



STATUTÁRNÍ MĚSTO MOST
Radniční č. p. 1/2, 434 69 MOST
<http://www.mesto-most.cz>
IČO: 00266094 DIČ: CZ00266094

BANKOVNÍ SPOJENÍ: Česká spořitelna a. s.
ČÍSLO ÚČTU: 27-1041368359/0800

V MOSTĚ D
VYŘIZUJE:
TELEFON:
E-MAIL:

OBJEDNÁVKA ČÍSLO: 1478/OSČ/2025

DODAVATEL: Václav Brejška, 6300 Praha 618
IČO: 07323921 NEPLÁTCE DPH

Statutární město Most u Vás objednává:

Studie alternativní trasy tramvajové trati podél jezera Most, v rozsahu a přesném určení dle přílohy technické části zadání.

Studie slouží k prověření projektového záměru alternativní (nové) trasy tramvajové trati podél jezera Most. Návrhy studie budou splňovat veškerá zákonná ustanovení, včetně technických podmínek a ČSN 73 6110. Stejně tak musí být v souladu s obecnými technickými požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, tedy ČSN 73 4001.

Požadujeme, aby v průběhu zpracování studie byly návrhy řešení průběžně konzultovány se zadavatelem (odborem správních činností včetně koordinátora městské mobility, odborem informačního systému, odborem městského majetku, odborem rozvoje a dotací a odborem životního prostředí a mimořádných situací), dopravním inspektorátem Policie ČR a především DOPRAVNÍM PODNIKEM měst mostu a Litvínova, a.s. a Ing. Františkem Krtičkou. Standardní součástí studie bude mimo jiné vyjádření dotčených orgánů státní správy, zejména pak dopravního inspektorátu Policie ČR, zjištění vlastníků pozemků. V rámci studie bude prověřen výskyt inženýrských sítí v částech pozemků dotčených stavbou s případnou úpravou či vymístěním a budou zajištěna předběžná stanoviska jednotlivých správců inženýrských sítí ke zpracovanému záměru včetně ČEZ. Studie bude obsahovat odhad finančních nákladů na realizaci celého záměru. Požadujeme, aby projektant provedl prezentaci návrhu v komisi dopravní Rady města Mostu s případným doplněním či úpravami studie dle požadavků komise.

Poznámka: Jedná se o zadání formou přímého zadání dle Pravidel pro zadávání a průběh veřejných zakázek malého rozsahu – 3.1.3.

Dodávka určená pro: Magistrát města Mostu

Lhůta dodání: do 31. 01. 2026

Místo dodání: Statutární město Most

Předpokládaná cena: 195 000,00 Kč

Podléhá srážkové dani: ne

Smluvní podmínky objednávky:

- 1) Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato objednávka byla vedena v evidenci vedené statutárním městem Most, která bude přístupná dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti uvedené v této objednávce nepovažují za obchodní tajemství a udělují svolení k jejich zpřístupnění ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., a ke zveřejnění bez stanovení jakýchkoliv dalších podmínek.
- 3) Smluvní vztah se řídí občanským zákoníkem.
- 4) Dodavatel se zavazuje, že v případě nesplnění termínu zaplatí objednateli smluvní pokutu ve výši denně 0,05 % z ceny dodávky bez DPH za každý započatý den prodlení. Smluvní pokutu může objednatel zhotoviteli (dodavateli) odečíst z fakturované částky.
- 5) Dodávka bude realizována ve věcném plnění, lhůtě, ceně, při dodržení předpisů bezpečnosti práce a za dalších podmínek uvedených v objednávce.
- 6) Nebude-li z textu faktury zřejmý předmět a rozsah dodávky, bude k faktuře doložen rozpis uskutečněné dodávky (např. formou dodacího listu), u provedených prací či služeb bude práce předána předávacím protokolem objednatele.
- 7) Měnit nebo doplňovat text této objednávky je možné jen formou písemných dodatků nebo změnových listů, které musí být řádně potvrzené a podepsané oprávněnými zástupci smluvních stran.
- 8) Objednatel si vyhrazuje právo proplatit fakturu 30 dnů ode dne doručení, pokud bude obsahovat veškeré náležitosti.
- 9) Neodstraní-li dodavatel vady v přiměřené době, určené objednatel, je objednatel oprávněn odstranit vady na náklady dodavatele.
- 10) Smluvní pokuta za prodlení s odstraňováním vad činí částku rovnající se 0,5 % z ceny plnění, za každý den prodlení s odstraňováním vad.
- 11) Záruční doba na věcné plnění se sjednává na 24 měsíců.
- 12) V případě, že objednávka splňuje podmínky dle zák. č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv) zveřejní tuto objednávku objednatel.
- 13) Faktury je možné zasílat i v elektronické formě na adresu: faktury@mesto-most.cz
- 14) Při nakládání s osobními údaji se smluvní strany řídí Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) a zákonem č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.

