MMOPP00IVANG

DODATEK Č. 3 KE SMLOUVĚ O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

uzavřený podle § 1746 odstavce 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Občanský zákoník")

Článek I.
Smluvní strany

Objednatel:	**Statutární město Opava**
Se sídlem:	**Horní náměstí 382/69, Město, 746 01 Opava**
IČ, DIČ:	**00300535, CZ00300535**
Číslo účtu:	[redacted]
Bankovní spojení:	**Česká spořitelna, a.s., pobočka Opava**
ID datové schránky:	**5eabx4t**
Zastoupen:	[redacted] **primátorem**

dále jen „**objednatel**"

Dopravce:	**Městský dopravní podnik Opava, a.s. zapsaný v obchodním rejstříku, vedeném Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1234**
Se sídlem:	**Bílovecká 1127/98, Kylešovice, 747 06 Opava**
IČ, DIČ:	**64610250, CZ64610250**
Číslo účtu:	[redacted]
Bankovní spojení:	**Československá obchodní banka, a.s., pobočka Opava**
ID datové schránky:	**h49e6w2**
Zastoupen:	[redacted]

dále jen „**dopravce**"

Článek II.
Základní ustanovení

1. Smluvní strany uzavřely dne 27. 12. 2018 Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 a zákona č. 194/2010 Sb. za účelem zajištění dopravní obslužnosti na území města Opava, přičemž k této smlouvě byly následně v průběhu její účinnosti uzavřeny dva dodatky, v jejichž znění předmětná smlouva upravuje vzájemné závazky (dále jen „**předmětná smlouva**").
2. Účelem uzavření tohoto dodatku je optimalizace MHD v Opavě, a to zejména v návaznosti na: úbytek cestujících, pokles tržeb z jízdného, stoupající provozní náklady, růst mzdových nákladů. Cílem optimalizace jsou ekonomické úspory. Za účelem konkrétních zjištění byla vyhotovena „EKONOMICKÁ OPTIMALIZACE V OPAVĚ - Závěrečná zpráva" ze dne 31.10.2021, na jejíž tvorbě se podíleli zástupci obou smluvních stran.

Článek III.
Předmět dodatku

1. Ujednání odst. 1) čl. II. „Vymezení závazku veřejné služby" předmětné smlouvy nově zní: Dopravce se zavazuje zajistit ve vlastní režii dopravní obslužnost na území města Opavy městskou hromadnou dopravou (dále jen MHD) provozovanou ve formě trolejbusové a autobusové dopravy v rozsahu minimálně 2 684 920 vozidlových km za rok (dále jen referenční dopravní výkon), a to jako součást integrovaných dopravních služeb zajišťovaných dopravcem na území města Opavy a okolních obcí.

2. Ujednání odst. 4) čl. II. „Vymezení závazku veřejné služby" předmětné smlouvy nově zní: Výchozí organizace provozu ke dni uzavření smlouvy je dána platnými licencemi linek MHD Opava autobusy: 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 228, 229; trolejbusy: 201, 202, 203, 204 a jízdními řády na těchto linkách v nevýlukovém stavu.

3. Smluvní strany se dohodly, že konkrétní změny jízdních řádů na základě východisek z EKONOMICKÉ OPTIMALIZACE V OPAVĚ - Závěrečné zprávy dojedná, resp. zadá v intencích předmětné smlouvy dopravci za objednatele odbor dopravy MMO.

Článek IV.
Ostatní a závěrečná ujednání

1. Smluvní strany se dohodly, že tento dodatek – ať už je dána povinnost jej uveřejnit dle zákona o registru smluv či nikoli – bude natrvalo uveřejněn společně se smlouvou v registru smluv, a to v celém rozsahu včetně příslušných metadat, s výjimkou údajů o fyzických osobách, které nejsou smluvními stranami, a kontaktních či doplňujících údajů (číslo účtu, telefonní číslo, e-mailová adresa apod.). Uveřejnění tohoto dodatku včetně smlouvy v registru smluv zajistí bez zbytečného odkladu po jeho uzavření statutární město Opava. Nezajistí-li však uveřejnění tohoto dodatku včetně smlouvy v registru smluv v souladu se zákonem statutární město Opava nejpozději do 15 dnů od uzavření tohoto dodatku, je uveřejnění povinna nejpozději do 30 dnů od uzavření tohoto dodatku v souladu se zákonem zajistit druhá smluvní strana. Strana uveřejňující tento dodatek včetně smlouvy se zavazuje splnit podmínky pro to, aby správce registru smluv zaslal potvrzení o uveřejnění tohoto dodatku včetně smlouvy také druhé smluvní straně. Pokud v průběhu účinnosti této smlouvy dojde ke změně podstatných údajů na straně Dopravce nebo Ministerstva, je příslušná strana povinna tuto skutečnost druhé straně bezodkladně písemně sdělit.
2. Tento dodatek nabývá účinnosti dnem **1. 3. 2022.**
3. Obě smluvní strany prohlašují, že tento dodatek uzavřely svobodně a vážně, že jim nejsou známy jakékoliv skutečnosti, které by jeho uzavření vylučovaly, neuvedly se vzájemně v omyl a berou na vědomí, že v plném rozsahu nesou veškeré právní důsledky plynoucí z vědomě nepravdivých jimi uvedených údajů.
4. Tento dodatek je vyhotoven ve čtyřech stejnopisech, po dvou pro každou smluvní stranu.
5. Uzavření tohoto dodatku bylo schváleno radou statutárního města Opavy dne 16. 2. 2022 usnesením č. 4172/99/RM/22.
6. Samostatnou přílohou tohoto dodatku je:

