



Statutární město Opava, IČO 00300535, sídlem Horní náměstí 382/69, Město, 74601 Opava
zastoupené primátorem města
na straně **objednatele**

a

Městský dopravní podnik Opava, a.s., IČO 64610250, sídlem Bílovecká 1127/98, Kylešovice, 74606
Opava,
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě pod spis. zn. B 1234,
zastoupený předsedou představenstva

na straně **dopravce**

uzavírají tuto

Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících

ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 a zákona č. 194/2010 Sb.

I. Účel smlouvy

- 1) Objednatel má zájem na zajištění dopravní obslužnosti na území města v rozsahu vyšším, než by dopravce nebo jiní soutěžitelé s příslušným podnikatelským oprávněním zajistili při uplatnění tržních principů.
- 2) Dopravce je oprávněn provozovat veřejnou dopravu formou osobní drážní dopravy (dále též jen trolejbusová doprava) a linkové osobní dopravy (dále též jen autobusová doprava), disponuje vlastnickým právem k potřebnému movitému, nemovitému a nehmotnému majetku, zaměstnává odborně způsobilé zaměstnance a je schopen za předpokladu poskytnutí kompenzace ze strany objednatele zajistit dopravní obslužnost na území města Opavy v rozsahu a kvalitě dle požadavků objednatele.

II. Vymezení závazku veřejné služby

- 1) 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 2 816 800 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) Skutečný dopravní výkon může být nižší než referenční dopravní výkon v případě, že je to odůvodněno kalendářními odchylkami posuzovaného roku od roku průměrného (celkový počet dní, počet svátků připadajících na pracovní dny, počet jiných dnů s omezeným provozem MHD) a přitom by v průměrném roce při platných jízdních řádech dopravní výkon pod stanovenou hodnotu referenčního dopravního výkonu neklesnul.

- 3) Organizaci provozu MHD pro zajištění dopravní obslužnosti (dále jen organizace provozu) a tím i podíl trolejbusové dopravy a autobusové dopravy na sjednaném rozsahu dopravní obslužnosti stanoví dopravce tak, aby dopravní obslužnost optimálně uspokojovala přepravní potřeby ve městě. Je-li přitom možné určitý přepravní vztah uspokojit trolejbusovou i autobusovou dopravou, bude s ohledem na minimalizaci negativní vlivů dopravy na životní prostředí města co do emisí výfukových plynů a hluku upřednostněna doprava trolejbusová.
- 4) 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, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 221 a jízdními řády na těchto linkách v nevýlukovém stavu, přičemž na lince č. 230, kterou dopravce provozuje na základě dohody s obchodním řetězcem TESCO v příslušných lokalitách, nejsou do závazku veřejných služeb zajišťovaných na základě této smlouvy zahrnuty vůbec.
- 5) V případě mimořádností v dopravě, ať už zaviněných či nezaviněných dopravcem, je dopravce povinen přijmout taková dočasná organizační opatření (včetně opatření operativních) v provozu MHD (objížďka, zajištění náhradního spoje, stanovení výlukových jízdních řádů či jiná opatření), aby byla dopravní obslužnost zajištěna v podobě co nejbližší dopravní obslužnosti zajišťované při organizaci dopravy vyplývající z platných licencí linek a jízdních řádů v nevýlukovém stavu. Mimořádnostmi v dopravě se rozumí na jedné straně okolnosti, jež dopravce nemohl ovlivnit (např. kongesce při průjezdu městem, neprůjezdnost pozemních komunikací pro vozidla MHD v důsledku dopravních nehod, uzavírky pozemních komunikací pro vozidla MHD, jejich nesjízdnost pro vozidla MHD, živelní pohroma, nedostatek řidičů, stávka) a další okolnosti na straně druhé (např. závada na vozidle).
- 6) Neprovést dopravní výkon dle platných jízdních řádů je možné pouze v důsledku dopravní mimořádnosti, pokud na dopravci nelze s ohledem na rozumnou míru vynaložených nákladů vyžadovat provedení organizačního opatření.
- 7) V případě výluky v trolejbusové dopravě a nemožnosti přijetí potřebných organizačních opatření, byť i jen z části, v rámci trolejbusové dopravy je dopravce povinen zajistit v potřebném rozsahu náhradní autobusovou dopravu.
- 8) Dopravce je povinen zpracovat přehled skutečně provedených dopravních výkonů za daný kalendářní rok rozepsaný podle jednotlivých linek a tento přehled odevzdat objednateli nejpozději do 31. března následujícího roku.
- 9) Do dopravních výkonů zahrnutých do závazku veřejné služby se nezapočítávají manipulační (přístavné, odstavné a přejezdové) jízdy.

