

Zmluva o dielo

uzatvorená v zmysle ust. § 536 a nasl. zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka, v znení neskorších predpisov (ďalej len „Obchodný zákonník“) a ustanovení zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“)

(ďalej len „zmluva“)

Zmluvné strany

1. Objednávateľ: Bratislavský samosprávny kraj
Zriadený zákonom NR SR č. 302/2001 Z. z.
sídlo: Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25
štatutárny zástupca: Mgr. Juraj Droba, MBA, MA, predseda
IČO: 36063606
DIČ: 2021608369
bankové spojenie: Štátna pokladnica
IBAN:

(ďalej len „objednávateľ“)

a

2. Zhotoviteľ: Zastúpený: Skupina Dodávateľov API a SGS – NSK
Vedúci člen: AP INVESTING SK, s.r.o.
sídlo: Tomášikova 26, 821 01, Bratislava
štatutárny zástupca: Ing. Stanislav Jelínek, konateľ spoločnosti
IČO: 44554303
DIČ: 2022736936

IČ DPH: SK202736936

bankové spojenie: SLSP, a.s.

číslo účtu:

IBAN:

a

Člen: SGS Czech Republic, s.r.o.

sídlo: K Hájem 1233/2, Praha 5, Česká republika

štatutárny zástupca: RNDr. Jan Chochol, konateľ spoločnosti

IČO: 48589241

DIČ: 4020122843

IČ DPH: SK4020122843

bankové spojenie: Komerční banka a.s., Bratislava

číslo účtu:

IBAN:

(ďalej len „zhotoviteľ“)

(ďalej spoločne „zmluvné strany“)

Preambula

Zmluvné strany uzatvárajú túto Zmluvu v súlade s výsledkom verejného obstarávania v zmysle zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) na predmet zákazky Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja. Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja je spolufinancovaný z Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) 2014 – 2020 (Kód projektu v ITMS2014+: 302011D447)

Čl. I

Predmet zmluvy

1. Zhotoviteľ sa zaväzuje, že pre objednávateľa zhotoví vo vlastnom mene, na vlastnú zodpovednosť, v rozsahu a za podmienok dohodnutých v tejto zmluve, dielo: **Regionálny plán udržateľnej mobility**

Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „dielo“ alebo „PUM“) a poskytne s tým súvisiace služby, v súlade s Opisom predmetu zákazky (Zadanie), ktoré tvorí prílohu č. 1 zmluvy.

2. Zhotoviteľ ako vedúci riešiteľského kolektívu zodpovedá za zostavenie riešiteľského kolektívu zahrňujúceho komplexné a profesijné zastúpenie pre vypracovanie predmetu zmluvy.
3. Zhotoviteľ zabezpečí stály kontaktný bod za účelom plnenia povinností vyplývajúcich z tejto zmluvy, napr. formou projektovej kancelárie. O zmenách v kontaktnom bode bude bezodkladne, najneskôr do 3 dní, informovať Objednávateľa.
4. Zhotoviteľ zodpovedá za to, že odovzdaný predmet zmluvy bude bez vecných a právnych väd.
5. Zhotoviteľ sa zaväzuje, že predmet zmluvy počas spracovania bude konzultovať s dotknutými orgánmi územného plánovania, stavebného poriadku, ochrany prírody a krajiny, ochrany kultúrnych a historických hodnôt, správcami verejného dopravného vybavenia a technického vybavenia, dotknutou mestskou časťou a hlavným mestom Bratislavou. Výsledky rokovaní primerane zohľadní v jednotlivých etapách predmetu zmluvy. Stanoviská a pracovné záznamy doloží v dokladovej časti predmetu zmluvy.
6. Zhotoviteľ sa zaväzuje upozorniť objednávateľa na všetky okolnosti, ktoré by mohli ohroziť alebo znemožniť riadne vykonanie predmetu zmluvy,
7. Zhotoviteľ sa zaväzuje umožniť oprávneným kontrolným zamestnancom objednávateľa vykonať kontrolu plnenia predmetu zmluvy.
8. Objednávateľ sa zaväzuje vykonávať funkciu obstarávateľa územnoplánovacích podkladov (ďalej len „ÚPP“) v zmysle § 2a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (ďalej len „stavebný zákon“).
9. Zhotoviteľ sa zaväzuje poskytnúť objednávateľovi akúkoľvek súčinnosť pri prerokovaní a schvaľovaní územnoplánovacej dokumentácie, vrátane poskytovania písomných vysvetlení a účasti na príslušných pracovných stretnutiach a zasadnutiach za účelom prerokovania a schválenia územnoplánovacej dokumentácie. Zhotoviteľ sa taktiež zaväzuje poskytnúť súčinnosť podľa potrieb objednávateľa v procese verejného obstarávania pre výber poskytovateľov súvisiacich služieb, zhotoviteľov stavieb alebo dodávateľov tovarov v zmysle predmetu tejto zmluvy.
10. Objednávateľ sa zaväzuje, že počas spracovávania predmetu zmluvy poskytne zhotoviteľovi spolupôsobenie formou konzultácií, ktoré zorganizuje zhotoviteľ a poskytnutím podkladov špecifikovaných v Zadaní. Ďalej poskytne spolupôsobenie vo forme:
 - 10.1. podpory pri získavaní podkladov všetkých úrovní – národných, nadnárodných priorít rozvoja dopravy, regionálnych koncepcií rozvoja dopravy ako aj iných podkladov,
 - 10.2. mediálnej podpory pri propagácii všetkých prieskumov súvisiacich so spracovaním predmetu zmluvy pred ich realizáciou zhotoviteľom,
 - 10.3. podpory pri zabezpečovaní spolupráce Polície, Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., a Slovenskej správy ciest pri zabezpečovaní dopravných prieskumov,
 - 10.4. odsúhlasenia spôsobu vykonania dopravných prieskumov pred ich vykonaním (napr. zmeny počtu zón, lokalizáciu stanovišť ASD a pod.)
11. Zhotoviteľ bude zabezpečovať pravidelné zasadnutia riadiacich výborov - kontrolné dni (1x, slovom jedenkrát mesačne), závery ktorých budú pre neho záväzné. Zhotoviteľ pripraví zoznam členov riadiaceho výboru v spolupráci a podľa pokynov objednávateľa. Zhotoviteľ vypracováva záznam z rokovania, ktorý odsúhlasuje objednávateľ. Zhotoviteľ zabezpečí po vypracovaní prvej a druhej fázy diela verejné prerokovanie. Zhotoviteľ pripraví zoznam účastníkov verejného prerokovania, ktoré odsúhlasí objednávateľ.
12. Objednávateľ sa zaväzuje riadne a včas zhotovené dielo prevziať a zaplatiť cenu za zhotovené dielo a s tým súvisiace služby vo výške a spôsobom tak, ako to určuje ďalej zmluva.

Článok II

Termín plnenia, dodacie podmienky a miesto plnenia

1. Zhotoviteľ sa zaväzuje zhotoviť dielo v rozsahu uvedenom v prílohe č. 1 k tejto zmluve „Zadanie“, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou tejto zmluvy, do 16 mesiacov odo dňa podpisu zmluvy oboma zmluvnými stranami. Dielo bude zhotoviteľom vyhotovené a objednávateľovi odovzdané v nasledovných termínoch:
 - a) prvá fáza, termín do 6 mesiacov od účinnosti Zmluvy, po digitálnej prezentácii výsledkov prieskumov a na základe preberacieho protokolu,
 - b) druhá fáza, termín do 5 mesiacov od prevzatia prvej fázy, po digitálnej prezentácii a prevzatí na základe preberacieho protokolu.
2. Zhotoviteľ je oprávnený vykonávať činnosti/služby podľa tejto zmluvy aj prostredníctvom subdodávateľov, pričom platí:
 - a) zoznam známych subdodávateľov je uvedený v Prílohe č. 4 tejto zmluvy;
 - b) zhotoviteľ je povinný vykonávať subdodávku len kvalifikovanými osobami, ktoré sú odborne spôsobilé na poskytovanie činností len v tej časti predmetu zákazky, ktorú má plniť subdodávateľ;
 - c) každý subdodávateľ musí spĺňať podmienky podľa príslušných ustanovení zákona o verejnom obstarávaní, pričom objednávateľ osobitne overí, že každý subdodávateľ, vybraný zhotoviteľom spĺňa alebo najneskôr v čase plnenia zmluvy bude spĺňať podmienky podľa § 32 ods. 1 zákona o verejnom obstarávaní. Ak subdodávateľ nepreukáže splnenie podmienok podľa § 32 ods. 1 zákona zápisom v zozname hospodárskych subjektov, je povinný predložiť doklady podľa § 32 ods. 2 zákona o verejnom obstarávaní. K rovnakej povinnosti zhotoviteľ písomne zaviazá aj svojich subdodávateľov voči ich prípadným subdodávateľom tak, aby v celom subdodávateľskom reťazci všetci dodávatelia spĺňali alebo najneskôr v čase plnenia zmluvy budú spĺňať podmienky podľa § 32 ods. 1 zákona. Objednávateľ ďalej osobitne overí, že u príslušného subdodávateľa neexistujú dôvody na vylúčenie podľa § 40 ods. 6 písm. a) až h) a ods. 7 zákona o verejnom obstarávaní.
 - d) v prípade zámeru realizovať nástup nového subdodávateľa a taktiež zámeru realizovať zmenu pôvodného subdodávateľa je zhotoviteľ povinný písomne informovať objednávateľa do piatich pracovných dní odo dňa uzatvorenia zmluvy so subdodávateľom o jeho nástupe na realizáciu diela. Subdodávateľ je oprávnený nastúpiť na realizáciu diela až po súhlasnom vyjadrení objednávateľa. Objednávateľ je povinný vyjadriť svoj súhlas alebo nesúhlas s navrhovaným subdodávateľom do 3 pracovných dní odo dňa doručenia písomného oznámenia zhotoviteľa.
 - e) v prípade zmeny subdodávateľa navrhovaná osoba musí preukázať rovnakú kvalifikáciu akú mala pôvodná osoba;
 - f) je povinný objednávateľovi bezodkladne oznámiť akúkoľvek zmenu údajov o subdodávateľovi;
 - g) zhotoviteľ zodpovedá objednávateľovi za plnenie zmluvy o subdodávke subdodávateľom tak, ako keby plnenie realizované na základe takejto zmluvy realizoval sám;
 - h) každý subdodávateľ, ktorý má povinnosť zapisovať sa do registra partnerov verejného sektora, musí byť v ňom zapísaný v zmysle § 11 zákona o verejnom obstarávaní. Ak došlo k výmazu subdodávateľa z registra partnerov verejného sektora, je zhotoviteľ povinný túto skutočnosť oznámiť objednávateľovi a zároveň nahradiť takeéhoto subdodávateľa subdodávateľom, ktorý bude spĺňať podmienky podľa § 32 ods. 1 zákona a ak má povinnosť zapisovať sa do registra partnerov verejného sektora, musí byť v ňom zapísaný v zmysle § 11 zákona o verejnom obstarávaní.
 - i) objednávateľ má právo odmietnuť podiel na realizácii plnenia predmetu zmluvy subdodávateľom, ak nie sú splnené podmienky uvedené v tejto zmluve;

- j) zhotoviteľ zodpovedá za odbornú starostlivosť pri výbere subdodávateľa, ako aj za výsledok činnosti vykonanej na základe zmluvy o subdodávke.
3. Ak zhotoviteľ pripraví dielo, alebo jeho časť podľa bodu 1 tohto článku za podmienok dohodnutých v tejto zmluve na odovzdanie pred stanoveným termínom podľa odseku 1, zaväzuje sa objednávatel dielo prevziať aj v skoršom ponúknutom termíne.
 4. Objednávatel si vyhradzuje právo jednotlivé časti diela neprevziať, ak dielo má chyby brániace riadnemu užívaniu, alebo ak zhotoviteľ nedodá predpísané a požadované doklady. Po odstránení nedostatkov, brániacich prevzatie diela zhotoviteľom sa objednávatel zaväzuje ponúknuté dielo bezodkladne prevziať.
 5. Pokiaľ bude dielo oneskorene začaté, alebo prerušené z dôvodov okolností vylučujúcich zodpovednosť, zhotoviteľ má právo požiadať o zmenu termínu dokončenia, resp. plnenia, a objednávatel má povinnosť túto zmenu akceptovať.
 6. Zhotoviteľ dodá dielo v listinnej forme (vo forme výtlačkov) v počte 12 ks za každú etapu a na digitálnych nosičoch v počte 12 ks v tvare, ktorý umožní objednávatelovi využiť dodané dielo pre prácu s PC, ako aj na vytlačenie dokumentácie. Zhotoviteľ dodá stručný súhrn diela vo forme elektronickej prezentácie (čitateľnej najmä v programe Microsoft PowerPoint) v slovenskom a anglickom jazyku. Minimálny rozsah elektronickej prezentácie v Microsoft PowerPoint je 20 snímok. Zhotoviteľ dodá verziu, ktorá bude slúžiť ako argumentačná línia pre volených a politických predstaviteľov VÚC, miest a obcí na presadzovanie opatrení v doprave a pri diskusiách so širokou verejnosťou ako aj s inými predstaviteľmi orgánov verejnej moci.
 7. Spracovanú a riadne ukončenú časť diela tvoriacu predmet zmluvy odovzdá zhotoviteľ v termínoch podľa bodu 1. do podateľne v sídle objednávatela.
 8. Každá časť diela, ktorá je v tabelárnej forme, a z nej vytvárané grafické (grafy, diagramy) výstupy musia byť v zmysle Prílohy č. 1 tejto zmluvy (Článok II, bod 4) v editovateľnej forme, aby ich objednávatel mohol ďalej používať pre svoje potreby. Dopravný model a jeho scenáre musia byť funkčné a pracujúce v softvérovom prostredí, ktoré vlastní objednávatel. Grafické výstupy vo forme výkresov zhotoviteľ dodá vo vektorovom tvare spolu s databázami atribútov tak, aby bolo možné dáta ďalej meniť a upravovať pre ďalšie dokumentácie, pre ktoré je obstarávané dielo podkladom.
 9. V prípade, že objednávatel nevráti dielo (resp. jeho časť) zhotoviteľovi na prepracovanie alebo dopracovanie v zmysle článku V odsek 3 zmluvy, neodkladne po uplynutí 15-dňovej lehoty písomne potvrdí prevzatie diela (jeho časti) v preberacom protokole, ktorý v jednom vyhotovení doručí zhotoviteľovi. V prípade, že objednávatel vráti dielo (jeho časť) zhotoviteľovi na prepracovanie alebo dopracovanie v zmysle článku V odsek 3 zmluvy, a to aj opakovane, bezodkladne po odstránení chýb zhotoviteľom potvrdí prevzatie diela (jeho časti) v preberacom protokole, ktorý v jednom vyhotovení doručí zhotoviteľovi.
 10. Po schválení diela na verejnom prerokovaní podľa Článku I bod 10 tejto zmluvy zhotoviteľ odovzdá objednávatel čistopis diela podľa Článku II bod 6 tejto zmluvy. Prevzatie čistopisu sa rovnako potvrdzuje preberacím protokolom.
 11. Preberacie konanie príslušnej časti plnenia je ukončené dňom podpisu preberacieho protokolu

Článok III

Cena

1. Cena celkom za predmet zákazky je stanovená na základe cenovej ponuky zhotoviteľa, podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cenách“) a vyhl. č. 87/1996 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cenách v znení neskorších predpisov takto:

Celková cena bez DPH	255.000,00 Eur
DPH (20 %)	51.000,00 Eur
Celková cena s DPH	306.000,00 Eur.