   Příloha č. 1) EKONOMICKÁ OPTIMALIZACE V OPAVĚ - Závěrečná zpráva ze dne 31.10.2021

V Opavě dne 24. 02. 2022

Za objednatele

[redacted]

primátor

STATUTÁRNÍ MĚSTO OPAVA

V Opavě dne 22. 02. 2022

Za dopravce

[redacted]

MDPO

EKONOMICKÁ OPTIMALIZACE MHD V OPAVĚ

Závěrečná zpráva

V Opavě 31.10.2021

MDPO

OBSAH:

1) **Úvod**
2) **Navrhované řešení provozu MHD**
3) **Výsledné úspory z optimalizace provozu MHD**
4) **Investiční náklady projektu**
5) **Závěr**
6) **Přílohy:**
   a) Plán sítě trolejbusových linek po úpravách
   b) Pentlogramy počtu cestujících
   c) Vzorový grafikon linky 201
   d) Příkladové odjezdy ze zastávky Divadlo- směr Nemocnice (špička-sedlo)
   e) Příkladové odjezdy ze zastávky Nemocnice- směr Divadlo (špička-sedlo)
   f) Docházková dostupnost MHD v Opavě
   g) Pasportizace zastávek linky 201

MDPO

1) Úvod

Vývoj pandemie COVID 19 v roku 2020 a 2021 zapříčinil úbytek cestujících v MHD, který se adekvátně projevil na výrazném poklesu tržeb z jízdného. Tržby klesly v roce 2020 o 25 % a v roce 2021 do konce října o 18 %. Vývoj v dopravních podnicích celé ČR naznačuje, že 10-20 % cestujících se již po pandemii do vozidel MHD nikdy nevrátí.

Stoupající náklady zásadně ovlivňující hospodaření dopravního podniku, rovněž ovlivní zvyšující se ceny energií a jejich cenový vývoj ke konci roku 2021. Také praktický nárůst všech položek, které MDPO ke svému provozu potřebuje-paliva, kapaliny, náhradní díly a další komodity.

V neposlední řadě je důležitý i nárůst mzdových nákladů, kdy v současné době MDPO, a.s. nemůže stávající výši mezd řidičů konkurovat dalším dopravcům v regionu (Z. Group bus, TQM, Transdev, Arriva). Dochází k situaci, kdy naši řidiči odcházejí ke konkurenci (v letech 2019-2021 odešlo 15 řidičů) a proto se dopravní podnik stale potýká s nedostatkem řidičů MHD.

Z výše uvedeného vyplynul požadavek vedení města Opavy v rámci Strategického plánu rozvoje statutárního města v následujících letech, navrhnout optimalizaci provozu MHD v Opavě tak, aby došlo k ekonomickým úsporám a z toho vyplývající snížení provozní dotace SMO.

Další snahou navrhovaného řešení je odstranit tzv. vláčkování, tzn. spoje jezdící na páteřních trasách za sebou v nulovém intervalu a plynule je rozložit ve stejném intervalu mezi spoji.

Na zpracování návrhu optimalizace pracovali:

Garant projektu za SMO: [redacted]

Manažer projektu: [redacted]

Vedoucí projektové skupiny: [redacted]

Členové projektové skupiny: [redacted]

Odborný konzultant: [redacted]

Za MDPO, a. s.: [redacted]

za Představenstvo společnost [redacted]

za SMO, odbor dopravy: [redacted]

Předpokládaným přínosem po realizaci projektu **od 1. 3. 2022** má být finanční úspora ve výši cca 4 miliónů Kč ročně.

Základní a nutnou podmínkou této optimalizace je schválení dodatku Smlouvy o dopravní obslužnosti Radou a Zastupitelstvem SMO. V případě neschválení tohoto dodatku není možno optimalizaci provést, neboť smlouva z roku 2018, zaručuje přesně stanovený rozsah kilometrů obsluhovaných vozy MHD, který nelze libovolně měnit, pouze z důvodu výluk, objížděk, nehod.

2) Navrhované řešení provozu MHD

Optimalizace je provedena v trolejbusovém provozu, autobusový provoz je doplňkový a obsluhuje kromě linek 213, 215 a městských částí Opavy, také okolní obce nespadající pod město Opava, jejíž obslužnost zajišťuje MDPO, a. s.

Optimalizace počítá se zrušením některých linek na straně jedné, ale zároveň s úpravami, které mají vyřešit kumulace cestujících na některých linkách. To znamená zkapacitnění páteřní linky 201 zvýšením frekvence spojů na trase od Nemocnice ve směru k Divadlu a naopak.

S optimalizací provozu autobusové dopravy se počítá v následující etapě.

Předpokládané omezení výkonů MHD se týká jízdního řádu pracovních dní a letního jízdního řádu. Provoz ve dnech pracovního volna a klidu se nemění, současný stav odpovídá požadavkům vyplývajících z platné smlouvy o dopravní obslužnosti mezi SMO a MDPO, a.s.