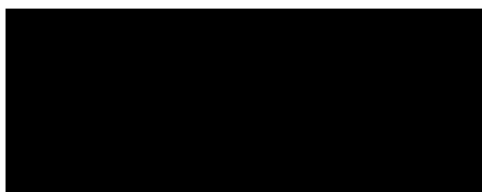
- 15) Dodavatel prohlašuje, že jeho obchodní společnost není obchodní společností (osobou), ve které veřejný funkcionář uvedený v ust. § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů (tj. člen vlády nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu, v jehož čele není člen vlády) nebo jím ovládaná osoba vlastní podíl představující alespoň 25 % účasti společníka v obchodní společnosti;
- subdodavatel (poddodavatel), prostřednictvím kterého zhotovitel prokazuje kvalifikaci (existuje-li takový), není obchodní společností, ve které veřejný funkcionář uvedený v ust. § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů (tj. člen vlády nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu, v jehož čele není člen vlády) nebo jím ovládaná osoba vlastní podíl představující alespoň 25 % účasti společníka v obchodní společnosti
 - dodavatel (případně subdodavatel) dále čestně prohlašuje, že se na něj nevztahuje nařízení Rady (EU) 2022/576 ze dne 8. dubna 2022, kterým se mění nařízení (EU) č. 833/2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činnostem Ruska destabilizujícím situaci na Ukrajině, dle kterého není možné zadat veřejnou zakázku:
- a) jakémukoli ruskému státnímu příslušníkovi, fyzické či právnické osobě nebo subjektu či orgánu se sídlem v Rusku,
 - b) právnické osobě, subjektu nebo orgánu, které jsou z více než 50 % přímo či nepřímo vlastněny některým ze subjektů uvedených v písmeni a) tohoto odstavce, nebo
 - c) fyzické nebo právnické osobě, subjektu nebo orgánu, které jednají jménem nebo na pokyn některého ze subjektů uvedených v písmeni a) nebo b) tohoto odstavce, včetně subdodavatelů, dodavatelů nebo subjektů, jejichž způsobilost je využívána ve smyslu směrnic o zadávání veřejných zakázek, pokud představují více než 10 % hodnoty zakázky, nebo společně s nimi.
- Dodavatel (případně subdodavatel) dále čestně prohlašuje, že žádné finanční prostředky, které obdrží za plnění veřejné zakázky, dodavatel nepoužije v rozporu s mezinárodními sankcemi podle § 2 zákona č. 69/2006 Sb., o provádění mezinárodních sankcí, ve znění pozdějších předpisů, zejména, že tyto finanční prostředky přímo ani nepřímo nezpřístupní osobám, subjektům či orgánům s nimi spojeným uvedeným v sankčních seznamech v souvislosti s konfliktem na Ukrajině nebo jejich prospěch; aktuální seznam sankcionovaných osob je uveden na <https://www.financnianalytickyurad.cz/files/20220412-ukr-blr.xlsx>.
- 16) Dodavatel je povinen neprodleně informovat objednatele v případě, že se v jeho obchodní společnosti případně u některého subdodavatele vyskytnou okolnosti, které by byly v rozporu s podmínkami stanovenými v odst. 15 této Smlouvy či v rozporu s platnými právními předpisy ČR či předpisy Evropské unie, které upravují výše uvedenou problematiku (tedy zejména problematiku střetu zájmů a opatření související s válkou na Ukrajině).
- 17) V případě, že se ukáže, že prohlášení dodavatele dle odst. 15 Smlouvy je v rozporu s realitou (tedy zhotovitel uvede nepravdivé údaje), případně dodavatel neprodleně (nejpozději do 5 pracovních dnů od doby co se informaci dozvěděl) nesdělí změnu okolností dle odst. 16 Smlouvy, tak je objednatel oprávněn požadovat po dodavateli smluvní pokutu ve výši **0,05 % z ceny plnění bez DPH** za každé takové jednotlivé pochybení.