2. V cene sú zahrnuté všetky náklady zhotoviteľa spojené s plnením predmetu tejto zmluvy. V cene je zahrnutá dodávka predmetu zmluvy v digitálnej forme kompatibilne s informačným systémom objednávateľa. Cena zahŕňa aj zmeny, alebo doplnky, ktoré budú požadované v priebehu schvaľovacieho procesu z dôvodu väd diela spôsobených nerešpektovaním právnych noriem, predpisov, technických noriem a dohôd vyplývajúcich z tejto zmluvy.
3. Uvedené ceny zahŕňajú aj odmeny za udelené licencie za použitie diela a jeho častí v zmysle prílohy č. 3, ako aj za prípadné udelenie sublicencií a sprístupnenie diela alebo jeho častí tretím osobám. Cena zahŕňa aj zmeny, alebo doplnky, ktoré budú požadované v priebehu schvaľovacieho procesu z dôvodu väd diela spôsobených nerešpektovaním právnych noriem, predpisov, technických noriem a dohôd vyplývajúcich z tejto zmluvy

Článok IV

Platobné podmienky a fakturácia

1. Zálohové platby ani platba vopred sa neumožňujú. Úhrada za zhotovenie diela sa uskutoční po vypracovaní ucelených častí takto:
 - a) prvá fáza: po digitálnej prezentácii výsledkov prieskumov a na základe preberacieho protokolu,
 - b) druhá fáza: po digitálnej prezentácii a prevzatí na základe Preberacieho protokolu.
2. Zhotoviteľ po ukončení každej výkonnej fázy určenej objednávateľom vystaví objednávateľovi faktúru za každú výkonovú fázu podľa predmetu plnenia takto:
 - a) zhotoviteľ za prvú fázu vystaví faktúru, ktorá bude tvoriť maximálne 50 percent z celkovej ceny diela,
 - b) zhotoviteľ za druhú fázu vystaví faktúru, ktorá bude tvoriť zvyšnú časť ceny z celkovej ceny diela.
3. Prílohou každej faktúry musí byť obidvoma zmluvnými stranami podpísaný protokol z odovzdania a prevzatia príslušnej výkonnej fázy alebo jej časti.
4. Z každej faktúry bude odpočítané zádržné vo výške 5 % z celkovej ceny diela. Zádržné bude objednávateľom zhotoviteľovi zaplatené do šesťdesiatich (60) dní po dodaní číslu a odstránení prípadných chýb a nedorobkov diela.
5. Objednávateľ sa zaväzuje zaplatiť ceny za jednotlivé výkonné fázy na základe čiastkových faktúr zhotoviteľa a konečnej faktúry zhotoviteľa, na základe záverečných protokolov z odovzdania a prevzatia príslušnej časti predmetu zmluvy pri zohľadnení ustanovenia o zádržnom podľa tejto zmluvy.

6. Úhrada sa uskutoční formou prevodu na bankový účet zhotoviteľa. Bezhotovostný platobný styk sa uskutočňuje prostredníctvom finančného ústavu objednávateľa na základe faktúry, ktorej splatnosť je dohodnutá do 60 (slovom šesťdesiat) dní odo dňa doručenia faktúry objednávateľovi.
7. Faktúra musí spĺňať všetky náležitosti daňového dokladu v zmysle zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov a § 71 zákona č. 222/2004 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov. V prípade, že faktúra bude obsahovať nesprávne alebo neúplné údaje, objednávateľ je oprávnený vrátiť ju a zhotoviteľ je povinný faktúru podľa charakteru nedostatku opraviť, doplniť alebo vystaviť novú. V takomto prípade sa preruší lehota jej splatnosti a nová lehota splatnosti začne plynúť prevzatím nového, resp. upraveného daňového dokladu objednávateľom. Faktúru je možné reklamovať len v lehote jej splatnosti.

Článok V

Zodpovednosť za chyby/vady

1. Zhotoviteľ potvrdzuje, že sa v plnom rozsahu oboznámil s povahou diela, že sú mu známe všetky technické, kvalitatívne a iné podmienky nevyhnutné k realizácii diela a že disponuje takými kapacitami a odbornými znalosťami, ktoré sú na zhotovenie diela nevyhnutné.
2. Zhotoviteľ zodpovedá za to, že dielo je zhotovené podľa platných technických a právnych predpisov a má v čase odovzdania a prevzatia vlastnosti podľa prílohy č. 1 zmluvy a že nemá chyby, ktoré by znížovali jeho hodnotu alebo schopnosť jeho využitia.
3. Objednávateľ má právo skontrolovať predmet zmluvy (resp. jeho časť) dodaný v termínoch podľa článku II tejto zmluvy v lehote 15 pracovných dní od odovzdania zhotoviteľom. V prípade, ak odovzdané dielo má zjavné chyby, ktoré neumožňujú dielo riadne využiť, objednávateľ má právo predmet zmluvy, resp. jeho časť, v tejto lehote vrátiť zhotoviteľovi na prepracovanie, alebo dopracovanie. Zhotoviteľ sa zaväzuje bezplatne odstrániť chyby v termíne dohodnutom s objednávateľom. Nová 15-dňová lehota na kontrolu predmetu zmluvy plynie odo dňa odovzdania opraveného predmetu zmluvy objednávateľovi.
4. Záručná lehota na dielo je (5) rokov a začína plynúť dňom jeho protokolárneho prevzatia podľa čl. II, bod 1., písm. c) objednávateľom. V prípade oprávnenej reklamácie sa záručná lehota predlžuje o čas, počas ktorého bola chyba odstraňovaná.

Článok VI

Vlastnícke práva

1. Vlastníctvo k vyhotovenému dielu podľa predmetu tejto zmluvy podľa čl. I. prechádza na objednávateľa po odovzdaní a prebratí jednotlivých výkonových fáz, a zároveň po pripísaní dohodnutých cien príslušných výkonových fáz podľa čl. V. na konto zhotoviteľa.
2. Prebratie dokumentácie sa uskutoční po jej odstránení väd a nedorobkov podľa čl. I, kedy zhotoviteľ PUM rozmnoží a odovzdá objednávateľovi v jeho sídle podľa tejto zmluvy.
3. Zápis o odovzdaní a prevzatí diela – „Preberací protokol“ – objednávateľ potvrdí pri prebratí PUM.
4. V prípade, že niektorá zo zmluvných strán nepodpíše preberací protokol po rozmnožení dokumentácie, z dôvodov, ktoré majú oporu v tejto zmluve, oznámi písomne a bezodkladne túto skutočnosť druhej zmluvnej strane.
5. Východiskové podklady okrem tých, ktoré zhotoviteľovi poskytol objednávateľ a spracované matrice zostávajú v archíve zhotoviteľa.
6. Veci určené na vykonanie diela, ktoré sú vlastníctvom objednávateľa, zhotoviteľ po upotrebení, najneskôr v deň odovzdania posledného predmetu tejto zmluvy, vráti objednávateľovi.

7. Objednávateľ je oprávnený použiť dielo, zhotovené podľa tejto zmluvy pre účel, vyplývajúci z tejto zmluvy v súlade s Prílohou č. 3, ktorá obsahuje špecifikáciu autorských práv. Zhotoviteľ vyjadruje súhlas s poskytnutím diela alebo ktorejkoľvek jeho časti tretím osobám, a to aj bez jeho predošlého písomného súhlasu. Objednávateľ je taktiež oprávnený použiť zhotovené dielo ako súčasť súťažných podkladov pre účely verejného obstarávania pre výber poskytovateľov súvisiacich služieb, zhotoviteľov stavieb alebo dodávateľov tovarov v zmysle predmetu tejto zmluvy a podanie žiadosti na získanie finančných prostriedkov z Európskych fondov alebo iných finančných nástrojov.
8. Zhotoviteľ sa zaväzuje zachovávať mlčanlivosť o informáciách, s ktorými príde do styku pri plnení predmetu tejto zmluvy, ďalej sa zaväzuje nezneužívať ich a neposkytovať ich tretím osobám. Tento záväzok trvá aj po ukončení tohto zmluvného vzťahu

Článok VII

Sankcie a podstatné porušenie zmluvy

1. Podstatné porušenie zmluvných ustanovení má za následok, že zmluvné strany môžu využiť právo odstúpenia od zmluvy podľa § 344 a nasledujúcich ustanovení Obchodného zákonníka.
2. Za podstatné porušenie zmluvy sa považuje:
 - ak zhotoviteľ nie je schopný preukázateľne dodržať základné odborné-kvalitatívne požiadavky kladené na výkon projektových činností, resp. ak zhotovuje dielo v rozpore s podmienkami tejto zmluvy,
 - ak zhotoviteľ nesplní podmienky uvedené v Článku I bod 11,
 - omeškanie zhotoviteľa s dodaním predmetu zmluvy objednávateľovi v termínoch v zmysle tejto zmluvy,
 - ak subdodávateľ zhotoviteľa nebudú spĺňať podmienky podľa § 32 ods. 1 zákona a nebudú zapísaní v registri partnerov verejného sektora v zmysle § 11 zákona,
 - ak to je uvedené v tejto zmluve,
 - porušenie v zmysle ustanovenia § 345 ods. 2 Obchodného zákonníka,
 - porušenie príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov vzťahujúcich sa na predmet tejto zmluvy,
 - opakované menej závažné porušenie povinností podľa tejto zmluvy o dielo alebo povinností podľa všeobecne záväzných právnych predpisov, a to napriek predchádzajúcemu písomnému upozorneniu druhej zmluvnej strany s uvedením, že v prípade akéhokoľvek ďalšieho porušenia oprávnená zmluvná strana odstúpi od zmluvy.
3. Zmluvné strany sa dohodli na zmluvných pokutách/úrokoch z omeškania:
 - a) ak zhotoviteľ nesplní svoj záväzok dodať dielo, resp. jeho časť, v dohodnutých termínoch podľa čl. II tejto zmluvy, zaplatí objednávateľovi zmluvnú pokutu vo výške 0,05 % z dohodnutej ceny príslušnej časti diela za každý deň omeškania,
 - b) ak objednávateľ je v omeškaní so splnením peňažného záväzku, alebo jej časti, je povinný zaplatiť zhotoviteľovi úroky z omeškania vo výške 0,05 % z nezaplatennej sumy za každý deň omeškania.
 - c) ak zhotoviteľ neodstráni vady a nedostatky diela vytknuté objednávateľom v priebehu preberacieho konania, je zhotoviteľ povinný uhradiť zmluvnú pokutu vo výške 0,05 % z celkovej ceny diela za každý deň omeškania.
4. Z dôvodu podstatného porušenia zmluvy je objednávateľ oprávnený uložiť zhotoviteľovi pokutu vo výške 5% z ceny diela za každé takéto porušenie zmluvy. Ustanoveniami o zmluvnej pokute nie je

dotknutý prípadný nárok na náhradu škody, ktorá vznikne niektorej zo zmluvných strán porušením dohodnutých zmluvných povinností.

Článok VIII

Doba trvania zmluvy a ukončenie zmluvy

1. Táto zmluva zanikne okrem splnenia všetkých práv a povinností oboch zmluvných strán, ktoré vyplývajú z jej obsahu a všeobecne záväzných právnych predpisov Slovenskej republiky, aj písomnou dohodou zmluvných strán, písomným odstúpením od zmluvy niektorou zmluvnou stranou alebo aj výpoveďou v zmysle tejto zmluvy.
2. Objednávateľ a zhotoviteľ sú oprávnení odstúpiť z dôvodu podstatného porušenia druhou zmluvnou stranou podľa tejto zmluvy.
3. Objednávateľ a zhotoviteľ sú oprávnení odstúpiť od zmluvy aj v prípade, ak niektorá zo zmluvných strán poruší dohodnuté zmluvné povinnosti a v lehote určenej v písomnej výzve nezjedná nápravu. Účinky odstúpenia nastanú dňom, keď prejav vôle jednej zmluvnej strany o odstúpení bude doručený druhej zmluvnej strane. Odstúpenie od zmluvy musí byť písomné.
4. Odstúpením od zmluvy nie je dotknuté právo dotknutej zmluvnej strany na náhradu škody, ani právo na úhradu zmluvnej pokuty alebo právo na uhradenie vzniknutých nákladov.
5. Objednávateľ môže aj bez uvedenia dôvodu ukončiť túto zmluvu výpoveďou s dvojmesačnou výpovednou lehotou. Dvojmesačná výpovedná lehota začne plynúť prvým dňom mesiaca nasledujúceho po mesiaci, v ktorom bola výpoveď doručená zhotoviteľovi.
6. Zánik zmluvy sa netýka riešenia sporov medzi zmluvnými stranami a iných ustanovení, ktoré podľa prejavenej vôle strán alebo vzhľadom na svoju povahu majú trvať aj po ukončení zmluvy.

Článok IX

Kontrola

1. Zhotoviteľ berie na vedomie, že finančné prostriedky objednávateľa určené na zaplatenie ceny za vykonanie diela sú finančné prostriedky z rozpočtu objednávateľa a integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) 2014 – 2020 (Kód projektu v ITMS2014+: 302011D447). Zhotoviteľ berie na vedomie, že na použitie týchto prostriedkov, kontrolu použitia týchto prostriedkov a vymáhanie ich neoprávneného použitia alebo zadržania sa vzťahuje režim upravený v osobitných predpisoch (predovšetkým zákon č. 357/2015 Z. z. o finančnej kontrole a o audite a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 440/2000 Z. z. o správach finančnej kontroly v znení neskorších predpisov). Zhotoviteľ zároveň berie na vedomie, že podpisom tejto zmluvy sa stáva súčasťou systému finančného riadenia štrukturálnych fondov.
2. Zhotoviteľ sa zaväzuje umožniť výkon finančnej kontroly príslušným kontrolným orgánom a vytvoriť podmienky pre jej výkon v zmysle príslušných predpisov Slovenskej republiky (napr. zákon č. 357/2015 Z. z. o finančnej kontrole a o audite a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) a ako kontrolovaný subjekt pri výkone kontroly riadne plniť povinnosti, ktoré mu vyplývajú z uvedených predpisov. Zhotoviteľ sa zaväzuje podrobiť sa aj výkonu kontroly poverenými zamestnancami objednávateľa. Zhotoviteľ si je vedomý, že na uvedené právne vzťahy sa vzťahuje zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Poverení zamestnanci objednávateľa vykonávajúci kontrolu majú počas celého programového obdobia Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) 2014 – 2020 prístup ku všetkým obchodným dokumentom zhotoviteľa súvisiacich s výdavkami a plnením povinností podľa tejto zmluvy.

3. Zhotoviteľ sa zaväzuje strpieť oprávnenými osobami uskutočňovaný výkon kontroly/audit/overovania súvisiaceho s plnením predmetu tejto zmluvy, a to počas platnosti a účinnosti zmluvy a počas platnosti a účinnosti zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Oprávnenými osobami sú najmä:
- a) Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka a ním poverené osoby,
 - b) útvar následnej finančnej kontroly a ním poverené osoby;
 - c) Najvyšší kontrolný úrad SR, príslušná Správa finančnej kontroly, Certifikačný orgán a nimi poverené osoby,
 - d) orgán auditu, jeho spolupracujúce orgány a nimi poverené osoby,
 - e) splnomocnení zástupcovia Európskej Komisie a Európskeho dvora audítorov,
 - f) osoby prizvané orgánmi uvedenými v tomto bode zmluvy, a to v súlade s príslušnými právnymi predpismi SR a Európskej únie.
4. Zhotoviteľ sa zaväzuje príslušným oprávneným osobám uvedeným v tomto článku zmluvy poskytnúť všetku potrebnú súčinnosť.

X.

