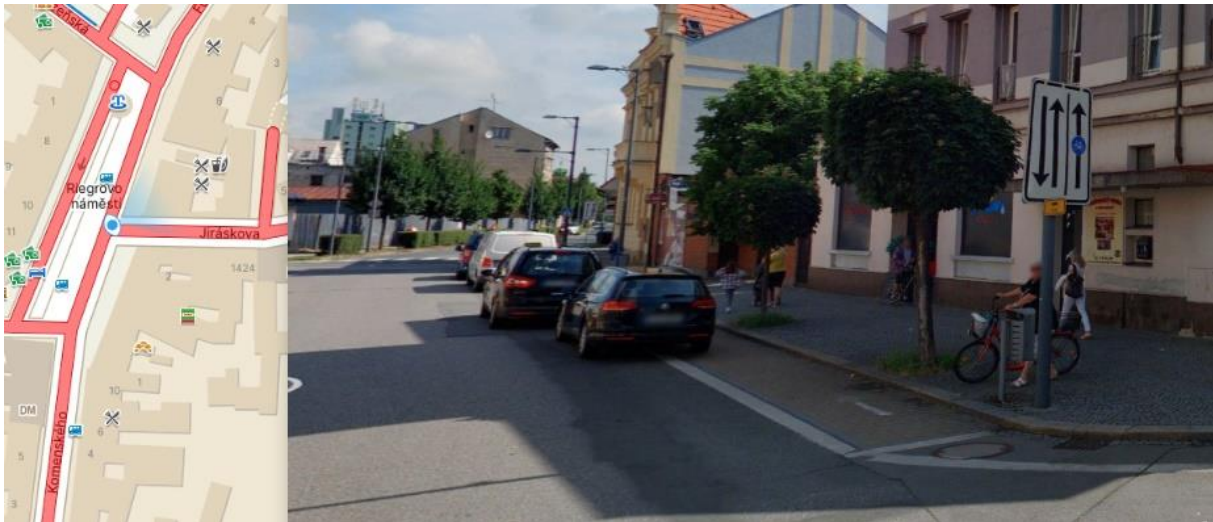


Obrázek 76: Cyklistické trasy – ulice Jiráskova [39]



Obrázek 77: Cyklistické trasy – ulice Jiráskova [39]

Cyklistický pruh vedoucí ulicí Fügnerova, je často využíván pro parkovací stání aut, viz Obrázek 78. Řešení této cyklistické trasy je vhodné zakomponovat v rámci řešení konceptu celého Riegrova náměstí.



Obrázek 78: Cyklistické trasy – ulice Fügnerova [39]

### Obvodová trasa okolo centra města

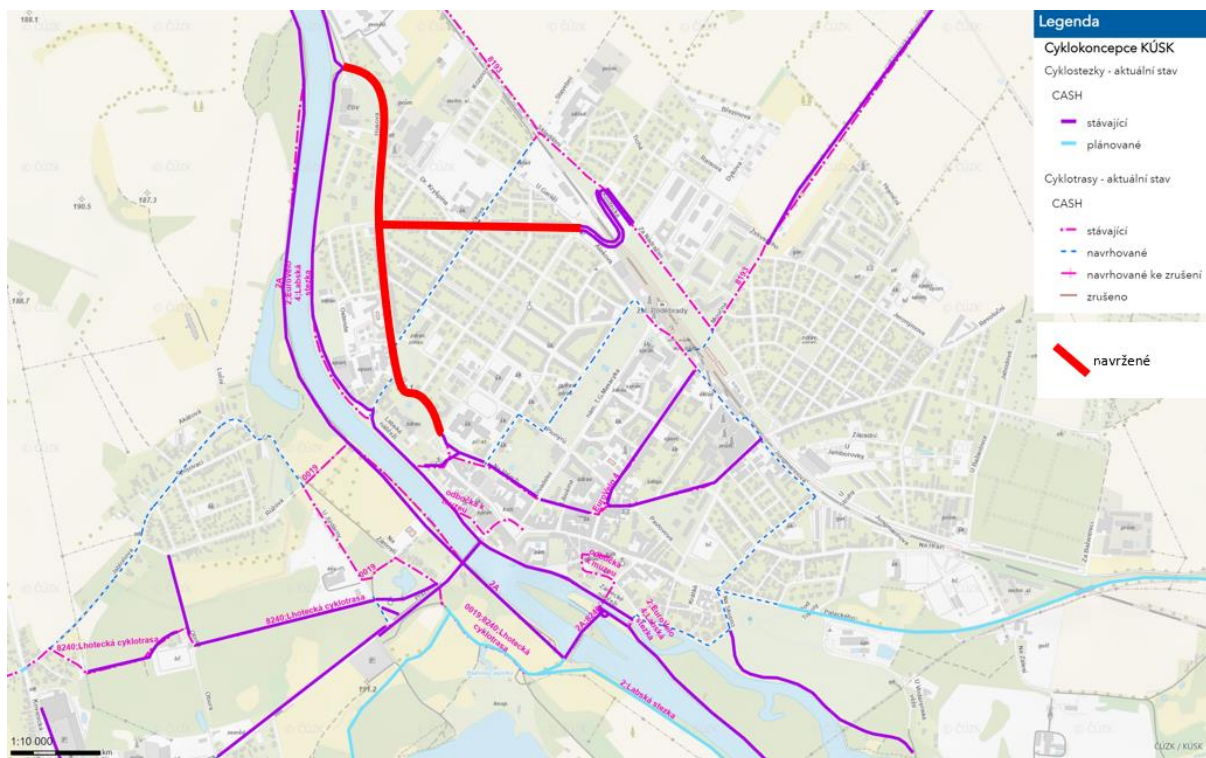
Podle generelu dopravy by obvodový prstenec okolo širšího území centra města mohl být veden ve velké míře na vozovce, kde je pro předpokládaný výskyt vyšších intenzit individuální automobilové dopravy je nutno aplikovat integrační opatření v postupně navazujících ulicích Husova, Mánesova, Alešova, Družstevní a Jiráskova. Část tohoto prstence využívá stávajícího vedení cyklistických tras ve formě samostatné stezky v ulici Jiráskova a v ulici Na Valech, kde je zároveň navržen úsek cyklistické ulice, vedoucí až na Riegrovo náměstí. Trasa uzavírá podvojně vedení cyklistické trasy v ulici Jiráskova, zde je na protější straně ulice navržena trasa v komunikaci, bez opatření.

Na fotce je vidět uliční profil ulice Husova, která svou šířkou umožňuje dostatečné místo i pro zajištění bezpečnosti cyklistů.



Obrázek 79: Ulice Husova [39]





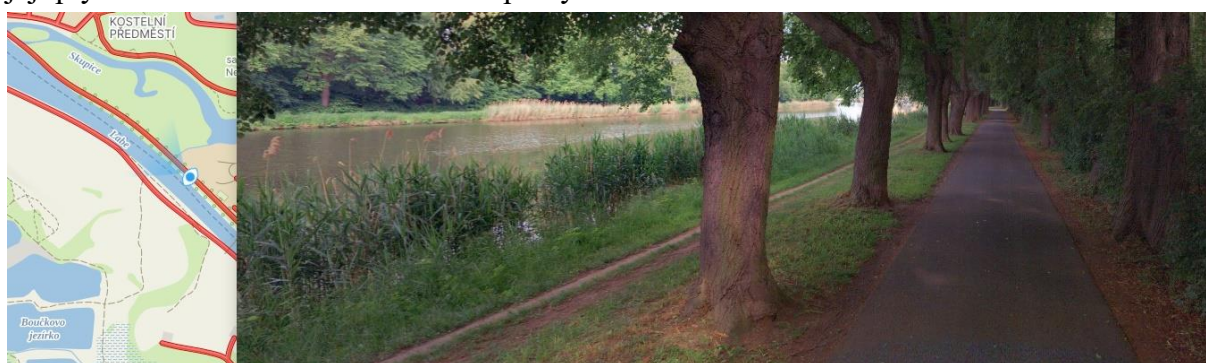
Obrázek 80: Obvodová trasa okolo centra města – návrh cyklotras [39]

Největším rizikem se jeví vyšší intenzita dopravy na těchto komunikacích a souvisejících křižovatkách. Jako další problém lze považovat šířkové poměry vyhrazených cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru, které jsou provedeny v minimálních parametrech.

### Rozšíření cyklistické trasy kolem pravého břehu Labe

Trasa vedoucí okolo pravého břehu řeky Labe začíná v blízkosti Labské Maríny, odkud dále kvůli intenzitám pěší a cyklistické dopravy pokračuje formou dělené stezky, přes ulice Zámecké a Labské nábřeží, kde je následně ukončena v křižovatce ulic Nádražní – Nymburská – Poděbradská. Rizikem této trasy je v současné době malá šířka pro smíšený provoz chodců a cyklistů.

Situace je nepřehledná zejména v letním období v oblasti Labského a Zámeckého nábřeží, kdy uživatelé trasy jsou také malé děti, rodiče s kočárky, in-line bruslaři, senioři a hendikepovaní občané. Závadou drobnějšího charakteru je časté rozdělování stezky prostřednictvím svislého dopravního značení, a to i v případech, kdy není vhodné potlačovat její plynulost na úkor automobilové dopravy.



Obrázek 81: Cyklostezka pravý břeh Labe a vyšlapaná pěšina [39]

