

# Koncepce správy a obnovy přístřešků MHD



Útvar hlavního architekta

říjen 2020

## Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>3</b>
<b>2. Analýza současného stavu</b>	<b>4</b>
2.1. Obecné informace	4
2.2. Přístřešky ve vlastnictví SMOI	5
2.2.1. Přístřešky ve vlastnictví SMOI, které přešly do majetku od euroAWK	6
2.3. Přístřešky ve vlastnictví DPMO	6
2.4. Financování	6
2.4.1. Prostředky na provoz a údržbu prostřednictvím TSMO, a.s.	6
2.4.2. Prostředky na provoz a údržbu prostřednictvím DPMO, a.s.	7
2.5. Studie nebo investiční záměr k zastávkám	7
<b>3. Návrhová část</b>	<b>9</b>
3.1. Design přístřešků	9
3.2. Varianty vlastnictví, provozu a údržby	12
3.2.1. Vlastnictví SMOI	12
3.2.2. Smíšená varianta vlastnictví a údržby SMOI (bus)/DPMO (tram)	13
3.2.3. Vlastnictví a údržba DPMO	13
3.2.4. Závěr a doporučení	14
3.3. Varianty provozování reklamních ploch	15
3.3.1. Provozování prostřednictvím DPMO	15
3.3.2. Provozování prostřednictvím externího subjektu	16
3.3.3. Závěr a doporučení	17
3.4. Vybrané varianty	17
<b>4. Implementační část</b>	<b>18</b>
4.1. Design přístřešků	18
4.2. Vlastnictví, provoz a údržba přístřešků	18
4.2.1. Vlastnictví přístřešků	18
4.2.2. Provoz a údržba autobusových zastávek	18
4.2.3. Provoz a údržba tramvajových zastávek	19
4.3. Provozování reklamních ploch	19
<b>5. Akční plán</b>	<b>20</b>
<b>6. Seznam příloh</b>	<b>21</b>

## 1. Úvod

Hlavním důvodem pro pořízení koncepce je vytvoření vnitřního strategického dokumentu, který bude řešit správu a obnovu přístřešků MHD ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města s cílem zlepšit kvalitu cestování ve městě a zároveň efektivní vynakládání finančních prostředků na jejich správu a obnovu. Řešeno tak je mj. určení správce přístřešků a reklamních ploch.

Pořízení této nové koncepce vychází z požadavku vedení města, zejména ve vazbě na ukončení smlouvy se stávajícím provozovatelem přístřešků s reklamními plochami a jejich následným převedením do vlastnictví SMOI.

Koncepce správy a obnovy přístřešků MHD byla zpracována interní formou na celé území města pracovníky odboru strategie a řízení (Útvaru hlavního architekta), odboru dopravy a územního rozvoje a Dopravního podniku města Olomouce ve spolupráci s radním Mgr. Miloslavem Tichým.

Návrh zadání je zpracován dle Vnitřního předpisu pro tvorbu tematických koncepčních dokumentů statutárního města Olomouce (č. VP 2/2019) a který byl schválen na jednání RMO dne 14. 9. 2020.

## 2. Analýza současného stavu

### 2.1. Obecné informace

Přístřešek (čekárna) je nepovinná součást zastávky. Přístřeškem na zastávce MHD se v moderním pojetí rozumí zpravidla třímodulový (popř. vícemodulový) prosklený přístřešek (ocelová nosná konstrukce, střecha, zadní a boční stěny z kaleného skla). Součástí přístřešku nesmí být odpadkový koš, naopak však musí přístřešek umožňovat instalaci dalších prvků, jako například laviček, informačních vitrín, elektronických panelů, jízdenkového automatu či informačního kiosku.

Přístřešek nebo čekárna jako veřejně přístupná stavba by vždy měla splňovat požadavky bezbariérové vyhlášky. Konstrukce přístřešku musí mít minimální podchodzí výšku 2,2 m a minimální volnou šířku 1,5 m (ve stíněných podmínkách min. 0,9 m) pro dětské kočárky a invalidní vozíky. Pro zastřešená nástupiště s přesahem nad vozovku nebo tramvajovou trať platí, že konstrukce nezasahuje do průjezdního profilu vozidel. Případný přesah přístřešku přes hranu vozovky musí být ve výšce min. 4,2 m a výše přesahu nad stojící vozidlo se doporučuje min. 0,5 m od hrany nástupiště, aby přesah dostatečně chránil nastupující cestující. Přístřešky na tramvajové zastávce musí být v souladu s ČSN 28 0318 Průjezdné průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových drahách. Přístřešek/čekárna musí být bezbariérově přístupná (max. výškový rozdíl 20 mm) i v případě, že se ke stávající čekárně dobuduje zvýšené nástupiště. Přístřešek nesmí bez varování zasahovat do vodící linie pro nevidomé. Svislé stěny přístřešku nesmí bránit výhledu cestujících na přijíždějící vozidla, ani rozhledu řidičů na přechody pro chodce. Pro ochranu ptáků se doporučuje pokrytí prosklených stěn přístřešku vzory jakýchkoliv tvarů. Ve stíněných podmínkách se doporučuje užití přístřešku bez bočnic. Přístřešek je vhodné vybavit lavičkami nebo sedátky se sedací plochou ve výšce min. 500 mm nad povrchem.

