



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

VÁŠ DOPIS ZN.: S058155/2009-031
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): 214/07KV /2016-OŘ VL
UKLÁDACÍ ZN.: J2DC
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Věra Hrindová.Dis.
TEL.: 9724 24505
FAX:
E-MAIL: hrindova@sazdc.cz
DATUM: 27.1.2016

Městský Úřad Mariánské Lázně
Ruská 155
353 01 Mariánské lázně

Věc: Nabídka k odkoupení objektu č.p. 679 na st.p.č.1936 (včetně) v k.ú.Úšovice

OŘ Ústí n.L. eviduje žádosti několika zájemců o koupi výše uvedeného objektu – jedná se o objekt zastávky M.Lázně město.

Objekt je pro Správu železniční dopravní cesty, s.o. zbytný (při zachování čekárenského přístřešku). V budově je uzavřena 1 nájemní smlouva - k bydlení.

Nabízíme Vám tímto objekt č.p. 679 na st.p.č.1936 (včetně) v k.ú.Úšovice k odprodeji.

Cena bude upřesněna z úrovně GR SŽDC Praha, po schválení prodeje a vypracování znaleckého posudku. Další informace o kupní ceně ing. Urbanová, tel. 9722 35259

Vaše stanovisko nám prosím sdělte na výše uvedenou adresu do 20.02.2016.

V případě Vašeho nezájmu, SŽDC s.o. GR Praha vyhlásí veřejnou soutěž na prodej tohoto majetku.

Při prodeji nemovitostí se jedná se o majetek České republiky, se kterým má naše organizace pouze právo hospodařit a při jeho prodeji musí být proto dodržena ustanovení daná nám zákonem č. 77/2002 Sb., § 20 odst. 4, ve znění pozdějších předpisů. Pokud je prokázána nepotřebnost majetku pro SŽDC jak na úrovni jednotlivého správce majetku – oblastního ředitelství, tak z hlediska výhledových záměrů na ředitelství SŽDC, připravuje majetkový odbor materiály pro odsouhlasení do Správní rady SŽDC a dále k projednání do vlády ČR prostřednictvím Ministerstva dopravy (součástí žádosti je i kladný výsledek mezirezortního připomínkového řízení). Kupní smlouvu může SŽDC uzavřít až po vydání konkrétního usnesení vlády ČR.

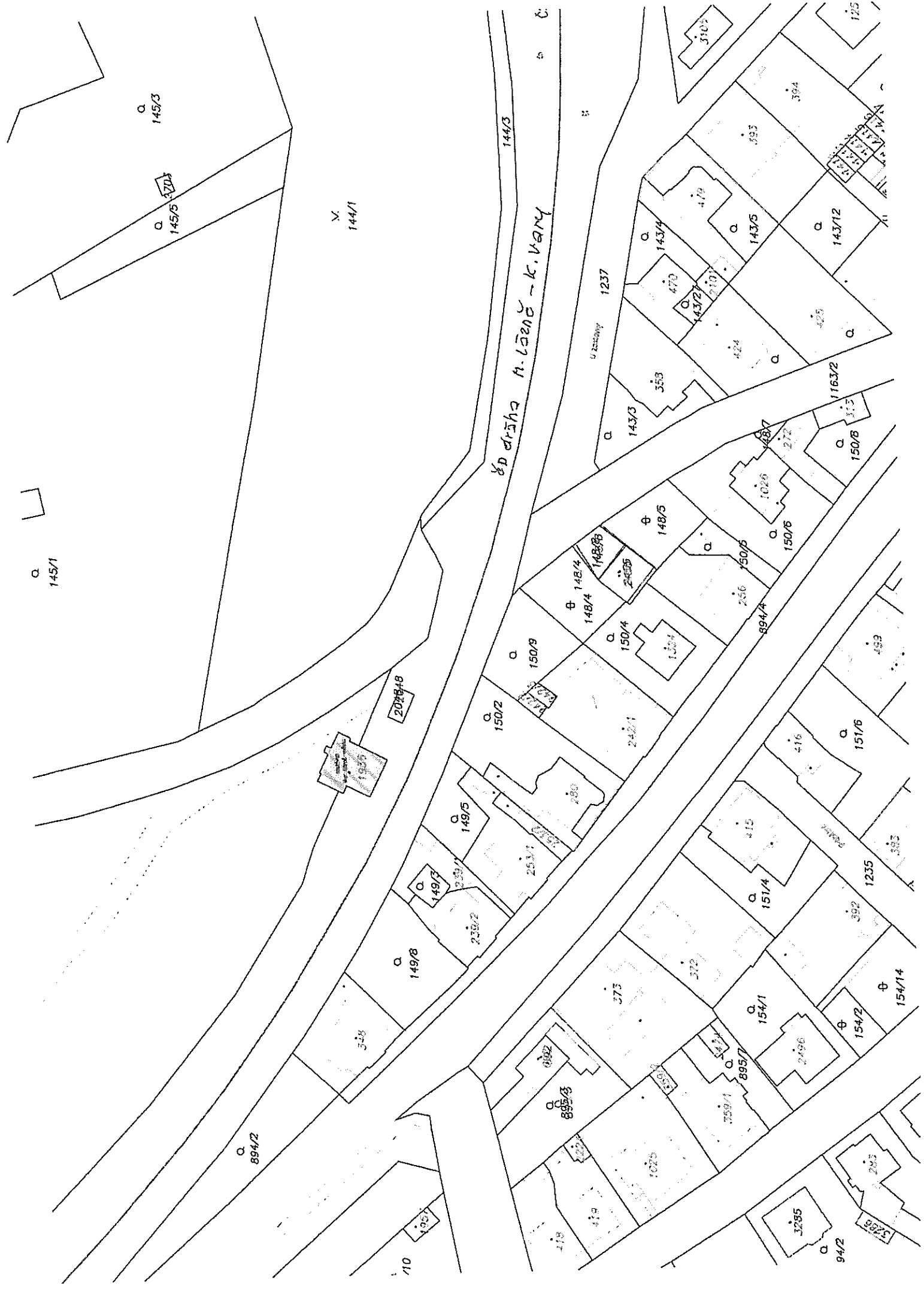
Dále sdělujeme, že z důvodu transparentnosti prodeje státního majetku je preferován prodej formou veřejné soutěže. Výjimku tvoří prodej nemovitostí ve veřejném zájmu obcím, městům a krajům a dále prokazatelné sjednocení vlastnictví (např. objektu se stavební parcelou).

S pozdravem

Miroslav Grisa
Vedoucí majetkového oddělení OŘ Ústí n.L.

Donořovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz



Předmět: Obchodní případ č.j. S004440/12-O31

Od: kvasnicka@szdc.cz

Odesláno: 20.10.2015 11:07:09

Komu: jaroslava.brandtova@marianskelazne.cz

Přílohy: GP, k.ú. Úšovice.pdf

Paní Brandtová,

k žádosti Města Mariánské Lázně o prodej částí pozemků p.č. st. 62/26 a p.č. 1116/3 (dle GP p.č. 1116/27) sdělujeme, že prodej připravujeme k projednání ve vedení SŽDC a ve správní radě SŽDC s kupní cenou 88 000 Kč (slovy: osmdesát osm tisíc korun českých), která vychází ze znaleckého posudku na zjištění ceny obvyklé s připočtením nákladů spojených s prodejem.

Ing. Vladimír Kvasnička

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor prodeje a pronájmu - oddělení prodeje majetku

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

Tel.: 222 335 335

www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

Předmět: RE: Obchodní případ č.j. S004440 /12-O31

Od: kvasnicka@szdc.cz

Odesláno: 20.10.2015 12:24:01

Komu: jaroslava.brandtova@marianskelazne.cz

Paní Brandtová,

vzhledem k tomu, že předmětný majetek je vlastnictvím státu, lze odprodej realizovat až po splnění podmínek stanovených zákonem č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tj. po projednání Správní radou naší organizace a po udělení souhlasu vlády ČR s prodejem majetku. Po projednání ve Správní radě podáme žádost o souhlas vlády ČR k prodeji pozemku na Ministerstvu dopravy, které zajišťuje mezirezortní projednání. Návrh kupní smlouvy Vám můžeme zaslat, až obdržíme příslušné usnesení vlády ČR se schválením prodeje. Časový horizont realizace prodeje je těžké odhadnout.

Ing. Vladimír Kvasnička

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor prodeje a pronájmu - oddělení prodeje majetku

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

Tel.: 222 335 335

www.szdc.cz

From: Jaroslava Brandtova [mailto:jaroslava.brandtova@marianskelazne.cz]

Sent: Tuesday, October 20, 2015 11:27 AM

To: Kvasnička Vladimír, Ing.

Subject: Re: Obchodní případ č.j. S004440/12-O31

Dobrý den pane inženýre,

je možno odhadnou časově, kdy bude smlouva připravena k podpisu.

Děkuji a přeji hezký den

Jaroslava Brandtová

Referent

Tel.: +420 354 922 136

E-mail: jaroslava.brandtova@marianskelazne.cz

Město Mariánské Lázně

Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně

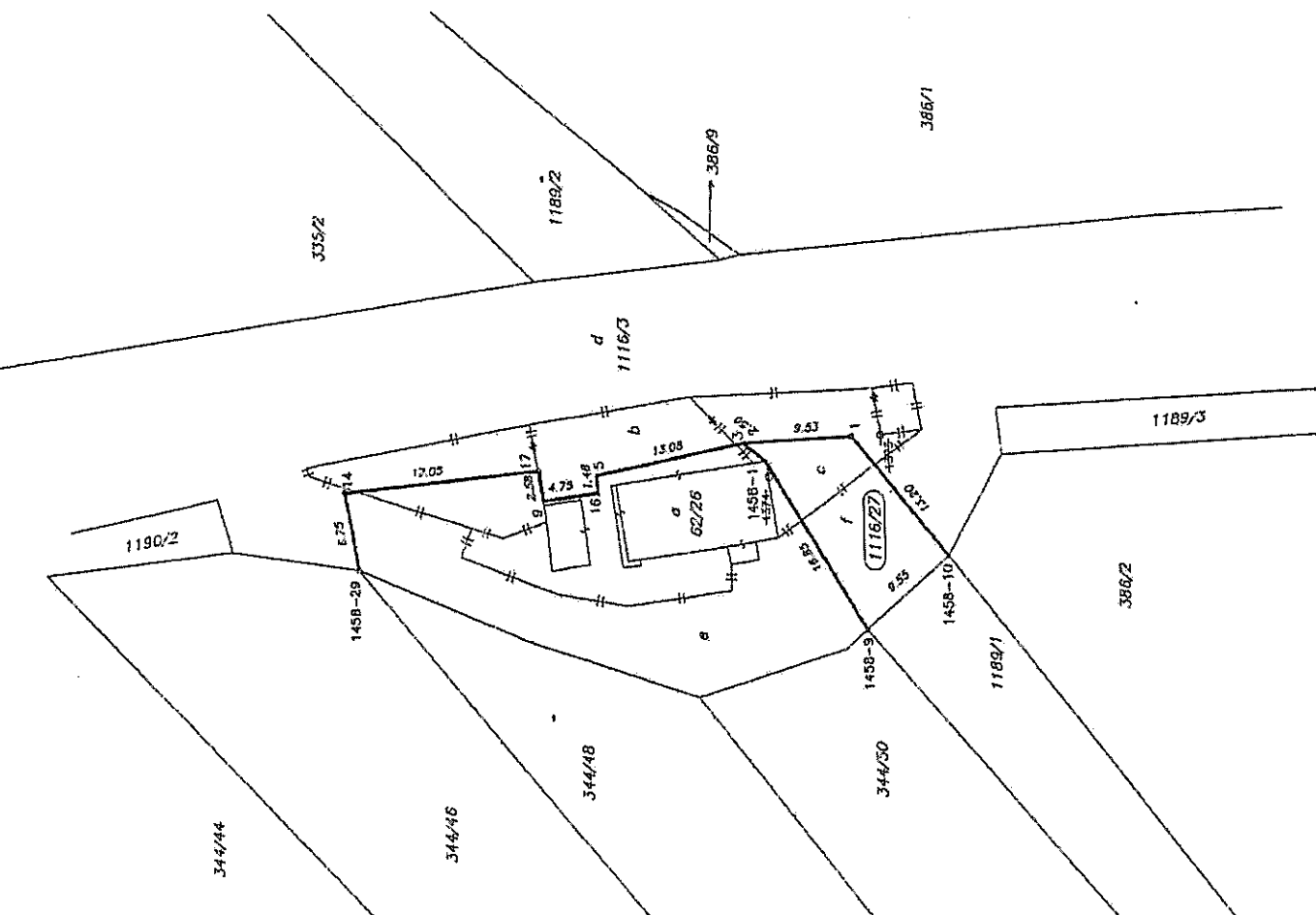
IČ: 00254061, DS: **bprbqms**

www.muml.cz | www.marianskelazne.cz



----- Původní zpráva -----

Od: kvasnicka@szdc.cz



VÝKAZ DOSAŽADNÍHO A NOVÉHO STAVU ÚDŮJŮ KATASTRU NEMOVITOSTI											
Dosaďadit' stav				Nový stav							
Číslo a listovního právního předmětu přec. účtem	Výše přec. účtem	Dne přeměny z povaz. vztahu	Číslo a listovního právního předmětu přec. účtem	Výše přec. účtem		Dne přeměny z povaz. vztahu	Číslo a listovního právního předmětu přec. účtem	Porovnání se stavem evidence právního vztahu		Dne přeměny z povaz. vztahu	Číslo a listovního právního předmětu přec. účtem
				z	h			z	h		
st. 62/26	5 62	zast. pl.	st. 62/26	6 09	zast. pl.	2 102 102	2	st. 62/26 1116/3	1359 4039 4039	2 91 3 10 6 09	a b c
1116/3	2 49 20	zast. pl. dř. vzt.	1116/3	2 47 38	zast. pl. dř. vzt.	0	0	1116/3 st. 62/26	4039 4039	2 45 10 2 28	d b
				1 35	zast. pl. dř. vzt.	2	2	1116/3 st. 62/26	4039 4039	2 47 38 92 43 1 35	f c
	2 54 82			2 54 82							

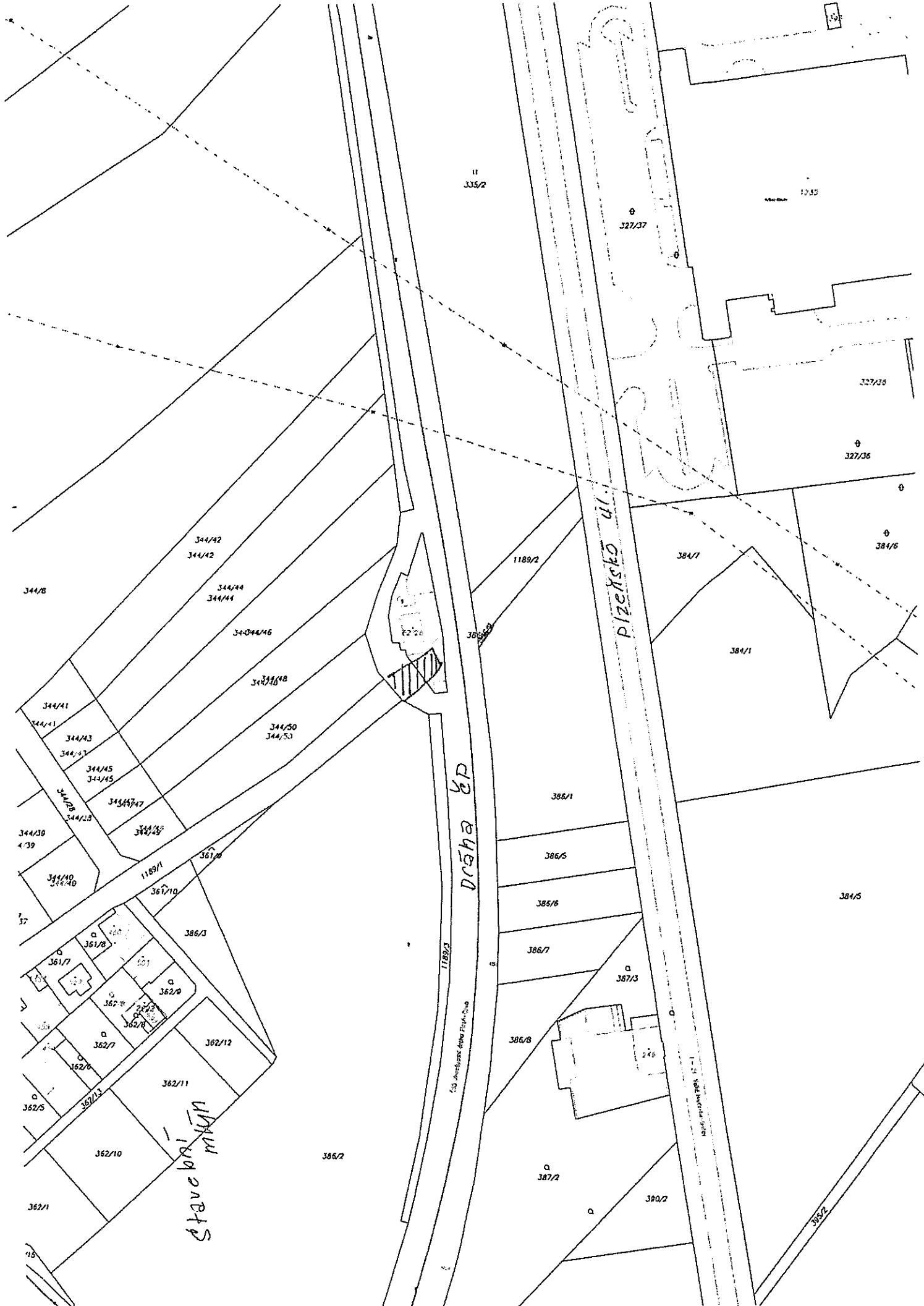
Seznam součadnic (S-JTSK)

Č. bodu	Souřadnice pro zázpis do KN			Poznamka
	Y	X	kód kv	
1458-1	866711,17	1040573,78	3	roh domu
1458-9	866725,60	1040582,45	3	pl. mezník
1458-10	866719,30	1040589,65	3	trubka
1458-29	866720,33	1040538,37	3	pl. mezník
1	866709,01	1040581,37	3	pl. mezník
3	866709,57	1040571,88	3	trubka
5	866712,32	1040559,07	3	hl'eb
9	866714,44	1040554,52	3	trubka
14	866713,70	1040537,28	3	pl. mezník
16	866713,78	1040559,20	3	trubka
17	866711,89	1040554,20	3	pl. mezník

[illegible]

GEOMETRICKÝ PLÁN
000 rozdělání pozemků

[illegible]



11
335/2

327/37

1235

327/38

327/36

384/6

384/7

384/1

384/5

386/1

386/5

386/6

386/7

387/3

386/8

387/2

390/2

395/2

385/2

327/36

1189/3

1189/2

Dražba 6P

Pizetško ul.

Stavebnik

344/42

344/42

344/44

344/44

344/44/46

344/48

344/50

344/50

344/41

344/41

344/43

344/43

344/45

344/45

344/47

344/48

344/30

4'39

344/40

344/40

1189/1

361/10

386/3

361/7

361/8

362/8

362/8

362/7

362/7

362/12

362/11

362/10

362/1

Jméno a adresa (sídlo) žadatele, datum narození (u fyzické osoby), IČ (u právnické osoby):

MARIAN DOIKR
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Číslo telefonu: [redacted] E-mail: [redacted]

Město Mariánské Lázně
Oddělení majetku
Ruská 155/3
353 01 Mariánské Lázně

V Mariánských Lázních dne 05.05.2015

Žádost o ~~pronájem~~/pacht/prodej nemovitých věcí - pozemků (nehodící škrtněte)

parc. číslo a výměra 950/11 - 12 m²

v katastrálním území MARIÁNSKÉ LÁZNĚ

Zdůvodnění, účel pronájmu:

NA POZEMKU JE UMÍSTĚNO STAVBY
ZKOLAUDOVANÉ SCHODIŠTĚ S RAMPOU
PRO INVALIDY A LÍKOVÉ SCHODIŠTĚ

Čestně prohlašuji a svým podpisem stvrzuji, že Město Mariánské Lázně, finanční úřad a správa sociálního zabezpečení nemá vůči mně a mé společnosti žádné pohledávky po splatnosti.

V souvislosti s vyřizováním mé žádosti uděluji souhlas s uvedením a používáním osobních dat.

Podpis žadatele: [podpis]

Přílohy (aktuální výpis z obchodního rejstříku, pokud žadatelem je právnická osoba)

PLÁN MOC, KATASTRÁLNÍ MAPA, PODKRYS 1PP.



GEOMETRICKÝ PLÁN pro změnu obvodu budovy, vymezení rozsahu věcného břemene k části pozemku	Geometrický plán ověřil úředně oprávněný zeměměřický inženýr:		Stejnopis ověřil úředně oprávněný zeměměřický inženýr:	
	Jméno, příjmení: Ing. Zdeněk Třešňák		Jméno, příjmení Ing. Zdeněk Třešňák	
	Číslo položky seznamu úředně oprávněných zeměměřických inženýrů 1749/1997		Číslo položky seznamu úředně oprávněných zeměměřických inženýrů 1749/1997	
	Dne 21. července 2015 Číslo 107/2015		Dne 27.7.2015 Číslo 107/2015	
	Náležitostmi a přesností odpovídá právním předpisům		Tento stejnopis odpovídá geometrickému plánu v elektronické podobě uloženému v dokumentaci katastrálního úřadu.	
Vyhotovitel: ZEMĚPRO s.r.o. Podhorská 681, 353 01 M. Lázně e.mail: zemepro@morea.cz tel: 602347870	Katastrální úřad souhlasí s očišťováním parcel.		Ověření stejnopisu geometrického plánu v listinné podobě.	
Číslo plánu: 1974-43/2015	KÚ pro Karlovarský kraj KP Cheb Ilona Bublíková PGP-637/2015-402 2015.07.27 07:47:14 CEST			
Okres: Cheb				
Obec: Mariánské Lázně				
Kat. území: Mariánské Lázně				
Mapový list: DKM (ML 6-9/11)				
Dosavadním vlastníkům pozemků byla poskytnuta možnost seznámit se v terénu s průběhem navrhovaných nových hranic, které byly označeny předepsaným způsobem dle seznamu souřadnic				

Předmět: Re: Fw: Schodiště - Sandow**Od:** "Miroslava Urbancova" <miroslava.urbancova@marianskelazne.cz>**Odesláno:** 26.5.2015 7:35:43**Komu:** "Pavla Trcova" <pavla.trcova@marianskelazne.cz>**Věc: Prodej částí pozemku č.p. 950/11 k.ú. Mariánské Lázně.**

S prodejem částí pozemku z hlediska územního plánování souhlasíme. Schodiště u vstupu do objektu bylo postaveno zároveň s objektem, který původně sloužil jako městská sauna.

V kolaudačním rozhodnutí z roku 12.9.1988 je podmínka, že schodiště do objektu bude do konce roku 1988 nahrazeno rampou.

V roce 1992 se prováděla na objektu nástavba a teprve v kolaudačním rozhodnutí z 22.7.1992

je zmíněn i bezbariérový vstup do objektu.

Ing. Miroslava Urbancová*Referent*

Tel.: +420 354 922 186

E-mail: miroslava.urbancova@marianskelazne.cz**Město Mariánské Lázně**

Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně

IČ: 00254061, DS: **bprbqms**www.muml.cz | www.marianskelazne.cz

----- Původní zpráva -----

Od: "Pavla Trcova" <pavla.trcova@marianskelazne.cz>Komu: "STAV Urbancová Miroslava" <miroslava.urbancova@marianskelazne.cz>

Odesláno: 25.5.2015 16:57:56

Předmět: Fw: Schodiště - Sandow

Ahoj Slávko,

v příloze zasílám žádost o odprodej části p. p. č. 950/11 k. ú. Mariánské Lázně, na které se nachází schodiště s rampou pro invalidy a únikové schodiště k objektu na st. p. č. 1052 - Sandow.

Prosím o info ke kolaudaci objektu a stanovisko k prodeji.

Díky

Ing. Pavla Trčová

Marian Bokr, Luční 264, 354 72 Drmoul

Městský úřad v Mar. Lázních
odbor správy městského majetku
Ruská 155
353 01 Mariánské Lázně

Žádost o prodej části pozemkové parcely v k.ú. Mariánské Lázně:

Dobrý den,

V zastoupení žadatele o koupi pozemku reaguji na Vaši zprávu ohledně stanovené kupní ceně za pozemky dle GP 1974-43/2015 ve výši 114.611,- Kč.

Nepořádky ve vlastnictví pozemků kolem naší stavby vznikly jednáním původního majitele, historickými podmínkami v území a rozdíly ve znění Stavebního zákona v době vzniku stavby a v době její nynější rekonstrukce.

Pozemky pro nás nemají fakticky žádný význam, bude nás pouze zatěžovat jejich údržba. O jejich odkoupení žádáme zejména z důvodu vytvoření pořádku ve vlastnických vztazích. Jedná se o pozemek pod ocelovým únikovým schodištěm, pozemek mezi opěrnou zdí zajišťující stabilitu stavby a samotnou stavbou st.p.č. 1052 a o pozemek pod vstupním schodištěm a bezbariérovou rampou.

Z výše uvedených důvodů je pro nás Vámi navrhaná cena neakceptovatelná. Kromě úhrad spojených s pořízením geometrického plánu, úhrad poplatku za vklad do katastru nemovitostí Vám nabízíme kupní cenu ve výši 25 000,- Kč.

Majitel objektu

Sazovská Gabriela,
Sazovský Martin,
Uxa Milan,

V Mar. Lázních dne 14.11.2015

Marian Bokr



tel. 775 245 763, e.mail: marianbokr@gmail.com

TENTO TISK ODLOŽEN NA PŘÍŠTÍ LM

KONEČNÁ VERZE

353-1

říjen 2015

KONCEPCE ROZVOJE OBCE

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

DATOVÁ INFRASTRUKTURA

MĚSTO MARIÁNSKÉ LÁZNĚ



MARIÁNSKÉ
LÁZNĚ

OBSAH

KONCEPCE ROZVOJE OBCE

OBSAH

ÚVOD

PŘEDMĚT KONCEPCE ROZVOJE

VÝRAZY, DEFINICE A NORMY

OBECNÉ INFORMACE

ČÍSLOVÁNÍ DOKUMENTŮ

OBEC

FIRMA

SUBJEKT

VZDÁLENĚ ŘIDITELNÉ SYSTÉMY

VEDENÍ OBCE

ODBORNÝ GARANT

TECHNICKÝ GARANT

TECHNICKÉ STANDARDY

METODIKA IRMO

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SMĚRNICE EK/ČSN

ADAPTIVNÍ OSVĚTLENÍ

KOMPETENCE

SUBJEKTY - JEJICH POVINNOSTI A ODPOVĚDNOST

ŘÍZENÍ DOKUMENTŮ

NÁVRHY, SCHVALOVÁNÍ, REALIZACE A ÚDRŽBA

INFRASTRUKTURA

CÍLE

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Stav

Cíle obnovy

INFRASTRUKTURA PŘENOSU DAT

Stav

Cíle výstavby

ZÁKLADNÍ PRVKY

Kabelové rozvody

Aktivní buňky

Inteligentní rozváděče

Vzdálené servery

VÝSTAVBA A TECHNICKÉ STANDARDY

ROZVOJ MĚSTA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ

SUBJEKTY

OBLASTI

DOKUMENTACE

ETAPY

ÚVOD

Veřejné osvětlení je neodmyslitelnou součástí našich životů již delší dobu, ale s příchodem nových světelných a regulačních technologií, zahušťováním městských a obecních aglomerací lidmi, zvířaty, ale především přepravními prostředky, vzrůstá potřeba svítit bezpečně, ale zároveň efektivně a úsporně. Jako každá dynamická soustava vyžaduje přístup k návrhu, rozvoji a údržbě veřejného osvětlení nový, moderní pohled, který se zásadně liší od postoje v 60. letech minulého století, kdy se v ČR veřejné osvětlení budovalo.

Samostatnou kapitolou a výzvou se pro politickou reprezentaci měst a obcí stává datová infrastruktura. Podobně, jako je pro život obyvatel nezbytné zajistit vodu, energie, kanalizaci a silnice, tak se fenoménem současné doby stává bezpečnost (kamerové systémy, protipovodňové a jiné krizové systémy), informovanost (komunikace s občany, přístup na internet) a schopnost vzdáleně řídit a ovládat různé systémy (dopravní, světelné, energetické). V tomto kontextu je veřejné osvětlení subsystémem městské/obecní řízené a datové INFRASTRUKTURY.

Především systémy vzdáleného řízení jsou strategickou záležitostí, kterou by vedení měst a obcí mělo mít pod kontrolou. Tomuto tématu se detailně věnuje tento dokument.

1. PŘEDMĚT KONCEPCE ROZVOJE

Nové systémy vyžadují odborný technický návrh a zajištění jeho kontinuity. Municipality většinou nedisponují dostatečným počtem kvalifikovaných odborníků, a proto se kapitola KOMPETENCE věnuje vhodnému schématu rozdělení zodpovědnosti za přípravu podkladů, za jejich schvalování a navazující realizaci a údržbě systémů.

Kapitola INFRASTRUKTURA rozebírá účel, cíle a způsob budování jednotlivých typů systémů, přičemž se detailněji věnuje technologiím a řešením, které jsou v této době známé.

Závěrečná kapitola ROZVOJ OBCE navrhuje konkrétní kroky k zahájení systematického rozvoje technické infrastruktury.

V kapitole VÝRAZY, DEFINICE A NORMY je souhrn dále v textu používaných výrazů, definic a odkazů na normy či směrnice.

2. VÝRAZY, DEFINICE A NORMY

OBECNÉ INFORMACE

ČÍSLOVÁNÍ DOKUMENTŮ

1. číslo před pomlčkou obsahuje unikátní číslo města, kterému dokument náleží
2. za pomlčkou je informace o verzi dokumentu
3. pokud číslo verze obsahuje desetinou část, jedná se pracovní dokument, kde desetinná část vyjadřuje pořadové číslo pracovního návrhu.

OBECE

obec ve smyslu zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) v platném znění, pod tímto pojmem je tedy v textu míněn i městec, či město.

FIRMA

právnícká osoba vedená v obchodním rejstříku nebo spolek vedený v seznamu Ministerstva vnitra.

SUBJEKT

obec, firma nebo osoba, v případě, že se pojem týká jen podmnožiny z uvedených výrazů, jsou tyto dále uvedeny jmenovitě.

VZDÁLENĚ ŘIDITELNÉ SYSTÉMY

Systémy moderní obecní infrastruktury, které je možné ovládat na dálku prostřednictvím internetové sítě:

- veřejné osvětlení, doprava, energie
- bezpečnostní a krizové mechanismy
- komunikace v rámci obce (obecní instituce, resp. obec vs občané) i mimo ni (subjekty obce vs zbytek světa).

VEDENÍ OBCE

orgán, který v rámci vymezených kompetencí rozhoduje o rozpočtu obce, schvaluje či zamítá předkládaná řešení a jejich financování.

ODBORNÝ GARANT

Subjekt (osoba nebo firma), který je kompetentní vytvářet a kontinuálně zpracovávat koncepci rozvoje obce ve vymezené odborné oblasti, přičemž

se očekává, že je schopen na odborné výši řešit i oblasti související. Svou činnost vykonává úplatně na základě smlouvy.

TECHNICKÝ GARANT

Subjekt (osoba nebo firma), který je kompetentní vytvářet a kontinuálně udržovat (vzdáleně říditelné) systémy obce na základě koncepce rozvoje obce. Svou činnost vykonává úplatně na základě smlouvy.

TECHNICKÉ STANDARDY

soubor technických předpisů, nařízení a požadavků na technické stavby, které platí na území obce.

METODIKA IRMO

Dokument, který popisuje návrh, realizaci a udržování investičních akcí. Opírá se o následující etapy:

1. analytická část
2. vytvoření plánu
3. realizace
4. vyhodnocení
5. dohled
6. servis
7. inovace

VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SMĚRNICE EK/ČSN

1. CEN/TR 13201-1:2014 Osvětlení pozemních komunikací – Část 1: Výběr tříd osvětlení.
2. EN 13201-2:2015 Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky
3. EN 13201-3:2015 Osvětlení pozemních komunikací – Část 3: Výpočet
4. EN 13201-4:2015 Osvětlení pozemních komunikací – Část 4: Metody měření
5. prEN 13201-5:2015 Osvětlení pozemních komunikací – Část 5: Ukazatele energetické náročnosti

ADAPTIVNÍ OSVĚTLENÍ

časově omezené řízení změn jasu nebo osvětlenosti v závislosti na dopravním zatížení, době, počasí nebo jiných parametrech.

3. KOMPETENCE

Návrh a budování vzdáleně říditelných systémů je činnost, která vyžaduje soustavnost, kontinuitu návrhů a konzistenci technické vize. Pokud taková činnost podléhá politickým a subjektivním názorům laiků, má to velký vliv na kvalitu výsledného systému, jakož i celkové pořizovací a provozní náklady.

Z tohoto důvodu následující odstavce vymezují kompetentní subjekty, jejich povinnosti, odpovědnost a související procesy.

3.1. SUBJEKTY - JEJICH POVINNOSTI A ODPOVĚDNOST

VEDENÍ OBCE je vrcholný politický orgán, který schvaluje předkládaná technická řešení a související dokumenty a rozhoduje o jejich financování.

Může

- technické řešení schválit bez připomínek nebo je zamítnout
- si vyžádat podrobnosti k dalšímu projednání nebo
- si nechat zpracovat variantní řešení

VEDENÍ OBCE nepřísluší předložené technické řešení doplňovat, vyjímat z něj větší či menší části nebo je jinak modifikovat.

VEDENÍ OBCE zajistí takový oběh dokumentů a jejich schvalování, aby se TECHNICKÝ GARANT mohl vyjádřit ke **všem** stavbám a realizacím na území obce, které by mohly přímo či nepřímo ovlivnit funkci a rozvoj vzdáleně říditelných systémů, budovaných v rámci tohoto dokumentu. VEDENÍ OBCE musí řešit případné negativní stanovisko TECHNICKÉHO GARANTA tak, aby nedošlo k narušení stávající nebo plánované infrastruktury vzdáleně říditelných systémů.

VEDENÍ OBCE vyvíjí v rámci vnitřní organizace takové aktivity, aby při jednotlivých realizacích napříč obory docházelo k optimalizaci nákladů a minimalizaci zásahů do infrastruktury sítí obce.

TECHNICKÝ GARANT je subjekt, který je VEDENÍ OBCE přímo zodpovědný za předložené návrhy řešení. Ve schválené periodě nebo dle potřeby vypracovává ve spolupráci s ODBORNÝM GARANTEM podklady pro rozhodování VEDENÍ OBCE.

TECHNICKÝ GARANT se bez zbytečného odkladu vyjadřuje ke všem stavbám a realizacím na území obce, které by mohly přímo či nepřímo ovlivnit funkci a rozvoj vzdáleně říditelných systémů.

Je v zájmu obce, aby TECHNICKÝ GARANT byl součástí místní technické podpory, například Technické služby OBCE, apod., protože většinou dále zajišťuje:

- koordinaci výstavby
- instalaci prvků nových systémů
- údržbu a servis systémů.

ODBORNÝ GARANT je subjekt, který spolupracuje s TECHNICKÝM GARANTEM. Vypracovává koncepce, navrhuje postupy i prověřená technická řešení v souladu s nejnovějším technickým pokrokem. Doporučuje organizační postupy, které optimalizují investiční i provozní náklady obce a TECHNICKÉHO GARANTA.

V termínech definovaných tímto nebo souvisejícími dokumenty předkládá TECHNICKÉMU GARANTOVÍ návrhy řešení zpracovávaných technických okruhů. Pokud to TECHNICKÝ GARANT požaduje, tak se spoluvyjadřuje k dokumentům, které jsou TECHNICKÝM GARANTEM v rámci interních procesů obce komentovány nebo schvalovány.

ODBORNÝ GARANT dále:

- z dostupných dat zpracovává statistiky pro potřeby VEDENÍ OBCE a TECHNICKÉHO GARANTA
- navrhuje etapy rozvoje, doporučuje vhodné směry a postupy
- zajišťuje výběrová řízení na dodavatele schválených realizací
- dohlíží na dodržování metodiky IRMO, která vede k bezpečným a kvalitním výsledkům dodávek třetích subjektů.

3.2. ŘÍZENÍ DOKUMENTŮ

Tento dokument KONCEPCE ROZVOJE MĚSTA je trvale udržován v elektronické podobě v systému správy dokumentů (DMS - document management system). Systém DMS je součástí databázové aplikace na webových stránkách IRMO - www.irmo.cz. Veškeré změny jsou ukládány spolu s informací o autorovi a datu změny a všechny předchozí verze jsou kdykoliv dostupné v historii změn.

Záhlaví titulní strany a zápatí každé stránky obsahuje informaci o čísle dokumentu. Z čísla je možné vyčíst, jestli se jedná o finální verzi ke schválení nebo pracovní návrh (informace, která je důležitá v případě výtisku).

Dokument, byl-li schválen VEDENÍM OBCE, se stává závazným a jeho digitalizovaná podoba včetně podpisů a razítek je uložena v archivu DMS.

Dokumenty jsou vytvářeny subjekty, které jsou k tomu v rámci těchto pravidel zmocněny (TECHNICKÝ a ODBORNÝ GARANT).

Stejná pravidla se vztahují na všechny dokumenty vytvořené v rámci tohoto systému.

3.3. NÁVRHY, SCHVALOVÁNÍ, REALIZACE A ÚDRŽBA

1. ODBORNÝ GARANT ve spolupráci s TECHNICKÝM GARANTEM vypracovává:
 - a. plány rozvoje a údržby na základě aktualizovaných dat z provozu
 - b. harmonogramy předkládání dokumentů VEDENÍ OBCE
 - c. návrhy na financování akcí
 - d. harmonogramy realizace schválených akcí
2. TECHNICKÝ GARANT předkládá ve stanovených nebo mimořádných termínech vytvořené dokumenty ke schválení VEDENÍ OBCE.
3. VEDENÍ OBCE na svých zasedáních schvaluje, zamítá nebo žádá o doplnění předložených dokumentů.
4. ODBORNÝ GARANT zajišťuje přípravu a realizaci výběrových řízení a dalších činností dle METODIKY IRMO.
5. Dle výsledků výběrových řízení TECHNICKÝ GARANT:
 - 5.1. koordinuje činnost vítěze výběrových řízení tak, aby nedošlo k narušení ostatních aktivit rozvoje OBCE dle tohoto dokumentu,
 - 5.2. v případě, že byl TECHNICKÝ GARANT sám vítězem výběrového řízení, zajistí kompletní realizaci akce v souladu s předmětem výběrového řízení a tímto dokumentem.
6. Po ukončení akce převezme TECHNICKÝ GARANT novou infrastrukturu do své správy tak, že ji ve spolupráci s ODBORNÝM GARANTEM začlení do podpůrných systémů, aby došlo k navazujícímu sběru dat a jejich průběžné aktualizaci.
7. ODBORNÝ GARANT zajišťuje sběr a vyhodnocování dat.
8. TECHNICKÝ GARANT na základě doporučení ODBORNÉHO GARANTA řeší údržbu, opravy a reklamační servis.

4. INFRASTRUKTURA

4.1. CÍLE

Bez napájecí a datové infrastruktury si nelze představit poskytování efektivních služeb obyvatelům obce. Jedná se nejen o veřejné osvětlení a zajištění jeho ekonomického provozu, ale i o řízení dopravy, informační systémy obce, bezpečnostní a krizové systémy a další součásti moderních sítí. Infrastruktura

vzdáleně říditelných systémů nebyla dosud v obcích budována z důvodu nedostatku odbornosti a vysokých nákladů. Potřebné aplikace tak nebyly a nejsou využívány buď vůbec nebo je VEDENÍ OBCE závislé na komerčních poskytovatelích datové kapacity (telekomunikační operátoři, ISP, apod.).

Vzhledem k tomu, že výše uvedené aplikace jsou strategické povahy a jejich narušení může mít vážné bezpečnostní důsledky (výpadek světla, dopravní chaos, ohrožení chodců a cyklistů, vyřazení kamer, nefunkčnost krizových systémů, ...), je zpracován tento dokument, který pomáhá VEDENÍ OBCE infrastrukturu budovat systematicky, konzistentně a plně pod kontrolou obce.

4.2. VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

4.2.1. Stav

Základním smyslem a účelem veřejného osvětlení (VO) je zajištění bezpečnosti v průběhu noci, a to jak v oblasti dopravní, tak i v oblasti kriminální. VO bylo v ČR masivně budováno v 60. a 70. letech dvacátého století. Od té doby dochází pouze k údržbě v podobě obměny světelných zdrojů a svítidel. Za hranicí životnosti jsou tak kabelové rozvody, elektrovýzbroj světelných míst, rozváděče a často i sloupky. Provoz a údržba takových systémů je neefektivní a nákladná.

Prostá výměna svítidel, ke které v současnosti v ČR dochází s cílem snížení spotřeby elektrické energie, ignoruje stav ostatních prvků osvětlovací soustavy. To povede k vysokým nákladům v blízké budoucnosti, které budou muset být z rozpočtu obce vynaloženy na výměnu kabeláží, sloupů a rozváděčů.

4.2.2. Cíle obnovy

Cílem obnovy VO není jen prostá výměna dosluhujících prvků soustavy, ale vybudování nového světelného systému, který bude součástí vzdáleně říditelných systémů. Provozovatel takového systému (obec) získá:

- informace o poruchách VO automaticky bez součinnosti obyvatelstva
- informace o spotřebě každé napájecí větve či vybraných částí obce
- možnost vzdáleně ovládat jističe napájecích větví, a tím šetřit servisní náklady
- možnost vzdáleně ovládat osvětlení komunikací, památek, parků, ale i sváteční výzdobu dle aktuální potřeby
- vytvořit plán adaptivního osvětlování v závislosti na různých intenzitách provozu v průběhu noci, a tím velmi efektivně šetřit elektrickou energii

- reagovat na nenadálé situace změnou úrovně osvětlení - dopravní nehody, objízdne trasy, rizikové oblasti (násilné kriminální aktivity), apod.

4.3. INFRASTRUKTURA PŘENOSU DAT

4.3.1. Stav

Přenosovou infrastrukturu dat obce v ČR v převážné většině případů zatím nerealizovaly. Jsou odkázány na telekomunikační operátory a místní ISP (internet service provider - poskytovatel přístupu k internetu), přestože služby přenosu dat mají strategický charakter.

4.3.2. Cíle výstavby

Institut pro rozvoj měst a obcí disponuje postupy, které dovolí využít všech synergických efektů, ke kterým na území obce dochází, tak, aby ekonomická náročnost budování datové infrastruktury nebyla pro obec zatěžující. Výstavbu je možné rozložit do libovolného počtu etap a postupně, spolu s budováním jiné infrastruktury obce (ulice, chodníky, kanalizace, plyn, voda, rozvod elektrické energie, ...) pokládat a budovat i prvky datové infrastruktury.

Základní podmínkou pro úspěšné budování a provozování nové datové infrastruktury je ale její NESDÍLENÍ s jinými subjekty, především komerčními! Tato podmínka vychází ze zkušenosti IRMO a dosavadní praxe, kdy obzvláště místní ISP mají tendenci si do výkopů či chrániček obce vkládat vlastní optické kabely. Nejen že se ze strany obce jedná o nedovolenou podporu jednoho subjektu, ale do budoucna takové sdílení infrastruktury vytváří konfliktní situace a bezpečnostní rizika. VEDENÍ OBCE by si tedy mělo být vědomo, že budování sdílené infrastruktury z obecních peněz, jde proti zájmům obce a obyvatel!

Provozovatel nové (nesdílené) datové infrastruktury získá:

- kontrolu nad bezpečnostními prvky obce (kamery, rozhlas, osvětlení, krizové systémy, např. záplavové)
- kontrolu nad dopravní situací obce (ovládání křižovatek, nastavení objízdnych tras, regulace dopravních zácp, ...)
- kontrolu nad obecní komunikací mezi VEDENÍM OBCE a obyvateli (rozhlas, audiovizuální veřejné prvky, informační kiosky, osobní informační prvky, ...)

4.4. ZÁKLADNÍ PRVKY

Mezi základní prvky infrastruktury vzdáleně říditelných systémů patří kabelové rozvody, aktivní buňky, inteligentní rozváděče a výpočetní zázemí s dostatečnou kapacitou úložiště (vzdálené servery a disková pole).

4.4.1. Kabelové rozvody

Kabelové rozvody jsou aktivní i pasivní a zajišťují napájení aktivních prvků a spotřebičů a zároveň realizují přenosy dat. Pro různé typy datových přenosů (aplikace) se používají různé typy kabelů, z nichž některé vyžadují odlišný způsob instalace (např. optické vs. napájecí kabely). Patří sem i pasivní kabelové spojky a jiný pomocný materiál.

4.4.2. Aktivní buňky

Aktivními buňkami rozumíme telekomunikační sloupky, skříňky (na sloupy, apod.) a jiné menší kryty (i zemní), pokud obsahují elektroniku, která zajišťuje další požadované služby, například orientační osvětlení, audio a video systémy, informační systém obce, aktivní rozbočení pasivních rozvodů, svítidla VO s příslušnou elektronikou pro komunikaci a ovládání, apod.

4.4.3. Inteligentní rozváděče

Rozvodné skříně umístěné v exteriéru nebo interiéru, které obsahují zakončení pasivních i aktivních rozvodů. Obsahují sestavu prvků, které zajišťují bezpečnou vzdálenou komunikaci se serverem a lokálně ovládají připojené spotřebiče a další aktivní prvky v síti.

Zároveň z připojených aktivních buněk shromažďují požadované informace, které odesílají na server. Jedná se o:

- stav jednotlivých prvků sítě (detekce poruch, apod.),
- spotřebu (celkovou i jednotlivých větví a prvků)
- bezpečnostní informace (kamery, apod.)
- další specifické informace dle potřeby.

4.4.4. Vzdálené servery

Výpočetní prostředky ve vzdálených centrech, které zajišťují:

- nepřetržitý přístup uživatele k aplikacím a datům
- zálohování a redistribuci dat
- komunikaci s inteligentními rozváděči

4.5. VÝSTAVBA A TECHNICKÉ STANDARDY

Investičně i časově nejnáročnější částí výstavby nové datové infrastruktury a VO jsou zemní práce, a to především v zastavěných oblastech.

Je vhodné, pokud to situace dovoluje, optimalizovat výstavbu na ekonomické i společenské dopady s cílem v první vlně přesvědčit obyvatele o přínosech výstavby, tj. nahradit málo funkční VO s neekonomickým provozem v obytných částech obce, ideálně v kombinaci s méně náročnými zemními pracemi (travnatý povrch).

Návrh infrastruktury vychází z geografického rozmístění hlavních prvků. Inteligentní rozváděče se umísťují samostatně v terénu s ohledem na způsob propojení se vzdálenými servery a také s ohledem na topologii připojených kabelových rozvodů. Do míst kabelových odboček a křižovatek se vkládají samostatné aktivní buňky. Kromě kabelového vedení VO se do přilehlého výkopu (podle stavebního zákona se jedná o samostatný projekt) pokládá i několik vhodných chrániček pro další kabelové rozvody. Chráničky jsou zakončené v aktivních buňkách.

Návrh veřejného osvětlení je sofistikovanou činností světelného technika, který navrhuje správné umístění světelných bodů podle předem zpracovaného generelu VO (zatřídění ulic do tzv. tříd osvětlení). Důrazně doporučujeme dodržovat METODIKU IRMO v celém rozsahu, protože dosavadní praxe, kdy VO navrhují elektrotechnici na základě energetického auditu, je vadná a vede k nevhodným výsledkům. Ze sloupů VO se vytváří další aktivní buňky.

Výběrová řízení na dodávky materiálu MUSÍ respektovat Technické standardy obce. V opačném případě nebude zaručena schopnost vzájemné spolupráce jednotlivých prvků infrastruktury a údržba takového systému bude nákladná, ne-li nemožná.

5. ROZVOJ MĚSTA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ

5.1. SUBJEKTY

VEDENÍ OBCE je zastupitelstvo města MARIÁNSKÉ LÁZNĚ.