III. Změny provozu dopravní sítě

- 1) Dopravce smí provádět operativní krátkodobé změny jízdních řádů pouze v případě mimořádných událostí (operativní uzavírky komunikací a případě dopravních nehod, nesjízdnosti, oprav trolejového vedení, napájecího systému, apod.).
- 2) Dopravce smí provádět krátkodobé nebo dlouhodobé změny jízdních řádů (tzv. výluky) v případě schválených uzavírek komunikací, přičemž uvedené změny je povinen neprodleně oznámit Odboru dopravy Magistrátu města Opavy.

- 3) Dopravce je oprávněn po předchozím schválení Odborem dopravy Magistrátu města Opavy provádět dílčí změny jízdních řádů, přičemž sjednaný rozsah zajišťování dopravní sítě musí být zachován.
- 4) V případě zvýšené krátkodobé poptávky po přepravních výkonech je Dopravce oprávněn posílit provoz smluvně dohodnutý v celé trase nebo její části. Toto posílení nepodléhá schválení Odboru dopravy Magistrátu města Opavy a není považováno za změnu této smlouvy a je zahrnuto do závazku veřejné služby.
- 5) Jiné změny jízdních řádů jsou považovány na změnu této smlouvy a řídí se ustanovením o možných změnách této smlouvy.

IV. Tarif jízdného

- 1) Objednatel je seznámen se strukturou a výší tarifu jízdného v MHD Opava vyhlášeného dopravcem pro jím poskytované přepravní služby. Dopravce se zavazuje, že jakoukoliv změnu tarifu co do výše jízdného nebo jeho struktury provede pouze se souhlasem objednatele.
- 2) Objednatel může určit cenové podmínky tarifu jízdného též sám. Dopravce je v takovém případě povinen uvést tarif (tarifní podmínky) do souladu s podmínkami určenými objednatelem v případě změny tarifu nezasahující do jeho struktury nejpozději do dvou měsíců od oznámení rozhodnutí objednatele dopravci, resp. ke dni určenému rozhodnutím objednatele, byl-li takový den rozhodnutím stanoven a tento nastane až po uplynutí dvou měsíců od oznámení rozhodnutí dopravci, a v případě změny tarifu zasahující do jeho struktury nejpozději do šesti měsíců od oznámení rozhodnutí objednatele dopravci, resp. ke dni určenému rozhodnutím objednatele, byl-li takový den rozhodnutím stanoven a tento nastane až po uplynutí šesti měsíců od oznámení rozhodnutí dopravci.
- 3) Objednatel je jako obec oprávněn v přenesené působnosti vydat též nařízení podle § 4a zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, v souvislosti s ustanovením § 1 odst. 6 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách a příslušným cenovým výměrem ministerstva financí ČR, kterým stanoví maximální ceny v MHD.
- 4) Objednatel bere na vědomí, že neschválení dopravcem navržené změny tarifu, popř. určení tarifu objednatelem nebo vydání nařízení o cenách v MHD může mít důsledky na výši kompenzace ve smyslu ustanovení čl. IV přílohy č. 5 této smlouvy.
- 5) Případné poskytnutí režijních jízdének zaměstnancům dopravce a zvýhodněného jízdného rodinným příslušníkům zaměstnanců dopravce je ponecháno na vůli dopravce.

V. Kompenzace

- 1) Veškeré náklady spojené s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících dle této smlouvy nese dopravce, kterému též náleží veškeré výnosy z této činnosti.
- 2) Objednatel se zavazuje dopravci uhradit za plnění závazku veřejné služby v dopravě v rozsahu plynoucím z této smlouvy kompenzací.
- 3) Kompenzace pro jednotlivé roky plnění závazku veřejné služby je určena na základě výchozího finančního modelu zpracovaného v souladu s přílohou nařízení ES č. 1370/2007 a s vyhláškou

č. 296/2010 Sb. a předloženého v souladu s ustanovením § 23 odst. 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících před uzavřením této smlouvy objednateli.