Historicky byly přístřešky MHD na území města Olomouce v minulých desetiletích budovány jako jednotlivé zděné nebo ocelové konstrukce, v průběhu let byly postupně nahrazovány sdruženými (vícemodulovými konstrukcemi), případně i v kombinaci s prodejními stánky podle frekvence jednotlivých zastávek.

Z hlediska majetkových vztahů jsou přístřešky MHD samostatnými stavbami, stojícími na chodníku nebo nástupišti, přiléhajícím ke komunikacím. Tyto komunikace jsou dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve vlastnictví obce, kraje nebo státu, tedy ne vždy ve vlastnictví statutárního města Olomouc.

V případě budování nových přístřešků nevyžadují rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas přístřešky o jednom nadzemním podlaží, které slouží veřejné dopravě, do 40 m<sup>2</sup> zastavěné plochy a do 4 m výšky.

Případná realizace nových přístřešků MHD, včetně základů přístřešku a dlažby zastávky, musí být v souladu s ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, ČSN 28 0318 Průjezdné průřezy tram. tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tram. drahách, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (tabulka 4 – Bezpečnostní odstup) a TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací v platném znění.

V případě opravy (zásah do nosných konstrukcí – zajištění stability) nebo realizace nových přístřešků v obvodu dráhy (na tramvajových zastávkách) se postupuje dle zákona o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) č. 183/2006 Sb. § 79 r). Tzn. proces povolení přístřešků je obdobný jako v případě přístřešků na autobusových zastávkách. Návrh přístřešků v obvodu dráhy musí být v souladu s výše uvedenými vyhláškami normami a dále s vyhláškou 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V současné době jsou na území města provozovány následující přístřešky MHD:

1. ve vlastnictví SMOI (58 ks)
2. ve vlastnictví SMOI, které přešly do majetku od euroAWK (67 ks)
3. ve vlastnictví DPMO (13 ks)

Na území města jsou dále i autobusové přístřešky firem GRAPO, KOYO, AHOLD, GLOBUS, Centrum Haná, které jsou ve správě jednotlivých majitelů.

Charakter dnešních konstrukcí: ocelová konstrukce se skleněnými výplněmi v zadní a případně bočních stěnách a skleněnou střechou (v případě mmité typ AUREO, Grimika Hradec Králové – polykarbonát).

- Povrchová úprava: ocelová konstrukce opatřená ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem
- Zadní stěny – ve variantách
  - kalené sklo tloušťky 6 mm s bezpečnostním potiskem
  - oboustranná prosvětlená reklamní vitrína formátu citylight
- Boční stěny – ve variantách
  - kalené sklo tloušťky 6 mm s bezpečnostním potiskem
  - oboustranná prosvětlená reklamní vitrína formátu citylight
  - bez prosklené boční stěny

## 2.2. Přístřešky ve vlastnictví SMOI

Na autobusových zastávkách MHD ve vlastnictví SMOI (viz příloha č. 2) jsou instalovány samostatné přístřeškové čekárny různého typu (typ Grimika, typ Geomere, typ Aureo, zděné, kovové, atypické přístřešky), které jsou včetně veškerého vybavení ve správě Technických služeb města Olomouce (TSMO). Tyto přístřešky byly budovány v průběhu minulých desetiletí a tomu odpovídá i stupeň jejich opotřebení a architektonický vzhled. Přístřešky jsou bez přípojek elektro a bez reklam. Jako základní a převládající typ je v současnosti možné označit třímodulový přístřešek výrobce Grimika Hradec Králové (výrobce již před časem ukončil výrobu).

Ve vlastnictví SMOI a správě TSMO je i jeden zastávkový přístřešek na tramvajové trati, a to na zastávce vídeňského typu Výstaviště Flora, směr centrum, vybudovaný v rámci akce bezbariérová Olomouc.

Ve vlastnictví SMOI a správě TSMO je dále přednádražní terminál atypických zastávkových přístřešků BUS+TRAM. Zde jsou provedeny přípojky elektro.

Ve vlastnictví SMOI a v údržbě (na základě smlouvy o výpůjčce) má DPMO 3 přístřešky TRAM ve větvi směr Trnkova, které podléhají udržitelnosti do 31. 12. 2026 a nelze je do té doby prodat.

### 2.2.1. Přístřešky ve vlastnictví SMOI, které přešly do majetku od euroAWK

Do majetku SMOL přešly v roce 2020 přístřešky firmy euroAWK – vícemodulové typy Grimika (BUS+TRAM) – viz příloha č. 3. V těchto přístřešcích jsou instalovány osvětlené reklamní panely. Společnost euroAWK s.r.o. má do konce roku 2020 v pachtu části přístřešků, a to jednotlivé reklamní panely, a zajišťuje veškerou údržbu a opravy celých přístřešků.

### 2.3. Přístřešky ve vlastnictví DPMO

Ve vlastnictví DPMO je 13 přístřešků TRAM+BUS, z nichž některé jsou spojené se sociálním zařízením řidičů (8 ks) – viz příloha č. 4. Ve výpůjčce od SMOI a v údržbě má DPMO 3 přístřešky TRAM ve větvi směr Trnkova, které podléhají udržitelnosti do 31. 12. 2026 a nelze je do té doby prodat.