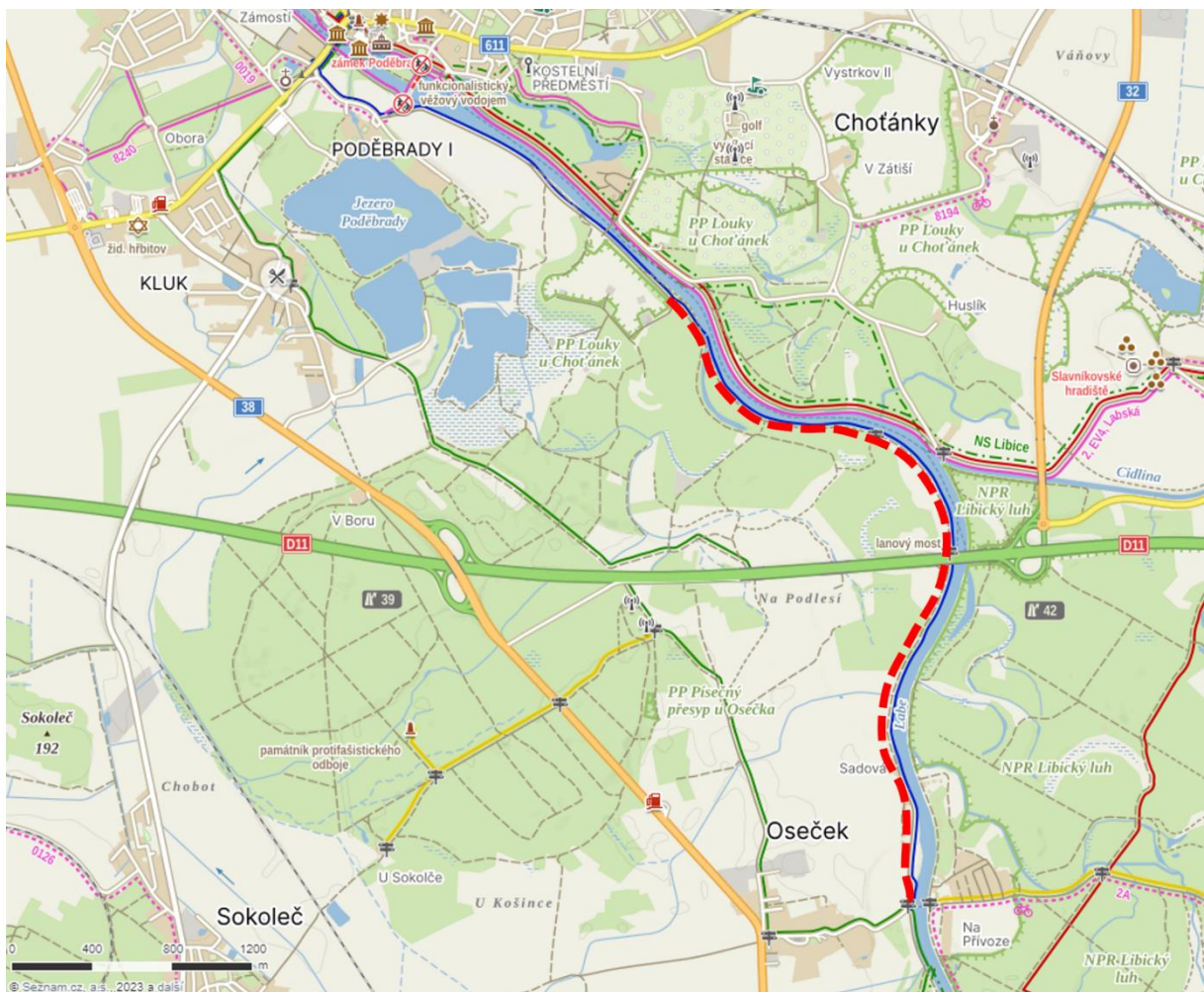




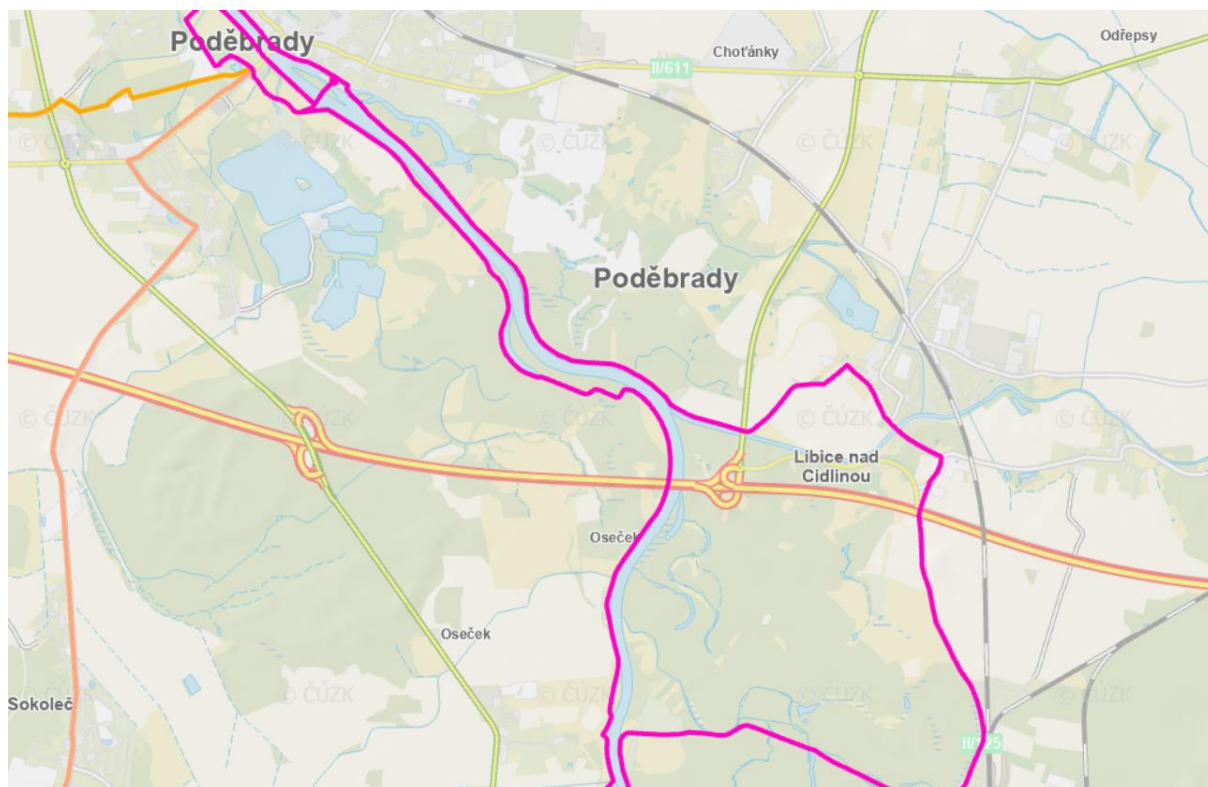
Obrázek 82: Prerušení stezky prostřednictvím svíslého dopravního značení [39]

## Doplnění cyklistické stezky kolem levého břehu Labe

Navržená trasa je součástí Cyklokonceptu Středočeského kraje, konkrétně jde o trasu CT 2 Labská stezka. V území je ochrana Natura 2000, což je soustava chráněných území, kterou společně vytvářejí členské státy Evropské unie. Je určena k ochraně nejzácnejších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejzácnejších přírodních stanovišť na území Evropské unie. Tuto skutečnost je potřeba při přípravě projektu zahrnout do plánování.



Obrázek 83: Cyklistické trasy - Oseček [20]



Obrázek 84: Cyklistické trasy – Oseček – cyklokonceptce [9]

Podle metodiky výpočtu SFDI je odhad předběžných investičních nákladů je přibližně 34 mil. Kč bez DPH, viz Tabulka 11: Investiční náklady dopravních staveb pro zpracování záměru projektu – Cyklistická stezka kolem Labe.

Projekt doplnění cyklistické stezky kolem levého břehu Labe, směrem na Oseček, by mohl být financován například z dotační výzvy č. 60. IROP – Doprava z cíle Komunitně vedený místní rozvoj.

Při projektování je potřeba dodržovat požadavky následujících dokumentů TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, ERA – Doporučení pro navrhování zařízení cyklistické dopravy, požadavky pro splnění Integrovaného regionálního operačního programu 2021–2027 - infrastruktura pro cyklistickou dopravu.

Tabulka 11: Investiční náklady dopravních staveb pro zpracování záměru projektu – Cyklistická stezka kolem Labe

Investiční náklady dopravních staveb pro úroveň zpracování záměru projektu			
Zdroj jednotkových cen a metodika výpočtu: SFDI			
<b>Identifikace</b>			
Název:	Cyklistická stezka kolem levého břehu Labe		
Číslo zakázky:		Zpracovatel:	
Datum:	21.11.2023	Cenová hladina:	2023
Poznámka:			
<b>Základní investiční náklady</b>			
Kategorie:	Komunikace	Umístění:	Extravilán
Druh stavby:	stezky pro pěší a cyklisty, novostavba (šíře 3,0m)		
Množství [km]:	4,000	Cenová úroveň:	Technologický standard
Jednotková cena [Kč/km]:	6 105 000	Základní investiční náklady [Kč]:	24 420 000
<b>Atributy cenových normativů - odchylky od standardu (expertní úpravy)</b>			
Zemní práce [m <sup>3</sup> /km]:	0	Zemní práce - zatřídění zemin:	75% / 20% / 5%
Opevnění svahu dlažbou [m <sup>2</sup> /km]:	0	Zlepšení podloží [m <sup>2</sup> /km]:	0
		Náklady odchylek od standardů [Kč]:	0
<b>Náklady spojené s riziky</b>			
R1 - z průzkumů umístění	Komunikace; trasa v geolog. známém prostředí		1,0 %
R2 - z technolog. vývoje	Bez složitých technol. celků; krátkodobý výhled realizace (0 – 5 let)		1,0 %
R3 - environmentální rizika	Komunikace, mosty, extravilán; stavba mimo chráněné území		5,0 %
R4 - externí rizika	Nižší společenský význam (směrově nedělená kom.) - výhled realizace (0 - 3 let)		2,0 %
R5 - legislativní rizika	Bez vazby na legislativu; bez předpokladu aktualizace ČSN, TP; výhled realizace 0 - 5 let		1,0 %
R6 - ekonomická rizika	Příznivá predikce ekonomického vývoje		0,0 %
<b>Náklady spojené s riziky</b>			<b>2 442 000 Kč</b>
<b>Ostatní náklady</b>			
<b>Umístění stavby</b>	<b>%</b>	<b>Náklad</b>	
Všeobecné položky	6,0 %	1 465 200 Kč	
Přípravné práce	5,0 %	1 221 000 Kč	
Vodohospodářské objekty	6,0 %	1 465 200 Kč	
Inženýrské sítě	3,7 %	903 540 Kč	
Zabezpečovací a ochranná opatření	3,7 %	903 540 Kč	
Technologická zařízení	1,2 %	293 040 Kč	
Úpravy ploch	5,0 %	1 221 000 Kč	
Objekty drah		0 Kč	
<b>Ostatní náklady</b>		<b>7 472 520 Kč</b>	
<b>Souhrn investičních nákladů</b>			
Investiční náklady bez DPH [Kč]:	34 334 520		
Sazba DPH [%]:	21		
Investiční náklady vč. DPH [Kč]:	41 544 769		



### 3.4.3 Žižkov – oblast kolem školy

V ulici Žižkova se nachází mateřská a základní škola, tato ulice je ale pro pěší velmi těžko přístupná, nachází se tu nebezpečný přechod, který je dlouhý neuvěřitelných 23 metrů. Celá ulice je využita hlavně jako parkoviště pro auta, bez chodníku, který by propojoval školy s obytnou zástavbou.

Pro toto místo kolem škol by bylo vhodné zpracovat studii, která by vyřešila možnost parkování pro obyvatele sousedních obytných domů, místo K+R pro rodiče, které děti ze škol vyzvedávají, ale hlavně navrhnout chodníkové plochy tak, aby se mohly děti dostat do školy samostatně a bezpečně i bez doprovodu.

Vzhledem k tomu, že jde o oblast školy v blízkosti hustě obydlené zástavby, by v už v rámci studie bylo vhodné využít i některou z metod participace. Řešená plocha je přibližně 2 800 m<sup>2</sup>.



Obrázek 85: Oblast kolem školy - Žižkova území k řešení [39]



*Obrázek 86: Oblast kolem školy – Žižkova přechod [39]*

Přechod vede přes parkovací místa chodce přímo na zatravněný pás, který je využíván jako pochozí, viz Obrázek 86 a Obrázek 87.



*Obrázek 87: Oblast kolem školy – Žižkova přístup ke škole [39]*



### 3.4.4 Jiřího náměstí

Náměstí Jiřího se nachází v městské části Poděbrady I. Přijíždí se na něj z jihu – mostem přes Labe – ulicí Pražská, tuto cestu volí obyvatelé Polabce, Kluku, i návštěvníci Poděbrad, směrem z dálnice D11. Z východu se přijíždí do Poděbrad směrem od Nymburka, přes Nové Zboží, ulicí Husova. Další příjezd na náměstí je ze západu, od Hradce Králové, ulicí Palackého. V křižovatce se protínají ulice Pražská, Husova a Palackého.



Obrázek 88: Náměstí Jiřího – řešení území [39]

Nejvýznamnější stavby Jiřího náměstí jsou poděbradský zámek a pomník Jiřího z Poděbrad. Na náměstí stojí také Mariánský sloup, postavený na památku morové epidemie. Renesanční stará radnice je dnes sídlem městské knihovny, současná radnice se nachází na západní straně náměstí. Nachází se tu také množství menších obchodů, restaurací a cukráren. Na Jiřího náměstí navazuje lázeňský park, který sahá až k nádražní budově. Povrch náměstí je tvořen zámkovou dlažbou. Celkem se na náměstí nachází 5 přechodů přes asfaltovou vozovku.



Obrázek 89: Nehodovost Jiřího náměstí [13]



## Současný stav náměstí

Současný stav bezbariérovosti náměstí vychází z bakalářské práce, která se náměstím zabývala. Mapování spočívalo v zaznamenávání technického stavu území a jeho porovnání s příslušnou legislativou, v tomto případě s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Cílem mapování bylo shromáždit informace prvcích, které by měly splňovat požadavky bezbariérové vyhlášky, v řešeném území tak, aby šel současný stav porovnat s vyhláškou.

Rozsah mapování byl určený prostorem náměstím až k parkovišti u zámku a končí u vstupů do jednotlivých budov. Bylo provedeno focení prvků a celého území, měření a kontrola prvků, které by měly splňovat požadavky bezbariérové vyhlášky.