- 4) Výchozí finanční modely pro veřejnou drážní dopravu (trolejbusová doprava) na straně jedné a veřejnou linkovou dopravu (autobusová doprava) na straně druhé jsou sestaveny na základě podílu obou druhů dopravy na dopravní obslužnosti ke dni počátku plnění závazku z této smlouvy a jsou přílohami č. 1 a 2 smlouvy.
- 5) Pro účely výpočtu kompenzace sjednávají smluvní strany podíl čistého příjmu k provozním aktivům ve smyslu § 7 odst. 2 vyhlášky č. 296/2010 Sb. Struktura provozních aktiv je uvedena v přílohách č. 3 a 4 této smlouvy.
- 6) Kompenzace sjednaná touto smlouvou bude pro jednotlivé roky trvání závazku z této smlouvy měněna podle pravidel, která jsou formulována v příloze č. 5 této smlouvy.
- 7) Kompenzace není ke dni uzavření této smlouvy předmětem daně z přidané hodnoty dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Pokud se by v důsledku změny legislativy nebo rozhodovací praxe příslušných orgánů kompenzace předmětem DPH stala, navýší se kompenzace o částku určenou jako čistý finanční dopad takové změny na hospodaření dopravce.

VI. Úhrada kompenzace

- 1) Kompenzace za daný kalendářní rok bude uhrazena dvanácti zálohovými platbami s vyúčtováním vždy po uplynutí daného kalendářního roku.
- 2) Pro určení výše záloh na kompenzaci se použije předpokládaná výše kompenzace určená na základě výchozího finančního modelu po provedení změn dle přílohy č. 5 této smlouvy v podobě indexace jednotlivých nákladových a výnosových položek, popř. po provedení dalších úprav jednotlivých položek výchozího finančního modelu, pokud došlo od uzavření této smlouvy ke změně podílu trolejbusové a autobusové dopravy na referenčním dopravním výkonu, popř. došlo ke změně referenčního dopravního výkonu. Výši předpokládané kompenzace pro daný rok oznámí dopravce objednateli nejpozději do 30. září předchozího kalendářního roku.
- 3) Zálohy jsou splatné vždy k 10 dni daného měsíce a roku.
- 4) Dopravce vyúčtuje objednateli kompenzaci v termínu určeném pro odevzdání přehledů skutečně provedených dopravních výkonů za daný rok objednateli. Do vyúčtování dopravce promítne další případné změny kompenzace v důsledku případných změn v organizaci provozu nebo změn referenčního výkonu, které nastaly po oznámení výše předpokládané kompenzace objednateli, popř. další změny v důsledku skutečností uvedených v článku IV. přílohy č. 5 této smlouvy. Nedoplatek či přeplatek kompenzace je splatný do 20. dubna roku následujícího po roce, za nějž kompenzace náleží.

VII. Výkaz skutečných nákladů a výnosů

- 1) Dopravce se zavazuje v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 a § 5 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. předložit objednateli vždy nejpozději do 31. března následujícího roku výkaz skutečných nákladů a výnosů za daný rok.

- 2) Pokud by z výkazu skutečných nákladů a výnosů vyplynulo, že při kompenzaci určené a případně změněné dle ustanovení této smlouvy by míra výnosu na kapitál pro některý druh dopravy překročila hodnotu 1% ročně z provozovaných aktiv, bude kompenzace pro takový druh dopravy krácena na takovou částku, aby míra výnosu na kapitál dosahovala 1% ročně.

VIII. Další práva a povinnosti smluvních stran

- 1) Dopravce se zavazuje s objednatel, s Moravskoslezským krajem, případně s dalšími zainteresovanými subjekty spolupracovat na vytváření integrovaného dopravního systému.
- 2) Dopravce se zavazuje použít poskytnutou kompenzaci pouze k financování plnění závazku veřejné služby dle této smlouvy. Pokud by z poskytnuté kompenzace byly financovány dopravní výkony nezahrnuté do závazku veřejné služby dle této smlouvy, popř. jiné aktivity dopravce, zavazuje se dopravce takovou část kompenzace vrátit objednateli. Za účelem ověření splnění této podmínky se dopravce zavazuje poskytnout objednateli veškerou potřebnou součinnost.
- 3) Dopravce je povinen plnit standardy kvality stanovené obecně závaznými předpisy a zavazuje se dále plnit standardy kvality uvedené v příloze č. 6 této smlouvy.
- 4) Dopravce se zavazuje využívat ke zvýšení kvality služeb poskytovaných v rámci závazku z této smlouvy též dotací poskytovaných jinými subjekty než je objednatel, zejména dotačních titulů evropských operačních programů. Zařízení pro zvýšení kvality dopravy (zejména nová vozidla, trolejbusové trati, zařízení pro informování či odbavování cestujících) pořízená s příspěvím takových dotací se dopravce zavazuje používat pro plnění závazku z této smlouvy.
- 5) Objednatel se zavazuje prostřednictvím odboru dopravy Magistrátu města Opavy a úřadů městských částí v nejčasnějších možných termínech informovat dopravce o veškerých změnách v dopravě, o plánovaných opravách, rekonstrukcích a částečných i úplných uzavírkách veřejných komunikací.
- 6) Objednatel se zavazuje informovat dopravce v dostatečném předstihu o všech připravovaných záměrech při rozvoji města nebo dalších skutečnostech, které jsou objednateli známy a mohou podstatným způsobem ovlivnit stávající požadavky na rozsah dopravní obslužnosti v jednotlivých částech města a směrové vedení linek MHD. Při plánování rozvoje města se objednatel zavazuje vytvářet v rámci svých možností též podmínky pro možnost obsluhy rozvojových lokalit dostupnou MHD (zejména vymezením potřebných prostor pro potřebnou infrastrukturu).
- 7) Objednatel se dále zavazuje prostřednictvím Městské policie vytvářet podmínky pro plynulé zabezpečení MHD zejména ve vztahu k osobám porušujícím tarifní podmínky.