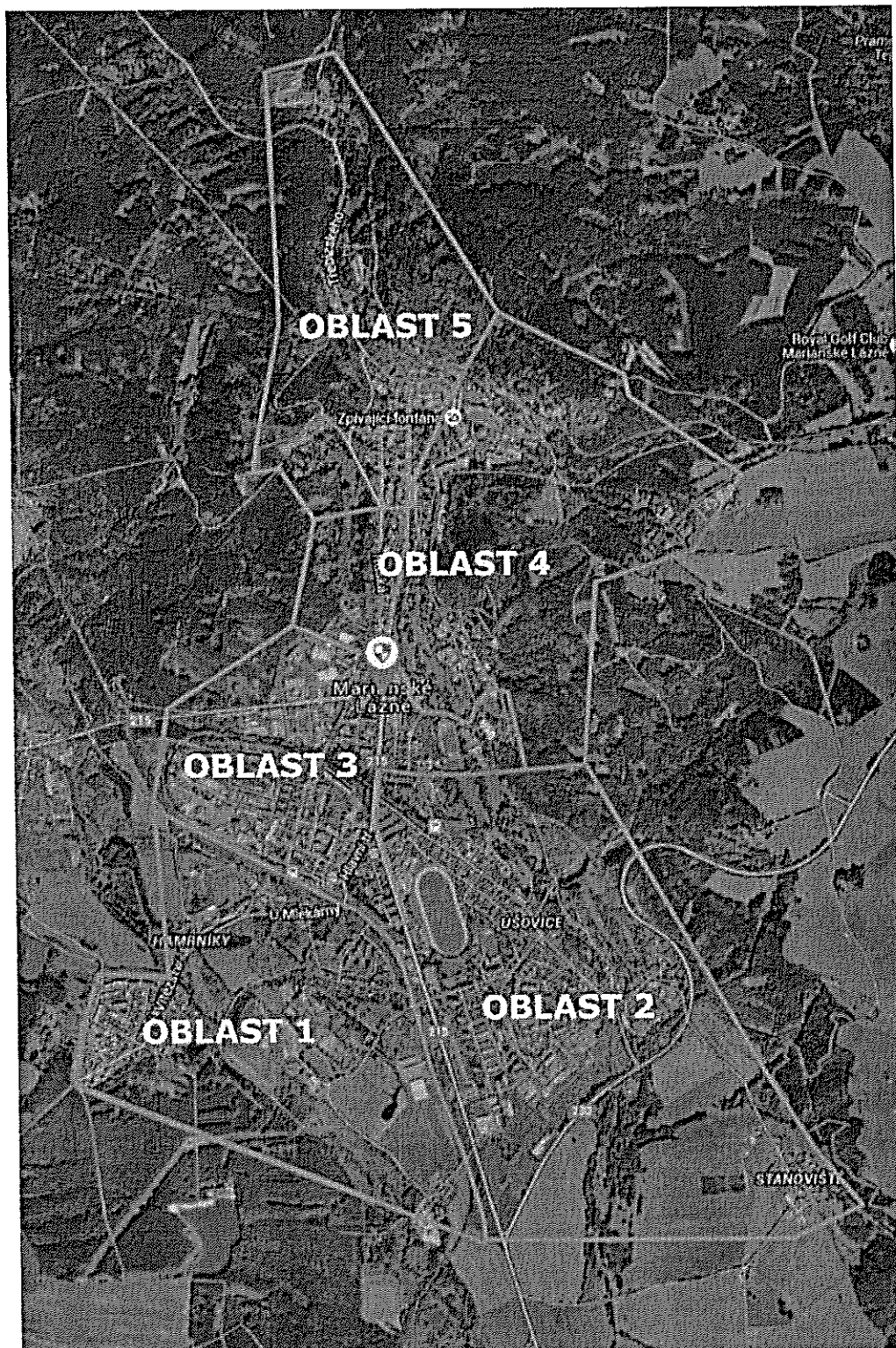
TECHNICKÝ GARANT je Technický a dopravní servis, s.r.o., IČO 25213261.

ODBORNÝ GARANT je Institut pro rozvoj měst a obcí, IČO 01496018.

5.2. OBLASTI

Město Mariánské Lázně je z hlediska rozvoje veřejného osvětlení a datové infrastruktury rozděleno do 5ti oblastí, číslováno 1 až 5, od jihu (viz obrázek), podle převládajících občanských aktivit:

1. OBLAST 1 (předměstí) - jihozápadní část města, na východě a severu ji odděluje kolejiště paralelně vedoucí s ulicí Plzeňská
2. OBLAST 2 (obytná zóna) - jihovýchodní část města, západní hranice vymezena OBLASTÍ 1 pokračuje na severu podél Plzeňské až ke křižovatce s ulicí U Nemocnice, která se pak pomyslně prodlužuje až na východní obydlený okraj města
3. OBLAST 3 (centrum) - středozápadní část města z jihu vymezena OBLASTÍ 1, z východu OBLASTÍ 2, na severu ulicí Tyršova, na severovýchodě pak ulicemi B. Němcové, Máchova a Zeyerova.
4. OBLAST 4 (lázeňské centrum) - středovýchodní část města, na severu tvoří hranici kolmice vedená na Hlavní třídu v místě křižovatky Pramenné a Ruské, podél Hlavní třídy a dále podél prodloužené Masarykovy
5. OBLAST 5 (lázeňská) - severní obydlená část města, z jihu vymezená OBLASTÍ 4.



5.3. DOKUMENTACE

Přehled dokumentace nutné k zahájení a vedení koncepčního rozvoje infrastruktury obce:

1. schválení tohoto dokumentu VEDENÍM OBCE
2. uzavření smlouvy mezi TECHNICKÝM a ODBORNÝM GARANTEM o odborné spolupráci
3. zpracování Technických standardů města Mariánské Lázně ODBORNÝM GARANTEM (a jejich schválení VEDENÍM OBCE)
4. zpracování přehledu dokumentů, které je TECHNICKÝ a ODBORNÝ GARANT povinen předkládat VEDENÍ OBCE včetně termínů (jedná se jak o periodické statistické informace o probíhajících akcích, tak i návrhy na nové projekty dle požadavků VEDENÍ OBCE)

5.4. ETAPY

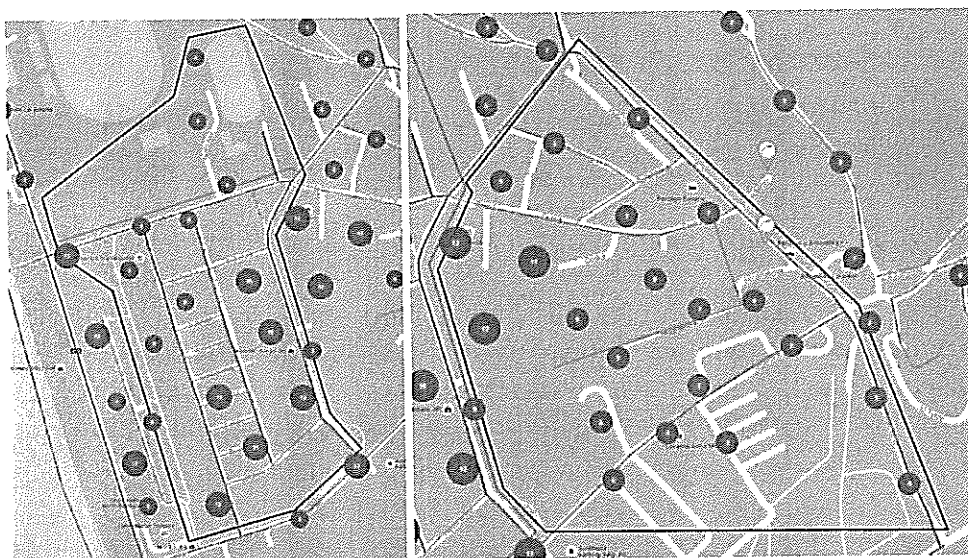
ETAPA	OBDOBÍ	OBLAST	POZNÁMKA
I	2016	2	vymezeno ulicemi Polní, Kubelíkova, Havlíčkova a Skalníkova
II	2017	2	vymezeno Tepelská, Palackého, 17. listopadu
III	2018	2	zbývající úseky oblasti 2, Palackého, Dobrovského, ...
IV	2018 - 2020	3	od Hlavní třídy na východ a od Chebské na sever
....			další etapy jsou předmětem spolupráce

Výstavbu nového veřejného osvětlení a datové infrastruktury ve městě Mariánské Lázně navrhujeme zahájit v OBLASTI 2 (obytné zóně), a to z několika důvodů:

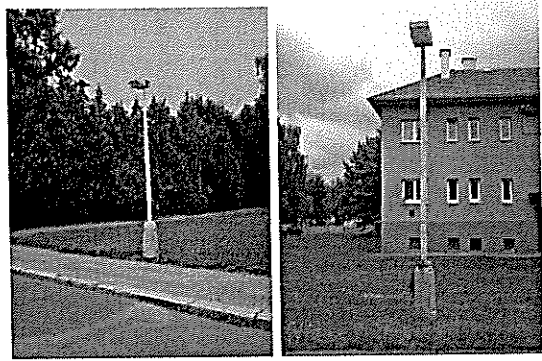
- jedná se o obytnou zónu s velkou koncentrací místních obyvatel (vynaložené investiční prostředky budou vidět)
- převážná část VO je zastaralá a její provoz neekonomický (efekt nové soustavy bude přesvědčivý)

- většina sloupů a kabeláže je v zatravněném pásu (nízké náklady na výkopové práce)
- adaptivní osvětlení bude mít výrazný vliv na energetické úspory
- bezpečnostní infrastruktura (kamery, apod.) zvýší zabezpečení majetku a lidí v obytné zóně
- obec může obyvatele napojit na komunikační a informační systém obce

Úseky vybrané pro etapu I a II:



Počet stávajících světelných míst dle ulic pro etapu I:

ULICE	STÁVAJÍCÍ SVĚT. MÍSTA	TYPICKÉ SVĚT. MÍSTO
Polní	11	
Dukelská	2	
Mládežnická	2	
Přátelství	1	
1.máje	1	
Škroupova	1	
Školní nám.	18	

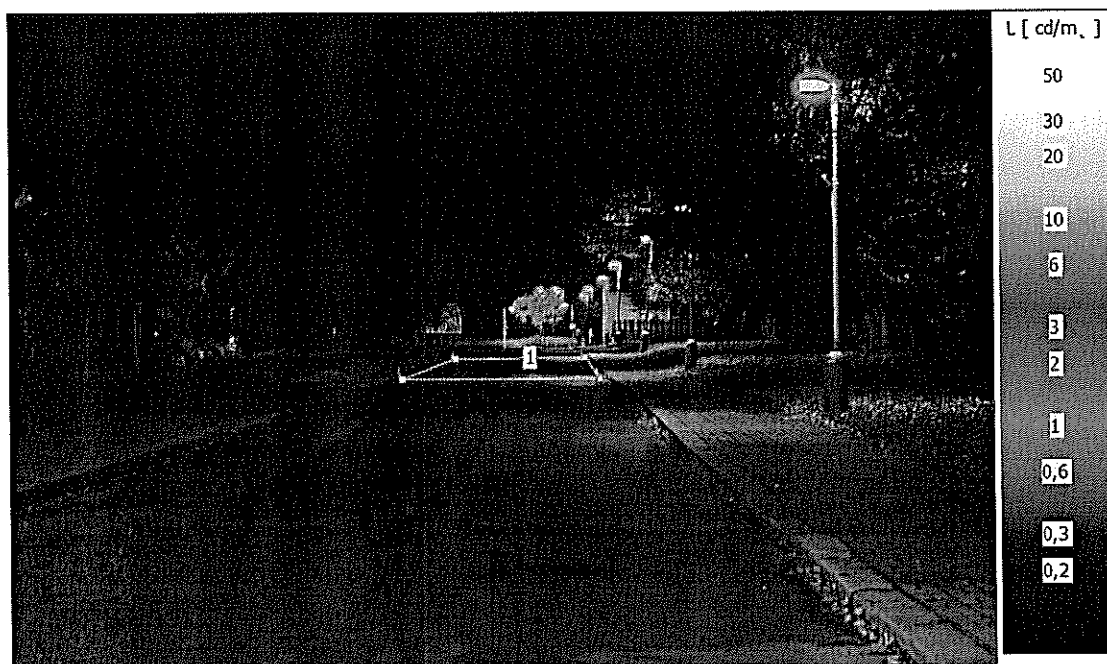
Americká Seifertova Havlíčková	13 5 18	
Kubelíkova Skalníková	35 38	
Kosmonautů	0	ulice bez VO
CELKEM	145	

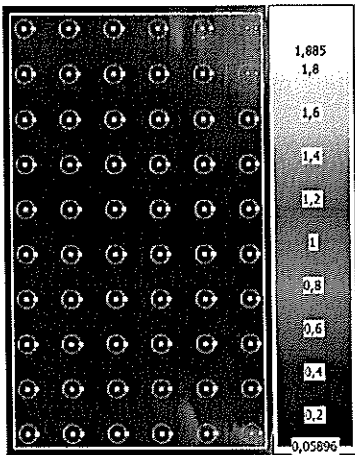
Přibližná délka kabelových rozvodů VO ve vybraném úseku do 10 km.

Rámcové inv. náklady na etapu I v celkové výši cca 10 Mio bez DPH

Položka	Cena bez DPH	Poznámka
Studie, návrh, projekt	500.000,-	
Zemní práce, VO kabel	3.000.000,-	cca 10 km á 300,-/m
Světelná místa	6.000.000,-	150 ks á 40.000,- (sloup vč. svítidla a řízení)
Inteligentní rozváděč	250.000,-	
Aktivní buňky	250.000,-	cca 50ks á 5.000,-

Ukázka nevyhovujícího osvětlení ulice Polní:



Zobrazení posuzovaného pole	Sledované parametry	Naměřené hodnoty	Požadované hodnoty
	Průměrný jas [cdm^{-2}] Celková rovnoměrnost Podélná rovnoměrnost	0,19 0,35 0,20	0,75 0,40 0,60



Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155
353 30 Mariánské Lázně

tel.: +420354922111
fax: +420354623186
e-mail: muml@marianskelazne.cz

Výpis z usnesení zastupitelstva města

Na 8. jednání zastupitelstva města dne 23.06.2015 bylo přijato následující usnesení:
Pozůstalostní řízení - Václav Bernklau

Usnesení č. ZM/133/15

Zastupitelstvo města souhlasí s tím, že Město Mariánské Lázně jako závětní dědic neodmítá pozůstalost po zemřelém Václavu Bernklauovi, posl. bytem Hlohovčice 1.

Zastupitelstvo města v souvislosti s tím schvaluje nabytí bytové jednotky č. 536/30 v domě čp. 535 – 536, v ulici Kubelíkova, v k.ú. Úšovice a obci Mariánské Lázně, včetně odpovídajícího podílu 180/10000 na společných částech domů a pozemků st.p.č. 1033 a 1034 do vlastnictví Města Mariánské Lázně.

Zastupitelstvo města pověřuje starostu města k dodržení termínu zaslání usnesení zastupitelstva v termínu do 30.6.2015 JUDr. Miroslavě Szabové.

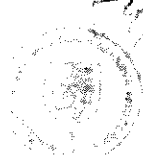
V Mariánských Lázních dne 25.6.2015

Za správnost výpisu
Sekretariát úřadu

9. XI 2015

9. XI 2015

10 D 685/2014
Nd 400/2014



USNESENÍ

Okresní soud v Domažlicích rozhodl notářem jako soudním komisařem, JUDr. Miroslavou Szabovou, notářkou se sídlem v Domažlicích, Kostelní čp. 171, pověřenou tímto soudem k provedení úkonů v pozůstalostním řízení po **Václavu Bernklauovi**, r.č. 520416/011, posl. bytem Hlohovčice 1, který zemřel dne 19.11.2014, se zanecháním závěti;

jehož účastníkem byli zákonní dědicové:

- Mgr. Libuše Hrušová, advokátka, se sídlem advokátní kanceláře v Plzni, Goethova 5, ČAK 10669 – v zastoupení:

- Milana Vrby, nar. 3.9.1977, bytem Hlohovčice 1 – dle plné moci ze dne 25.1.2015;

- Marie Vrbové, nar. 4.1.1955, bytem Hlohovčice 1 – dle plné moci ze dne 10.12.2014;

- Miroslava Bernklauba, nar. 26.7.1953, bytem Koloveč, Polní 340 – dle plné moci ze dne 10.12.2014;

- JUDr. Milan Veselý, advokát, se sídlem advokátní kanceláře v Mariánských Lázních, Hroznatova 773, ČAK 06426 – v zastoupení:

- Města Mariánské Lázně, IČO 0254061, se sídlem Městského úřadu Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně – dle plné moci ze dne 9.3.2015;

kteří neuplatnili výhradu soupisu pozůstalosti;

t a k t o:

I. U r ě u j e

obvyklou cenu aktiv pozůstalosti částkou

6.885.428,28 Kč

výši pasiv pozůstalosti částkou

188.863,90 Kč

- náklady pohřbu ve výši 12.694,00 Kč

- pomník 2.730,00 Kč

- pohledávka SVJ Kubelíkova 535, 536 Mariánské Lázně, ve výši 21.288,00 Kč

- pohledávka Marcely Kadlecové, Kdyně, Na Tržišti 527 a Marie Machtové, Horšovský Týn, Plachého 84 ve výši 57.623,50 Kč

- pohledávka společnosti ČEZ Prodej, s.r.o., IČ 27232433, Praha 4, Duhová 1/425 – nedoplatek za elektrickou energii ve výši 1.385,- Kč

- zůstatek poskytnutého úvěru od ČMSS a.s. č. účtu 3436944401/7960 se zůstatkem ke dni úmrtí 93.143,40 Kč

čistou hodnotu pozůstalosti částkou

6.696,564,38 Kč

II. S c h v a l u j e

Vypořádání pozůstalosti dle poslední vůle zůstavitele a dle dohody o rozdělení pozůstalosti uzavřenou v tomto znění:

Majetek pozůstalosti, který tvoří:
jednu ideální čtvrtinu:

- zastavěné plochy a nádvoří č. 346, jejíž součástí je zemědělská usedlost čp. 1;
- zahrady č. 347/1;
- orných půd č.: 1339, 1354, 1451;
- lesních pozemků č.: 1382, 1395;
- v kat. území Hlohovčice - LV č. 59
- ornou půdu č. 1482;
- v kat. území Hlohovčice - LV č. 432

n a b y l dle poslední vůle zůstavitele:
Milan Vrba, nar. 3.9.1977, bytem Hlohovčice 1

- stavební parcelu č. 487, jejíž součástí je rodinný dům čp. 317;
- zahradu č. 449/38;
- v kat. území Merklín u Přeštic - LV č. 278

n a b y l dle poslední vůle zůstavitele:
Miroslav Bernklau, nar. 26.7.1953, bytem Koloveč, Polní 340
s podmínkou, že v domě čp. 317 v kat. území Merklín u Přeštic ponechá alespoň do 31.12.2017 bydlet stávající uživatele domu, a to manžele Aloise Tízlara, nar. 13.3.1976 a Stelu Luciú Tízlarovou, nar. 1.6.1976, oba bytem Merklín, Zahradní 317, a to za nájemné ve výši 2.950,- Kč měsíčně.

- motocykl Simson, SPZ: DO 08140
- osobní automobil Trabant, SPZ: DOC 7905
- osobní automobil VW Caddy, RZ: 3P9 1526
- osobní automobil Simca, SPZ: DOC 3504

n a b y l dle dědické dohody:
Miroslav Bernklau, nar. 26.7.1953, bytem Koloveč, Polní 340

jednu ideální polovinu:

- orných půd č. 703, 718, 720;
- v kat. území Merklín u Přeštic - LV č. 119

jednu ideální polovinu:

- trvalých travních porostů č.: 101/2, 102/10, 102/11, 102/12, 102/13, 102/14, 102/16;
- vodních ploch č.: 102/19, 102/20, 107/5;
- orných půd č.: 103/13, 103/16, 107/1, 107/7, 107/8, 107/9, 357/73, 357/79, 357/101, 357/102, 546/1;
- ostatní plochy č. 498/1;
- zahrad č.: 104/3, 104/4, 104/5;
- v kat. území Kloušov - LV č. 119

n a b y l a dle poslední vůle zůstavitele:
Marie Vrbová, nar. 4.1.1955, bytem Hlohovčice 1

- obaly č. 925791 a č. 927494, které byly uloženy v depozitu pokladny FN - Lochotín, Alej Svobody 80, nyní v úschově notářky JUDr. Miroslavy Szabové

n a b y l a dle dědické dohody:
Marie Vrbová, nar. 4.1.1955, bytem Hlohovčice 1

- stavební parcelu č. 569, jejíž součástí je občanská vybavenost čp. 349;
- ostatní plochu č. 792/9;
- v kat. území Staňkov - město - LV č. 1523

n a b y l i dle poslední vůle zůstavitele, každý z nich jednu ideální polovinu:

Marie Vrbová, nar. 4.1.1955, bytem Hlohovčice 1
Miroslav Bernklau, nar. 26.7.1953, bytem Koloveč, Polní 340

- byt č. 536/30, který se nachází v nemovitost čp. 535, 536 na stavebních parcelách č.: 1033, 1034;
- podíl ve výši 180/10000 na společných částech domu čp. 535, 536 na stavebních parcelách č.: 1033, 1034;
- podíl ve výši 180/10000 na stavebních parcelách č. 1033, 1034;
- pro kat. území Úšovice - LV č. 3208 a č. 1883

n a b y l o dle poslední vůle zůstavitele:

Město Mariánské Lázně, IČ00254061, se sídlem Městského úřadu Ruská 155,
353 01 Mariánské Lázně,

s povinností uhradit pohledávku SVJ Kubelíkova 535, 536 Mariánské Lázně a pohledávku společnosti ČEZ Prodej, s.r.o., IČ 27232433, Praha 4, Duhová 1/425 - nedoplatek za elektrickou energii

- pohledávku na výplatu uspořené částky, pohledávka na výplatu záloh státní podpory evidovaných na účtu č. 3436944903/7960 u Českomoravské stavební spořitelny, a.s.,
- 213752 ks CP ČP Invest investiční, ISIN 770010000410 (podřlový list OPF), č. účtu 3001232141 ČP Invest investiční společnost, a.s. - OPF
- práva a povinnosti spojená s účtem č. 279135593 vedený u ČSOB, a.s.
- práva zůstavitele jako vkladatele VK č. 0875804140/0800 vedené u ČS, a.s.
- práva a povinnosti spojená s účtem č. 2370416379/0800 vedeným u ČS, a.s.
- bezpečnostní schránka pod č. 76 vedená v pobočce ČS, a.s., Jihozápadní Čechy, Plzeň - Františkánská
- pohledávku zůstavitele vůči p. Marii Machtové, nar. 5.1.1970, Horšovský Týn, Plachého 83 a Marcelu Kadlecové, nar. 5.1.1970, Kdyně, Na Tržišti 527 (dle usnesení 12D 777/2005 Okresního soudu Plzeň - jih ve výši 384.136,88 Kč
- pohledávku vč. příslušenství zůstavitele vůči Jaroslavu Jaldínovi, nar. 3.9.1953, Chotěšov, Dobřanská 6 ve výši 10.000,- Kč
- podíl ve výši 100 % v obchodní společnosti Potraviny - Bernklau s.r.o., se sídlem Staněk I, Na Tržišti 349, PSČ 345 61, IČ 29106168
- přeplatek za vyúčtování záloh za rok 2014 u SVJ Kubelíkova 535, 536 Mariánské Lázně ve výši 6.978,- Kč

n a b y l i dle dědické dohody, každý z nich jednu ideální polovinu:

Marie Vrbová, nar. 4.1.1955, bytem Hlohovčice 1

Miroslav Bernklau, nar. 26.7.1953, bytem Koloveč, Polní 340

s povinností uhradit každý z nich jednu ideální polovinu pohledávky Marcelu Kadlecové, Kdyně, Na Tržišti 527 a Marie Machtové, Horšovský Týn, Plachého 84 a zůstatek poskytnutého úvěru od ČMSS a.s. č. účtu 3436944401/7960.

a p o t v r z u j e nabytí pozůstalostí dědicům ve smyslu této dohody a dle poslední vůle zůstavitele.

III. U k l á d á

zaplatit soudní komisaře JUDr. Miroslavě Szabové - notářce v Domažlicích, její odměnu, hotové výdaje a DPH v sazbě 21 % takto:

odměna se určuje částkou 25.190,- Kč
hotové výdaje částkou 1.500,- Kč

celkem bez DPH..... 26.690,- Kč
21 % DPH..... 5.605,- Kč
ODMĚNA S DPH..... 32.295,- Kč

Tuto částku jsou povinni uhradit dědicové takto:

Marie Vrbová, Hlohovčice 1 uhradí částku 12.048,- Kč, Miroslav Bernklau, Koloveč, Polní 340 uhradí částku 14.713,- Kč, Milan Vrba, Hlohovčice 1 uhradí částku 2.252,- Kč a Město Mariánské Lázně, Ruská 155, Mariánské Lázně uhradí částku 3.282,- Kč, nejpozději do 3 dnů ode dne právní moci tohoto usnesení na účet notáře číslo č. 5475220237/0100 pod VS: 4002014, nebo v hotovosti na Notářském úřadě v Domažlicích, Kostelní 171.

IV. Žádný z účastníků řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í:

Zůstavitel zanechal ohledně části pozůstalosti závěť sepsanou dne 24.1.2014, ve které určil závětní dědice konkrétní pozůstalosti paní Marii Vrbovou, Miroslava Bernklauna, Milana Vrba a Město Mariánské Lázně. Ohledně dalšího majetku zůstavitele byla uzavřena dědická dohoda. Dědicové pozůstalost po zůstaviteli neodmítli.

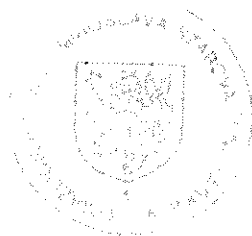
Obvyklou cenu, výši pasív a čistou hodnotu dědictví určil okresní soud shodně s údaji obsaženými ve spise a prohlášení účastníků.

Nárok notáře jako soudního komisaře na odměnu a náhradu hotových výdajů vyplývá z vyhl. č. 196/2001 Sb. ve znění změn a doplňků předpisů pozdějších. Odměna byla vypočtena s ohledem na §§ 12, 13 cit. vyhlášky. Na hotových výdajích bylo účtováno postovné, za vyhotovení fotokopii a nezbytné kancelářské potřeby a poplatky za prohlášení závětí.

P o u ě n í: Proti tomuto usnesení není přípustné právo odvolání, neboť se účastníci tohoto práva po doručení usnesení vzdali.

V Domažlicích dne 9.12.2015

Za správnost vyhotovení:
Petra Havlová Kubicová



JUDr. Miroslava Szabová, v.r.
notář jako soudní komisař



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu

2M/255/16

HL-5032/16

1.2.2016



Ing. Jaroslav Michna
ředitel odboru fondů EU

V Praze dne 27. ledna 2016
Vyřizuje: Mgr. Lukáš Pokorný, l. 2125
Č.j.: 328/330/16, 5763/ENV/16

Věc: Výzva k úhradě prostředků dotčených pochybením

Vážený pane starosto,

v příloze Vám zasílám Výzvu dle § 14f zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZRP“), k vrácení prostředků dotčených pochybením u projektu Operačního programu Životní prostředí 2007–2013 CZ.1.02/6.2.00/10.07170 „Omezení výskytu invazních druhů v povodí Kosího potoka v Karlovarském kraji část I. bolševník velkolepý“.

S pozdravem

Přílohy:

1) Výzva dle § 14f ZRP

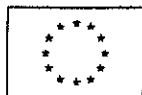
Vážený pan
Ing. Petr Třešňák
starosta
Ruská 155
353 01 Mariánské Lázně

Kopie:

Státní fond životního prostředí ČR (Mgr. Martin Kubica, Ing. Pavel Jakobe),
Finanční úřad pro Karlovarský kraj



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu



Č.j.: 327/330/16, 5759/ENV/16

VÝZVA DLE § 14f ZÁKONA Č. 218/2000 SB., O ROZPOČTOVÝCH PRAVIDLECH VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Ministerstvo životního prostředí, odbor fondů EU jako Řídící orgán Operačního programu Životní prostředí 2007–2013

vyzývá

dle § 14f, odstavec 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů, příjemce dotace Město Mariánské Lázně, sídlem Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně, IČ 00254061, projekt CZ.1.02/6.2.00/10.07170 Omezení výskytu invazních druhů v povodí Kosího potoka v Karlovarském kraji část I. bolševník velkolepý k uhrazení 133 327,68 Kč z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje a 7 842,80 Kč z prostředků Státního fondu životního prostředí ČR.

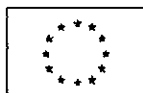
Odůvodnění:

Žádost o podporu projektu CZ.1.02/6.2.00/10.07170 Omezení výskytu invazních druhů v povodí Kosího potoka v Karlovarském kraji část I. bolševník velkolepý (dále jen „projekt“), byla podána Městem Mariánské Lázně (dále jen „příjemce dotace“) do Operačního programu Životní prostředí 2007–2013 (dál jen „OPŽP“) prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR (dále jen „SFŽP“) jako Zprostředkujícího subjektu OPŽP (dále jen „ZS OPŽP“). Dne 1. 4. 2011 bylo ze strany Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) jako Řídícího orgánu OPŽP (dále jen „ŘO OPŽP“) v souladu s ustanovením § 14 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech (dále jen „ZRP“) vydáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace č. 115D122001084 (dále jen „RoPD“) a dne 19. 4. 2011 byla uzavřena Smlouva č. 10055686 o poskytnutí podpory ze Státního fondu životního prostředí ČR (dále jen „Smlouva“) v rámci Operačního programu Životní prostředí.

Provedenou administrativní kontrolou SFŽP bylo zjištěno, že k termínu doložení podkladů k závěrečnému vyhodnocení akce, který byl Rozhodnutím o poskytnutí dotace stanoven na den 31. 7. 2014, nebyla doložena požadovaná dokumentace. Kompletní dokumenty byly doručeny až dne 21. 11. 2014. Uvedeným jednáním došlo k porušení Podmínek poskytnutí dotace (PPD), které jsou přílohou č. 1 RoPD, oddíl A, písmeno d) a Smlouvy část III., oddíl 5, písmeno f).



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu

ŘO OPŽP stanovil za porušení PPD dle oddílu C, odstavce 2 finanční opravu ve výši 2 % z celkové vyplacené částky dotace (6 666 384,04 Kč z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje (dále jen „ERDF“) a 392 140,21 Kč z prostředků SFŽP), jelikož došlo k prodlení 4 započaté měsíce. Vyčíslená finanční oprava tedy odpovídá částce 133 327,68 Kč z prostředků ERDF a částce 7 842,80 Kč z prostředků SFŽP.

V souladu s § 14f, odstavec 3 ZRP, je nutno uhradit uvedené finanční prostředky, které jsou dotčeny pochybením.

Vratka dotace ERDF	Vratka dotace SFŽP
Částka: 133 327,68 Kč	Částka: 7 842,80 Kč
Číslo účtu MŽP: 6015 - 7628001/0710	Číslo účtu SFŽP: 9025001/0710
Identifikace platby (variabilní symbol): 122001084	Identifikace platby (variabilní symbol): 1005568637

Poučení:

Finanční prostředky uhradte na uvedené účty do 30 dní od doručení této výzvy (prvním dnem lhůty je den následující po dni doručení výzvy). Dnem uhrazení prostředků se rozumí den připsání prostředků na účet MŽP / SFŽP. Lhůta zaniká ke dni přijetí prostředků na uvedené účty. Pokud v uvedené lhůtě nebudou prostředky uhrazeny, bude případ předán příslušnému orgánu finanční správy k vymáhání odvodů dle § 44, § 44a ZRP a § 175 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád.

V Praze dne 27. 1. 2016

otisk úředního razítka

Ing. Jaroslav Michna v.r.
ředitel odboru fondů EU

Za správnost vyhotovení odpovídá:
Mgr. Lukáš Pokorný



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu

ML-4917/16
1.2.2016



Ing. Jaroslav Michna
ředitel odboru fondů EU

V Praze dne 27. ledna 2016
Vyřizuje: Mgr. Lukáš Pokorný, I. 2125
Č.j.: 310/330/16, 5479/ENV/16

Věc: Výzva k úhradě prostředků dotčených pochybením

Vážený pane starosto,

v příloze Vám zasílám Výzvu dle § 14f zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZRP“), k vrácení prostředků dotčených pochybením u projektu Operačního programu Životní prostředí 2007–2013 CZ.1.02/6.2.00/10.07169 „Omezení výskytu invazních druhů v povodí Hufského potoka a říčky Tiché, část I. – bolševník velkolepý“.

S pozdravem

Přílohy:

1) Výzva dle § 14f ZRP

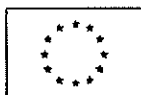
Vážený pan
Ing. Petr Třešňák
starosta
Ruská 155
353 01 Mariánské Lázně

Kopie:

Státní fond životního prostředí ČR (Mgr. Martin Kubica, Ing. Pavel Jakobe),
Finanční úřad pro Karlovarský kraj



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu



Č.j.: 308/330/16, 5470/ENV/16

VÝZVA DLE § 14F ZÁKONA Č. 218/2000 SB., O ROZPOČTOVÝCH PRAVIDLECH VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Ministerstvo životního prostředí, odbor fondů EU jako Řídící orgán Operačního programu Životní prostředí 2007–2013

vyzývá

dle § 14f, odstavec 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů, příjemce dotace Město Mariánské Lázně, sídlem Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně, IČ 00254061, projekt CZ.1.02/6.2.00/10.07169 Omezení výskytu invazních druhů v povodí Huťského potoka a říčky Tiché, část I. – bolševník velkolepý k uhrazení 15 657,49 Kč z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje a 921,03 Kč z prostředků Státního fondu životního prostředí ČR.

Odůvodnění:

Žádost o podporu projektu CZ.1.02/6.2.00/10.07169 Omezení invazních druhů v povodí Huťského potoka a říčky Tiché, část I. – bolševník velkolepý (dále jen „projekt“), byla podána Městem Mariánské Lázně (dále jen „příjemce dotace“) do Operačního programu Životní prostředí 2007–2013 (dále jen „OPŽP“) prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR (dále jen „SFŽP“) jako Zprostředkujícího subjektu OPŽP (dále jen „ZS OPŽP“). Dne 11. 5. 2011 bylo ze strany Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) jako Řídícího orgánu OPŽP (dále jen „ŘO OPŽP“) v souladu s ustanovením § 14 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech (dále jen „ZRP“) vydáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace č. 115D122001083 (dále jen „RoPD“) a dne 27. 6. 2011 byla uzavřena Smlouva č. 10055826 o poskytnutí podpory ze Státního fondu životního prostředí ČR (dále jen „Smlouva“) v rámci Operačního programu Životní prostředí.

Provedenou administrativní kontrolou SFŽP bylo zjištěno, že k termínu doložení podkladů k závěrečnému vyhodnocení akce, který byl Rozhodnutím o poskytnutí dotace stanoven na den 31. 7. 2014, nebyla doložena požadovaná dokumentace. Dokumenty byly doručeny až dne 21. 11. 2014. Uvedeným jednáním došlo k porušení Podmínek poskytnutí dotace (PPD), které jsou přílohou č. 1 RoPD, oddíl A, písmeno d) a Smlouvy část III., oddíl 5, písmeno f).



OPERAČNÍ PROGRAM
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,
vzduch a přírodu

ŘO OPŽP stanovil za porušení PPD dle oddílu C, odstavce 2 finanční opravu ve výši 2 % z celkové vyplacené částky dotace (782 874,74 Kč z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje (dále jen „ERDF“) a 46 051,44 Kč z prostředků SFŽP), jelikož došlo k prodlení 4 započaté měsíce. Vyčíslená finanční oprava tedy odpovídá částce 15 657,49 Kč z prostředků ERDF a částce 921,03 Kč z prostředků SFŽP.

V souladu s § 14f, odstavec 3 ZRP, je nutno uhradit uvedené finanční prostředky, které jsou dotčeny pochybením.

Vratka dotace ERDF	Vratka dotace SFŽP
Částka: 15 657,49 Kč	Částka: 921,03 Kč
Číslo účtu MŽP: 6015 - 7628001/0710	Číslo účtu SFŽP: 9025001/0710
Identifikace platby (variabilní symbol): 122001083	Identifikace platby (variabilní symbol): 1005582637

15. 574,74 Kč

Poučení:

2.3.2016

Finanční prostředky uhradte na uvedené účty do 30 dní od doručení této výzvy (prvním dnem lhůty je den následující po dni doručení výzvy). Dnem uhrazení prostředků se rozumí den připsání prostředků na účet MŽP / SFŽP. Lhůta zaniká ke dni přijetí prostředků na uvedené účty. Pokud v uvedené lhůtě nebudou prostředky uhrazeny, bude případ předán příslušnému orgánu finanční správy k vymáhání odvodů dle § 44, § 44a ZRP a § 175 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád.

V Praze dne 27. 1. 2016

otisk úředního razítka

Ing. Jaroslav Michna v.r.
ředitel odboru fondů EU

Za správnost vyhotovení odpovídá:
Mgr. Lukáš Pokorný



Městský úřad Mariánské Lázně

Odbor školství

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
telefon: 354 922 111, fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz

Z Á P I S

z 1. jednání Komise sportu při Radě města Mariánské Lázně

Datum konání: 21.01.2016 od 15 hod.

Místo konání: Městský úřad – malá zasedací místnost

Přítomni: Ing. Jan Budka, Jiří Dubský, Jan Fišák, Pavel Knára, Monika Preibischová, Bc. Štěpánka Denková

Nepřítomni: Vladimír Černý, Jaromír Prančl - omluveni

Hosté: 1. místostarosta Martin Hurajčík, Bc. Viktor Borsík, Tomáš Marzy, Ing. Karol Kreuzinger, Ladislav Florián, Bc. Kamila Chmelařová, Mgr. Bc. Helena Studničková, Václav Větrovský

Program jednání Komise sportu:

Předseda Komise sportu přivítal přítomné členy komise, I. místostarostu, Bc. Borsika i ostatní přítomné na 1. jednání Komise sportu v roce 2016.

Komise sportu se sešla v počtu 5 členů, 2 členové se písemně omluvili.

Na úvod byla připomenuta nová Pravidla, která mají posílit podporu sportovních aktivit dětí a mládeže až do juniorů tj. do 21 let, podpořit tradiční akce (tzv. alokace) ve Městě Mariánské Lázně, posílit sport na vrcholové úrovni a podpořit talenty prostřednictvím Systémové podpory.

Disponibilní výše Fondu sportu pro rok 2016 činí 5.000.000,-- Kč.

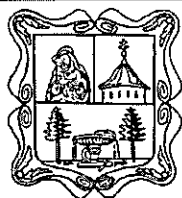
Podle Pravidel byla navržena výše Systémové podpory a výše dotací na tradiční akce (tzv. alokace):

Systémová podpora ve výši 500.000,-- Kč.

ALOKACE			
Athletic club ML, IČO: 70835799	50 000 Kč	XXXI. Ročník Memoriálu H. T. a VIII. Ročník Memoriálu	50 000 Kč
AUTOMOTO KLUB ML, IČO: 00479144	400 000 Kč	MS družstev na dlouhé dráze	250 000 Kč
AVE-KONTAKT, s. r. o., IČO: 60108665	500 000 Kč	Mistrovství světa seniorů v šachu	50 000 Kč
Ravána Gym, IČO: 26519011	347 475 Kč	Noc boje 7	100 000 Kč
Royal Golf Club ML z.s., IČO: 00513121	100 000 Kč	King's Cup RGCML	80 000 Kč
Sportovní unie Chebska	10 000 Kč	Oslava dne sportu - vyhlášení nejlepších sportovců	10 000 Kč
SPRÁVA MĚSTSKÝCH SPORTOVIŠŤ, IČO: 72559772	40 000 Kč	Dětská Olympiáda 2016	40 000 Kč
	70 000 Kč	Vyhlášení nejlepších sportovců města ML	70 000 Kč
Tělocvičná jednota Sokol ML, IČO: 18234895	65 000 Kč	SpaRun 2016	65 000 Kč
Příspěvek na média			50 000 Kč
CELKEM	1 582 475 Kč		765 000 Kč

Zůstatek Fondu sportu k rozdělení dle Pravidel: 3.735.000,-- Kč.

Byly položeny dotazy některých členů na konkrétní alokované akce a výše dotací. V debatě bylo vše vysvětleno a dotazy byly řádně zodpovězeny. Poté byl tento návrh odsouhlasen všemi přítomnými členy Komise sportu.



Městský úřad Mariánské Lázně

Odbor školství

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
telefon: 354 922 111, fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz

Zůstatek rozdělila komise v poměru dle Pravidel:

čl. V. Rozdělení prostředků

...následujícím poměrem:

dle čl. III. a) do 15 % na dotace na investice a opravy

560.250,-- Kč

dle čl. III. b) do 50 % na dotace na činnost

1.867.500,-- Kč

dle čl. III. c) do 25 % na dotace na sportovní akce

1.307.250,-- Kč

I. kolo 75 % z částky 1.307.250,-- Kč

činí 980.438,-- Kč

II. kolo 25 % z částky 1.307.250,-- Kč

činí 326.812,-- Kč

Rozdělení Fondu sportu bylo odsouhlaseno všemi přítomnými členy Komise sportu.

Komise sportu dále projednala jednotlivé žádosti o poskytnutí dotací z Fondu sportu na investice a opravy, sportovní akce I. kola a navrhuje toto rozdělení:

Seznam žádostí o dotace z FS Města M. L. 2016 - Investice a opravy

Název organizace	Celková částka	Podíl organizace	Podané žádosti		Pravidla čl. III. a) Investice a opravy	Komisí navrženo
			v %	v Kč		
ATHLETIC CLUB ML, IČO: 70835799	120 000 Kč	36 000 Kč	30	84 000 Kč	Šatní stěna s úložným prostorem	45 000 Kč
BUDO - CLUB ML, IČO: 18234801	53 500 Kč	23 500 Kč	44	30 000 Kč	Rekonstrukce půdy	20 000 Kč
BK Mariánské Lázně, IČO: 01208667	26 800 Kč	5 600 Kč	21	21 200 Kč	Nákup basketbalových míčů a závaží	15 000 Kč
Český rybářský svaz, z.s., MO ML, IČO: 18235590	42 000 Kč	12 600 Kč	30	29 400 Kč	Oprava rybník Mlékárna I.	20 000 Kč
	140 000 Kč	42 000 Kč	30	98 000 Kč	Rozvod vody do sádek	0 Kč
Duratec team BMX ML, IČO: 26669803	30 000 Kč	10 000 Kč	33	20 000 Kč	Oprava a zpevnění dráhy novým povrchem	20 000 Kč
FC VIKTORIA ML, IČO: 70829306	80 000 Kč	24 000 Kč	30	56 000 Kč	Šatní stěna s úložným prostorem	45 000 Kč
HC Mariánské Lázně, IČO: 26544725	120 000 Kč	40 000 Kč	33	80 000 Kč	Hokejová výzbroj	40 000 Kč
Ing. Roman Kořán	50 000 Kč	30 000 Kč	60	20 000 Kč	Výstroj jezdce a koně	15 000 Kč
Jezdecký klub ML z.s., IČO: 22843426	110 000 Kč	33 000 Kč	30	77 000 Kč	Doplnění povrchu	30 000 Kč
	30 000 Kč	9 000 Kč	30	21 000 Kč	PC Notebook	0 Kč
Martina Gjetaj Wastlová, IČO: 87076870	58 000 Kč	18 000 Kč	31	40 000 Kč	Dresy - stejná trička	35 000 Kč
Plavecký klub ML, IČO: 68784732	266 636 Kč	80 000 Kč	30	186 636 Kč	Výměna podlahy	0 Kč
	80 000 Kč	24 000 Kč	30	56 000 Kč	Silniční kolo	56 000 Kč
Ravána Gym, IČO: 26519011	59 728 Kč	18 000 Kč	30	41 728 Kč	Cvičební pomůcky	30 000 Kč
Royal Golf Club ML z.s., IČO: 00516121	65 000 Kč	40 000 Kč	62	25 000 Kč	Sportovní pomůcky	25 000 Kč
	70 000 Kč	30 000 Kč	43	40 000 Kč	Patovací green pro děti a mládež	40 000 Kč
SPORT - SERVIS ML, IČO: 25205013	55 000 Kč	35 000 Kč	64	20 000 Kč	Obnova mobilních odpališť	20 000 Kč
Tělovýchovná jednota SANDOW, IČO: 00519901	39 500 Kč	11 850 Kč	30	27 650 Kč	Výměna obložení	27 000 Kč
	97 798 Kč	32 798 Kč	34	65 000 Kč	Celosvařené branky	0 Kč
TJ Lokomotiva ML, IČO: 18233139	104 000 Kč	31 000 Kč	30	73 000 Kč	Zahradní traktor	0 Kč
	123 000 Kč	43 000 Kč	35	80 000 Kč	Výměna oplocení	60 000 Kč
TJ Stadion - oddíl kraso ML, IČO: 47721731	23 000 Kč	6 900 Kč	30	16 100 Kč	Cvičební pomůcky	16 000 Kč
CELKEM				1 207 714 Kč	CELKEM	559 000 Kč

Disponibilní prostředky na rok 2016	560 250 Kč
ÚSPORA	1 250 Kč

Seznam žádostí o dotace z FS Města M. L. 2016 - 1. termín sportovních akcí

Název organizace	Podané žádosti	Pravidla čl. III. c) sportovní akce	Komisí navrženo
ALPHA MEDICA s. r. o., IČO: 27218651	90 000 Kč	CHOPIN CUP - golfový turnaj	20 000 Kč
	30 000 Kč	"ESA KARLA ZIČHA" - tenisový turnaj	20 000 Kč
AVE-KONTAKT, s. r. o., IČO: 60108665	20 000 Kč	XV. Ročník mezinárodního šachového festivalu	10 000 Kč
	6 800 Kč	Jarní turnaj	6 000 Kč
BK Mariánské Lázně, IČO: 01208667	7 300 Kč	Memoriál Miroslava Chalupky	7 000 Kč
	12 200 Kč	Vánoční turnaj	12 000 Kč
BUDO - CLUB ML, IČO: 18234801	3 000 Kč	Vánoční turnaj	3 000 Kč
	6 000 Kč	Memoriál Ing. Arnošta Lindenberga	6 000 Kč



Městský úřad Mariánské Lázně

Odbor školství

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
telefon: 354 922 111, fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz

CK Sportblazek.cz, IČO: 22674349	20 000 Kč	Okolo Mariánských Lázní	10 000 Kč
Český rybářský svaz, z.s., MO ML, IČO: 18235590	25 000 Kč	Dětské rybářské závody	10 000 Kč
Duratec team BMX ML, IČO: 26669803	20 000 Kč	4. ČP BMX	20 000 Kč
FC VIKTORIA ML, IČO: 70829306	10 000 Kč	Memoriál Pavla Rokošného	10 000 Kč
GSK 2.ZŠ Mar. Lázně, IČO: 26983320	20 000 Kč	I. kolo Českého poháru společných skladeb	20 000 Kč
	15 000 Kč	Lázeňský pohár	15 000 Kč
	15 000 Kč	Memoriál Milady Ducekové	10 000 Kč
HC Mariánské Lázně.cz, IČO: 26544725	500 000 Kč	Celostátní liga staršího dorostu 2015/2016	0 Kč
Ing. Roman Kofán	50 000 Kč	4. r. westernových závodů o pohár starosty města ML	20 000 Kč
Jezdecký klub ML, z.s., IČO: 22843426	140 000 Kč	Memoriál Ing. Václava Nágra	20 000 Kč
	126 000 Kč	POHÁR KARLOVARSKÉHO KRAJE	10 000 Kč
	48 300 Kč	KRITÉRIUM MLADÝCH KONÍ	10 000 Kč
	69 979 Kč	CENA MĚSTA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ	20 000 Kč
KČT, odbor ML, IČO: 73731005	25 000 Kč	Turistické akce 9x	25 000 Kč
Klub Plastických modelářů ML, IČO: 73732931	20 000 Kč	Pohár Mariánských Lázní 9. ročník	20 000 Kč
Martina Gjetaj Wastlová, IČO:	157 000 Kč	Sportovně-taneční tábor Přimda	0 Kč
	40 000 Kč	Vánoční benefiční představení	10 000 Kč
	21 000 Kč	Taneční den - Workshop 2016	10 000 Kč
	140 000 Kč	Společenský taneční ples Dance Studia Wanted	28 000 Kč
Michal Kandrác, IČO: 15741117	90 000 Kč	Letní tenisová tour 2016	30 000 Kč
Motokros na Cechu, IČO:	70 000 Kč	MMČR CROSS COUNTRY 2016	50 000 Kč
	30 000 Kč	MTZ MOTOTECHNIKA 2016	10 000 Kč
	30 000 Kč	MOTOCROSS O Pohár Mariánských Lázní 1. závod	0 Kč
	30 000 Kč	MOTOCROSS O Pohár Mariánských Lázní 2. závod	0 Kč
	40 000 Kč	VIKING RAID Běžecký překážkový závod	30 000 Kč
PÉTANQUE KLUB ML, IČO: 26562448	50 000 Kč	GRAND PRIX ML 2016 v pétanque	30 000 Kč
Radioelektronika Cheb z.s., IČO: 14703599	5 000 Kč	Mistrovství ČR v radiovém orient. běhu na krátké trati	5 000 Kč
Ravána Gym, IČO: 26519011	66 000 Kč	Thajský box dětem - Přimda	0 Kč
Royal Golf Club ML z.s., IČO: 00513121	30 000 Kč	Zimní turnaj Střediska mládeže	30 000 Kč
	60 000 Kč	Jarní turnaj novinářů - Journalist Trophy	15 000 Kč
	70 000 Kč	"Dětská tour Západ A"	50 000 Kč
SP ASPV ML, IČO: 22819843	2 000 Kč	Pohádkový les	2 000 Kč
SPORT - SERVIS ML, IČO: 25205013	35 000 Kč	Turnaj pro Handicapované golfisty	20 000 Kč
	60 000 Kč	Se školou na golf 2016	40 000 Kč
	30 000 Kč	Golf pro všechny	20 000 Kč
TCF SIGNALBAU ML, IČO: 18233341	100 000 Kč	Tenisová školička 2016	20 000 Kč
	60 000 Kč	Celostátní turnaj starších žáků kat. "B"	40 000 Kč
	180 000 Kč	European Junior Tour 16&U	70 000 Kč
	100 000 Kč	Celostátní turnaj dorostenek kat. "A"	30 000 Kč
	35 000 Kč	Turnaj Babytenisu	10 000 Kč
TJ Lokomotiva ML, z.s., IČO: 18233139	20 000 Kč	Přípravný Loco Cup turnaj 2016	20 000 Kč
	13 000 Kč	Jarní trojúhelník 2016	13 000 Kč
	20 000 Kč	KUMITE	15 000 Kč
	30 000 Kč	Loko Cup	10 000 Kč
	10 000 Kč	"Železný dědek"	10 000 Kč
	3 000 Kč	Old Boys Cup - nohejbalový turnaj	3 000 Kč
TJ Stadion - oddíl kraso ML, IČO: 47721731	5 000 Kč	Mezioddílový závod Cheb - Mariánské Lázně	5 000 Kč
	25 000 Kč	Lázeňský "mini" pohárek Mariánské Lázně	20 000 Kč
	10 000 Kč	Maškarní na ledě 2016	10 000 Kč
	10 000 Kč	Halloween party na ledě 2016	0 Kč
CELKEM	2 956 579 Kč	CELKEM	960 000 Kč

Disponibilní prostředky na rok 2016	980 438 Kč
ÚSPORA	20 438 Kč
CELKOVÁ ÚSPORA	21 688 Kč



Městský úřad Mariánské Lázně

Odbor školství

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
telefon: 354 922 111, fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz

Komise rozhodla, že úspora bude převedena na II. kolo akcí.