Umístění laviček by nemělo bránit volnému pohybu nevidomého a musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky nejméně 1500 mm. Na náměstí se lavičky vyskytují v chaotických sestavách, které se v průběhu roku mění, a které mohou nevidomé zmást. Také nejsou zarovnané v zákrytu se stromy a stojany na kola. Vhodné by bylo umístit lavičky na pevná, trvalá místa cca po 10-15 metrech.



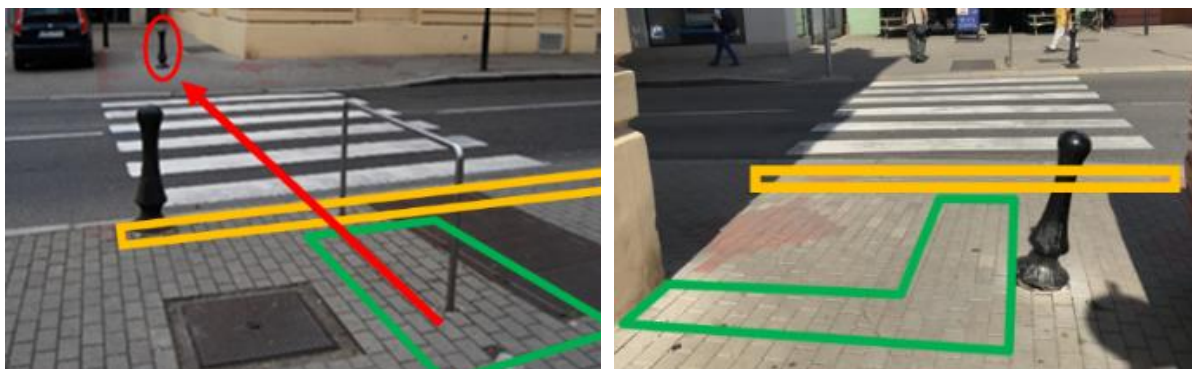
Obrázek 90: Náměstí Jiřího – Lavičky (foto autor)

Po celém náměstí je rozmístěno množství stojanů na kola, které jsou většinou prázdné. Lidé kola raději opírají o fasády domů, zamykají si je u značek, lamp, sloupů nebo stromů, kde tím přerušují přirozenou vodící linii a vytvoří bariéru v prostoru. Tato provizorní řešení plochu náměstí velmi znehodnocují jak funkčně, tak esteticky. Příkladem vhodného umístění jsou stojany uprostřed náměstí, kde je prostoru dostatek a umístěním kola se nezasáhne do průchozího prostoru. Poděbrady mají u nádraží parkovací věž pro kola, bylo by vhodné na to cyklisty na náměstí upozornit, aby si mohli kola nechávat při delší návštěvě Poděbrad přednostně tam.



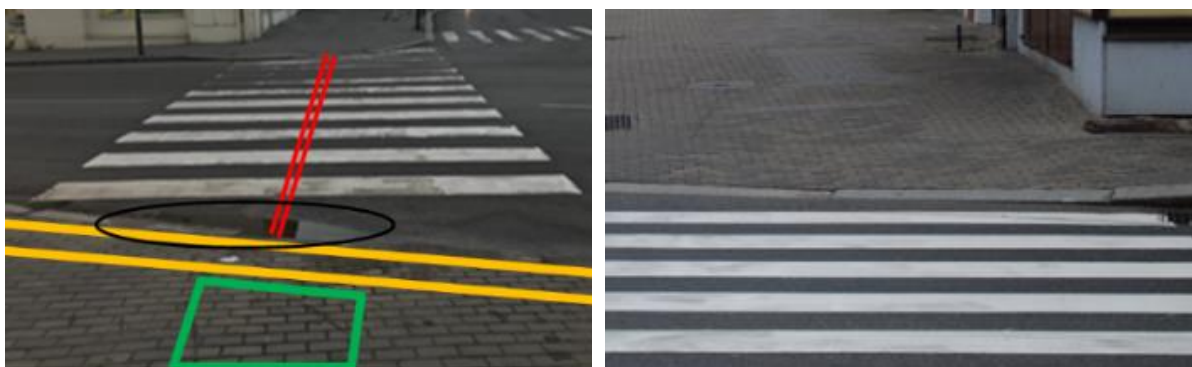
Obrázek 91: Prvky vybavenosti – Stojany na kola (foto autor)

Na náměstí se nachází celkem 4 přechody. Přechod v západní části náměstí, přes ulici Husovu, vede k městskému úřadu a k turistickému informačnímu centru. Sjezd na vozovku zde není řešen správně, na straně u parkoviště je sice plynulý sjezd, ale na druhé straně je chodník vodorovný a zešikmen je pouze obrubník těsně u přechodu. Tím se přechod stává hůře použitelným pro osobu na vozíčku, protože výškový rozdíl a sklon obrubníku by se mohl bez cizí pomoci těžko překonávat. Nerezové zábradlí, umístěné pouze na jedné straně není v ose přechodu a neplní proto svou funkci bezpečného nasměrování chodce na druhou stranu. Další problém je kovový patník ležící na druhé straně v ose přechodu, který představuje překážku pro přecházející i kolemjdoucí na chodníku. Před přechodem se na chodníku nachází také poklopy technického vybavení, které jsou nepečlivě opracovány, kovová plocha také může pěším působit problém hlavně v zimě při namrznutí. Přechod by měl mít plynulý sjezd na vozovku, měl by být opatřen varovným a signálním pásem před přechodem a patník na straně městského úřadu by měl být odstraněn.



Obrázek 92: Přechod 1 varovný pás je naznačen žlutou barvou, signální zelenou (foto autor)

Další přechod se nachází v jižní části náměstí, přes ulici Pražská. Na druhé straně od cukrárny je obrubník vlnitý a vznikají tu různé výškové rozdíly mezi vozovkou a chodníkem. Chybí tu varovný a signální pás.



Obrázek 93: Přechod 3 varovný pás je naznačen žlutou barvou, signální zelenou (foto autor)

Další přechod se nachází ve středu náměstí. Je zde správně řešen plynulý sjezd na vozovku, s nízkým obrubníkem. Nerezová zábradlí jsou umístěna kolmo k vozovce. Chybí tu varovný a signální pás před přechodem.





Obrázek 94: Přechod 4 varovný pás je naznačen žlutou barvou, signální zelenou (foto autor)

Poslední přechod se nachází ve východní části náměstí, vede přes ulici Palackého, k zámku, kde se nachází divadlo, kino a kavárna. Je zde správně řešen plynulý sjezd na vozovku, s nízkým obrubníkem. Před přechodem jsou instalována nerezová zábradlí, která kvůli šikmému umístění k vozovce mohou nevidomé nebo osoby s omezenou zrakovou schopností vést špatným směrem, místo nejkratší cestou přímo na druhou stranu. U přechodu chybí varovný a signální pás před přechodem.



Obrázek 95: Přechod 5 varovný pás je naznačen žlutou barvou, signální zelenou (foto autor)

## Rekonstrukce náměstí

Projekt rekonstrukce náměstí Jiřího začalo město připravovat v roce 2015, když vyhlásilo veřejnou soutěž na studii náměstí a vydalo odměny ve výši celkem 450 000 Kč. Řešené území má plochu přibližně 13 500 m<sup>2</sup>.

Předmětem soutěže je zpracování ideového urbanisticko-architektonického návrhu řešení Jiřího náměstí v Poděbradech včetně Divadelní ulice a příkop. Cílem návrhu je zvýšit atraktivitu náměstí jak pro občany města, tak pro návštěvníky.

Účelem a posláním soutěže bylo nalézt a ocenit nejvhodnější řešení předmětu soutěže, která by splnila požadavky vyhlášovatele obsažené v soutěžních podmínkách a v podkladech. Na soutěž bylo v plánu v budoucnu navázat další fází výběrového řízení formou jednacího řízení bez uveřejnění podle ustanovení § 23 odst. 6 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, které se neuskutečnilo.

Doporučené požadavky vyhlášovatele byly kvalitní návrh veřejného prostoru; hledání nových vztahů, funkcí; vhodné řešení dopravní průjezdnosti; vhodné řešení dopravní



obslužnosti; zvážení kapacity a možnost parkování; prověření propojení polabské cyklistické stezky s náměstím a s městskými cyklostezkami; vhodná komunikace pro pěší; vytvoření místa pro setkávání a pro odpočinek; vhodné umístění vegetace, osvětlení, mobiliáře, vodního prvku, úprava pomníku; respekt k urbanistickým a architektonickým hodnotám místa; respekt k ekonomickým možnostem vyhlášovatele – celkové investiční náklady na rekonstrukci náměstí by neměly překročit 50 mil. Kč včetně DPH (požadavek z roku 2015).

Kritéria hodnocení, podle kterých byly soutěžní návrhy vyhodnocovány, jsou následující: komplexní urbanisticko-architektonická kvalita návrhu řešení veřejného prostoru (kontext s historickým významem náměstí a jeho polohy v památkové zóně; kontext s urbanistickým a městotvorným významem náměstí; kvalita veřejného prostoru; kvalita dopravního řešení); možnost realizovat rekonstrukci náměstí po částech v plně oddělitelných etapách; ekonomická přiměřenost zvoleného řešení - návrh musí respektovat ekonomické možnosti vyhlášovatele, které by neměly překročit předpokládanou výši investičních nákladů 50 mil. Kč vč. DPH, přičemž tato cena nezahrnuje případné rekonstrukce stávajících sítí.

### Dopravní řešení křižovatky

Je potřeba aktualizovat informace o intenzitě dopravy, aby zohledňovali realizaci dalších dopravních staveb ve městě. Je potřeba provést dopravním výzkumem (prověřována byla v minulosti pouze varianta kruhového objezdu). Doprava na náměstí je především místní (včetně důležitých vazeb na školu) i tranzitní (především na silnici II. třídy č. 611).



Obrázek 96: Náměstí Jiřího –intenzity křižovatky [43]

Typy návrhů dopravního řešení a jejich hodnocení komisí:

- 1) Stávající vedení silnic II/611 a II/331 prostorem náměstí – současný stav, kapacitně nedostačující – řešení je nevyhovující. Diagonální členění veřejného prostranství nevytváří ideální rámec náměstí.
- 2) Malá okružní křižovatka – řešení nabízí bezpečný a zároveň dostatečně kapacitní a plynulý průjezd územím – vyhovuje. Využitelnost parteru – řešení vyhovuje podmíněně.
- 3) Velký oválný objezd – vytváří podmínky pro plynulý průjezd náměstím za cenu směrově komplikovaného průjezdu a s tím spojené zvýšené zátěže území. Podmínkou vyhovujícího řešení jsou typu komunikace odpovídající parametry směrových oblouků a šířkového uspořádání – řešení vyhovuje podmíněně.

- 4) T křižovatka na severním okraji náměstí – poloha křižovatky na severním okraji náměstí zlepšuje rozhledové poměry, použitý typ křižovatky však negarantuje plynulý průjezd náměstím – vyhovuje podmíněčně; řešení umožňuje sjednotit veřejná prostranství na jižní straně náměstí v návaznosti na zámek, resp. řeku – vyhovuje.
- 5) T křižovatka na jižní straně náměstí – poloha křižovatky na jižním okraji náměstí zhoršuje rozhledové poměry a zároveň negarantuje plynulý průjezd náměstím – řešení nevyhovuje.
- 6) Samostatnou kapitolu posuzování dopravních řešení tvoří vyloučení průjezdné dopravy prostorem náměstí. Tato doporučení s sebou přináší přenesení dopravní zátěže na jiné komunikace, resp. křižovatky ve městě a předpokládané neúměrné prodloužení dopravní cesty. Jeví se proto jako zcela nevhodné.

Obě silnice II/611 a II/331 jsou majetkem kraje, proto bude nutné dořešit majetkoprávní vztahy v případě prosazení záměru změnit náměstí dle některého z oceněných soutěžních návrhů.