Nebudou provozovány linky **202, 204, 205, 206, 209, 210.**

Stávající páteřní linky **201, 203, 208 a 221** budou upraveny tak, aby četnost spojů a intervaly mezi nimi odpovídaly aktuální poptávce po přepravě.

- Interval 12 min. ve špičce (v době vyšších nároků na přepravu – ranní návoz do škol a do zaměstnání a odpoledne opačně).

-Interval 15 min. v době sedla (doba mezi 8:30 hod. a 13:00 hod.)

- Interval 20 min. pouze na lince 221 do 19:00 hod.

- Interval 30 min. v době od 19:00 hod. do ukončení denního provozu.

Seznam linek – nové přečíslování:

201 (zůstává) Kylešovice Bílovecká – Divadlo – Nemocnice – Městský hřbitov a zpět

202 (původně 208) Kateřinky – Divadlo – Nemocnice – Albert hypermarket a zpět

203 (zůstává) Globus – Divadlo– Jaktař a zpět

204 (původně 221) Kylešovice škola – Praskova – Ratibořská – Vrchní – Pekařská – Divadlo – Nemocnice – Albert hypermarket – Englišova – Divadlo – Pekařská – Vrchní – Ratibořská – Praskova – Kylešovice škola

Postupně bylo provedeno sčítání cestujících (použito vozidlové zařízení fy BUSE, které počítá nástupy a výstupy cestujících na jednotlivých zastávkách) a namodelováno do plánové výpravy linek.

Byl zpracován grafikon jednotlivých linek, vytvoření směn řidičů s ohledem na zákonné přestávky, provedeno generování jízdních řádů.

Projektová skupina se taktéž zabývala možností použití vysokokapacitních vozidel na nejvíce vytížené lince 201, což by přispělo ke zvýšení nabízené kapacity přepravních míst. Byl proveden zkušební provoz kloubovým autobusem zapůjčeným z Dopravního podniku Ostrava, a. s. Ten byl proveden za účelem zjištění rychlosti při nastupování cestujícími, zjištění nutnosti úprav zastávkových zálivů i zastávek a celkové vnímání nabízeného

komfortu cestujícími.

Stanovisko Ing. Dalibora Novotného a Ing. Jakuba Hvězdy ze Správního drážního úřadu k možnosti nasazení kloubových vozidel v MHD:

v návaznosti na činnost pracovní skupiny akceptujeme navržené závěry, avšak v této souvislosti je nutné ale zmínit, že z hlediska případného užití kloubových autobusů (resp. jakýchkoliv vozidel než momentálně provozovaných vozidel v délce 12 m) je nutné zvážit následující aspekty:

- Z hlediska licenčních podmínek pro jednotlivé linky nebude se zavedením jiných typů vozidel problém, neboť typy vozidel se v rozhodnutí o udělení jednotlivých licencí pro konkrétní linky vydávaných dopravním úřadem neuvádí.

- Z hlediska užívání stávajících zastávek (v zálivech i bez nich) je nutné upozornit na problém s délkou nástupní hrany na stávajících zastávkách, kdy současná bezbariérová úprava vychází z max. délky vozu 12m, přičemž při užití delších vozů bude nutné tuto bezbariérovou nástupní hranu stavebně upravit (prodloužit) na délku navržených vozů. V této souvislosti je nutné upozornit, že jakýkoliv stavební zásah (úprava) podléhá povolení ve stavebním řízení (s dotčeným orgánem DI PČR) a je tak nutné zajistit, aby tyto navržené úpravy odpovídaly současné platné legislativě a normám. V reálu toto vše tedy může znamenat nejen stavební úpravy jednotlivých nástupních ploch všech zastávek (v jízdních pruzích či zálivech), ale také případné stavební úpravy samotných zálivů, vč. přidruženého prostoru (např. chodníky, inž. sítě apod.).

MDPO prověřil technické parametry všech zastávek na lince číslo 201 z ohledem na možnost provozování velkokapacitního vozidla (trolejbus délky 18 m). Pro provoz velkokapacitního vozidla vyhovují aktuálně, bez nutnosti stavebních úprav a při dodržení podmínek uvedených v ČSN 73 6425-1 a ČSN 73 6425-2, zastávky:

-Bílovecká směr Divadlo

-Východní nádraží směr Divadlo

-Praskova v obou směrech

Ostatní zastávky mají buď zvýšenou nástupní hranu v délkách pouze 12-13 m nebo nájezd do těchto zastávek není optimální pro velkokapacitní vůz z důvodu nájezdových úhlů (zastávka Stadion směr Divadlo, zastávka Hřbitov).

V konečném důsledku by tedy zavedení trvalého provozu velkapacitního vozidla na lince 201 znamenalo stavební úpravy 20 stávajících zastávek MHD. Ne však na všech z těchto 20 zastávek lze při jejich případných stavebních úpravách dodržet výše uvedené ČSN a to s ohledem na možnost, že se na zastávce "potkají" dva vozy MDPO (18 m a 12 m) nebo vůz MDPO (18 m) a vůz přímětské dopravy. Důvody jsou různé, např. blízkost přechodu pro cestující (Horovo náměstí směr Divadlo), stávající sloupy V.O. s stromy (Purkyňova směr Divadlo) apod. Sumarizováno do Přílohy g).