### 2.4. Financování

Zastupitelstvem města Olomouce byla Odboru dopravy a územního rozvoje MMOI (dále jen ODUR) pro rok 2020 celkově přidělena na velké opravy komunikací v majetku statutárního města Olomouce (včetně jejich součástí a příslušenství, ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů) finanční částka 40 000 000 Kč. vč. DPH (určeno na velké opravy vozovek komunikací, chodníků, zastávek MHD a cyklostezek). V rámci těchto velkých oprav jsou dlouhodobě řešené akce se zvýšenými požadavky na opravy.

Finanční částka, určená v roce 2020 na velké opravy zastávek MHD (prvek 7455), byla přidělena ve výši 2,7 mil. Kč, a byla opravena Autobusová zastávka Domov seniorů – směr Hlavní nádraží (přestavba na bezbariérový přístup, oprava nástupiště, instalace elektronického označnicku).

#### 2.4.1. Prostředky na provoz a údržbu prostřednictvím TSMO, a.s.

Údržba zastávek je prováděna na základě schválené smlouvy k zabezpečení veřejně prospěšných služeb ve městě Olomouci, uzavřené mezi statutárním městem Olomouc a Technickými službami města Olomouc, a.s.

Částka na komplexní prohlídky stávajících, případně nově vybudovaných zastávek MHD na území města, jejich správu, údržbu a opravy je pro rok 2020 stanovena ve výši **800 tis. Kč, tak jako v předchozích letech.**

V rámci části této částky je možné naplánovat případnou výměnu stávajícího poškozeného nebo zastaralého přístřešku MHD, popř. osazení nového přístřešku MHD. Cenový náklad na dodávku a instalaci 1 ks třímodulového přístřešku činí kolem **250 tis Kč** (dle náročnosti instalace). Požadavky na opravy přístřešků MHD nebo jejich nové instalace jsou evidovány jak ze strany jednotlivých KMČ, tak i ze strany provozu DPMO či občanů a spolků.

Vzhledem k výši přidělených finančních prostředků je v běžném roce možno realizovat cca 1-2 nové přístřešky, ať už formou náhrady starého typu nebo vybudováním nového přístřešku na místě, kde doposud nebyl zřízen.

Celkový úklid přístřešků zajišťují rovněž TSMO (čištění skel, ruční čištění chodníků a nástupišť, vývoz odpadkových košů), a to prostřednictvím provozovny místních komunikací a čištění TSMO. Z nákladů hrazených prostřednictvím odboru městské zeleně a odpadového hospodářství SMOI jsou to následující činnosti:

- čištění, ruční a strojní úklid zpevněných ploch (dlažby, chodníky, základy komunikací)
- vývoz odpadkových košů (plastových, příp. kovových) umístěných samostatně v blízkosti nebo prostoru zastávek MHD, které nejsou součástí přístřešků nebo inteligentních označků

Celková částka na ruční úklid chodníků ve městě (včetně nástupišť autobusových zastávek MHD) činí **cca 7 mil. Kč**, na vyvážení odpadkových košů potom asi **5,5 mil. Kč ročně**. **Vlastní podíl nákladů na zastávkách MHD nelze specifikovat.**

Čištění nadzemních konstrukcí i opravy provádí TSMO jen na základě konkrétních objednávek vystavených odborem dopravy MMOI (např. v případě poškození, posprejování, vylepení plakátů, samolepek apod.), které hraří odbor ze svého provozního rozpočtu.

#### 2.4.2. Prostředky na provoz a údržbu prostřednictvím DPMO, a.s.

Vynaložené finanční prostředky DPMO na údržbu tramvajových přístřešků je obtížné vyčíslit s ohledem na nízký počet přístřešků a jejich dobrý technický stav (realizace v posledních letech). Roční finanční náročnost na údržbu byla velmi rozdílná v návaznosti na prováděné činnosti (např. oprava střechy přístřešku na tram. zastávce V Kotlině – směr centrum, která si vyžádala 21 tis. Kč v letošním roce oproti nízkým nákladům v předchozích letech). Z těchto důvodů je velmi obtížné v současné době predikovat finanční náročnost na údržbu přístřešků pro DPMO.

Odhad budoucích finančních nákladů nutných na údržbu jednoho přístřešku typu Grimika / Geomera jsou v rozmezí **5 000 – 10 000 Kč / rok**, náklady u zděného přístřešku jsou v rozmezí **10 000 – 15 000 Kč / rok** a u sociálních zařízení se pohybují náklady v rozmezí **10 000 - 50 000 Kč / rok** v závislosti na stáří, aktuálním technickém stavu a plánu oprav (střechy apod.).