U žádostí o poskytnutí dotací z Fondu sportu na činnost je uvedené bodové ohodnocení podrobně přepočítáváno se žadateli a výsledky předloží Komise sportu nejdéle do 28.01.2016 (viz DODATEK Č.1).

V průběhu jednání Komise sportu odešel p. Dubský. Ještě za jeho účasti byly schváleny návrhy na dotace pro systémovou podporu, akce a investice. Komise byla i po jeho odchodu usnášeníschopná.

Předseda klubu určil konečný termín pro Kontroly a to do konce ledna 2016, tj. do 31.01.2016. Tajemnice obešle členy, kteří ještě nepředložili Zápis z kontroly, ať toto napraví.

Kontroly projedná komise na svém 2. jednání dne 18.02.2016.

V roce 2016 postupuje Komise sportu dle nových Pravidel a bude vyžadovat jejich dodržování. Pokud nebudou Pravidla řádně dodržována, budou sportovní kluby dle Pravidel i sankcionovány!

Komise předpokládá, že v roce 2016 uskuteční ještě 2 výjezdní zasedání Komise sportu:

1. ve SPRÁVĚ MĚSTSKÝCH SPORTOVIŠŤ příspěvková organizace,
2. v TJ Lokomotiva Mariánské Lázně.

V roce 2016 bude celkově 9 jednání Komise sportu:

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------------------|
| 1. 21.01.2016 | 2. 18.02.2016 | 3. 14.04.2016 | 4. 09.06.2016 |
| 5. 25.08.2016 | 6. 20.10.2016 | 7. 22.12.2016 | + dvě výjezdová zasedání |

Příští jednání Komise sportu: čtvrtek 18.02.2016 ve 14:00 hod MěÚ Mar. Lázně, velká zasedací místnost

Program: Vyhodnocení kontrol
Uzavření dotací I. kolo
Vyhlášení nejlepšího sportovce roku 2015
Různé

V Mariánských Lázních 25.01.2016

zapsala: Bc. Štěpánka Denková, tajemnice Komise sportu

Ing. Jan Budka
předseda Komise sportu



Městský úřad Mariánské Lázně

Odbor školství

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
telefon: 354 922 111, fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz

DODATEK Č. 1

K

Zápisu z 1. jednání Komise sportu při Radě města Mariánské Lázně

U žádostí o poskytnutí dotací z Fondu sportu na činnost bylo přepočítáno bodové hodnocení a Komise sportu předkládá toto rozdělení:

Seznam žádostí o dotace z FS Města M. L. 2016 na činnost		
Název organizace	Body	Komisi navrženo
AIKIDO ML, IČO: 26523043	490,5	36 231 Kč
Athletic club ML, IČO: 70835799	544,0	40 183 Kč
Basketbalový klub ML, IČO: 01208667	824,5	60 902 Kč
BUDO - KLUB ML, IČO: 18234801	1225,0	90 485 Kč
Český rybářský svaz, z.s., MO ML, IČO: 18235590	465,0	34 347 Kč
Duratec team BMX ML, IČO: 26669803	524,5	38 742 Kč
FC VIKTORIA ML, IČO: 70829306	2517,0	185 919 Kč
GSK 2.ZŠ ML, IČO: 26983320	2092,0	154 526 Kč
HC Mariánské Lázně.cz, IČO: 26544725	3852,0	284 529 Kč
Ing. Roman Kořán	51,0	3 767 Kč
Jezdecký klub ML, IČO: 22843426	720,5	53 220 Kč
Klub Plastikových modelářů ML, IČO: 73732931	475,0	35 086 Kč
Marek Petruš - florbal	401,0	29 620 Kč
Martina Gjetaj Wastlová, IČO: 87076870	885,5	65 408 Kč
Michal Kandráč	293,0	21 643 Kč
Plavecký klub ML, IČO: 68784732	870,0	64 263 Kč
Ravána Gym, IČO: 26519011	189,0	13 961 Kč
Royal Golf Club ML z.s., IČO: 00513121	3004,5	221 928 Kč
SK ASPV ML, IČO: 22819843	178,0	13 148 Kč
TCF SIGNALBAU ML, IČO: 18233341	2297,0	169 669 Kč
Tělovýchovná jednota SANDOW, IČO: 00519901	84,0	6 205 Kč
TJ Lokomotiva ML, IČO: 18233139	1746,5	129 006 Kč
TJ Sokol ML, IČO: 18234895	990,0	73 127 Kč
TJ Stadion ML - oddíl kraso, IČO: 47721731	563,0	41 586 Kč
CELKEM	25282,5	1 867 500 Kč
Disponibilní prostředky pro rok 2016		1 867 500 Kč
ÚSPORA		0 Kč

Dne 29.01.2016 zapsala Bc. Štěpánka Denková, tajemnice Komise sportu

Ing. Jan Budka, předseda komise

SEZNAM ŽÁDOSTÍ NA ROK 2016

	KDO ŽÁDÁ	NA CO ŽÁDÁ	O KOLIK ŽÁDÁ
1	Cyklistický klub Sportblázek.cz, IČO: 22674349	akce	20.000,--
2	BUDO – CLUB ML, IČO: 18234801	investice, opravy	30.000,--
3		akce	3.000,--
4		akce	6.000,--
5		činnost	1225 bodů
6	Český rybářský svaz, z. s. MO, IČO: 18235590	činnost	465 bodů
7		investice, opravy	29.400,--
8		investice, opravy	98.000,--
9		akce	25.000,--
10	TJ Lokomotiva ML, IČO: 18233139	investice, opravy	65.000,--
11		akce	20.000,--
12		investice, opravy	73.000,--
13		investice, opravy	80.000,--
14		akce	13.000,--
15		akce	20.000,--
16		akce	30.000,--
17		akce	10.000,--
18		akce	3.000,--
19		činnost	1746,5 bodů
20	Sportovní unie Chebska, IČO: 64840531	akce	10.000,--
21	Sportovní klub ASPV ML, IČO: 22819843	akce	2.000,--
22		činnost	178 bodů
23	TCF SIGNALBAU ML, IČO: 18233341	činnost	2297 bodů
24		akce	100.000,--
25		akce	60.000,--
26		akce	180.000,--
27		akce	100.000,--
28		akce	35.000,--
29	Basketbalový klub ML, IČO: 01208667	činnost	824,5 bodů
30		akce	6.800,--
31		akce	7.300,--
32		akce	12.200,--
33		investice	21.200,--
34	HC Mariánské Lázně.cz, IČO: 26544725	činnost	3852 bodů
35		investice, opravy	80.000,--
36		akce	500.000,--
37	Klub Plastikových modelářů ML, IČO: 73732931	akce	20.000,--
38		činnost	475 bodů
39	TJ Stadion – oddíl kraso ML, IČO: 47721731	činnost	563 bodů
40		investice, opravy	16.100,--
41		akce	5.000,--
42		akce	25.000,--
43		akce	10.000,--
44		akce	10.000,--
45	Plavecký klub ML, IČO: 68784732	činnost	870 bodů
46		investice, opravy	56.000,--
47	Roman Kořán	investice, opravy	20.000,--
48		akce	50.000,--
49		činnost	51 bodů

SEZNAM ŽÁDOSTÍ NA ROK 2016

50	SPORT – SERVIS ML, IČO:	akce	60.000,--
51		akce	35.000,--
52		akce	30.000,--
53		investice, opravy	20.000,--
54	AUTOMOTO KLUB ML v AČR, IČO: 00479144	akce	400.000,--
55	Jezdecký klub ML, IČO: 22843426	investice, opravy	77.000,--
56		investice, opravy	21.000,--
57		akce	140.000,--
58		akce	126.000,--
59		akce	48.300,--
60		akce	69.979,--
61		činnost	720,5 bodů
62	Marek Petruš – Florbalové družstvo	činnost	401 bodů
63	Athletic club ML, IČO: 70835799	činnost	544 bodů
64		investice, opravy	84.000,--
65		akce	50.000,--
66	FC VIKTORIA Mariánské Lázně, IČO: 70829306	činnost	2517 bodů
67		investice, opravy	56.000,--
68		akce	10.000,--
69	PÉTANQUE KLUB ML, IČO: 26562448	akce	50.000,--
70	Radioelektronika Cheb z. s., IČO: 14703599	akce	5.000,--
71	SPRÁVA MĚSTSKÝCH SPORTOVIŠŤ, IČO: 72559772	akce	40.000,--
72		akce	70.000,--
73	AVE-KONTAKT, s. r. o., IČO: 60108665	akce	20.000,--
74		akce	500.000,--
75	Tělovýchovná jednota SANDOW, IČO:00519901	činnost	84
76		investice, opravy	27.650,--
77		investice, opravy	3.640,--
78	Ravána Gym, IČO:26519011	činnost	189 bodů
79		investice, opravy	41.728,--
80		akce	66.000,--
81		akce	347.475,--
82	Royal Golf Club ML, IČO:00516121	akce	30.000,--
83		akce	60.000,--
84		akce	100.000,--
85		akce	70.000,--
86		činnost	3004,5 bodů
87		investice, opravy	40.000,--
88		investice, opravy	25.000,--
89	Michal Kandráč	činnost	293 bodů
90		akce	90.000,--
91	Martina Gjetaj Wastlová, IČO:	akce	140.000,--
92		investice, opravy	186.636,--
93		činnost	885,5 bodů
94		investice, opravy	40.000,--
95		akce	21.000,--
96		akce	40.000,--
97		akce	157.000,--
98	Tělocvičná jednota Sokol ML, IČO: 18234895	akce	65.000,--
99	AIKIDO ML, IČO: 26523043	činnost	490,5 bodů

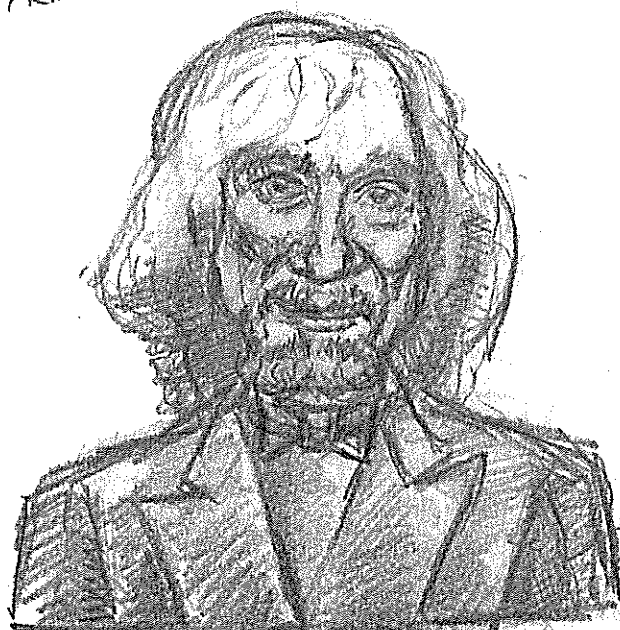
SEZNAM ŽÁDOSTÍ NA ROK 2016

100	ALPHA MEDICA s. r. o., IČO: 27218651	akce	30.000,--
101		akce	90.000,--
102	KČT, IČO:72731005	akce	25.000,--
103	GSK 2.ZŠ ML, IČO:26983320	činnost	2092 bodů
104		akce	15.000,--
105		akce	15.000,--
106		akce	20.000,--
107	Motokros na Cechu, IČO:01249550	akce	70.000,--
108		akce	30.000,--
109		akce	30.000,--
110		akce	30.000,--
111		akce	40.000,--
112	Tělocvičná jednota Sokol ML, IČO: 18234895	činnost	990 bodů
113	Duratec team BMX ML, IČO: 26669803	akce	20.000,--
114		investice, opravy	20.000,--
115		činnost	524,5 bodů

SKLADATEL PETR HAPKA
NÁVRV PLASTIKY 2016

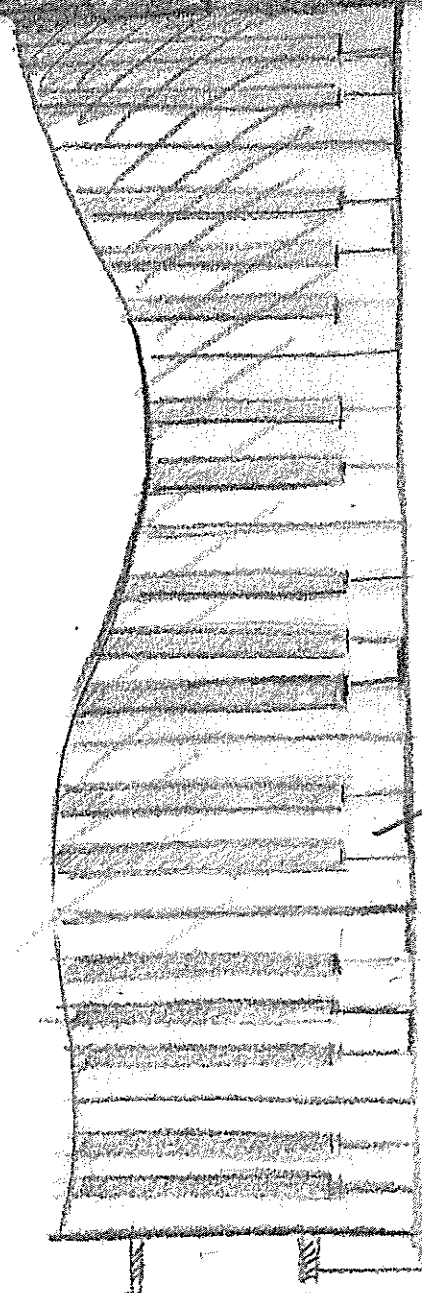
DM/254/16

PRO OSAZENÍ MUSÍ BÝT
VYBETONOVANÁ PATKA



50 cm

BRONZ



150 cm

BRONZ

čep

A.K. 016

Zachování a další rozvoj elektrifikované MHD na území města Mariánské Lázně a některých přilehlých obcí pro roky 2016-2025

Studie

Zpracoval:	CZECH Consult, spol. s r. o., Zderazská 1625/65 153 00 Praha 16 - Radotín
Spolupráce na zakázce:	Ing. Jakub Slavík, MBA – Consulting Services K Podjezdu 596, 251 01 Říčany
Hlavní projektant:	Ing. Zdeněk Strádal
Projektant:	Ing. Tomáš Matras, Ph.D. Ing. Michal Kratochvíl Ing. Pavel Tesař Bc. Jan Rajman
Předkládá:	Ing. Zdeněk Strádal ředitel společnosti

Praha, prosinec 2015

Obsah

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE.....	1
1.1. Zadání prací.....	1
1.2. Předmět zakázky	1
1.3. Cíl prací.....	1
2. Plán udržitelné mobility	2
2.1. Respektované výchozí dokumenty EU	2
2.2. Integrovaný regionální operační program 2014-2020.....	2
3. Strategické souvislosti	4
3.1. Dopravní plánování	4
3.2. Dopravní model.....	4
4. Technické, provozní a organizační vymezení projektu.....	5
4.1. Technické a provozní vymezení.....	5
4.2. Organizační uspořádání.....	6
5. Analýza poptávky.....	8
5.1. Charakteristika území z hlediska potřeb dopravní obsluhy MHD	8
5.2. Demografický vývoj obsluhovaného území.....	9
5.3. Přehled trolejbusových linek	11
5.4. Přehled autobusových linek	11
5.5. Analýza poptávky.....	13
5.5.1. Variace poptávky v průběhu týdne.....	13
5.5.2. Poptávka podle jednotlivých linek	13
5.5.3. Zastávky s největšími zastávkovými obraty.....	14
5.5.4. Poptávka podle denního období.....	15
5.5.5. Poptávka na jednotlivých úsecích sítě MHD - zátěžové diagramy	16
5.6. Analýza směrových přepravních vztahů	19
5.6.1. Matice přepravních vztahů mezi oblastí zdroje a cíle	28
5.6.2. Závislost účelu v cíli cesty na typu oblasti.....	28
5.6.3. Závislost účelu cesty v cíli cesty na hodině dotazu.....	28
5.6.4. Závislost použitého jízdního dokladu na pravidelnosti.....	28
5.6.5. Závislost použitého jízdního dokladu na účelu cesty v cíli cesty	28
5.7. Vyhodnocení skladby jízdních dokladů dle dat z odbavovacího zařízení	29
5.8. Hodnocení provozu MHD.....	30
6. Předběžný průzkum u dodavatelů vozidel	31
6.1. Smysl a cíle průzkumu	31
6.2. Metoda průzkumu	32
6.2.1. Obsah a forma průzkumu	32
6.2.2. Oslovení výrobci	33
6.3. Vyhodnocení průzkumu dodavatelského trhu.....	34
6.3.1. Doplnující informace k cenám	35
6.3.2. Doplnující informace ke spotřebě energie	35
6.3.3. Doplnující informace k dalším obchodním a provozním otázkám	36
6.3.4. Závěry z průzkumu.....	37

7.	Finanční a ekonomický model budoucího provozu a vlastnické struktury, analýza rizik	39
7.1.	Orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity	39
7.1.1.	Výchozí předpoklady	39
7.1.1.1.	Hodnocené varianty.....	39
7.1.1.2.	Finanční efektivity	40
7.1.1.3.	Ekonomická efektivity.....	41
7.1.1.4.	Analýza citlivosti a analýza rizik	41
7.1.2.	Uvažované scénáře a varianty	42
7.1.3.	Podklady pro propočet investic.....	44
7.1.4.	Další vstupní ukazatele.....	46
7.1.5.	Předpokládané investice, provozní náklady a výnosy jednotlivých variant.....	46
7.1.5.1.	Varianta „Bez projektu“	46
7.1.5.2.	Varianta „Parciální trolejbusy“	48
7.1.5.3.	Varianta „Elektrobusy“	49
7.1.6.	Výsledky předběžného hodnocení efektivity projektu	50
7.1.7.	Nejistoty a rizika	52
7.1.7.1.	Nejistoty a rizika společné oběma variantám.....	52
7.1.7.2.	Nejistoty a rizika specifické pro jednotlivé varianty.....	54
7.1.8.	Shrnutí a závěr.....	54
7.2.	Aktuální stav příležitostí ke spolufinancování projektu elektrické MHD v M. Lázních 55	
7.2.1.	Možné nástroje spolufinancování.....	55
7.2.2.	Integrovaný regionální operační program (IROP)	56
7.2.3.	Další zdroje	57
7.2.4.	Shrnutí	57
7.3.	Orientační harmonogram realizace projektu	58
8.	doporučené varianty budoucího provozu	59
9.	Zdroje informací.....	62
10.	Seznam použitých zkratk.....	63

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE

1.1. Zadání prací

Předkládaný dokument je zpracován na základě Smlouvy o dílo, číslo smlouvy Objednatele 354/15, která byla uzavřena dne 14. 10. 2015 podle § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb. Občanského zákoníku mezi Městem Mariánské Lázně na straně jedné jako Objednatel a společností CZECH Consult, spol. s r. o., na straně druhé, jako Zhotovitelem.

1.2. Předmět zakázky

Předmětem díla je zpracování dokumentu „Zachování a rozvoj elektrifikované MHD na území města Mariánské Lázně a některých přilehlých obcí pro roky 2016 – 2025“.

1.3. Cíl prací

Zpracování studie proveditelnosti rozvoje a budoucího provozu elektrifikované městské hromadné dopravy ve městě Mariánské Lázně a v dotčených okolních obcích pro období let 2016 až 2025.

Studie bude tvořit základní dokument ke stanovení dopravní politiky města Mariánské Lázně v oblasti městské hromadné dopravy pro období 2016 až 2025. Bude zpracována tak, aby byla kvalifikovaným podkladem pro rozhodnutí Rady a Zastupitelstva města Mariánské Lázně v oblasti dopravní politiky města a jeho zájmového území – regionu.

Zároveň je studie zpracována tak, aby poskytovala vstupní informace k následně podané žádosti o podporu finančními prostředky z dotačních programů pro období 2014 až 2020 – Integrovaný regionální operační program, Operační program Doprava 2.

V době zpracování této studie nebyla ještě zveřejněna výzva k předkládání žádostí o podporu z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) pro projekty nízkoemisních a bezemisních vozidel, ani podrobnosti dalších v úvahu připadajících finančních nástrojů. Tato studie proto staví na informacích z příslušných ministerstev a dalších zúčastněných orgánů a organizací, které byly v době jejího zpracování k dispozici.

V době mezi vyhotovením (uzávěrkou) této studie a předložením její konečné verze byla uvedená výzva z IROP dne 21. 1. 2016 Ministerstvem pro místní rozvoj zveřejněna. Text této studie byl proto po uzávěrci navíc doplněn o příslušné odkazy a vysvětlující komentáře, aniž by bylo podstatným způsobem zasahováno do již zpracovaného obsahu studie, vycházejícího z původního zadání a konzultovaného s městem Mariánské Lázně a dopravcem MDML.

2. PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY

2.1. Respektované výchozí dokumenty EU

V posledních letech je ze strany EU kladen stále vyšší důraz na vytváření plánů udržitelné mobility měst a regionů. Veškeré dopravní plánování musí být v souladu s touto strategií, která předpokládá vyvážený rozvoj všech významných druhů dopravy s preferencí těch druhů dopravy, které jsou trvale udržitelné a šetří životní prostředí, což elektrifikovaná městská hromadná doprava jednoznačně plní.

V regionu Mariánských lázní je požadavek udržitelné mobility nejen obzvláště významný z hlediska ochrany životního prostředí, ale je klíčový i z hlediska zpracování následné žádosti o získání podpory z dotačních programů EU, která je jedním z hlavních cílů studie. Zpracování studie je proto tomuto kritériu plně podřízeno.

2.2. Integrovaný regionální operační program 2014-2020

Dále uvedené informace o současném stavu a perspektivách Integrovaného regionálního operačního programu 2014 až 2020 (IROP) jsou vysoce aktuální, neboť byly převzaty z přednášky Mgr. Martina Jandy z Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Odboru řízení operačních programů, kterou přednesl pro odbornou veřejnost na konferenci uspořádané dne 26. 11. 2015 u příležitosti veletrhu CZECHBUS. Dále jsou uvedena pouze základní získaná fakta a cíle, které se významným způsobem dotýkají problematiky řešené v této Studii:

- Program byl schválen Evropskou komisí v červnu 2015.
- Řídícím orgánem je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, odbor řízení operačních programů
- Výše kofinancování: 85 %
- Cíl: zvýšení podílu udržitelných forem dopravy (473 mil. EUR)
- Podporovaná aktivita: nízkoemisní a bezemisní vozidla
- Žadatelé/příjemci (kteří se nás týkají): obce, provozovatelé drážní dopravy, dopravci ve veřejné dopravě
- Vyhlášení výzvy pro nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – leden 2016
- Příjem žádostí od 01/2016 do 07/2016
- Celková alokace: 1 120 000 000 Kč
- Základní cíl: pořízení silničních bezemisních vozidel a drážních vozidel (tramvají nebo trolejbusů) pro zajištění dopravní obslužnosti v rámci závazku veřejné služby

Odpovědní pracovníci týmu zpracovatelů této Studie mají k dispozici příslušné materiály, včetně podmínek veřejné podpory, kritérií přijatelnosti projektu, jeho proveditelnosti, atd..

Znalosti byly plně využity při zpracování této Studie a jsou prezentovány zejména v kapitolách 6 až 8 této Zprávy.

Do definitivní podoby však mohou být přílohy žádosti o poskytnutí dotace zpracovány až v dalších etapách práce po uveřejnění Výzvy MMR v lednu příštího roku.

3. STRATEGICKÉ SOUVISLOSTI

3.1. Dopravní plánování

Zatímco tradiční přístup k dopravnímu plánování byl zaměřen na provoz s primárním cílem zajistit plynulost a rychlost provozu, v rámci plánování udržitelné mobility je kladen důraz na kvalitu přepravy z hlediska cestujícího. Proto je dále současný stav městské hromadné dopravy ve městě Mariánské Lázně a v dotčených obcích (dále je toto území nazýváno též „Region města Mariánské Lázně“ posouzen především z hlediska uživatele systému veřejné hromadné dopravy osob.

Pro prognózu k roku 2025 je využito především znalostí dosavadního dlouhodobého trendu vývoje v oblasti demografie relevantního (posuzovaného) území. Zvláštní pozornost je při tom věnována skupinám obyvatel, které jsou na provozu veřejné dopravy osob přímo závislé.

3.2. Dopravní model

Základní jednotkou pro dopravní plánování je v České republice ve smyslu zákona č. 214/2010 Sb. území kraje. Pokud jde o menší územní celky – jakým je i námi zpracovávaný region města Mariánské Lázně (město a spádové obce) – je zpracování plánů dopravní obslužnosti v kompetenci orgánů místní státní správy a samosprávy. Ve finále se tyto plány stávají součástí plánu zpracovaného na úrovni kraje, v jehož rámci může být zpracován dopravní model.

Pokud jde o pokyny EU (2014) k vytváření a implementaci plánů udržitelné městské mobility, není zde požadováno zpracování dopravních modelů, pokud se jedná o území s počtem obyvatel menším než padesát tisíc, což je náš případ. Z uvedených důvodů není zpracován dopravní model. (K žádosti je vyžadována pouze Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility.)

Prognóza relevantní veřejné dopravy (MHD) byla zpracována k roku 2025 pro řešený dopravní systém městské hromadné dopravy.

4. TECHNICKÉ, PROVOZNÍ A ORGANIZAČNÍ VYMEZENÍ PROJEKTU

4.1. Technické a provozní vymezení

Síť městské hromadné dopravy v Mariánských Lázních je tvořena trolejbusovou a autobusovou sítí, která se vzájemně doplňuje. Vozový park městské hromadné dopravy obsluhuje nejen město Mariánské Lázně a jeho příměstské části, ale i okolní obce spadající do zájmového území – regionu města Mariánské Lázně (Velká Hleďsebe, Klimentov, Lázně Kynžvart, Valy, Drmoul, Hamerníky).

Na schématu prezentovaném dále je patrný rozsah území s odlišením tras obsluhových trolejbusů (s rozlišením tras vybavených trolejovým vedením a bez trolejového vedení) a obsluhovaného autobusu.

SCHÉMA TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY

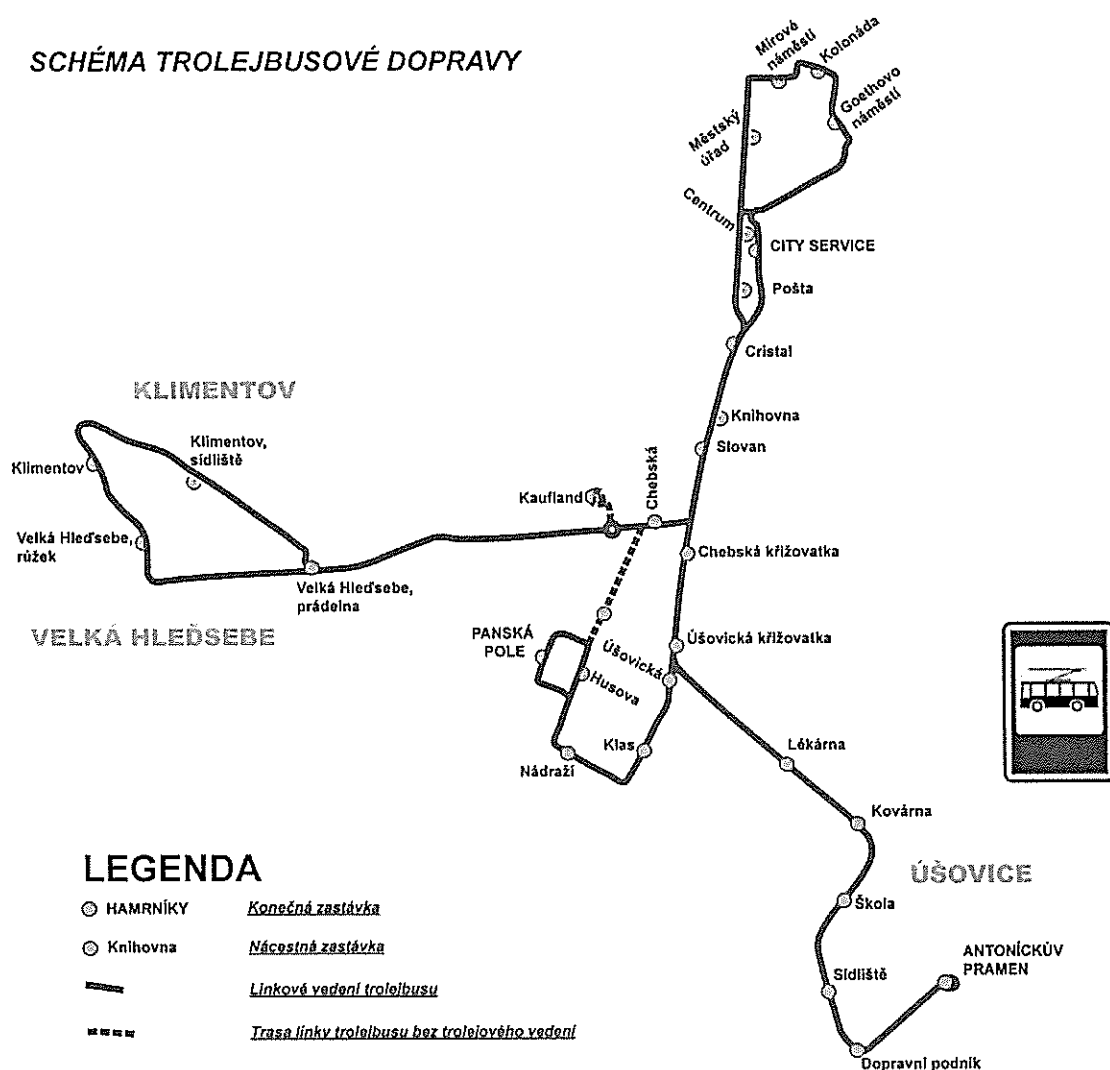
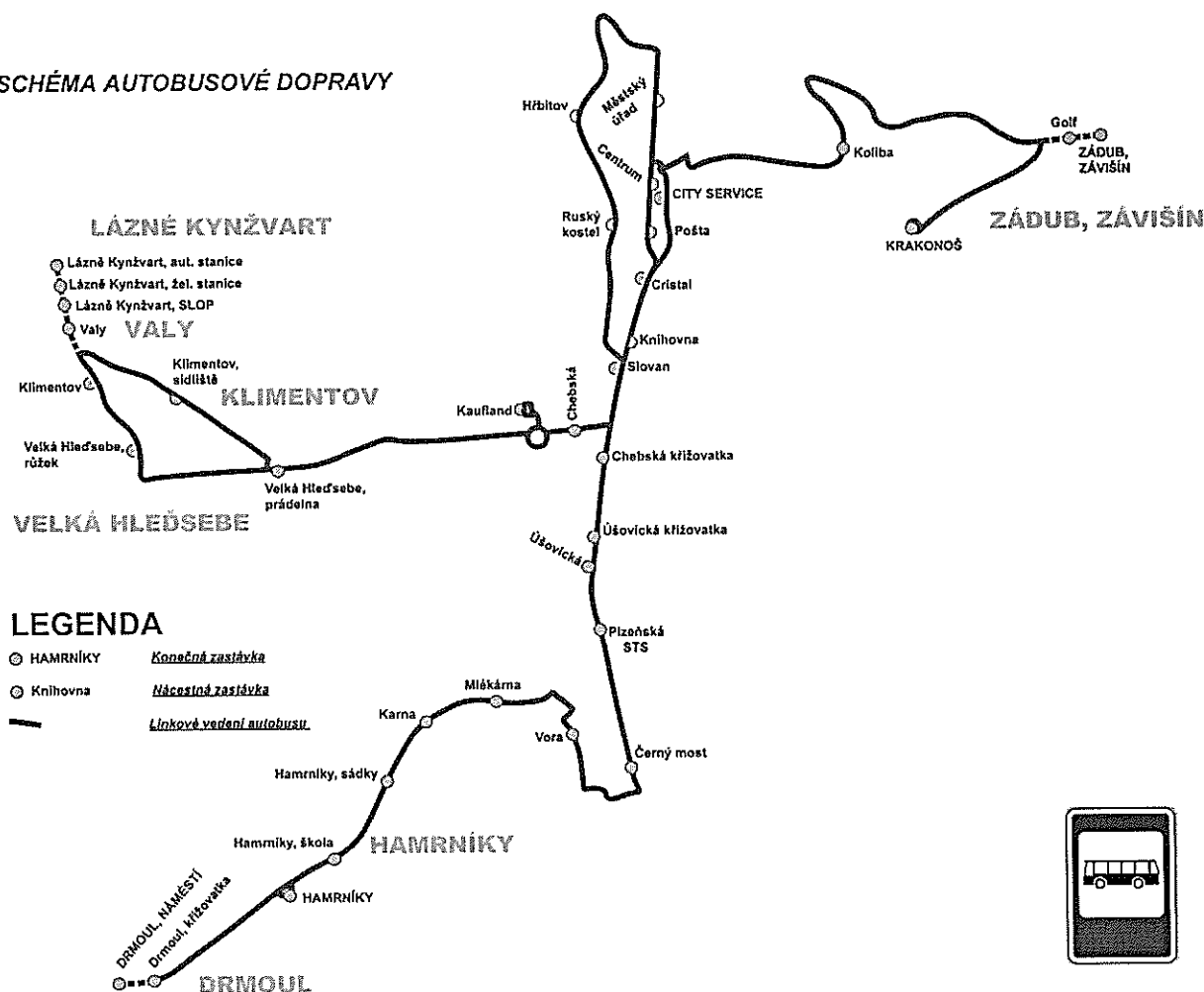


SCHÉMA AUTOBUSOVÉ DOPRAVY



4.2. Organizační uspořádání

Provozovatelem systému městské hromadné dopravy v regionu Mariánských Lázní je společnost „Městská doprava Mariánské Lázně, s.r.o.“

Byla založena v roce 2006 dvěma společníky, kterými jsou Město Mariánské Lázně a dlouholetý provozovatel MHD Dopravní podnik Mariánské Lázně, a.s. Oba společníci chtějí usilovat o rozšíření a zkvalitnění dopravních služeb poskytovaných k prospěchu města Mariánské Lázně, jeho obyvatel a návštěvníků.

MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o. provozuje městskou hromadnou dopravu v Mariánských Lázních a příměstskou dopravu do obcí Velká Hleďsebe, Klimentov, Zádub-Závášín, Valy, Drmoul a města Lázně Kynžvart. Doprava je zajišťována trolejbusovými a autobusovými linkami.

Sídlo společnosti: Tepelská 871/5B, 353 01 Mariánské Lázně - Úšovice

Počet zaměstnanců: Společnost má 31 zaměstnanců, z toho 19 řidičů (k 31.12.2014)

Organizační uspořádání:	2 jednatele, 1 prokurista, 1 vedoucí dopravního úseku, 1 vedoucí technického úseku, 1 provozní technik
Majetkové uspořádání:	Město Mariánské Lázně – 60 % BENT HOLDING, a.s. – 40 %

5. ANALÝZA POPTÁVKY

5.1. Charakteristika území z hlediska potřeb dopravní obsluhy MHD

Charakter zástavby, hustoty osídlení, občanské vybavenosti a funkčního využití v jednotlivých oblastech obsluhovaného území má svá specifika a s tím přímo souvisí i charakter přepravní poptávky cestujících.

Městské části Úšovice, Panská pole, sídliště Vora se vyznačují bytovou případně smíšenou zástavbou s vyšším osídlením obyvatel a tedy i zvýšenou poptávkou po městské dopravě.

Městská část Hamrníky, obec Velká Hleďsebe vykazují již částečně příměstský charakter dopravní obsluhy, převážně za občanskou vybaveností.

Obce Drmoul, Valy, Zádub-Závišín, stejně tak jako město Lázně Kynžvart jsou obsluhovány pouze vybranými spoji a jedná se buď o zajištění dopravní obsluhy nebo zajištění dopravy spoji v časových polohách dle požadavků objednatele.

Specifický charakter poptávky má pak oblast Ski areálu (zastávka „Koliba“) a hotelu Krakonoš, který se nachází v horní části stanice lanovky. Vyskytuje se zde především zvýšená sezónní poptávka cestujících.

K území se specifickým charakterem poptávky se řadí obchodní zóna se zastávkou Kaufland, kde zajišťují přepravu cestujících za nákupy vybrané spoje relevantních linek.

Mezi nejdůležitější oblasti z hlediska cílové/zdrojové dopravy patří centrum města a lázeňská část města s kolonádou. Zatímco centrum města se vyznačuje četnými obchody, úřady, školami, restauracemi a službami se stabilní poptávkou po městské dopravě, tak lázeňská část se vyznačuje především hotely, lázeňské domy, kolonádou s charakterem poptávky po městské dopravě vyvolaný převážně lázeňskými hosty, návštěvníky a pracovníky personálu lázeňských služeb.

5.2. Demografický vývoj obsluhovaného území

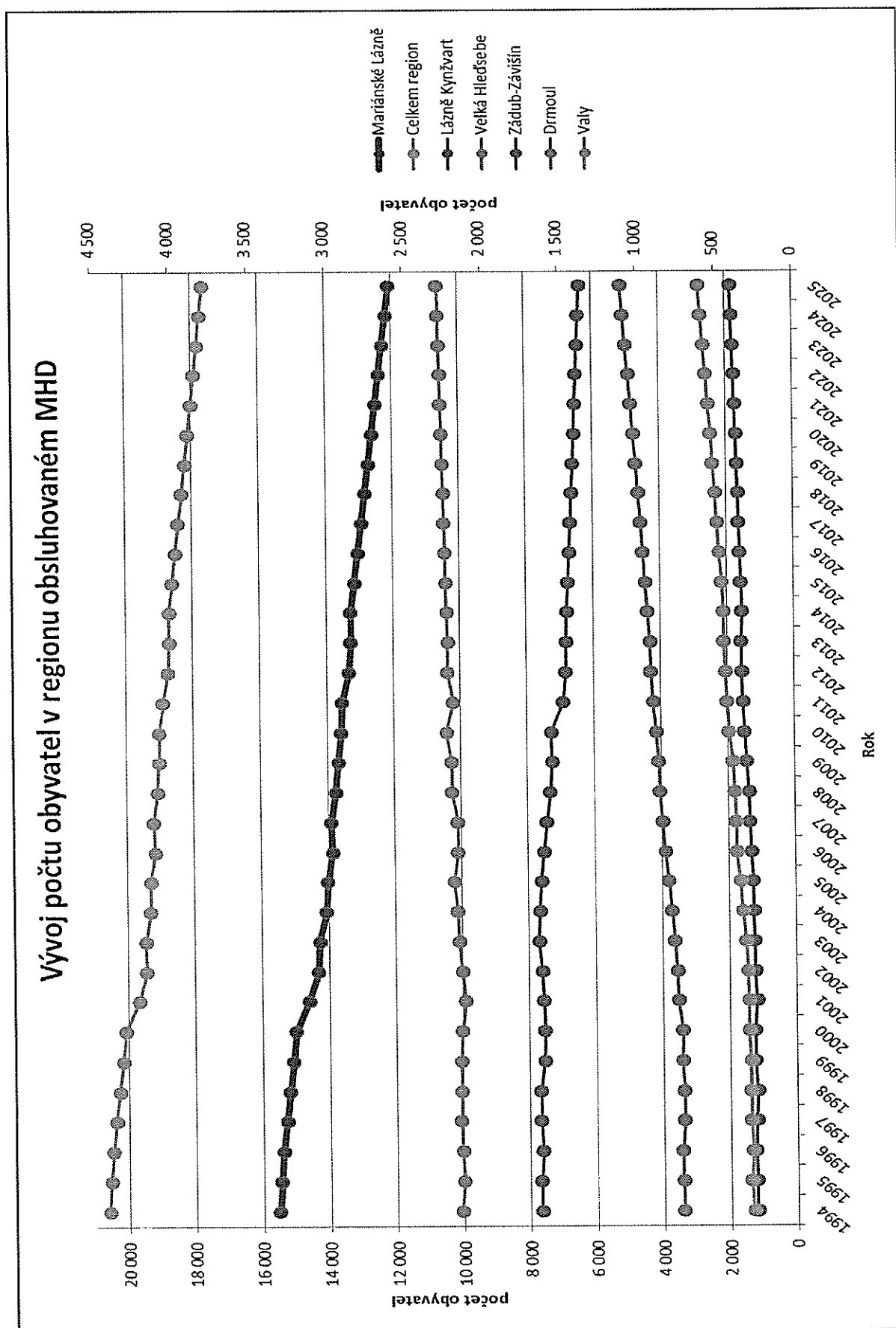
Pro posouzení oblasti obsluhovaného území byl zpracován podrobný demografický vývoj za posledních 20 let a jeho predikce do roku 2025 prostou regresní analýzou, jak samotného jádrového města, tak i okolních zapojených měst a obcí v regionu, obsluhovaných MHD.

Ve městě Mariánské Lázně, zahrnující připojené městské části Úšovice, Stanoviště, Hamrníky, Chotěnov-Skláře, Kladská dochází ke snižování počtu trvale žijících obyvatel, stejně tak v lázeňském městě Lázně Kynžvart. Naopak v obcích v okolí Mariánských Lázní dochází ke zvýšení počtu obyvatel, který je zřejmě způsoben migrací do oblastí nových sídelních oblastí rodinných domů. Celkově v regionu dochází k mírnému poklesu trvale žijících obyvatel, tzn. částečný vliv na úbytek pravidelných cestujících v MHD.

Pro dopravní obsluhu Mariánskolázeňského regionu je významný sezónní charakter poptávky lázeňských hostů. V hlavní sezóně se město Mariánské Lázně rozroste počtem obyvatel a návštěvníků téměř dvojnásobně, což způsobuje výraznější poptávku po přepravě linkami MHD.

Tabulka znázorňující vývoj obyvatel v regionu obsluhovaného MHD

Rok	Název obce						Celkem region	Rozdíl
	Mariánské Lázně	Lázně Kynžvart	Velká Hleďsebe	Zádub-Závišín	Drmoul	Valy		
1994	15 533	1 642	2 159	259	731	283	20 607	1 918
1995	15 469	1 645	2 145	263	734	297	20 553	1 864
1996	15 404	1 633	2 153	269	737	287	20 483	1 794
1997	15 298	1 645	2 162	258	726	297	20 386	1 697
1998	15 193	1 645	2 154	254	726	298	20 270	1 581
1999	15 085	1 619	2 159	269	733	294	20 159	1 470
2000	15 004	1 615	2 149	269	732	307	20 076	1 387
2001	14 613	1 621	2 125	254	758	305	19 676	987
2002	14 321	1 632	2 147	266	762	313	19 441	752
2003	14 277	1 647	2 164	269	777	322	19 456	767
2004	14 083	1 642	2 174	271	796	342	19 308	619
2005	14 026	1 631	2 192	273	813	352	19 287	598
2006	13 872	1 612	2 168	282	835	377	19 146	457
2007	13 915	1 592	2 166	293	852	380	19 198	509
2008	13 758	1 570	2 201	296	865	386	19 076	387
2009	13 677	1 556	2 202	310	872	396	19 013	324
2010	13 587	1 559	2 234	320	886	420	19 006	317
2011	13 554	1 482	2 189	330	903	431	18 889	200
2012	13 337	1 463	2 226	336	919	442	18 723	34
2013	13 289	1 461	2 222	339	921	450	18 682	-7
2014	13 283	1 455	2 229	334	937	451	18 689	0
2015	13 168	1 446	2 233	339	951	463	18 590	-99
2016	13 055	1 438	2 238	344	964	475	18 492	-197
2017	12 942	1 429	2 242	349	979	488	18 394	-295
2018	12 831	1 421	2 246	354	993	500	18 297	-392
2019	12 720	1 412	2 251	360	1 007	514	18 200	-489
2020	12 611	1 404	2 255	365	1 022	527	18 103	-586
2021	12 502	1 395	2 259	370	1 037	541	18 008	-681
2022	12 394	1 387	2 264	376	1 052	555	17 912	-777
2023	12 287	1 379	2 268	381	1 067	570	17 818	-871
2024	12 181	1 370	2 273	387	1 083	585	17 723	-966
2025	12 076	1 362	2 277	393	1 098	601	17 630	-1 059
Reg. koef.	0,991379	0,994032	1,001941	1,014873	1,014557	1,026376	0,994709	



5.3. Přehled trolejbusových linek

Trolejbusová síť obsluhuje celé jádrové území regionu, totiž území vlastního města Mariánské Lázně. Trolejbusy obsluhují místní část Úšovice, Panská Pole, vlakovou stanici, celou oblast centrálního města a kolonádu. Dále odbočuje trolejbusová trať přes obchodní zónu do samostatné obce Velká Hleďsebe s místní částí Klimentov.