### **Památková ochrana**

Dá se předpokládat, že pohled památkové péče se od roku 2015 nemění. Ale i přes to bude potřeba získat aktualizované stanovisko. Z pohledu památkové péče jsou preferována řešení (podle Ing. Michaely Glosové /NPÚ), která:

- při novém řešení dopravy zachovávají jednotný urbanistický celek náměstí, např. navrhují objezd celého náměstí;
- netříští plochu náměstí větším množstvím nových prvků (výjimkou je kašna, která zde byla historicky umístěna);
- zachovávají uzavřenou plochu náměstí (v místě dnešního objektu WC);
- nepřesouvají neodůvodněně morový sloup; pokud ho přesunou, pak pouze v podélné ose náměstí;
- nenarušují příkop kolem zámku, který je součástí areálu památky.

### **Vítězný návrh**

Porota pozitivně hodnotila ty architektonické návrhy, které se zabývaly návazností náměstí na řeku a novým využitím prostoru v blízkosti zámku. Většina návrhů jednoznačně definovala nutnost změny pohledu a využití prostoru u zámku a jeho propojení k řece. Preferováno bylo zachování jednotného urbanistického celku náměstí a netříštění veřejného prostoru větším množstvím nových prvků. Vyhlášovatel by měl nadále spolupracovat s experty na dopravní řešení i památkovou péči.

První cenu vyhrál návrh č. 4, autorů Ing. arch. Alexandra Kotačky a Ing. arch. Evy Pykové.



Obrázek 97: Jiřího náměstí – vítězný návrh [53]

Nedostatků vítězného návrhu je několik, v první řadě došlo ke sjednocení výškových rozdílů pochozích ploch, což by se na první pohled mohlo zdát jako velmi bezbariérové prostředí, takové technické řešení nového návrhu neodpovídá požadavkům bezbariérové vyhlášky. V návrhu je vozovka v jedné rovině s pochozími plochami oddělená. Standardně je mezi vozovkou a výškou hrany chodníkového obrubníku 120 mm. U přechodů přes vozovku se tato hodnota sníží na 20 mm. Tento výškový rozdíl zabraňuje mimo jiné nebezpečnému přecházení mimo přechod, ke kterému by na takto upraveném náměstí velmi často docházelo, vzhledem ke zvýšené celkové ploše vozovky pro motorová vozidla.



Obrázek 98: Jiřího náměstí – vítězný návrh – pochozí plochy [53]



Obrázek 99: Jiřího náměstí – vítězný návrh vjezd na parkoviště u zámku plochy [53]

V popisu návrhu sice autoři bezbariérová parkovací místa zmiňují, ve výkresové dokumentaci, ale bezbariérovým požadavkům žádné místo neodpovídá. Všechna navrhovaná stání mají totožnou šířku 2,5 m, vyhrazená stání musí mít šířku nejméně 3,5 m, žádné z podélných stání nemá požadovanou délku 7 m.

Vjezd na parkování u zámku není označen varovným pásem pro chodce, navedení na parkoviště není zcela zřejmé, mohlo by docházet k situacím nebezpečným pro chodce.

Ve vítězném návrhu nebylo zpracováno bezbariérové řešení v rámci těchto veřejných prostor, což je významný nedostatek, vzhledem k lázeňskému prostředí města.

## **Předběžné náklady a režim veřejné zakázky**

Podle požadavku města z roku 2015 by investiční náklady na rekonstrukci náměstí neměly překročit 50 mil. Kč včetně DPH. U soutěžních návrhů byly investiční náklady významně překročeny jen u návrhu č. 17, který vyčlenil poměrně vysokou částku na demolice a překročil tak předpokládané investiční náklady o 18 mil. Kč. U návrhů, kde autoři předpokládali výrazně nižší investiční náklady, bylo možné podhodnocení a nereálné ceny.

Dnes by se investiční náklady na rekonstrukci náměstí podle odborného odhadu pohybovaly spíše kolem 140 mil. Kč. Dá se předpokládat, že na základě určených investičních nákladů by se postupovalo vypsáním v režimu nadlimitní veřejné zakázky.

## **Doporučení**

Jedná o významný veřejný prostor v centru lázeňského města. Při řešení rekonstrukce Jiřího náměstí v Poděbradech, je vhodné využít již zpracované urbanisticko-architektonické soutěže a poučit se z jejich nedostatků. Je potřeba vybrat optimální řešení, které respektuje historický kontext náměstí a najde kompromis dopravního řešení a kritéria komplexního architektonického řešení náměstí.

Co se týče dopravního řešení, soutěž přinesla návrhy různých typů křižovatky – kruhový objezd, oválný objezd náměstí, křižovatka typu T u severní strany náměstí, křižovatka u jižní strany náměstí, ponechání původních linií komunikací. Řešení křižovatky je kritickým bodem všech návrhů. Je nutné v rámci další projektové přípravy prověřit realizovatelnost, provést dopravně inženýrské posouzení na základě aktuálních dopravních průzkumů a případně na jejich základě provést úpravu dopravního řešení – bez dopravně-inženýrského posouzení křižovatky není možné pokračovat. Křižovatka je podstatnou částí, která by měla být řešena prioritně.

U tohoto projektu je vhodné požadovat implementaci BIM, vzhledem k velkému množství inženýrských sítí, kombinovaného s obnovou stromořadí a propojení náměstí s řekou. Na základě nového stavebního zákona bude BIM od roku 2024 povinný u veřejných zakázek nad 150 mil. Kč, ale u veřejných zakázek je vhodné, obzvláště u projektů s takto velkým rozsahem a složitějším řešením (např. v centru města, památková zóna, blízko řeky), BIM nástroje využít. Dá se předpokládat, že rekonstrukce náměstí bude projekt náročný na přípravu a využití BIM nástrojů by proto bylo velice vhodné.

Dále je vhodné využít jako podklad Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu a Standardy hospodaření se srážkovými vodami od IPR.

U projektu náměstí Jiřího, by bylo velmi vhodné zapojit i nějakou formu participace. Ideální by bylo postupovat podle manuálu participace od IPR, ve kterém je vzorový případ pro tvorbu veřejného prostranství.

Zapojení veřejnosti do revitalizace nebo tvorby veřejných prostranství umožní městu zmapovat potřeby jednotlivých uživatelů veřejného prostranství; pochopit, co v současné podobě veřejného prostranství a jeho bezprostředním kontextu představuje hodnoty a které prvky hmotného prostředí, aktivity a které interpretace významu místa tvoří jeho současnou



identitu – genius loci; identifikovat možné konfliktní požadavky a s předstihem připravit konsensuální návrh nebo dostatečnou argumentaci, proč některým požadavkům nemohlo být vyhověno; přispět k pocitu „vlastnictví“ revitalizace veřejného prostranství místními obyvateli, tedy k pocitu, že jejich prostředí se bude měnit s jejich spoluúčastí. [4]

Schéma, viz Obrázek 100, zachycuje, jak by participace veřejnosti měla být zařazena mezi jednotlivé kroky přípravy návrhu veřejného prostranství. Klíčové jsou přitom dvě fáze participace: zjištění hodnocení a potřeb uživatelů a uživatelů během analýzy současného stavu a pak konzultace samotného návrhu v jeho pracovní verzi před tím, než je schvalován majitelem prostranství a samosprávou. Pro obě fáze je možné vhodně kombinovat několik metod participace. [4]

	FÁZE POSTUPU	DOPORUČENÉ METODY PARTICIPACE
	Rozhodnutí o revitalizaci veřejného prostranství (MČ, MHMP, jiný vlastník)	
ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	Základní výzkum (historie, kontext, morfologie, doprava...)	<b>Analýza hl. aktérů</b> Součástí základního výzkumu by měla být i analýza hl. aktérů území. Mezi ty obvykle patří významní vlastníci nemovitostí a další podnikatelské subjekty důležité pro rozvoje území, veřejné instituce využívající prostranství, občanský sektor a představitelé samosprávy a státní správy, kteří budou mít na vznik projektu a jeho realizaci vliv.
	Shromáždění podkladů/záměrů od orgánů státní správy a samosprávy	
	Zjištění hodnocení a potřeb uživatelů	<b>Zjištění potřeb uživatelů a hodnocení současného stavu veřejného prostranství</b> Mezi metody vhodné ke zjištění hodnot území a potřeb jednotlivých uživatelů a uživatelů patří: • Sousedské setkání nad mapou viz C16 • Komunitní vycházka / cyklovýjížďka viz C5 • Dotazníkové šetření viz C2 • Foto seminář / video vzkazy • Diskuse / happening ve veřejném prostoru • Určování priorit Pro získání informací o potřebách a záměrech hl. aktérů v území je vhodné využít: • Rozhovory viz C10 • Kulatý stůl viz C7
	Souhrnný výstup analýz	
PŘÍPRAVA NÁVRHU STUDIE	Revize cílů revitalizace dle závěrů analýzy (případně zadání soutěže)	
	Dohoda o financování, správě a údržbě	
	Návrh studie (případně soutěž o návrh)	
	Konzultace s orgány státní správy a samosprávy	
	Představení studie v komisích rady MČ a HMP (případně ve výborech) a zpracování komentářů do návrhu	<b>Konzultace návrhu studie veřejného prostranství</b> Pro konzultaci návrhu studie s veřejností je vhodné využít metody: • Výstava ve veřejném prostoru C21 • Den otevřených dveří C1 • Konzultační stánek C6 • Online platforma C11 • Novinová příloha Pro konzultaci návrhu s hl. aktéry jsou vhodné: • Představení návrhu jednotlivě pro zpětnou vazbu • Kulatý stůl C7
	Konzultace návrhu studie s veřejností	
	Úprava návrhu	
Schválení samosprávou (RMČ a RHMP)		
PROJEDNÁNÍ PROJEKTU	Projektová dokumentace	Během přípravy DUR/DSP se může projekt v důsledku vyjádření DOSS významně změnit, v takovém případě je vhodné znova konzultovat návrh s veřejností/uživateli.
	Posouzení vlivu na životní prostředí EIA (koná-li se)	<b>Veřejné projednání</b> Revitalizaci veřejného prostranství zpravidla není předmětem posuzování vlivu na životní prostředí. Může tomu být u projektů jejichž součástí je např. dopravní stavba. Více k veřejnému projednání viz C19.
	Územní a stav. řízení (vyjádření účastníků řízení)	
REALIZACE	Výběr TDI a dodavatele	
	Realizace	<b>Spolu-realizace</b> Kde to je vhodné, může se místní komunita účastnit části realizace.
UŽÍVÁNÍ A SPRÁVA	Stanovení pravidel užívání veřejného prostoru	<b>Uživatelské skupiny</b> O formách uživatelských skupin viz C18.
	Správa a údržba	

Obrázek 100: Schéma postupu participace – případový scénář: Tvorba veřejného prostranství. [4]

### 3.4.5 Riegrovo náměstí

Riegrovo náměstí je veřejné prostranství, které by si zasloužilo více pozornosti. Náměstí je významný dopravní uzel v Poděbradech, nachází se tu autobusové zastávky, škola, v těsné blízkosti je pobočka pošty a přímo na náměstí je také pramen minerální vody Poděbradka. Součástí projektu by měla být i ulice Komenského, kde se nachází zastávka autobusu (již popsána výše, v rámci bezbariérových úprav). Řešené území i s ulicí Komenského má plochu přibližně 5 500 m<sup>2</sup>.



Obrázek 101: Riegrovo náměstí – řešené území [39]



Obrázek 102: Riegrovo náměstí – křížení cyklistické a pěší trasy [39]



Přes náměstí vede cyklistický pruh pokračující k nádraží. Křížení cyklistické trasy s pěší je nevhodně řešeno u křižovatky s ulicí Jiráskova, viz Obrázek 102.



Obrázek 103: Riegrovo náměstí – přecházení chodců [39]

Přechody na náměstí nejsou správně řešeny, chodci často přebíhají silnici uprostřed náměstí, přes křižovatku s Jiráskovou, a vznikají tak nebezpečné situace, viz Obrázek 103.