Obecně je údržba přístřešků prováděna dle aktuálního technického stavu daného přístřešku (poničené výplně přístřešků, graffiti, ...). Běžné čištění přístřešků probíhá v rámci úklidu zastávky a vývozu odpadkového koše. Komplexní čištění přístřešků probíhá dle kapacitních možností DPMO, snahou je provádět čištění 3krát ročně (před výstavami Flora). **V případě navýšení počtu přístřešků by bylo nutné navýšit počet pracovníků. Se současným počtem pracovníků by již nebylo možné zajistit adekvátní čistotu a údržbu přístřešků.**

Aktuálně je DPMO vybaven na čištění přístřešků pouze základním vybavením (1 tlaková myčka, kbelíky, stěrky, ...). Významné navýšení počtu přístřešků v řádech desítek by si vynutilo **nákup nutného vybavení na čištění, které by se odvíjelo od počtu přidělených přístřešků na údržbu.**

#### 2.5. Studie nebo investiční záměr k zastávkám

V rámci koncepce obnovy zastávek MHD v současné době v rámci SMOI byly zpracované nebo se zpracovávají následující studie a projektové dokumentace:

- dříve zpracované:
  - Černovír, točna – studie
  - Týneček, točna – studie
  - Řepčín, železárny – studie
- aktuálně řešené:
  - Točna Civilní obrana včetně zastávek – investiční záměr
  - Točna v Nemilanech u hřiště včetně výstupní zastávky v Nemilanech – aktualizace studie
  - Výstupní zastávka Chomoutov, škola (panelová zastávka) - investiční záměr
  - Sv. Kopeček, ZOO – zpracován investiční záměr
- projektové dokumentace:
  - Chomoutov točna u satelitu vč. přístřešku
  - Slavonín, křižovatka směr Nemilany/Nedvězí
  - Zastávky na Pavelkové ul. u Koyo (v realizaci, dokončení 10/2020)
  - Domov seniorů, směru HN, realizováno 9/2020
  - Droždínská zatáčka, směr Olomouc, realizace 2021

Dále jsou plánovány nové zastávky v rámci II. a III. etapy výstavby TT na Povel k Jižní. Na konečné u Jižní bude i točna pro autobusy a současně bude třeba mít i zastávku na ul. Slavonínská ve směru na Střední Novosadskou v délce na kloubová vozidla.

Dále byly komise městských částí požádány o zaslání návrhů a požadavků na rekonstrukci či zastřešení zastávek a přístřešků MHD. Soupis návrhů je obsažen v příloze č. 5.

### 3. Návrhová část

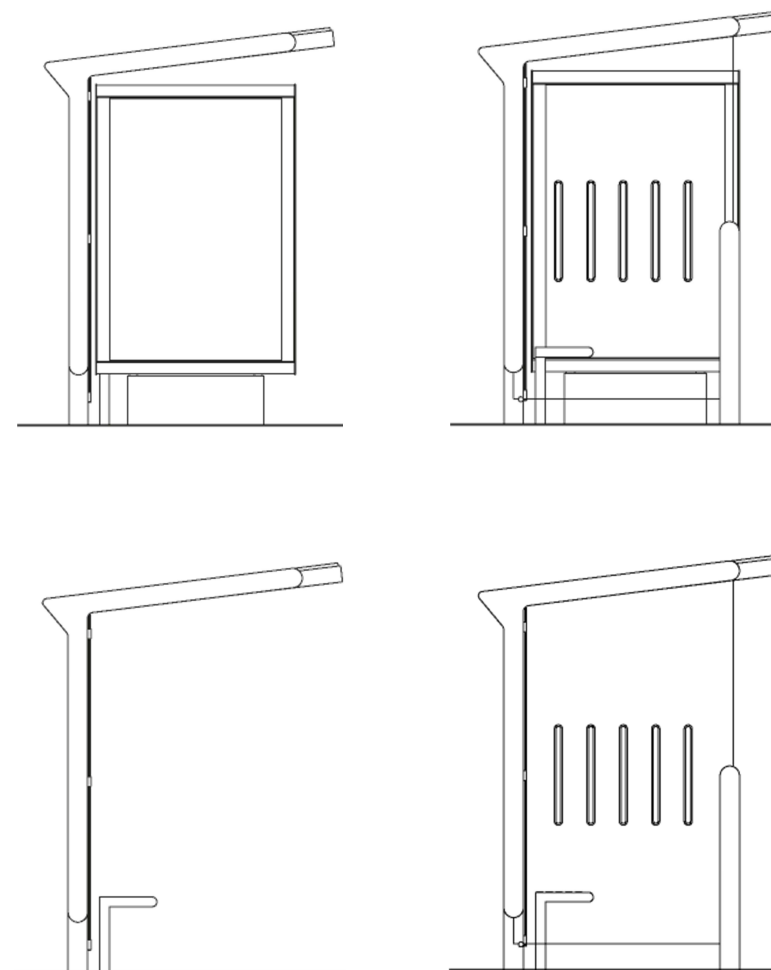
#### 3.1. Design přístřešků

Útvar hlavního architekta byl pověřen návrhem jednotného designu tramvajových i autobusových přístřešků. Navržen je typový přístřešek **Aureo** firmy mmcité, který se již v Olomouci používá a cílem je sjednotit design nově umístovaných přístřešků. Toto řešení do budoucna umožňuje v návaznosti na DPMO připravovaný projekt nového informačního systému na zastávkách MHD osazení jak nových označníků, tak případně elektronické informační tabule v jednom zastávkovém modulu.