IX. Trvání závazku

- 1) Tato smlouva se uzavírá na dobu určitou, a zavazuje dopravce k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v období od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2028.
- 2) Závazek z této smlouvy zaniká kromě dalších zákonných důvodů též v případě, že dopravce ztratí postavení vnitřního provozovatele ve vztahu k objednateli.

X. Závěrečné ustanovení

- 1) Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva byla uzavřena na základě přímého zadání ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení ES č. 1370/2007, resp. § 18 zákona č. 194/2010 Sb., tj. objednatel zadal plnění závazku veřejné služby dopravci jako svému vnitřnímu provozovateli.
- 2) Dopravce je povinen po celou dobu trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy dodržovat omezení, která jsou stanovena pro případ, že je závazek veřejné služby zadán vnitřnímu provozovateli přímo bez předchozího nabídkového řízení.
- 3) Změny této smlouvy lze provádět pouze písemnými dodatky.
- 4) Nedílnou součástí této smlouvy jsou její přílohy:
 - č. 1: Výchozí finanční model pro veřejnou drážní dopravu
 - č. 2: Výchozí finanční model pro veřejnou autobusovou dopravu
 - č. 3: Struktura provozních aktiv pro veřejnou drážní dopravu
 - č. 4: Struktura provozních aktiv pro veřejnou linkovou dopravu
 - č. 5: Pravidla pro změny kompenzace
 - č. 6: Standardy kvality
- 5) Tato smlouva byla schválena, na základě vyhrazení si věci do rozhodování zastupitelstva, zastupitelstvem obce (objednatel) dne 17.9.2018 číslo usnesení 690/34 ZM 18 nadpoloviční většinou hlasů členů zastupitelstva obce, vyjadřuje vůli obou smluvních stran a na důkaz toho ji smluvní strany ve dvou stejnopisech podepisují.

Za objednatele:

27 -12- 2018

V Opavě dne.....



Statutární město Opava.



Za dopravce:

27 -12- 2018

V Opavě dne.....



Městský dopravní podnik Opava a.s.

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**

Objednatel: **Statutární město Opava**

VEŘEJNÁ OSOBNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Trakční energie a palivo	6 448 532	5,27
	2. Netrakční energie a palivo	0	0,00
	3. Přímý materiál	1 000 146	0,82
	4. Opravy a údržba vozidel	9 628 656	7,86
	5. Odpisy dlouhodobého majetku	11 408 520	9,32
	6. Pronájem a leasing vozidel	0	0,00
	7. Mzdové náklady	22 336 942	18,24
	8. Sociální a zdravotní pojištění	7 206 564	5,89
	9. Cestovné	4 396	0,00
	10. Úhrada za použití dopravní cesty	39 810	0,03
	11. Úhrada za použití ostatní infrastruktury	0	0,00
	12. Ostatní přímé náklady	0	0,00
	13. Ostatní služby	751 804	0,61
	14. Provozní režie	3 580 434	2,92
	15. Správní režie	8 114 446	6,63
Výchozí náklady celkem		70 520 250	57,60
Výchozí výnosy	1. Tržby z jízdného	29 001 952	23,69
	2. Ostatní tržby z přepravy	0	0,00
	3. Ostatní výnosy	1 582 762	1,29
Výchozí výnosy celkem		30 584 714	24,98
<i>Hodnota provozních aktiv</i>		138 927 977	
<i>čistý příjem</i>		1 389 280	
Kompenzace		41 324 816	33,75
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		0	
Jiná dotace		0	
Výchozí dopravní výkon (vozokm)		1 224 355	
Ostatní výchozí výkony: přístavné, odstavné, přejezdové			
<i>Maximální čistý příjem /1,00% z hodnoty PA/</i>		1 389 280	
Sestavil:		razítko a podpis	
Datum:			
Telefon:			