Náměstí rozděljuje jednosměrná komunikace, která odděluje chodník od zastávek veřejné dopravy a pramene minerální vody. Toto řešení je nevhodné jak urbanisticky, tak z hlediska bezpečnosti, viz Obrázek 104.



Obrázek 104: Riegrovo náměstí – rozdělení náměstí [39]

V řešení je potřeba zahrnout umístění mobiliáře, lavičky zde totiž nejsou pevně ukotvené a dochází k jejich přemísťování.



Obrázek 105: Riegrovo náměstí – umístění mobiliáře a problémy stromořadí [39]

Na náměstí se nachází stromořadí javoru s kulovitou korunou, který v dospělosti dosahuje výšky kolem 6 metrů a šířky 4 metry, na náměstí má minimální rabátka, do kterých je často zasahováno mobiliářem.

Zastávky autobusové dopravy nemají zvýšenou nástupní hranu, chybí tu hmatové prvky pro nevidomé, signální a varovné pásy.



*Obrázek 106: Riegrovo náměstí – zastávky autobusové dopravy [39]*

Předběžné investiční náklady na rekonstrukci náměstí by se pohybovaly kolem 60 mil. Kč. Podobně jako u Jiřího náměstí by bylo vhodná implementace BIM nástrojů, vhodné by bylo i zapojení občanů přes vybrané metody participace.

Při přípravě projektu bylo by vhodné zaměřit se na dopravního řešení pro všechny dopravní módy (chodci, cyklisti, automobilová a veřejná doprava), i na řešení modrozelené infrastruktury, mobiliáře a vytvořit tak kvalitní veřejné prostranství.



### 3.4.6 Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici

Město Poděbrady aktualizovalo Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025. Aktualizace se týkala kapitoly Doprava – podoblast cyklodoprava 08/2023, tato verze byla schválena Zastupitelstvem města Poděbrady dne 6. 9. 2023 usnesením č. 132/2023. V kapitole 8.1.6. Doposud nerealizovaná opatření je popsán projekt lávky pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici, který je jednou ze základních programových priorit města.

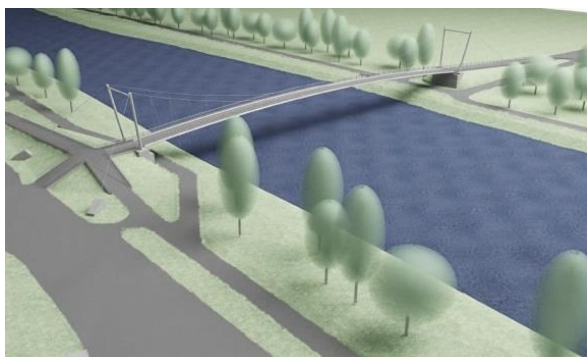
Lávka pro pěší a cyklisty by propojila městskou část Polabec a ulici Na Vinici v místě křižovatek cyklostezek na pravém a levém břehu Labe.



Obrázek 107: Vizualizace – lávka pro pěší [50]

Podle návrhu by lávka byla na straně k Polabci ukončena podélnou rampou se schodištěm na násypu, aby zde bylo možno zachovat podchod/podjezd na současné nábrežní cyklostezce. Na straně do ulice Na Vinici by lávka byla ukončena příčnou rampou a schodišti tak, aby i na této straně byl zachován podchod současnou stezkou pro pěší a zároveň mohl být provoz pěších sveden na terén ve všech hlavních směrech pohybu osob.

Městem Poděbrady byla vytvořena pracovní skupina, která bude rozhodovat o konkrétním technickém řešení (visutá, či zavěšená varianta), napojení na stávající cyklostezky a kapacitu parkoviště. Bylo zadáno zpracování studie proveditelnosti včetně projednání s dotčenými orgány státní správy.



Obrázek 108: Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici: var. visutá [6]



Obrázek 109: Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici: var. zavěšená [6]

Zásadním problémem při realizaci nové lávky bude nutnost dodržet minimální podplavnou výšku 5,25 metrů od hladiny Labe. V místě zamýšleného vybudování nové cyklo a pěší lávky je okolní terén jen mírně nad hladinou.

Podle studie nové lávky pro pěší a cyklisty přes Labe v lokalitě Na Vinici – Polabec po projednání s klíčovými dotčenými orgány, odhadem nákladů, zadání pro další stupně PD a vizualizace. Náklady na studii jsou dle cenové nabídky 562 tis. Kč včetně DPH. [54]

Podle metodiky výpočtu SFDI jsou celkové investiční náklady na tuto stavbu přibližně 16 mil. Kč včetně DPH viz Tabulka 12.

Tabulka 12: Investiční náklady dopravních staveb pro zpracování záměru projektu – Lávka pro pěší

<b>Investiční náklady dopravních staveb pro úroveň zpracování záměru projektu</b>			
Zdroj jednotkových cen a metodika výpočtu: SFDI			
<b>Identifikace</b>			
Název:	<b>7.5 Lávka pro pěší a cyklisty z Polabce do ulice Na Vinici</b>		
Číslo zakázky:		Zpracovatel:	
Datum:	<b>21.11.2023</b>	Cenová hladina:	<b>2023</b>
Poznámka:			
<b>Základní investiční náklady</b>			
Kategorie:	<b>Mosty</b>	Umístění:	<b>Intravilán</b>
Druh stavby:	<b>lávky pro pěší, novostavba (šíře 3,0m)</b>		
Množství [km]:	<b>0,100</b>	Cenová úroveň:	<b>Technologický standard</b>
Jednotková cena [Kč/km]:	<b>79 600 000</b>	Základní investiční náklady [Kč]:	<b>7 960 000</b>
<b>Náklady spojené s riziky</b>			
R1 - z průzkumů umístění	Mosty; trasa v geolog. známém prostředí		2,0 %
R2 - z technolog. vývoje	Bez složitých technol. celků; krátkodobý výhled realizace (0 – 5 let)		1,0 %
R3 - enviromentální rizika	Komunikace, mosty; intravilán		10,0 %
R4 - externí rizika	Nižší společenský význam (směrově nedělená kom.) - výhled realizace (0 - 3 let)		2,0 %
R5 - legislativní rizika	Bez vazby na legislativu; bez předpokladu aktualizace ČSN, TP; výhled realizace 0 - 5 let		1,0 %
R6 - ekonomická rizika	Příznivá predikce ekonomického vývoje		0,0 %
<b>Náklady spojené s riziky</b>			<b>1 273 600 Kč</b>
<b>Ostatní náklady</b>			
<b>Umístění stavby</b>	<b>%</b>	<b>Náklad</b>	
Všeobecné položky	6,0 %	477 600 Kč	
Přípravné práce	7,5 %	597 000 Kč	
Vodohospodářské objekty	10,0 %	796 000 Kč	
Inženýrské sítě	10,0 %	796 000 Kč	
Zabezpečovací a ochranná opatření	10,0 %	796 000 Kč	
Technologická zařízení	1,2 %	95 520 Kč	
Úpravy ploch	4,6 %	366 160 Kč	
Objekty drah		0 Kč	
<b>Ostatní náklady</b>		<b>3 924 280 Kč</b>	
<b>Souhrn investičních nákladů</b>			
Investiční náklady bez DPH [Kč]:	<b>13 157 880</b>		
Sazba DPH [%]:	<b>21</b>		
Investiční náklady vč. DPH [Kč]:	<b>15 921 035</b>		

## 3.5 SWOT analýza

Závěrem práce je vytvořena SWOT analýza rozvoje pěších a cyklistických tras na území města Poděbrady, která má za cíl informovat analytickou metodou o silných, slabých stránkách, příležitostech a hrozbách.

Tabulka 13: SWOT analýza

Silné stránky
<p>Obecně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- kvalitní pěší a cyklistické trasy podporují zdravý životní styl a zvyšují celkovou fyzickou aktivitu obyvatel</li><li>- podpora udržitelné dopravy snižuje emise skleníkových plynů a šetří životní prostředí</li><li>- atraktivní trasy podporují turismus a rekreační aktivity</li><li>- pěší a cyklistické trasy vytvářejí příjemné a bezpečné prostředí pro obyvatele</li></ul> <p>Konkrétně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- relativně rozsáhlé oblasti dobře prostupného zastavěného území, rovinný terén území Poděbrad a lázeňské prostředí města</li><li>- dobrá dostupnost města prostřednictvím železniční dopravy</li><li>- bezbariérově řešené hlavní autobusové nádraží</li><li>- vyrovnaný rozpočet města</li><li>- probíhající bezbariérové úpravy chodníků a zastávek veřejné dopravy</li></ul>
Příležitosti
<p>Obecně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- pěší a cyklistické trasy mohou být integrovány do systémů veřejné dopravy, což zvyšuje jejich využití</li><li>- rozvoj tras může přispět ke zlepšení celkového zdraví obyvatel a snížení nákladů na zdravotní péči</li><li>- vytvoření atraktivních tras může přilákat turisty a podporovat místní ekonomiku</li><li>- možnost získání grantů a finanční podpory pro projekty týkající se udržitelné mobility</li></ul> <p>Konkrétně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aktualizace generelu bezbariérovosti může vést k většímu dotačnímu potenciálu</li><li>- celostní dopravně-urbanistické zásahy vytvářející atraktivní nová pěší a cyklistická propojení</li><li>- propojování chybějících úseků cyklistické infrastruktury a scelování sítě tras (např. lávka přes Labe, ulice Husova, Mánesova), vybudování souvislé sítě chráněných pěších a cyklistických tras (cest a stezek) v dohledné době</li><li>- mapa bezbariérovosti může zlepšit dostupnost města pro všechny</li><li>- nová lávka přes Labe a záchytné parkoviště zklidní dopravu v centru města, konkrétně křižovatku na Jiřího náměstí</li></ul>
Slabé stránky
<p>Obecně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- chybějící části vhodné infrastruktury pěších a cyklistických tras</li><li>- nedostatečná bezpečnost na některých místech tras</li><li>- omezené finanční zdroje</li></ul> <p>Konkrétně:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- vysoké intenzity automobilové doprava na Jiřího náměstí v centru města</li></ul>

- sezónní přetížení některých cyklistických stezek kolem Labe chodci, cyklisty, bruslaři
- velký sklon na komunikacích směrem k cyklostezkám u řeky, chybí bezbariérové propojení náměstí a řeky
- přerušené vazby pro pěší v některých křižovatkách
- kvalita chodníků mimo centrum města
- bezpečnost přechodů

### Hrozby

#### Obecně:

- nedostatek vhodné infrastruktury může omezit rozvoj pěších a cyklistických tras
- nedostatečná bezpečnost může odradit lidi od pěší a cyklistické dopravy
- omezené finanční zdroje mohou brzdit rozvoj projektů
- dopravní nehody a konflikty mezi pěšími, cyklisty a motorizovaným provozem
- pokud není projekt dobře plánován a konzultován s obyvateli, může vyvolat nespokojenost a odpor
- změny v politickém prostředí mohou ovlivnit financování a podporu pro projekty týkající se pěších a cyklistických tras

#### Konkrétně:

- dopravní nehody způsobené řešením chodníků, přechodů a zastávek bez bezbariérových úprav
- neřešením křižovatky na náměstí Jiřího mohou vznikat rozsáhlé dopravní kongesce
- přerušené pěší vazby mohou způsobovat nebezpečné situace pro pěší



## 4 ZÁVĚR

Práce na úvod představuje téma správy obcí, je zde zmíněn také Manuál participace, jako dokument od IPR, který mohou obce využít, podle svých požadavků, pro efektivní participaci občanů. Následuje představení strategických a koncepčních materiálů, které obce mohou využívat ke svému rozvoji. Je zde samozřejmě zmíněn územní plán, strategický plán, generel dopravy (bezbariérovosti), ale také další koncepční dokumenty od IPR, které svým kvalitním zpracováním umožňují inspiraci i pro další obce. Mezi ně patří Zásady podpory aktivní mobility, které se soustředí na pěší dopravu, ale také dokumenty týkající se modrozelené infrastruktury, která je často součástí pochozích ploch, ať už chodníků, nebo veřejných prostranství. Dokumenty pro kvalitní stromořadí jsou zmíněny z důvodu přímé provázanosti s kvalitou pěší dopravy. Poslední kapitoly teoretické části se věnují představení možností zajištění financování projektů týkajících se cyklistické a pěší infrastruktury, tyto dotační programy mohou využít i další obce.