#### Obecné základní charakteristiky

- **Charakter konstrukce:** ocelová konstrukce se skleněnými výplněmi v zadní a případně bočních stěnách a skleněnou střechou (dle stávajícího stavu přístřešků MHD)
- **Povrchová úprava:** ocelová konstrukce opatřená ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem
- **Typ střechy:** zastávkový přístřešek s plochou střechou
- **Výplně zadní stěny:** kalené sklo tloušťky 6mm s bezpečnostním potiskem
- **Boční stěny** – ve variantách dle stávajícího stavu přístřešků MHD:
  - kalené sklo tloušťky 6 mm s bezpečnostním potiskem
  - oboustranná prosvětlená reklamní vitrína formátu citylight
  - bez prosklené boční stěny
- **Střešní krytina:** lepené bezpečnostní sklo tloušťky 2x5 mm s potiskem
- **Odvodnění:** odvedení srážkových vod ze střechy je vedeno stojinami přístřešků
- **Další vybavení:** integrovaná lavička tvořená sedákem ze 4 desek z masivního tropického dřeva opatřena venkovní povrchovou úpravou
- **Barevnost:** RAL 7016 - antracitově šedá (dle stávajících odstínů přístřešků MHD)
- **Reklamní plochy:** oboustranné prosvětlené reklamní vitríny formátu citylight (rozměr 1185 x 1750 mm) v počtu dle stávajícího stavu
- **Rozměry:** rozměry přístřešku a počet modulů dle stávajícího stavu přístřešků MHD
- **Boční pohled** (ve variantách s prosklenou boční stěnou a reklamní vitrínou v boční stěně, bez prosklené boční stěny, s prosklenou boční stěnou)

V případě, že bude navrženo použití atypického přístřešku, je třeba provést jeho schválení Útvarem hlavního architekta.



Obr. 1: vzorové řezy přístřešku „Aureo“

## Vizuální styl

V rámci pořizování nových přístřešků, vč. jejich obnovy, bude využíván jednotný vizuální styl. Ten spočívá v použití siluety města, která vychází z používané šablony na vozech DPMO, a linky pod ní, obě v bílé barvě, umístěné ve středu každé skleněné výplně, vč. bočnic, v celé jeho šíři (viz. obr. 2). Dále bude použito logo města v červené barvě orientováno na výšku, které bude přednostně umístěno následovně:

- přístřešky bez bočnic: pravé krajní pole, pravý horní roh
- přístřešky s bočnicemi: na obou bočnicích v horním rohu k přilehlé komunikaci



Obr. 2: Příklad jednotného vizuálního stylu

## 3.2. Varianty vlastnictví, provozu a údržby

Na základě schváleného zadání byly posouzeny následující 3 varianty, kdy varianta 1 má dvě podvarianty:

1. Vlastnictví SMOI
  - 1.1. údržba TSMO
  - 1.2. smíšená údržba TSMO (bus)/DPMO (tram)
2. Smíšená varianta vlastnictví SMOI a údržby TSMO (bus)/DPMO (tram)
3. Vlastnictví a údržba DPMO

### 3.2.1. Vlastnictví SMOI

Tato varianta počítá, že vlastníkem všech přístřešků bude SMOI, prostřednictvím ODUR. Pokud přejdou všechny uvedené přístřešky do vlastnictví a údržby SMOI, dojde od roku 2021 k nárůstu počtu udržovaných přístřešků ze stávajících 58 ks jednotlivých přístřešků + komplexu Terminálu v přednádraží k nárůstu o 67 přístřešků euroAWK a 5 přístřešků DPMO na počet cca 130 ks.

V této variantě DPMO nedoporučuje převedení přístřešků spojených se sociálním zázemím řidičů MHD do vlastnictví a údržby SMOI. V současné době je údržba zajišťována prostřednictvím DPMO, kdy tato varianta údržby umožňuje nahlášení závady včetně s tím spojeného odstranění v krátkých časových intervalech. Tato varianta údržby je z hlediska provozování zázemí pro řidiče MHD bezproblémová.

#### 3.2.1.1. Údržba TSMO

Předpokládaná odhadovaná částka na běžnou údržbu všech těchto přístřešků prostřednictvím TSMO se pohybuje předběžně ve výši cca 2 mil. Kč ročně. Náklady spojené s čištěním přístřešků musí být vyčísleny samostatně.

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TSMO již nyní většinu přístřešků udržují.</li> <li>• TSMO jsou na tyto činnosti plně vybaveny.</li> <li>• Autobusové zastávky (nástupiště) jsou taktéž pod údržbou TSMO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutné navýšení prostředků u TSMO.</li> <li>• Tramvajové přístřešky při opravách bude nutné koordinovat s DPMO v návaznosti na zajištění provozu na zastávce</li> </ul>

#### 3.2.1.2. Smíšená údržba TSMO (bus)/DPMO (tram)

Autobusové přístřešky nabyté od euroAWK by přešly do údržby TSMO – navýšení o 56 ks (celkem 118 ks, pokud se převedou i 3 přístřešky na autobusových zastávkách DPMO). Tramvajové přístřešky nabyté od euroAWK na ostrůvcích by přešly do údržby DPMO. Předpokládaná částka na běžnou údržbu přístřešků prostřednictvím TSMO se odhaduje na cca 1,5 mil. Kč ročně. Náklady spojené s čištěním musí být vyčísleny samostatně. K navýšení údržby dojde i u DPMO (odhad 100 000 Kč).