Záverečné ustanovenia

1. Práva a povinnosti touto zmluvou zvlášť neupravené sa riadia príslušnými ustanoveniami zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení ako aj príslušnými ustanoveniami Obchodného zákonníka a ostatných všeobecne záväzných právnych predpisov platných na území Slovenskej republiky.
2. Zmluvu je možné meniť a dopĺňať iba písomnými dodatkami po dohode obidvoch zmluvných strán.
3. Dorozumievanie a vysvetľovanie medzi objednávateľom a zhotoviteľom sa bude uskutočňovať v slovenskom jazyku spôsobom, ktorý zaručí trvalé zachytenie obsahu písomností. Zmluvné strany sa dohodli, že písomná korešpondencia bude posielaná na adresy uvedené v záhlaví tejto zmluvy a v prípade ich zmeny je povinná tá zmluvná strana, u ktorej zmena nastala o tom písomne druhú zmluvnú stranu bez zbytočného odkladu informovať. V prípade akýchkoľvek nejasností, neprevzatia písomností či pochybností pri doručovaní písomností bude za deň doručenia považovaný tretí pracovný deň nasledujúci po dni, kedy bola písomnosť, preukázateľne odoslaná na adresu zmluvnej strany uvedenú v záhlaví tejto zmluvy, resp. na inú adresu písomne oznámenú druhej zmluvnej strane. Bežná komunikácia medzi zmluvnými stranami môže byť realizovaná prostredníctvom elektronickej pošty.
4. Zhotoviteľ a každý subdodávateľ, ktorý má povinnosť zapisovať sa do registra partnerov verejného sektora, musí byť v ňom zapísaný v zmysle § 11 zákona o verejnom obstarávaní.
5. Zmluva sa vyhotovuje v ôsmich (8) vyhotoveniach s platnosťou originálu, pričom objednávateľ dostane šesť vyhotovení (6) a zhotoviteľ (2) vyhotovenia.
6. Táto zmluva nadobúda platnosť dňom podpisu zmluvy oboma zmluvnými stranami a účinnosť dňom nasledujúcim po zverejnení zmluvy v zmysle § 47a Občianskeho zákonníka.
7. Zhotoviteľ berie na vedomie, že zmluva je uzatvorená s Bratislavským samosprávnym krajom ako orgánom verejnej správy, ktorý v zmysle základných princípov zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov „čo nie je tajné, je verejné“ a „prevažujúci verejný záujem nad obchodnými a ekonomickými záujmami osôb“ na základe dobrovoľnosti nad rámec povinnosti uloženej zákonom o slobode informácií, zverejňuje všetky informácie, ktoré sa získali za verejné financie alebo sa týkajú používania verejných financií, alebo nakladania s majetkom BSK a štátu za účelom zvyšovania transparentnosti samosprávy pre občanov a kontroly verejných financií občanmi

a na základe tejto skutočnosti výslovne súhlasí so zverejnením tejto zmluvy, resp. jej prípadných dodatkov, vrátane jej všetkých príloh, a to v plnom rozsahu (obsah, náležitosti, identifikácia zmluvných strán, osobné údaje, obchodné tajomstvo, fakturačné údaje, atď.), na internetovej stránke objednávateľa (BSK) za účelom zvyšovania transparentnosti samosprávy pre občanov a kontroly verejných financií občanmi. Tento súhlas sa udeľuje bez akýchkoľvek výhrad a bez časového obmedzenia

8. Zmluvné strany vyhlasujú, že zmluvu uzatvorili slobodne a vážne, nie v tiesni a za nápadne nevýhodných podmienok, prečítali ju, porozumeli jej a nemajú proti jej forme a obsahu žiadne výhrady, čo potvrdzujú vlastnoručnými podpismi.
9. Neoddeliteľnou súčasťou zmluvy sú nasledovné prílohy:

Príloha č. 1 Zadanie (Opis predmetu zákazky)

Príloha č. 2 Špecifikácia autorských práv

Príloha č. 3: Zoznam subdodávateľov

V Bratislave dňa 21. 06. 2018

V Bratislave dňa

VESTING SK, s.r.o.
kova 26, 821 01 Bratislava
IČO: 4303, DIČ: SK2022736936

za objednávateľa,

Mgr. Juraj Droba, MBA, MA

predseda BSK



za zhotoviteľa

Ing. Stanislav Jelínek,

konateľ spoločnosti

AP INVESTING SK, s.r.o.

V Prahe dňa 29. 5. 2018

RNDr. Jan Chochol

konateľ spoločnosti

SGS Czech Republic, s.r.o.



SGS Czech Republic, s.r.o.
155 00 Praha 5, K Hájem 1233/2

IČO: 48589241

B.1 OPIS PREDMETU ZÁKAZKY

Názov predmetu zákazky: „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“

Článok I.

Úvod

Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja vytvára predpoklady pre trvalý súlad všetkých činností v území s osobitným zreteľom na starostlivosť o životné prostredie, dosiahnutie ekologickej rovnováhy a zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja, na šetrné využívanie prírodných zdrojov a na zachovanie prírodných, civilizačných a kultúrnych hodnôt.

V poslednej dekáde pozorujeme výrazný nárast stupňa motorizácie a automobilizácie, čoho následkom je zvyšujúci sa stupeň intenzity dopravy. V rámci prepravných kapacít pozorujeme narastajúci podiel individuálnej osobnej dopravy a tým zvýšené zaťaženie životného prostredia exhalátmi a hlukom. Regionálny plán udržateľnej mobility predstavuje strategický plán vytváraný s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v mestách a regiónoch a na zvýšenie kvality života. Určí relevantné prepojenia jednotlivých druhov dopravy tak, aby bola zaistená minimálna potrebná úroveň mobility a určí typ intervencií, ktoré majú byť na nich vykonané. Aktualizácia prognózy dopravy v reálnych indikátoroch bude kľúčovým podkladom pre návrhovú časť PUM jednotlivých foriem dopravy a ich prepojenosť.

1. Dielo sa skladá z dvoch úloh:

- 1.1. Plán udržateľnej mobility (PUM) a
- 1.2. Plán implementácie a monitoringu Plánu udržateľnej mobility.

2. Určenie hlavných cieľov spracovania PUM

2.1. Cieľom spracovania PUM musí byť predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „Kraj“) s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov Kraja vrátane fondov EÚ. Úlohou PUM je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM musí rešpektovať princípy plánovania udržateľnej mobility (v súlade s dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ). Strategickou časťou diela bude Plán udržateľnej mobility (PUM) s nadväzným strategickým environmentálnym hodnotením (SEA).

2.2. Obstaraním a spracovaním PUM sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých módov

dopravy. Nedeliteľnou súčasťou PUM bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

- 2.3. Cieľom PUM je systematizovať problematiku dopravy a udržateľnej mobility vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Kraja.
- 2.4. Hlavným zámerom dokumentu bude riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemoťorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.
- 2.5. Do úvahy sa vezmú aj iné, paralelne prebiehajúce, činnosti v oblasti dopravy, ako napr. príprava plánu dopravnej obslužnosti s cieľom dosiahnuť synergický efekt. Výsledky a výstupy týchto činností budú k dispozícii v kompletnom materiáli na webovom sídle kraja (<http://www.region-bsk.sk/>).

Článok II.

Požiadavky na dodávku služieb

1. Požiadavky na dodané služby

- 1.1. Úlohou zhotoviteľa je komplexné zabezpečenie projektového riadenia pri realizácii a implementácii predmetu zákazky (ďalej aj ako Projekt), ktorý je vymedzený v ďalšej časti tohto opisu predmetu zákazky. Ide najmä o zabezpečenie nasledujúcich činností:
- 1.1.1. služby riadenia projektového cyklu projektu,
- 1.1.2. zabezpečenie a vytvorenie organizačnej štruktúry a riadenie projektového tímu (v rozsahu projektový manažér, dopravný projektant, dopravný inžinier, dopravný ekonóm, autorizovaný architekt-urbanista, špecialista v oblasti prípravy plánu udržateľnej mobility, špecialista v oblasti dopravného modelovania, špecialista v oblasti prevádzky dopravy a špecialista v oblasti životného prostredia),
- 1.1.3. zabezpečenie stáleho kontaktného bodu, napr. formou projektovej kancelárie a jej vybavenia,
- 1.1.4. spracovanie podrobných realizačných plánov (časový harmonogram, finančný plán, plán implementácie) a kontrola ich plnenia,
- 1.1.5. zabezpečenie súladu plánovanej a skutočnej realizácie projektu, zabezpečenie monitoringu a kontroly, využívanie zdrojov a identifikácia prípadných nezrovnalostí medzi skutočnou a plánovanou realizáciou Projektu,
- 1.1.6. zabezpečenie administratívnych prác, dokumentácia Projektu, spracovanie pravidelných správ o priebehu Projektu spolu s prerokovaním s Objednávateľom (na základe Zmluvy o Diele),
- 1.1.7. zabezpečenie a koordinácia komunikácie s objednávatelom, riadiacim orgánom, Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky a ďalšími poradnými orgánmi objednávatela, riadiaceho orgánu a poskytovateľa z prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov
- 1.1.8. riadenie rizík a zmien vyplývajúcich z procesu implementácie Projektu a ich následná eliminácia a
- 1.1.9. komplexné riadenie kvality implementácie Projektu.

2. Požiadavky na rozsah prác

2.1.I. fáza

- 2.1.1. Posúdenie dostupnosti a kvality dopravno-plánovacích a dopravno-inžinierskych údajov z iných štúdií, územnoplánovacej dokumentácie a pod. s cieľom identifikácie absencie potrebných doplňujúcich dát ohľadom infraštruktúry, organizácie, prevádzky, ponuky a dopytu po doprave, ktoré bude potrebné doplniť v priebehu spracovania PUM.
- 2.1.2. Vykonanie prieskumov (zadaných nižšie alebo identifikovaných v predchádzajúcom kroku) a zber dát pre multimodálny dopravný model a pre celkovú dopravnú analýzu ponuky a dopytu v záujmovom území, vrátane informácií z rozvojových plánov iných sektorov; výstup tejto úlohy bude o. i. tiež zahŕňať plán s identifikáciou typu, spôsobu a frekvencie pravidelného zberu informácií a dát po ukončení projektu.
- 2.1.3. Vytvorenie multimodálneho dopravného modelu celého širšieho záujmového územia ako analytického nástroja súčasnej a výhľadovej dopravnej situácie v užšom riešenom území. Model sa dodá ako plne funkčný, obsahujúci všetky zdrojové dáta a súbory. Personál objednávateľa sa zaškolí v oblastiach (rozsah personálu špecifikuje objednávateľ, odporúčané je zaškolenie pracovníkov, ktorí sú zodpovední za dopravnú stratégiu a za posudzovanie dopadu projektov na dopravu):
 - 2.1.3.1. základy makroskopického modelovania a
 - 2.1.3.2. základy modelovania verejnej osobnej dopravy.
- 2.1.4. Prognóza dopravnej situácie v časových horizontoch +5, 10, 20 a 30 rokov so zohľadnením demografického vývoja a alternatív očakávaného socio-ekonomického a územného rozvoja (optimistický/pesimistický/realistický) nezávisle od rozvoja infraštruktúry.
- 2.1.5. Zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora s využitím dopravného modelu v oblasti nemotorovej, motorovej a verejnej osobnej dopravy, a to z hľadiska organizácie, prevádzky, technického stavu a funkčnosti, vozidlového parku a infraštruktúry atď. s cieľom identifikovať problémy a úzke miesta.
- 2.1.6. Analýza trendu dopravného vývoja v rámci naivného (*business as usual*) variantu, zahŕňajúceho len projekty, ktoré sú už v súčasnosti implementované, resp. ktorých implementácia už prebieha, alebo sú súčasťou národnej dopravnej stratégie s pozitívnym hodnotením, vrátane iných, pre dopravu a dopravný dopyt významných, projektov v oblasti zamestnanosti, vzdelávania, zdravotníctva, turistického ruchu atď.
- 2.1.7. Identifikácia problémov a úzkych miest v doprave na základe analýzy súčasného stavu, trendov a výstupov z dopravného modelovania a na základe analýzy možností stanovenie špecifických cieľov PUM spolu s príslušnými strategickými a vedľajšími indikátormi, ktoré sa budú používať na posudzovanie súladu a naplnenia cieľov PUM. Ciele budú definované v súlade s princípmi SMART (špecifické, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a termínované).

2.2.II. Fáza

- 2.2.1. Návrh potrebných opatrení na dosiahnutie cieľov PUM; tieto opatrenia by mali byť definované na intermodálnej úrovni (nezávisle od jednotlivých dopravných sektorov), mali by obsahovať aj súvisiace prevádzkové, organizačné a legislatívne opatrenia a nemali by byť zamerané výlučne na opatrenia v oblasti rozvoja infraštruktúry a vozidlového parku.
- 2.2.2. Rozbor vzájomnej previazanosti navrhovaných opatrení s roztriedením do skupín opatrení vzhľadom na ich komplementaritu / alternatívnosť na dosiahnutie vyššie definovaných cieľov, maximalizáciu hospodárnosti a na zabezpečenie synergického efektu; výber preferovanej skupiny opatrení z alternatív má byť založený na kvalitatívnom posúdení, na základe kľúčových indikátorov, resp. inej metodiky navrhutej zhotoviteľom a schválenej objednávateľom.
- 2.2.3. Definovanie maximalistického (*do-all*) variantu, zahŕňajúceho všetky preferované skupiny opatrení a následné posúdenie tohto variantu dopravným modelom, ktorým bude určená indikatívna hodnota jednotlivých indikátorov; ak nebudú navrhovanými opatreniami

dosiahnuté definované ciele (cieľové hodnoty indikátorov), je možné navrhnúť a znova posúdiť ďalšie preferované / iné alternatívne opatrenia či skupiny opatrení.

2.2.4. Spracovanie Strategického environmentálneho posúdenia (SEA); SEA musí byť spracovávaná odborne spôsobilou osobou v zmysle Zákona č. 24/2006 Z. z. Paralelne so spracovaním PUM pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácií medzi zhotoviteľmi SEA a PUM.

2.2.5. Stanovenie Plánu implementácie a monitoringu Plánu udržateľnej mobility a opatrení s ohľadom na technickú, administratívnu, finančnú, ekonomickú a prevádzkovú implementačnú kapacitu systému. Plán implementácie a monitoringu Plánu udržateľnej mobility bude samostatným vykonávacím dokumentom k PUM a nebude predstavovať strategický dokument.

3. Požiadavky na obsah diela

3.1. Základná štruktúra diela:

3.1.1. Plán udržateľnej mobility (PUM)

- 3.1.1.1. Riešiteľský kolektív,
- 3.1.1.2. Prieskumy a zber dát,
- 3.1.1.3. Dopravný model,
- 3.1.1.4. Analýzy,
- 3.1.1.5. Návrhová časť (Ciele a opatrenia) a

3.1.2. Strategické environmentálne hodnotenie (SEA) Plánu udržateľnej mobility a

3.1.3. Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility obsahujúci:

- 3.1.3.1. zoznam jednotlivých činností,
- 3.1.3.2. vzťah činností k jednotlivým cieľom,
- 3.1.3.3. uvedenie zodpovednosti vo vzťahu k jednotlivým činnostiam,
- 3.1.3.4. časový rámec realizácie jednotlivých činností,
- 3.1.3.5. predpokladané náklady jednotlivých činností,
- 3.1.3.6. zdroj financovania jednotlivých činností,
- 3.1.3.7. definovanie spôsobu monitorovania.