**JEDNO POTVRZENÉ VYHOTOVENÍ OBJEDNÁVKY VRAŤTE OBRATEM ZPĚT.
NA FAKTUŘE UVÁDĚJTE ČÍSLO NAŠÍ OBJEDNÁVKY.**

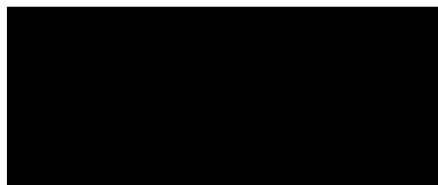
Smluvní strany prohlašují, že se s obsahem objednávky před podpisem podrobně seznámily, a že tato odpovídá jejich svobodné vůli. Na důkaz toho připojují své podpisy.

PODPISY SMLUVNÍCH STRAN

I. OBJEDNATEL:



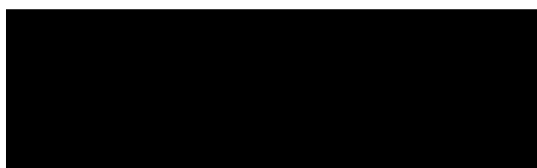
PODPIS PŘÍKAZCE OPERACE



**KRYTÍ ROZPOČTEM OVĚŘIL
(správce rozpočtu)**

Dne:

II. DODAVATEL:



**RAZÍTKO A PODPIS OPRAVNĚNÉHO
ZÁSTUPCE DODAVATELE:**

Dne:

Technická část zadání studie alternativní trasy tramvajové trati podél jezera Most

Studie slouží k prověření projektového záměru alternativní (nové) trasy tramvajové trati podél jezera Most. Studie musí obsahovat minimálně:

- analýzu podkladové dokumentace dodané objednatelem a další podkladové dokumentace (veřejně dostupné i získané na vyžádání od příslušných subjektů) nezbytné k odbornému prověření záměru
- komplexní prověření možného umístění a vlastností tramvajové trati mezi kolejovým trianglem u bl. 100 a silničním přejezdem u zastávky Most, sídliště ČD
- návrh vedení trasy dvoukolejné tramvajové trati v daném území s ohledem na veškeré stávající i připravované projekty města v souladu s podklady dodanými objednatelem; studie může obsahovat více variant vedení trasy, z nichž jedna bude označena jako preferovaná včetně příslušné odborné argumentace pro její výběr
- návrh umístění zastávek v řešeném území se zohledněním všech logických vazeb (pěší vazby, vazby v rámci systémů veřejné dopravy, vazby v rámci připravovaných projektů atd.)
- doporučení ohledně konkrétních technických parametrů tramvajové trati s ohledem na vlastnosti řešeného území (např. návrhy opatření pro kolejový spodek a svršek zejména s ohledem na geologické podmínky, návrhy opatření k zajištění maximální životnosti trati a zastávek, návrhy opatření k zajištění maximálního komfortu pro cestující i pro ostatní uživatele řešeného území, tj. zejm. optimální opatření z pohledu hluku, bezpečnosti atd.)
- ideový návrh lávky pro pěší a cyklisty (návrh umístění lávky včetně navazujících pěších tras) sloužící k propojení místní části Souš a oblastí kolem jezera Most (umístění lávky a navazujících pěších tras se předpokládá cca mezi stávajícím vstupem do podchodu k tramvajovým zastávkám Most, Souš a nejbližší novou zastávkou na novém úseku tramvajové trati)
- ideový návrh umístění nové trakční měnárny (náhrada současné trakční měnárny Souš) respektující veškeré relevantní vazby (vhodné architektonické začlenění měnárny do území, optimální vazby na napájecí síť, optimální přístup obsluhy apod.)
- návrh úprav stávající infrastruktury (silnice, chodníky, cyklostezky, inženýrské sítě atd.), které by byly nutné/vhodné pro realizaci záměru včetně detailní argumentace
- návrh úprav dalších připravovaných záměrů v řešeném území, které by byly nutné/vhodné pro realizaci záměru včetně detailní argumentace