3	Antoníčkův pramen – Centrum – Kolonáda	pracovní den
	Kolonáda – Cityservice – Antoníčkův pramen	
5	Panská pole – Nádraží – Centrum – Kolonáda	pracovní den
	Kolonáda – Cityservice – Nádraží – Panská pole	
6	City service – Kaufland – Velká Hleďsebe – Klimentov	pracovní den
	Klimentov – Velká Hleďsebe – Kaufland – Centrum	
7	Antoníčkův pramen – Nádraží – Panská Pole – Kaufland – Centrum – Kolonáda	celotýdenní
	Kolonáda – City service – Kaufland – Panská Pole – Nádraží – Antoníčkův pramen	

5.4. Přehled autobusových linek

Autobusové linky obsluhují především příměstské oblasti a samostatné obce mimo jádrové město. Některé linky zajišťují i částečnou obsluhu uvnitř města, hlavně v místech bez trolejbusové sítě. Do dopravní obsluhy autobusy patří především obce a příměstské části: Drmoul, Hamrníky, Krakonoš, Zádub-Závišín, Valy, Lázně Kynžvart.

10	Drmoul – Hamrníky – Vora – Kaufland – Hřbitov – Mírové náměstí	celotýdenní
	Mírové náměstí – Hřbitov – City service – Kaufland – Hamrníky – Drmoul	
13	Drmoul – Hamrníky – Vora – Centrum – Krakonoš – Zádub-Závišín	celotýdenní
	Zádub-Závišín – Krakonoš – City service – Vora – Hamrníky – Drmoul	
14	školní spoje	dny školního vyučování
16	City service – Kaufland – Velká Hleďsebe – Valy – Klimentov – Lázně Kynžvart	celotýdenní
	Lázně Kynžvart – Valy – Klimentov – Kaufland – Centrum	

[illegible]

5.5. Analýza poptávky

Poptávka je vyjádřena v počtech přepravených osob. Hodnoty zjištěné v rámci podrobných dopravních průzkumů (viz použité podklady) jsou dále analyzovány v závislosti na týdenních variacích (pracovní den – víkend) a denních variacích poptávky (podle hodin). Poptávka je sledována i podle jednotlivých linek a obrátů cestujících na všech zastávkách.

5.5.1. Variace poptávky v průběhu týdne

období průzkumu	rozsah průzkumu	počet přepravených osob	nabízená kapacita	počet sledovaných spojů
pracovní den	celodenní provoz čtvrtek	7 680	11 220	187
víkend	celodenní provoz sobota	3 358	5 100	85
	celodenní provoz neděle	2 489	5 100	85

Výše uvedená tabulka charakterizuje celodenní počty přepravených osob na autobusových a trolejbusových linkách. Zároveň je zde uvedeno, kolik spojů celodenně zajišťuje přepravu cestujících. Nabízená kapacita charakterizuje počet nabízených míst ve standardu přípustné obsazenosti vozidla (standard kvality obsazenosti, což představuje 60 osob/ standardní 12 m vozidlo)

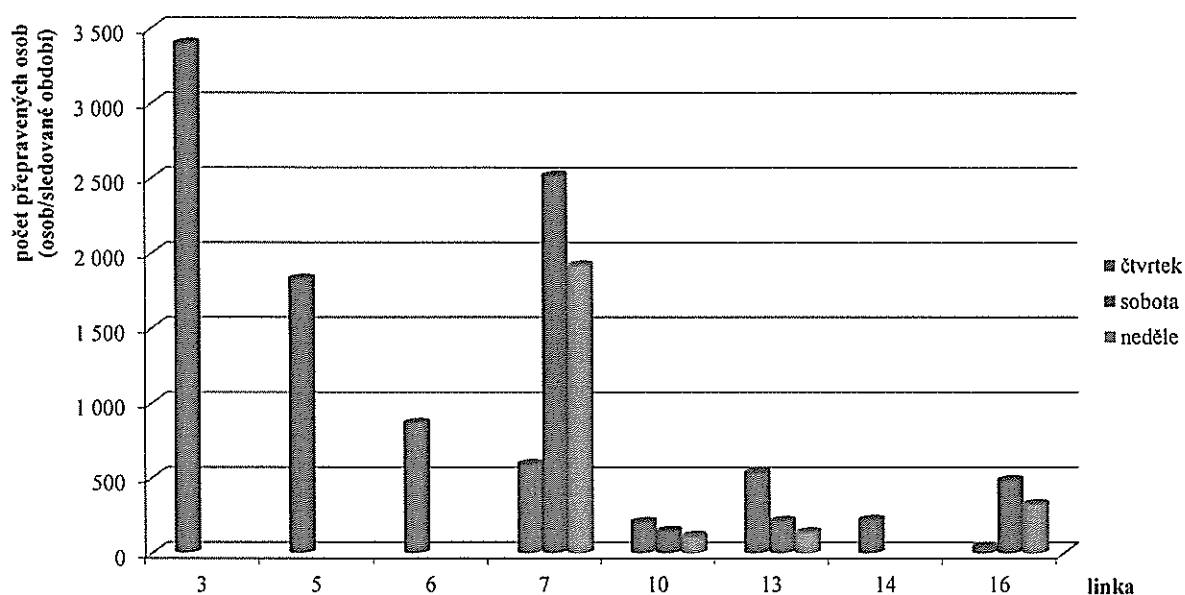
5.5.2. Poptávka podle jednotlivých linek

Jednoznačně nejvytíženější linkou na území, které je obsluhováno systémem městské hromadné dopravy, je trolejbusová linka číslo 3, která zajišťuje polookružně dopravní obsluhu z místní části Úšovice přes centrální část města. Mezi druhou nejvytíženější linku patří linka číslo 5, která zajišťuje spojení z místní části Panská Pole a vlakové nádraží do centra města.

Ve víkendovém provozu dominuje linka číslo 7, která zajišťuje dopravu kombinovaně jako linka číslo 3 a 5 v pracovním dni.

linka	pracovní den	víkend	
	čtvrtek	sobota	neděle
3	3 400	-	-
5	1 828	-	-
6	865	-	-
7	590	2 516	1 917
10	205	146	111
13	534	212	136
14	219	-	-
16	39	484	325
celkem	7 680	3 358	2 489

Níže uvedený graf je grafickým vyjádřením hodnot ve výše uvedené tabulce.



5.5.3. Zastávky s největšími zastávkovými obraty

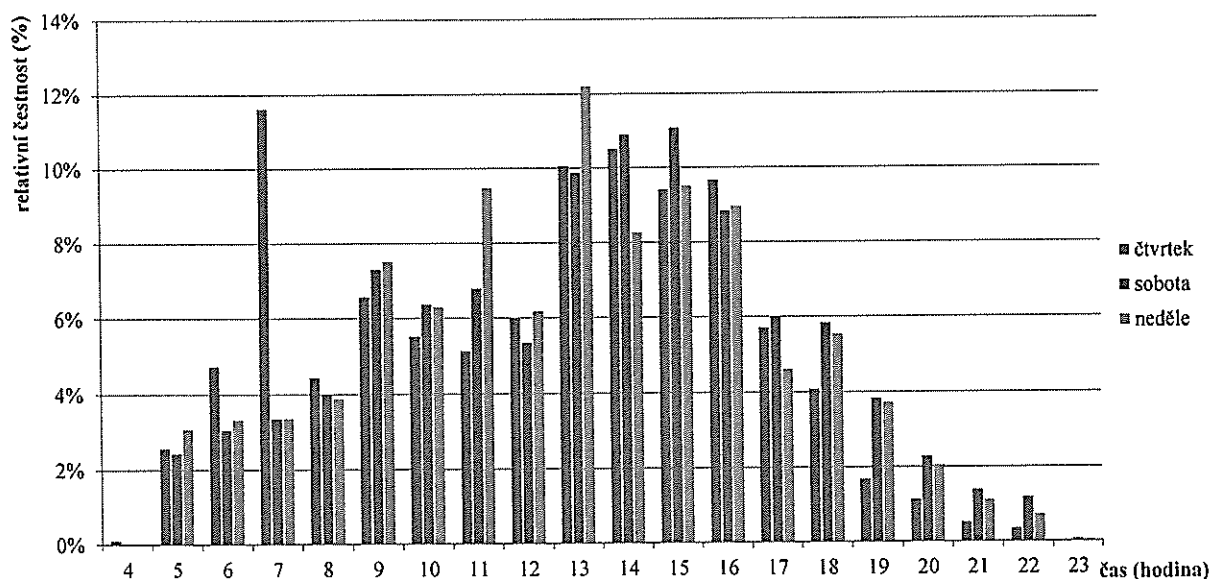
pořadí	PRACOVNÍ DEN		VÍKEND			
	ČTVRTEK		SOBOTA		NEDELE	
	název zastávky	obrat	název zastávky	obrat	název zastávky	obrat
1	Chebská křižovatka	2 040	Chebská	563	Chebská	424
2	Sídlíště	1 010	Kolonáda	524	Sídlíště	377
3	Úšovická křižovatka	832	Sídlíště	486	Centrum	295
4	Kolonáda	703	Kaufland	378	Kaufland	291
5	Centrum	676	Nádraží	340	Nádraží	288
6	City service	651	Centrum	317	Kolonáda	287
7	Dopravní podnik	598	Mírové náměstí	288	Goethovo náměstí	254
8	Nádraží	540	Antoníčkův pramen	286	Antoníčkův pramen	218
9	Chebská	534	Dopravní podnik	251	Mírové náměstí	196
10	Pošta	532	Goethovo náměstí	239	City service	183
11	Goethovo náměstí	528	City service	223	Třešňovka	172
12	Mírové náměstí	521	Třešňovka	197	Dopravní podnik	149
13	Kaufland	475	Městský úřad	185	Klas	142
14	Antoníčkův pramen	448	Husova	167	Městský úřad	135
15	Slovan	417	Pošta	161	Knihovna	124
16	Cristal	416	Klas	159	Husova	117
17	Panská pole	390	Knihovna	159	Kovárna	104
18	Městský úřad	367	V.H.-Prádelna	140	Škola	104
19	Knihovna	354	Slovan	135	V.H.-Prádelna	100
20	Kovárna	349	Kovárna	132	V.H.-Růžek	91

Výše uvedená tabulka uvádí zastávky s největšími obraty cestujících (obrat = nástup + výstup)

5.5.4. Poptávka podle denního období

hodina od	PRACOVNÍ DEN		VÍKEND			
	ČTVRTEK		SOBOTA		NEDĚLE	
	počet osob	relativní četnost	počet osob	relativní četnost	počet osob	relativní četnost
4	9	0,12%	0	0,00%	0	0,00%
5	198	2,58%	82	2,44%	77	3,09%
6	365	4,75%	103	3,07%	83	3,33%
7	893	11,63%	113	3,37%	84	3,37%
8	342	4,45%	134	3,99%	97	3,90%
9	505	6,58%	245	7,30%	187	7,51%
10	425	5,53%	214	6,37%	157	6,31%
11	395	5,14%	228	6,79%	236	9,48%
12	460	5,99%	180	5,36%	154	6,19%
13	773	10,07%	332	9,89%	304	12,21%
14	808	10,52%	366	10,90%	206	8,28%
15	724	9,43%	372	11,08%	237	9,52%
16	743	9,67%	297	8,84%	223	8,96%
17	439	5,72%	201	5,99%	115	4,62%
18	314	4,09%	196	5,84%	138	5,54%
19	129	1,68%	129	3,84%	93	3,74%
20	88	1,15%	77	2,29%	51	2,05%
21	40	0,52%	47	1,40%	28	1,12%
22	28	0,36%	40	1,19%	18	0,72%
23	2	0,03%	2	0,06%	1	0,04%
celkem	7 680	100,00%	3 358	100,00%	2 489	100,00%

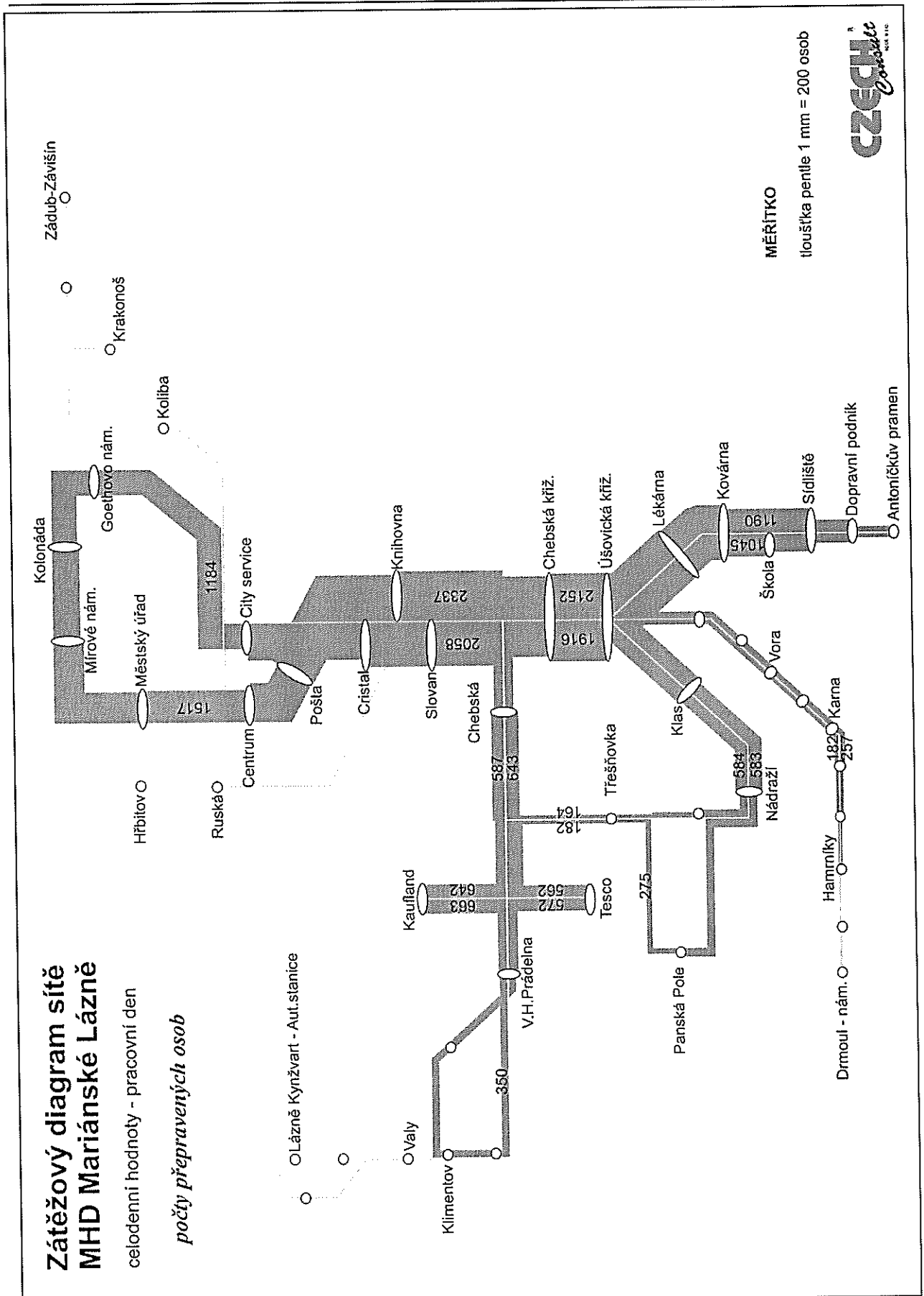
Výše uvedená tabulka a níže uvedený graf uvádí průběh poptávky podle denního období.

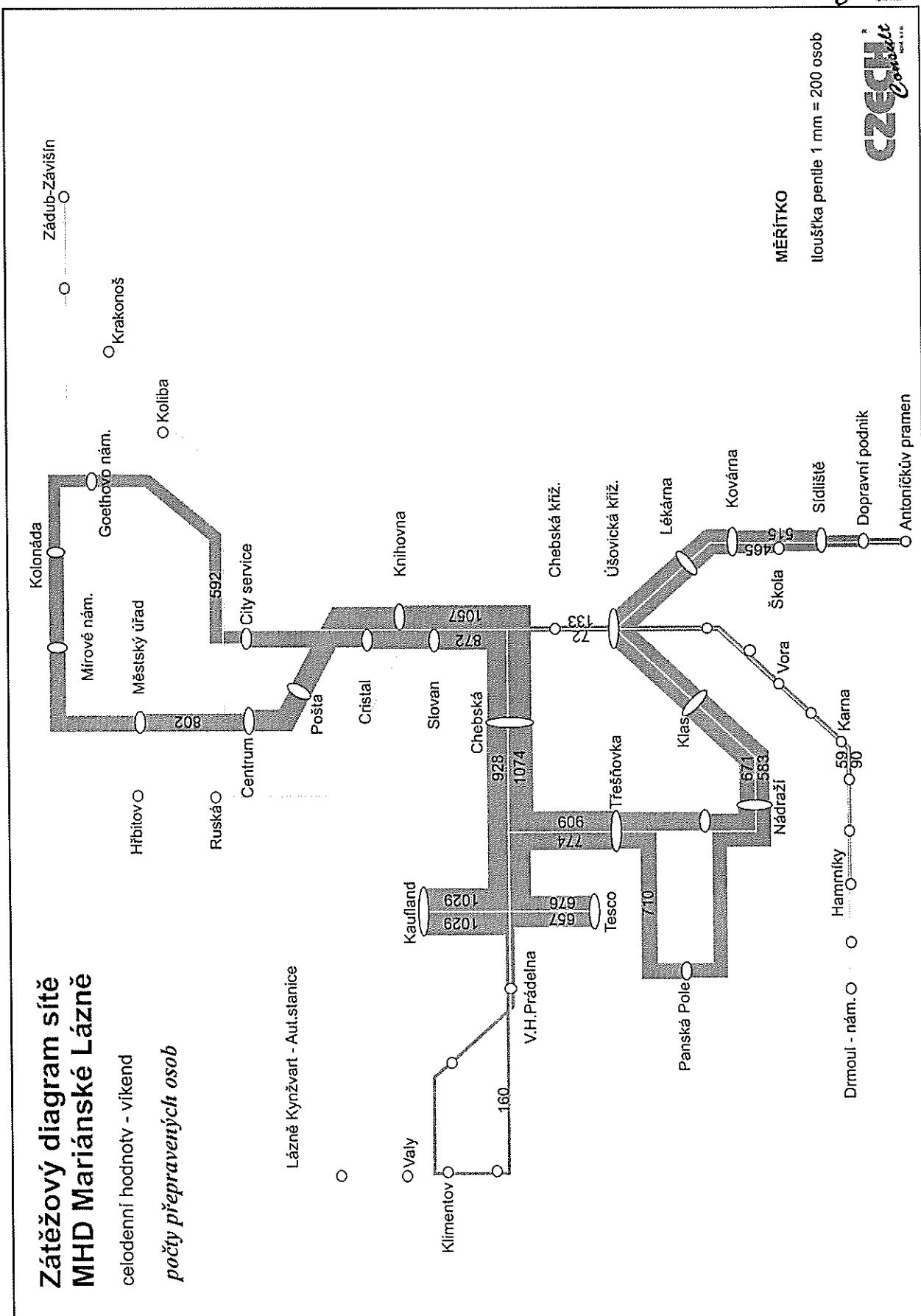


5.5.5. Poptávka na jednotlivých úsecích sítě MHD - zátěžové diagramy

Na následující straně jsou uvedeny zátěžové diagramy sítě MHD, které charakterizují celodenní zatížení sítě MHD počtem přepravených osob.

- pracovní den
- víkendový provoz





5.6. Analýza směrových přepravních vztahů

V této kapitole jsou uvedeny základní výsledky, které byly získány průzkumem přímým dotazem cestujících. Popis jednotlivých oblastí pro vytvoření matice přepravních vztahů:

1	Kolonáda
2	Centrum
3	Chebská
4	Obchodní zóna
5	Velká Hleďsebe, Klimentov
6	Panská pole, nádraží
7	Úšovice
8	Vora
9	Hamrníky
10	Drmoul
11	Krakonoš
12	Valy
13	Lázně Kynžvart
14	Zádub, Závášín

V následujících tabulkách jsou uvedeny výstupní sestavy, které charakterizují základní výsledky průzkumu přepravních vztahů. Jsou uvedeny v členění:

- PRACOVNÍ DEN,
- VÍKEND.

Dále jsou pro členění použity atributy, které byly zjišťovány při průzkumu a patří mezi ně: zdroj/cíl cesty, účel cesty, čas, pravidelnost, použitý jízdní doklad.

- Matice přepravních vztahů mezi oblastí zdroje a cíle
- Závislost účelu v cíli cesty na typu oblasti
- Závislost účelu cesty v cíli cesty na hodině dotazu
- Závislost použitého jízdního dokladu na pravidelnosti
- Závislost použitého jízdního dokladu na účelu cesty v cíli cesty

Matice přepravních vztahů mezi oblastí zdroje a cíle cesty - PRACOVNÍ DEN

Zdrojová oblast		Cílová oblast														MAX	Celkem
		Kolonáda	Centrum	Chebská	Obchodní zóna	Velká Hleďsebe, Klimentov	Panská pole, nádraží	Úšovice	Vora	Hamrníky	Drmoul	Krakonoš	Valy	Lázně Kynžvart	Zádub, Závšíň		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1	Kolonáda	13	75	199	11	19	205	212	0	0	0	0	0	0	0	212	735
2	Centrum	149	192	444	29	181	237	388	46	45	2	11	0	0	0	444	1724
3	Chebská	258	417	45	22	180	171	515	19	91	4	2	0	4	0	515	1729
4	Obchodní zóna	8	57	2	0	64	53	66	4	23	0	0	0	0	0	66	277
5	Velká Hleďsebe, Klimentov	43	208	126	40	2	10	19	0	0	0	0	0	0	0	208	447
6	Panská pole, nádraží	212	307	105	50	19	28	52	4	8	0	4	0	0	0	307	787
7	Úšovice	294	498	503	55	52	67	84	0	10	0	0	0	0	0	503	1565
8	Vora	0	26	38	24	0	4	8	0	29	12	0	0	0	0	38	142
9	Hamrníky	1	53	80	6	1	45	31	35	0	1	0	0	0	0	80	254
10	Drmoul	0	2	5	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	5	10
11	Krakonoš	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	8
12	Valy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lázně Kynžvart	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
14	Zádub, Závšíň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAX		294	498	503	55	181	237	515	46	91	12	11	0	4	0	515	1729
Celkem		978	1840	1551	237	519	821	1377	109	206	20	19	0	4	0	1840	7680

Zdrojová oblast		Cílová oblast														MAX	Celkem
		Kolonáda	Centrum	Chebská	Obchodní zóna	Velká Hleďsebe, Klimentov	Panská pole, nádraží	Úšovice	Vora	Hamrníky	Drmoul	Krakonoš	Valy	Lázně Kynžvart	Zádub, Závšíň		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1	Kolonáda	2%	10%	27%	2%	3%	28%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	29%	100%
2	Centrum	9%	11%	26%	2%	10%	14%	23%	3%	3%	0%	1%	0%	0%	0%	26%	100%
3	Chebská	15%	24%	3%	1%	10%	10%	30%	1%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	30%	100%
4	Obchodní zóna	3%	21%	1%	0%	23%	19%	24%	1%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	24%	100%
5	Velká Hleďsebe, Klimentov	10%	46%	28%	9%	1%	2%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	46%	100%
6	Panská pole, nádraží	27%	39%	13%	6%	2%	4%	7%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	39%	100%
7	Úšovice	19%	32%	32%	4%	3%	4%	5%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	32%	100%
8	Vora	0%	18%	27%	17%	0%	3%	6%	0%	21%	9%	0%	0%	0%	0%	27%	100%
9	Hamrníky	1%	21%	32%	2%	1%	18%	12%	14%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	32%	100%
10	Drmoul	0%	23%	46%	0%	0%	0%	20%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	46%	100%
11	Krakonoš	0%	55%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	55%	100%
12	Valy	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
13	Lázně Kynžvart	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
14	Zádub, Závšíň	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
MAX		27%	55%	100%	17%	23%	28%	30%	14%	21%	9%	15%	0%	0%	0%	100%	100%
Celkem		13%	24%	20%	3%	7%	11%	18%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	24%	100%

Matice přepravních vztahů mezi oblastí zdroje a cíle cesty - VÍKEND

Zdrojová oblast		Cílová oblast														MAX	Celkem
		Kolonáda	Centrum	Chebská	Obchodní zóna	Velká Hledebe, Klimentov	Panská pole, nádraží	Úšovice	Vora	Hamrníky	Drmoul	Krakonoš	Valy	Lázně Kynžvart	Zádub, Závšíň		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1	Kolonáda	0	58	141	56	16	269	189	0	0	8	0	0	0	0	269	737
2	Centrum	176	74	88	58	125	271	266	25	37	3	7	0	0	13	271	1143
3	Chebská	45	144	2	7	108	9	190	16	37	6	5	2	0	5	190	575
4	Obchodní zóna	40	53	0	0	105	73	125	10	10	0	0	0	0	0	125	417
5	Velká Hledebe, Klimentov	13	151	59	157	3	0	6	3	0	0	0	0	0	0	157	392
6	Panská pole, nádraží	407	223	114	96	0	13	156	9	11	0	0	0	0	0	407	1028
7	Úšovice	439	300	155	152	11	195	15	0	0	0	6	0	0	0	30	68
8	Vora	0	30	13	8	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	96	170
9	Hamrníky	0	96	38	6	0	11	16	3	0	0	0	0	0	0	7	12
10	Drmoul	0	2	1	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	8	11
11	Krakonoš	0	8	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
12	Valy	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lázně Kynžvart	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	20
14	Zádub, Závšíň	0	6	1	0	0	5	0	0	0	0	7	0	0	0	439	1273
MAX		439	300	155	157	125	271	266	25	37	8	7	2	0	13	1144	5847
Celkem		1120	1144	613	549	368	850	964	65	112	17	24	2	0	19	1144	5847

Zdrojová oblast		Cílová oblast														MAX	Celkem
		Kolonáda	Centrum	Chebská	Obchodní zóna	Velká Hledebe, Klimentov	Panská pole, nádraží	Úšovice	Vora	Hamrníky	Drmoul	Krakonoš	Valy	Lázně Kynžvart	Zádub, Závšíň		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1	Kolonáda	0%	8%	19%	8%	2%	36%	26%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	36%	100%
2	Centrum	15%	7%	8%	5%	11%	24%	23%	2%	3%	0%	1%	0%	0%	1%	24%	100%
3	Chebská	8%	25%	0%	1%	19%	2%	33%	3%	6%	1%	1%	0%	0%	0%	30%	100%
4	Obchodní zóna	10%	13%	0%	0%	25%	18%	30%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	40%	100%
5	Velká Hledebe, Klimentov	3%	39%	15%	40%	1%	0%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	40%	100%
6	Panská pole, nádraží	40%	22%	11%	9%	0%	1%	15%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	35%	100%
7	Úšovice	35%	24%	12%	12%	0%	1%	15%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	44%	100%
8	Vora	0%	44%	19%	11%	0%	0%	0%	0%	26%	0%	0%	0%	0%	0%	56%	100%
9	Hamrníky	0%	56%	22%	4%	0%	7%	9%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	58%	100%
10	Drmoul	0%	17%	8%	58%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	68%	100%
11	Krakonoš	0%	68%	0%	11%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	68%	100%
12	Valy	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
13	Lázně Kynžvart	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
14	Zádub, Závšíň	0%	31%	7%	0%	0%	27%	0%	0%	0%	0%	36%	0%	0%	0%	36%	100%
MAX		40%	68%	22%	58%	25%	36%	100%	3%	26%	1%	36%	0%	0%	9%	100%	100%
Celkem		19%	20%	10%	9%	6%	15%	16%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	100%

Závislost účelu v cíli cesty na typu oblasti - PRACOVNÍ DEN

Oblast dle cíle cesty		Účel cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
		1 - vlastní bydliště	2 - cizí bydliště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
1	Kolonáda	67	32	384	34	8	0	79	33	328	13	384	978
2	Centrum	245	66	581	251	38	0	215	173	258	12	581	1 840
3	Chebská	354	64	247	178	20	0	356	114	206	12	356	1 551
4	Obchodní zóna	16	4	3	0	0	0	198	2	14	0	198	237
5	Velká Hleďsebe, Klimentov	330	49	105	31	0	0	0	3	0	0	330	519
6	Panská pole, nádraží	481	37	106	23	17	0	19	35	100	3	481	821
7	Úšovice	862	36	175	160	10	0	31	32	59	13	862	1 377
8	Vora	81	0	23	2	0	0	1	0	0	2	81	109
9	Hamrníky	153	0	18	35	0	0	0	0	0	0	153	206
10	Drnoul	6	0	10	3	0	0	0	0	0	0	10	20
11	Krakonoš	6	3	4	0	1	1	0	0	4	0	6	19
12	Valy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lázně Kynžvart	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
14	Zádub, Závěšín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAX		862	66	581	251	38		356	173	328	13	862	1 840
Celkem		2 605	290	1 655	720	95	1	899	393	969	54	2 605	7 680

Oblast dle cíle cesty		% z účelu cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
		1 - vlastní bydliště	2 - cizí bydliště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
1	Kolonáda	7%	3%	39%	4%	1%	0%	8%	3%	34%	1%	39%	100%
2	Centrum	13%	4%	32%	14%	2%	0%	12%	9%	14%	1%	32%	100%
3	Chebská	23%	4%	16%	11%	1%	0%	23%	7%	13%	1%	23%	100%
4	Obchodní zóna	7%	2%	1%	0%	0%	0%	83%	1%	6%	0%	83%	100%
5	Velká Hleďsebe, Klimentov	64%	9%	20%	6%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	64%	100%
6	Panská pole, nádraží	59%	5%	13%	3%	2%	0%	2%	4%	12%	0%	59%	100%
7	Úšovice	63%	3%	13%	12%	1%	0%	2%	2%	4%	1%	63%	100%
8	Vora	74%	0%	21%	2%	0%	0%	1%	0%	0%	2%	74%	100%
9	Hamrníky	74%	0%	9%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	74%	100%
10	Drnoul	30%	0%	53%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	53%	100%
11	Krakonoš	30%	15%	22%	0%	7%	7%	0%	0%	19%	0%	30%	100%
12	Valy	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
13	Lázně Kynžvart	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
14	Zádub, Závěšín	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
MAX		100%	15%	53%	17%	7%	7%	83%	9%	34%	2%	100%	100%
Celkem		34%	4%	22%	9%	1%	0%	12%	5%	13%	1%	34%	100%

Závislost účelu v cíli cesty na typu oblasti - VÍKEND

Oblast dle cíle cesty		Účel cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
		1 - vlastní bydliště	2 - cizí bydliště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
1	Kolonáda	49	14	324	0	0	0	8	8	714	4	714	1 120
2	Centrum	102	87	395	0	2	0	54	25	458	20	458	1 144
3	Chebská	169	44	40	0	2	0	118	19	221	0	221	613
4	Obchodní zóna	13	0	12	0	0	0	471	16	36	0	471	549
5	Velká Hledebe, Klimentov	345	18	5	0	0	0	0	0	0	0	345	368
6	Panská pole, nádraží	582	130	36	0	0	0	15	0	85	2	582	850
7	Úšovice	724	28	67	0	0	0	40	0	100	5	724	964
8	Vora	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65	65
9	Hamrníky	99	9	4	0	0	0	0	0	0	0	99	112
10	Drnoul	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17
11	Krakonoš	7	2	2	0	0	0	0	0	14	0	14	24
12	Valy	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
13	Lázně Kynžvart	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	Zádub, Závěšín	5	2	0	0	0	0	2	0	9	0	9	19
MAX		724	130	395	0	2	0	471	25	714	20	724	1 144
Celkem		2 179	335	884	0	5	0	708	67	1 638	30	2 179	5 847

Oblast dle cíle cesty		% z účelu cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
		1 - vlastní bydliště	2 - cizí bydliště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
1	Kolonáda	4%	1%	29%	0%	0%	0%	1%	1%	64%	0%	64%	100%
2	Centrum	9%	8%	35%	0%	0%	0%	5%	2%	40%	2%	40%	100%
3	Chebská	28%	7%	7%	0%	0%	0%	19%	3%	36%	0%	36%	100%
4	Obchodní zóna	2%	0%	2%	0%	0%	0%	86%	3%	7%	0%	86%	100%
5	Velká Hledebe, Klimentov	94%	5%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	94%	100%
6	Panská pole, nádraží	69%	15%	4%	0%	0%	0%	2%	0%	10%	0%	69%	100%
7	Úšovice	75%	3%	7%	0%	0%	0%	4%	0%	10%	0%	75%	100%
8	Vora	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
9	Hamrníky	88%	8%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	88%	100%
10	Drnoul	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
11	Krakonoš	28%	7%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	57%	0%	57%	100%
12	Valy	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
13	Lázně Kynžvart	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
14	Zádub, Závěšín	29%	12%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	48%	0%	48%	100%
MAX		100%	15%	35%	0%	0%	0%	86%	3%	64%	2%	100%	100%
Celkem		37%	6%	15%	0%	0%	0%	12%	1%	28%	1%	37%	100%

Závislost účelu cesty v cíli cesty na hodině dotazu - PRACOVNÍ DEN

Hodina dotazu	Účel cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
	1 - vlastní bydlíště	2 - cizí bydlíště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
4, 5	0	0	269	0	0	0	0	0	2	0	269	271
6	37	0	399	68	0	0	11	11	5	0	399	531
7	44	14	325	471	0	0	48	29	10	2	471	943
8	77	10	119	40	17	0	105	47	46	10	119	471
9	99	7	50	32	4	0	50	56	16	0	99	313
10	153	21	74	16	18	0	119	46	39	2	153	489
11	206	53	45	16	25	0	75	62	37	11	206	529
12	227	30	118	23	8	1	117	57	71	9	227	660
13	351	15	61	7	13	0	102	42	151	4	351	745
14	215	10	74	8	7	0	115	20	102	0	215	551
15	273	20	44	35	0	0	82	19	116	2	273	592
16	314	25	13	3	4	0	43	3	147	2	314	554
17	191	36	16	0	0	0	22	0	130	0	191	395
18	205	29	27	0	0	0	8	0	80	12	205	362
19	92	20	19	0	0	0	2	0	11	0	92	144
20	88	0	0	0	0	0	0	0	3	0	88	91
21	16	0	0	0	0	0	0	0	4	0	16	21
22, 23	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19
Celkem	2 605	290	1 655	720	95	1	899	393	969	54	2 605	7 680

Hodina dotazu	% z účelu cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
	1 - vlastní bydlíště	2 - cizí bydlíště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
4, 5	0%	0%	99%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	99%	100%
6	7%	0%	75%	13%	0%	0%	2%	2%	1%	0%	75%	100%
7	5%	1%	34%	50%	0%	0%	5%	3%	1%	0%	50%	100%
8	16%	2%	25%	9%	4%	0%	22%	10%	10%	2%	25%	100%
9	32%	2%	16%	10%	1%	0%	16%	18%	5%	0%	32%	100%
10	31%	4%	15%	3%	4%	0%	24%	9%	8%	1%	31%	100%
11	39%	10%	9%	3%	5%	0%	14%	12%	7%	2%	39%	100%
12	34%	5%	18%	3%	1%	0%	18%	9%	11%	1%	34%	100%
13	47%	2%	8%	1%	2%	0%	14%	6%	20%	1%	47%	100%
14	39%	2%	14%	1%	1%	0%	21%	4%	19%	0%	39%	100%
15	46%	3%	7%	6%	0%	0%	14%	3%	20%	0%	46%	100%
16	57%	4%	2%	1%	1%	0%	8%	1%	26%	0%	57%	100%
17	48%	9%	4%	0%	0%	0%	6%	0%	33%	0%	48%	100%
18	57%	8%	7%	0%	0%	0%	2%	0%	22%	3%	57%	100%
19	64%	14%	13%	0%	0%	0%	1%	0%	8%	0%	64%	100%
20	96%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	96%	100%
21	78%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	22%	0%	78%	100%
22, 23	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Celkem	34%	4%	22%	9%	1%	0%	12%	5%	13%	1%	34%	100%

Závislost účelu cesty v cíli cesty na hodině dotazu - VÍKEND

Hodina dotazu	Účel cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
	1 - vlastní bydlíště	2 - cizí bydlíště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
4, 5	12	0	222	0	0	0	6	8	0	0	222	247
6	66	4	205	0	0	0	0	0	9	0	205	284
7	125	0	147	0	0	0	48	13	32	5	147	370
8	117	7	100	0	0	0	119	11	82	6	119	442
9	83	38	53	0	0	0	110	0	134	0	134	418
10	134	39	37	0	2	0	134	4	265	5	265	620
11	203	60	18	0	0	0	46	12	238	0	238	576
12	166	35	0	0	0	0	69	0	209	0	209	479
13	187	33	9	0	2	0	56	0	150	13	187	451
14	164	2	7	0	0	0	25	0	153	0	164	352
15	161	26	16	0	0	0	57	6	93	2	161	360
16	173	15	17	0	0	0	28	13	123	0	173	370
17	90	26	0	0	0	0	0	0	77	0	90	192
18	62	11	0	0	0	0	10	0	21	0	62	104
19	88	19	17	0	0	0	0	0	4	0	88	128
20	104	21	13	0	0	0	0	0	11	0	104	149
21	116	0	24	0	0	0	0	0	37	0	116	176
22, 23	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	128
Celkem	2 179	335	884	0	5	0	708	67	1 638	30	2 179	5 847

Hodina dotazu	% z účelu cesty v cíli cesty										MAX	Celkem
	1 - vlastní bydlíště	2 - cizí bydlíště	3 - pracoviště	4 - škola	5 - služební jednání	6 - zásobování	7 - soukromé nákupy	8 - lékař, úřad, banka	9 - volný čas	10 - jiný		
4, 5	5%	0%	90%	0%	0%	0%	2%	3%	0%	0%	90%	100%
6	23%	1%	72%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	72%	100%
7	34%	0%	40%	0%	0%	0%	13%	4%	9%	1%	40%	100%
8	26%	2%	23%	0%	0%	0%	27%	3%	19%	1%	27%	100%
9	20%	9%	13%	0%	0%	0%	26%	0%	32%	0%	32%	100%
10	22%	6%	6%	0%	0%	0%	22%	1%	43%	1%	43%	100%
11	35%	10%	3%	0%	0%	0%	8%	2%	41%	0%	41%	100%
12	35%	7%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	44%	0%	44%	100%
13	42%	7%	2%	0%	1%	0%	12%	0%	33%	3%	42%	100%
14	47%	1%	2%	0%	0%	0%	7%	0%	43%	0%	47%	100%
15	45%	7%	4%	0%	0%	0%	16%	2%	26%	1%	45%	100%
16	47%	4%	5%	0%	0%	0%	8%	4%	33%	0%	47%	100%
17	47%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	40%	0%	47%	100%
18	60%	11%	0%	0%	0%	0%	10%	0%	20%	0%	60%	100%
19	69%	15%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	69%	100%
20	70%	14%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	70%	100%
21	66%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	21%	0%	66%	100%
22, 23	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Celkem	28%	4%	12%	0%	0%	0%	9%	1%	21%	0%	28%	76%

Závislost použitého jízdního dokladu na pravidelnosti cesty - PRACOVNÍ DEN

Pravidelnost cesty	Použitý jízdní doklad			MAX	Celkem	% z použitého j. dokladu			MAX	Celkem
	1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně			1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně		
1 x denně	662	3 939	113	3 939	4 714	14%	84%	2%	84%	100%
2 x denně	3	86	0	86	89	3%	97%	0%	97%	100%
3 x denně	0	15	0	15	15	0%	100%	0%	100%	100%
4 x denně	0	37	0	37	37	0%	100%	0%	100%	100%
1 x týdně	226	133	14	226	372	61%	36%	4%	61%	100%
2 x týdně	101	45	0	101	146	69%	31%	0%	69%	100%
3 x týdně	22	23	0	23	45	49%	51%	0%	51%	100%
4 x týdně	6	0	0	6	6	100%	0%	0%	100%	100%
1 x měsíčně	143	15	0	143	158	90%	10%	0%	90%	100%
2 x měsíčně	38	0	0	38	38	100%	0%	0%	100%	100%
3 x měsíčně	25	0	0	25	25	100%	0%	0%	100%	100%
4 x měsíčně	9	0	0	9	9	100%	0%	0%	100%	100%
1 x ročně	401	347	29	401	777	52%	45%	4%	52%	100%
2 x ročně	226	273	17	273	516	44%	53%	3%	53%	100%
3 x ročně	201	363	23	363	588	34%	62%	4%	62%	100%
4 x ročně	56	88	2	88	146	38%	60%	2%	60%	100%
MAX	662	3 939	113	3 939	4 714	100%	100%	4%	100%	100%
Celkem	2 118	5 363	199	5 363	7 680	28%	70%	3%	70%	100%

Závislost použitého jízdního dokladu na pravidelnosti cesty - VÍKEND

Pravidelnost cesty	Použitý jízdní doklad			MAX	Celkem	% z použitého j. dokladu			MAX	Celkem
	1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně			1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně		
1 x denně	274	2 557	67	2 557	2 898	9%	88%	2%	88%	100%
2 x denně	0	21	0	21	21	0%	100%	0%	100%	100%
3 x denně	3	3	0	3	6	51%	49%	0%	51%	100%
4 x denně	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%
1 x týdně	337	81	0	337	418	81%	19%	0%	81%	100%
2 x týdně	98	35	2	98	136	72%	26%	2%	72%	100%
3 x týdně	27	18	0	27	45	61%	39%	0%	61%	100%
4 x týdně	6	0	0	6	6	100%	0%	0%	100%	100%
1 x měsíčně	467	28	0	467	495	94%	6%	0%	94%	100%
2 x měsíčně	62	0	0	62	62	100%	0%	0%	100%	100%
3 x měsíčně	30	5	0	30	35	85%	15%	0%	85%	100%
4 x měsíčně	20	4	0	20	24	84%	16%	0%	84%	100%
1 x ročně	525	358	15	525	898	58%	40%	2%	58%	100%
2 x ročně	165	87	9	165	262	63%	33%	4%	63%	100%
3 x ročně	171	121	15	171	307	56%	40%	5%	56%	100%
4 x ročně	106	109	19	109	234	45%	46%	8%	46%	100%
MAX	525	2 557	67	2 557	2 898	100%	100%	8%	100%	100%
Celkem	2 291	3 428	128	3 428	5 847	39%	59%	2%	59%	100%

STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM 1.PP

Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155



Zpracovatel:

Za autorský kolektiv
Ing. Jiří KOVÁŘÍK
Tel. 603 711 447

Leden 2015

01. OBSAH

01.	Obsah	str. 2
02.	Úvod	str. 3
03.	Použité podklady, definice	str. 3
04.	Nález	str. 4
	04.01 Prohlídka dne 19.09.2014	str. 6
	04.02 Prohlídka dne 24.11.2014	str. 8
	04.03 Prohlídka dne 26.11.2014	str. 10
05.	Posouzení	str. 13
06.	Návrh opatření	str. 15
07.	Závěr	str. 17

Přílohy

- 1 Protokol o výsledcích rozboru – stanovení obsahu vodorozpustných solí
- 2 Závěrečná zpráva - Laboratorní zkoušky vlhkosti a pevnosti v tlaku keramických kusových staviv na dodaných vzorcích odebraných ze zdiva svislých nosných konstrukcí objektu budovy Radnice v Mariánských Lázních

Spoluautoři posouzení :

Ing. Martin Šafařík - statika	734 546 366
Pan Viktor Friml – sanace budov	777 575 379
Doc.Ing. Pavel Schmid, Ph.D. – zkušebnictví	603 307 534

02. ÚVOD

Stavebně technický průzkum se zaměřením na následnou sanaci projevů vlhkosti na svislých konstrukcích 1.PP a 1.NP budovy Městského úřadu v Mariánských Lázních, Ruská 155 (parcela p.č. st.170, k.ú. Mariánské Lázně) je zpracován na základě objednávky Města Mariánské Lázně, zastoupené odborem investic, dotací a cestovního ruchu ze dne 11.11.2014. Při vzájemných konzultacích byl dohodnut následující rozsah provedených prací

- Prohlídka konstrukcí zasahujících pod okolní upravený terén (1.PP – suterén a částečně 1.NP - přízemí)
- Odběr vzorků pro laboratorní vyhodnocení zasolení (salinity) svislých konstrukcí
- Odběr vzorků pro laboratorní stanovení pevnostních charakteristik použitého materiálu pro svislé konstrukce
- Zhodnocení výsledků
- návrh koncepce sanace projevů vlhkosti

První prohlídka stavby pro stanovení rozsahu prací se uskutečnila dne 19.09.2014 v odpoledních hodinách. Byla provedena venkovní obhlídka budovy a prohlídka 1.PP a části 1.NP.

Druhá prohlídka stavby se za účasti zástupce zadavatele a specialisty na sanaci vlhkosti konstrukcí uskutečnila dne 24.11.2014 v dopoledních hodinách. Při této prohlídce byly destrukční metodou odebrány vzorky maltovin pro vyhodnocení salinity.

Třetí prohlídka stavby se za účasti zástupce zadavatele a autorizovaného statika uskutečnila dne 26.11.2014 v poledních hodinách. Při této prohlídce byly destrukční metodou odebrány vzorky zdiva a malty pro stanovení pevnostních charakteristik materiálů svislých konstrukcí.

03. POUŽITÉ PODKLADY, DEFINICE

Pro vyhotovení posouzení vlhkostních poruch budovy Městského úřadu v Mariánských Lázních, Ruská 155 byly získány a použity následující podklady:

- Fotodokumentace pořízená zpracovatelem posouzení
- Informace od správce nemovitosti
- Půdorysy jednotlivých podlaží budovy

Literatura využita při zpracování posudku:

- [L1] Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů,
- [L2] ČSN P 73 0600 Hydroizolace staveb – základní ustanovení (11/2000)
- [L3] ČSN P 73 0606 Hydroizolace staveb – Povlakové hydroizolace – Základní ustanovení (11/2000)
- [L4] ČSN P 73 0610 Hydroizolace staveb – Sanace vlhkého zdiva – Základní ustanovení (11/2000)
- [L5] ČSN 73 0540-1 až 4 Tepelná ochrana budov
- [L6] ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- [L7] ČSN ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí-Hodnocení existujících konstrukcí
- [L8] ČSN EN 1996-1-1 Navrhování zděných konstrukcí-Část 1-1:Obecná pravidla pro vyztužené a nevyztužené zděné konstrukce
- [L9] Rekonstrukce staveb, Prof. Ing. Tomáš Vaněk, DrSc., SNTL Praha 1989

Další související podklady a literatura jsou uvedeny v přílohách.

Hydroizolace (HI) – izolace chránící stavební konstrukci, nebo její část, popř. vnitřní nebo vnější prostředí, před nežádoucím vnikáním vody

Hydroizolační vrstva – plošný hydroizolační prvek

Povlaková hydroizolace – vrstva nepropustná pro vodu v kapalném i tuhém skupenství v důsledku hydroizolačních vlastností použitých materiálů a hydroizolační celistvosti a spojitosti

Skládaná hydroizolace – vrstva zajišťující nepropustnost stavebních konstrukcí pro vodu v kapalném skupenství hydroizolačními vlastnostmi materiálu jednotlivých plošných prvků a jejich sklonem, přesahem i 4varováním.