Cestujícími byl provoz vysokokapacitního vozidla vnímán kladně, rychlost odbavování z důvodu nového systému odbavení není časovou překážkou (větší počet cestujících nastupuje jednorázově pouze na zastávkách Bílovecká a Východní nádraží při ranním návozu žáků a studentů).

3) **Výsledné úspory z optimalizace provozu MHD** (snížení počtu řidičů, snížení dopravního výkonu, snížení počtu vozidel a celková finanční úspora)

Porovnání počtu řidičů- před optimalizací

trolejbusy

	prac	sn	léto
ranní	12	10	11
odpolední	8	9	9
celodenní	4	1	2
dělená	13	1	8
noční	0	0	0
záloha	1	0	1
pohotovost	1	1	1
celkem	**39**	**22**	**32**

Porovnání počtu řidičů- po optimalizaci

trolejbusy

	prac	sn	léto
ranní	12	10	12
odpolední	8	9	8
celodenní	4	1	4
dělená	6	1	6
noční	0	0	0
záloha	1	0	1
pohotovost	1	1	1
celkem	**32**	**22**	**32**

Úspora řidičů	**-7**	**0**

Porovnání počtu vozů- před optimalizací

trolejbusy

	prac	sn	léto
	25	11	19
celkem	**25**	**11**	**19**

Porovnání počtu vozů- po optimalizaci

trolejbusy

	prac	sn	léto
	18	11	18
celkem	**18**	**11**	**18**

Úspora vozidel	**-7**	**0**

Porovnání km- před optimalizací

trolejbusy

	prac	sn	léto
	3992	2227	3258
celkem	**3992**	**2227**	**3258**

Porovnání km- po optimalizaci

trolejbusy

	prac	sn	léto
	3364	2227	3364
celkem	**3364**	**2227**	**3364**

Úspora km	**-628**	**0**

Roční úspora km	**-131 880**
Roční úspora Kč	**4,686 mil.**

4) Investiční náklady projektu

Jedná se o náklady v případě rozhodnutí o nasazení vysokokapacitních vozidel na lince 201 jako úpravy zálivů a samotných zastávek dle platných norem a také pořízení daných vozidel. Jiné náklady ekonomickou optimalizací se neočekávají.

Tyto náklady by činily:

Finanční náklady na případné stavební úpravy stávajících zastávek MHD nelze v tuto chvíli přesněji určit (je nutný podrobný stavebně- technický průzkum jednotlivých lokalit), předběžným odhadem dle provedené pasportizace by investice do zastávek činila 5 mil. Kč. Náklady na pořízení jednoho nového 18 metrového trolejbusu činí 13 mil. Kč, po odečtení 85 % dotace částka činí 1,95 mil. Kč. Potřebný počet vozů jsou tři kusy, z pěti provozovaných kurzů na lince 201.

Nutno podotknout, že doposud jsou veškerá vozidla pořizována z dotačních titulů a to ve výši 85 %, pokud dotace např. od roku 2028 nebudou poskytovány, bude nutná vyšší dotace města do pořizování vozidel MHD.

5) Závěr

Navržená forma optimalizace je pouze minimalistická, vynutil si ji stav ekonomiky příjmů města Opavy a celé ČR s potřebou snižování provozních nákladů MDPO, a.s. a z toho snížení provozní dotace města.

Přínosem je předpokládaná úspora ve výši 4,6 mil. Kč, ta již neřeší stávající obrovský nárůst inflace, zvýšení cen energií a mzdových nákladů. Následně bude nutné provést optimalizaci komplexní s úpravami na všech linkách MHD v další etapě. Dojde dale k úspoře 7 řidičů a 7 trolejbusů.

Pozn.: Omezování provozu např. po 22 hodině musí odpovídat podmínkám základní dopravní obslužnosti ve městě-přeprava občanů do práce a z práce, k lékaři, na úřad atd.

Negativem může být každé narušení zvyklosti cestujícího a to může ve výsledku vést k odchodu části cestujících k jinému druhu přepravy (kola, koloběžky, pěšky). Návrh MDPO se snaží o co minimální narušení zmíněných zvyklostí tak, že nebude v provozu již tolik linek jako nyní ale ty páteřní budou v provozu v kratším intervalu mezi spoji, viz. příloha d) a e).

Dalším možným negativem návrhu je nutnost častějších přestupů cestujících. U časového jízdného přestupy finančně cestujícího neomezí, u EP Odiska přestup se slevou jako doposud, u bankovní karty nově v režimu tzv. tapování- při přestupování do 30 minut se cestujícímu spočítá sleva, ve výši jak u EP Odiska.

6) Přílohy

a) Plán sítě trolejbusových linek po úpravách

b) Pentlogramy počtu cestujících

c) Vzorový grafikon linky 201

d) Odjezdy ze zastávky Divadlo- směr Nemocnice (špička-sedlo)