- integraci vazeb na veškeré objednatelem stanovené záměry připravované v řešeném území do finálního návrhu
- architektonické/urbanistické zhodnocení záměru s doporučeními pro další postup
- orientační odhad investičních nákladů na kompletní realizaci záměru (v podrobnosti odpovídající stupni studie)
- orientační návrh harmonogramu přípravy a realizace záměru se zohledněním všech známých procesů, rizik atd.
- komplexní zhodnocení záměru (SWOT analýza) a jeho porovnání se záměrem modernizace tramvajové trati ve stávající stopě

Architektonicko urbanistické zadání

Záměr nového vedení tramvajové trati k jezeru Most představuje zásadní proměnu dosavadního dopravního uspořádání mezi městy Most a Litvínov. Stávající trať je dnes vedena v rámci společného dopravního koridoru, kde je souběžně sdružena železniční, tramvajová a silniční doprava +koryto řeky Bílina. Odklon tramvaje z tohoto koridoru je příležitostí – ale i výzvou – k novému začlenění této infrastruktury do krajiny, do rekreačního prostředí a do dynamicky se rozvíjejícího území v okolí jezera Most.

Je nezbytné, aby návrh nové trasy tramvaje byl od počátku pojímán nejen jako dopravní projekt, ale také jako **součást krajinné a urbanistické struktury**. Trať se musí stát přirozenou **součástí veřejného prostoru**, nikoli jeho bariérou.

Území, kterým by mohla nová tramvajová trať procházet, je v současné době předmětem řady rozvojových projektů a záměrů, které musí být se zvažovanou tramvajovou tratí **provázány jak prostorově, tak provozně**. Studie by proto měla pracovat v koordinačním soutisku, který tyto vztahy graficky i obsahově popíše a bude dokladovat jejich vzájemné fungování a rozvojový přínos.

- Územní studie jižní části jezera Most
 - zpracovatel gogolák + grasse, s.r.o 02 2023, zadavatel Město Most
 - Zapsaná územní studie
 - Definuje rozvoj území včetně záměru rozvoje tramvajové trati napojené na město Most (uvažuje smyčku, která se vrací zpět do Mostu, s průjezdem dále na Litvínov nepočítá)
- Krajinářsko-architektonická studie kempu u jezera Most
 - zpracovatel Prokš Přikryl 09 2025 zadavatel Město Most
 - celkové dispoziční řešení a situace autokempu na jihozápadních svazích
 - umístění a řešení zázemí vodních sportů, restaurace a příjezd techniky pro vodní sporty
 - respektovat stanovenou koncepci kempu – provázat se vstupy do kempu, provázat s parkovištěm

- prověřit, zda je možné trať vést až za parkovištěm a parkoviště využít jako hlukovou a optickou clonu
- Studie lanová dráha Most - Hněvín
 - Zpracovatel: Sial architekti a inženýři spol. s r.o. Liberec 02 2023, zadavatel Město Most
 - Respektovat navržené umístění
 - Co nejvíce provázat jako multimodální bod
- Vybudování přípojek do prostoru vrátnice JM
 - Zpracovatel Bohemia Arch spol. s r.o. 12 2020 zadavatel PALIVOVÝ KOMBINÁT ÚSTÍ, s. p. (dokumentace DÚR a DSP)
 - Zamýšlené umístění sítě TI pro zázemí vodních sportů a kemp

Návrh musí ve své koncepci zohlednit i tyto dosud uvažované záměry v různém stavu koncepcí:

- Připravované zadání pro lávku k jezeru (Muzeum – Jezero)
- rozvoj levobřežního nábřeží řeky Bíliny – lineární park Souš – Rudolice, včetně rozvoje aktivní rekreační plochy v okolí jezera Marie

Z hlediska provozního je žádoucí, aby trať obsluhovala klíčové body, jako jsou vstupy do kempu, lanovka, vodní sporty nebo pláže. Umístění zastávek musí zohlednit nejen dopravní logiku, ale také vazby pěší a rekreační. Dále doporučujeme zvážit možnost vedení trati za parkovištěm u kempu, které by mohlo plnit funkci **hlukové a vizuální clony** vůči klidovým zónám u jezera.