Hydroizolační systém – soubor hydroizolačních prvků zajišťující požadovanou hydroizolační ochranu

Sanace vlhkého zdiva – dodatečné hydroizolační, vysušovací a stavební zásahy do konstrukcí spodní a přízemní části stavby i okolního horninového prostředí

Metody mechanické – vkládání hydroizolačních materiálů do strojně nebo ručně proříznutého i probouraného nebo provrtaného zdiva nebo strojní zarážení kovových desek do ložné spáry ve zděných konstrukcích

Metody chemické – vytváření chemické hydroizolační slony ve struktuře zdiva s utěsňujícími nebo vodoodpudivými vlastnostmi nebo s oběma těmito vlastnostmi v kombinaci

Chemická hydroizolační clona – utěsněná a hydrofobizovaná, nebo jen utěsněná, nebo jen hydrofobizovaná struktura zdiva a to jedním nebo více druhy chemických prostředků v celé tloušťce a v určité délce i výšce konstrukce

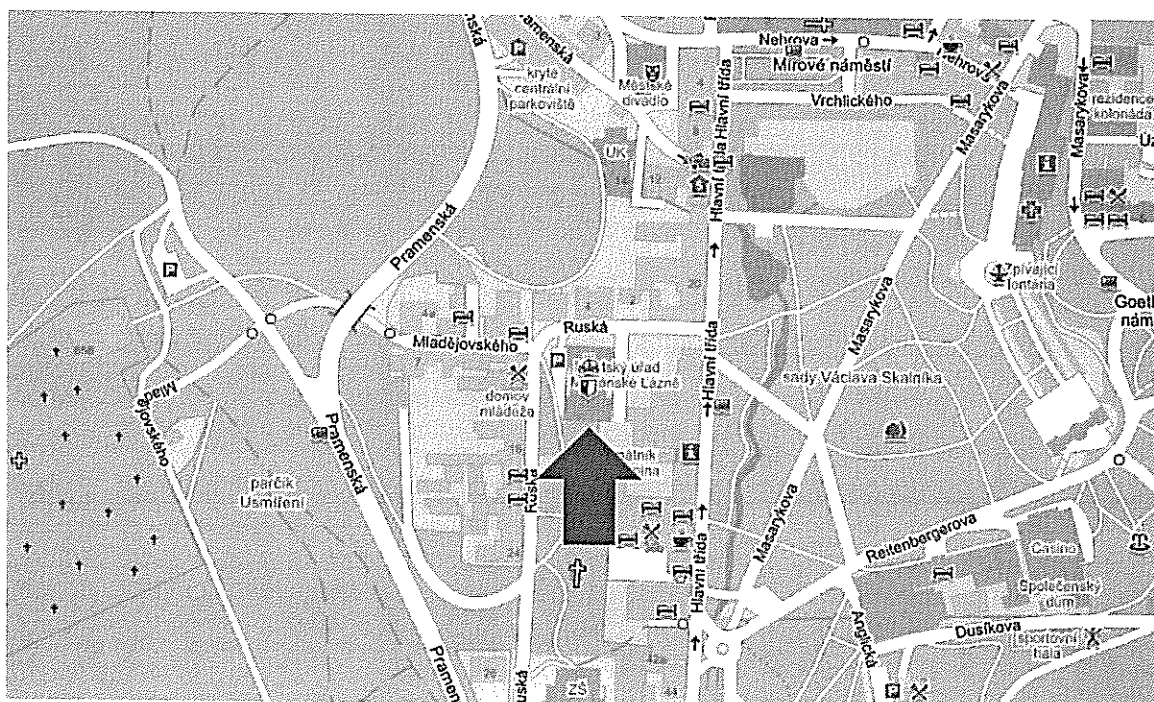
Sanační omítka – souvrství vrstva zatvrdlé malty na povrchu konstrukce s definovanou geometrií struktury, umožňující ukládání solí, s vysokou pórovitostí a propustností pro vodní páru a se značně sníženou kapilární vodivostí vlhkosti

04. NÁLEZ

Městský úřad v Mariánských Lázních je samostatně stojící objekt v ohybu Ruské ulice na parcele p.č. st.170 (k.ú. Mariánské Lázně 691585). Dům pochází z konce 19. století. Jedná se o čtyř, až pětipodlažní budovu (jedno podzemní a tři nadzemní podlaží a páté podlaží nad částí půdorysu) ve tvaru písmene H s rozsáhlým podkrovím (které je dnes rovněž využíváno), postavenou v klasické technologii odpovídající době vzniku. Podélná osa objektu je orientována ve směru sever – jih.

Hlavní nástup je ze severní strany vyrovňovacím schodištěm na úroveň 1.NP. Další hlavní nástupy jsou z východní strany od návštěvnického parkoviště rovněž na úroveň 1.NP. Vedlejší vstupy jsou ze západní strany ze služebního parkoviště na úroveň 1.PP. Z toho vyplývá, že objekt je osazen do svahu, který od západu k východu překonává rozdíl jednoho podlaží. Jedná se o svah, který postupně klesá od Pramenské ulice, přes Ruskou ulici až k Hlavní třídě. Po tomto svahu probíhá transport povrchových srážkových vod a s největší pravděpodobností i pohyb vod podzemních.

Na severní straně budova sousedí se zpevněnými plochami (zámková dlažba) a drobnou zelení podél Ruské ulice. Na západní straně je mezi Ruskou ulicí a radnicí parkoviště pro návštěvníky s asfaltovým povrchem. Na jižní straně je směrem k Anglikánské kapli park (zatrávněné plochy) a přístavba garáží pro služební auta. Podél východní strany jsou opět zpevněné plochy – služební parkoviště ze zámkové dlažby.



Jedná se o katastrální území Mariánské Lázně. Budova a služební parkoviště stojí na parcele st.170. Parkoviště pro návštěvníky je umístěno na parcele p.č. 2254



04.01 PROHLÍDKA DNE 19.09.2014

První prohlídka stavby, za účasti zástupce zadavatele a statika, se uskutečnila dne 19.09.2014 v odpoledních hodinách. Nejprve byla provedena kontrola venkovních povrchů nad úrovní terénu. Pak následovala kontrola vnitřních prostorů 1.PP. Bylo zjištěno následující:

- **Vnější povrchy 1.NP i 1.PP nad okolním zpevněným i nezpevněným terénem vykazují značné poškození vlivem vlhkosti. Dochází k odlupování maleb a nátěrů a k opadávání omítek až na zdivo. Povrchy jsou flekaté. Vlhkost vystupuje nad terén i více jak metr – viz foto**



- Z jižní části východní fasády byla v rozsahu 1.PP odstraněna původní omítka. Zdivo je nově opatřeno pravděpodobně nevhodným cementovým špricem – viz foto



- Římsa pod střechou a ozdobné fasádní římsy na mnoha místech vykazují vlhkostní poruchy
- Okolo střešních svodů jsou na mnoha místech patrné poruchy způsobené zatékáním – viz foto



- Namátková kontrola gajgru prokázala jeho totální zanesení naplaveninami a listím – viz foto



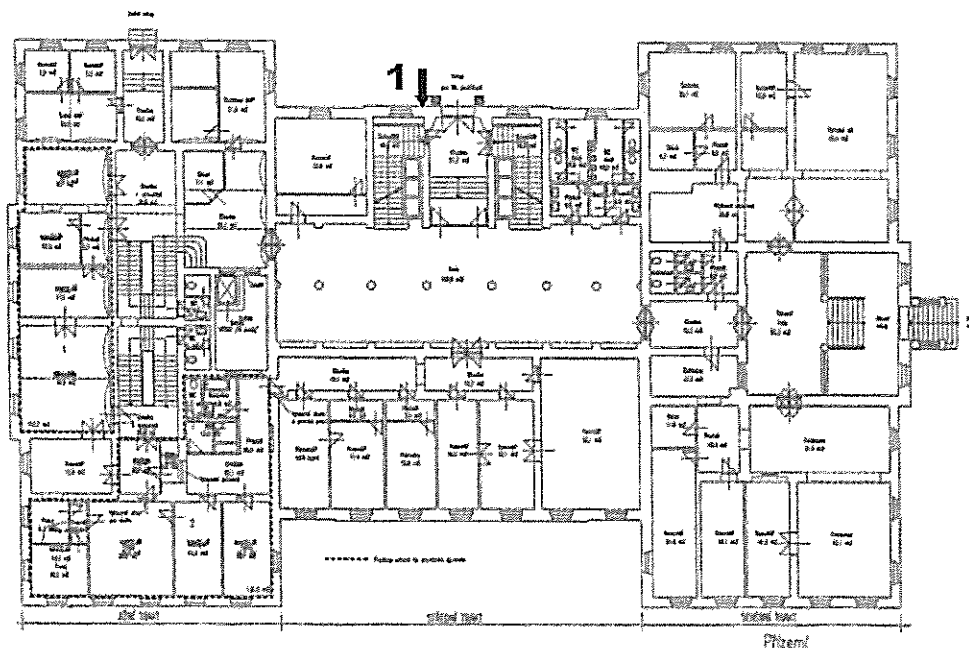
- Vnitřní povrchy obvodových a na mnoha místech i vnitřních stěn 1.PP jsou narušené vlhkostními projevy
- V jihovýchodní části 1.PP byla zahájena sanace svislých konstrukcí. V obvodovém zdivu jsou nad podlahou patrné vrty s pakry. Pravděpodobně byla prováděna tlaková injektáž. Část zdiva v této části objektu je zbavena vnitřních omítek

- Ve snížení části 1.PP, kde byla původně kotelna na tuhá paliva, stála voda o výšce hladiny cca 0,5 m

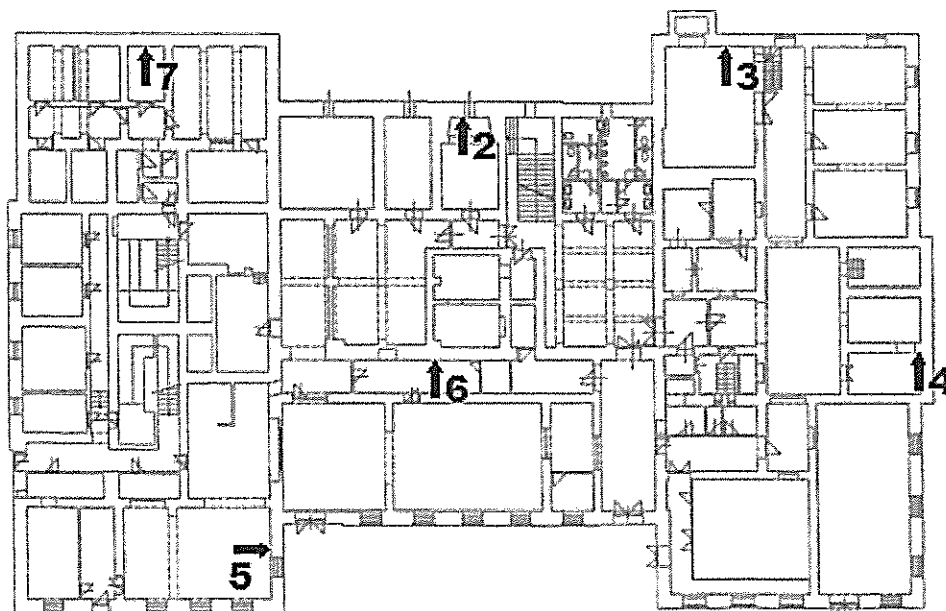
04.02 PROHLÍDKA DNE 24.11.2014

Druhá prohlídka stavby se za účasti zástupce zadavatele a specialisty na sanaci vlhkosti konstrukcí uskutečnila dne 24.11.2014 v dopoledních hodinách. Při této prohlídce byly destrukční metodou odebrány vzorky malty pro vyhodnocení salinity.

Na úrovni 1.NP byl odebrán vzorek na vnějším lici vedle západního vstupu (viz schéma 1).

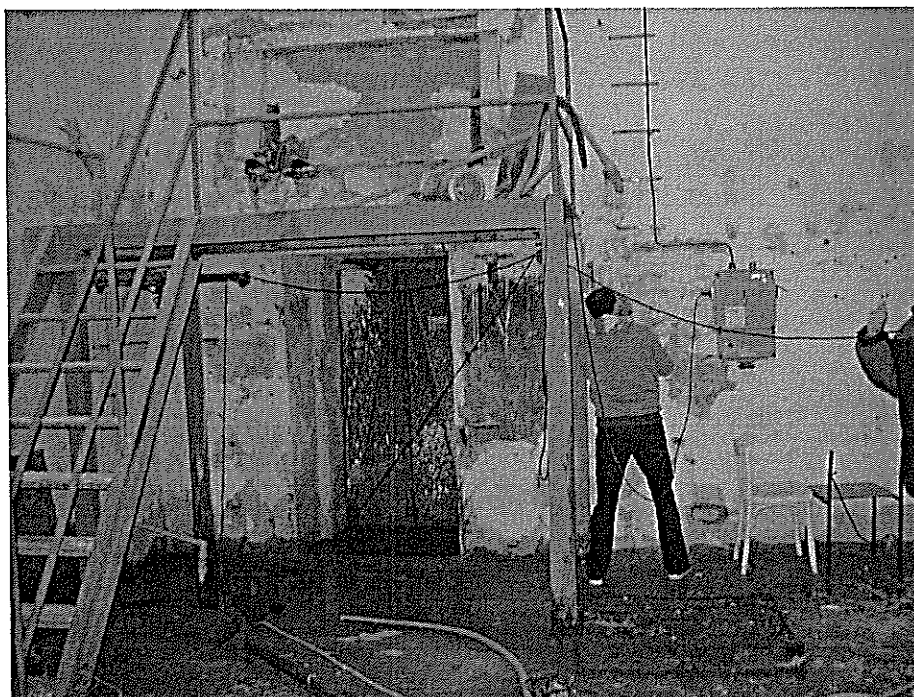


Další vzorky byly odebrány na vnitřním povrchu konstrukcí 1.PP. jejich poloha je vyznačena na následujícím půdorysu 1.PP – schéma 2



Celkem tak bylo odebráno 7 vzorků, které byly uloženy do vysušených skleněných obalů s těsnými víčky a předány do laboratoře k provedení zkoušek. Výsledky jsou uvedeny v protokolu o výsledcích – viz příloha č. 1.

Oproti stavu zjištěnému při první prohlídce dne 19.9.2014 došlo k odčerpání vody z prohloubené části 1.PP – bývalé kotelny. Zde byl odebrán vzorek č. 3 – viz foto

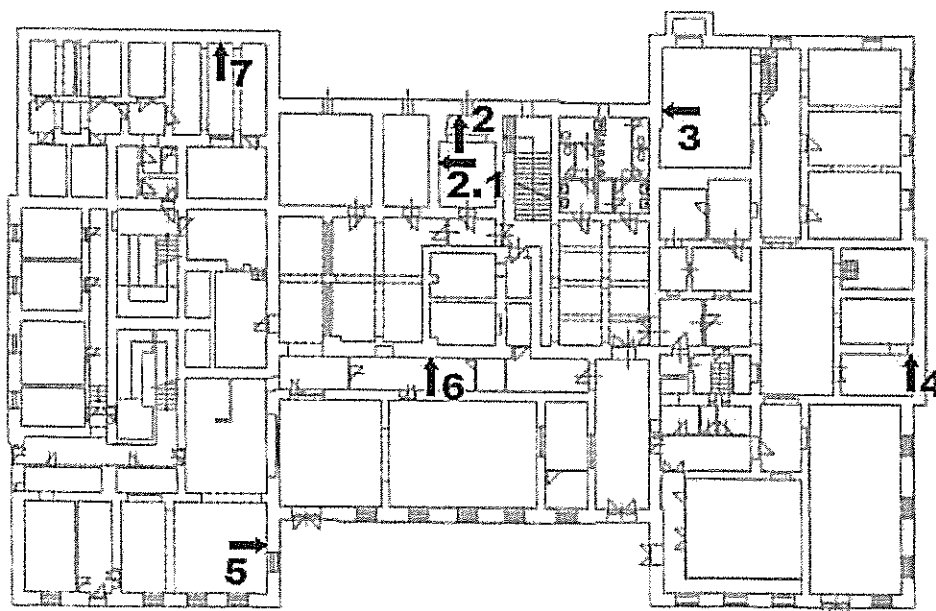


Dle sdělení zadavatele bylo hlavním důvodem masivního zatékání do tohoto prohloubeného prostoru to, že nad budovou (podél západní stěny) vedlo staré vodovodní potrubí. Porucha jeho

celistvosti údajně způsobovala masivní zatékání do budovy. V každém případě to ale svědčí o absenci tlakové izolace, která by i před takovou vodou měla budovu ochránit

04.03 PROHLÍDKA DNE 26.11.2014

Třetí prohlídka stavby se za účasti zástupce zadavatele a autorizovaného statika uskutečnila dne 26.11.2014 v poledních hodinách. Při této prohlídce byly v 1.PP destrukční metodou odebrány ze 7 míst vzorky zdiva a malty pro stanovení pevnostních a vlhkostních charakteristik materiálů svislých konstrukcí. Poloha vzorků rámcově koresponduje se vzorky pro salinitu – viz schéma 3.

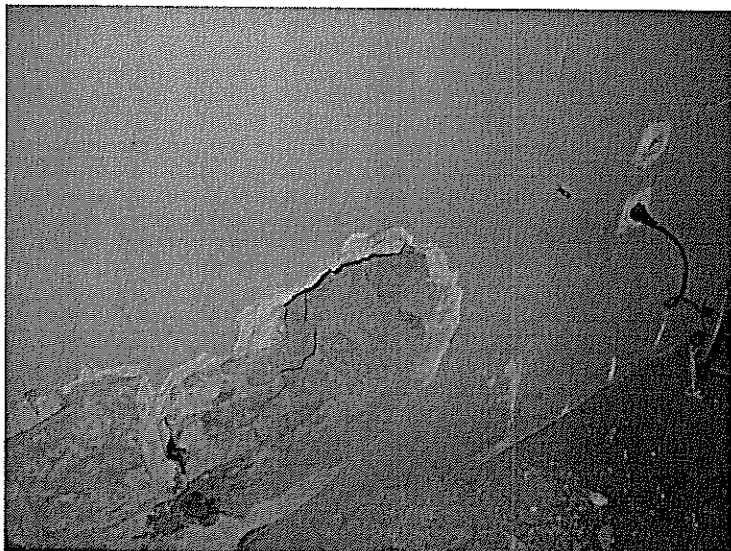


Jednotlivé vzorky byly zabaleny do vodotěsných fólií, řádně označeny pro identifikaci místa odběru a předány do laboratoře k dalšímu zkoumání. Výsledky jsou uvedeny v závěrečné zprávě – viz příloha č. 2.



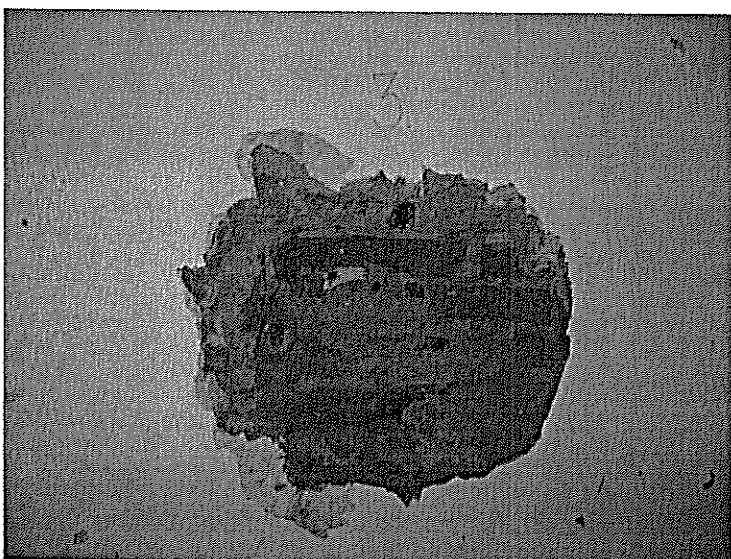
Vzorek č. 5 byl odebrán z vnitřního povrchu obvodové stěny v bývalé kuchyni. Tato stěna je dlouhodobě zbavena vnitřní omítky. Nad úrovní podlahy jsou viditelné pakry (prvky tlakové injektáže). Podlaha je podél obvodové stěny odkopána

Pozice vzorku koresponduje s odběrem pro stanovení salinity



Vzorek č. 6 byl odebrán z vnitřní zdi v chodbě v blízkosti komínového tělesa. Vnitřní povrch je uzavřen olejovým nátěrem

Pozice vzorku koresponduje s odběrem pro stanovení salinity



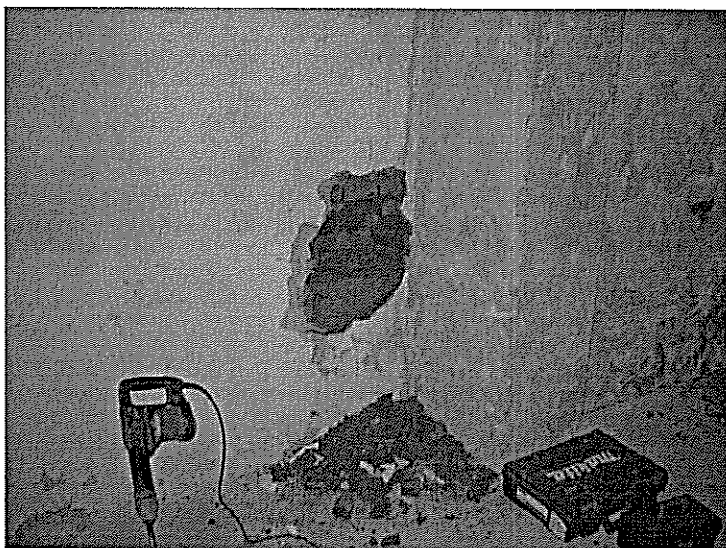
Vzorek č. 3 byl odebrán z rozhraní obvodové a vnitřní zdi v prostoru bývalé kotelny, ve které ještě nedávno stálo cca 0,5 m vody. Vnitřní povrch je tvořen velice „mastnou“ cementovou omítkou.

Pozice vzorku je na jiné stěně, než byla stanovena salinita



Vzorek č. 2 byl odebrán z obvodové západní zdi pod hlavním východním vstupem z návštěvnického parkoviště. Vnitřní povrch je tvořen velice rozrušenou MVC omítkou. Celková struktura zdiva je značně narušena

Pozice vzorku koresponduje s odběrem pro stanovení salinity



Vzorek č. 2.1 byl odebrán z vnitřní zdi pod hlavním východním vstupem z návštěvnického parkoviště. Vnitřní povrch je tvořen MVC omítkou.



Vzorek č. 4 byl odebrán z vnitřní zdi pod hlavním severním vstupem z Ruské ulice. Povrch je tvořen rozrušenou MVC omítkou. Struktura zdiva je narušena. Obvodová stěna je sanována novou přízdívkou s MVC omítkou

Pozice vzorku koresponduje s odběrem pro stanovení salinity



Vzorek č. 7 byl odebrán z obvodové západní zdi v bývalém krytu CO. Povrch je tvořen rozrušenou MVC omítkou. Ve struktuře zdiva byly objeveny kusy nevyhašeného vápna.

Pozice vzorku je na jiném místě, než byla stanovena salinita

05. POSOUZENÍ

Na základě rozboru problematiky bylo rozhodnuto, že budou posuzovány následující parametry svislých konstrukcí 1.PP a části 1.NP budovy Městského úřadu v Mariánských Lázních:

- vyhodnocení zasolení (salinity)
- stanovení vlhkostních a pevnostních charakteristik použitého materiálu pro svislé konstrukce

Zjištěné hodnoty salinity a vlhkosti jsou porovnávány s kritérii, které jsou uváděny v ČSN P 73 0610 [L4] – viz tab. 1 a 2

Tab. 1 - Stupeň zatížení solemi dle ČSN P 73 0610				
	Označení	Cl (%)	NO ₃ (%)	SO ₄ (%)
Nízký	N	< 0,075	< 0,1	< 0,5
Zvýšený	Z	0,075 až 0,20	0,1 až 0,25	0,5 až 2,0
Vysoký	V	0,20 až 0,50	0,25 až 0,50	2,0 až 5,0
Velmi vysoký	VV	> 0,50	> 0,50	> 5,0

Výsledky jsou v % hmotnosti. Obsah vlhkosti je vztažen na sušinu (měřeno ztrátou sušením).

Tab. 2 - Klasifikace vlhkosti zdiva dle ČSN P 73 0610		
Stupeň vlhkosti	Označení	Vlhkost zdiva w v % hmotnosti
Velmi nízká	VN	w < 3
Nízká	N	3 < w < 5
Zvýšená	Z	5 < w < 7,5
Vysoká	V	7,5 < w < 10
Velmi vysoká	VV	w > 10

Vzorky maltovin odebrané dne 24.11.2014 byly podrobeny zkoumání hlavně zasolení. Výsledky v následující tab. 3 jsou v % hmotnosti na původní materiál. Obsah vlhkosti je vztažen na sušinu. Anionty solí byly stanoveny iontovou chromatografií ve vodném extraktu. Hodnoty uvedené jako nulové odpovídají obsahu aniontů nižší než 0,005 %

Tab. 3 - Obsah vodorozpustných solí ve vzorcích odebraných dne 24.11.2014								
Vzorek Schéma 1 a 2	Vlhkost (%)		Cl (%)		NO ₃ (%)		SO ₄ (%)	
1	8,3	V	0	N	0	N	0,04	N
2	16,7	VV	0,02	N	0,01	N	0,02	N
3	6,3	Z	0,05	N	0,04	N	4,30	V
4	9,2	V	0,06	N	0,02	N	0,17	N

5	2,2	VN	0,04	N	0,39	V	0,25	N
6	5,2	Z	0,01	N	0,04	N	0,52	S
7	16,7	VV	0,17	N	0,06	N	2,35	V

Z výsledků rozborů uvedených v tab. 3 vyplývá, že zkoumaný materiál vykazoval až velmi vysokou hmotnostní vlhkost, nízké zasolení ionty chloridů, převážně nízké zasolení ionty dusičnanů a rovněž převážně nízké zasolení ionty síranů. Odchylna od převažujících hodnot mohou být vyvolány vnitřním provozem, či lokálním působením vnějších vlivů.

Na vzorcích kusových keramických staviv (cihly plné) a zdících malt odebraných dne 26.11.2014 byly provedeny laboratorní zkoušky vlhkosti, pevnosti v tlaku a objemových hmotností. Do laboratoří zhotovitele byly vzorky dodány dne 28. 11. 2014. Zkoušky vlhkosti byly zahájeny ihned po přijetí vzorků do laboratoří. Příprava zkušebních těles pro zkoušky pevnosti v tlaku a objemových hmotností včetně realizace laboratorních zkoušek proběhly v termínu 28. 11. – 12. 12. 2014.

Tab. 4 – Laboratorní výsledky vzorků odebraných dne 24.11.2014

Vzorek Schéma 3	Vlhkost w průměrná (%)		Objemová hmotnost zdiva průměrná (kg m ⁻³)	Pevnost v tlaku zdiva průměrná (MPa)	Normalizovaná pevnost zdící malty (MPa)
2	14,8	VV	1830	16,4	0,5
2.1	11,5	VV	1850	16,6	0,5
3	20,7	VV	1580	6	0,5
4	11,8	VV	1830	16,8	0,5
5	1,6	VN	1860	17,4	0,5
6	1,7	VN	1570	6,1	0,5
7	14,9	VV	1840	16,3	0,5

Kromě vzorků 5 a 6 jsou hodnoty vlhkosti velmi vysoké. Ve všech případech se jedná o obvodové konstrukce, nebo konstrukce v těsné blízkosti obvodu budovy. Vzorek 5 s velmi nízkou vlhkostí je v prostoru bývalé kuchyně, kde byly zjištěny znaky prováděné sanace (pakry po tlakové injektáži), která pravděpodobně začala plnit svůj účel. Vzorek 6 byl odebrán z vnitřní nosné konstrukce. To může naznačovat, že pod podlahou budovy není tlaková voda.

Výsledky laboratorních zkoušek na vzorcích válců vyrobených z dodaných vzorků cihel plných pálených prokázaly cihly plné pálené normalizované pevnosti $f_b = 16,8$ MPa a pevnostní značky **CP-15** (ČSN EN 771-1) – vzorky č. 1, 2, 4, 6 a 7, resp. cihly plné pálené normalizované pevnosti $f_b = 6,1$ MPa a pevnostní značky **CP-6** (ČSN EN 771-1) – vzorky č. 3 a 5.

Zdící malta dodaná s fragmenty cihel byla zkoušena nedestruktivně informativní vrypovou zkouškou. Zdící malta je hodnocena jako vápenocementová s maximální normalizovanou pevností $f_m = 0,5$ MPa a pevnostní značky **M 0,5** (ČSN EN 998-2).

U zdiva lze celkově hodnotit vazbu jako dobrou, která nesnižuje výrazně únosnost. V místech, kde se vyskytuje zvýšená vlhkost spolu s trhlinami ve zdivu, nebo je zdivo smíšené, klesá pevnost. Návrhové pevnosti zdiva, které jsou stanoveny s ohledem na pevnost malty, cihel, vazby zdiva, jeho porušení trhlinami a vlhkosti zdiva jsou uvedeny v příloze P1 tabulka 1.3 Závěrečné zprávy laboratorních zkoušek vlhkosti a pevnosti v tlaku keramických kusových staviv.

Uvedenými zkouškami bylo prokázáno, že převážná část obvodového zdiva je silně saturována vodou, která vniká do zděných konstrukcí ze zemního prostředí, s kterým je suterénní zdivo ve styku. Provedenými sondami nebylo možno prověřit základové konstrukce. Jestliže budou základové konstrukce zhotoveny z kamenné rovnániny na hliněnou maltu, není žádoucí takového základové zdivo vysušovat, jen se určitými opatřeními okolo objektu sníží dotace vody ke konstrukcím. Pokud však budou základy provedeny z cihelného zdiva, je nutné toto zdivo zbavit vlhkosti, neboť vlivem zvýšené až vysoké vlhkosti dochází k postupné degradaci malt a následně i staviva vlivem degradačních procesů způsobených solemi a vodou do zdiva pronikajících.

Aby mohla být jednoznačně stanovena metoda a výšková poloha hydroizolační bariéry, je nutné provést kopané sondy, které reprezentativně prověří stav základových konstrukcí objektu. Na základě vyhodnocení je možno následně rozhodnout, zda je nutné izolovat i základové konstrukce nebo nikoliv.

Při prohlídce prostor 1.PP a vnější prohlídce objektu nebyly zaznamenány žádné viditelné závažné poruchy, které by svědčily o vyčerpání únosnosti zdiva v daných partiích, případně by signalizovaly poruchy z hlediska založení objektu nebo porušení horizontální stability nosného zděného systému objektu. To, že se ve svislých nosných konstrukcích v současné době nevyskytují závažné statické poruchy svědčící o vyčerpání únosnosti zdiva neznamena, že k tomu vlivem vysokých vlhkostí nemůže dojít. Je nutné si uvědomit, že z dlouhodobého hlediska není žádoucí ponechat zdivo nasycené vodou, neboť vlivem degradačních procesů dochází postupem času k dalšímu snižování únosnosti.

06. NÁVRH OPATŘENÍ

Z laboratorních výsledků vyplývá, že hlavním problémem konstrukcí budovy Městského úřadu Mariánské lázně zasahujících pod úroveň přilehlého terénu je velmi vysoká vlhkost. Nízké zasolení ionty chloridů, převážně nízké zasolení ionty dusičnanů a síranů problematické není a lze jej snadno odstranit běžnými sanačními postupy. U velmi vysoké vlhkosti je ale nutné odstranit příčinu. To znamená, vytvořit nový hydroizolační systém, který by zabránil pronikání vlhkosti do obálkových konstrukcí objektu.

Sonda 5 prokázala, že sanace vertikálního transportu vlhkosti ze základů do stěn je proveditelná chemickou hydroizolační clonou. A sonda 6 naznačuje, že by pod objektem neměla být tlaková voda, která by ovlivňovala vnitřní nosné zdi. Tento předpoklad ale doporučujeme ověřit minimálně jednou vrtanou sondou v blízkosti západních obvodových stěn.

Návrh nové hydroizolace obvodových konstrukcí budovy Městského úřadu Mariánské Lázně by měl v 1. etapě obsahovat následující prvky

- a) Odkopání vnějšího líce obvodových stěn až pod úroveň podlahy 1.PP
- b) Otlučení vnitřních omítek min. do výšky 1,0 m nad projevy vlhkosti, optimálně na celou výšku podlaží
- c) Odstranění nesoudržných částí, proškrabání spár, důkladné očištění zdiva od prachu
- d) Vytvoření **vodorovné hydroizolace** pod obvodovými stěnami – tlakovou infuzní clonou, např. AQUAFIN F (utěsňující a hydrofobizující infuzní clona, s účinností použití až do 95 % provlhnutí)
- e) Vytvoření **vnějšího hydroizolačního systému**
 - f) Provedení vyrovnávací vrstvy, nebo vyspárování podkladu maltou MVC s přísadou, např. **Asoplast MZ**.
 - g) Vytvoření svislé hydroizolační paropropustné vrstvy – např. minerální stěrková izolace **Aquafin 1K**, na západní straně lépe **Aquafin 2K - pružná stěrka**. Hlavní výhodou této izolace,

kteřá je vhodná i proti tlakové vodě, je její paropropustnost, tudíž zbytková vlhkost z obvodových stěn může vysychat i do exteriéru. Tuto stěrku doporučuji aplikovat i nad hranici terénu (cca 0,5m). Jelikož je na minerální bázi, není problém s aplikací dalších omítkových vrstev

- h) aplikace **ochranné a separační vrstvy** - doporučuji např. nopovou folii, kterou by bylo výhodné doplnit zaručeně funkčním drenážním systémem. S ohledem na konfiguraci terénu by tím bylo zabráněno vytváření tlakové vody na západní straně budovy. Za těchto podmínek by byla dostačující stěrka Aquafin 1K v celém rozsahu
- i) vytvoření **vnitřního sanačního systému**
 - j) podklad – prohoz např. omítkou THERMOPAL-SP pro vytvoření hrubého povrchu jako kontaktního mostu – nanášet síťovitě na 50% plochy. Technologická přestávka – nejméně 2 dny, při nepříznivém počasí přiměřeně prodloužit
 - a) sanační omítka – např. THERMOPAL SR24 nanasena ve dvou pracovních krocích ve vrstvě cca 15 mm. Pokud je potřeba aplikovat omítku v tloušťce větší, je nutno rozdělit aplikaci na více vrstev, pro které platí následující pravidlo - povrch předchozí vrstvy ihned po provedení zdrsnit
 - k) sanační štuk – např. vápenná stěrka THERMOPAL FS33
- l) úprava vnitřních povrchů – nátěr s maximální ekvivalentní difuzní tloušťkou ($S_d < 0,1 \text{ m}$) – pro zajištění dlouhodobého vysušování zdiva

Další etapy sanace hydroizolace spodní stavby by měly být podřízeny koncepci budoucího využití suterénních prostor. V případě požadavku na zaručeně suché proozy doporučuji použít následující postup:

- a) oklepat omítky do výšky min. 1,0 m nad projevy vlhkosti, optimálně na celou výšku podlaží
- b) odstranit stávající podlahové konstrukce
- c) vytvořit plošnou drenážní vrstvu, např. ze šterku frakce 32 mm
- d) vybudovat podkladní betony
- e) vytvořit vodorovnou hydroizolaci pod stěnami – tlakovou infuzní clonou, např. AQUAFIN F
- f) Provést plošnou hydroizolaci (možné požadavky na plynotěsnost) – např. živičné pásy celoplošně natavené na impregnovaný povrch s vytažením nad úroveň infuzní clony. Vzájemné propojení obou izolací je závislé na konkrétním materiálovém řešení
- g) Provést nová podlahová souvrství dle provozních požadavků
- h) Provést prohoz stěn, např. omítkou THERMOPAL-SP pro vytvoření hrubého povrchu jako kontaktního mostu
- i) aplikovat sanační omítku – např. THERMOPAL SR24
- j) provést sanační štuk – např. vápenná stěrka THERMOPAL FS33
- k) upravit vnitřní povrchy – např. nátěr s maximální ekvivalentní difuzní tloušťkou ($S_d < 0,1 \text{ m}$) – pro zajištění dlouhodobého vysušování zdiva

Výše uvedené práce je možné v suterénu provádět postupně s přihlédnutím k jednotlivým etapám jeho zprovoznění

07. ZÁVĚR

Je na majiteli a provozovateli objektu, aby rozhodl o dalším postupu v odstraňování vad hlavně obvodového pláště budovy Městského úřadu Mariánské Lázně. Rozsah může být přizpůsoben předpokládanému provoznímu využití. V každém případě bude jednat o finančně náročné činnosti. Pokud dojde k vyjasnění těchto záležitostí a ke stanovení požadovaného rozsahu sanace, lze provést předběžný propočet investičních nákladů. Případně lze zpracovat i varianty pro různé rozsahy.

V Mariánských Lázních dne 29.1.2015



Za autorský kolektiv

Ing. Jiří KOVÁŘÍK

Autorizovaný inženýr

A soudní znalec v oboru stavebnictví

**MĚSTSKÝ ÚŘAD MARIÁNSKÉ LÁZNĚ - STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM 1.PP
PROPOČET NÁKLADŮ**

Položka č		Název	Jednotka	Množství	Jednotková Cena	Cena celkem	Poznámka
1	2	3	4	5	6	7	8
		Sanace vlhkosti - 1. etpa - obvodové zdivo - vnější líc				1 772 230,60	
		rozebrání zpevněných ploch - asfaltové, dlážděné v šířce cca 1,5 od objektu	m2	94,07	160,00	15 051,20	
		odkopání obvodového zdiva v šířce 1,5 m do hloubky 0,3 m pod úroveň podlahy 1.PP	m3	461,14	960,00	442 694,40	
		očišťování povrchu obnaženého zdiva	m2	307,43	60,00	18 445,80	
		zpevnění VC omítkou s přísadou ASOPLAST MZ	m2	307,43	380,00	116 823,40	
		tlaková injektáž zdiva v úrovni podlahy 1.NP přípravkem AQUAFIN F - zdivo do 1,0 m tl.	m2	159,50	3 200,00	510 400,00	
		vytvoření stěrkové hydroizolace s difúzní propustností - AQUAFIN 2K/M	m2	307,43	490,00	150 640,70	
		ochrana hydroizolace a separační vrstva - nopová fólie - zakončení nad úroveň terénu ochranou (ventilační) lištou	m2	307,43	100,00	30 743,00	
		lože pro drenáž betonové	m	123,61	280,00	34 610,80	
		drenážní potrubí DN 100 mm	m	123,61	140,00	17 305,40	
		revizní šachta JS 300 mm	ks	9,00	7 900,00	71 100,00	
		šlérk na obsyp drenáže	m3	61,81	940,00	58 101,40	
		geotextilie separační	m2	123,61	40,00	4 944,40	
		zásyp sypaninou se zhutněním	m3	399,33	390,00	155 738,70	
		montáž krytů komunikací	m2	94,07	460,00	43 272,20	
		odvoz přebytečné zeminy	t	111,26	920,00	102 359,20	

**MĚSTSKÝ ÚŘAD MARIÁNSKÉ LÁZNĚ - STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM 1.PP
PROPOČET NÁKLADŮ**

Položka č			Název	Jednotka	Množství	Jednotková Cena	Cena celkem	Poznámka
1	2	3		mj.	Počet jednotek	Kč/mj	Kč	8
				4	5	6	7	
			Sanace vlhkosti - 1. etpa - obvodové zdivo - vnitřní líc				653 186,40	
			Odlučení omítek vnitřních na celou výšku podlaží, očištění a proškrabání spar	m2	664,40	110,00	73 084,00	
			úprava podkladu prohozem omítkou THERMOPAL-SP na 50 % plochy	m2	664,40	90,00	59 796,00	
			sanační omítky vnitřní THERMOPAL SR24	m2	664,40	490,00	325 556,00	
			sanační štuk THERMOPAL FS33	m2	664,40	260,00	172 744,00	
			odvoz sutí na skládku	t	23,92	920,00	22 006,40	

STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM RADNICE 2. ČÁST

Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155



Zpracovatel:

Za autorský kolektiv
Ing. Jiří KOVÁŘIK
Tel. 603 711 447

Říjen 2015

02. ÚVOD

Stavebně technický průzkum konstrukcí nadzemních podlaží budovy Městského úřadu v Mariánských Lázních, Ruská 155 (parcela p.č. st.170, k.ú. Mariánské Lázně) je zpracován na základě objednávky Města Mariánské Lázně, zastoupené odborem investic, dotací a cestovního ruchu ze dne 3.7.2015. Při vzájemných konzultacích byl dohodnut následující rozsah provedených prací:

- průzkum, který bude zahrnovat:
 - studium archivní dokumentace
 - porovnání dokumentace se současným stavem se zvláštním zřetelem na nosný systém objektu
 - kontrola stropu 1.PP
 - kontrola svislých a vodorovných konstrukcí 1 – 3.NP. V případě podezření na dřevěné stropy bude toto ověřováno endoskopicky pro minimalizaci destruktivních zásahů
 - kontrola konstrukcí 4.NP podkroví. Odběr 3 – 5 vzorků a mykologické posouzení
 - fotodokumentace zjištěných závad
- výsledky zpracované do závěrečné zprávy s návrhem koncepce případných opatření

Práce byly zahájeny dne 11.6.2015 studiem archivní dokumentace (archiv stavebního úřadu). Projekty byly namátkově porovnávány s realitou. Zároveň byl zkontrolován stav stropní konstrukce 1.PP.

Druhá prohlídka stavby (kompletní) za účasti zástupce objednatele se uskutečnila dne 9.7.2015 v dopoledních hodinách. Na závěr byla stanovena poloha předpokládaných sondážních prací.

Třetí prohlídka stavby se za účasti zástupce zadavatele uskutečnila dne 15.9.2015 v odpoledních hodinách (po běžné pracovní době). Při této prohlídce byly prováděny endoskopické a lokální destrukční sondy do vytipovaných vodorovných konstrukcí.

Práce navazují na průzkum 1.PP uzavřený zprávou v lednu 2015.

03. POUŽITÉ PODKLADY, DEFINICE

Pro vyhotovení posouzení poruch budovy Městského úřadu v Mariánských Lázních, Ruská 155 byly získány a použity následující podklady:

- Fotodokumentace pořízená zpracovatelem posouzení
- Půdorysy jednotlivých podlaží budovy

Literatura využita při zpracování posudku:

- [L1] Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů,
- [L2] ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- [L3] ČSN ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí-Hodnocení existujících konstrukcí
- [L4] ČSN EN 1996-1-1 Navrhování zděných konstrukcí-Část 1-1:Obecná pravidla pro vyztužené a nevyztužené zděné konstrukce
- [L5] Rekonstrukce staveb, Prof. Ing. Tomáš Vaněk, DrSc., SNTL Praha 1989

Další související podklady a literatura jsou uvedeny v přílohách.

04.01 PROHLÍDKA DNE 11.06.2015

Práce byly zahájeny dne 11.6.2015 studiem archivní dokumentace v archivu stavebního úřadu Mariánské Lázně. Namátkově bylo prováděno porovnání s reálným stavem. Zároveň byl zkontrolován stav stropní konstrukce 1.PP. Lze konstatovat, že archiv obsahuje mnoho dokumentů týkajících se předmětné stavby (č.p. 155). Z dokumentů uvádíme ty nejdůležitější pro zpracování posudku:

- rekonstrukce radniční budovy v Mariánských Lázních (rok 1954) – dokumentace obsahuje návrh výměny svislých a vodorovných nosných konstrukcí ve středovém modulu a výměnu částí vodorovných konstrukcí v severním a jižním křídle. Jedná se hlavně o výkresy tvaru a výztuže železobetonových a sklobetonových konstrukcí (včetně schodiště), které tvoří nosný systém středového modulu a železobetonové trámové stropy v navazujících křídlech. Tento návrh je s dílčími úpravami realizován pouze ve středovém modulu. Do stropních konstrukcí navazujících křídel bylop zasahováno minimálně
- dokumentace stávajícího stavu budovy (rok 1973) – půdorysy jednotlivých podlaží a řezy. Aktuální stav dispozic budovy je v lokálně odlišný
- vysoušení zdiva radnice v Mariánských Lázních (rok 1984) – dokumentace poplatná době svého vzniku. Jestli bylo vše realizováno nelze ověřit. S ohledem na vlhkost suterénního zdiva (viz posudek zpracovaný 01/2015) opatření realizována nebyla, nebo již ztratila svoji funkčnost
- zaměření stávajícího stavu MěNV Mariánské Lázně (rok 1990) - půdorysy jednotlivých podlaží a řezy. Aktuální stav dispozic budovy je v lokálně odlišný
- rekonstrukce archivu stavebního úřadu MÚ Mar. Lázně (rok 1997) – zesílení podlahové konstrukce v archivu – vložení ocelových nosníků a trapézových plechů
- rekonstrukce archivu stavebního úřadu MÚ Mar. Lázně – změna č. 1 (rok 1998) – navazuje na předchozí dokumentaci a upravuje rozsah řešené plochy
- výměny a opravy krovu, Ruská 155, Mariánské Lázně (rok 1999, 2000, 2001) – dokumentace dílčích oprav, které řešily odstraňování dílčích havarijních stavů konstrukce
- více variantních návrhů pro umístění výtahu do objektu, aj.

Při porovnávání dokumentací se současným stavem jsme zjistili, že v objektu byly provedeny další dílčí provozní a konstrukční úpravy, které nejsou nikde dokladovány. **Proto doporučujeme před zahájením projektových prací na rozsáhlejší stavební (konstrukční) úpravě zpracovat aktualizaci dokumentace skutečného provedení stavby.**

04.02 PROHLÍDKA DNE 9.07.2015

Prohlídka nadzemních konstrukcí stavby se uskutečnila dne 9.7.2015. Za účasti zástupce zadavatele byly zkontrolovány všechny přístupné prostory 1 – 4.NP, včetně podkroví a střešní krytiny. Při této prohlídce byla pořizována fotodokumentace. Na závěr byly vytipovány prostory k provedení kontroly stropních konstrukcí. Při prohlídce bylo zjištěno:

- střešní plechová falcovaná krytina z pozinkovaného plechu je zcela dožilá, na mnoha místech je patrná koroze, údržba (nátěry) nebyla delší dobu prováděna
- krytina již neplní spolehlivě svoji funkci a do podstřešních prostor již dlouhodobě zatéká – mapy na bednění, změna barvy dřevěných konstrukcí, projevy napadení dřevokaznými škůdci – hmyz, plísň, mapy na sádkartonových vestavbách, aj.
- u zhlaví vazných trámů, okolo pozednic a v místech projevů zatékání střešní krytinou jsou provedeny kontrolní sondy. Závěry jsou uvedeny v posudku Ing. Hřebenárové – viz přílohy
- část krovových konstrukcí věží nad severním křídlem prošla rekonstrukcí. Jednotlivé prvky jsou vyměněny, nebo zesíleny příložkami
- na stropech – podhledech – místností byly zjištěny trhliny v omítce

- Endoskopická kontrola v prostoru mezi podhledem a původní stropní konstrukcí nezaznamenala vážnější poruchy
- Na obvodovém zdivu jsou výkvěty solí, které narušují omítku

Sondy S3 – 2.NP - místnost 109

Při provádění dvou vrtaných sond do podlahy, která se při pohybu osob citelně houpe, bylo zjištěno:

- Nášlapnou vrstvu tvoří koberec, pod kterým jsou dubové vlysy položené na prkenné podlaze
- Pod vrchní podlahovou konstrukcí je vzduchová dutina a násyp
- Další vrstvy v sondách zastiženy nebyly
- Endoskopická kontrola nezjistila žádné další anomálie

Sondy S4 – 3.NP - místnost 261

Při provádění dvou vrtaných sond do podlahy, která se při pohybu osob citelně houpe, bylo zjištěno:

- Nášlapnou vrstvu tvoří koberec
- Pod podlahovou konstrukcí je násyp, který znemožnil endoskopický průzkum
- Další vrstvy v sondách zastiženy nebyly

Sonda S5 – 4.NP - půda nad místností 216

Při provádění plošné sondy do pokleslé podlahy půdy nad místností 216 (stavební úřad) v prostoru pod střešním vikýřem bylo zjištěno:

- Nášlapnou vrstvu tvoří keramické půdovky, které jsou v místě provádění sondy částečně rozpadlé
- Půdovky jsou položeny do násypu, pod kterým je dřevěný záklop
- Prkna záklopu jsou napadena dřevokaznými škůdci – brouci a hniloba
- Po provedení destruktivní sondy byla odkryta dutina mezi záklopem a podbíjením
- Endoskopickou kontrolou nebyly zaznamenány poruchy viditelných částí nosných prvků

Sondy S6 a S7 – 4.NP - půda nad místnostmi odboru pro správu majetku

Při kontrole dříve provedených sond do podlahy půdy bylo zjištěno:

- Endoskopickou kontrolou dříve realizovaných sond byly zjištěny na dřevěných prvcích plísň
- Mezi trámy a prkenným podhledem byla zjištěna mezera signalizující oddělování obou konstrukcí

STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM RADNICE 2. ČÁST

Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155



PŘÍLOHA Č. 4

ZJIŠTĚNÍ Z NÁLEZŮ DNE 15. ZÁŘÍ 2015
PŘEDBĚŽNÁ ZPRÁVA

Říjen 2015

Zjištění z nálezů prováděných v objektu městského úřadu v Mariánských Lázních dne 15. září 2015.