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TSMO jsou na tyto činnosti plně vybaveny.</li> <li>• Jednotný přístup k údržbě zastávky a přístřešku umístěného na ni:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navýšení prostředků u TSMO i u DPMO (poměrově v závislosti na počtu přístřešků oproti předešlé variantě údržby).</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusové zastávky včetně přístřešků udržují, čistí i opravují TSMO,</li> <li>- tramvajové zastávky včetně přístřešků udržuje, čistí i opravuje DPMO,</li> <li>- na tramvajových zastávkách je prováděno čištění zábradlí se skleněnými výplněmi (umývání), které navazuje na přístřešek – čištění by bylo prováděno komplexně v jednotných termínech</li> </ul>	
--	--

### 3.2.2. Smíšená varianta vlastnictví a údržby SMOI (bus)/DPMO (tram)

Tato varianta se liší od předchozí pouze vlastnickými vztahy, kdy SMOI by vlastnilo pouze autobusové zastávky a DPMO tramvajové. Systém údržby by pak byl stejný jako u variant se smíšenou údržbou.

Na DPMO by se převedlo 11 přístřešků nabytých od euroAWK (na tramvajových ostrůvcích) a od DPMO by se převedly na SMOI 3 přístřešky na autobusových zastávkách. Po skončení udržitelnosti ve větvi Trnkova by se poté převedly i tyto 3 tramvajové přístřešky do majetku DPMO.

V případě této varianty DPMO žádá při převodu přístřešků o doložení technického zhodnocení, a to z důvodu zajištění bezpečnosti (zhodnocení stability ocelové konstrukce přístřešku především v místě vetknutí ocelových stojin do základových patek z důvodu četného solení). Technické zhodnocení je důležité pro naplánování rozsahu údržby přístřešků v následujících letech (zesílení ocelových částí), popřípadě jejich obnovu.

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednotný přístup (majetkově i z pohledu údržby): tramvajové přístřešky by vlastnil, udržoval a opravoval včetně zastávek DPMO, autobusové přístřešky by vlastnilo SMOI a údržbu by včetně zastávek zajišťovaly TSMO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mohl by vzniknout problém při řešení reklamy z důvodu rozdílných vlastníků.</li> </ul>

### 3.2.3. Vlastnictví a údržba DPMO

Aktuálně DPMO nedisponuje strojním vybavením nutným k čištění všech přístřešků MHD v takovém rozsahu, aby zabezpečil odpovídající čistotu a údržbu. Dále aktuální nastavení personální obsazenosti odboru dopravní cesta (DC) v DPMO (údržba tramvajové trati včetně tramvajových zastávek) neumožňuje zajištění odpovídající čistoty a údržby všech přístřešků MHD v reakci na několikanásobné navýšení počtu přístřešků. Z tohoto důvodu by muselo dojít k nákupu jak strojního vybavení, tak navýšení personální obsazenosti odboru DC.

V této variantě je zamýšlena údržba autobusových zastávek (vývoz košů, úklid zastávky, ...) prostřednictvím TSMO a údržba přístřešků DPMO. Tato varianta by byla kontraproduktivní vzhledem k nutné provázanosti oprav a údržby přístřešku s autobusovou zastávkou. Např. předložba je nutné

řešit komplexně pro zajištění rovinnosti dlažby, zajištění zimní údržby (nafoukání sněhu v případě přístřešků bez bočních stěn) apod. V reakci na tuto provázanost DPMO nedoporučuje oddělit údržbu přístřešků na autobusových zastávkách od autobusových zastávek.

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neustálý dohled na stav přístřešků prostřednictvím řidičů MHD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DPMO není dostatečně vybaven na takový objem přístřešků. Nutný nákup strojního vybavení. Navýšení pracovníků.</li> <li>• Výrazné navýšení prostředků oproti ostatním variantám.</li> <li>• Autobusové zastávky opravuje vlastník SMOI přes externí společnosti (výběrová řízení) či přes TSMO. Přístřešek by byl kvůli jinému vlastnictví vyjímán či by muselo být vždy řešeno společně.</li> </ul>

### 3.2.4. Závěr a doporučení

Každá z výše uvedených variant musí v souladu s obecně závaznými právními předpisy a technickými normami splňovat podmínku údržby přístřešků MHD ve stavu odpovídajícím jejich určení a užití a možnosti nepřetržitě sledovat a vyhodnocovat jejich technický stav.

Zásadně však musí být přístřešky na zastávkách MHD neustále bezpečné, čisté a nepoškozené. To znamená, že údržba i úklid, či případné opravy budou i nadále podléhat operativnímu režimu podle aktuální potřeby. Důležité je také zakotvení možnosti průběžné kontroly plnění výše uvedených požadavků nejen ze strany města, ale i ze strany ostatních zúčastněných subjektů, tzn. řidičů MHD či cestujících.