3.2. PUM posúdi všetky hlavné otázky týkajúce sa dopravného systému:

- 3.2.1. organizácia (vrátane inštitucionálnych aspektov),
- 3.2.2. prevádzka (vrátane súvisiacich finančných a zmluvných aspektov – napr. zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme) a
- 3.2.3. infraštruktúra.

3.3. PUM bude obsahovať:

- 3.3.1. textovú časť vrátane tabuliek a grafov a
- 3.3.2. grafickú časť.

4. Požiadavky na spôsob spracovania textovej a grafickej časti dokumentu

4.1. PUM bude spracovaný digitálnou formou kompatibilne s informačným systémom objednávateľa. Dokumentácia odovzdaná v elektronickej podobe bude vo všetkých požadovaných formátoch v editovateľnej forme, nezaheslovaná, strojovo čitateľná a bez obmedzenia prípadných úprav. PUM bude zároveň obsahovať infografiku pre širšiu verejnosť (tzv. user friendly). Lay-out PUM bude vypracovaný graficky atraktívne.

- 4.2. Objednávateľ vo svojom informačnom systéme používa textové údaje vo formáte „RTF“ alebo „DOCX“, tabuľkové údaje vo formáte „XLSX“, grafické údaje vo formáte:
- 4.2.1. výkresy vo vektorovom formáte „DWG“, „DGN“ zhotovené na podklade digitálnej mapy Kraja,
- 4.2.2. rastrové formáty vo formátoch „CIT“ resp. georeferencovaný „TIF“ bez stratovej kompresie a
- 4.2.3. prílohy, obrázky, doplňujúce schémy a pod. vo formáte „JPG“ a vo formáte vektorovej kartografickej grafiky (napr. „SHP“).
- 4.3. Výkresy riešeného územia musia byť vypracované na mapovom podklade katastra nehnuteľností.
- 4.4. Grafické súbory údajov sú georeferencované v súradnicovom systéme S-JTSK.
- 4.5. Textová časť bude obsahovať popis analýzy súčasného stavu, navrhovaného riešenia a tabuľkovú, resp. obrázkovú časť, obsahujúcu prehľadnú zostavu číselných údajov charakterizujúcich súčasný stav a navrhnuté riešenie.
- 4.6. Výstup Projektu bude spĺňať požiadavky definované vo Výnose Ministerstva financií SR č. 55/2014 Z. z. o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy.

Článok III.

Podklady

1. Zoznam príslušných dokumentov

- 1.1. Zhotoviteľ PUM bude spolupracovať s objednávateľom, vyhodnotí, zanalyzuje a v potrebnej miere zohľadní príslušné dokumenty, ktoré priamo súvisia s predmetom realizovaného plánu.
- 1.2. Zoznam dokumentov, ktoré je potrebné zohľadniť:
- 1.2.1. Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011)
- 1.2.2. Nízkouhlíková stratégia do roku 2050
- 1.2.3. Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011,
- 1.2.4. Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (2014) ,
- 1.2.5. Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (2013),
- 1.2.6. Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy do roku 2020 (2014)
- 1.2.7. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2016)
- 1.2.8. Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. Triedy (2014)
- 1.2.9. Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (2013),
- 1.2.10. Program rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014-2020 (2015)
- 1.2.11. Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja na roky 2014-2020 (2015)
- 1.2.12. Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja
- 1.2.13. Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu (2015),
- 1.2.14. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010-2020 (2010)
- 1.2.15. Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy (2016)
- 1.2.16. Programy hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja okresných miest Bratislavského kraja
- 1.2.17. Územné plány obcí Bratislavského kraja
- 1.2.18. Dopravný uzol Bratislava - štúdiá realizovateľnosti

1.2.19. ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) – Kúty - štúdia realizovateľnosti

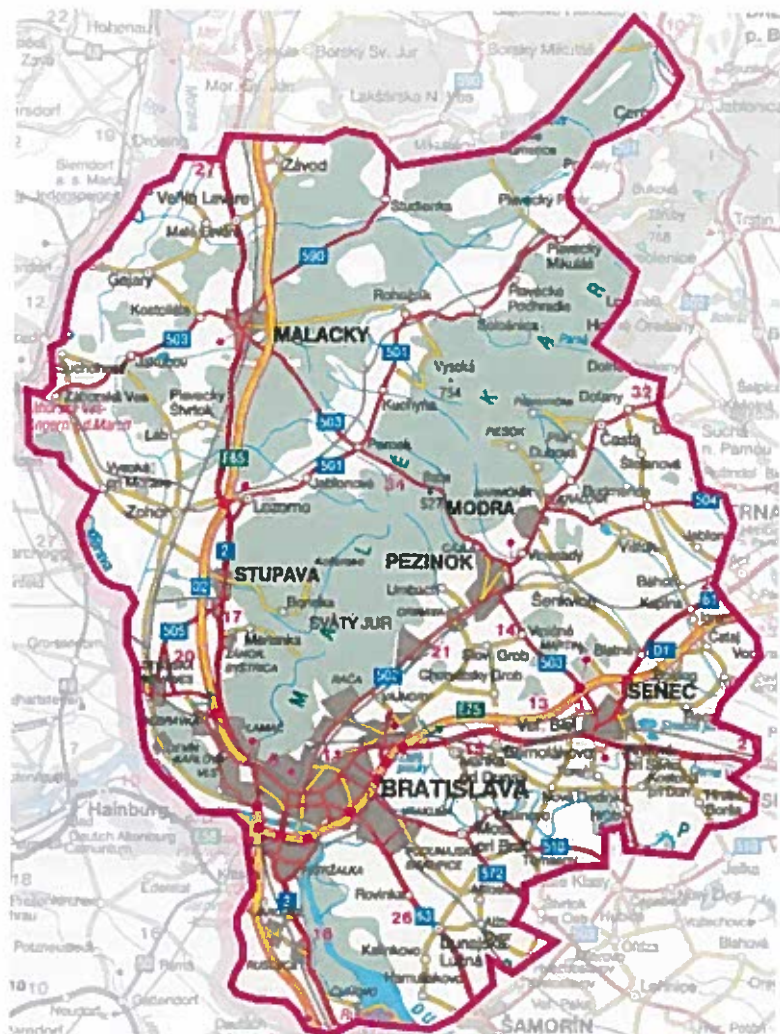
2. Odkazy na širšie vzťahy a súvisiacu územnoplánovaciu dokumentáciu
 - 2.1. Medzinárodná úroveň – kontext cezhraničného regiónu,
 - 2.2. Národná úroveň (Konceptcia územného rozvoja Slovenska) a
 - 2.3. Regionálna úroveň (Trnavský kraj).
3. Prepojenia s okolitými krajinami (aj Rakúsko a Maďarsko) a príslušná územnoplánovacia dokumentácia

Článok IV.

Vymedzenie záujmového územia

1. Analýza územia
 - 1.1. Zhotoviteľ bude vychádzať z platného územného plánu Kraja, základnej stratégie opisu urbanistických okrskov a bude definovať územie z hľadiska potrieb dopravnej obsluhy na tvorbu dopravno-urbanistických okrskov.
2. Vymedzenie územia
 - 2.1. Záujmové a riešené územie je vymedzené administratívno-správnymi hranicami, ktoré opisujú územie širších vzťahov. Územie kraja sa rieši s presahom do iných okolitých území ako Trnavský kraj (s dôrazom na centrá 2. a 3. stupňa osídlenia KURS), priľahlé obce v Rakúsku (Kitsee, Wolfsthal, Hainburg an der Donau, Edelstal) a v Maďarsku (Rajka, Bezenye, Dunakiliti, Mosonmagyaróvár), kľúčových z hľadiska regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov.
 - 2.2. Vymedzenie záujmového a riešeného územia je možné na základe záverov analytickej časti a po dohode s objednávatelom upraviť, (napr. na základe analýzy prepravných prúdov, rozšírením o okolité okresné mestá či obce, či regióny mimo predpokladaného územia, ak sa z dostupných štatistických dát alebo vykonaných prieskumov ukáže, že ide ako významné zdroje dochádzky).

Mapa: Bratislavský samosprávny kraj



3. Rozsah a detail PUM musí byť vyjadrený v počte dopravno-urbanistických okrskov Kraja a jeho zázemia podľa poskytnutých podkladov.
4. Zónový systém bude navrhnutý na základe nasledujúcich princípov:
 - 4.1. súlad so štatistickými jednotkami (časti okresov),
 - 4.2. homogénne využitie územia v rámci jednotlivých zón (predpokladá sa prípadné rozdelenie základných sídelných jednotiek či odčlenenie zón v prípade významných zmien funkcie v minulosti alebo vo výhľade),
 - 4.3. podobnosť zón z hľadiska počtu obyvateľov a veľkosti zamestnanosti, a to najmä pre zóny s podobným využitím územia a
 - 4.4. posúdenie prírodných a umelých hraníc (rieky, železnice, cesty, iné prírodné bariéry, atď.).

5. V rámci územia Kraja bude počet dopravno-urbanistických okrskov zodpovedať počtu zón. Mimo záujmového územia môžu byť z hľadiska dopravného významu voči záujmovému územiu zóny agregované do väčších území platí aj pre susedné krajiny.

Článok V.

Zber údajov

1. Databáza údajov na prípravu PUM pozostáva z:

1.1. Údajov o demografii a územnom rozvoji

1.1.1. Demografický vývoj a skladba obyvateľstva v rokoch 1970-2016

1.1.2. Vyhodnotenie základných demografických charakteristík vývoja Kraja.

1.1.3. Analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál územia

1.1.3.1. demografické charakteristiky a trendy rozvoja Kraja,

1.1.3.2. migračné trendy obyvateľstva (za prácou a bývaním),

1.1.3.3. denne prítomné obyvateľstvo,

1.1.3.4. trh práce a pracovné príležitosti a

1.1.3.5. demografický potenciál a potreby Kraja

1.1.4. Analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu

1.1.4.1. analýza vzťahov „bydlisko a pracovisko“ vo vzťahu k hybnosti a

1.1.4.2. centrá zamestnanosti a bývania vo vzťahu k dopravným systémom.

1.1.5. Prognóza demografického vývoja

1.1.5.1. demografická prognóza vo vzťahu k potenciálu územia a

1.1.5.2. prognóza pracovných príležitostí k potenciálu územia.

1.2. Údajov o doprave

1.3. Organizácia dopravy

1.3.1. Cestná doprava, Verejná osobná doprava (všetky módy), Nemotorová doprava, Ostatné druhy dopravy

1.3.2. Organizovanie systému (prevádzkové zmluvy, zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, dohody o spolupráci, implementácia Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a pod.)

1.3.3. Kontrola a vyhodnocovanie dodávateľov

1.3.4. Financovanie

1.3.4.1. Prijmy

1.3.4.1.1. Pre cesty (spoplatnenie ciest, parkovacie poplatky, poplatky za vstup, dotácie a pod.)

1.3.4.1.2. Pre verejnú osobnú dopravu (poplatky za používanie dopravnej cesty, cestovné lístky, dotácie a iné)

1.3.4.2. Výdavky

1.3.4.2.1. Údržba

1.3.4.2.2. Obnova

1.3.4.2.3. Bezpečnosť, riadenie dopravy

1.4. Prevádzka dopravy

- 1.4.1. Cestná doprava (individuálna osobná doprava a nákladná doprava)
 - 1.4.1.1. Prepravné nároky (priemerný denný objem za rok, druhy vozidiel, účel cesty, matica zdrojov a cieľov ciest a ich denné/týždenné/ročné rozloženie, skladba dopravného prúdu)
 - 1.4.1.2. Dopravné nehody (počet, príčina, účastníci, zavinenie a následky)
 - 1.4.1.3. Účel využitia ciest (nákladná doprava, lokálna doprava, regionálna doprava a medzimestská doprava podľa jednotlivých ciest alebo úsekov)
 - 1.4.2. Verejná osobná doprava (MHD, prímestská autobusová, železničná)
 - 1.4.2.1. Doba prevádzky, interval v jednotlivých prevádzkových režimoch (pracovný deň, deň pracovného pokoja, sviatok, školský rok, školské prázdniny a pod. – za každú linku vrátane uvedenia typu linky)
 - 1.4.2.2. Dopravný výkon (za každý mód vo vozidlových km)
 - 1.4.2.3. Dopyt (pre každú linku ak je k dispozícii: ročný počet cestujúcich, rozloženie počas dňa/týždňa/mesiaca/roka, účel cesty, matica zdrojov a ciest a pod.)
 - 1.4.2.4. Tarifný systém
 - 1.4.2.5. Údržba
 - 1.4.3. Nemotorová doprava
 - 1.4.3.1. Cyklistická doprava
 - 1.4.3.1.1. Intenzita a počet užívateľov na hlavných ťahoch
 - 1.4.3.1.2. Bezpečnosť a dopravné nehody (počet, príčina, účastníci, zavinenie a následky)
 - 1.4.3.1.3. Údržba
 - 1.4.3.2. Pešia doprava
 - 1.4.3.2.1. Intenzita a počet užívateľov na hlavných ťahoch
 - 1.4.3.2.2. Bezpečnosť a dopravné nehody (počet, príčina, účastníci, zavinenie a následky)
 - 1.4.3.2.3. Opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie
- 1.5. Infraštruktúra dopravy
- 1.5.1. Cestná doprava
 - 1.5.1.1. Kategória, označenie a dĺžka cesty
 - 1.5.1.2. Počet jazdných pruhov
 - 1.5.1.3. Maximálna povolená rýchlosť (návrhová, podľa zákona)
 - 1.5.1.4. Riadenie dopravy a preferencia VOD
 - 1.5.1.5. Základné parametre
 - 1.5.1.6. Statická doprava (parkovanie)
 - 1.5.1.6.1. Lokalizácia
 - 1.5.1.6.2. Kapacita
 - 1.5.1.6.3. Parkovací systém
 - 1.5.2. Verejná osobná doprava
 - 1.5.2.1. Železničná doprava
 - 1.5.2.1.1. Trate (hlavné technické údaje, dĺžka tratí, počet kofaj, elektrifikácia, riadenie vlakovej cesty, rýchlostné obmedzenia, zabezpečenie, ďalšie údaje)

- 1.5.2.1.2. Stanice a zastávky (kapacita, dĺžka a počet kofaj, počet na trati, dĺžka a šírka nástupíšť, dostupnosť, napojenie na iné módy dopravy)
 - 1.5.2.1.3. Vozidlá (základné údaje a parametre, kapacita, dostupnosť a poruchovosť, spotreba energie, vek)
 - 1.5.2.1.4. Depá
 - 1.5.2.2. Električková doprava
 - 1.5.2.2.1. Trate (hlavné technické údaje, dĺžka tratí, počet kofaj, riadenie vlakovej cesty a svetelnej signalizácie, rýchlostné obmedzenia, zabezpečenie, ďalšie údaje)
 - 1.5.2.2.2. Vozidlá (základné údaje a parametre, kapacita, dostupnosť a poruchovosť, spotreba energie, vek)
 - 1.5.2.2.3. Vozovne
 - 1.5.2.3. Autobusová a trolejbusová doprava
 - 1.5.2.3.1. Vozovne a garáže
 - 1.5.2.3.2. Infraštruktúra na trasách liniek (vyhradené jazdné pruhy, riadenie svetelnej signalizácie, rýchlostné obmedzenia, ďalšie údaje)
 - 1.5.2.3.3. Vozidlá (základné údaje a parametre, kapacita, dostupnosť a poruchovosť, spotreba pohonných hmôt a energie, vek, členenie na prímestskú autobusovú dopravu a mestskú hromadnú dopravu)
 - 1.5.3. Nemotorová doprava
 - 1.5.3.1. Cyklistická infraštruktúra, chodníky a pod.
 - 1.5.3.2. Základné parametre (dĺžka, šírkové usporiadanie, sklon, povrch, spôsob vedenia, ďalšie údaje)
 - 1.5.4. Ostatné módy dopravy
2. Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti
- 2.1. Predmetom analytickej časti PUM v tejto kapitole je analyzovať údaje o nehodovosti a bezpečnosti a ich vplyv na dopravu a dopravné situácie v danom území. Hlavným zdrojom informácií budú dokumenty poskytnuté Policajným zborom SR a prevádzkovateľov verejnej dopravy.
3. Zber iných dát
- 3.1. Na základe overenia dostupnosti a zhodnotenia potreby pre spracovanie PUM môže spracovateľ navrhnúť rozšírenie zberu dát o ďalšie dodatočné prieskumy.