Během kontrolních průzkumů vytypovaných míst potenciálních poruch stropních konstrukcí v objektu městského úřadu v Mariánských Lázních, Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně, dne 15. září 2015 v odpoledních hodinách byly zjištěny závady stropních konstrukcí.

Prohlídkou vytypovaného místa stropní konstrukce nad místností č. 165 ve 2.NP, bylo zjištěno rozsáhlé poškození prvků dřevěné konstrukce stropu dřevokaznými houbami a hmyzem. Při provádění vývrtu pro kontrolu stropní konstrukce endoskopem bylo zaznamenáno oddělení podhledové omítky na podbíjení stropu v rozsahu cca 2 m². Při ohledání podhledu bylo nalezeno, že v místě dřívějšího zatékání je omítka oddělená od podkladu ve fabionu styku mezi stropní konstrukcí a nosnou obvodovou stěnou se nachází trhlinka zakrytá odlupující se malbou. Při poklepu na omítku tato zní dutě a jednoznačně ukazuje na rozsah ve kterém není omítka spolehlivě navázána na podbíjení stropní konstrukce.

Při kontrole stropní dutiny mezi podbíjením a záklopem stropu bylo zjištěno, že dřevěné konstrukce jsou napadeny dřevokaznými škůdci a byly zaznamenány povrchové prostorově neohrazené nárůsty dřevokazných hub (mycelium s největší pravděpodobností dřevomorky domácí). Prohlídka prostoru mezi podbíjením a záklopem ukázala velký rozsah napadení dřevěných konstrukcí stropu a na základě tohoto zjištění bylo rozhodnuto o provedení sondy většího rozsahu z prostoru kanceláře č. 267 ve 3.NP do podlahy v prostoru sondy vedené do podhledu v místnosti č. 165.

Při odkrytí koberce v místnosti č. 267 byl nalezen koberec s gumovou podložkou, PVC podlahovina (linoleum), sololitové desky na podlahových palubkách. Dále byl odebrán v prostoru sondy násyp na záklopu spolu se vzorky dřevěného záklopu. Odběrem vzorků a odebráním záklopu bylo vizuálně potvrzeno, že konstrukce stropu jsou napadeny dřevokaznými houbami (podle hranolovitého rozpadu – koskovitý rozpad dřeva) převážně dřevomorkou domácí. Poškozené části dřevěných konstrukcí byly nalezeny i v násypu nacházejícím se nad záklopem.

Vzhledem k nalezenému stavu nosných konstrukcí stropu nad místností č. 165 (podlaha místnosti č. 267) nařizují uzavření místností č. 165 a č. 267 do doby než bude zjištěn skutečný rozsah poškození stropních konstrukcí v daném prostoru.

Doporučuji odkrýt celoplošně stropní konstrukci nad místností č. 165 (ze shora), tj. podlahoviny, dřevěnou podlahu včetně násypu a záklopu v šíři 1 m od obvodové stěny pro zjištění rozsahu poškození dřevěných konstrukcí stropu nad místností č. 165. S materiály odebíranými z konstrukcí je nutno nakládat jako s kontaminovanými a vše umístit do uzavřených nádob nebo pytlů pro zamezení šíření výtrusů a částí dřevokazných hub a jiných škůdců. Dřevo musí být spáleno, násypy umístěny na skládku tak, aby nedocházelo k rozprašování materiálu, nejlépe zakrýt hlínou. Následně po rozkrytí stropní konstrukce bude možno rozhodnout o její případné sanaci či náhradě za konstrukci novou.

Dále je nutné upozornit, že v objektu městského úřadu bylo zaznamenáno během průzkumu mnoho míst s potenciálním nebezpečím poškození dřevěných konstrukcí vlivem zatékání do objektu, vlhkostí zdiva i kondenzace vodní páry v konstrukcích. Zvláště je v současné době kritické zatékání do objektu střešní konstrukcí, jak bylo zaznamenáno v půdních prostorách, ale i v prostorách užívaných.

STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM RADNICE 2. ČÁST

Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155

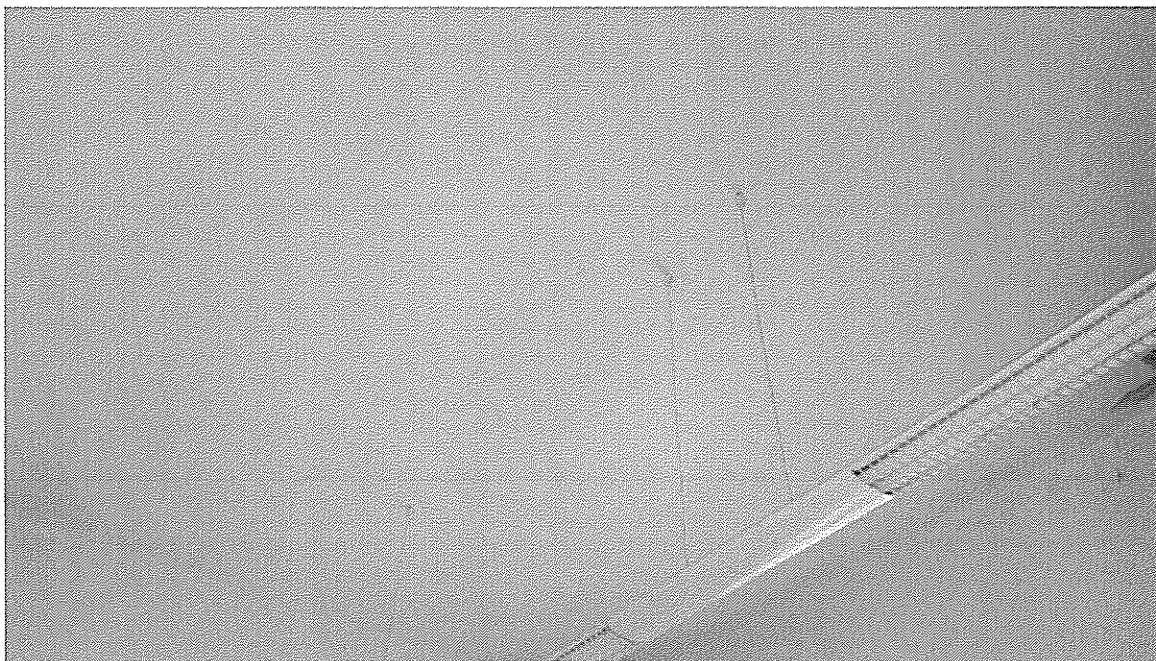


PŘÍLOHA Č. 5

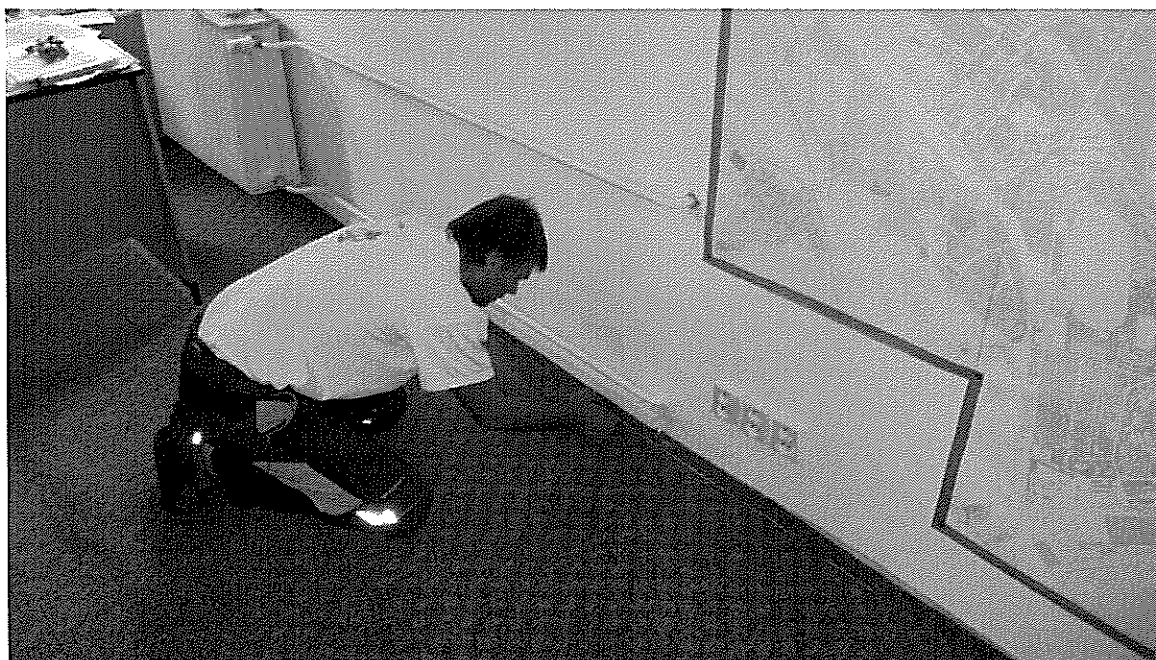
FOTODOKUMENTACE Z PROVÁDĚNÍ SOND

Říjen 2015

Sonda S1a – podélná prasklina v omítce podhledu v místnosti 165



Sonda S1b – provádění sondy do podlahy v místnosti 267 nad místností 165



Sonda S1b – sonda do podlahy v místnosti 267 nad místností 165



Sonda S1b – vybrání násypu a záklopu v sondě do podlahy v místnosti 267 nad místností 165



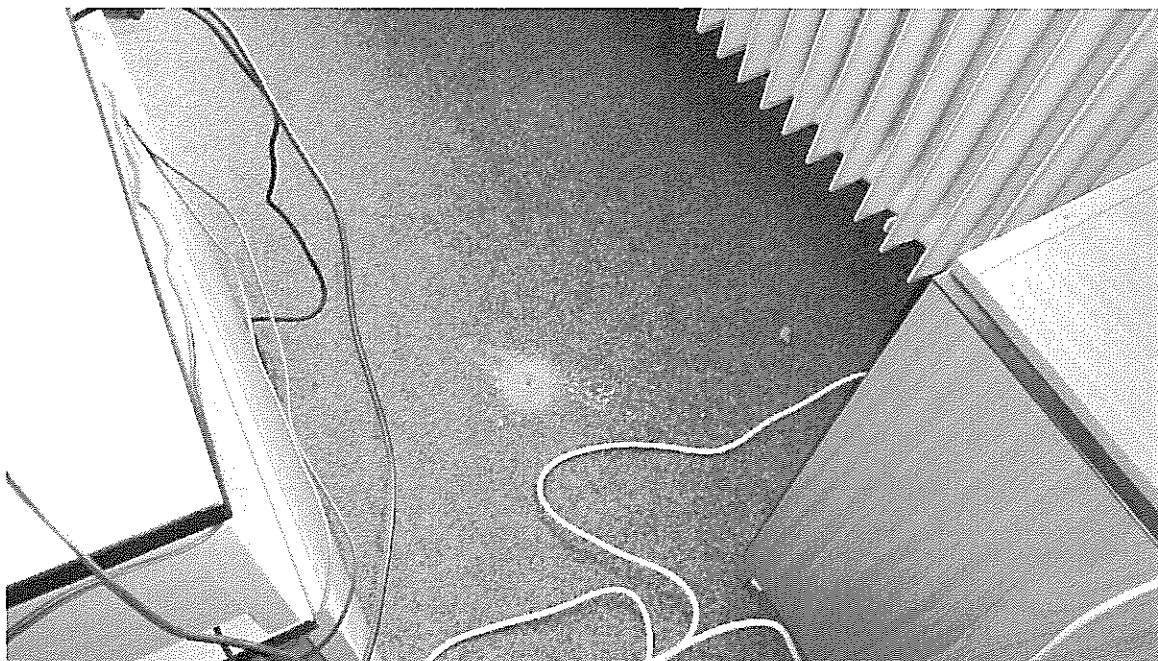
Sonda S2 – endoskopický průzkum dvou vrtaných sond do sádkartonového podhledu v místnosti 151



Sonda S3 – sonda do podlahy v místnosti 109 u obvodové zdi



Sonda S4 – sonda do podlahy v místnosti 261



Sonda S5 – poloha sondy v půdním prostoru nad místností 216



Sonda S6 – původní sondy do konstrukce podlahy půdy nad kancelářemi odboru správy majetku



Sonda S7 – průzkum původní sondy do konstrukce podlahy půdy nad kancelářemi odboru správy majetku



Sonda S7 – stav úžlabí krovu nad původní sondou do konstrukce podlahy půdy nad kancelářemi odboru správy majetku



V Mariánských Lázních dne 13.10.2015

Za autorský kolektiv

Ing. Jiří KOVAŘÍK

Autorizovaný inženýr

A soudní znalec v oboru stavebnictví

STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM RADNICE 2. ČÁST

Městský úřad Mariánské Lázně
Ruská 155

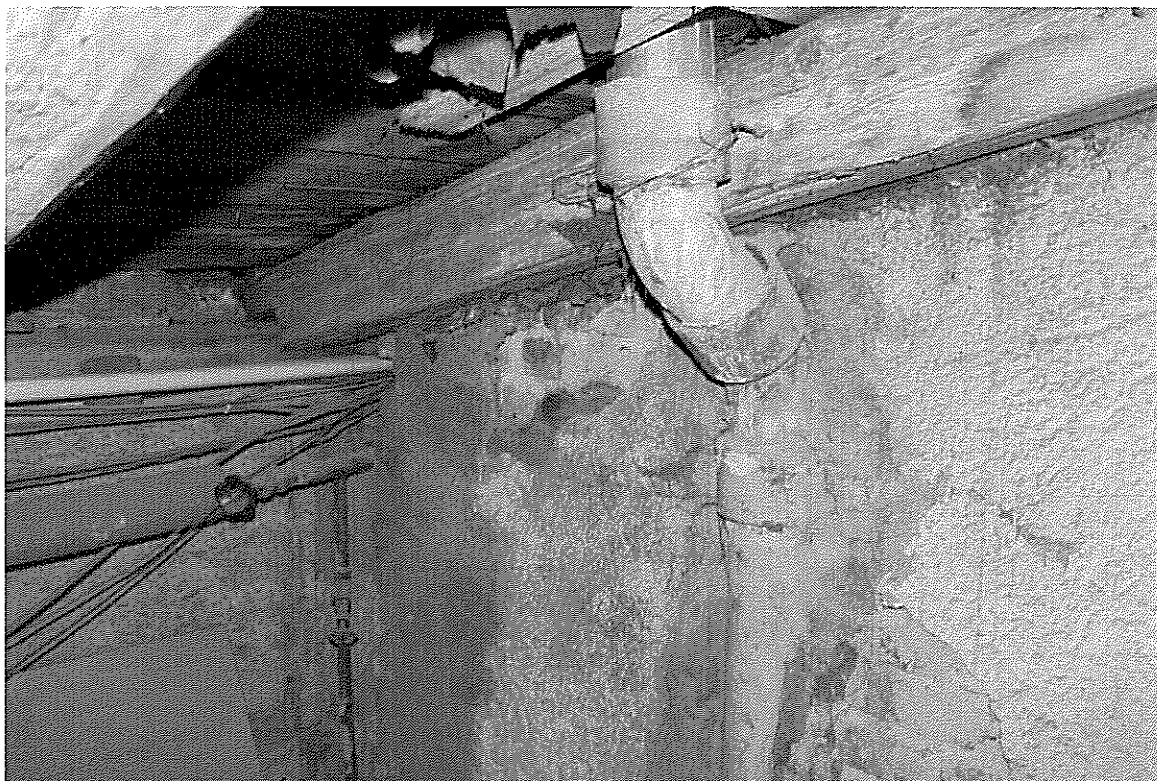


PŘÍLOHA Č. 6

FOTODOKUMENTACE VÝBĚR Z POŘÍZENÝCH SNÍMKŮ

Říjen 2015

Projevy zatékání do půdy – místnost 332



Projevy zatékání do světlíku v severním křídle



Projevy zatékání do půdy – prostor 359



Rozpadající se pozednice



Zatékání do prostoru 352



Zatékání do půdy – prostor 353



Poruchy na západní fasádě



Detail poruch na západní fasádě



Detail poruch výplní východní fasády



Statické poruchy na východní fasádě



Dílčí sanační zásahy na severní fasádě



V Mariánských Lázních dne 13.10.2015


Za autorský kolektiv
Ing. Jiří KOVAŘÍK
Autorizovaný inženýr
A soudní znalec v oboru stavebnictví

Dohoda o změně obsahu závazku (o úhradě dluhu)

uzavřená dne níže uvedeného
mezi

věřitelem:

Město Mariánské Lázně, se sídlem městského úřadu na adrese: 353 01 Mariánské Lázně, Ruská 155, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, zastoupené starostou města Ing. Petrem Třešňákem
(dále jen věřitel, dále jen **Město ML**, popř. **smluvní strana**)

a

dlužníkem:

BOHEMIA HEALING MINERAL WATERS CZ a. s., se sídlem: Husitská 344/63, 130 00 Praha 3, IČ: 25778188, společnost zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze v oddíle B, vložka 6012, zastoupená statutárním ředitelem Veronikou Sokolovou
(dále jen dlužník, popř. **BHMWCZ**, popř. **smluvní strana**)

t a k t o :

I.

Věřitel uzavřel s dlužníkem a s původním dlužníkem, tj. společností Marienbad Waters a. s., IČ: 63507161, dne 24. 11. 2015 Dohodu o převzetí dluhu, na základě které dlužník BHMWCZ převzal za původního dlužníka dluh specifikovaný ve výše uvedené dohodě. Na základě usnesení zastupitelstva města Mariánské Lázně bylo prominuto příslušenství dluhu a smluvní pokuta a jistina dluhu byla upřesněna s připočtením nákladů, které musel věřitel vynaložit na předchozí rozhodčí řízení, a smluvní strany proto uzavírají tuto dohodu o změně obsahu závazku – úhradě dluhu tak, jak je níže uvedena.

II.

Zastupitelstvo města Mariánské Lázně schválilo prominutí úroků z prodlení ve výši 309.622,82 Kč a dále smluvní pokuty ve výši 752.701,40 Kč, tj. části dluhu vyčíslené ke dni 16. 02. 2016, původně za dlužníkem Marienbad Waters a.s., IČ: 635 07 161, se sídlem: Anglická čp. 271, Mariánské Lázně, PSČ 353 01, tj. dluhu na straně této společnosti převzatého Dohodou ze dne 24. 11. 2015 uzavřenou mezi věřitelem městem Mariánské Lázně, původním dlužníkem Marienbad Waters a. s. a novým dlužníkem BHMWCZ, tj. pohledávky města Mariánské Lázně za neuhrazený licenční poplatek za užívání ochranné známky původním dlužníkem v letech 2010 až 2012. Zastupitelstvo dále schválilo vzdání se práva na úroky a smluvní pokutu vzniklé od 17. 02. 2016 až do zaplacení níže uvedených částek, tj. za podmínek, že bude ve prospěch města Mariánské Lázně uhrazena jistina pohledávky ve výši

1.157.112,06 Kč a náklady rozhodčího řízení ve výši 64.724,- Kč, to vše ve čtyřech splátkách. Takto bude po prominutí části dluhu realizována dohoda o převzetí dluhu uzavřená mezi věřitelem Městem ML a dlužníkem BHMWCZ ze dne 24. 11. 2015.

III.

1. Výše uvedené částky, tj. celkem 1.221.836,06 Kč, slovy: jedenmiliondvěstědvacetjednatísíc osmsettřicetšest korun českých, šestsetin haléřů, budou uhrazeny ve prospěch účtu Města ML, č.ú. 19-720331/0100 u Komerční banky a. s., VS 2324997, a to ve čtyřech splátkách takto:
 - první splátka ve výši 300.000,- Kč je splatná dne 15. 03. 2016,
 - druhá splátka ve výši 300.000,- Kč je splatná dne 15. 06. 2016,
 - třetí splátka ve výši 300.000,- Kč je splatná dne 15. 09. 2016,
 - čtvrtá splátka ve výši 321.836,06 Kč je splatná dne 15. 12. 2016.
2. V případě nesplacení kterékoliv z výše uvedených splátek ve sjednaném termínu, stává se celý dluh, včetně příslušenství dluhu a smluvní pokuty splatným a vymahatelným. V tomto případě se společnost BHMWCZ zavazuje celý dluh, včetně nákladů řízení, ihned splatit. V tomto případě, tj. nesplacení kterékoliv z výše uvedených splátek, se tato dohoda o změně obsahu závazku ruší a věřitel má nárok i na zákonný úrok z prodlení a smluvní pokutu, včetně nákladů řízení.
3. Úhradou jistiny dluhu a nákladů řízení dluh v celém rozsahu zaniká a věřitel se v takovém případě zavazuje vystavit společnosti BHMWCZ písemné potvrzení o zániku dluhu.

IV.

1. Novace dle této dohody představuje vzdání se práva a prominutí dluhu vyšší než 20.000,- Kč, a proto bylo uzavření této dohody schváleno zastupitelstvem města Mariánské Lázně dle ust. § 85 písm. f) zák. č. 128/2000 Sb. o obcích, a to usnesením č. ZM/...../16 ze dne Tato Dohoda byla schválena na základě zájmu věřitele na čerpání minerálních vod v Mariánských Lázních a v zájmu rozšíření a zkvalitnění služeb pro občany a návštěvníky města Mariánské Lázně.
2. Práva a povinnosti neupravené touto smlouvou se řídí platnými právními předpisy, zejména občanským zákoníkem. Veškeré změny a doplňky této smlouvy lze provést pouze na základě dohody obou smluvních stran formou písemného dodatku.
3. Smluvní strany ve smyslu ustanovení § 1740 odst. 3 zákona č. 89/2012 Sb. vylučují možnost přijetí nabídky na uzavření této dohody s dodatkem nebo odchylkou.
4. Smluvní strany si ujednaly v souladu s ust. § 89a zákona č. 99/1963 Sb. občanský soudní řád v platném znění, prorogační doložku s tím, že v případě jejich sporu, který by byl řešen soudní cestou, je místně příslušným soudem místně příslušný soud věřitele.

5. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího oboustranného podpisu a vyhotovuje se celkem ve 2 vyhotoveních, přičemž každá smluvní strana obdrží jedno vyhotovení.
6. Smluvní strany jsou touto smlouvou vázány ode dne jejího podpisu a výslovně prohlašují, že si tuto smlouvu důkladně přečetly, s jejím obsahem souhlasí a že tato smlouva odpovídá jejich svobodné a vážné vůli a je pro ně dostatečně určitá a srozumitelná.

V Mariánských Lázních dne

V

dne

Město Mariánské Lázně
Ing. Petr Třešňák
starosta

BOHEMIA HEALING MINERAL WATERS CZ a.s.
Veronika Sokolová
statutární ředitel

Kupní smlouva

podle ustanovení § 2079, zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v platném znění

mezi

1. společností FINPOR, a.s.
zapsanou v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradec Králové oddíl B, vložka 1649
sídlem Ráby 34, 533 52 Staré Hradiště
IČ 25270541
DIČ CZ25270541
jednající Ing. Ivem Zídkem, členem představenstva
(dále také jen „prodávající“)

a

Město Mariánské Lázně
sídlem Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
IČ 00254061
DIČ CZ00254061
zastoupené Ing. Petr Třešňák, starosta
(dále také jen „kupující“)

společně také „smluvní strany“

I.

Předmět smlouvy

1. Prodávající prohlašuje, že je výhradním vlastníkem movitých věcí - modelů miniatur historických objektů v měřítku 1:25, jejichž úplný seznam tvoří příloha č. 1 včetně fotodokumentace, jako součást této kupní smlouvy. Tyto modely jsou umístěny v Parku Bohemium v Mariánských Lázních.
2. Prodávající se zavazuje dodat kupujícímu výše uvedené modely miniatur dle seznamu a převést na něho vlastnické právo.
3. Kupující se zavazuje za zboží zaplatit sjednanou kupní cenu a modely převzít.

II.

Kupní cena

1. Smluvní strany se dohodly, že kupní cena za výše uvedené věci movité činí 3.000.000,- Kč bez DPH. K této ceně bude účtována DPH v souladu s právní úpravou platnou a účinnou v době plnění (dále jen „kupní cena“).
2. Kupní cena bude zaplacená na účet prodávajícího č. 161595316/0300, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne řádného převzetí a předání předmětu koupě.
3. Vlastnické právo k modelům přechází na kupujícího splněním všech tří následujících podmínek, tj. po oboustranném podpisu této kupní smlouvy a předáním předmětu koupě a zaplacením smluvní ceny. Do celkového zaplacení kupní ceny zůstává vlastníkem modelů prodávající.

III. Dodání a převzetí

1. Modely tvořící předmět koupě jsou umístěny v Parku Boheminium v Mariánských Lázních, kde budou kupujícím převzaty v době nejpozději do 15 dnů ode dne oboustranného podpisu kupní smlouvy.
2. O převzetí předmětu koupě bude sepsán zápis, kterým kupující převzetí věci potvrdí.

IV. Vady, záruka za jakost

1. Kupující si je vědom, že se jedná o použité movité věci, které kupuje tak jak leží a stojí, a potvrzuje zároveň, že byl s jejich stavem řádně seznámen. Smluvní strany konstatují, že životnost a stav těchto movitých věcí nelze přesně stanovit, a proto byla pořízena pouze fotodokumentace, která je součástí přílohy č. 1 k této smlouvě. Prodávající umožní pořízení fotodokumentace ještě před předáním a převzetím předmětu této smlouvy.
2. S odkazem na bod 1. prodávající na movité věci neposkytuje žádnou záruční garanci.

V. Nabytí vlastnického práva kupujícím, nebezpečí škody

1. Vlastnické právo kupující nabývá okamžikem zaplacení kupní ceny a převzetí modelů.
2. Nebezpečí škody a nahodilé zkázy přechází na kupujícího okamžikem převzetí modelů.

VI. Závěrečná ustanovení

1. Práva a povinnosti neupravené touto smlouvou se řídí ustanoveními občanského zákoníku a právními předpisy souvisejícími.
2. Změny a doplňky této smlouvy je možné činit pouze po dohodě smluvních stran písemnou formou.
3. Uzavření této smlouvy a převod vlastnictví movitých věcí bylo schváleno usnesením zastupitelstva města Mariánské Lázně č. ZM/...../2016 ze dne
4. Smlouva byla vypracována ve 4 vyhotoveních, z nichž každá smluvní strana obdrží 2 stejnopisy.
5. Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu před jejím podpisem přečetly, že byla uzavřena po vzájemném projednání podle jejich pravé a svobodné vůle, určitě, vážně a srozumitelně, nikoli v tísní za nápadně nevýhodných podmínek. Autentičnost této smlouvy potvrzují svým podpisem.

V dne

V Mariánských Lázních dne

.....
FINPOR, a. s.
Ing. Ivo Zídek
člen představenstva

.....
Město Mariánské Lázně
Ing. Petr Třešňák
starosta

Kupní smlouva

podle ustanovení § 2079, zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v platném znění

mezi

1. společnost Boheminium Mariánské Lázně s.r.o.
zapsanou v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze oddíl C, vložka 23699
sídlem Liliová 1099, 110 00 Praha 1
IČ 49550594
DIČ CZ49550594
jednatel Ing. Ludvík Jubánek, jednatel
(dále také jen „**prodávající**“)

a

Město Mariánské Lázně
sídlem Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
IČ 00254061
DIČ CZ00254061
zastoupené Ing. Petr Třešňák, starosta
(dále také jen „**kupující**“)

společně také „**smluvní strany**“

I.

Předmět smlouvy

1. Proávající prohlašuje, že je výhradním vlastníkem movitých věcí - modelů miniatur historických objektů v měřítku 1:25, jejichž úplný seznam tvoří příloha č. 1 včetně fotodokumentace, jako součást této kupní smlouvy. Tyto modely jsou umístěny v Parku Boheminium v Mariánských Lázních.
2. Proávající se zavazuje dodat kupujícímu výše uvedené modely miniatur dle seznamu a převést na něho vlastnické právo.
3. Kupující se zavazuje za zboží zaplatit sjednanou kupní cenu a modely převzít.

II.

Kupní cena

1. Smluvní strany se dohodly, že kupní cena za výše uvedené věci movité činí 1.500.000,- Kč bez DPH. K této ceně bude účtována DPH v souladu s právní úpravou platnou a účinnou v době plnění (dále jen „kupní cena“).
2. Kupní cena bude zaplacená na účet prodávajícího č. 214739863/0600, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne řádného převzetí a předání předmětu koupě.
3. Vlastnické právo k modelům přechází na kupujícího splněním všech tří následujících podmínek, tj. po oboustranném podpisu této kupní smlouvy a předáním předmětu koupě a zaplacením smluvní ceny. Do celkového zaplacení kupní ceny zůstává vlastníkem modelů prodávající.

**III.
Dodání a převzetí**

1. Modely tvořící předmět koupě jsou umístěny v Parku Boheminium v Mariánských Lázních, kde budou kupujícím převzaty v době nejpozději do 15 dnů ode dne oboustranného podpisu kupní smlouvy.
2. O převzetí předmětu koupě bude sepsán zápis, kterým kupující převzetí věci potvrdí.

**IV.
Vady, záruka za jakost**

1. Kupující si je vědom, že se jedná o použité movité věci, které kupuje tak jak leží a stojí, a potvrzuje zároveň, že byl s jejich stavem řádně seznámen. Smluvní strany konstatují, že životnost a stav těchto movitých věcí nelze přesně stanovit, a proto byla pořízena pouze fotodokumentace, která je součástí přílohy č. 1 k této smlouvě. Prodávající umožní pořízení fotodokumentace ještě před předáním a převzetím předmětu této smlouvy.
2. S odkazem na bod 1. prodávající na movité věci neposkytuje žádnou záruční garanci.

**V.
Nabytí vlastnického práva kupujícím, nebezpečí škody**

1. Vlastnické právo kupující nabývá okamžikem zaplacení kupní ceny a převzetí modelů.
2. Nebezpečí škody a nahodilé zkázy přechází na kupujícího okamžikem převzetí modelů.

**VI.
Závěrečná ustanovení**

1. Práva a povinnosti neupravené touto smlouvou se řídí ustanoveními občanského zákoníku a právními předpisy souvisejícími.
2. Změny a doplňky této smlouvy je možné činit pouze po dohodě smluvních stran písemnou formou.
3. Uzavření této smlouvy a převod vlastnictví movitých věcí bylo schváleno usnesením zastupitelstva města Mariánské Lázně č. ZM/...../2016 ze dne
4. Smlouva byla vypracována ve 4 vyhotoveních, z nichž každá smluvní strana obdrží 2 stejnopisy.
5. Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu před jejím podpisem přečetly, že byla uzavřena po vzájemném projednání podle jejich pravé a svobodné vůle, určitě, vážně a srozumitelně, nikoli v tísní za nápadně nevýhodných podmínek. Autentičnost této smlouvy potvrzují svým podpisem.

V dne

V Mariánských Lázních dne

.....
Boheminium Mariánské Lázně s. r. o.
Ing. Ludvík Jubánek
jednatel

.....
Město Mariánské Lázně
Ing. Petr Třešňák
starosta

Zápis č. 10/2016 z jednání finančního výboru města Mariánské Lázně

Malá zasedací síň MěÚ Mariánské Lázně, 10. 2. 2016, 16:00

Prezence

Přítomní: Ing. Jiří Chval, Ing. Rostislav Milota, Ing. Milan Kotoun, JUDr. Miloslav Chadim, Ing. Miloš Veselý

Omluveni: Martin Šemotl, JUDr. Ladislav Jirásek

Hosté: Ing. Yvona Švejnová, PhDr. Jana Zolotarová, Ing. Petr Třešňák, Martin Hurajčík

Jednání FV zahájil předseda, který ohlásil rozšíření programu o bod Nákup modelů Miniaturparku na návrh pana místostarosty Hurajčíka a na žádost Ing. Švejnové o bod Prominutí příslušenství dluhu MBW.

1) Pohledávky

Dr. Zolotarová informovala finanční výbor o výsledcích vymáhání a stavu pohledávek ke konci roku 2015. Viz příloha

2) Výsledek hospodaření za r. 2015

Ing. Švejnová stručně seznámila FV s výsledkem hospodaření za rok 2015. Celkový schodek rozpočtu dosáhl výše 9.116,97 tis. Kč, přičemž schodek kapitálového rozpočtu činí 50.169,08 tis. Kč (ovlivněný nízkými kapitálovými příjmy). Pozitivní zprávou a finančním výborem velmi doporučovaným je dosažení přebytku na běžném rozpočtu ve výši 41.052,11 tis. Kč, k čemuž výrazně přispěl zvýšený příjem ze sdílených daní a odvody z výherních hracích přístrojů. Pro výdaje plánované v předkládaném souboru investic je tento trend podmínkou. Finanční výbor se bude touto problematikou zabývat podrobněji až po předložení závěrečného účtu za rok 2015.

3) Návrh spol. Městská nemocnice Mariánské Lázně

Návrh finančního modelu na investice, rozšíření a provoz městské nemocnice představil členům starosta města Ing. Třešňák s doplněním o výstup z pracovního zastupitelstva konaného 9. 2. 2016. FV vzal na informaci na vědomí a konstatoval, že město není subjektem, který by měl zdravotnictví nějakým způsobem provozovat, nicméně je povinno vůči občanům města zdravotní zabezpečení koordinovat a dle svých možností podporovat. Protože nejsou dostupné ani přesně definované představy majoritního vlastníka o způsobu financování provozu, o skladbě a záměrech investiční činnosti včetně rozpočtu na výstavbu dalších pavilonů, FV doporučil zastupitelstvu, resp. vedení města pokračovat v jednání s majitelem městské nemocnice s tím, že FV preferuje spíše než spoluúčast na investicích formou zástav pro úvěry garantovaný příspěvek na provoz.

4) Rozvoj MHD v Mariánských Lázních

FV obdržel před jednáním poměrně masivní materiál, který poměrně jednostranně doporučuje variantu přechodu k elektrobusům. Problematiku popsal a uvedl starosta města. Materiál vychází ze současných poznatků a trendů, nicméně nesrovnává a nezohledňuje jiné pohony než elektrické, v rozpočtech se pohybuje na hraně rentability a neřeší majetkové uspořádání dopravce. Přítomní členové FV se shodli na tom, že navržená orientace je zřejmě správná, ale upozorňují na možná rizika tohoto řešení.

Usnesení č. FV/24/2016

FV doporučuje zastupitelstvu města pokračovat v projektu rozvoje městské hromadné dopravy v Mariánských Lázních a současně doporučuje prověřit rizika provozu elektrobuseů na základě praktických zkušeností z již provozovaných linek v ČR i zahraničí.

Hlasování: přítomných - 5 pro - 5 proti - 0 zdržel se - 0

5) Prominutí příslušenství k pohledávce BOHEMIA HEALING MINERAL WATERS CZ a.s.

Ing. Švejnohová seznámila členy FV se žádostí současného provozovatele, který požaduje úlevu za účelem zprovoznění stáčírny a zavedení produktů na trh po několikaleté odmlce. Místostarosta Hurajčík podal o celé situaci zprávu, kterou vzal FV na vědomí. FV vyhodnotil klady a zápory aktu a v souladu s kompetencemi zastupitelstva

Usnesení č. FV/xx/2016

FV doporučuje zastupitelstvu schválit prominutí příslušenství k pohledávce BOHEMIA HEALING MINERAL WATERS CZ a.s. dle návrhu.

Hlasování: přítomných - 5 pro - 4 proti - 0 zdržel se - 1

6) Nákup modelů Miniaturpark

Člen FV seznámil se situací a návrhem řešení místostarosta Hurajčík. Členové FV vzali informaci na vědomí, shodli se na přínosu parku pro celé město, na zřejmé rentabilitě provozu a na splácení této investice za daných podmínek, tj. 4,5 mil. Kč bez DPH, pacht cateringu v prostorech parku a provozování prostřednictvím SMS s.r.o.

Usnesení č. FV/xx/2016

FV bere na vědomí zprávu o situaci v parku Bohemínium a doporučuje zastupitelstvu schválit nákup modelů dle podmínek návrhu.

Hlasování: přítomných - 5 pro - 5 proti - 0 zdržel se - 0

7) Plán práce na rok 2016

Předseda předložil plán schůzí Finančního výboru: 10.2.; 15.3. (úterý); 6.4.; 11.5.; 8.6.; 6.9. (úterý); 5.10.; 9.11. a 7.12. Oblasti práce – příspěvkové organizace města, hospodaření města a materiály pro jednání zastupitelstva. Program bude průběžně upravován v návaznosti na aktuální potřeby zastupitelstva.

Usnesení č. FV/xx/2016

FV schvaluje plán práce na rok 2016 v přeloženém znění.

Hlasování: přítomných - 5 pro - 5 proti - 0 zdržel se - 0

Zapsal

Ing. Jiří Chval

Statistika pohledávek k 31.12.2015

vybrané položky podle činností	počet položek
Probíhající správní exekuce k 31.12.15	444
Žaloby u soudu - dluhy na majetek k 31.12.15	25
Přijaté nové pohledávky v r.2015	335
Ukončeno - úplným uhrazením pohledávky v r. 2015	213
Ukončeno - odpis - pohledávky - samostatná působnost v r. 2015	18
Ukončeno - odpis - pohledávky - přenesená působnost v r. 2015	33
Aktivní splátkový kalendář k 31.12. 15	76
Zřízení zástava na katastru nemovitostí k 31.12.15	40
Příhláška do dražba, insolvence, DŘ, konkurz k 31.12.15	88
Celkem případů cca k 31.12.15	1920
z toho - samostatná působnost	300

Zaplaceno za 2015 cca
 přenesená působnost 1 244 000,00 Kč
 samostatná působnost 2 166 000,00 Kč
 celkem 3 410 000,00 Kč

Odpis cca
 samostatná působnost 1 007 000,00 Kč
 přenesená působnost 170 000,00 Kč

Celkový stav k 31.12.2015 cca
 Správní 10 280 000,00 Kč
 Samostatná 18 340 000,00 Kč
 Celkem 28 620 000,00 Kč

Celkový stav pohledávek vedených na odd. pohledávek k 31.12.2015 se podařil proti r. 2014 snížit o cca 2 mil. Kč.

Dále se během roku posílají výzvy a upozornění na nedoplatek novým dlužníkům i stávajícím, a to opakovaně, a další korespondence.

Na dlužníky správních pohledávek se vyžádá u bank, ÚP, ZP a jiných org. cca 5000 informací na jednotlivé dlužníky. Získané informace slouží k zahájení správní exekuce, kterou jsme oprávněni provádět.

Závislost použitého jízdního dokladu na účelu cesty v cíli cesty - PRACOVNÍ DEN

Účel cesty v cíli cesty	Použitý jízdní doklad			MAX	Celkem	% z použitého j. dokladu			MAX	Celkem
	1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně			1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně		
1 - vlastní bydliště	633	1 898	74	1 898	2 605	24%	73%	3%	73%	100%
2 - cizí bydliště	136	150	4	150	290	47%	52%	1%	52%	100%
3 - pracoviště	464	1 187	4	1 187	1 655	28%	72%	0%	72%	100%
4 - škola	114	604	2	604	720	16%	84%	0%	84%	100%
5 - služební jednání	46	48	0	48	95	49%	51%	0%	51%	100%
6 - zásobování	0	1	0	1	1	0%	100%	0%	100%	100%
7 - soukromé nákupy	206	663	30	663	899	23%	74%	3%	74%	100%
8 - lékař, úřad, banka	97	253	42	253	393	25%	64%	11%	64%	100%
9 - volný čas	382	544	43	544	969	39%	56%	4%	56%	100%
10 - jiný	41	13	0	41	54	75%	25%	0%	75%	100%
MAX	633	1 898	74	1 898	2 605	75%	100%	11%	100%	100%
Celkem	2 118	5 363	199	5 363	7 680	28%	70%	3%	70%	100%

Závislost použitého jízdního dokladu na účelu cesty v cíli cesty - VÍKEND

Účel cesty v cíli cesty	Použitý jízdní doklad			MAX	Celkem	% z použitého j. dokladu			MAX	Celkem
	1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně			1 - jízdenka	2 - časová jízdenka (kupón)	3 - bezplatně		
1 - vlastní bydliště	767	1 364	48	1 364	2 179	35%	63%	2%	63%	100%
2 - cizí bydliště	150	159	25	159	335	45%	48%	8%	48%	100%
3 - pracoviště	268	614	2	614	884	30%	69%	0%	69%	100%
4 - škola	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%
5 - služební jednání	5	0	0	5	5	100%	0%	0%	100%	100%
6 - zásobování	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%
7 - soukromé nákupy	147	529	32	529	708	21%	75%	5%	75%	100%
8 - lékař, úřad, banka	7	56	4	56	67	10%	84%	6%	84%	100%
9 - volný čas	942	680	16	942	1 638	58%	42%	1%	58%	100%
10 - jiný	5	26	0	26	30	15%	85%	0%	85%	100%
MAX	942	1 364	48	1 364	2 179	100%	85%	8%	100%	100%
Celkem	2 291	3 428	128	3 428	5 847	39%	59%	2%	59%	100%

5.6.1. Matice přepravních vztahů mezi oblastí zdroje a cíle

Z výše uvedených výsledků vyplývá, že v pracovní den je obousměrně nejsilnější vztah mezi Chebskou a Úšovicemi. Stejně tak je silný přepravní vztah mezi centrem města a Úšovicemi, Chebskou, Panskými poli a centrem.

O víkendu byly obousměrné nejsilnější přepravní vztahy zaznamenány mezi Úšovicemi, Panskými poli a kolonádou, případně centrem města. Zvýšená poptávky byla též mezi nákupní zónou a ostatními městskými částmi.

5.6.2. Závislost účelu v cíli cesty na typu oblasti

Dříve uvedená tabulka dokumentuje vztah oblasti (cíl cesty) s účelem cesty. Tedy z uvedené sestavy jsou zřejmé oblasti, kam cestující dojíždí do zaměstnání, škol a kde jsou oblasti s největší hustotou osídlení, charakterizované účelem cesty do vlastního bydliště.

5.6.3. Závislost účelu cesty v cíli cesty na hodině dotazu

Předchozí uvedená tabulka dokumentuje vztah závislosti účelu cesty na hodině dotazu. Z tabulky je možné zjistit časový snímek cest do zaměstnání, do škol a následně zpět do vlastního bydliště apod.

5.6.4. Závislost použitého jízdního dokladu na pravidelnosti

Uvedená tabulka dokumentuje vztah závislosti pravidelnosti cesty na použitém jízdním dokladu. Z tabulky je možné zjistit závislost pravidelného cestování a využití předplatných či jednotlivých jízdenek.

5.6.5. Závislost použitého jízdním dokladu na účelu cesty v cíli cesty

Shora uvedená tabulka dokumentuje vztah závislosti účelu cesty v cíli na použitém jízdním dokladu. Z tabulky je možné zjistit závislost cestování do zaměstnání, školy za zábavou apod. a využití předplatných či jednotlivých jízdenek.

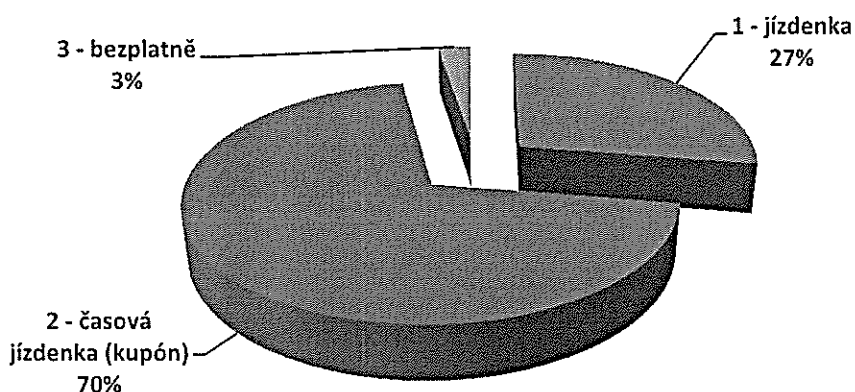
5.7. Vyhodnocení skladby jízdních dokladů dle dat z odbavovacího zařízení

Na základě dat z odbavovacího zařízení, které poskytují pouze údaje o počtu prodaných jednotlivých jízdenek dle jednotlivých služeb, byl na základě známého počtu přepravených osob stanoven podíl osob kupující si jednotlivé jízdné/cestující s časovou jízdenkou a bezplatně přepravující se cestující.

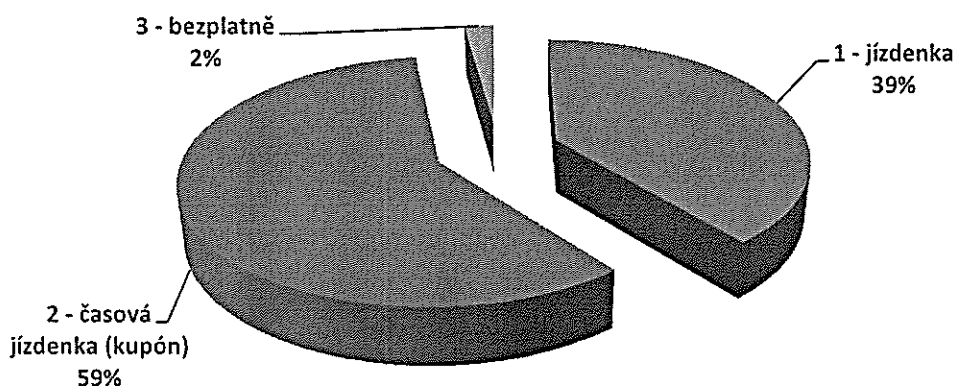
Z uvedeného vyhodnocení vyplývá, že se v pracovní den průměrně přepraví na jednotlivé jízdné 28,62 % cestujících, zatímco o víkendu v sobotu 39,53% a v neděli 43,08%. Tento údaj ukazuje na vyšší podíl nepravidelných cestujících ve víkendovém provozu, jezdících na jednotlivé jízdenky. V Mariánských Lázních se tento charakter cest vyskytuje velmi často, neboť o víkendu se uskutečňují v lázeňské oblasti města různé akce pro lázeňské hosty, ale i širokou veřejnost.

Pokud bychom analyzovali výsledky anketního průzkumu z hlediska skladby jízdních dokladů, tak plně odpovídají nezávislému posouzení dle výsledků z odbavovacích zařízení. Členění je navíc doplněno o bezplatnou přepravu cestujících a celkově vychází 27,58% jednotlivé jízdné, 69,83% časové jízdné, 2,59% cestující přepravující se bezplatně. Ve víkendovém provozu 39,19% jednotlivé jízdné, 58,63% časové jízdné a 2,18% cestující přepravující se bezplatně.

Skladba jízdních dokladů - PRACOVNÍ DEN



Skladba jízdních dokladů - VÍKEND



5.8. Hodnocení provozu MHD

Posoudíme-li na městskou hromadnou dopravu v Mariánských Lázních jako celek, musíme konstatovat, že je funkční, životaschopná a vyhovuje potřebám obyvatel. Elektrifikovaná veřejná hromadná doprava osob je pro lázeňské město je nezbytná a je velkým přínosem a to jak z hlediska využití návštěvníky, tak hlavně z hlediska přepravy obyvatel trvale bydlících v aglomeraci obsluhované MHD.

Pro správné fungování systému MHD bude nutné přizpůsobit režim provozu individuální dopravy tak, aby byla preferována MHD. Např. zamezením vjezdu vozidel do centrální části lázeňského komplexu či centra města, zvýšením ceny parkování vozidel, atp..

Umožnit bezproblémové opuštění zastávky MHD zamezením parkování vozidel v bezprostřední blízkosti zastávky.

6. PŘEDBĚŽNÝ PRŮZKUM U DODAVATELŮ VOZIDEL

6.1. Smysl a cíle průzkumu

Parciální trolejbusy, tedy trolejbusy s bateriovými zásobníky elektrické energie umožňující významný dojezd bez troleje, a elektrobusy, jsou v současné době předmětem prudkého vývoje technologií. V případě elektrobusů je kromě toho třeba, s ohledem na omezení v dojezdu na jedno nabití, uvažovat i s potřebným zařízením pro průběžné dobíjení během denního provozu. I zde nabízejí výrobci velké množství různých řešení, aniž by se některé z nich stalo obecně uznávaným standardem.