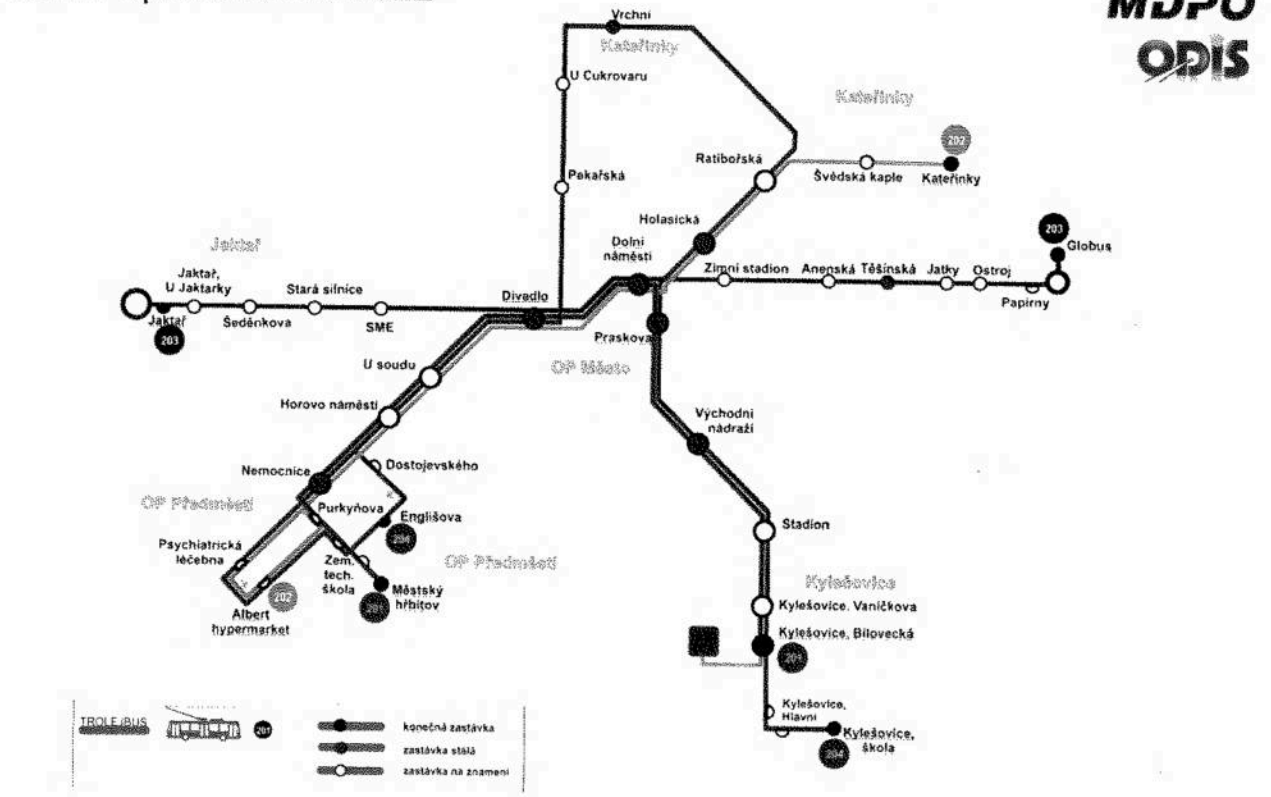
e) Odjezdy ze zastávky Nemocnice- směr Divadlo (špička-sedlo)