Článok VI.

Prieskumy

1. Zisťovanie dopravného správania v domácnostiach

- 1.1. Cieľom prieskumu dopravného správania je identifikovať hlavný zdroj dát pre zostavenie kľúčových komponentov pre dopravný model dopytu – predovšetkým vhodnej Matice zdrojov a cieľov ciest (Origin/Destination Matrix). Požadovaná veľkosť čistej vzorky je minimálne... (vzorec: počet obyvateľov BSK/500 a aritmeticky zaokrúhliť na násobky čísla 50) domácností vybraných metódou náhodného výberu. Vzorka musí pokrývať obyvateľstvo celého regiónu (nie len hlavné mesto Bratislava) v príslušnom pomere. Metodika zisťovania a obsah dotazníku musí byť kompatibilné s projektom BRAWISIMO na zaistenie kompatibility základných charakteristík dopravného správania s pripravovanými národnými prieskumami dopravného správania a s ďalšími realizovanými a pripravovanými zisťovaniami dopravného správania na iných úrovniach.

Zhotoviteľ PUM overí adekvátnosť zberu údajov s cieľom pripraviť príslušný plán a dopravný model.

1.2. Rozsah a obsah dotazníka pre zisťovanie dopravného správania v domácnostiach

1.2.1. Otázky v dotazníku sa odporúča koncipovať v zmysle dotazníku projektu BRAWISIMO a bude pozostávať z dvoch častí. Dotazník za domácnosť bude zameraný na základné otázky o:

1.2.1.1. socio-ekonomických charakteristikách domácnosti a členov domácnosti, vrátane miesta prevažného pobytu počas pracovného týždňa (napr. členovia domácnosti odchádzajúci za prácou mimo bydliska, stredoškolskí a vysokoškolskí študenti a pod.).

1.2.1.2. vlastníctve áut a iných dopravných prostriedkov a predplatných lístkov na verejnú dopravu,

1.2.1.3. dostupnosť zastávok verejnej osobnej dopravy, atď.

1.2.2. Druhou časťou dotazníku budú podrobné denníky vykonaných ciest na území Kraja a príslušných území v priebehu 24 hodín členov domácnosti nad 6 rokov pre jeden konkrétny deň (zadaný organizátorom prieskumu nie zvolený používateľom). Denník vykonaných ciest bude obsahovať údaje o:

1.2.2.1. adrese - zdroj a cieľ jednotlivých ciest,

1.2.2.2. čase odjazdu a príchodu,

1.2.2.3. účelu cesty,

1.2.2.4. počte sprevádzajúcich alebo sprevádzaných osôb a

1.2.2.5. využitia dopravných prostriedkov

1.2.2.6. frekvencia spojov verejnej osobnej dopravy

1.2.2.7. preferencie dopravných prostriedkov.

1.3. Uskutočnenie zisťovania dopravného správania v domácnostiach

1.3.1. Spôsob dopytovania a metodika výberu respondentov musia byť v súlade s metodikou KOMOD a vhodné pre všetky segmenty populácie a najmä pre seniorov, nízko príjmové skupiny a segmenty, ktoré nemajú trvalé bydlisko v rámci sledovanej oblasti (napr. vysokoškolskí študenti). Prieskum musí byť realizovaný v bežnom pracovnom období roka (utorok až štvrtok za predpokladu, že týmito dňami nekončí pracovný týždeň), mimo školských prázdnin, mimo štátnych sviatkov a podľa možnosti tiež mimo skúškového obdobia vysokých škôl s primárnym zameraním na pracovné dni týždňa.

1.4. Spracovanie a vyhodnotenie dát zo zisťovania

1.4.1. Údaje z prieskumu zameraného na dopravné správanie budú filtrované a doplnené dokumentáciou a doručené objednávateľovi vo formáte vhodnom pre spracovanie v bežne dostupných nástrojoch pre analýzu štatistických údajov. Databáza bude obsahovať štruktúru údajov kompatibilnú so štruktúrou údajov použitých v projekte BRAWISIMO. Dáta budú kontrolované, prevážené a kalibrované na celú populáciu.

1.4.2. Zhotoviteľ vypracuje analýzu reprezentatívnosti dátového súboru a stručnú správu o základných charakteristikách dopravného správania.

2. Prieskum dopravy cez hranice Kraja

2.1. Prieskum je zameraný na sčítanie intenzity dopravy a doplnujúce výberové anketové dopytovanie cestujúcich cez hranice Kraja pre všetky relevantné druhy dopravy (cestná, železničná, nemotorová a pod.) zo všetkých významných smerov dochádzky (viď Článok IV, bod 2.1).

2.2. Lokality a spôsob vykonania prieskumu

2.2.1. Prieskum dopravy cez hranice Kraja sa uskutoční počas bežných pracovných dní (utorok – štvrtok za predpokladu, že nimi nekončí pracovný týždeň) celodenne, v čase 5 – 21 hod. V čase ranných a popoludňajších špičkových období musí byť počet sčítačov a anketárov

prispôsobený variácii dopytu (2 – 3-krát viac ako v mimošpičkovom období dňa). Pre rôzne druhy dopravy sa prieskum môže uskutočniť v rôznych bežných pracovných dňoch. Odporúča sa tiež v každej lokalite rozdeliť prieskum na dva dni (v jeden deň dopoludnia, v druhý popoludní).

2.2.2. Pre automobilovú dopravu sa uskutoční dostatočný počet prieskumov pre splnenie cieľov PUM. Sčítanie prebieha kontinuálne počas celého dňa v oboch smeroch. Opytovanie prebieha za asistencie polície, ktorú na konkrétne dni a lokality dohodne zhotoviteľ za podpory Kraja tak, aby nedošlo k ovplyvneniu výberu trasy dochádzajúcich (vykonanie prieskumu paralelne na relevantných alternatívnych trasách na zamedzenie obchádzania prieskumu).

2.2.3. Pre autobusovú a trolejbusovú dopravu sa prieskum vykonáva na najvýznamnejších autobusových zastávkach na území Kraja, prípadne tiež v najväčších obciach (zdrojoch dochádzky) v regióne; celkovo ide o najmenej 40 lokalít.

2.2.4. Pre električkovú a železničnú dopravu je možné vykonávať prieskum priamo vo vlakoch vo všetkých smeroch.

2.3. Rozsah a obsah dotazníka pre prieskum dopravy cez hranice Kraja

2.3.1. Otázky v dotazníku sa odporúča koncipovať v zmysle dotazníku cezhraničnej dopravy projektu BRAWISIMO, pričom sa vždy okrem aktuálnej cesty dopytuje aj na komplementárnu cestu opačným smerom. Obsah dotazníku bude obsahovať tieto otázky:

- 2.3.1.1. frekvencia opakovania ciest (treba vyjadriť v počte dní za týždeň),
- 2.3.1.2. adresa - zdroj a cieľ cesty,
- 2.3.1.3. čas odjazdu a predpokladaného príchodu,
- 2.3.1.4. účel cesty,
- 2.3.1.5. spôsob pohybu na/zo zastávky / stanice (vrátane pešieho),
- 2.3.1.6. počet spolucestujúcich,
- 2.3.1.7. stručná socio-ekonomická charakteristika respondenta (odhad)a
- 2.3.1.8. veková kategória

2.4. Spracovanie a vyhodnotenie dát zo zisťovania

2.4.1. Vyhodnotenie dát sa požaduje v zmysle vyhodnotenia prieskumu cezhraničnej dopravy projektu BRAWISIMO. Samostatne bude vyhodnotená prímestská a diaľková dochádzka. Údaje budú prepočítané a prevážené na celodenné intenzity na daných profiloch.

3. Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy (VOD)

3.1. Dopravný prieskum VOD je zameraný na získanie podkladov na určenie dostupnosti poskytovaných služieb, vzdialenosti k zastávkam, optimálnemu usporiadaniu a trasovaniu siete liniek, rozsahu verejnej osobnej dopravy, poskytovanej prepravnej kapacity, frekvencie a časovému rozloženiu spojov vo všetkých prevádzkových obdobiach a analýzu potrebného objemu dopravných výkonov celého systému VOD na primerané uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich na území Kraja.

3.2. Rozsah a obsah prieskumu

3.2.1. Prieskum VOD bude obsahovať:

- 3.2.1.1. Zber a analýzu štatistických údajov o cestujúcich, ktoré vyplývajú z automatických detekčných systémov a štatistik ohľadom lístkov predaj/použitie.
- 3.2.1.2. Zber dát ohľadom toku cestujúcich. Vykonanie a zdokumentovanie profilových prieskumov zaťaženia cestujúcimi (obsadenia) a poskytovaných prepravných kapacít na dostatočnom počte úsekov liniek pre splnenie cieľov PUM na základe zistených informácií o najviac zaťažených úsekoch liniek a časových polohách (napr. od vodičov dopravcu) a doplnkového následného nasadenia prieskumníkov - sčítačov dopravy, prípadne technických prostriedkov (kamery a pod.) na fyzické sčítanie počtov cestujúcich v konkrétnych rozhodujúcich úsekoch liniek alebo z nasadenia

technických prostriedkov na sledovanie a určenie priebehu zaťaženia vozidiel liniek cestujúcimi na celej linke (vážiace zariadenia, elektronické sčítacie zariadenia, kamery a pod.),

3.2.1.3. Zber dát, ich analýza a vyhodnotenie profilových prieskumov vyťaženia vozidiel, vyťaženia zastávok (najmä električkových) a zaťaženia všetkých liniek s cieľom identifikácie maximálne zaťažených úsekov v každom smere jazdy vozidiel rozhodujúcich pre dimenzovanie prepravnej kapacity v súčasnom systéme VOD.

3.2.2. Zhotoviteľ poskytne podrobný plán na kvantitatívne dopravné prieskumy cestujúcich VOD a môže tiež navrhnúť ďalšie, alternatívne prieskumy, ktoré by umožnili lepšiu identifikáciu tokov cestujúcich na linkách VOD, výstup a nástup cestujúcich na hlavných zastávkách, a dodatočný smerový prieskum používateľov VOD.

3.3. Uskutočnenie prieskumu

3.3.1. Dopravný prieskum VOD musí byť realizovaný v bežnom pracovnom období roka (utorok až štvrtok za predpokladu, že týmito dňami nekončí pracovný týždeň), mimo školských prázdnin, mimo štátnych sviatkov a podľa možnosti tiež mimo skúškového obdobia vysokých škôl s primárnym zameraním na pracovné dni týždňa.

3.3.2. Prieskum sa musí realizovať tak, aby sa zhodnotil všeobecný princíp trvalej udržateľnosti dopravy v Kraji, v existujúcej a vytvárajúcej sa dopravnej infraštruktúre s orientáciou na preferenciu verejnej dopravy osôb pred individuálnou automobilovou dopravou a na zvyšovanie kvality uspokojovania prepravných potrieb cestujúcich prostredníctvom zvyšovania kvality, jej dostupnosti, definovanej v STN EN 13816.

3.4. Spracovanie a vyhodnotenie dát zo zisťovania

3.4.1. Údaje z prieskumu zameraného na dopravné správanie budú filtrované, doplnené dokumentáciou a doručené objednávateľovi vo formáte vhodnom pre spracovanie v bežne dostupných nástrojoch pre analýzu štatistických údajov.

4. Prieskum intenzity dopravy ASD (automatické sčítanie dopravy) a smerový dopravný prieskum

4.1. Objednávateľ poskytne spolupôsobenie pri získavaní dostupných údajov z úrovne NDS a SSC, (príslušné extravilánové profily k zhotoviteľom meraným intravilánovým úsekom). Zhotoviteľ posúdi prieskumy vykonané NDS a SSC, analyzuje úplnosť týchto prieskumov, definuje a doplní chýbajúce profily / údaje.

4.2. Zhotoviteľ PUM vykoná dopravný prieskum ASD a smerový dopravný prieskum, a to na všetkých významných cestách III. a vyššej triedy, ktoré sú relevantné z hľadiska denného pohybu za prácou. Požaduje sa vykonanie min. 4-týždenného kontinuálneho dopravného prieskumu (v reálnom čase) automatickými sčítačmi dopravy (ASD). Základnými požadovanými parametrami sú:

4.2.1. intenzita dopravy v časových intervaloch dňa,

4.2.2. okamžitá rýchlosť min. v piatich intervaloch,

4.2.3. skladba dopravného prúdu v minimálne piatich dĺžkových kategóriách a

4.2.4. vyhodnotenie a spracovanie sa požaduje v rozsahu podľa TP 10/2010 (Technické podmienky "Výpočet kapacít pozemných komunikácií")

4.3. Zhotoviteľ PUM navrhne rozmiestnenie trvalých sčítačov dopravy v rámci Kraja

4.4. Profily prieskumu

4.4.1. Smerový dopravný prieskum (automatický zápis evidenčných čísel vozidiel) sa požaduje vykonať automatickými sčítačmi (možno nahradiť aj manuálnym zápisom), a to najmenej vo všetkých dôležitých lokalitách + údaje z NDS a SSC.

4.4.2. Určenie priečných rezov na vykonanie smerového sčítania dopravy vyplynie z ponuky víťazného uchádzača po dohode s objednávateľom. Predložené budú schémy, na ktorých bude vyznačená lokalizácia sčítacích stanovišť, ktoré budú umiestnené v priečných rezoch

miestnych komunikácií a na ramenách križovatiek smerového dopravného prieskumu a budú súčasťou ako príloha k ZoD.

- 4.4.3. Jednotlivé stanovišťa musia byť v súlade s priečnymi rezmi cestnej siete, na ktorej sa vykonáva dlhodobý dopravný prieskum pomocou ASD – kontrolné stanovišťa na určenie presnosti dopravného prieskumu. Súčasťou bude aj časový harmonogram realizácie prieskumu. Rozsah veľkosti smerového dopravného prieskumu (počet jazdných pruhov na území Kraja) musí byť dostatočný pre splnenie cieľov PUM.

4.5. Analýza územia z hľadiska jazdného charakteru

- 4.5.1. spájanie vozidiel statickej dopravy s tými zo smerového dopravného prieskumu a
4.5.2. analýza kvality pohybov a jazd na danom území.

4.6. Spracovanie údajov zo smerového dopravného prieskumu

- 4.6.1. Zhotoviteľ v ponuke opíše spôsob kontroly a verifikácie údajov, možnosť ich opravy a zapracovanie do skutočných súborov v elektronickej forme.
4.6.2. Základnými parametrami spracovania sú:
4.6.2.1. denný priebeh dopravy spracovaný v min. 2 časových intervaloch 15 min a 1 h,
4.6.2.2. odlíšenie osobnej dopravy od nákladnej dopravy,
4.6.2.3. intenzity dopravy počas rannej a popoludňajšej špičky a
4.6.2.4. štatistické spracovanie pre časové obdobia podľa TP 10/2010.
4.6.3. Zhotoviteľ PUM tiež vyhodnotí porovnanie dlhodobého prieskumu s prieskumom smerovania dopravy na jednotlivých rezoch komunikácií, kde boli umiestnené detektory.