Dosavadní zkušenosti přitom ukazují, že významnou roli pro výsledné řešení mohou hrát nejen technické a provozně ekonomické parametry vozidel a infrastruktury, ale také zájem dodavatelského trhu, jeho aktuální nabídka a preference.

Mezi některými výrobci vozidel a nabíjecích zařízení se například průběžně vytvářejí různé formy strategických partnerství s různou mírou závaznosti. Lze také reálně očekávat, že výrobci (zvláště velké světové firmy) budou vážit reálně dosažitelný finanční přínos ze získané zakázky proti administrativním nárokům spojeným s procesem veřejné soutěže a dalším „utopeným nákladům“, které je nutno vynaložit bez ohledu na její výsledek. Malou zakázku na českém trhu pak mohou vyhodnotit jako apriori obchodně nezajímavou.

Pro informaci o současných možnostech a nákladech parciálních trolejbusů a elektrobusů, které nabízejí domácí a zahraniční výrobci, byl proto připraven předběžný průzkum dodavatelského trhu.

Cílem tohoto průzkumu bylo:

- zmapovat trh parciálních trolejbusů, elektrobusů a nabíjecích stanic pro průběžné dobíjení elektrobusů z hlediska jejich provozních parametrů ve vztahu k potřebám městské a příměstské dopravy v Mariánských Lázních,
- dát dodavatelskému trhu informaci o připravovaném projektu plné elektrifikace dopravy v Mariánských Lázních a prozkoumat jeho zájem o tento projekt,
- zjistit cenovou úroveň uvedených dopravních prostředků a nabíjecích stanic pro elektrobusy,
- zjistit potřebné vstupní údaje pro přesnější kalkulaci provozních nákladů parciálních trolejbusů a elektrobusů,
- zjistit informace o možných obchodních podmínkách u oslovených výrobců
- vytvořit tak nezbytné vstupy pro podrobnější definování projektu a pro zpracování cost-benefit analýzy, případně zadávací dokumentace, v dalších krocích.

6.2. Metoda průzkumu

6.2.1. Obsah a forma průzkumu

Parciální trolejbus i elektrobus a jeho nabíjecí infrastruktura představují technologie, jejichž parametry je nutno do značné míry vytvářet individuálně podle provozních požadavků dopravce. Jako forma průzkumu dodavatelského trhu byl proto zvolen formulář – dotazník se základními požadovanými technickými a finančními informacemi, doprovázený základní představou dopravce MDML o požadavcích na jejich provoz.

Požadavky na provoz byly průběžně konzultovány s MDML a jejich obsah a struktura byly voleny tak, aby si výrobce mohl udělat alespoň rámcovou představu o všech důležitých faktorech, které ovlivní požadavky na vozidlo, jeho zásobníky energie a způsob nabíjení. Mezi takovéto faktory patří zejména

- velikost obsluhované oblasti a její geografické a klimatické podmínky,
- průměrná délka linek,
- průměrná vzdálenost mezi zastávkami,
- průměrná doba pobytu na konečné stanici,
- předpokládané počty a provozní parametry vozidel předpokládané dopravcem,
- předpokládaný počet nabíjecích míst (u elektrobusů),
- předpokládaný proběh bez troleje (u parciálních trolejbusů),
- předpokládaná délka a kapacita vozidel,
- předpokládané vybavení vozidel.

Pro tento účel předpokládá průzkum v případě elektrobusů dodávku vozidla spolu s nabíjecí infrastrukturou. S ohledem na odlišné zdroje financování vozidel a nabíjecích stanic bylo přitom třeba jejich technické a nákladové údaje vyčíslit zvlášť. Konečná obchodní struktura dodávky elektrobusů a jejich nabíjecích zařízení se nicméně může změnit podle doporučení zpracovávané studie proveditelnosti.

Po definování těchto parametrů následuje formulář – dotazník s požadavky na investiční, provozně technické a provozně ekonomické ukazatele nabízených řešení. Plné znění dotazníků pro parciální trolejbusy a pro elektrobusy s detailním rozpisem požadovaných parametrů je uvedeno v samostatné příloze.

Dotazníky byly vytvořeny v české a anglické verzi a rozesílány podle toho, zda jde o domácí nebo zahraniční společnost a zda má či nemá české zastoupení.

6.2.2. Oslovení výrobci

Oslovení výrobci byli vybráni na základě znalostí zpracovatelů o situaci na dodavatelském trhu a o nabízených produktech. Do průzkumu tak byli zahrnuti:

- tradiční dodavatelé pro český trh – Škoda Electric, SOR, Cegelec, Solaris,
- nový dodavatel na českém trhu – Ekova Electric,
- zahraniční výrobci elektrobusů, kteří dosud na českém trhu nepůsobí, ale mají o něj zájem – VDL Bus & Coach (Nizozemí), Irizar (Španělsko), evopro Holding (Maďarsko), Linkker (Finsko),
- relevantní zahraniční výrobci, kteří výslovný zájem o český trh sice neprojevili, ale nabídka by je mohla zajímat – Van Hool (Belgie), Hess (Švýcarsko), BYD (Čína), Optare (Velká Británie) a Bozankaya (Turecko).

Zájem společností VDL Bus & Coach, Irizar, evopro Holding a Linkker o český trh byl zjištěn zpracovateli jednak korespondenčně, a jednak při osobních jednáních na veletrhu CZECHBUS 2015. Na tomto veletrhu byl kromě toho tento průzkum osobně předjednan u společností Škoda Electric a Ekova Electric.

V rámci průzkumu byli pro tento účel osloveni zvláště i výrobci, kteří spolu zpravidla úzce spolupracují na dodávce karoserie a trakční výzbroje – například Škoda Electric a Solaris nebo SOR a Cegelec. Způsob, jak na tento průzkum zareagují, byl ponechán na jejich vůli.

Do průzkumu nebyli zahrnuti výrobci, u nichž je apriori známo, že jejich produkty nevyhovují požadavkům dopravy v M. Lázních, tedy především domácí a zahraniční výrobci elektrických minibusů, kteří nemají ve svém produktovém portfoliu dostatečně kapacitní dopravní prostředek. Do průzkumu nebyla rovněž v této fázi zahrnuta ani společnost Volvo, která na trhu nabízí pouze plug-in hybridní autobusy (tedy de facto elektrobusy s dieselovým agregátem). Může však být oslovena později, jakmile začne nabízet také bateriové elektrobusy, které jsou nyní ve zkušebním provozu.

V první fázi byl do průzkumu zahrnut i domácí výrobce Inekon. Po konzultaci s ním však bylo zjištěno, že o případnou dodávku pro Mariánské Lázně nemá zájem.

Podrobný výčet výrobců a jejich kontaktů je uveden v samostatné příloze této studie.

Jako podmínka důvěryhodnosti ve vztahu k výrobcům (některé požadované údaje, obzvláště cenové, jsou všeobecně považovány za důvěrné) byl průzkum organizován tak, že dotazníky s doprovodnými komentáři připravené poradci byly rozesílány pracovníci města Mariánské Lázně z e-mailové adresy města. Poradci v roli externích specialistů města pak v případě potřeby komunikovali přímo s výrobcí při vysvětlování podrobností.

Z organizačních důvodů na straně města bylo rozesílání dotazníků zahájeno až začátkem prosince 2015, tedy v období před Vánoci, a odezva na ně tudíž nebyla žádná. Odpovědi, které

byly dále průběžnou komunikací s poradci upřesňovány, byly získány až na základě urgency na začátku roku 2016. Průzkum byl definitivně uzavřen v posledním lednovém týdnu 2016.

Došlo tedy k časovému nesouladu mezi průzkumem dodavatelského trhu a ostatními pracemi prováděnými v rámci studie, který byl způsoben okolnostmi mimo přímý vliv poradců. Důsledkem tohoto časového nesouladu bylo mj. to, že orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity projektu v rámci této studie nemohlo být založeno na vyhodnocených výsledcích tohoto průzkumu, ale muselo pracovat s jinými zdroji informací, známými poradcům v době jeho zpracování (blíže viz v kapitole 7). Ceny a další vstupní údaje, s nimiž orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity pracuje, nicméně zásadním způsobem nevybočují z řádů a rozmezí hodnot, k nimž došel průzkum dodavatelského trhu.

6.3. Vyhodnocení průzkumu dodavatelského trhu

Na průzkum reagovaly vyplněním zaslaného formuláře v relevantních položkách a zaslání doplňujících informací v navazující korespondenci výrobcí

- Ekova Electric,
- Škoda Electric,
- SOR ve spolupráci s dodavatelem trakční výzbroje Cegelec,
- BYD,
- VDL Bus & Coach.

Plné znění vyplněných dotazníků včetně všech technických a obchodních podrobností uváděných oslovenými výrobci je na konci tohoto dokumentu.

Se zájmem, avšak bez zaslání dotazníků s relevantními údaji, dále reagovali výrobci elektrobuseů Irizar (Španělsko) a Evopro (Maďarsko). Další oslovení výrobci na průzkum nereagovali.

Získané údaje o cenách vozidel a zařízení a o spotřebě energie vozidel uvádí souhrnně následující tabulky:

a) Parciální trolejbusy

Výrobce	Cena vozidla - rozmezí (mil. Kč)		Cena záložních baterií - rozmezí (mil. Kč)		Spotřeba energie kWh/km <i>Pozn. Netrakční spotřeba závisí na konkrétním vybavení vozidla</i>		
	Od	Do	Od	Do	Trakční	Netrakční	Celkem
Škoda Electric	12	15	1,8	4	-	-	2
Ekova Electric	13	13,5	1,2	1,2	1	1	2
Minimum/Maximum	12	15	1,2	4			
Průměr	13,5		2,6		1	1	2

b) Elektrobuses

Výrobce	Cena vozidla - rozmezí (mil. Kč)		Cena záložních baterií – rozmezí (mil. Kč)		Cena zařízení pro rychlé nabíjení (mil. Kč)		Spotřeba energie kWh/km <i>Pozn. Netrakovní spotřeba závisí na konkrétním vybavení vozidla</i>		
	Od	Do	Od	Do	Od	Do	Trakovní	Netrakovní	Celkem
Škoda Electric	10	13,5	-	-	3,2	4,1	0,8	0,4	1,2
Ekova Electric	13,5	14,5	3,8	3,8	6,5	6,5	0,96	1	1,96
SOR	10	11,5	2	2,5	-	-	-	-	1,25
BYD	viz dále informace v textu		-	-	-	-	-	-	1
VDL	viz dále informace v textu		-	-	-	-	-	-	1,15
Minimum/Maximum	10	14,5	2	3,8	3,2	6,5			
Průměr	12,25		2,90		4,87		0,88	0,70	1,31

c) Cena zařízení pro pomalé nabíjení elektrobuses

Dodavatel vozidla	Cena tis. Kč
Ekova Electric	150
BYD (průměr)	128
Škoda 20 kW	351
Škoda 40 kW	486
Průměr	279

6.3.1. Doplnující informace k cenám

a) Doplnující informace k ceně elektrobuses:

V rámci doplňujících dotazů k indikativnímu rozmezí cen elektrobuses 400 000 až 420 000 € (cca 10,8 – 11,3 mld. Kč) uvedenému konzultanty se vyjádřili výrobci VDL Bus & Coach a BYD takto:

- cena elektrobuses VDL bude pravděpodobně nad tímto rozmezím,
- cena elektrobuses BYD může být za určitých okolností pod tímto rozmezím.

b) Doplnující informace k ceně nabíjecích zařízení pro rychlé dobíjení

Podle údajů projektu indukčně dobíjených elektrobuses v Turíně činily pořizovací náklady na zařízení pro průběžné indukční dobíjení typu IPT Charge cca 80 tis. €, tj. cca 2,2 mil. Kč (blíže viz studie „E-mobilita v MHD“).

6.3.2. Doplnující informace ke spotřebě energie

Ke spotřebě elektrobuse SOR EBN 11 s průběžným dobíjením dvoupólovým pantografem a elektrickým vytápěním ve zkušebním provozu na lince 213 Dopravního podniku hl. m. Prahy na podzim 2015 udává dopravce následující údaje o naměřené spotřebě energie:

- testovací provoz – 60% zátěž (7-8/2015) 1,14 kWh/km,
- provoz s cestujícími – bez topení (9/2015) 1,08 kWh/km,
- provoz s cestujícími – s topením (10/2015) 1,60 kWh/km (+48%).

Spotřeba elektrobusu BYD (dvoudveřové provedení pro finského zákazníka s klimatizací a přídavným naftovým topením) při zkušebním provozu s cestujícími v DP Ostrava, který probíhal v letních měsících 2014, činila naměřená spotřeba energie 1,3 kWh/km včetně klimatizace, z toho cca 1 kWh/km v trakci.

Podle poznatků konzultantů se obecně spotřeba elektrobusů pohybuje kolem 1 kWh/km v trakci, zatímco netraková spotřeba je velmi proměnlivá v závislosti na vybavení elektrobusu (topení/klimatizace), ročním období a dalších provozních podmínkách.

6.3.3. *Doplňující informace k dalším obchodním a provozním otázkám*

a) Závislost parametrů a cen vozidel na jejich konfiguraci

Oslovení výrobci se shodují na tom, že elektrobusy i parciální trolejbusy je nutno konstruovat na míru konkrétním provozním podmínkám dopravce. Od jejich konfigurace se pak odvine cena, spotřeba energie a další obchodní a provozní charakteristiky dodávky. Výrobci proto zdůrazňují, že uváděné údaje jsou pouze indikativní.

b) Nezávislý dojezd parciálních trolejbusů

Oslovení výrobci se shodují na tom, že požadovaný nezávislý dojezd 17 km nebo více je neobvykle dlouhý a pokud by na něm dopravce trval, bude třeba uzpůsobit provozní poměry a trolejovou infrastrukturu potřebným nabíjecím výkonům. Obvyklejší v praxi je spíše nezávislý dojezd do 10 km. Blíže viz odpovědi v dotaznících Škoda Electric a Ekova Electric.

c) Doba dodání

Doba dodání elektrobusů a parciálních trolejbusů za daných podmínek se pohybuje v rozmezí cca 8 – 10 měsíců. V tomto rozmezí doby dodání je i vybavení dopravce nabíjecími stanicemi. BYD uvádí možnou dobu dodání svých elektrobusů (včetně nabíjecích zařízení) 6 až 8 měsíců, VDL uvádí pro požadovaných 13 elektrobusů dobu dodání 12 měsíců.

Výrobci v této souvislosti upozorňují i na nutné administrativní procedury, s nimiž je nutno při plánování časového harmonogramu projektu počítat.

d) Náročnost na údržbu

Na otázku k náročnosti na údržbu reagovala pouze Ekova Electric. V této souvislosti indikativně uvádí

- 80 hodin údržby/rok u vozidla (elektrobus nebo parciální trolejbus),

- 20 hodin údržby/rok u nabíjecí stanice.

e) Záruka a servis

Doby záruky uváděné oslovenými výrobci se pohybují v rozmezí 2 – 4 roky u vozidel a 2 – 5 let u trakčních baterií. Někteří výrobci uvádějí doby záruky rovněž v ujetých kilometrech (vozidla) nebo nabíjecích cyklech (baterie) – blíže viz odpovědi v dotaznících.

V návazné korespondenci většina oslovených výrobců vyjádřila ochotu v případě potřeby jednat o typu dodavatelské smlouvy, v níž by bylo nějakým způsobem zohledněno udržení stanovené spolehlivosti, resp. disponibility elektrobusu po dobu jeho 10leté účetní životnosti. Tento doplňující dotaz byl výrobcům položen s ohledem na nedostatek relevantních zkušeností z rutinního provozu elektrobusů ve světě.

Ani výrobci, kteří dosud nejsou na českém trhu zavedení, nevidí záruční a pozáruční servis jako problém a jsou otevření různým řešením včetně možného využití servisní základny dopravce.

f) Elektrobusy a jejich průběžné nabíjení jako projekt „na klíč“

Oslovení výrobci, kteří se k této otázce vyjádřili, jsou ochotni podle potřeby dodat elektrobusy spolu se zařízeními pro jejich průběžné dobíjení jako projekt „na klíč“. Přitom berou v potaz požadavek na otevřenou architekturu systému vozidlo – infrastruktura (blíže viz interní projekt Sdružení dopravních podniků ČR „E-STANDARD“).

g) Připravenost výrobců k jednání

Oslovení výrobci mají zájem na další spolupráci a jsou připraveni prezentovat svá řešení a jednat o podrobnostech dodávky.

6.3.4. Závěry z průzkumu

Z průzkumu vyplývá, že existují nejméně dva dodavatelé parciálních trolejbusů a nejméně pět dodavatelů elektrobusů, kteří mají zájem o účast na projektu zachování a rozvoje elektrifikované městské dopravy v Mariánských Lázních.

V případě parciálních trolejbusů se vedle tradičního výrobce Škoda Electric profiluje na českém trhu nový dodavatel Ekova Electric, dceřiná společnost Dopravního podniku Ostrava. Naproti tomu někteří další oslovení výrobci trolejbusů – český Inekon a švýcarský Hess – na průzkum reagovali buď negativně, nebo nereagovali nijak.

V případě elektrobusů vyjádřil svůj zájem vedle výše uvedené Škody Electric a Ekovy Electric také již tradiční český dodavatel elektrobusů SOR s trakční výzbrojí Cegelec. Dále pozitivně reagoval čínský výrobce BYD (v současnosti největší světový dodavatel elektrobusů) a nizozemský dodavatel VDL Bus & Coach, jehož produkty mají úspěch především na německém a nizozemském trhu.

Oslovení výrobci se shodují na tom, že elektrobusy i parciální trolejbusy je nutno konstruovat na míru konkrétním provozním podmínkám dopravce. Od jejich konfigurace se pak odvíjí cena, spotřeba energie a další obchodní a provozní charakteristiky dodávky. Výrobci proto zdůrazňují, že údaje uváděné v průzkumu jsou pouze indikativní, a jsou připraveni prezentovat podrobnosti svých technických řešení a obchodních nabídek.

Této situaci odpovídá kromě jiného značné rozpětí uváděných cen, případně neochota některých dodavatelů uvést jakékoli cenové údaje. S těmito údaji je proto třeba zacházet citlivě a v kontextu konkrétních provozních a obchodních požadavků a předpokladů dopravce.

V případě parciálních trolejbusů je na zvážení, nakolik a za jakých podmínek lze v praxi požadovat nezávislý dojezd nad hranici cca 10 km a kdy je lépe využít pro bezemisní nezávislý provoz vozidel MHD elektrobusy.

Hlavní riziko elektrobusů, spočívající v nedostatku zkušeností z rutinního provozu, bude pravděpodobně možné částečně eliminovat jeho sdílením s dodavatelem v rámci vhodně konstruované dodavatelské smlouvy. O podrobnostech takovéto možné smlouvy bude třeba kvalifikovaně jednat s dodavateli s ohledem na množství technických a obchodních aspektů s ní spojených.

V případě volby průběžně dobíjených elektrobusů jako rozvojového směru pro elektrifikovanou MHD v Mariánských Lázních bude třeba věnovat zvláštní pozornost výběru typu nabíjecích stanic, jejich rozmístění v síti MHD a obchodnímu modelu pro jejich pořízení (zvlášť nebo projekt „na klíč“ spolu s elektrobusy).

Kopie vyplněných dotazníků od jednotlivých výrobců jsou umístěny v přílohové části studie.

7. FINANČNÍ A EKONOMICKÝ MODEL BUDOUCÍHO PROVOZU A VLASTNICKÉ STRUKTURY, ANALÝZA RIZIK

7.1. Orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity

7.1.1. Výchozí předpoklady

7.1.1.1. Hodnocené varianty

Jako součást zpracování žádosti o dotaci z prostředků EU je nezbytná analýza nákladů a přínosů projektu neboli cost-benefit analýza (CBA). Tuto analýzu bude nezbytné zpracovat nebo zadat její zpracování v dalších krocích. Její vypracování si vyžádá dostatek času a patřičný rozpočet. Tato studie přitom bude jedním z důležitých vstupů pro CBA. Podrobnosti obsahu a obecné struktury CBA jsou uvedeny v samostatné příloze.

Pro potřebu žádosti o spolufinancování z IROP, jejíž podrobnosti byly zveřejněny bezprostředně po uzavěření této studie (viz kapitola 1.3 a 7.2.2), je CBA vypracovávána elektronicky jako jeden z modulů při elektronickém podání žádosti. Metodické podrobnosti tohoto elektronického zpracování CBA nebyly poradcům v době zpracování této studie známy a měly by být v případě potřeby v dalších krocích ujasněny. Orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity nicméně vycházelo z předpokladu, že jakákoli národní metodika CBA by neměla být v rozporu s obecnými metodickými pravidly pro zpracování CBA vydanými Evropskou komisí.

Pro potřebu této studie bylo provedeno orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity uvažovaných variant tohoto projektu:

- varianta „Parciální trolejbusy“,
- varianta „Elektrobusy“.

V rámci hodnocení je vždy každá z těchto variant porovnávána s variantou „Bez projektu“ podle scénářů definovaných níže.

Cílem tohoto orientačního zhodnocení je úvodní představa, zda a nakolik se projekt jeví jako efektivní, případně na jaké oblasti bude třeba obzvlášť zaměřit pozornost při následném zpracování CBA. Toto orientační zhodnocení sleduje základní filosofii CBA, v řadě ohledů však zjednodušuje její požadavky a vstupní hodnoty. Nelze tudíž předpokládat, že by toto orientační zhodnocení cost-benefit analýzu nahradilo.

Při jeho zpracování se vycházelo z následujících předpokladů a zjednodušení, známých v době zpracování této studie:

7.1.1.2. Finanční efektivnost

V rámci finančního hodnocení byla pro tento účel pouze zjednodušeně modelována finanční ziskovost investice, nebyly tedy prováděny propočty potřebného spolufinancování, zhodnocení finanční udržitelnosti projektu a zhodnocení ziskovosti vlastního (státního) kapitálu (podrobnosti k těmto pojmům viz v samostatné příloze).

Pro uvedený účel se zjednodušeně předpokládá projektová investice v roce 2017 a provoz hodnocený za desetileté období 2018 – 2027.

Tam, kde nejsou k dispozici relevantní údaje od MDML, byly použity zkušenosti Dopravního podniku Ostrava, který jako jediný v ČR provozuje již od roku 2010 park čtyř elektrobusů. V případě spotřeby trakční energie se vycházelo z nedávných zkušeností DP Praha s elektrobusem SOR, zaslaných výrobcem Cegelec v rámci prováděného průzkumu dodavatelského trhu. Na rozdíl od elektrobusů provozovaných v DP Ostrava je tento elektrobus vybaven elektrickým vytápěním, a tudíž kalkulovaná spotřeba elektrické energie plně pokrývá trakční i netrakční spotřebu (elektrobusy v Ostravě mají pro vytápění instalovaný naftový přímotop).

Průzkum dodavatelského trhu, který by měl přinést potřebné vstupní hodnoty pro finanční a ekonomické zhodnocení projektu, byl rozeslán se zpožděním z důvodů na straně zadavatele. V termínu odevzdání studie proto nejsou v plném rozsahu k dispozici jeho výsledky. Průběžně získané informace z průzkumu nicméně prozatím rámcově potvrzují úvodní předpoklady zpracovatelů této studie.

Dalším zdrojem informací je studie SDP ČR „E-mobilita v MHD“, verze 2015, při jejímž zpracování byly využity zahraniční zkušenosti a předběžný průzkum u výrobců.

Ceny byly kalkulovány v cenové úrovni 2014.

Do modelu cash flow pro srovnávání variant byly započítávány investiční výdaje, příjmy z jízdného a přímé náklady vozidel, trolejbusové dráhy a nabíjecích stanic pro elektrobusy. Ostatní provozní náklady a příjmy jsou pro tento účel považovány za společné, a tudíž bez vlivu na výsledky srovnávání variant.

Pro stanovení investičních výdajů byly použity zejména zkušenosti DP Ostrava a poznatky zpracovatelů ze studie „E-mobilita v MHD“, verze 2015, se zohledněním inflačního vývoje.

Pro stanovení provozních nákladů se vycházelo z kalkulace MDML na rok 2014, uvedené v příloze č. 2 této zprávy.

Provozní náklady elektrobusů byly na základě výše uvedených zdrojů odvozeny od nákladů trolejbusů MDML. U nákladů na trakční energii byly upraveny podle zkušeností s provozem elektrobusů DP Praha, které zaslal v rámci prováděného průzkumu dodavatelského trhu výrobce Cegelec. Náklady elektrobusů na opravy a udržování byly upraveny podle

zkušeností DP Ostrava. V rámci zjednodušení se zvlášť nekalkuluje s nižšími náklady na údržbu v době záruky.

Diskontní sazba pro finanční hodnocení byla v souladu s metodickými materiály Evropské komise (viz v samostatné příloze k CBA) stanovena ve výši 4 %.

7.1.1.3. Ekonomická efektivnost

U daňových úprav bylo pro jednoduchost předpokládáno, že spotřební daň z nafty činí cca 30 % nákladů a nepřímé odvody cca 25 % nákladů z mezd včetně odvodů do fondů. Dále bylo pro tento účel předpokládáno, že většinu nákladů na údržbu tvoří personální náklady, proto byly v rámci daňových úprav i tyto náklady pro jednoduchost rovněž očištěny o 25 % nepřímých odvodů. Těmito daňovými úpravami byly podrobeny přímé provozní náklady, investice zůstaly pro jednoduchost shodné u finančního i ekonomického hodnocení.

Jako jediný netržní vliv projektu byly pro tento účel zjednodušeně uvažovány národohospodářské škody z emisí, tedy místní emise a vliv na klimatické změny.

Použité sazby pro jejich ocenění byly v případě autobusů odvozeny od doporučených hodnot, uváděných v dokumentu MD ČR „Metodické hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura, Věstník dopravy 11/2013“, který je uznávanou národní metodikou MD ČR pro velké projekty v dopravě. Tyto sazby byly dále přepočítány na cenovou úroveň 2014.

Pro kalkulaci externalit v elektrické dopravě se vycházelo ze studie „Ing. Jan Zeman, CSc.: Emisní náročnost v české dopravě, Praha 2005“ (převáděno na cenovou úroveň 2014 a současnou strukturu energetického mixu ČR). Tato studie je standardně používána zpracovateli při ocenění emisí z elektrické dopravy. Pro stanovení externalit trolejbusů v elektrickém provozu se vycházelo z kalkulované spotřeby energie (trakční a netrakční) MDML. V případě elektrobuses se vycházelo ze zkušeností DP Praha dle informací od výrobce Cegelec zaslaných v rámci průzkumu dodavatelského trhu (viz komentář k finanční analýze).

Žádné další úpravy (stínové mzdy, vývoj podle DPH apod.) nebyly pro tento účel prováděny, rovněž nebyly uvažovány další možné netržní vlivy (např. hluk nebo úspory času).

Diskontní sazba pro ekonomické hodnocení byla v souladu s metodickými materiály Evropské komise (viz v samostatné příloze k CBA) stanovena ve výši 5 %.

7.1.1.4. Analýza citlivosti a analýza rizik

Standardní součástí cost-benefit analýzy je rovněž analýza citlivosti a analýza rizik. Citlivostní analýza pomáhá identifikovat dílčí ukazatele, které mají rozhodující vliv na výslednou efektivnost projektu. Analýza rizik identifikuje a ohodnotí události, které mohou ohrozit projektové cíle a jeho efektivnost. Velikost rizika je přitom dána jeho dopadem a pravděpodobností, s níž nastane. Následně určí analýza rizik opatření, jak s definovanými projektovými riziky nakládat.

V závěrech této kapitoly je komentována a demonstrována citlivost výsledků hodnocení na investiční náklady a některé další vstupní hodnoty. Dále jsou zde popsány nejistoty, s nimiž toto orientační hodnocení efektivnosti projektu pracuje, a s nimi spojená rizika. Detailní citlivostní analýza a analýza rizik by měly být součástí cost-benefit analýzy, prováděné v dalších krocích.

7.1.2. Uvažované scénáře a varianty

Pro orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivnosti projektu byly uvažovány následující scénáře:

a) Scénář „Bez projektu“

Tento scénář je používán jako srovnávací úroveň pro varianty „s projektem“. S ohledem na stáří vozového parku tento scénář neznámá totéž, co „nedělat nic“. I pro zachování přepravy v současném rozsahu totiž budou nutné některé obnovovací investice. Pro tento účel je předpokládána:

- obnova celkem 4 dieselových autobusů, po dvou v letech 2017 a 2018
- nákup 8 parciálních trolejbusů obnovou za stávající trolejbusy, 3 v roce 2019 a 5 v roce 2021.

Počty přepravených osob a výkony ve vozokilometrech jsou v tomto scénáři předpokládány na současné úrovni, jak uvádí následující tabulka „*Proběhy vozidel v km/rok*“:

Proběhy vozidel v km/rok

Vozidlo a pohon	Km/rok
Trolejbusy elektricky	263 110
Trolejbusy diesel	53 890
Dieselové autobusy	169 000
Celkem MDML	486 000

Zdroj informací: MDML

Výchozí počet přepravených cestujících se v této variantě předpokládá ve výši 3 705 000 osob. Pro účel tohoto hodnocení se dále předpokládá, že tento počet, a s ním i tržby z přepravy, budou ve sledovaném období postupně klesat podle demografického vývoje trendem, uvedeným v kapitole 5.2, tedy s průměrným ročním úbytkem 0,5 % výchozí hodnoty.

Další příjmy jsou společné pro všechny uvažované varianty, a na hodnocení projektu tudíž nemají vliv.

Pro tento scénář byly kalkulovány přímé provozní náklady, uvedené v následující tabulce „*Přímé provozní náklady varianty „Bez projektu“*“:

Přímé provozní náklady varianty „Bez projektu“

Nákladová položka	Kč/km
-------------------	-------

Trakční energie a nafta	8,66
Pneumatiky	0,31
Materiál vozidla	2,25
Opravy a udržování vozidla	5,76
Přímé mzdy+odvody do fondů	16
Celkem přímé náklady vozidel	32,98
Materiál dráha	0,12
Opravy a udržování dráha	2,95
Celkem dráha	3,07
Celkem MDML	36,05

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha

Předpokládá se, že ostatní náklady MDML budou společné pro všechny uvažované varianty.

b) Scénář „s projektem“, zahrnující následující dvě varianty:

Variant 1: Parciální trolejbusy

V této variantě se předpokládá

- nákup 8 parciálních trolejbusů v roce 2017,
- nákup 4 parciálních trolejbusů obnovou za stávající vozidla, 2 v roce 2019 a 2 v roce 2021.

Pro variantu „Parciální trolejbusy“ byly kalkulovány přímé provozní náklady, uvedené v následující tabulce „Přímé provozní náklady varianty „Parciální trolejbusy“.

Přímé provozní náklady varianty „Parciální trolejbusy“

Nákladová položka	Kč/km
Trakční energie	6,37
Pneumatiky	0,29
Materiál vozidla	2,13
Opravy a udržování vozidla	6,24
Přímé mzdy+odvody do fondů	15,58
Celkem přímé náklady vozidel	30,61
Materiál dráha	0,12
Opravy a udržování dráha	2,95
Celkem dráha	3,07
Celkem MDML	33,68

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha

Poznámka: Jednotkové přímé náklady dráhy jsou zde pro potřebu následné kalkulace rozpočteny na celou délku sítě MDML, shodně jako u varianty „Bez projektu“.

Ostatní provozní náklady jsou společné pro všechny hodnocené varianty, a tudíž výsledek hodnocení neovlivní.

Variant 2: Elektrobusy

V této variantě se předpokládá v roce náhrada veškerých trolejbusů elektrobusy a s tím související nákup 13 elektrobusů, 13 dobíjecích stanic pro pomalé noční dobíjení a 3 nabíjecích stanic pro průběžné dobíjení.

Pro variantu „Elektrobusy“ byly kalkulovány přímé provozní náklady, uvedené následující tabulce „Přímé provozní náklady varianty „Elektrobusy“:

Přímé provozní náklady varianty „Elektrobusy“

Elektrobusy	Kč/km
Trakční energie	4,28
Pneumatiky	0,29
Materiál vozidla	2,13
Opravy a udržování vozidla	2,67
Opravy a udržování nabíjecí stanice	0,08
Přímé mzdy+odvody do fondů	15,58
Celkem přímé náklady vozidel	25,03

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha; vlastní výpočty na základě informací z DP Ostrava a DP Praha (viz kapitola 7.1.1.2)

Ostatní provozní náklady jsou společné pro všechny hodnocené varianty, a tudíž výsledek hodnocení neovlivní.

V obou variantách „s projektem“, tedy ve variantě „Parciální trolejbusy“ a „Elektrobusy“, se vychází z objemu přepravy ve výši 3 705 000 osob, v roce 2014. Předpokládá se, že díky zkvalitnění přepravy bude tento objem přepravy, a následně tržby z přepravy, zachován po celou dobu hodnocení projektu.

Další příjmy jsou společné pro všechny uvažované varianty, a na hodnocení projektu tudíž nemají vliv.

7.1.3. Podklady pro propočet investic

Pro orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivnosti projektu byly uvažovány ceny dopravních prostředků a zařízení, uvedené v následující tabulce „Podklady pro propočet investic“:

Podklady pro propočet investic

Zařízení	Cena/náklady Kč	Poznámka
Cena parciálního trolejbusu	12 750 000	
Cena elektrobusu	11 240 000	
Cena nabíjecí stanice pro průběžné dobíjení	2 000 000	

Cena nabíjecí stanice pro zásuvkové nabíjení	500 000	
Cena dieselového autobusu	5 350 000	
Ocenění dalších vyvolaných investic dle MDML		
Nová trolejbusová trať Husova ul.	7 000 000	
Rekonstrukce trolejbusové trati	22 000 000	Rozloženo do 10 let od r. 2017
Měnič 600 V DC	14 000 000	
Náklady na likvidaci trati	4 500 000	Odhad, rozloženo do 5 let od r. 2020
Nový areál vozovny	85 000 000	
Rekonstrukce vozovny	6 000 000	

Zdroje informací v tabulce:

Ceny vozidel a nabíjecích zařízení: „Zkušenosti s provozem elektrobuse v Dopravním podniku Ostrava“ – prezentace DPO 2013; studie SDP ČR „E-mobilita v MHD“, březen 2015, vlastní výpočty, zaokrouhleno

Vyvolané investice: pracovní podklady MDML

Uvedené ceny dopravních prostředků a nabíjecích stanic jsou založeny na poznatcích z DP Ostrava upravených o inflační vývoj za období 2010 – 2014 a na informacích ze studie „E-mobilita v MHD“.

Náklady vyvolaných investic jsou převzaty od MDML.

Uplatnění vyvolaných investic podle jednotlivých variant dle MDML je shrnuto v následující tabulce „Vyvolané investice dle variant“:

Vyvolané investice dle variant

Investiční akce	Náklady Kč	Varianta Bez projektu	Varianta Parciální trolejbusy	Varianta Elektrobusy
Nová trolejbusová trať Husova ul.	7 000 000	ano	ano	ne
Rekonstrukce trolejbusové trati	22 000 000	ano	ano	ne
Měnič 600 V DC	14 000 000	ano	ano	ne
Náklady na likvidaci trati	4 500 000	ne	ne	ano
Nový areál vozovny	85 000 000	ne	ano	ano
Rekonstrukce vozovny	6 000 000	ano	ne	ne

Zdroje informací v tabulce: pracovní podklady MDML

Pro potřebu orientačního zhodnocení efektivnosti projektu byla u vyvolaných investic do nových staveb a zařízení, jejichž účetní životnost přesahuje dobu hodnocení projektu, rovněž odhadnuta jejich zůstatková hodnota na konci hodnocení období (tyto hodnoty podle metodiky CBA dle DG REGIO vstupují do hodnocení efektivnosti jako příjem). Odhad je uveden v následující tabulce „Zůstatková hodnota vyvolaných investic“:

Zůstatková hodnota vyvolaných investic

Investice	Odhad zůstatkové hodnoty na konci hodnocení období Kč
Nová trolejbusová trať Husova ul.	3 500 000

Měniřna 600 V DC	7 000 000
Nový areál vozovny	56 100 000

Zdroje informací v tabulce: pracovní podklady MDML, vlastní výpočty

Jde o orientační propočet, provedený souhrnně pro výše uvedené investiční akce na základě platného zákona o dani z příjmů. Podrobný rozklad zůstatkových hodnot vyvolaných investic při zpracování cost-benefit analýzy povede k jejich dalšímu zpřesnění.

7.1.4. Další vstupní ukazatele

Tržby z přepravy jsou ve všech případech kalkulovány ve výši 21,30 Kč/km podle kalkulace MDML.

Škody z emisí byly na základě výše uvedených informačních zdrojů oceněny způsobem, uvedeným v následující tabulce „Jednotkové ocenění škod z emisí“:

Jednotkové ocenění škod z emisí

Externality - škody z emisí	Kč/km
Dieselový autobus	31,28
Dieselový prodlužovač dojezdu	59,24
Trolejbus	2,71
Elektrobus	1,82

Zdroje informací v tabulce: viz kapitola 7.1.1.3

U ocenění škod z dieselového agregátu u trolejbusu se vycházelo z průměrných škod dieselového autobusu a poměru mezi průměrnou spotřebou paliva u dieselového agregátu a u autobusu.

7.1.5. Předpokládané investice, provozní náklady a výnosy jednotlivých variant

7.1.5.1. Varianta „Bez projektu“

Přehled investic v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Investice ve variantě Bez projektu“:

Investice ve variantě Bez projektu

Položka	Cena Kč	Počet	Investice celkem	Načasování (viz popis variant) *)
Dieselový autobus	5 350 000	4	21 400 000	2017, 2018
Parciální trolejbus	12 750 000	5	63 750 000	2019, 2021
Nová trolejbusová trať Husova ul.	7 000 000	1	7 000 000	2017
Rekonstrukce trolejbusové trati	22 000 000	1	22 000 000	Rozloženo do 10 let od r. 2017

Měnič 600 V DC	14 000 000	1	14 000 000	2017
Rekonstrukce vozovny	6 000 000	1	6 000 000	2018
Celkem investice			134 150 000	

Zdroje informací v tabulce: viz tabulka v kapitole 7.1.3

*) Uvažováno pro účely orientačního zhodnocení projektu, dále třeba upřesnit a schválit

Přehled ročních provozních nákladů a výnosů v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Bez projektu“:

Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Bez projektu

Položka	Kč/rok (2018)	Kč/rok (2027)
Trakční energie a nafta	4 208 760	4 208 760
Pneumatiky	150 660	150 660
Materiál vozidla	1 093 500	1 093 500
Opravy a udržování vozidla	2 799 360	2 799 360
Přímé mzdy+odvody do fondů	7 776 000	7 776 000
Celkem přímé náklady vozidel	16 028 280	16 028 280
Materiál dráha	58 320	58 320
Opravy a udržování dráha	1 433 700	1 433 700
Celkem dráha	1 492 020	1 492 020
Celkem přímé provozní náklady (odlišné dle variant)	17 520 300	17 520 300
Ostatní provozní náklady bez odpisů (společné všem variantám)	4 866 740	4 866 740
Provozní náklady bez odpisů celkem	22 387 040	22 387 040
Tržby z přepravy	10 298 343	9 817 226
Ostatní provozní výnosy (společné všem variantám)	823 000	823 000
Provozní výnosy celkem	11 121 343	10 640 226
Rozdíl provozní náklady bez odpisů-výnosy	11 265 697	11 746 814
Příjmy z kompenzace mimo M. Lázně	1 714 000	1 714 000
Rozdíl upravený o kompenzace mimo ML	9 551 697	10 032 814

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha, vlastní výpočty (viz níže)

Poznámky:

Modře podbarvené položky vstupují jako cash flow do hodnocení projektu při porovnání variant. Ostatní položky jsou stejné pro všechny varianty a jsou zde uváděny pouze pro úplnou představu o modelových provozních nákladech a výnosech MDML. Tyto položky byly dopočteny na základě výchozí kalkulace MDML z roku 2014, viz příloha č. 2.

Rozdíly modelové kalkulace této varianty oproti výchozí kalkulaci MDML jsou dány zejména zaokrouhlováním vstupních hodnot a časovým posunem oproti výchozímu roku (předpokládaný pokles tržeb). Z pohledu orientačního hodnocení efektivnosti projektu, tak jak je

definováno výše, a vypovídací schopnosti jeho výsledků lze tyto rozdíly považovat za bezvýznamné.

7.1.5.2. Varianta „Parciální trolejbusy“

Přehled investic v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Investice ve variantě Parciální trolejbusy“:

Investice ve variantě Parciální trolejbusy

Položka	Cena Kč	Počet	Investice celkem	Investice s max. dotací (ilustrační hodnota)	Načasování (viz popis variant výše) *)
Parciální trolejbus	12 750 000	12	153 000 000	38 250 000	2017, 2019, 2021
Nová trolejbusová trať Husova	7 000 000	1	7 000 000	1 750 000	2017
Rekonstrukce trolejbusové trati	22 000 000	1	22 000 000	5 500 000	Rozloženo do 10 let od r. 2017
Měnič 600 V DC	14 000 000	1	14 000 000	3 500 000	2017
Nový areál vozovny	85 000 000	1	85 000 000	85 000 000	2018
Celkem investice			281 000 000	134 000 000	

Zdroje informací v tabulce: viz tabulka v kapitole 7.1.3; vlastní ilustrativní odhad možných dotací (viz níže)

*) Uvažováno pro účely orientačního zhodnocení projektu, dále třeba upřesnit a schválit

Pro ilustraci je zde uváděna představa nejvýše možného snížení investičních výdajů v důsledku poskytnuté dotace z fondů EU. Jedná se o velmi orientační odhad na základě informací, které byly k dispozici v době zpracování této studie. Kromě toho samo zveřejněné procento spolufinancování nezakládá automaticky nárok na poskytnutí dotace v příslušné výši.

Přehled ročních provozních nákladů a výnosů v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Parciální trolejbusy“:

Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Parciální trolejbusy

Položka	Kč/rok (2018-2027)
Trakční energie	3 095 820
Pneumatiky	140 940
Materiál vozidla	1 035 180
Opravy a udržování vozidla	3 032 640
Přímé mzdy+odvody do fondů	7 571 880
Celkem přímé náklady vozidel	14 876 460

CZECH Consult spol. s r.o., Zderazská 1625/65, 15300 Praha 16 - Radotín, Tel: 257 310 101

Email: info@czechconsult.cz

Materiál dráha	58 320
Ópravy a udržování dráha	1 433 700
Celkem dráha	1 492 020
Celkem přímé provozní náklady (odlišné dle variant)	16 368 480
Ostatní provozní náklady bez odpisů (společné všem variantám)	4 866 740
Provozní náklady bez odpisů celkem	21 235 220
Tržby z přepravy	10 351 800
Ostatní provozní výnosy (společné všem variantám)	823 000
Provozní výnosy celkem	11 174 800
Rozdíl provozní náklady bez odpisů-výnosy	10 060 420
Příjmy z kompenzace mimo M. Lázně	1 714 000
Rozdíl upravený o kompenzace mimo ML	8 346 420

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha

Poznámka: Modře podbarvené položky vstupují jako cash flow do hodnocení projektu při porovnání variant. Ostatní položky jsou stejné pro všechny varianty a jsou zde uváděny pouze pro úplnou představu o modelových provozních nákladech a výnosech MDML. Tyto položky byly dopočteny na základě výchozí kalkulace MDML z roku 2014.

7.1.5.3. Varianta „Elektrobusy“

Přehled investic v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Investice ve variantě Elektrobusy“:

Investice ve variantě Elektrobusy

Položka	Cena Kč	Počet	Investice celkem	Investice s max. dotací (ilustrační hodnota)	Načasování (viz popis variant) *)
Elektrobus	11 240 000	13	146 120 000	36 530 000	2017
Nabíjecí stanice průběžná	2 000 000	3	6 000 000	6 000 000	2017
Nabíjecí stanice zásuvková	500 000	13	6 500 000	6 500 000	2017
Náklady na likvidaci trati	4 500 000		4 500 000	4 500 000	Odhad, rozloženo do 5 let od r. 2020
Nový areál vozovny	85 000 000		85 000 000	85 000 000	2018
Celkem investice			248 120 000	138 530 000	

Zdroje informací v tabulce: viz tabulka v kapitole 7.1.3; vlastní ilustrativní odhad možných dotací (viz níže)

*) Uvažováno pro účely orientačního zhodnocení projektu, dále třeba upřesnit a schválit

CZECH Consult spol. s r.o., Zderazská 1625/65, 15300 Praha 16 - Radotín, Tel: 257 310 101

Email: info@czechconsult.cz

Pro ilustraci je také zde uváděna představa možného snížení investičních výdajů v důsledku poskytnuté dotace z fondů EU. Jedná se opět o velmi orientační odhad na základě informací, které byly k dispozici v době zpracování této studie. Kromě toho samo zveřejněné procento spolufinancování nezakládá automaticky nárok na poskytnutí dotace v příslušné výši.

Přehled ročních provozních nákladů a výnosů v této variantě je souhrnně uveden v následující tabulce „Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Parciální trolejbusy“:

Roční provozní náklady a výnosy ve variantě Elektrobuses

Položka	Kč/rok (2017-2026)
Trakční energie	2 081 224
Pneumatiky	140 940
Materiál vozidla	1 035 180
Opravy a udržování vozidla	1 296 836
Opravy a udržování nabíjecí stanice	38 880
Přímé mzdy+odvody do fondů	7 571 880
Celkem přímé náklady (odlišné dle variant)	12 164 940
Ostatní provozní náklady bez odpisů (společné všem variantám)	4 866 740
Provozní náklady bez odpisů celkem	17 031 680
Tržby z přepravy	10 351 800
Ostatní provozní výnosy (společné všem variantám)	823 000
Provozní výnosy celkem	11 174 800
Rozdíl provozní náklady bez odpisů-výnosy	5 856 880
Příjmy z kompenzace mimo M. Lázně	1 714 000
Rozdíl upravený o kompenzace mimo ML	4 142 880

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha; vlastní výpočty na základě podkladů z DP Ostrava a DP Praha (viz kapitola 7.1.1.2)

Poznámka: Modře podbarvené položky vstupují jako cash flow do hodnocení projektu při porovnání variant. Ostatní položky jsou stejné pro všechny varianty a jsou zde uváděny pouze pro úplnou představu o modelových provozních nákladech a výnosech MDML. Tyto položky byly dopočteny na základě výchozí kalkulace MDML z roku 2014, viz příloha č. 2.

7.1.6. Výsledky předběžného hodnocení efektivnosti projektu

Při orientačním odhadu finanční a ekonomické efektivnosti projektu v rámci této studie byly zohledněny veškeré výše uvedené investice, včetně vyvolaných. Výsledky hodnocení ukazují následujících tabulky:

Výsledky předběžného finančního a ekonomického zhodnocení projektu, varianta „Parciální trolejbusy“

Finanční efektivnost	
Finanční NPV	-60 579 314,67 Kč
Finanční IRR (FRR)	-4%
Ekonomická efektivnost	
Ekonomická NPV	-10 385 355,90 Kč
Ekonomická IRR (ERR)	4%
Benefit-cost ratio (B/C)	0,85

Výsledky předběžného finančního a ekonomického zhodnocení projektu, varianta „Elektrobusy“

Finanční efektivnost	
Finanční NPV	-10 956 132,27 Kč
Finanční IRR (FRR)	3%
Ekonomická efektivnost	
Ekonomická NPV	33 510 910,62 Kč
Ekonomická IRR (ERR)	9%
Benefit-cost ratio (B/C)	2,13

Z porovnání výsledků hodnocení projektu v obou alternativách podle předmětu hodnocení plyne následující:

- Projekt je v obou případech komerčně nesoběstačný. To je u projektů tohoto typu obvyklé a je to důvodem k poskytnutí dotace.
- Varianta „Elektrobusy“ za daných podmínek splňuje požadavky na celospolečenskou efektivnost a její hodnocení vychází velmi příznivě.
- Varianta „Parciální trolejbusy“ naproti tomu požadavky na ekonomickou, tedy celospolečenskou efektivnost nesplňuje.