f) Docházková dostupnost MHD v Opavě

g) Pasportizace zastávek linky 201

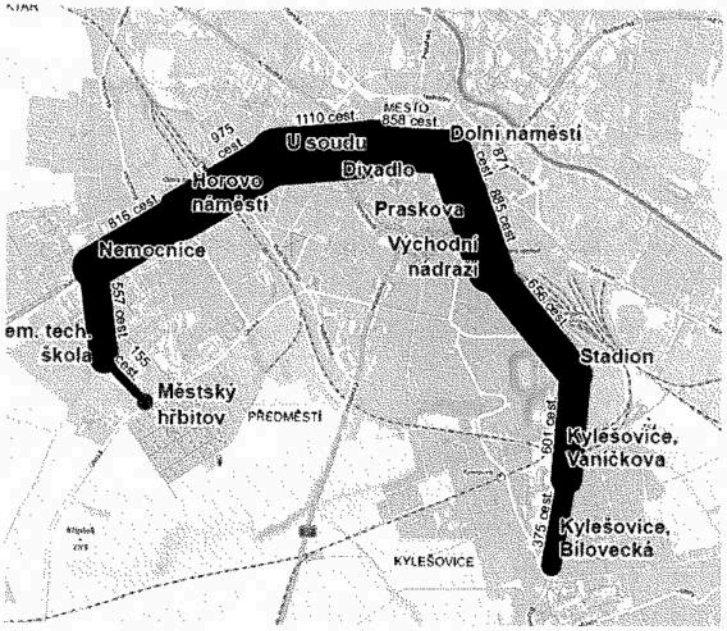
MDPO

a) Plán sítě trolejbusových linek po úpravách

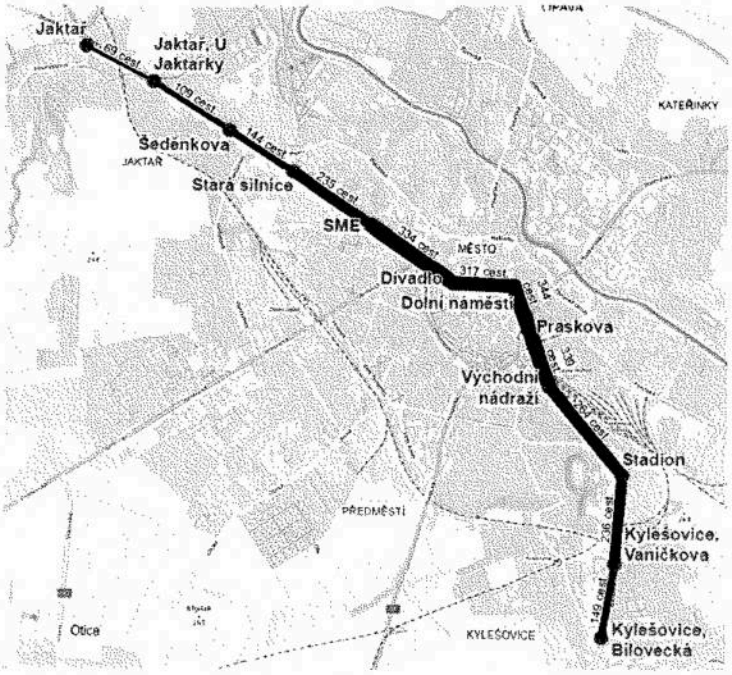


b) Pentlogramy počtu přepravených cestujících, vzorové (tučnost čáry přímo úměrná počtu cestujících)

Linka 201 (páteřní- posílena), zobrazen počet cestujících za 24 hodin

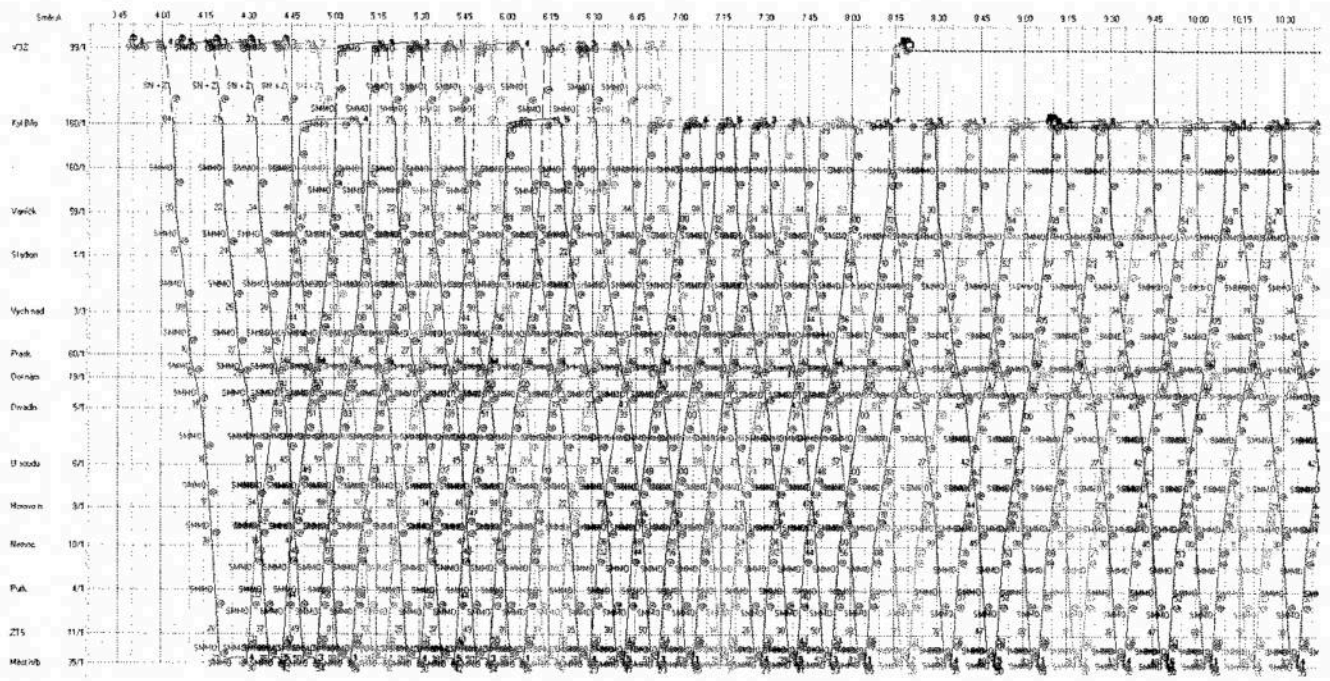


Linka 206 (doplňková- zrušena), zobrazen počet cestujících za 24 hodin



MDPO

c) Vzorový grafikon linky 201



MDPO

d) Odjezdy ze zastávky **Divadlo- směr Nemocnice** (špička-sedlo)

Před úpravou

	5-6 hodina						6-7 hodina						7-8 hodina						8-9 hodina						9-10 hodina					
201		10		30		50		10		30		50		10		30		50		10		30		50		10		30		50
204							05		25		45		05		25		45		05		25		45		05		25			
208		13		33		53		13		33		53		13		33		53		13		33		53		13		33		53
209	00		20		40		00		20		40		00		20		40		00		20		40		00		20		40	
217	05			37					20					10	24					10						10				
221	01		21		41		01		21		43		03		23		43		03		23		43		03		23		43	
Celkem spojů						14						16						17						16						15