Vzhledem ke specifickému charakteru území – kde se setkává přírodní prostředí, rekreační využití a potenciální nová zástavba – je třeba velmi pečlivě pracovat s vizuálními dopady trati, zejména v dálkových průhledech/panoramatech, a s její přítomností v klidových částech kolem jezera. Trať by měla být navržena s důrazem na nízkou vizuální náročnost, s použitím **extenzivní zeleně ve svršku**, s **jednostranným trakčním vedením** a důrazem na **možnost přeměny trati na městský uliční prostor** v budoucnu. (Studie by měla vycházet z navrženého uličního uspořádání, technické řešení trati, její průjezd a druh svršku by měl umožňovat přeměnu na uliční prostor.)

Záměr tramvajové trati nesmí vést k degradaci přírodních hodnot nebo ke ztrátě rekreačního potenciálu jezera a zamýšleného nábřeží řeky Bíliny.

Jako součást prověření je vhodné zahrnout nejen základní trasu, ale i **varianty vedení trati** doplňkovou smyčkou, která by umožnila kyvadlovou dopravu až k plážím a obsloužit v budoucnu i rozvojové území dle studie Gogolák Grasse. Tyto varianty mohou otevřít nové možnosti pro lepší dostupnost rekreačních funkcí a vytvořit předpoklady pro obsluhu území i v režimu sezonního provozu (například i jen pro linky Most-Jezero nebo Litvínov-Jezero).

Zcela samostatnou kapitolou je ideový návrh nového **mostu přes řeku Bílinu**, který musí být zpracován s důrazem na **architektonickou a urbanistickou kvalitu**. Most

nesmí být v oblasti nábřeží veden na náspu, ale musí umožnit komfortní pěší prostupnost podél řeky a měl by být vnímán jako součást budoucího **lineárního parku** vedeného od Souše k Rudolicím.

Celkově by tedy tramvajová trať neměla být chápána pouze jako infrastruktura, ale jako **strukturní a aktivační prvek nově vznikajícího městského okraje**. Má potenciál stát se páteří rozvoje území, spojnicí rekreačních a obytných funkcí, a zároveň nositelem udržitelné mobility v krajině. Urbanisticko-krajinářské hledisko proto musí být ve studii rovnocenným partnerem technickému řešení.

Při návrhu trasy tramvajové trati je nezbytné zohlednit složité geotechnické podmínky rekultivovaného těžebního území.

Co by měl návrh trati dále řešit

- Jaké budou další návaznosti na veřejnou dopravu? Například dostupnost kostela, hřbitova, Rudolic a dalších cílů. Je možné uvažovat další rozvoj kyvadlové dopravy do těchto míst, nebo budou dále již bez přístupu veřejné dopravy?
- Spojení TT a cyklostezek
- Prostupnost území
- Stromořadí a aleje podél tramvajové trati

Náměty k dalšímu prověřování

- Koncentrace kompletní infrastruktury do koridoru tramvajové trati – komplexní zasíťování pozemků (prověřit vhodnost přetrasování uvažovaných sítí namísto dvojího budování koridoru)
- Prověřit náklady přetrasování silnic v kontextu budování trati (má smysl se držet stávající cestní sítě, nebo je to v kontextu investice zanedbatelné?)

Koordinační spolupráce v průběhu zpracování studie

Během zpracování studie se bude zpracovatel účastnit pravidelných koordinačních porad s architektem a urbanistou města, minimálně v těchto 3 časových horizontech:

- 1) po zpracování analýz,
- 2) po zpracování soutisku jiných záměrů v území a konceptu umístění trati,
- 3) před dokončením návrhu.

Schválení konceptu podléhá souhlasnému stanovisku komise pro architekturu a urbanismus.

Doplňkové informace o kapacitách jednotlivých záměrů:

Autokemp:

Předpokládané kapacity	Počet ks	Ubytované osoby
Celoroční ubytování (chatky)	20	80
Karavanové stání	100	200
Stanování	125	250
Houseboats	10	40
celkem		570 osob

Loděnice:

Počet osob	Denní tréninky	Závody	poznámka
Jachting	50-100	200-400	
Veslaři	50	300-400	zpravidla mládež do 23let
Dračí lodě	120	1800	7 oddílů, 160 členů, 300 aktivních na jezeře Most
Potapěči	30	?	
Celkem maxima	250	400-500/1800	

Restaurace: 150-200 osob denně

Lanovka (předpokládané přepravní kapacitní ukazatele ze studie):

- Přepravní kapacita osob: 165 osob/hod
- Jízdní doba 2,97min
- Počet kabin 2



Územní studie jižní části jezera Most