Příčinu tohoto hodnocení lze hledat především v následujících parametrech jednotlivých variant projektu a odpovídajících vstupních hodnot:

- Ve variantě „Parciální trolejbusy“ nevelké úspory přímých provozních nákladů (7 % oproti variantě „Bez projektu“) a externalit i nepatrný rozdíl v ročních tržbách z přepravy během hodnoceného období nevykompenzují významně nižší náklady na obnovu vozového parku ve variantě „Bez projektu“ (cena dieselového autobusu je cca 40 % ceny parciálního trolejbusu) a nižší náklady na obnovu vozovny (rekonstrukce místo výstavby nového objektu). Obě varianty jsou přitom zatíženy nákladnou trakční infrastrukturou.
- U varianty „Elektrobusy“ naproti tomu dochází k značné redukci trakční infrastruktury, která je významným zdrojem investic i provozních nákladů, a k celkové úspornějšímu provozu elektrobusů oproti dieselovým autobusům i trolejbusům. Provozní náklady této varianty tak jsou o více než 30 % nižší oproti variantě „Bez projektu“ a o více než 25 % nižší než u varianty „Parciální trolejbusy“. Pořízení elektrobusů je zároveň levnější než pořízení parciálních trolejbusů. Příjmová stránka včetně uspořené externalit je zde

shodná s variantou „Parciální trolejbusy“. Tímto způsobem pak přínosy varianty „Elektrobusy“ převáží i nutnost vybudovat novou vozovnu a nabíjecí stanice a s tím související investice, navíc snížené o zůstatkovou hodnotu nové vozovny na konci období.

Pokud bychom za daných vstupních podmínek hypoteticky hodnotili projekt v redukované podobě, tedy například pokud nezahrneme do všech variant náklady vozovny (novostavba a rekonstrukce) nebo pokud budeme hodnotit pouze investice do vozidel bez infrastruktury, získáme z hodnocení následující obrázek:

- Varianta „Parciální trolejbusy“ bude mít v takovýchto redukovaných podobách poměrně dobré hodnocení, při stále záporné finanční NPV (projekt je tedy finančně nesoběstačný a potřebuje dotaci) a zároveň při příznivých a přitom realistických hodnotách ekonomické efektivity.
- Naproti tomu ve variantě „Elektrobusy“ nabyde finanční NPV v takovýchto redukovaných případech kladných hodnot (tedy projekt si, jednoduše řečeno, na sebe vydělá úsporami nákladů proti variantě „Bez projektu“, a dotaci tudíž nepotřebuje) a ekonomické (celospolečenské) ukazatele budou mít extrémně vysoké hodnoty.

Z této čistě hypotetické konstrukce, uvedené zde pouze pro ilustraci, je zřejmé, že projekt a jeho hodnocení budou velmi citlivé na srovnávání srovnatelného po stránce věcné i finanční ve scénářích „s projektem“ a „bez projektu“ a v jednotlivých variantách scénáře „s projektem“.

V dalších krocích při zpracování cost-benefit analýzy ve výše naznačeném rozsahu proto bude třeba mimo jiné věnovat důkladnou pozornost definování projektu jako předmětu hodnocení efektivity a konzultovat tyto otázky s ministerstvy, případně s dalšími orgány zapojenými do žádostí o dotace.

Dále bude třeba provést CBA v plném rozsahu podle platných metodických pravidel. V případě žádosti o spolufinancování z IROP tedy bude třeba zpracovat elektronickou CBA jako jeden z modulů elektronického podání žádosti (viz výše). Jakékoli nejasnosti bude třeba řešit s příslušnými orgány zapojenými do schvalování žádostí o dotace.

Celkovou strategii rozvoje elektrifikované městské dopravy přitom bude vhodné orientovat na elektrobusy, při vědomí všech dále uvedených rizik, které tato varianta s sebou nese. Kromě výsledků hodnocení projektu jsou důvodem i předběžné poznatky z průzkumu dodavatelského trhu, které naznačují, že parciální trolejbusy s příliš dlouhým nezávislým dojezdem se v praxi nejeví jako efektivní.

7.1.7. Nejistoty a rizika

7.1.7.1. Nejistoty a rizika společné oběma variantám

Jak patrně, rozhodující nejistotou pro variantu „Parciální trolejbusy“ i „Elektrobusy“ je rozsah projektu, který má být předmětem hodnocení jeho efektivity.

Provedené orientační hodnocení finanční a ekonomické efektivity je kromě toho zatíženo také dalšími nejistotami a zjednodušeními, o nichž byla řeč v úvodu této kapitoly. Za nejvýznamnější z nich lze považovat následující:

Investiční výdaje trolejbusů a elektrobusů použité pro orientační zhodnocení finanční a ekonomické efektivity sice nejsou v zásadním rozporu se závěry průzkumu dodavatelského trhu (viz kapitola 6), v realitě se však mohou ukázat jako mnohem vyšší, v závislosti na požadované konfiguraci vozidla a obchodních podmínkách. Podle tohoto orientačního hodnocení lze soudit, že případné zvýšení ceny elektrobusů o více než cca 20 % dostane, při jinak nezměněných předpokladech, výsledky ekonomického hodnocení projektu pod přijatelnou mez.

Do ocenění externalit vnáší nejistotu nejasnosti v národní metodice (metodikách) cost-benefit analýzy. Různé způsoby ocenění externalit, s nimiž se zpracovatelé v průběhu své práce setkali, se mohou lišit o řády. V případě projektů, jako je tento, přitom právě ocenění externalit může (a má) rozhodující vliv na to, zda bude projekt vhodný pro poskytnutí dotace ze zdrojů EU. V dalších krocích proto bude velmi záležet struktura a použitých hodnotách externalit, které jsou součástí elektronické CBA v rámci podání žádosti o spolufinancování z IROP a které při zpracování této studie nebyly zpracovatelům známy.

Jak vyplývá z úvodního vymezení cost-benefit analýzy, přínosy z uspořených emisí nemusí být jedinou externalitou uvažovanou v hodnocení investice. V úvahu by z povahy věci bylo dále vhodné vzít rovněž přínosy z uspořené hluku a zejména přínosy z uspořených dopravních nehod, pokud by se prokázalo, že ve variantě „Bez projektu“ dojde postupně k přechodu části přepravy na individuální automobilovou dopravu. Způsob zohlednění těchto externalit v rámci aktuální výzvy ke spolufinancování z IROP nebyl v době zpracování této studie poradcům znám.

V rámci tohoto orientačního hodnocení efektivity projektu se tato studie nezabývala zhodnocením jeho finanční udržitelnosti (viz samostatná příloha o cost-benefit analýze), které zohledňuje rovněž předpokládanou výši finančních kompenzací ze strany města a dalších subjektů, nutnou pro trvale udržitelné fungování dopravce. Tato udržitelnost a její prokázání bude důležitou podmínkou poskytnutí dotace. Její řešení sahá do problematiky finančního řízení dopravce a přesahuje nejen rámec této studie, ale i obecný rámec hodnocení efektivity projektu, proto studie na tento problém pouze upozorňuje.

Zdrojem dalších nejistot jsou například

- další metodické podrobnosti při propočtu efektivity projektu, které pro jednoduchost nebyly v rámci tohoto orientačního hodnocení uvažovány (viz výše),
- načasování projektu a harmonogram jeho investic – realita oproti modelovým předpokladům,
- nejasná délka referenčního období (tedy období hodnocení), která by měla být upřesněna v příslušné národní metodice CBA,
- omezení daná dodavatelským trhem.

7.1.7.2. Nejistoty a rizika specifické pro jednotlivé varianty

a) Varianta „Parciální trolejbusy“

Hlavní nejistotou ve variantě „Parciální trolejbusy“ je ekonomicky efektivní nezávislý dojezd těchto vozidel. Podle poznatků zpracovatelů z rozvojových projektů v zahraničí může nezávislý dojezd parciálního trolejbusu činit 50 i více procent celkového dojezdu. Podle dosavadních informací z průzkumu dodavatelského trhu (stanovisko Škody Electric) je nicméně provoz parciálního trolejbusu s ohledem na jeho konstrukci a provozní parametry zpravidla ekonomický, jen pokud jeho nezávislý dojezd činí nejvýše polovinu dojezdu pod trolejemi. Je otázkou, nakolik lze tomuto požadavku vyhovět při plné elektrifikaci sítě MDML.

Při zachování trolejbusové dopravy ve variantě „Parciální trolejbusy“ (stejně jako ve variantě „Bez projektu“) je kromě toho třeba počítat s přetrváváním provozních omezení, danými klimatickými vlivy (námraza). Z toho plynou požadavky na pohotovost nezávislé trakce a následně riziko reálného nárůstu provozních nákladů oproti modelovým předpokladům (v průměru byla v uplynulých obdobích podle informací MDML pohotovost nezávislé trakce cca 50 dní v roce, z toho 15 dní v roce skutečně musela nahradit trolejbusy).

b) Varianta „Elektrobusy“

Významnou nejistotou této varianty jsou relativně krátké provozní zkušenosti. To platí u provozu elektrobusů obecně a pro jejich provoz ve specifických geografických a klimatických podmínkách Mariánských Lázní obzvlášť.

Tyto nejistoty lze do značné míry kompenzovat vhodnou konstrukcí dodavatelské smlouvy, která bude garantovat stanovené požadavky na disponibilitu i po uplynutí záruční doby. Kromě toho je zřejmé, že vozidla a infrastrukturu pro trolejbusy nelze v plném rozsahu odstranit dříve než po důkladném prověření provozu elektrobusů v pilotním provozu.

U investičních výdajů nabíjecích stanic pro průběžné dobíjení elektrobusů bylo při hodnocení efektivnosti v rámci této studie možné vycházet pouze z orientačních informací o zahraničních projektech a ze zjednodušených předpokladů ohledně jejich počtu. Jejich konkretizace co do počtu, typu a umístění může dále ovlivnit výslednou efektivnost projektu. S ohledem na poměr mezi cenou těchto zařízení a cenou vozidel, případně investičními náklady nové vozovny, však pravděpodobně nepůjde o rozhodující riziko.

7.1.8. Shrnutí a závěr

Závěrem lze tedy souhrnně konstatovat:

- a) Za daných vstupních podmínek se podle orientačního finančního a ekonomického hodnocení efektivnosti jako výhodnější jeví varianta „Elektrobusy“.
- b) Variantu „Parciální trolejbusy“ by, v případě zájmu o její rozvíjení, bylo třeba dále prověřit a nalézt možnosti úspor investičních a provozních nákladů. S ohledem na dosavadní poznatky z průzkumu dodavatelského trhu (ekonomická mezení nezávislého dojezdu u parciálních trolejbusů) přitom není vyloučeno, že i v této variantě by nakonec bylo nutné doplnit parciální trolejbusy vozidly se zcela nezávislým pohonem, tedy

především elektrobusey. V úvahu by k tomuto účelu mohly teoreticky přicházet i diesel-hybridní autobusy, které mají lepší ekologické parametry než například autobusy na CNG a na rozdíl od nich nevyžadují plnicí infrastrukturu. Tyto autobusy však nejsou předmětem dotačních programů.

- c) Toto předběžné hodnocení je **zatiženo velkým množstvím nejistot**, tudíž je nelze brát jako konečné a neměnné a je potřeba pokračovat v dalším a důkladnějším hodnocení.
- d) V dalším postupu má **smysl sledovat a blíže rozpracovat variantu „Elektrobusey“**, včetně optimálního rozmístění dobíjecích stanic v síti linek MDML, s tím, že konečné závěry bude možné učinit až na základě výsledků provedené cost-benefit analýzy.
- e) Zpracování této cost-benefit analýzy jakožto součásti elektronického podání žádosti o dotace z prostředků IROP bude třeba v dalších krocích buď provést vlastními silami, nebo s asistencí externích konzultantů za realistických předpokladů ohledně rozpočtu a termínů dodání.
- f) V této souvislosti bude třeba věnovat mj. pozornost také udržitelnosti projektu z pohledu finančního řízení MDML, kterou bude poskytovatel dotace velmi pravděpodobně sledovat a vyžadovat její prokázání. Tento problém přesahuje nejen rámec této studie, ale i rámec vlastního hodnocení efektivnosti konkrétního projektu.
- g) Z pohledu finančních zdrojů bude zapotřebí sledovat zejména výše zmíněné dotace z IROP na bezemisní vozidla. Pokud bude rozhodnuto v dalších krocích uvažovat také obnovu trolejbusové infrastruktury, je vhodné sledovat též dotace z OPD viz dále.
- h) Dotačnímu managementu a možnostem dodavatelského trhu bude třeba dále přizpůsobit i konkretizovaný harmonogram přípravy a realizace projektu (viz dále kapitola 7.3).

7.2. Aktuální stav příležitostí ke spolufinancování projektu elektrické MHD v M. Lázních

7.2.1. Možné nástroje spolufinancování

Mezi v úvahu připadající nástroje spolufinancování projektu zachování a rozšíření elektrické MHD v M. Lázních (dále „Projekt“) patří zejména české ESIF programy (IROP, případně OPD).

V úvahu mohou přicházet i některé další zdroje, zejména

- Národní finanční programy (TA ČR, NP ŽP),
- Přeshraniční a nadnárodní programy,
- Programy přímo řízené EK (komunitární programy),
- EIB (ELENA, JESSICA), URBACT III., CEF.

Z pohledu připravovaného projektu se pro město Mariánské Lázně jeví jako relevantní především Integrovaný regionální operační program (IROP). Případné využití dalších možností by mělo být předmětem podrobnější analýzy v dalších krocích.

7.2.2. Integrovaný regionální operační program (IROP)

V rámci IROP připadá pro spolufinancování Projektu v úvahu specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, v jehož rámci je podporován mj. nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob.

První výzva pro SC 1.2 – Nízkoemisní a bezemisní vozidla byly zveřejněna 21. 1. 2016. Příjem žádostí se předpokládá v období od 29. 1. 2016 do 29. 7. 2016.

Podporovanými aktivitami v rámci této výzvy jsou:

- nákup silničních nízkoemisních vozidel pro zajištění dopravní obslužnosti podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo CNG nebo LNG a splňujících normu EURO 6,
- nákup silničních bezemisních vozidel pro zajištění dopravní obslužnosti podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo elektřinu nebo vodík,
- nákup bezemisních drážních vozidel městské dopravy (tramvají nebo trolejbusů) pro zajištění dopravní obslužnosti podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Výše dotace v rámci této výzvy má činit 85 % způsobilých výdajů pro dopravce v případě poskytování závazku veřejné služby ve smyslu nařízení EK č. 1370/2007.

Žádost o spolufinancování se podává elektronicky, Jedním z modulů elektronického podání je rovněž cost-benefit analýza.

Přílohou žádosti je rovněž studie proveditelnosti s obsahem a strukturou podle přílohy 4 Specifických pravidel pro žadatele a příjemce k této výzvě, zveřejněné po uzávěrce předkládané studie. Z textu přílohy 4 Specifických pravidel je zřejmé, že předkládaná studie svým rozsahem a rozpočtem není a nemůže být totožná se studií proveditelnosti podle zde uvedených požadavků na studii proveditelnosti, poskytuje však pro ni důležitá vstupní data.

Další podrobnosti jsou zveřejněny v textu této výzvy, ve specifických pravidlech pro žadatele a příjemce k této výzvě a v dalších souvisejících dokumentech, na něž se výzva a její specifická pravidla odkazují.

Kritéria přijatelnosti projektu podrobně rozvádějí zmíněná Specifická pravidla pro žadatele a příjemce.

Všechny zmíněné dokumenty jsou volně k dispozici na internetové adrese

<http://www.dotaceeu.cz/cs/Microsites/IROP/Vyzvy/Vyzva-c-20-Nizkoemisni-a-bezemisni-vozidla>

7.2.3. Další zdroje

V úvahu pro spolufinancování rozvoje elektrifikované městské dopravy v Mariánských Lázních mohou připadat i některé další zdroje:

Prvním z nich je Operační program Doprava v gesci MD ČR, specifický cíl 1.4: Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci. V rámci tohoto cíle lze v případě potřeby spolufinancovat mj. trakční infrastrukturu pro trolejbusy.

Podle současných poznatků zpracovatelů se předpokládá první vyhlášení výzev v květnu 2016 a příjem žádostí v období červen 2016 – prosinec 2017.

Dále to mohou být například nadnárodní projekty v rámci programu Horizon 2020 poskytovaná v kontextu s rozvojem inteligentních měst – smart city. Aktuální výzvy v této oblasti jsou připravovány na období 2016 – 2017. Koncept smart city představuje pro dopravce provozující elektrickou dopravu mimo jiné i další příležitosti, například využití zkušeností a technické základny pro servis a údržbu osobních a užitkových elektromobilů.

Podrobnou analýzu příležitostí pro město Mariánské Lázně bude vhodné provést nebo zadat v návaznosti na závěry této studie a celkovou strategii města.

7.2.4. Shrnutí

Pro financování projektů elektrické dopravy se nabízejí různé zdroje financování, podle povahy projektu a fáze jeho realizace:

- Pro přípravu plánů v rámci širšího evropského prostoru jsou vhodné například programy přeshraniční spolupráce či s výzkumným prvkem TA ČR – EPSILON, HORIZON 2020, CENTRAL EUROPE.
- Pro přípravu technické dokumentace lze využít například program ELENA (ve spojení s dalšími dopravními podniky, aby bylo dosaženo potřebného objemu investic, kterým je využití tohoto programu limitováno).
- Pro financování nákupu vozidel a infrastruktury z ESIF jsou určeny operační programy IROP, OPD2 nebo jiné finanční nástroje EU.
- Pro rozvoj inovativních řešení pro elektrifikovanou dopravu, zejména v rámci konceptu smart city, je vhodné využít program Horizon 2020.

Možnosti jejich využití musí být předmětem další důkladné analýzy a přípravy projektu podle požadavků příslušného projektu či finančního nástroje.

7.3. Orientační harmonogram realizace projektu

Realizace projektu se bude odvíjet od potřeb a možností města, ale rovněž od předpokládaného harmonogramu výzev pro spolufinancování z operačních programů přicházejících pro tento účel v úvahu, především IROP, případně OPD.

Příjem žádostí pro IROP (nízkoemisní vozidla) se předpokládá v období leden – červenec 2016, jeho podmínkou je zpracování důkladné cost-benefit analýzy projektu s využitím této studie.

Na základě těchto předpokladů je možné odhadnout následující harmonogram realizace projektu:

1. Studie proveditelnosti – výsledné znění podle požadavků IROP: únor – duben 2016
2. Přípravná fáze žádosti o dotaci: leden – červenec 2016 (zpracování kompletní CBA, jednání s ministerstvy, schvalovací procesy, zpracování rozpočtu, technická dokumentace)
3. Kompletace a podání žádosti o dotaci: červenec 2016
4. Vyhodnocení žádosti o dotaci, informace o přidělené dotaci: prosinec 2016
5. Zadávací řízení na výběr dodavatele: leden – červen 2017
6. Zahájení realizace projektu: pololetí 2017
7. Dodávka vozidel a technologií: pololetí 2017 – pololetí 2018
7. Pilotní provoz: pololetí 2018 – konec 2020
8. Přejít na rutinní provoz: 2021

Tento harmonogram je velmi orientační a může se změnit z důvodů na straně zúčastněných orgánů ČR a EU, zadavatele i dodavatelů potřebných investičních celků.

Obdobně bude vypadat harmonogram pro případné využití OPD (trakční infrastruktury pro trolejbusy, viz výše), kde se předpokládá první vyhlášení výzev v květnu 2016 a příjem žádostí v období červen 2016 – prosinec 2017.

8. DOPORUČENÉ VARIANTY BUDOUCÍHO PROVOZU

Pro financování projektů elektrické dopravy se nabízejí různé zdroje financování, podle povahy projektu a fáze jeho realizace:

- Pro přípravu plánů v rámci širšího evropského prostoru jsou vhodné například programy přeshraniční spolupráce či s výzkumným prvkem TA ČR – EPSILON, HORIZON 2020, CENTRAL EUROPE.
- Pro přípravu technické dokumentace lze využít například program ELENA (ve spojení s dalšími dopravními podniky, aby bylo dosaženo potřebného objemu investic, kterým je využití tohoto programu limitováno.
- Pro financování nákupu vozidel a infrastruktury z ESIF jsou určeny operační programy IROP, OPD2 nebo jiné finanční nástroje EU. Na podrobnosti aktuální výzvy z IROP odkazuje příslušná část této studie.
- Pro rozvoj inovativních řešení pro elektrifikovanou dopravu, zejména v rámci konceptu smart city, je vhodné využít program Horizon 2020.

Možnosti jejich využití musí být předmětem další důkladné analýzy a přípravy projektu podle požadavků příslušného projektu či finančního nástroje.

Na základě orientačního zhodnocení finanční a ekonomické efektivity projektu lze konstatovat:

- a) Za daných vstupních podmínek se podle orientačního finančního a ekonomického hodnocení efektivity jako výhodnější jeví varianta „Elektrobusy“.
- b) Variantu „Parciální trolejbusy“ by, v případě zájmu o její rozvíjení, bylo třeba dále prověřit a nalézt možnosti úspor investičních a provozních nákladů.
- c) Toto předběžné hodnocení efektivity variant, a tudíž i jeho závěry, je zatíženo velkým množstvím nejistot, především z pohledu věcné a finanční definice projektu. Nelze je proto brát jako konečné a neměnné a je potřeba pokračovat v dalším a důkladnějším hodnocení.
- d) V dalším postupu je tedy vhodné sledovat a blíže rozpracovat variantu „Elektrobusy“, včetně optimálního rozmístění dobíjecích stanic v síti linek MDML.
- e) Při vlastním přechodu z trolejbusové dopravy doplněné dieselovými autobusy na elektrobusy, rozhodne-li se město pro tento krok, bude třeba zejména ohlídat rizika, plynoucí z relativně krátkých provozních zkušeností s elektrobusy, a to především

- vhodnou konstrukcí dodavatelské smlouvy, umožňující zavázat dodavatele k udržení potřebné míry spolehlivosti/disponibility po celou dobu stanovené životnosti vozidel a zařízení,
 - důkladným prověřením provozuschopnosti této varianty v pilotním provozu a citlivým načasováním následného odstranění infrastruktury a vozidel trolejbusové dopravy.
- f) Konečné závěry ohledně přesné definice a zhodnocení projektu bude možné učinit až na základě provedené cost-benefit analýzy, využívající některé důležité vstupy z předkládané studie. **Zpracování této cost-benefit analýzy jakožto nezbytné součásti žádosti o dotace z prostředků EU bude třeba v dalších krocích provést vlastními silami nebo s asistencí externích specialistů za realistických předpokladů ohledně rozpočtu a termínů dodání.**

V souvislosti se žádostí o spolufinancování z IROP – bezemisní a nízkoemisní vozidla bude třeba rovněž zpracovat studii proveditelnosti s obsahem a strukturou, předepsanými v příloze 4 Specifických pravidel pro žadatele a příjemce k této výzvě, zveřejněné po uzávěrce této předkládané studie. Z textu přílohy 4 Specifických pravidel je zřejmé, že předkládaná studie svým rozsahem a rozpočtem není a nemůže být totožná se studií proveditelnosti podle zde uvedených požadavků. Její užitek pro zadavatele nicméně spočívá v tom, že

- směřuje strategii elektrické dopravy na elektrobusy,
- poskytuje důležité vstupní údaje pro studii proveditelnosti a cost-benefit analýzu podle požadavků IROP, případně dalších finančních nástrojů.

Podobně jako v případě cost-benefit analýzy bude zpracování studie proveditelnosti ve smyslu požadavků uvedené výzvy z IROP třeba v dalších krocích provést s využitím existujících podkladů vlastními silami nebo s asistencí externích specialistů za realistických předpokladů ohledně rozpočtu a termínů dodání.

Pro informaci o současných možnostech a nákladech parciálních trolejbusů a elektrobusů, které nabízejí domácí a zahraniční výrobci, byl zpracovateli studie proveden předběžný průzkum dodavatelského trhu. S ohledem na organizační problémy na straně města, které vyústily v časový nesoulad mezi provedením průzkumu dodavatelského trhu a vypracováním ostatních částí studie, nemohly být výsledky tohoto průzkumu bezprostředně promítnuty do orientačního zhodnocení efektivnosti projektu. Tyto výsledky nicméně budou nezbytným vstupem pro cost-benefit analýzu, kterou bude třeba v dalších krocích zpracovat, a pro přípravu zadávací dokumentace na veřejnou soutěž k dodávce zvolených dopravních prostředků, případně jejich nabíjecích stanic.

Z pohledu další strategie města při rozvíjení ekologické dopravy bude vhodné sledovat koncept inteligentních měst (**smart city**), který ekologickou dopravu zasazuje do širších souvislostí a umožňuje využít synergie ekologické dopravy, ekologické energetiky a využívání informačních a komunikačních technologií pro ekonomické a sociální cíle města. V neposlední

řadě představuje realizace konceptu smart city příležitost k získání dalších dotací z evropských zdrojů. Základem konceptu smart city je strategický dokument, jehož realizace je naplňována konkrétními investičními projekty. Rozvojové projekty města se pak při zasazení do konceptu smart city doplňují a navzájem podporují, s příznivými důsledky pro celkové hospodaření města.

9. ZDROJE INFORMACÍ

- Civitas WIKI Consortium. CIVITAS policy note: Smart choices for cities – Clean buses for your city, 2013
- E-STANDARD – Zpráva z interního projektu Sdružení dopravních podniků ČR
- Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, European Commission REGIO DG 02 2014
- Ing. Jan Zeman, CSc.: Emisní náročnost v české dopravě, Praha 2005
- Metodické hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura, Věstník dopravy 11/2013
- Zkušeností s provozem elektrobuse v Dopravním podniku Ostrava – prezentace DPO a Ekova Electric 2013
- SOR / Cegelec EBN 11 elektrobuse s nabíjením z tramvajové sítě – prezentace DPhmP 2015
- Portál www.proelektrotechniky.cz
- Publikovaná zpráva a prezentace z konference „Elektrické autobusy pro město IV“, Praha 2015
- Slavík, J. Finanční průvodce nefinančního manažera. Praha: Grada Publishing 2013 ISBN 978-80-247-4593-0
- Studie „E-mobilita v MHD“, verze 2015; zpracovatel Ing. Jakub Slavík, MBA – Consulting Services
- Kalkulace a další interní materiály MDML, s.r.o.
- Výroční zprávy a další interní materiály SDP ČR
- „DOPRAVNÍ PRŮZKUM VE MĚSTĚ MARIÁNSKÉ LÁZNĚ“, zpracovatel CZECH Consult, spol. s r.o., 2012
- "Metodika zpracování plánů dopravní obslužnosti území", vydavatel: CZECH Consult, spol. s r.o., červen 2011
- „Český statistický úřad“, <https://www.czso.cz/>
- Archiv zpracovatelů

10. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BCR, B/C	benefit-cost ratio – podíl diskontovaných ekonomických příjmů a diskontovaných ekonomických výdajů projektu
CBA	cost-benefit analýza, analýza nákladů a přínosů
CÚ	cenová úroveň
ČSÚ	Český statistický úřad
DG Regio	Generální ředitelství EK pro regionální politiku
Diskontní sazba	úroková míra (nebo procentní výnosnost alternativní investice), o kterou se v čase snižují budoucí příjmy a výdaje při převádění na svoji současnou hodnotu
DPH	daň z přidané hodnoty
Finanční cash flow projektu	(zde) příjmy z tržeb a přímé výdaje projektu
EK	Evropská komise
Ekonomické cash flow projektu	(zde) finanční příjmy a výdaje projektu upravené o nepřímé odvody a externality
ENPV	ekonomická čistá současná hodnota: NPV (viz dále) z ekonomických cash flow
EPC	(energy performance contracting) projekty v energetice financované z očekávaných úspor energie
ERR	ekonomické vnitřní výnosové procento: IRR (viz dále) z ekonomických cash flow
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
HDP	hrubý domácí produkt
IAD	individuální automobilová doprava
IROP	Integrovaný regionální operační program
IRR	vnitřní výnosové procento: ukazatel efektivnosti investice vyjadřující diskontní sazbu, při níž by se NPV za dané období rovnalo nule
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MDML	Městská doprava Mariánské Lázně
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
NPV	čistá současná hodnota: ukazatel efektivnosti investice vyjadřující součet všech diskontovaných příjmů a výdajů investice očekávaných během hodnoceného období
OPD, OPD2	Operační program Doprava na období 2014 – 2020
PPP (public-private partnership)	veřejně soukromé partnerství: veřejná služba, která je financována a provozována prostřednictvím partnerství mezi veřejnou organizací a jedním nebo několika soukromými společnostmi
Současná hodnota budoucího příjmu nebo výdaje	absolutní hodnota budoucího příjmu nebo výdaje snižená o úrok (či výnos z jiné, alternativní investice) odpovídající časovému odstupu mezi současností a dobou, kdy bude příjem či výdaj uskutečněn (viz též Diskontní sazba)

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TA ČR	Technologická agentura České republiky
VHD	Veřejná hromadná doprava osob

ZACHOVÁNÍ A ROZVOJ ELEKTRIFIKOVANÉ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB NA ÚZEMÍ MĚSTA A REGIONU MARIÁNSKÉ LÁZNĚ PRO ROKY 2016 AŽ 2025

SOUHRNNÁ INFORMACE

Zpracování Studie, řešící problematiku elektrifikace a dalšího rozvoje městské hromadné dopravy na území města Mariánské Lázně a v jeho zájmovém území bylo zadáno odborné společnosti CZECH Consult, spol. s r.o. v listopadu loňského roku. Cílem Studie bylo vytvořit kvalifikované podklady pro rozhodnutí odpovědných orgánů města o dopravní politice v oblasti veřejné hromadné dopravy osob v příštích deseti letech a zároveň zpracovat základní podklady pro získání dotace Evropské Unie pro nákup potřebného vozového parku v rámci Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Žádosti o dotaci po vyhlášení Výzvy ministerstvem v lednu letošního roku musí být podány v průběhu prvního pololetí letošního roku.

Předkládaný materiál slouží jako základní podklad pro projednání této problematiky. Detailní informace jsou obsaženy ve Studii, která je k dispozici na odboru IDCR Města Mariánské Lázně.

Studie obsahuje dvě hlavní části:

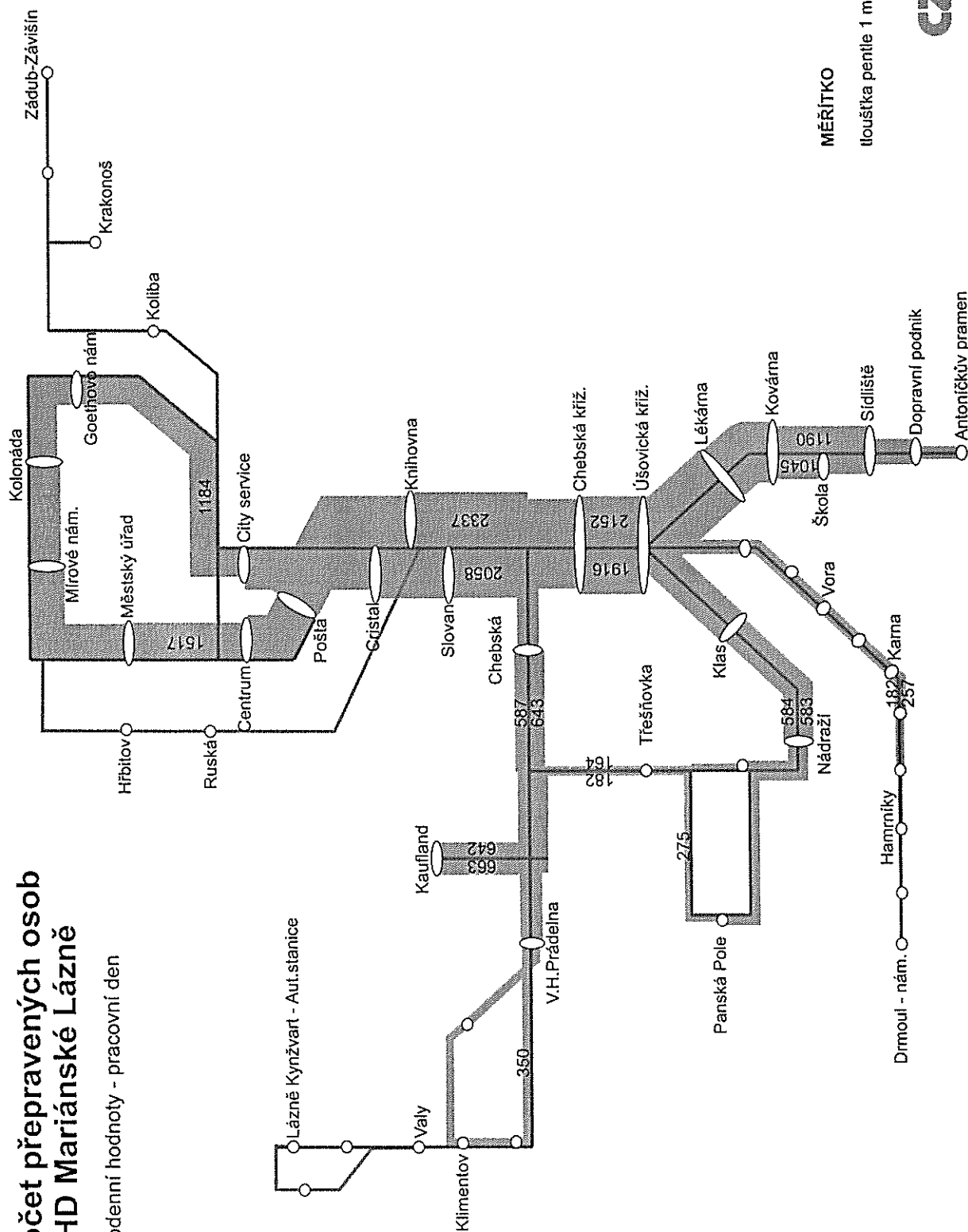
- **Část dopravně – analytickou**, která obsahuje podklady pro další etapy práce v oblasti dopravně inženýrské. Tato část Studie byla zpracována tak, aby byla v souladu s požadavky EU na vytváření plánů udržitelné mobility měst a regionů. Součástí této části je i analýza a další vývoj základního demografického vývoje a struktury obyvatel Mariánských Lázní i dotčených obcí v regionu.
- **Část finanční a ekonomickou**, zpracovávající model budoucího provozu, vlastnické struktury a analýzu rizik. V rámci této části Studie byl připraven a prostřednictvím odboru IDCR Města realizován i předběžný průzkum u dodavatelů vozidel.

Územní obsluha DP Mariánské Lázně

Následující schéma uvádí rozsah obsluhovaného regionu městskou hromadnou dopravou a zatížení sítě z pohledu počtu přepravených osob/průměrný pracovní den.

Počet přepravených osob MHD Mariánské Lázně

celodenní hodnota - pracovní den



MÉRÍTKO

tloušťka pentle 1 mm = 200 osob

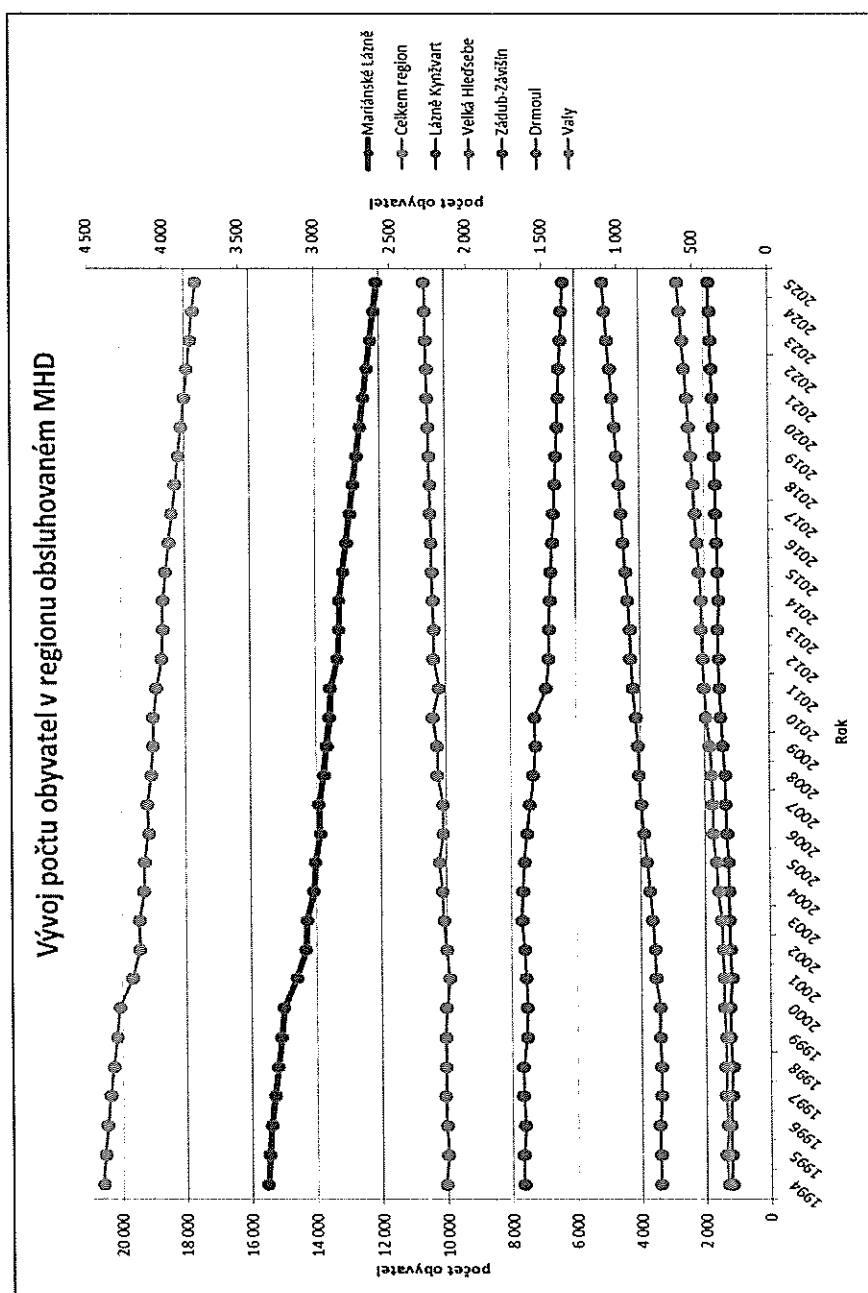
CZECH
Consult

Zdroje informací: CZECH Consult, spol. s r.o., Dopravní průzkumy na linkách MHD

Demografický vývoj obsluhovaného území

Pro posouzení oblasti obsluhovaného území byl zpracován podrobný demografický vývoj za posledních 20 let a jeho predikce do roku 2025 prostou regresní analýzou, jak samotného jádrového města, tak i okolních zapojených měst a obcí v regionu, obsluhovaných MHD.

Ve městě Mariánské Lázně, zahrnující připojené městské části Úšovice, Stanoviště, Hamrníky, Chotěnov-Skláře, Kladská dochází ke snižování počtu trvale žijících obyvatel, stejně tak v lázeňském městě Lázně Kynžvart. Naopak v obcích v okolí Mariánských Lázní dochází ke zvýšení počtu obyvatel, který je zřejmě způsoben migrací do oblastí nových sídelních oblastí rodinných domů. Celkově v regionu dochází k mírnému poklesu trvale žijících obyvatel, tzn. částečný vliv na úbytek pravidelných cestujících v MHD.



Zdroje informací: databáze Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>
Vlastní extrapolace hodnot pro výhledové období

Výběr typu vozidel pro provoz na linkách MHD

Současně je na linky MHD vypravováno 9 vozidel ve standardním provedení (trolejbusy, autobusy) a jejich nasazení na linky umožňuje z hlediska kapacity vzájemnou zaměnitelnost. Vytíženost vozidel je v přepravních špičkách ve spádových směrech vysoká, v odvratných směrech samozřejmě vykazují vozy nižší vytížení, ale tyto jízdy jsou nutné pro zajištění obratu souprav (běžné ve všech provozech MHD). V provozu městské hromadné dopravy v Mariánských Lázních není vhodné nasazení nízkokapacitních vozidel tak, aby jejich nasazení bylo ekonomicky efektivní (pro vozidlo musí existovat celodenní práce a do ranních a odpoledních špičkových období tyto vozy nelze nasazovat, víkendový provoz je zajišťován obsluhou v delším časovém intervalu s velmi vytíženými spoji). Navíc v takto malém provozu MHD je třeba mít možnost operativní výměny vozidel se stejnou kapacitou.

Modelové scénáře dalšího vývoje

Pro zpracování strategie rozvoje elektrifikované veřejné hromadné dopravy osob byly po dohodě se zástupcem objednatele ve věcech technických sledovány následující modelové scénáře dalšího vývoje:

- a) **Scénář „Bez projektu“**, který předpokládá obnovu vozidlového parku v následujícím rozsahu:
 - obnova celkem 4 dieselových autobusů, po dvou v letech 2017 a 2018
 - nákup 8 parciálních trolejbusů obnovou za stávající trolejbusy, 3 v roce 2019 a 5 v roce 2021.
- b) **Scénář „S projektem“** – varianta „Parciální trolejbusy“ vybavené bateriovými zásobníky energie pro jízdu mimo trolej, která předpokládá obnovu a rozvoj vozidlového parku v následujícím rozsahu:
 - nákup 8 parciálních trolejbusů v roce 2017,
 - nákup 4 parciálních trolejbusů obnovou za stávající vozidla, 2 v roce 2019 a 2 v roce 2021.
- c) **Scénář „S projektem“** – varianta „Elektrobusy“, která předpokládá v roce 2017 náhradu veškerých dopravních prostředků elektrobusy a s tím související nákup 13 elektrobusů, 13 dobíjecích stanic pro pomalé noční dobíjení a 3 nabíjecích stanic pro průběžné dobíjení.

Ceny vozidel a nabíjecích stanic

Zařízení	Cena/náklady Kč
Cena parciálního trolejbusu	12 750 000
Cena elektrobuse	11 240 000
Cena nabíjecí stanice pro průběžné dobíjení	2 000 000
Cena nabíjecí stanice pro zásuvkové nabíjení	500 000
Cena dieselového autobusu	5 350 000

Zdroje informací v tabulce:

Ceny vozidel a nabíjecích zařízení: „Zkušenosti s provozem elektrobuse v Dopravním podniku Ostrava“ – prezentace DPO 2013; studie SDP ČR „E-mobilita v MHD“, březen 2015, vlastní výpočty, zaokrouhleno

Přímé provozní náklady	Varianta „Bez projektu“	Varianta „Parciální trolejbusy“	Varianta „Elektrobusey“
Nákladová položka	Kč/km	Kč/km	Kč/km
Trakční energie a nafta	8,66	6,37	4,28
Pneumatiky	0,31	0,29	0,29
Materiál vozidla	2,25	2,13	2,13
Opravy a udržování vozidla	5,76	6,24	2,67
Opravy a udržování nabíjecí stanice	-	-	0,08
Přímé mzdy+odvody do fondů	16	15,58	15,58
Celkem přímé náklady vozidel	32,98	30,61	25,03
Materiál dráha	0,12	0,12	-
Opravy a udržování dráha	2,95	2,95	-
Celkem dráha	3,07	3,07	-
Celkem MDML	36,05	33,68	25,03

Zdroje informací v tabulce: nákladová kalkulace MDML za rok 2014, viz příloha závěrečné zprávy, vlastní výpočty

Kromě toho se podle dat získaných od MDML předpokládají jako podmínka dalšího rozvoje elektrické veřejné hromadné dopravy osob v uvedených variantách následující vyvolané investice:

Vyvolané investice dle variant

Investiční akce	Varianta Bez projektu	Varianta Parciální trolejbusy	Varianta Elektrobusy	Načasování
Nová trolejbusová trať Husova ul.	7 000 000	7 000 000	-	2017
Rekonstrukce trolejbusové trati	22 000 000	22 000 000	-	2017, rozloženo do 10 let
Měnič 600 V DC	14 000 000	14 000 000	-	2017
Náklady na likvidaci trati	-	-	4 500 000	2020, rozloženo do 5 let
Nový areál vozovny	0	85 000 000	85 000 000 *	2018
Rekonstrukce vozovny	6 000 000	-	-	2018
CELKEM	49 000 000	128 000 000	89 500 000	-

Zdroje informací v tabulce: pracovní podklady MDML

** Pozn.: v případě výstavby areálu pouze pro provoz elektrobusů (bez trolejového vedení s napojením na stávající trasy a trakčním napájení nových úseků) lze kalkulovat s nižšími náklady (cca o 20%).*

U uvedených variant dalšího rozvoje bylo pro potřebu této studie provedeno orientační zhodnocení jejich finanční a ekonomické (celospolečenské) efektivity. V rámci tohoto hodnocení byly porovnávány varianty „Parciální trolejbusy“ a „Elektrobusy“ s variantou „Bez projektu“ z pohledu peněžních toků a uspořené emisí s těmito závěry:

- Projekt je v obou případech komerčně nesoběstačný. To je u projektů tohoto typu obvyklé a je to důvodem k poskytnutí dotace.
- Varianta „Elektrobusy“ za daných podmínek splňuje požadavky na celospolečenskou efektivnost a její hodnocení vychází velmi příznivě.
- Varianta „Parciální trolejbusy“ naproti tomu za daných podmínek požadavky na ekonomickou, tedy celospolečenskou efektivnost nesplňuje, protože její celospolečenské přínosy nevyváží její investiční náročnost.

Uvedené vývojové scénáře, jejich orientační hodnocení a jeho závěry jsou zatíženy množstvím nejistot a rizik, jak po stránce finanční, tak po stránce provozní. Je proto třeba pokračovat v rozpracování projektu po věcné a finanční stránce a v detailním zhodnocení jeho efektivity, dříve než bude možné požádat o dotaci z evropských fondů.

Doporučení pro další postup:

- a) V dalším postupu je vhodné sledovat variantu „Elektrobusy“ a rozpracovat ji do podrobností, především po stránce
- optimalizace linkového vedení,
 - konkretizace požadavků na vozidla a nabíjecí infrastrukturu, včetně volby vhodné technologie pro nabíjení, optimálního umístění nabíjecích stanic a možností využití stávající energetické infrastruktury,
 - volby vhodného obchodního modelu pro pořízení a provozování elektrobusů a nabíjecích stanic,
 - detailního zhodnocení jeho finanční a ekonomické efektivity v rámci cost-benefit analýzy, zpracované podle metodických požadavků Evropské komise a navazujících národních metodik jako podmínky pro žádost o spolufinancování z evropských zdrojů, která mj. definitivně potvrdí (případně nepotvrdí) správnost strategie města směrem k náhradě trolejbusů elektrobusy.
- b) Pro spolufinancování z evropských zdrojů je třeba se zaměřit příslušné operační programy, zejména IROP (Integrovaný regionální operační program) v gesci MMR ČR. Výzva ke spolufinancování nízkoemisních vozidel z IROP „VÝZVA Č. 20 NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA“ byla zveřejněna dne 21.1.2016 na stránkách MMR ČR. V dalších krocích bude třeba zpracovat elektronickou žádost o spolufinancování se všemi předepsanými náležitostmi včetně elektronické cost-benefit analýzy.
- c) Pokud z dalšího rozpracování požadavků na energetickou infrastrukturu elektrobusů vyplývá vhodnost zachování trakční infrastruktury trolejbusů nebo její části (například měnirny), bude vhodné též sledovat spolufinancování z operačního programu Doprava v gesci MD ČR, kde se předpokládá první vyhlášení výzev v květnu 2016 a příjem žádostí v období červen 2016 – prosinec 2017.
- d) Při vlastním přechodu z trolejbusové dopravy doplněné dieselovými autobusy na elektrobusy, rozhodne-li se město pro tento krok, bude třeba zejména ohlídat rizika, plynoucí z relativně krátkých provozních zkušeností s elektrobusy (zkušenosti z provozu v Ostravě a Praze), a to především:
- vhodnou konstrukcí dodavatelské smlouvy, umožňující zavázat dodavatele k udržení potřebné míry spolehlivosti/disponibility po celou dobu stanovené životnosti vozidel a zařízení,
 - důkladným prověřením provozuschopnosti této varianty v pilotním provozu a citlivým načasováním následného odstranění infrastruktury a vozidel trolejbusové dopravy až po úspěšných výsledcích pilotního provozu.