4.7. Dopravný prieskum statickej dopravy (parkovací systém)

- 4.7.1. Prieskum statickej dopravy (zápis evidenčných čísel vozidiel, ďalej EČV) sa požaduje vykonať sčítacími, ktorí budú riadne zaškolení na výkon uvedeného prieskumu. Základná stratégia prieskumu statickej dopravy bude:
4.7.1.1. prieskum statickej dopravy pozostávajúci z počítania áut na jednom parkovacom mieste sa vykoná počas pracovného dňa z pondelka na utorok alebo zo stredy na štvrtok v čase od 23:00 do 04:00 hod,
4.7.1.2. dopravný prieskum sa vykoná v čase, kedy bude prebiehať aj dlhodobý prieskum ASD,
4.7.1.3. po tomto prieskume sa v tom istom dni bude od rána realizovať dopravný prieskum smerovania dopravy,
4.7.1.4. prieskum zameraný na striedanie vozidiel počas dvoch pracovných dní v čase od 6:00 do 18:00 v rovnakej lokalite ako v bode 1.

4.8. Analýza územia - z hľadiska určenia dopravných okrskov na vykonanie sčítania statickej dopravy

- 4.9. Pri analýze územia spracovať spôsob parkovania a odstavovania vozidiel s rozlíšením na parkovanie:
4.9.1. na parkoviskách,
4.9.2. na vyhradených plochách ciest,
4.9.3. voľne stojacích vozidlách na cestách,
4.9.4. na chodníkoch alebo iných voľných plochách, ktoré nie sú vyhradené na parkovanie podľa jednotlivých ulíc v zónach, resp.
4.9.5. v rozpore s právnymi predpismi.

4.10. Vyhodnotenie statickej dopravy:

4.11. Základnými výstupmi sú:

- 4.11.1. intenzita a obsaditeľnosť parkovacieho miesta (noc a deň),

- 4.11.2. dĺžky státia vozidiel podľa časových intervaloch: od 6:00 do 9:00, od 9:00 do 12:00, od 12:00 do 15:00, od 15:00 do 18:00, od 18:00 do 6:00, stojacich celý deň (na jednom parkovacom mieste),
- 4.11.3. prichádzajúce a odchádzajúce vozidlá z parkovacieho miesta a časové intervaly (rovnako ako uvedené vyššie),
- 4.11.4. stanovenie počtu a percentuálneho rozloženia zaparkovaných vozidiel v závislosti na zistených dopravných zónach a
- 4.11.5. stanovenie chýbajúcich parkovacích miest podľa jednotlivých ulíc a parkovísk v zón.

Článok VII.

Dopravné modelovanie

1. Dopravné modelovanie

- 1.1. Zhotoviteľ vyvinie konvenčný štvorstupňový dopytový dopravný model, ktorý bude zahŕňať všetky druhy dopravy. Primárnym účelom modelu je analýza súčasného stavu a identifikácia úzkych miest dopravného systému v súčasnosti ako aj vo výhľade pri súčasnom trende. Analýza však nie je založená výlučne na modelovaní, ale aj ostatných zozbieraných dátach.
- 1.2. Model a všetky jeho submodely a súčasti budú spracované, verifikované a kalibrované v bežnom komerčnom softvéri. Model sa po skončení zákazky stane majetkom objednávateľa bez obmedzenia jeho používania, t. j. aj s príslušnými licenciami a zaškolením kompetentných používateľov na strane objednávateľa. Je potrebné počítať s možnosťou aplikácie externých GIS súborov pre následné analýzy. Zhotoviteľ poskytne podrobnú dokumentáciu vstupov a parametrov modelu pre použitie modelu tretími stranami.
- 1.3. Štruktúra a parametre konkrétnych čiastkových modelov (vznik jazdy, distribúcia jazdy, voľba módu), budú získané z dát zozbieraných v rámci štúdie, predovšetkým zo zisťovania dopravného správania v domácnostiach, využitia územia a sociálno-ekonomických údajov z danej oblasti. Proces návrhu modelu, kalibrácia a validácia budú riadne zdokumentované a prezentované zmluvnému partnerovi. Na základe vyhodnotenia zisťovania mobility možno zvážiť modelovanie na úrovni ciest (trip-based) alebo použitie prístupu reťazcov ciest (tour-based).
- 1.4. Model má pre súčasnosť ako aj pre každý z definovaných časových horizontov prognózy preukázať na úrovni siete, resp. ak relevantné aj jednotlivých druhov dopravy, liniek a zón prinajmenšom tieto dáta (ako matice alebo kľúčové indikátory):
 - 1.4.1. zaťaženie siete cestnej dopravy a verejnej osobnej dopravy,
 - 1.4.2. dopravný dopyt (objem) podľa druhu a socioekonomickej skupiny obyvateľov,
 - 1.4.3. celkové a komponentné cestovné časy verejnou a individuálnou dopravou,
 - 1.4.4. generalizované náklady verejnou a individuálnou dopravou,
 - 1.4.5. osobokilometre a osobohodiny v systéme podľa druhu dopravy,
 - 1.4.6. emisie generované dopravou,
 - 1.4.7. intenzita dopravy a
 - 1.4.8. počet cestujúcich na linke.
- 1.5. Model dopravnej ponuky
 - 1.5.1. Model dopravnej ponuky bude obsahovať infraštruktúru pre všetky druhy dopravy zamýšľané v modelovanom území. Pôjde predovšetkým o cestnú sieť, sieť liniek verejnej osobnej dopravy (vrátane relevantných železničných spojov), sieť pre cyklistickú dopravu a sieť pre pešiu dopravu. Všetky spojnice siete budú zahŕňať informácie o maximálnej kapacite a dopravno-prevádzkových obmedzeniach. Pri verejnej doprave budú doplnené informácie o cestovných poriadkoch, príp. o frekvencii spojov v modelovaných časových

intervaloch. Dopravná sieť bude prepojená v uzloch, ktoré umožňujú prechod medzi jednotlivými druhmi dopravy (multimodálna sieť).

2. Čiastkový model vzniku jazdy (Trip generation sub-model)

2.1. Model bude pozostávať z dvoch komponentov – submodelov „produkcie“ a „atrakcie“ jednotlivých zón, ktoré sú reprezentované súhrnnými sociálno-ekonomickými štatistikami, resp. regresnými modelmi využitia územia ako vysvetľujúcimi premennými. Model bude taktiež zahŕňať čiastkové modely, ktoré budú vedieť zohľadňovať dostupnosť automobilov pre jednotlivé skupiny obyvateľstva a zakúpené sezónne lístky v regióne.

2.2. Celkový počet jazd sa odhadne samostatne pre každú socio-ekonomickú skupinu obyvateľstva:

2.2.1. ekonomicky aktívni (zamestnanci, živnostníci, nezamestnaní a pod.) s automobilom / bez automobilu,

2.2.2. ekonomicky neaktívni (dôchodcovia) s automobilom / bez automobilu,

2.2.3. študenti (nad 15 rokov),

2.2.4. žiaci (do 15 rokov),

2.2.5. ďalšie skupiny (voliteľne definované zhotoviteľom modelu)

2.3. a tiež pre najvýznamnejšie účely cesty (kompatibilne s inými modelmi, najmä Modelom SR):

2.3.1. práca,

2.3.2. služobné cesty,

2.3.3. škola (základná, stredná, vysoká, iné vzdelávanie),

2.3.4. nákupy (denné, príležitostné),

2.3.5. voľnočasové aktivity (šport, zábava, atď.),

2.3.6. úradné záležitosti (vrátane návštevy lekára, pošty, atď.),

2.3.7. súkromné záležitosti,

2.3.8. sprievod (iných osôb),

2.3.9. ďalšie účely (voliteľne zhotoviteľom modelu) a

2.3.10. ostatné cesty.

3. Čiastkový model rozdelenia jazdy (Trip distribution sub-model)

3.1. Zhotoviteľ použije buď gravitačný model a/alebo model výberu cieľa (destination choice model) za účelom odhadu dopytu po cestovaní medzi zónami. Tento model by mal byť špecifický pre každý účel cesty a segment domácností. Štruktúra a parametre modelu budú odvodené z dopravného prieskumu domácností, údajov využívaného územia a sociálno-ekonomických údajov zhromaždených v rámci zóny. Proces návrhu modelu, kalibrácia a validácia bude riadne a jasne zdokumentované.

4. Čiastkový model výberu dopravného prostriedku (Mode choice sub-model)

4.1. Tento druh modelu bude navrhnutý na základe zistených preferencií (dopravný prieskum domácností) a dát dopravnej ponuky relevantných pre obdobie zberu HTS. Zhotoviteľ uplatní metodiku voľby diskkrétnej analýzy, aby odvodil štruktúru a parametre modelu. Vysvetľujúce premenné budú obsahovať, okrem iného, sociálno-ekonomické atribúty cestujúcich a alternatívne špecifické premenné. Tento model bude do úvahy brať dostupnosť vybraných alternatív a vplyv dlhodobých rozhodnutí (vlastníctvo auta, sezónne lístky) na voľbu dopravného prostriedku.

5. Pridelenie

5.1. Smerová matica (O/D Matrix) získaná z modelu voľby dopravného prostriedku bude kombinovaná so smerovou maticou pre externé jazdy (kombinácie: externá k externej, interná k externej a externá k internej jazde), aby sa vytvorila finálna smerová matica pre každý dopravný prostriedok, ktorý bude umiestnený v dopravnej sieti. Smerová matica pre externé jazdy bude odvodená z dopravných prieskumov. Ešte pred zadaním, zhotoviteľ predstaví empiricky overené

funkcie oneskorenej intenzity pre každý typ cestnej komunikácie. Akákoľvek zmena v štruktúre alebo v parametroch odporovej funkcie intenzity počas zadania musí byť riadne odôvodnená.

6. Varianty a dopravné prognózy

6.1. Budú definované na základe dopravných prognóz (kompatibilne s daným dopravným modelom) v závislosti od externých premenných ako:

6.1.1. demografia,

6.1.2. nastavenie dopravného modelu siete jednotlivých druhov dopravy,

6.1.3. definovanie vstupov/výstupov (zdroj/cieľ) na výpočet objemu prepravných vzťahov pre IAD a VOD vo variantoch podľa definovaných rozvojových osí a rozvojových území Kraja,

6.1.4. matica prepravných vzťahov IAD a VOD,

6.1.5. výpočet prepravných vzťahov pre IAD a VOD pre varianty,

6.1.6. výpočet výkonu siete (celkovo, za jednotlivé módy) v rôznych variantoch dopravy, vrátane súčasného stavu (napr. cestovné časy, prístupnosť, emisie CO₂, atď.).

6.2. Definované budú nasledovné varianty v časových horizontoch 5, 10, 20 a 30 rokov

6.2.1. nulový („do-nothing“) – bez aktivít,

6.2.2. naivný („BAU - business as usual“) v sledovaných časových horizontoch, a tiež pri zohľadnení nízkeho/stredného/vysokého rozvoja hlavných socio-ekonomických a územných premenných a

6.2.3. maximalistický („do-all“) na účel overenia, že navrhované opatrenia prispievajú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov.

7. Zaškolenie pracovníka

7.1. Všetky dátové zdroje, dokumentácia k modelu a dátové súbory so samotným modelom budú odovzdané zadávateľovi. Zhotoviteľ zaškolí jedného zamestnanca na strane zadávateľa tak, aby bol schopný samostatne pracovať s výstupmi modelu a generovať jednoduché varianty vývoja dopravy.

Článok VIII.

Analýzy

1. Analýza súčasného stavu a trendu vývoja

1.1. Na základe analýzy dát a informácií, a na základe výsledkov dopravného modelu, je nutné vykonať komplexnú analýzu súčasného stavu a trendov týkajúcich sa všetkých aspektov relevantných pre dopravný systém z hľadiska politiky, organizácie dopravy / inštitucionálneho usporiadania, prevádzky, vozidiel a infraštruktúry.

1.2. Okrem iného sa požaduje, aby zhotoviteľ vykonal pre príslušné druhy dopravy tieto analýzy:

1.2.1. kvalita a kapacita infraštruktúry,

1.2.2. bezpečnosť dopravy,

1.2.3. súčasný a výhľadový dopyt (vrátane O/D vzťahov),

1.2.4. dostupnosť a funkčnosť siete,

1.2.5. kapacita vozového parku,

1.2.6. organizačné a inštitucionálne usporiadanie,

1.2.7. aktuálny systém prevádzky a údržby systému, prevádzkové obmedzenia,

1.2.8. dopravná politika, parkovací systém,

1.2.9. životné prostredie,

1.2.10. bezpečnosť cestujúcich a

1.2.11. ostatné.

1.3. Analýza bude zostavená na základe intermodálneho a multimodálneho hľadiska.

1.4. Verejná osobná doprava

1.4.1. Identifikovanie častí s maximálnou záťažou rozhodujúcich pre dimenzovanie dopravnej kapacity jednotlivých liniek, určenie kľúčových spojení v závislosti na veľkosti prepravných prúdov,

1.4.2. identifikácia hlavných prekážok,

1.4.3. úrovne prístupnosti,

1.4.4. spoľahlivosť, dostupnosť, údržba a bezpečnosť

1.4.5. komerčná rýchlosť a

1.4.6. ďalšie základné ukazovatele verejnej osobnej dopravy, kvantitatívne a kvalitatívne hodnoty pre podmienky Kraja a pod.

1.5. Cestná sieť a klasifikácia ciest

1.5.1. Na základe klasifikácie cestnej siete a modelovania a na základe výstupov z dopravného modelu bude vytvorený popis súčasného stavu spolu s disproporciami vzniknutými súčasným stavom ciest, napr.:

1.5.1.1. intenzita premávky,

1.5.1.2. úrovne kongescií / úroveň služieb

1.5.1.3. dostupnosť na hlavných oblastiach / uzly,

1.5.1.4. bezpečnostné úrovne (miesta s vysokou nehodovosťou, analýzy koridorov, a pod.),

1.5.1.5. modelovanie hladín hluku,

1.5.1.6. modelovanie úrovne emisií CO₂ (aj v rámci celej dopravnej siete), NO_x, CO, SO₂ a HC,

1.5.1.7. modelovanie úrovne tuhých znečisťujúcich látok (PM₁₀ a PM_{2,5})

1.5.1.8. spotreba energie,

1.5.1.9. prevádzkové náklady na sieť atď.

1.6. Iné druhy dopravy – soft modes (chodci, cyklisti, atď.)

1.6.1. ochrana/bezpečnosť,

1.6.2. prístupnosť (obzvlášť pre ľudí s obmedzením),

1.6.3. kvalita ciest posudzovaná z hľadiska vplyvu na životné prostredie,

1.6.4. ostatné základné kvantitatívne / kvalitatívne ukazovatele a pod.

2. Varianty budúceho vývoja

2.1. Analýza prevádzky modelu musí byť vypracovaná na základe nasledujúcich dvoch hlavných variantov:

2.1.1. Súčasný stav siete (s odkazom na východiskový rok pre výstavbu a kalibrácie modelu), identifikáciu aktuálnych potrieb, prekážky, atď.

2.1.2. Budúce varianty (pre referenčné časové horizonty + 5, 10, 20, 30 rokov).

2.2. Varianty na úrovni siete musia predpokladať štandardné zásahy týkajúce sa údržby a projekty, ktoré sú už implementované. Na úrovni dopytu by tento variant mal zväžiť vývoj vychádzajúci z predpokladaných úrovni rastu, hlavných sociálno-ekonomických a územných zmien, atď. Táto analýza by mala zohľadniť potenciálne nespojitosti a príslušné plánované investície v iných sektoroch (školské, zdravotníctvo, pevný odpad, cestovný ruch, priemysel, logistika, atď.) v záujmovom území, keďže budú ovplyvňovať budúci dopyt po doprave. Pokiaľ je

možné, vývoj dopytu by mal byť prognózovaný na základe troch možných variantov (vysoký / stredný / nízky), s identifikáciou najpravdepodobnejšieho variantu.