Praktická část se věnuje rozvoji pěších a cyklistických tras v konkrétní obci – městě Poděbrady. Na úvod je představeno toto lázeňské město a jak funguje jeho správa. Z využívání participativního rozpočtu vyplývá, že obyvatelé Poděbrad mají velký zájem o zapojení se do rozhodování o investicích města. Dále je kapitola zaměřená na veřejné zakázky města Poděbrady na stavební práce, kde můžeme vidět v jakých režimech a jaké finance město investuje. Následuje přehled cílů pěší a cyklistické dopravy z koncepčních a strategických dokumentů města – Strategického plánu rozvoje města Poděbrady a Generelu dopravy ve městě Poděbrady.

Následuje analýza dopravy ve městě Poděbrady, jde o intenzity dopravy, nehodovost a přehled cyklotras na území Poděbrad. Dále je popsáno dotazníkové šetření, které sbíralo názory obyvatel. Na základě dotazníku byla vytvořena mapa problematických míst. Analýza dopravy je zakončena celkovým shrnutím problémů a kritických míst, co se týče bezbariérovosti. Jak bylo zmíněno v kapitole BESIP, tak přibližně 30–35 % kritických míst s častými nehodami, lze reálně v krátkém čase napravit. Často jde o jednoduchá, nízkonákladová opatření – značný podíl tvoří opravy nebo úpravy dopravního značení, nebo úprava rozhledu.

V kapitole 3.3 je příprava projektů pro město Poděbrady, tyto projekty jsou rozděleny podle rozsahu na úpravy podle témat (Bezbariérové Poděbrady, Cyklistické trasy) a na samostatné projekty (jednotlivá veřejná prostranství: Jiřího náměstí, Riegrovo náměstí, Žižkov – oblast kolem školy a mostní objekt: Lávka pro pěší a cyklisty). Jsou představeny problémy, kterým tyto projekty musí čelit a jsou sepsána vhodná doporučení, která umožní obci docházet k lepším předinvestičním rozhodnutím.

Projekty spadající pod Bezbariérové Poděbrady, vychází z předpokladu, že v rámci navrhování městských veřejných prostranství by se nemělo zapomínat na řešení bezbariérové přístupnosti. Požadavky bezbariérové vyhlášky vytváří prostředí, které respektuje a umožňuje snadný pohyb všem obyvatelům města bez rozdílu tělesných dispozic. Na dodržování těchto

požadavků by proto měl být kladen větší důraz, jak při zadávání a hodnocení veřejných zakázek, tak při samotném navrhování. V rámci lázeňského města by měly tyto požadavky být uplatňovány ještě důrazněji, vzhledem ke zvýšenému počtu osob s omezeními pohybu nebo orientace, kterým můžou i malé změny v prostoru výrazně zvýšit kvalitu života. Proto je překvapující, že se této problematice nevěnuje mnohem více pozornosti ve veřejné diskusi a při navrhování nových prostranství. Zjištěné bariéry na pěších trasách a veřejných prostranstvích jsou často způsobeny neinformovaností osob, které do prostoru neodborně a mnohdy bez rozmyslu zasahují (např. umístěním reklamních cedulí, přemístěním laviček, postavením zahrádek s následným přerušením vodící linie, umístěním mobiliáře jako bariér apod.). Pro vytvoření přístupného prostředí by přitom často stačilo provést alespoň drobné úpravy, dle požadavků vyhlášky.

Nezanedbatelným problémem rozvoje pěších a cyklistických tras nejen v menších obcích, ale i ve větších městech, jsou změny v politickém prostředí obce, které velmi ovlivňují financování a podporu projektů. Projektům dopravní infrastruktury, které nejsou realizovatelné za jedno volební období, bývají často kladeny překážky, které znemožňují zachovat kontinuitu rozhodnutí, která jsou u těchto projektů nezbytná. Dalším problémem bývají preference jednotlivých zvolených zastupitelů, které výrazně ovlivňují rozvoj v obcích. Zóny 30, cyklostezky, stromy, parkování, to vše jsou velmi zpolitizovaná témata, a jejich příprava a realizace, tak často bývá komplikovaná.

Vzhledem k velmi rozsáhlému tématu, je práce zaměřená hlavně na fázi přípravy staveb. Bylo by vhodné na tuto práci navázat a zpracovat i téma realizace, správy a údržby pěší a cyklistické infrastruktury. Tyto další fáze stavebních projektů jsou totiž pro fungování města, a obzvláště pro pěší a cyklistickou infrastrukturu, velmi podstatné.

## 5 VÝSLEDNÉ ZHODNOCENÍ A PŘÍNOSY PRÁCE

Práce obsahuje komplexní analýzu dopravy se zaměřením na pěší a cyklistickou infrastrukturu. Tato analýza bude využita městem pro jeho další rozvoj. Práce byla konzultována se zástupcem města, vedoucím odboru správy a rozvoje města, panem Ing. Ivanem Zajíčkem, a byla vyhodnocena jako velmi přínosná. Zejména téma bezbariérovosti a návrhy úprav pěších tras budou v rámci předinvestičních plánů města dále projednávány.

Přínosy práce pro město Poděbrady jsou následující:

- přehledné představení strategických a koncepčních dokumentů města,
- analýza dopravy,
- výsledky z dotazníkového šetření,
- poukázání na nedostatečné řešení některých míst,
- doporučení pro konkrétní projekty rozvíjející pěší a cyklistickou infrastrukturu.

Přínosy práce pro další obce jsou následující:

- teoretická část představuje univerzální nástroje pro řízení stavebních projektů v obci a pro zajištění jejich financování,
- jsou představeny koncepční dokumenty, které lze využít jako inspiraci pro kvalitní rozvoj pěší, cyklistické a modrozelené infrastruktury,
- praktická část, věnující se analýze dopravy, lze využít jako obecný návod pro určení problematických míst i v jiných obcích a podle příslušných metodik a norem navrhovat jejich úpravy.

## Seznam použitých zkratek

- AB I – Asfaltobeton, kvalitativní třída
- BEP – BIM Execution Plan
- BESIP – bezpečnost silničního provozu, oddělení Ministerstva dopravy ČR
- BIM – Building Information Management
- CB I – Cementový beton, skupina
- CDE – Společné datové prostředí
- CLLD – komunitně vedený místní rozvoj, Community-led Local Development
- ČKA – Česká komora architektů
- ČKAIT – Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků
- ČSN – České technické normy
- D – Vozovky dlážděné
- D1 – Silnice II. a III. třídy, sběrné místní komunikace, obslužné místní komunikace, odstavné a parkovací plochy
- D2 – Obslužné místní komunikace, nemotoristické kom., odstavné a parkovací plochy, dočasné účelové komunikace.
- EFRR – Evropský fond pro regionální rozvoj
- FIDIC – Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils
- IPR – Institut plánování a rozvoje
- IPRÚ – integrované plány rozvoje území
- IROP – integrovaný regionální operační program
- ITI – Integrované územní nástroje
- KSC I – Kamenivo stmelené cement., kvalitativní třída
- L – Lože z kameniva
- MZ – Mechanicky zpevněná zemina
- MZK – Mechanicky zpevněné kamenivo
- N – Vozovky netuhé (z asfaltových vrstev)
- NIPI ČR – Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- NRPM – Národní rozvojový program mobility pro všechny
- OK I – Obalované kamenivo, kvalitativní třída
- PD – projektová dokumentace
- PI – Podloží nenamrzavé
- PII – Podloží mírně namrzavé až namrzavé
- PIII – Podloží nebezpečně namrzavé
- QMS – Quality Management Systém, Systém managementu kvality
- R-mat – Recyklované vrstvy materiálů z vozovek stmelené cementem a asfaltovou emulzí nebo pěnou
- RTS – Ceník stavebních prací, databáze
- ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic



S I – Stabilizace, kvalitativní třída  
S I – VI – Třída dopravního zatížení  
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury  
ŠD – Štěrkodrt'  
T – Vozovky tuhé (cementový kryt)  
UNIKA – Výkonový, honorářový řád a Sazebník  
VVOZP – Vládní výbor pro osoby se zdravotním postižením  
VZ – Veřejná zakázka  
ZVA – Závěrečné vyhodnocení akce  
ZZVZ – Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

## Seznam literatury a zdrojů

- [1] ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení)*. In: . 2000.
- [2] HUDEČEK, Tomáš. *Řízení a správa města*. 1. ČVUT – Masarykův ústav vyšších studií, 2019. ISBN 978-80-88377-03-0.
- [3] Daňové příjmy rozpočtů krajů a obcí dle zákona o rozpočtovém určení daní. In: *Finanční správa* [online]. 2021 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/kraje-a-obce/danove-prijmy-kraju-a-obci/rozpocetove-urceni-dani/danove-prijmy-rozpocetu-kraju-a-obci-dle-zakona-o-rozpocetovem-urceni-dani>
- [4] AUTORSKÝ TÝM SEKCE KOMUNIKACE A PARTICIPACE, IPR PRAHA. *MANUÁL PARTICIPACE: jak zapojit veřejnost do plánování města*. 1. 2016.
- [5] RÚT FULLEROVÁ A KOL., Veronika. *Kuchařka kultivace českých měst: Jak kultivovat město během jednoho volebního období a sklídit za to adekvátní pochvalu*. První. Veronika Rút Fullerová, 2023. ISBN 978-80-907434-4-1.
- [6] *Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025: Aktualizace kapitoly Doprava podoblast cyklodoprava 08/2023*. Verze schválená Zastupitelstvem města Poděbrady dne 6. 9. 2023 usnesením č. 132/2023. 2023.
- [7] *Doporučení pro obce v oblasti výstavby a uzavírání smluv s investory*. Zář 2019. Vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019. ISBN 978-80-7538-231-3.
- [8] MAGISTRÁT MĚSTA KARLOVY VARY,. *Generel bezbariérových tras a dopravy* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://mmkv.cz/cs/generel-bezbarierovych-tras-dopravy>
- [9] MAPOVÝ PORTÁL STŘEDOČESKÉHO KRAJE. *CYKLOKONCEPCE PRO OBDOBÍ 2017 - 2023*. In: *Mapový portál Středočeského kraje* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: [https://gis.kr-stredocesky.cz/js/dop\\_cyklokoncepce/#](https://gis.kr-stredocesky.cz/js/dop_cyklokoncepce/#)
- [10] BESIP. *Strategie BESIP 2021- 2030 Aktuální strategie* [online]. 2020 [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- [11] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Centrum dopravního výzkumu - výsledky* [online]. [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/nase-vysledky/#chodci>
- [12] *STANDARDY AKTIVNÍ MOBILITY V PRAZE*. Navazuje na Strategii aktivní mobility Praze. Hlavní město Praha Magistrát hl. m. Prahy Odbor dopravy, 2022.
- [13] *Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu*. Plné znění standardu. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2022. ISBN 978-80-88377-45-0.
- [14] IPR. *Stromy ve městě*. In: *IPR-PRAHA* [online]. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/4087/stromy-ve-meste>
- [15] *Zákon č. 134/2016 Sb. Zákon o zadávání veřejných zakázek*. In: . 2016.
- [16] ČESKÉ VYDÁNÍ. *Úřední věstník Evropské unie: Právní předpisy*. In: . 2021, Ročník 64.
- [17] *PRŮMĚRNÉ CENY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY OBCÍ: Aktualizace 2023*. 2023. Brno: Ústav územního rozvoje Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2023.
- [18] ČESKÁ ASOCIACE KONZULTAČNÍCH INŽENÝRŮ. *CACE* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.cace.cz/>