Po úpravě

nově	5-6 hodina						6-7 hodina						7-8 hodina						8-9 hodina						9-10 hodina					
201 (201)	07	19		31	43	55	07	19		31	43	55	07	19		31	43	55		10		25	40	55		10		25	40	55
208 (202)	01	13	25	37		49	01	13	25	37		49	01	13	25	37		49	05		20	35		50	05		20	35		50
217 (217)	05			37					20					10	24					10						10				
221 (204)			21	39			03		23		41		03		23		41		01		23		41		01		23		41	
Celkem spojů						14						14						15						12						12

MDPO

e) Odjezdy ze zastávky **Nemocnice- směr Divadlo** (špička-sedlo)

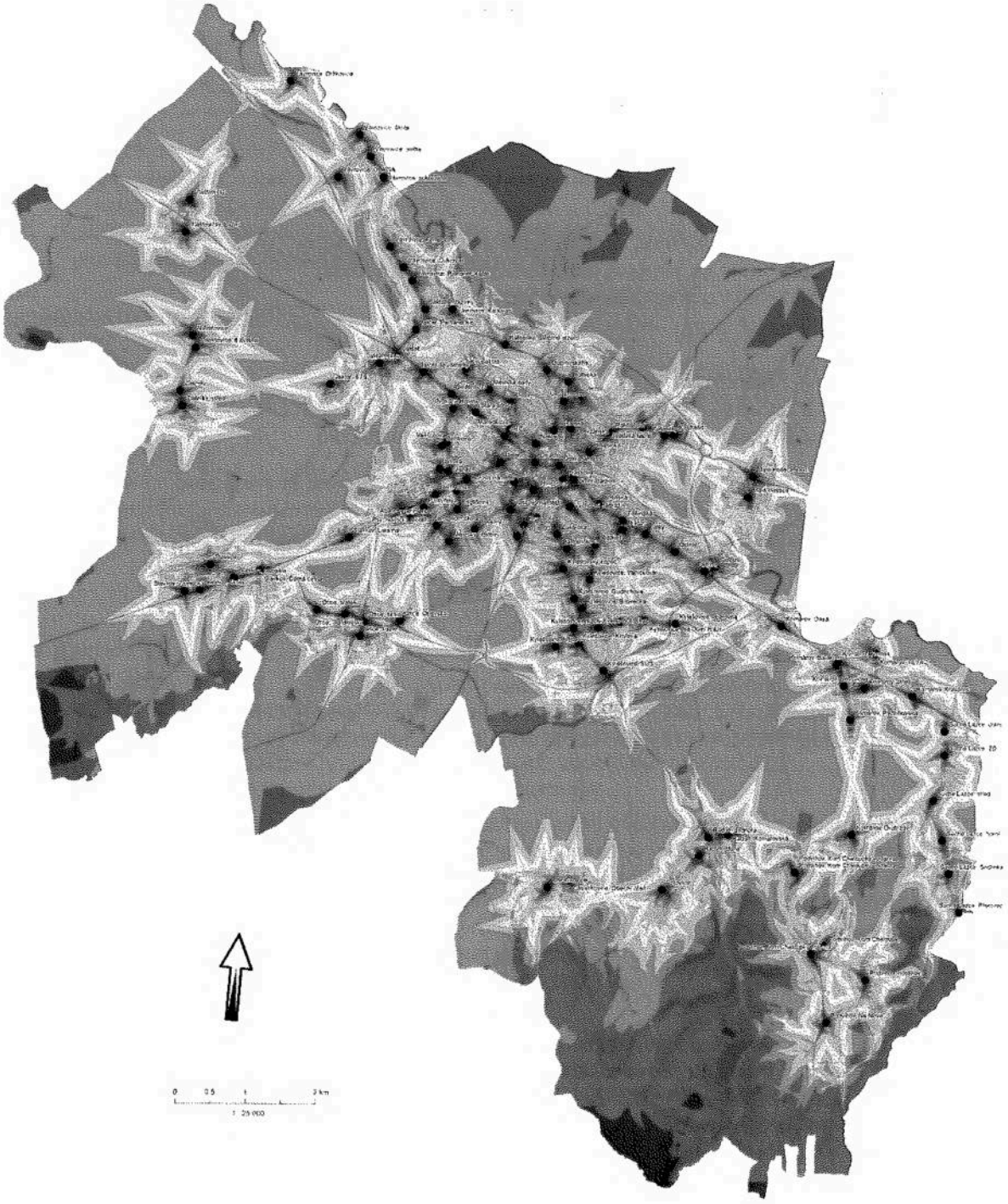
Před úpravou

	5-6 hodina						6-7 hodina						7-8 hodina						8-9 hodina						9-10 hodina					
201	04		24		44		04		24		43		03		23		43		03		23		43		03		23		43	
204								18				58		18		38		58		18		38		58		18		38		
208		18		38		58		18		38		58		18		38		58		18		38		58		18		38		58
209		14		34		54		14		33		53		13		33		53		13		33		53		13		33		53
217			28				00										43				33						33			
221		12		32		52		12		32		51		11		31		51		11		31		51		11		31		51
Celkem spojů						13						15						16						16						15

Po úpravě

nově	5-6 hodina						6-7 hodina						7-8 hodina						8-9 hodina						9-10 hodina					
201 (201)	09		21	33	45	57	09		21	32	44	56	08		20	32	44	56	08		23	38		53	08		23	38		53
208 (202)		14	26	38		50	02	14	26	38		50	02	14	26	38		50	03	19		34	49		04	19		34	49	
217 (217)			28				00										43					33						33		
221 (204)	03		25		43		07		27		45		08		28		46		06		28		46		06		28		46	
Celkem spojů						13						14						14						12						12

f) Docházková dostupnost MHD v Opavě



g) Pasportizace zastávek linky 201 (pro případný provoz kloubového trolejbusu)

Směr hřbitov:

Bílovecká

- VDZ 35m, bezbariérově řešeno 25m
- v cyklopruhu – neřešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Vaníčkova

- VDZ 30m, bezbariérově řešeno 12m
- v cyklopruhu – neřešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Stadion

- VDZ 14m, bezbariérově řešeno 15m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Východní nádr.