- 2.3. Analýza súčasnej situácie a trendov je najdôležitejším aspektom PUM, konkrétne spôsob ako to bude určovať potreby dopravného systému, ktoré sú základom pre definíciu cieľov. Z tohto dôvodu by mala byť čo najúplnejšia vzhľadom na dostupné údaje.

3. SWOT Analýza

- 3.1. Posledným krokom analýzy môže byť syntéza výsledkov prostredníctvom dostupných metód v odbornej literatúre, ako je napr. SWOT analýza, ktorá bude obsahovať silné a slabé stránky, príležitosti a hrozby, ktoré vyplynú z analytickej časti pre súčasný stav pre každý druh dopravy a použijú sa ako vstup do prognózy. Zhotoviteľ predloží návrh odporúčaní v kvalitatívnej postupnosti pre prognózu dopravy. V SWOT analýze budú taktiež zahrnuté organizačné a finančné otázky a inštitucionálne usporiadanie.

Článok IX.

Návrhová časť

1. Definícia špecifických cieľov

- 1.1. Vezmúc do úvahy výsledky z vykonaných analýz, musia byť stanovené multimodálne výhľadové ciele, ktoré budú riešiť potenciál, rozvíjať silné stránky, alebo prekonávať slabé stránky alebo hrozby systému identifikované vo SWOT analýze. Tieto ciele budú zamerané na dostupnosť či prepojenie územia a subsystémov, a pod. Každý zo zoznamu cieľov musí spĺňať princípy SMART, teda musí byť špecifický, merateľný, dosiahnuteľný, relevantný a termínovaný. Pre každý konkrétny cieľ by mal byť teda definovaný konkrétny kvantitatívny indikátor a jeho cieľová hodnota tak, aby bolo možné sledovať vývoj a úroveň dosiahnutia požadovaných cieľov v PUM. Tieto ukazovatele by mali byť ľahko merateľné s prihliadnutím na možnosti, ktoré ponúka dopravný model.

1.2. Celková vízia mobility

- 1.2.1. Na základe výstupov z analytickej časti je potrebné navrhnuť celkovú víziu mobility pre obdobie +5, 10, 20 a 30 rokov v kapitolách:

- 1.2.1.1. trendy dopravných charakteristík územia,
- 1.2.1.2. reálne možnosti ďalšieho rozvoja dopravnej politiky,
- 1.2.1.3. zásady dopravnej regulácie územného rozvoja,
- 1.2.1.4. priority v rozvoji dopravných subsystémov a
- 1.2.1.5. inovácie v doprave

1.3. Opatrenia

- 1.3.1. Opatrenia by mali definovať princípy navrhovaného riešenia konkrétnych dopravných subsystémov podľa rôznych variantov. Návrh zásad riešenia jednotlivých dopravných subsystémov bude vypracovaný v súlade s celkovou víziou mobility a zriadenia národnej dopravnej autority

- 1.3.1.1. závermi analytickej časti súčasného stavu a prijatými návrhmi variantov rozvoja Kraja a aglomerácie,
- 1.3.1.2. sociálno-ekonomickým a demografickým vývojom (nízky, stredný a vysoký variant vývoja),
- 1.3.1.3. rozvojom dopravnej sústavy Kraja pre návrhové časové horizonty +5, 10, 20 a 30 rokov,
- 1.3.1.4. rozvojom jednotlivých druhov a subsystémov dopravného procesu,
- 1.3.1.5. rozvojom elektromobility, rozvojom vodíkových áut a rozvojom autonómnych áut

- 1.3.1.6. postupným zákazom spaľovacích motorov na fosílnu palivá
- 1.3.1.7. určením miery zaostávania stavu dopravnej infraštruktúry za reálnymi potrebami (porovnať so stavom v r. 2010).
- 1.3.2. Navrhované opatrenia by mali slúžiť na dosiahnutie vytýčených cieľov pre všetky druhy dopravy a mali by sa týkať oblastí:
 - 1.3.2.1. Organizácia verejnej osobnej dopravy (rozvoj integrovaného dopravného systému v tarifnej a dopravnej oblasti, zmeny v existujúcej dopravnej politike a v legislatíve, riešenie personálnych kapacít atď.)
 - 1.3.2.2. prevádzka dopravy (financovanie jednotlivých druhov dopravy, eliminácia alebo zavedenie nových zastávok a staníc, presmerovanie liniek, zmeny v koncepcii prevádzky, vozidlový park, riadenie prevádzky, atď.) a
 - 1.3.2.3. infraštruktúra dopravy (zmeny v dopravnej sieti, zvýšenie/zníženie kapacity pre jednotlivé druhy dopravy, zvýšenie konštrukčnej rýchlosti, zmeny v polohách zastávok a staníc, atď.).
- 1.3.3. Ako prvý by mal byť identifikovaný realistický súbor opatrení, ktoré môžu riešiť stanovené ciele:
 - 1.3.3.1. opatrenia by mali byť identifikované / definované s jasnou väzbou na výsledok analýzy a stanovené ciele. Opatrenia môžu zahŕňať aj tie, ktoré vyplývajú z predchádzajúcich štúdií. Opatrenia / projekty už v realizácii všeobecne nepotrebujú ďalšie posúdenie a môžu byť zahrnuté vo variante "urobiť minimum",
 - 1.3.3.2. opatrenia by mali byť preskúmané a filtrované podľa toho, ako spĺňajú ciele. Opatrenia, ktoré nedostatočne podporujú ciele alebo sú dokonca v rozpore s cieľmi, musia byť z ďalších úvah vynechané alebo prepracované a
 - 1.3.3.3. aby sa zabránilo čiastočnému prekryvaniu opatrení alebo definovaniu opatrení, ktoré obsahuje niekoľko ďalších opatrení, je potrebné vykonať analýzu vzájomných závislostí zostávajúcich opatrení.
- 1.3.4. Konečný výsledok tejto fázy procesu by mal byť súbor potvrdených, primeraných opatrení. Tento súbor opatrení potom môže podstúpiť ďalšie syntézy a analýzy:
 - 1.3.4.1. pre každý cieľ či súbor cieľov budú opatrenia roztriedené do doplnkových a alternatívnych skupín opatrení (t.j. rôzne opatrenia/skupiny opatrení k riešeniu rovnakého cieľa),
 - 1.3.4.2. preferovanú skupinu (alternatívnych) opatrení podľa jednotlivých cieľov je potrebné definovať aspoň cez kvalitatívne porovnanie celého radu technických, prevádzkových, environmentálnych a finančných kritérií, atď. Výsledný súbor kritérií bude s objednávatelom dohodnutý počas spracovania PUM, zhotoviteľ navrhne predbežný súbor kritérií a
 - 1.3.4.3. v tejto fáze bude vykonaná druhotná analýza vzájomných závislostí medzi vybranými opatreniami a plnením rôznych cieľov.
- 1.3.5. Konečným výsledkom vyššie uvedeného procesu bude zoznam opatrení, ktoré významne podporia ciele, a to účinným a efektívnym spôsobom.

2. Návrh riešenia dopravných subsystémov

- 2.1. Zhotoviteľ navrhne a posúdi cestnú sieť a verejnú osobnú dopravu v dvoch variantoch (rastový/vyrovnaný) s ich dopravno-inžinierskym overením pomocou dopravného modelu pre každý časový interval.

2.2. Cestná sieť

- 2.2.1. Zo záverov analytickej časti, navrhovanej dopravnej stratégie a prognózy zhotoviteľ navrhne v časových horizontoch +5, 10, 20 a 30 rokov cestnú sieť Kraja (odporúčaná postupnosť realizácie s rastovým / vyrovnaným finančným plánom):

- 2.2.1.1. návrh siete spracovať formou matematického modelu zaťaženia dopravy,
- 2.2.1.2. výpočet zaťaženia navrhovanej cestnej siete a

- 2.2.1.3. vyhodnotenie variantov a návrh pre ďalší postup spolu s analýzou SWOT z hľadiska obslužnosti územia.

2.3. Sieť verejnej osobnej dopravy

- 2.3.1. Zo záverov analytickej časti, dopravnej stratégie a prognóz navrhnuť v časovom horizonte +5, 10, 20 a 30 rokov sieť verejnej osobnej dopravy v rámci regiónu Kraja spolu s návrhom vplyvov v tejto oblasti na úrovni širších vzťahov. Zhotoviteľ konkrétne pripraví:
- 2.3.1.1. návrh novej optimalizovanej siete liniek (táto bude základom na prognostickú časť – disproporčná schéma oproti súčasnému stavu), princípy linkového vedenia, účel a nadväznosť liniek, prestupové body, určenie zastávok nevyhnutných pre zabezpečenie dostupnosti pre cestujúcich, pokrytie územia,
- 2.3.1.2. návrh dopravného modelu a modelovanie zaťaženia súčasného stavu siete VOD, identifikácia úsekov maximálneho zaťaženia rozhodujúcich na dimenzovanie prepravnej kapacity na linkách, určenie nosných liniek v závislosti od veľkosti prepravných prúdov, návrh druhov a typov vozidiel, stanovenie intervalov (počtu spojov) pre ranné špičkové obdobie, dopoludňajšiu prevádzku, popoludňajšie špičkové obdobie, večernú prevádzku pracovných dní, prevádzku voľných dní, stanovenie obežných rýchlostí, stanovenie dopravnej potreby vozidiel, výpočet potrebných dopravných výkonov a ostatných parametrov optimalizovanej obsluhy územia dopravnými službami vo verejnom záujme, stanovenie parametrov na zhodnotenie finančných a ekonomických nárokov prevádzky liniek a pre porovnanie súčasného stavu a základného stavu dopravnej obslužnosti VOD a jej kvality podľa STN EN 13816,
- 2.3.1.3. zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti VOD pri porovnaní so súčasným stavom v oblasti dopravnej, prevádzkovej a ekonomickej, vrátane stanovenia potrebného príspevku z rozpočtu Kraja,
- 2.3.1.4. určenie podmienok na vytváranie fungovania trhového prostredia na prepravu osôb v Kraji a
- 2.3.1.5. analýza a návrh nástrojov na organizáciu a reguláciu dopravy, vrátane nástrojov na riadenie dopravy, zásad a preferovaného dizajnu pre signalizáciu riadené križovatky.
- 2.3.2. Čo sa týka konkrétnej infraštruktúry, bude posudzovaná v nasledujúcom rozsahu:
- 2.3.2.1. cestná sieť, infraštruktúra VOD (vrátane drážnej dopravy v meste Bratislava), železničná infraštruktúra,
- 2.3.2.2. systemizácia a obsahová štruktúra zastávok, strategických prestupových uzlov, staníc – stratégia verejného priestoru, uzol pešej, cyklistickej a individuálnej dopravy ako súčasť prestupových uzlov integrovanej dopravy,
- 2.3.2.3. analýza, technické možnosti a finančné náklady vozidlových parkov električkovej, trolejbusovej a autobusovej dopravy.
3. Základné disproporcie a nové atribúty pre kvalitatívny rozvoj verejnej osobnej dopravy. Výsledok bude obsahovať:
- 3.1.1.1. navrhovanú koncepciu riešenia VOD,
- 3.1.1.2. sieť verejnej osobnej dopravy na riešenom území. Zhotoviteľ môže poskytnúť skvalitnenie posudzovanej siete v matematickom modeli územia Kraja pre rôzne časové obdobia (ranná špička, popoludňajšia špička). Základná požiadavka pre matematický model je celodenný objem prepravených osôb,
- 3.1.1.3. výpočet zaťaženia siete verejnej osobnej dopravy,
- 3.1.1.4. strategické prestupové uzly s návrhom hlavných peších prúdov,
- 3.1.1.5. zariadenia VOD na území Kraja,
- 3.1.1.6. dopravno-inžinierske vyhodnotenie variantov a návrh pre postupnú technickú a časovú implementáciu integrovanej siete VOD.

- 3.1.2. Navrhnuté riešenia musia obsahovať stratégiu realizácie technologickej základne verejnej osobnej dopravy. Spolu s technologickým zázemím treba určiť zásady na kontinuálny rozvoj vozového parku električkovej, trolejbusovej a autobusovej dopravy. Hlavnou zásadou je uprednostniť kvalitu dopravnej služby tak, aby obsluha územia v aglomerácii **Kraja** umožnila priame napojenie na územie významných cieľov dochádzky.

3.2. Integrovaný dopravný systém

- 3.2.1. Návrh rozvoja integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja v súlade s PDO BK (MHD, prímestská autobusová doprava, regionálna železničná doprava), a to z organizačného, prevádzkového a infraštruktúrneho hľadiska. V súlade s PDO BK budú navrhnuté strategické prestupové uzly verejnej osobnej dopravy vrátane väzieb medzi jednotlivými druhmi verejnej osobnej dopravy.

3.3. Statická doprava

- 3.3.1. Na základe výstupov z analytickej časti, dopravnej stratégie, prognózy dopravy a koncepcie parkovacej politiky minimálne na úrovni miest Bratislavského kraja a mestských častí hl.m. Bratislavy, s prihliadnutím najmä na udržateľnosť systému a celkový cieľ, ktorým je dosiahnutie udržateľnej mobility, a to nasledovnými opatreniami:

- 3.3.1.1. parkovacou politikou Kraja, ktorá bude obsahovať systémové, organizačné, legislatívne a rámcové systémové podmienky pre Kraj z hľadiska všetkých tried miestnych komunikácií a technických zariadení statickej dopravy,
- 3.3.1.2. diferencovaným uplatňovaním finančných nástrojov a technických podmienok v rôznych častiach aglomerácie podľa dopytu a ponuky,
- 3.3.1.3. systémom záchytných parkovísk (Park & Ride), definovaním polohy, kapacity a finančných nákladov,
- 3.3.1.4. regulovaným parkovaním na uliciach a verejných parkoviskách,
- 3.3.1.5. výstavbou hromadných garáží.

3.4. Cyklistická doprava

- 3.4.1. Zhotoviteľ PUM navrhne samostatnú kapitolu cyklistickej dopravy v rozsahu hlavných a doplnkových cyklistických trás. Na základe záverov analytickej časti, dopravnej stratégie, prognózy dopravy a koncepcie cyklistickej politiky aglomerácie zhotoviteľ navrhne aktualizáciu existujúcej stratégie.

3.5. Pešia doprava

- 3.5.1.1. Zhotoviteľ PUM navrhne samostatnú kapitolu týkajúcu sa pešej dopravy v rozsahu zásad pre procesy územného plánovania orientovanú na návrh lokalizácie peších zón a zón s preferenciou pešej dopravy. Na základe podkladov z analytickej časti, dopravnej stratégie, prognózy dopravy a koncepcie dopravnej politiky aglomerácie, zhotoviteľ navrhne celkovú stratégiu pešej dopravy orientovanú na pešie zóny a verejné priestranstvá (s definíciou hlavných ťahov, objemov pešej dopravy a hlavných prestupových uzlov verejnej osobnej dopravy).

3.6. Železničná doprava

- 3.6.1. Zhotoviteľ PUM navrhne riešenie železničnej dopravy so zapracovaním stratégie z rezortných koncepčných dokumentov manažéra infraštruktúry a objednávateľov železničnej dopravy v rámci ich vlastného riešenia. Súčasťou bude posúdenie verejných priestorov predstaničných plôch a posúdenie prestupových uzlov zo železničnej dopravy na mestskú hromadnú dopravu a prímestskú autobusovú dopravu.