- [19] DENIK.CZ. *Metoda BIM bude od roku 2024 pro stavby, kde je zadavatelem stát, povinná* [online]. In: . 2023 [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://pr.denik.cz/doporucujeme/metoda-bim-bude-od-roku-2024-pro-stavby-kde-je-zadavatelem-stat-povinna-20230417.html>
- [20] BIMFO.CZ. *Co je BIM - informační model budovy* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://www.bimfo.cz/Co-je-BIM.aspx>
- [21] AUTODESK. *Přínosy Autodesk BIM pro Infrastrukturu - Doprava* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: [https://www.cadstudio.cz/dl/Infrastructure\\_interactive.pdf](https://www.cadstudio.cz/dl/Infrastructure_interactive.pdf)
- [22] Vládní výbor pro osoby se zdravotním postižením. In: *VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. Praha: Vláda ČR, 2014 [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvozp/uvod-vvozp-17734/>
- [23] Národní rozvojový program mobility pro všechny. In: *VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY* [online]. Praha: Vláda ČR, 2014 [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>
- [24] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *ČESKO BEZ BARIÉR* [online]. 2023 [cit. 2023-11-18]. Dostupné z: <https://www.ceskobezbarier.cz/>
- [25] NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY. *Přehled dotací pro Obce* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://narodni-plan-obnovy.cz/dotace-obce>
- [26] NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY. *Výzva č. NPO 1/2022 Podpořeno Rekonstrukce veřejného osvětlení - Komponenta 2.2.2* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://www.mpo-efekt.cz/cz/dotacni-programy/vyzvy/1-2022-rekonstrukce-verejneho-osvetleni>
- [27] NADACE ČEZ. *Oranžový přechod*. In: *Nadace ČEZ* [online]. 2023 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.nadacecez.cz/cs/vyhlasovana-grantova-rizeni/oranzovy-prechod-110065#infoContent>
- [28] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *EVROPSKÁ UNIE Evropský fond pro regionální rozvoj Integrovaný regionální operační program* [online]. 2023 [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/>
- [29] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)* [online]. In: . 2023 [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/irop-2021-2027/temata/clld>
- [30] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *60. výzva IROP - Doprava - SC 5.1 (CLLD)* [online]. In: . [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/60vyzvairop>
- [31] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *73. výzva IROP - Veřejná prostranství - SC 5.1 (CLLD)* [online]. In: . [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/73vyzvairop>
- [32] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Čistá a aktivní mobilita* [online]. In: . [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/irop-2021-2027/temata/cista-a-aktivni-mobilita>
- [33] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *66. výzva IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu - SC 6.1 (ITI)* [online]. In: . [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/66vyzvairop>

- [34] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. 53. výzva IROP - *Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu (ITI) - SC 6.1 (MRR, PR)* [online]. In: . [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/vyzvy-2021-2027/vyzvy/53vyzvairop>
- [35] Poděbrady (okres Nymburk). In: *Regionální informační servis* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2021 [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/537683-podebrady>
- [36] Nahlížení do katastru nemovitostí. In: *ČÚZK* [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, 2023 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: <https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>
- [37] MĚSTSKÉ KULTURNÍ CENTRUM PODĚBRADY. In: *Poděbrady* [online]. Město Poděbrady: Městské kulturní centrum Poděbrady, organizační složka města, 2023 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: <https://ipodebrady.cz/>
- [38] Věkové složení obyvatelstva. In: *ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD* [online]. Praha: Český statistický úřad, 2023 [cit. 2023-08-30]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xs/vekove\\_slozeni\\_obyvatelstva\\_stc\\_kraje](https://www.czso.cz/csu/xs/vekove_slozeni_obyvatelstva_stc_kraje)
- [39] KRONOWETTEROVÁ, Marie, ed. *Mapy + fofodokumentace*. 2023. Dostupné také z: <https://www.mapy.cz>
- [40] Územní plán. In: *Poděbrady oficiální web města* [online]. [cit. 2023-12-08]. Dostupné z: <https://www.mesto-podebrady.cz/uzemni-plan/ds-1326>
- [41] ČÚZK. <https://sgi-nahlizeniidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarWindowName=Marushka&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=666670&MarQParamCount=1>. In: *ČÚZK. Geoportál ČÚZK* [online]. 2023 [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: Nahlížení do KN
- [42] *Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích*. In: . 1997.
- [43] GEOPORTÁL SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍTĚ ČR. In: *ŘSD ČR ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR* [online]. 2023 [cit. 2023-10-17]. Dostupné z: [https://geoportál.rsd.cz/apps/silnicni\\_a\\_dalnicni\\_sit\\_cr\\_verejna/](https://geoportál.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/)
- [44] GEOPRO. *Geoportál Poděbrady* [online]. In: . [cit. 2024-01-05]. Dostupné z: <https://podebrady.obce.gepro.cz/#/>
- [45] Mapový portál Středočeského kraje. In: *Středočeský kraj* [online]. © KÚSK OI / GIS. 2023 [cit. 2023-10-17]. Dostupné z: <https://kusk.maps.arcgis.com/home/index.html>
- [46] TISKOVÁ ZPRÁVA ZE DNE 15. ŘÍJNA 2020, Město Poděbrady Tiskové zprávy. *Váš projekt, naše finance, společný cíl!* [online]. [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: [https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id\\_org=12349&id\\_dokumenty=37501&fbclid=IwAR0FW-kHupC6d0R66hCsg8tZX7hx-5JFi0vj7XgEVzlymGfT-rCSS3hvQUI](https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id_org=12349&id_dokumenty=37501&fbclid=IwAR0FW-kHupC6d0R66hCsg8tZX7hx-5JFi0vj7XgEVzlymGfT-rCSS3hvQUI)
- [47] Města využívají participativní rozpočtování stále častěji. In: *Participativní rozpočet* [online]. 2021 [cit. 2023-12-17]. Dostupné z: <https://www.participativni-rozpocet.cz/blog/2021/02/09/participativni-hlasovani-v-roce-2020/>
- [48] *Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025: Verze schválená Zastupitelstvem města Poděbrady dne 17.12.2008 Aktualizace schválená Zastupitelstvem města Poděbrady dne 11.5.2016*. MĚSTO PODĚBRADY. 2008. Dostupné také z: <https://mesto-podebrady.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta-podebrady-do-roku-2025/d-2246/p1=39486>



- [49] *General dopravy města Poděbrady – Návrhová část* [online]. II.-1.2/18/2017. Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava: UDIMO spol. s r.o., 2018 [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: [https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id\\_org=12349&id\\_dokumenty=29092](https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id_org=12349&id_dokumenty=29092)
- [50] WEB PRO ZPRÁVY A MÉDIA. *Hlas Poděbrad* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: [https://www.facebook.com/hlaspodebrad/?locale=cs\\_CZ](https://www.facebook.com/hlaspodebrad/?locale=cs_CZ)
- [51] *Přes bariéry: Mapování přístupnosti – metodika* [online]. PRAŽSKÁ ORGANIZACE VOZÍČKÁŘŮ, 2020 [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <https://presbariery.cz/cz/mapovani-barierovosti/metodika>
- [52] SJEDNOCENÁ ORGANIZACE NEVIDOMÝCH A SLABOZRÁKÝCH ČESKÉ REPUBLIKY, ZAPSANÝ SPOLEK (SONS ČR). *Metodické centrum odstraňování bariér* [online]. In: . [cit. 2023-12-19]. Dostupné z: <https://www.sons.cz/bariery>
- [53] ING. ARCH. KOTAČKA, Alexandr a Eva ING. ARCH. PYKOVÁ. *Architektonický návrh pro soutěž města Poděbrady o Jiřího náměstí*. 1. místo. 2015.
- [54] *ROZPOČTOVÉ OPATŘENÍ Č. 6/2023 MĚSTA PODEĚBRADY* [online]. In: . 2023 [cit. 2023-12-05]. Dostupné z: [https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id\\_org=12349&id\\_dokumenty=46456](https://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id_org=12349&id_dokumenty=46456)

# Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: SPRÁVA MĚSTA [2].....	12
OBRÁZEK 2: PARTICIPACE – VEŘEJNOST [4].....	14
OBRÁZEK 3: MAPA CYKLOKONCEPCE VE STŘEDOČESKÉM KRAJI [9].....	23
OBRÁZEK 4: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – CHODNÍK ŠÍŘKA [12] .....	25
OBRÁZEK 5: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – CHODNÍK PŘERUŠENÍ [12] .....	26
OBRÁZEK 6: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – PŘECHOD A MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ [12].....	26
OBRÁZEK 7: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – VYSAZENÍ CHODNÍKOVÝCH PLOCH A OSVĚTLENÍ PŘECHODU [12] .....	27
OBRÁZEK 8: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – PĚŠÍ VAZBY [12] .....	27
OBRÁZEK 9: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – CYKLOSTOJANY [12].....	28
OBRÁZEK 10: ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ A PROJEKTOVÁNÍ ŘEŠENÍ POHYBU CHODCŮ – ŘEŠENÍ KŘÍŽOVATEK [12] .....	28
OBRÁZEK 11: MĚSTSKÝ STANDARD PLÁNOVÁNÍ, VÝSADBY A PÉČE O ULIČNÍ STROMOŘADÍ JAKO VÝZNAMNÉHO PRVKU MODROZELENÉ INFRASTRUKTURY PRO ADAPTACI NA ZMĚNU KLIMATU [13].....	29
OBRÁZEK 12: PŘÍČNÝ ŘEZ – DVOUPRUHOVÁ S OBOUSTRANNÝM CHODNÍKEM PĚŠÍ [17] .....	38
OBRÁZEK 13: PŘÍČNÝ ŘEZ – KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ [17] .....	38
OBRÁZEK 14: UKÁZKA Z WEBOVÉ SLUŽBY CENYZAPROJEKTY.CZ.....	38
OBRÁZEK 15: PŘÍNOSY BIM PRO INFRASTRUKTURU [21].....	42
OBRÁZEK 16: MAPA ČR POLOHA MĚSTA PODĚBRADY – PODKLAD ORTOFOTO MAPA [36]VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ QGIS.....	60
OBRÁZEK 17: MAPA KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ PODĚBRADY [36].....	61
OBRÁZEK 18: GRAF – PRŮMĚRNÝ VĚK OBYVATEL VE MĚSTĚ PODĚBRADY, STŘEDOČESKÉM KRAJI A ČESKÉ REPUBLICE V LETECH 1991-2019 PODLE DEMOGRAFICKÉ BILANCE ČSÚ [38].....	61
OBRÁZEK 19: GRAF – VÝVOJ POČTU OBYVATEL A PRŮMĚRNÝ VĚK – PODĚBRADY ČSÚ [38], VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ .....	62
OBRÁZEK 20: MAPA – SPÁDOVÉ ÚZEMÍ PODĚBRADY [39] .....	63
OBRÁZEK 21: ÚZEMNÍ PLÁN PODĚBRAD [40] .....	64
OBRÁZEK 22: PODĚBRADY – KATASTRÁLNÍ MAPA [41] .....	65
OBRÁZEK 23: PODĚBRADY – KATASTRÁLNÍ MAPA HRANICE DIGITALIZACE MAPY [41].....	65
OBRÁZEK 24:MAPA PODĚBRAD – SILNICE I., II. A III. TŘÍDY [43] .....	66
OBRÁZEK 25: MAJETEK OBCE – PODĚBRADY [44] .....	66
OBRÁZEK 26: MAJETEK KRAJE - ÚZEMÍ PODĚBRAD [45].....	67
OBRÁZEK 27: PODĚBRADY PARTICIPATIVNÍ ROZPOČET – PODÍL HLASUJÍCÍCH [47] .....	69
OBRÁZEK 28: GENEREL DOPRAVY - NÁVRH ZKLIDNĚNÝCH OBLASTÍ: VÝHLED ROKU 2030 [49] .....	74
OBRÁZEK 29: MAPA PODĚBRAD – INTENZITY DOPRAVY 2020 [43] .....	75
OBRÁZEK 30: MAPA DOPRAVNÍ NEHODY V ČR, PODĚBRADY, DRUH VOZIDLA JÍZDNÍ KOLO [13] .....	76
OBRÁZEK 31: MAPA DOPRAVNÍ NEHODY V ČR, PODĚBRADY, DRUH NEHODY SRÁŽKA S CHODCEM [13].....	77
OBRÁZEK 32: MAPA CYKLOKONCEPCE S TRASAMI [9] .....	78
OBRÁZEK 33: MAPA PODĚBRAD – CYKLOTRASY A CYKLOSTEZKY [45] .....	79
OBRÁZEK 34: MAPA PODĚBRAD – PRIORITYNÍ ÚSEKY [45] .....	79
OBRÁZEK 35: DOTAZNÍK – SDÍLENÍ [50] .....	80
OBRÁZEK 36: DOTAZNÍK – STATISTIKY RESPONDENTŮ .....	80
OBRÁZEK 37: DOTAZNÍK – ZADÁNÍ MÍSTA .....	81
OBRÁZEK 38: DOTAZNÍK – MAPA PROBLÉMOVÝCH MÍST A QR KÓD NA ODKAZ MAPY .....	83
OBRÁZEK 39: PIKTOGRAMY PRO MAPOVÁNÍ PŘÍSTUPNOSTI [51] .....	84
OBRÁZEK 40: LINIE PRO POPIS PŘECHODU A MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ [51] .....	84
OBRÁZEK 41: GENEREL DOPRAVY – ZÁKLADNÍ SÍŤ PĚŠÍ BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY (ZPRACOVAL UDIMO SPOL. S R.O.,2018) .....	86
OBRÁZEK 42: PŘECHOD – PRAŽSKÁ A U JÍZDÁRNÝ [39].....	87
OBRÁZEK 43: PŘECHOD – STUDENTSKÁ A PIONÝRŮ [39].....	87
OBRÁZEK 44: PŘECHOD – STUDENTSKÁ, PIONÝRŮ VYSAZENÍ CHODNÍKOVÝCH PLOCH [39], VYSAZENÍ CHODNÍKOVÝCH PLOCH [5].....	87
OBRÁZEK 45: PŘECHOD – STUDENTSKÁ A DR. BENEŠE [39].....	88
OBRÁZEK 46: PŘECHOD – MÁNESOVA [39].....	88
OBRÁZEK 47: PŘECHOD – ŠKOLNÍ [39] .....	88
OBRÁZEK 48: PŘECHOD – ŠKOLNÍ [39] .....	89
OBRÁZEK 49: PŘECHOD – KOMENSKÉHO [39] .....	89
OBRÁZEK 50: PŘECHOD – PALACKÉHO [39].....	89