- VDZ 38m, bezbariérově řešeno 38m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Praskova

- VDZ 36m (MHD+linková přeprava), bezbariérově řešeno 36m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Dolní nám.

- VDZ není (MHD+linková přeprava)-celková délka nástupní hrany 28 m, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo POZN. ZDE SE SJÍŽDÍ NĚKDY 2-3 VOZIDLA MHD+PŘÍMĚSTO
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Divadlo

- VDZ není, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo, problém se směrovým obloukem POZN. ZDE SE SJÍŽDÍ NĚKDY 3-5 VOZIDEL MHD
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

U soudu

- VDZ 33m, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Horovo nám.
- VDZ 12m, bezbariérově řešeno 12m
- v „pseudozálivu" – řešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425) – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Nemocnice
- VDZ 28m, bezbariérově řešeno 12m
- v „pseudozálivu" – řešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425) – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Zemědělská technická škola
- VDZ 29m, bezbariérově řešeno 12m
- v jízdním pruhu – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně (DI PČR)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Městský hřbitov (točna)
- VDZ není, bezbariérově řešeno 12m
- samostatná točna – nutné prověřit prostorové nároky v návaznosti na vlečné křivky
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo, problém se směrovým obloukem

Směr Kylešovice:

Zemědělská technická škola
- VDZ 20m, bezbariérově řešeno 12m
- v jízdním pruhu – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně (DI PČR)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Purkyňova
- VDZ 28m, bezbariérově řešeno 12m
- v jízdním pruhu – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně (DI PČR)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce
- při prodloužení nástupní hrany kolize se sloupem V.O.+ strom

Nemocnice
- VDZ 33m, bezbariérově řešeno 15m
- v „pseudozálivu" – řešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425) – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prodloužením zastávky v návaznosti na změnu délky vozů dojde k jejímu zásahu do stávajícího přechodu pro chodce, který je již nyní nevyhovující; prověřit rozhledové trojúhelníky u tohoto přechodu pro chodce

Horovo nám.

- VDZ 19m, bezbariérově řešeno 12m
- v „pseudozálivu" – řešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425) – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- kolize se stávajícím přechodem při případném prodloužení nástupní hrany

U soudu

- VDZ 12m, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Divadlo

- VDZ není, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo, problém se směrovým obloukem POZN. ZDE SE SJÍŽDÍ NĚKDY 3-5 VOZIDEL MHD
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce – v případě prodloužení je možná kolize s přechodem pro chodce (nejasně stavebně definovaná délka zálivu)

Dolní nám.

- VDZ není (MHD+meziměstská doprava)-celková délka nástupní hrany 27m, bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo POZN. ZDE SE SJÍŽDÍ NĚKDY 2-3 VOZIDLA MHD+PŘÍMĚSTO
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Praskova

- VDZ 24m (MHD+linková přeprava), bezbariérově řešeno 24m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo

Východní nádr.

- VDZ 60m (MHD + linková přeprava), bezbariérově řešeno 12m
- v zálivu – řešíme délku zálivu vč. délky vyřazovacích a zařazovacích klínů (ČSN 736425)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo,

Stadion

- VDZ 12m, bezbariérově řešeno 12m
- v jízdním pruhu – pravděpodobně vyvstane nutnost vytvořit záliv stavebně (DI PČR)
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo, čímž dojde ke kolizi se stávajícím sjezdem
- prověřit rozhledové trojúhelníky u sousedních sjezdů

Vaníčkova

- VDZ 35m, bezbariérově řešeno 12m
- v cyklopruhu – neřešíme délku zálivu vč. vyřazovacích a zařazovacích klínů
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo
- prověřit rozhledové trojúhelníky u přechodu pro chodce

Bílovecká (točna)

- VDZ není, bezbariérově řešeno 26m
- samostatná točna – nutné prověřit prostorové nároky v návaznosti na vlečné křivky
- prodloužit délku nástupní hrany na 18m pro každé souběžně sjeté vozidlo, problém se směrovým obloukem

Shrnutí:

V rámci předloženého posouzení upozorňujeme, že se jedná jen o rámcový posudek, při kterém bylo vycházeno pouze z mapových aplikací, tzn. popsané hodnoty jsou pouze orientační a při následném projektovém zpracování mohou vyvstat další nutné úpravy s ohledem na platnou legislativu a normy. Při posuzování výše uvedeného k jednotlivým zastávkám je nutné také zohlednit nejen posouzení délky ale i šířky jednotlivých zastávek. Při posuzování jednotlivých zastávek také nebyl zohledňován výskyt inženýrských sítí, což může být komplikací při případných stavebních úpravách (nutnost přeložek).

Pasportizaci zpracovali:

[redacted]