**Pracovní skupina doporučuje variantu vlastnictví přístřešků SMOI se smíšeným systémem údržby (kap. 3.2.1.2.) z důvodu zajištění budoucí obnovy přístřešků při současném sjednocení typu přístřešků.**

### 3.3. Varianty provozování reklamních ploch

Na základě schváleného zadání byly posouzeny následující 3 varianty možného provozování reklamních ploch:

1. prostřednictvím DPMO
2. prostřednictvím jiné městské společnosti
3. prostřednictvím externího subjektu

Na výrobním výboru bylo pracovní skupinou dohodnuto posoudit pouze variantu 1 a 3, jelikož výsledky varianty 1 lze následně aplikovat i na variantu 2 a v současné době žádná jiná městská společnost nemá takové zkušenosti s prodejem reklamy a potřebné obchodní kontakty.

#### 3.3.1. Provozování prostřednictvím DPMO

DPMO má v současné době odbor marketingu, který zabezpečuje prodej reklamy následujícími formami:

- Celozobová reklama + polep skel
- Velkoplošná reklama na tramvajích – pásová
- Velkoplošná reklama na autobusech - celopolep zadního čela a skla
- Velkoplošná reklama - Cityboard, Mobilboard, Sideboard
- Středněplošná reklama
- Maloplošná reklama – tramvaje
- Maloplošná reklama – autobusy
- Reklamní madla
- Interiérové samolepky
- Výlep letáků ve vozidlech
- Reklamní plochy na LCD obrazovkách
- Reklamní plochy na označnicích zastávek
- Reklamní plochy na sklech na tramvajových zastávkách
- Plakáty na zadní straně sedaček – tramvaje, autobusy
- Venkovní reklama na objektech DPMO – billboardy, CLV, reklamní plachty

Z uvedeného výčtu vyplývá, že provozováním reklamy i na příštějších MHD by došlo k rozšíření nabízeného portfolia. DPMO může reklamní plochy provozovat následujícími způsoby:

1. využití stávajícího systému, tj. bez elektronického systému objednávek a rezervací
2. zavedení elektronického systému objednávek a rezervací

##### 3.3.1.1. Využití stávajícího systému, tj. bez elektronického systému objednávek a rezervací

Na základě soupisu CLV s možností provozování reklamy (67 z celkového počtu 136) odbor marketingu (OM) aktualizuje ceník na webu dpmo.cz (plochy budou nafoceny a naceněny). Následně OM reaguje na poptávku zákazníků = ověření dostupnosti ploch na poptávanou dobu pronájmu, cenová kalkulace, příp. zajištění výroby plakátu, zajištění instalace, administrativa

(objednávka/smlouva, fakturace). Veškeré podklady jsou spravovány jednotlivě v aplikacích MS Office (Word, Excel, Outlook) a v interním systému DMS pro evidenci smluv.

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nenáročnost zavedení (tímto „manuálním“ systémem jsou aktuálně spravovány všechny pronajímané reklamní plochy DPMO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chybějící personální kapacity: aktuálně prodej rekl. ploch zajišťuje 1 zaměstnanec OM na plný úvazek. Při správě více než 60 nových ploch by bylo nutné kapacitu navýšit.</li> <li>• nacenění takového počtu statických venkovních ploch za daných okolností nelze provést plošně – záleží na lokalitě (centrum/periferie), možnosti osvětlení, stavu dané plochy – klasický ceník pro tyto účely není příliš vhodný.</li> </ul>

##### 3.3.1.2. Zavedení elektronického systému objednávek a rezervací

Elektronická katalogizace ploch umožní zákazníkovi vybrat a zarezervovat konkrétní plochu na základě požadovaných parametrů (lokalita, osvětlení, termíny dostupnosti atd.) a provést základní předběžnou kalkulaci. OM následně pouze potvrdí objednávku, která zůstává v systému ve formě obsazené plochy, a vyfakturuje. Systém zařadí zákazníka do klientské databáze či jiné varianty CRM, kde uchová dokumentaci k dané objednávce.

Výhody	Nevýhody
<ul style="list-style-type: none"> <li>• významná úspora času (mj. kvůli přeskočení první fáze kontaktu se zákazníkem, která má často pouze informativní charakter a nevede k objednávce)</li> <li>• přehledná správa objednávek, které není třeba nikam zanášet manuálně</li> <li>• digitalizace nabídky, kterou bude možno rozšířit i na ostatní plochy provozované DPMO (= investice do modernizované podoby OM)</li> <li>• zvýšení tržeb bez navýšení nákladů (nebude potřeba rozšířit personální kapacitu OM)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• výběr a pořizovací cena systému + nutná testovací fáze, která by musela probíhat za plného provozu, pokud má DPMO plochy převzít k 1. 1. 2021</li> </ul>

##### 3.3.2. Provozování prostřednictvím externího subjektu

Pokud SMOI nebude samo provozovat jemu patřící reklamní plochy, bude potřeba provést výběrové řízení a následně uzavřít smlouvu s vybraným subjektem. Bude záležet na konkrétních ustanoveních smlouvy, pod jaký právní režim bude smlouva podřazena.

Může jít o následující možnosti:

- Čistou smlouvu pachtovní,
- Smlouvu pachtovní spojenou s veřejnou zakázkou na služby,

- Smlouvu pachtovní, která může být současně koncesí
  - Záleží na míře přenesení hospodářského rizika. Dle předpokládané hodnoty může jít o koncesi v zákonném režimu nebo o koncesi malého rozsahu. V každém případě bude třeba smlouvu předložit před uzavřením Ministerstvu financí. To má 2 měsíce na vyjádření.