OBRÁZEK 51: PŘECHOD – HAVLÍČKOVA [39] .....	90
OBRÁZEK 52: NEHODOVOST KŘIŽOVATKA HAVLÍČKOVA – PALACKÉHO [13] .....	90
OBRÁZEK 53: PŘECHOD – PROFTOVA [39] .....	90
OBRÁZEK 54: PŘECHOD – PALACKÉHO U KŘIŽOVATKY S JANA OPLETALA [39].....	91
OBRÁZEK 55: PŘECHOD – HUSOVA U KŘIŽOVATKY S DR. KRYŠPÍNA [39] .....	91
OBRÁZEK 56: PŘECHOD – HUSOVA U KŘIŽOVATKY S PALACHOVA [39].....	91
OBRÁZEK 57: KŘIŽOVATA JIRÁSKOVA A JANA OPLETALA [39] .....	92
OBRÁZEK 58: KŘIŽOVATKA JIRÁSKOVA A LIDICKÁ [39] .....	92
OBRÁZEK 59: KŘIŽOVATKA STUDENTSKÁ A PALACHOVA [39] .....	92
OBRÁZEK 60: KŘIŽOVATKY MÁNESOVA HUSOVA A DR. BENEŠE [39]; INTENZITY KŘIŽOVATKY [43].....	93
OBRÁZEK 61: NEHODOVOST KŘIŽOVATKA MÁNESOVA – HUSOVA [13].....	93
OBRÁZEK 62: KŘIŽOVATKA ZA NÁDRAŽÍM A ČECHOVA [39] .....	94
OBRÁZEK 63: MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ ULICE ZA NÁDRAŽÍM [39] .....	94
OBRÁZEK 64: KŘIŽOVATKA ZA NÁDRAŽÍM A ČECHOVA [39] .....	94
OBRÁZEK 65: NEHODOVOST ZA NÁDRAŽÍM [13] .....	95
OBRÁZEK 66: ULICE PAROUBKOVA [39].....	95
OBRÁZEK 67: ULICE BÍLKOVA [39].....	95
OBRÁZEK 68: ULICE BÍLKOVA [39].....	96
OBRÁZEK 69: ULICE BÍLKOVA [39].....	96
OBRÁZEK 70: ULICE BÍLKOVA [39].....	96
OBRÁZEK 71: ULICE BÍLKOVA [39].....	96
OBRÁZEK 72: ZASTÁVKA V KOMENSKÉHO [39].....	97
OBRÁZEK 73: ZASTÁVKA PODĚBRADY VELKÉ ZBOŽÍ [39] .....	97
OBRÁZEK 74: ZASTÁVKA PODĚBRADY, HŘBITOV [39] .....	97
OBRÁZEK 75: GENEREL DOPRAVY – ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLISTICKÉ DOPRAVY (ZPRACOVAL UDIMO SPOL. S R.O.,2018) .....	99
OBRÁZEK 76: CYKLISTICKÉ TRASY – ULICE JIRÁSKOVA [39] .....	100
OBRÁZEK 77: CYKLISTICKÉ TRASY – ULICE JIRÁSKOVA [39] .....	100
OBRÁZEK 78: CYKLISTICKÉ TRASY – ULICE FÜGNEROVA [39].....	101
OBRÁZEK 79: ULICE HUSOVA [39].....	101
OBRÁZEK 80: OBVODOVÁ TRASA OKOLO CENTRA MĚSTA – NÁVRH CYKLOTRAS [39].....	102
OBRÁZEK 81: CYKLOSTEZKA PRAVÝ BŘEH LABE A VYŠLAPANÁ PĚŠINA [39].....	102
OBRÁZEK 82: PŘERUŠENÍ STEZKY PROSTŘEDNICTVÍM SVISLÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ [39] .....	103
OBRÁZEK 83: CYKLISTICKÉ TRASY - OSEČEK [20] .....	103
OBRÁZEK 84: CYKLISTICKÉ TRASY – OSEČEK – CYKLOKONCEPCE [9].....	104
OBRÁZEK 85: OBLAST KOLEM ŠKOLY - ŽIŽKOVA ÚZEMÍ K ŘEŠENÍ [39].....	106
OBRÁZEK 86: OBLAST KOLEM ŠKOLY – ŽIŽKOVA PŘECHOD [39] .....	107
OBRÁZEK 87: OBLAST KOLEM ŠKOLY – ŽIŽKOVA PŘÍSTUP KE ŠKOLE [39] .....	107
OBRÁZEK 88: NÁMĚSTÍ JIŘÍHO – ŘEŠENÍ ÚZEMÍ [39] .....	108
OBRÁZEK 89: NEHODOVOST JIŘÍHO NÁMĚSTÍ [13].....	108
OBRÁZEK 90: NÁMĚSTÍ JIŘÍHO – LAVIČKY (FOTO AUTOR).....	109
OBRÁZEK 91: PRVKY VYBAVENOSTI – STOJANY NA KOLA (FOTO AUTOR).....	109
OBRÁZEK 92: PŘECHOD 1 VAROVNÝ PÁS JE NAZNAČEN ŽLUTOU BARVOU, SIGNÁLNÍ ZELENOU (FOTO AUTOR) .....	110
OBRÁZEK 93: PŘECHOD 3 VAROVNÝ PÁS JE NAZNAČEN ŽLUTOU BARVOU, SIGNÁLNÍ ZELENOU (FOTO AUTOR) .....	110
OBRÁZEK 94: PŘECHOD 4 VAROVNÝ PÁS JE NAZNAČEN ŽLUTOU BARVOU, SIGNÁLNÍ ZELENOU (FOTO AUTOR) .....	111
OBRÁZEK 95: PŘECHOD 5 VAROVNÝ PÁS JE NAZNAČEN ŽLUTOU BARVOU, SIGNÁLNÍ ZELENOU (FOTO AUTOR) .....	111
OBRÁZEK 96: NÁMĚSTÍ JIŘÍHO –INTENZITY KŘIŽOVATKY [43] .....	112
OBRÁZEK 97: JIŘÍHO NÁMĚSTÍ – VÍTĚZNÝ NÁVRH [53] .....	114
OBRÁZEK 98: JIŘÍHO NÁMĚSTÍ – VÍTĚZNÝ NÁVRH – POCHOZÍ PLOCHY [53] .....	114
OBRÁZEK 99: JIŘÍHO NÁMĚSTÍ – VÍTĚZNÝ NÁVRH VJEZD NA PARKOVIŠTĚ U ZÁMKU PLOCHY [53] .....	114
OBRÁZEK 100: SCHÉMA POSTUPU PARTICIPACE – PŘÍPADOVÝ SCÉNÁŘ: TVORBA VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ. [4] .....	116
OBRÁZEK 101: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – ŘEŠENÉ ÚZEMÍ [39].....	117
OBRÁZEK 102: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – KŘÍŽENÍ CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ TRASY [39].....	117
OBRÁZEK 103: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – PŘECHÁZENÍ CHODCŮ [39] .....	118
OBRÁZEK 104: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – ROZDĚLENÍ NÁMĚSTÍ [39].....	118
OBRÁZEK 105: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – UMÍSTĚNÍ MOBILIÁŘE A PROBLÉMY STROMOŘADÍ [39] .....	118
OBRÁZEK 106: RIEGROVO NÁMĚSTÍ – ZASTÁVKY AUTOBUSOVÉ DOPRAVY [39] .....	119
OBRÁZEK 107: VIZUALIZACE – LÁVKA PRO PĚŠÍ [50].....	120

OBRÁZEK 108: LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY Z POLABCE DO ULICE NA VINICI: VAR. VISUTÁ [6] .....	120
OBRÁZEK 109:LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY Z POLABCE DO ULICE NA VINICI: VAR. ZAVĚŠENÁ [6] .....	120

## Seznam tabulek

TABULKA 1: REŽIMY VEŘEJNÉ ZAKÁZKY .....	32
TABULKA 2: ODHAD CEN: MÍSTNÍ KOMUNIKACE – CHODNÍKY DLÁŽDĚNÉ [17] .....	36
TABULKA 3: ODHAD CEN: MÍSTNÍ KOMUNIKACE – NÁSTUPIŠTĚ A RAMPY [16] .....	36
TABULKA 4: ODHAD CEN: MÍSTNÍ KOMUNIKACE – CYKLISTICKÉ STEZKY (D2) A CHODNÍKY (D3) [17].....	37
TABULKA 5: ODHAD CEN: MÍSTNÍ KOMUNIKACE – OBRUBNÍKY A KRAJNÍKY [16].....	37
TABULKA 6: FINANCOVÁNÍ PROGRAMU MOBILITY [23].....	47
TABULKA 7: FINANCOVÁNÍ PROGRAMU MOBILITY [23].....	48
TABULKA 8: VEŘEJNÉ ZAKÁZKY PODĚBRADY – UKONČENO PLNĚNÍ SMLOUVY 2020-2023 .....	70
TABULKA 9: VEŘEJNÉ ZAKÁZKY PODĚBRADY – ZAKÁZKA BYLA ZADÁNA 2020-2023 .....	71
TABULKA 10: PROBLÉMOVÁ MÍSTA Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ .....	81
TABULKA 11: INVESTIČNÍ NÁKLADY DOPRAVNÍCH STAVEB PRO ZPRACOVÁNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU – CYKLISTICKÁ STEZKA KOLEM LABE	105
TABULKA 12: INVESTIČNÍ NÁKLADY DOPRAVNÍCH STAVEB PRO ZPRACOVÁNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU – LÁVKA PRO PĚŠÍ .....	121
TABULKA 13: SWOT ANALÝZA .....	122