3.7. Inteligentné dopravné systémy

- 3.7.1. Štúdia by mala identifikovať základnú architektúru a požiadavky na inteligentné dopravné systémy, ktoré podporia ciele a politiku Aglomerácie, a budú vhodné pre udržateľnú mobilitu, či už vo verejnej doprave (užívateľsky prístupný informačný systém, integrovaný a technologicky pokročilý systém predaja cestovných lístkov, atď.), tak i v cestnej premávke a pri parkovaní s osobitým zreteľom na informácie používateľov (pred a počas

jazdy) a ochranu/bezpečnosť zabezpečujúce dobrú úroveň služieb a efektivitu pre celú dopravnú sieť.

4. Variant „urobiť všetko“ (do-all)

- 4.1. Celý súbor uprednostňovaných opatrení bude skombinovaný do variantu „urobiť všetko“, ktorý by mal byť modelovaný v dopravnom modeli, pre určenie orientačnej hodnoty vybranej skupiny „strategických“ indikátorov. Ak tieto indikátory neprispievajú k dosiahnutiu stanovených cieľov, skupiny opatrení by sa mali doplniť o nové opatrenia a analýzu sa bude opakovať, pokiaľ nebudú vybrané kľúčové výkonnostné ukazovatele dosiahnuté.
- 4.2. Na uľahčenie kroku uvedeného v predchádzajúcom odseku musia byť k jednotlivým opatreniam priradené základné výkonnostné indikátory, na základe ktorých budú modelované. Pri definovaní týchto výkonnostných indikátorov je potrebné sa držať nasledovných hlavných zásad:
 - 4.2.1. Pre opatrenia, ktoré už majú adekvátne a schválené štúdie realizovateľnosti, musia byť ich indikátory v súlade s výsledkami týchto štúdií;
 - 4.2.2. Pre opatrenia, ktoré nie sú doteraz adekvátne definované zo štúdií uskutočniteľnosti, by mali ich indikátory v prvom rade zodpovedať technickým vlastnostiam, prinajmenšom vyplývajúcim z predbežného inžinierskeho posúdenia na základe dostupných údajov (napr. voľbu dopravného systému a hlavné výkonnostné prvky založené na dostupných dátach o očakávaných dopravných prúdoch, atď.).

Článok X.

Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

1. Spracovanie dokumentácie posudzovania vplyvov strategického dokumentu (PUM) na ŽP potrebné pre verejné prerokovanie PUM podľa zákona č.24/2006 Z. z., v súlade s Opatreniami osobitných predpisov, bude spracované autorizovanou osobou podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
2. Cieľom kontraktu, okrem spracovania štandardnej SEA, bude tiež zistiť, do akej miery budú pri spracovaní konceptu dokumentácie zohľadňované ciele strategických dokumentov miestnej úrovne, regionálnej úrovne a národnej úrovne, a taktiež akým spôsobom sa bude zhodnocovať strategický plán pre územné plánovanie Aglomerácie a akým spôsobom bude do prípravy územného plánu zapojená odborná i laická verejnosť.
3. V rámci SEA budú použité tieto metódy a procesy:
 - 3.1. Hodnotenia vzťahu PUM k cieľom ochrany životného prostredia prijaté na národnej úrovni.
 - 3.2. Údaje o súčasnom stave životného prostredia v riešenom území a jeho predpokladanom vývoji, pokiaľ by nebol uplatnený PUM.
 - 3.3. Charakteristiky životného prostredia, ktoré by mohli byť uplatnením PUM významne ovplyvnené.
 - 3.4. Posúdenie environmentálnych cieľov na európskej a regionálnej úrovni a zdravotných dopadov.
 - 3.5. Súčasné problémy a javy životného prostredia, ktoré by mohli byť uplatnením PUM významne ovplyvnené, najmä s ohľadom na osobitné chránené územia a vtáčie oblasti.
 - 3.6. Zhodnotenie existujúcich a predpokladaných vplyvov navrhovaných variantov PUM, vrátane vplyvov sekundárnych, synergických, kumulatívnych, krátkodobých, strednodobých a dlhodobých, trvalých a prechodných, kladných a záporných; hodnotia sa vplyvy na obyvateľstvo, biodiverzitu, faunu, flóru, pôdu, vodu, ovzdušie, klímu, hmotné statky, kultúrne dedičstvo vrátane dedičstva architektonického a archeologického a vplyvy na krajinu vrátane vzťahov medzi uvedenými oblasťami.
 - 3.7. Porovnanie zistených alebo predpokladaných kladných a záporných vplyvov podľa jednotlivých variantov riešenia a ich zhodnotenie.

- 3.8. Zrozumiteľný opis použitých metód vyhodnotenia vrátane ich obmedzení.
 - 3.9. Opis navrhovaných opatrení na predchádzanie, zníženie alebo kompenzáciu všetkých zistených alebo predpokladaných závažných záporných vplyvov na životné prostredie.
 - 3.10. Zhodnotenie spôsobov zapracovania vnútroštátnych cieľov ochrany životného prostredia v rámci PUM a ich zohľadnenie pri výbere variantov riešenia.
 - 3.11. Návrh ukazovateľov na monitorovanie vplyvu PUM na životné prostredie.
 - 3.12. Netechnické zhrnutie vyššie uvedených údajov.
4. Predpokladaná štruktúra SEA:
- 4.1. oznámenie o strategickom dokumente pre Ministerstvo životného prostredia SR (príprava potrebnej dokumentácie),
 - 4.2. screening,
 - 4.3. stanovenie rozsahu hodnotenia strategického dokumentu,
 - 4.4. Správa o hodnotení (príprava dokumentácie podľa zákona 24/2006 Z.z.),
 - 4.5. vyjadrenie dotknutých orgánov, obcí a zainteresovanej verejnosti,
 - 4.6. verejné prerokovanie (podpora pre spracovanie stanovísk od verejnosti),
 - 4.7. odborný posudok k strategickému dokumentu,
 - 4.8. záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu,
 - 4.9. schválenie strategického dokumentu.

Článok XI.

Opatrenia na ďalší rozvoj a implementáciu

1. Ďalší vývoj opatrení

- 1.1. V návrhovej časti zhotoviteľ ďalej vypracuje odporúčania pre jednotlivé priority realizácie dopravnej infraštruktúry zvažujúc každý druh použitého dopravného prostriedku, pričom zohľadní výsledky návrhovej časti v horizonte +5, 10, 20 a 30 rokov (zahŕňa možné finančné zdroje).
- 1.2. Okrem toho by mali byť identifikované činnosti, ktoré sú nevyhnutné na prípravu všetkých krokov týkajúcich sa dokumentu (t. j. špecifické štúdie uskutočniteľnosti, EIA, stavebné povolenie, nákup pozemkov, príprava súťažných podkladov, atď.), s orientačným načasovaním.

2. Prevádzka, údržba a hodnotenie udržateľnosti

- 2.1. Dokument bude obsahovať podrobné vyhodnotenie prevádzky, údržby a inštitucionálnych / finančných aspektov poskytovania verejných dopravných služieb s cieľom dosiahnuť porozumenie súčasných a očakávaných hladín prevádzkových a údržbových (O&M) nákladov na sieť a jej udržateľnosť, a to z hľadiska technického i finančného.

3. Opatrenia pre ďalší rozvoj opatrení a pokračovanie v projekte

- 3.1. PUM musí obsahovať aj opatrenie na zabezpečenie aktualizácie PUM vrátane údajovej základne.
- 3.2. Je nanajvýš dôležité, aby sa na zachovalú úzka spolupráca medzi zúčastnenými stranami, ktoré sú zodpovedné za dopravnú stratégiu na miestnej, regionálnej a národnej úrovni s cieľom nájsť maximálnu konzistenciu medzi projektmi a politikami.

Článok XII.

Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility

1. Implementačný plán

1.1. Implementačný plán bude vychádzať z návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility, pričom jednotlivé opatrenia ďalej špecifikuje. V implementačnom pláne budú uvedené:

- 1.1.1. zoznam jednotlivých činností,
- 1.1.2. vzťah činností k jednotlivým cieľom,
- 1.1.3. uvedenie zodpovednosti vo vzťahu k jednotlivým činnostiam,
- 1.1.4. časový rámec realizácie jednotlivých činností,
- 1.1.5. predpokladané náklady na jednotlivé činnosti a
- 1.1.6. zdroj financovania.

2. Monitoring a hodnotenie

2.1. Monitoring a hodnotenie plánovacieho procesu a implementácie opatrení sú dôležité na zistenie účinnosti PUM. Stanovený bude mechanizmus monitoringu a hodnotenia, ktorý umožní identifikáciu a predvídanie ťažkostí v implementačnom procese plánu udržateľnej mobility. V rámci uvedeného mechanizmu sa navrhne ex post zhodnotenie štádií implementácie a celkové výsledky v rámci rozhodovacích procesov. Súčasťou budú:

2.2. výstupy (podniknuté kroky).

2.3. výsledky (vplyvy krokov).

Ďalšie požiadavky na predmet zákazky:

Cieľom spracovania PUM musí byť predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „BSK“) s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov BSK vrátane fondov EÚ. Úlohou PUM je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja BSK z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM musí rešpektovať princípy plánovania udržateľnej mobility (v súlade s dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ). Strategickou časťou diela bude Plán udržateľnej mobility (PUM) s nadväzným strategickým environmentálnym hodnotením (SEA). Projekt bude financovaný zo zdrojov EÚ a k nemu vyčlenenej príslušnej výšky finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu a spolufinancovaním BSK v súlade so Stratégiou financovania Európskych štrukturálnych a investičných fondov pre programové obdobie 2014 – 2020.

Rozdelenie zdrojov financovania: 50% EÚ, 45% ŠR a 5% spolufinancovanie BSK. Odporúčané zadávacie podmienky sú prílohou Výzvy č. IROP-PO1-SC121-2016-9

Príloha č. 2 zmluvy o dielo

ŠPECIFIKÁCIA AUTORSKÝCH PRÁV

1. Autorské práva sa riadia zákonom č. 185/2015 Z. z. Autorský zákon (ďalej len „AZ“).
2. Akékoľvek diela vykonané podľa tejto zmluvy, ako aj ďalšie podklady vypracované v súvislosti s plnením podľa tejto zmluvy, ktoré napĺňajú znaky akejkoľvek formy diela v zmysle AZ sa ďalej v texte označuje jednotne ako „dielo“.
3. Zhotoviteľ udeľuje objednávateľovi výhradnú a vecne, časovo a teritoriálne neobmedzenú licenciu na použitie diela zhotoveného podľa tejto zmluvy, na základe ktorej je objednávateľ oprávnený použiť dielo pre dosiahnutie účelu zhotovenia diela.
4. Podpisom tejto zmluvy o dielo zhotoviteľ vyjadruje súhlas s tým, že objednávateľ je oprávnený používať dielo a jeho časti v zmysle tejto zmluvy o dielo a v súlade s ustanovením § 19 a nasl. AZ v neobmedzenom rozsahu najmä, nie však výlučne niektorým z nasledovných spôsobov:
 - spracovanie diela alebo jeho častí,
 - spojenie diela s iným dielom,
 - zaradenie diela do databázy,
 - vyhotovenie rozmnoženín diela alebo jeho častí,
 - verejné rozširovanie originálu diela alebo rozmnoženín diela alebo jeho častí,
 - uvedenie diela alebo jeho častí na verejnosti,
 - verejné vykonanie diela alebo jeho častí vrátane projektovania a realizácie stavebných prác (stavby) podľa diela alebo jeho častí,
 - odstránenie väd diela alebo jeho častí,
 - použitie diela alebo jeho častí ako podklad na spracovanie iného diela,
 - použitie zhotoveného diela ako súčasť súťažných podkladov pre účely verejného obstarávania pre výber zhotoviteľov stavby v zmysle § 42 a § 43 zákona o verejnom obstarávaní a na podanie žiadosti na získanie finančných prostriedkov z Európskych fondov alebo iných finančných nástrojov,
 - akýkoľvek iný spôsob použitia diela v súlade s jeho účelom a účelom tejto zmluvy.
5. Odplata za udelenie licencie je zahrnutá v odplate podľa čl. V. zmluvy. Pri takomto použití diela ostávajú osobnostné autorské práva nedotknuté.
6. Zhotoviteľ ďalej udeľuje objednávateľovi licenciu pre použitie rozpracovanej časti diela v prípade, že k ukončeniu zmluvy došlo z dôvodu oprávneného odstúpenia

objednávateľa od tejto zmluvy o dielo a za predpokladu, že rozpracovaná časť diela bude použitá výlučne spôsobom a v rozsahu smerujúcim k ukončeniu resp. kompletizácii dokumentácie a následne k použitiu diela podľa tejto zmluvy. Odplata za udelenie takejto licencie je taktiež zahrnutá v odplate podľa čl. V. zmluvy. Osobnostné autorské práva ostávajú aj v tomto prípade zachované.

7. Licencie uvedené v tejto prílohe vstupujú do účinnosti v momente, keď jednotlivé diela zaradené pod pojem „dielo“ sú v zmysle zmluvy o dielo uhradené.

8. Zhotoviteľ vyjadruje súhlas s poskytnutím diela alebo ktorejkoľvek jeho časti tretím osobám, ako aj s udelením sublicencie, a to aj bez jeho predošlého písomného súhlasu. Odmena za udelenie sublicencie, ako aj za poskytnutie diela alebo jeho časti tretím osobám, je zahrnutá v dohodnutej cene za dielo.

9. Autori vyhlasujú, že autorské diela podľa tejto zmluvy neporušujú autorské práva tretích osôb. V opačnom prípade zodpovedajú za škodu, ktorá porušením autorských práv tretích osôb vznikne.

10. Objednávateľ je oprávnený poskytnúť dielo, zhotovené podľa tejto zmluvy, tretím osobám len pre účely, vyplývajúci z tejto zmluvy, a to najmä:

- a. pre potreby konaní súvisiacich so schálením územnoplánovacej dokumentácie
- b. potreby výberových konaní na prípadných zhotoviteľov alebo poskytovateľov služieb podľa diela
- c. pre potreby zabezpečenia finančných zdrojov na použitie diela a realizáciu procesov podľa diela

11. Iné použitie diela objednávatelom je podmienené súhlasom autorov, pričom autori majú nárok na primeranú odmenu, ktorú objednávateľ týmto použitím získa.

12. Poskytnutie diela objednávatelom tretím osobám na iné účely ako je stanovené v tejto prílohe, ako sú napríklad reklamné účely dodávateľských firiem, propagácia použitých výrobkov a zariadení v stavebnom diele tretími subjektami a pod., je podmienené výslovným súhlasom zhotoviteľa, a to za odplatu podľa osobitnej dohody.

13. Zánikom objednávateľa licencia prechádza na právneho nástupcu objednávateľa spolu s vlastníctvom diela v súlade s ustanoveniami autorského zákona v platnom znení.

Príloha č. 3 k zmluve o dielo



Zoznam subdodávateľov*

1. **KPM CONSULT, a.s., organizačná zložka, Tomášikova 26, 821 01,
IČO: 35955988, oprávnená osoba: Branislav Hokina**
2. **DIC Bratislava, s.r.o., Koceľova 15, Bratislava, 821 08
IČO: 31399819, oprávnené osoby: Ing. Dr. Milan Skýva, Ing. Fedor Zverko**

* Min. obsah údajov zoznamu: (názov subdodávateľa, sídlo, IČO, údaje o osobe oprávnenej konať za subdodávateľa v rozsahu meno a priezvisko)