Pokud bude smlouva uzavřena se subjektem, který splňuje podmínky in house, nemusí se dělat koncesní řízení v režimu zákona, nicméně povinnosti ohledně MF platí.

### 3.3.3. Závěr a doporučení

Pracovní skupina doporučuje variantu provozování reklamních ploch prostřednictvím DPMO z důvodu, že se jedná o společnost 100% vlastněnou SMOI se zkušenostmi s prodejem reklamy. Zda se bude jednat o možnost využití stávajícího nebo elektronické objednávkového systému v danou chvíli není rozhodující.

### 3.4. Vybrané varianty

Na základě rozhodnutí vedení města byly vybrány pro další postup následující varianty:

- vlastnictví přístřešků SMOI se smíšenou údržbou TSMO (bus)/DPMO (tram)
- provozování reklamních ploch prostřednictvím DPMO

## 4. Implementační část

Implementační část představuje popis přístupů a postupů, které umožní úspěšně zrealizovat priority a opatření, které jsou definované v návrhové části. Implementační část zahrnuje především návrh projektového cyklu daného akčním plánem, tedy seznamem významných projektových záměrů určených k realizaci v letech 2020 - 2025 (s následnou každoroční aktualizací), a cyklu plánovacího, tedy návrhu realizace a monitoringu.

### 4.1. Design přístřešků

Při realizaci všech nových či výměně stávajících přístřešků je stanoveno:

- používat typ přístřešku dle kap. 3.1
- při výběrových řízeních používat specifikaci dle kap. 3.1.
- použít schváleného grafického stylu přístřešků dle kap. 3.1.

**V případě, že bude navrženo použití atypického přístřešku, je třeba provést jeho schválení Útvarem hlavního architekta.**

Dle smlouvy mezi firmou Ler digital studio s.r.o. a DPMO, a.s. není aktuálně možné použití siluety města Olomouce na přístřešcích MHD z důvodu, že použití siluety na přístřešcích MHD není předmětem této smlouvy. Použití siluety na přístřešcích MHD musí být řešeno dodatkem, popř. novou smlouvou, firma Ler Digital studio s.r.o. se spolupráci nebrání.

### 4.2. Vlastnictví, provoz a údržba přístřešků

#### 4.2.1. Vlastnictví přístřešků

Pro dokončení převodu vlastnictví všech přístřešků do vlastnictví SMOI je třeba učinit následující cíle:

- zajistit majetkoprávní převod 5 přístřešků na následujících zastávkách:
  - čekárna Sv. Kopeček ZOO směr město (bus)
  - čekárna Radíkov směr město (bus)
  - čekárna Řepčín p.č. 1028/7 (bus)
  - Fibichova – nástupní (tram)
  - Neředín, krematorium směr centrum (tram)
- aktualizování pasportu přístřešků
- stanovit plán obnovy přístřešků do roku 2025, vč. zajištění elektrických přípojek

#### 4.2.2. Provoz a údržba autobusových zastávek

Pro provozování a údržbu autobusových zastávek prostřednictvím TSMO je třeba učinit následující cíle:

- zajistit informování TSMO o rozšíření počtu spravovaných přístřešků, vč. aktualizování seznamu po dokončení zbývajících autobusových přístřešků
- navýšení finančních prostředků TSMO na zajištění údržby a obnovy přístřešků

### 4.3. Provoz a údržba tramvajových zastávek

Pro provozování a údržbu tramvajových zastávek prostřednictvím DPMO je třeba učinit následující cíle:

- zajistit smluvní vztah s DPMO na údržbu 11 ks tramvajových přístřešků, vč. zajištění smluvního vztahu po převodu 2 přístřešků do vlastnictví SMOI
- zajištění finančních prostředků DPMO na zajištění údržby přístřešků

### 4.4. Provozování reklamních ploch

Pro provozování reklamních ploch prostřednictvím DPMO je třeba učinit následující cíle:

- uzavření smluvního vztahu mezi SMOI a DPMO, vč. zajištění ploch pro využití SMOI
- zpracování ceníku provozovaných reklamních ploch
- úprava Všeobecných obchodních podmínek DPMO se zařazením pronájmu reklamních ploch
- zajištění výroby a instalace reklamy
- pořízení softwaru pro prodej reklamy
- informační kampaň směrem k potenciálním klientům

## 5. Akční plán

Akční plán bezprostředně navazuje na návrhovou část a tvoří nástroj jejího plnění v krátkodobém horizontu do roku 2025. Opatření jsou koncipována dle jednotlivých cílů implementační části. U každého opatření je nastavena odpovědnost, termín plnění i finanční alokace. **Akční plán tvoří samostatnou přílohu č. 1 této koncepce.**

## 6. Seznam příloh

- Příloha č. 1: Akční plán
- Příloha č. 2: Seznam přístřešků ve vlastnictví SMOI (bez nabytí euroAWK)
- Příloha č. 3: Seznam přístřešků nabytých od euro AWK
- Příloha č. 4: Seznam přístřešků ve vlastnictví DPMO
- Příloha č. 5: Požadavky KMČ