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**

Objednatel: **Statutární město Opava**

VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Pohonné hmoty a oleje	9 326 946	5,86
	2. Přímý materiál a energie	1 371 658	0,86
	3. Opravy a údržba vozidel	7 462 228	4,69
	4. Pronájem a leasing vozidel	0	0,00
	5. Odpisy dlouhodobého majetku	6 523 568	4,10
	6. Mzdové náklady	20 608 613	12,94
	7. Sociální a zdravotní pojištění	6 627 278	4,16
	8. Cestovné	1 886	0,00
	9. Uhrada za použití infrastruktury	0	0,00
	10. Silniční daň	12 510	0,01
	11. Elektronické mýto	0	0,00
	12. Pojištění (zákonné, havarijní)	763 020	0,48
	13. Ostatní přímé náklady	0	0,00
	14. Ostatní služby	0	0,00
	15. Provozní režie	3 276 500	2,06
	16. Správní režie	7 691 320	4,83
Výchozí náklady celkem		63 665 527	39,98
Výchozí výnosy	1. Tržby z jízdného	16 642 552	10,45
	2. Ostatní tržby z přepravy	0	0,00
	3. Ostatní výnosy	1 658 516	1,04
Výchozí výnosy celkem		18 301 068	11,49
<i>Hodnota provozních aktiv</i>		34 653 662	
<i>čistý příjem</i>		346 537	
Kompenzace		45 710 996	28,70
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		0	
Jiná dotace		0	
Výchozí dopravní výkon (vozokm)		1 592 445	
Ostatní výchozí výkony: přistavné, odstavné, přejezdové			
<i>Maximální čistý příjem /1,00% z hodnoty PA/</i>		346 537	
Sestavil:		razítko a podpis	
Datum:			
Telefon:			

Výkaz provozních aktiv

k 31 12 2018

Dopravce **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**

Objednatel: **Statutární město Opava**

Veřejná osobní drážní doprava

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Trolejbusy	100%	60 081 297
Celkem		60 081 297
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 960
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	31 845 610
Stavby - bezúplatný převod	100%	4 235 911
Stavby - ostatní	100%	202 208
Stavby - osl. - TZ vozovna ROP	100%	243 847
Měnírny - vklad III	100%	6 121 177
Budova předprodeje - TZ	100%	611 213
Stavby Kylešovice	100%	26 005 022
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	66 566
Celkem		69 331 554
Jiný dlouhodobý majetek		2 850 840
CELKEM		138 927 977

Výkaz provozních aktiv

k 31.12.2018

Dopravce **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**Objednatel: **Statutární město Opava****Veřejná linková doprava**

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Autobusy	100%	20 008 652
Celkem		20 008 652
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 980
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	610 292
Stavby Kylešovice	100%	1 958 806
CNG - zpevněné plochy	100%	2 823 241
CNG - úprava dílen	100%	107 696
CNG - PS stavební část	100%	412 852
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	39 012
Celkem		5 951 899
Jiný dlouhodobý majetek		2 028 825
CELKEM		34 653 662

Příloha č. 5 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:

Pravidla pro změny kompenzace

I. Změna kompenzace indexací položek výchozího finančního modelu

1) Smluvní strany se dohodly, že jednotlivé položky výchozích nákladů a výnosů výchozího finančního modelu budou v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. po dobu plnění závazku dle této smlouvy indexovány takto:

- a) Položka mzdových nákladů dle vývoje průměrné hrubé měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování a to tak, že mzdové náklady budou pro daný rok vynásobeny indexem vyjadřujícím poměr mezi průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku předcházejícího posuzovanému roku a průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku 2018.
- b) Položka sociálního a zdravotního pojištění shodně dle vývoje položky mzdových nákladů s případným zohledněním změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem. Případné změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem budou zahrnuty do dílčího indexu vyjadřujícího poměr mezi sazbou sociálního a zdravotního pojištění dle platných právních předpisů pro příslušný rok a sazbou sociálního a zdravotního pojištění v roce 2018. Výsledný index pro změnu položky sociálního a zdravotního pojištění tak bude určen součinem indexu odrážejícího vývoj mzdové hladiny a dílčího indexu odrážejícího změnu zákonné sazby pojistného.
- c) Položka nákladů na pohonné hmoty u veřejné linkové dopravy (motorová a směsná motorová nafta, zemní plyn) bude vynásobena složeným indexem vyjadřujícím poměry cen nafty a zemního plynu. Vážený index bude stanoven podle následujícího vzorce:

$$i = \frac{A_2 + k \cdot q \cdot B_2}{A_1 + k \cdot q \cdot B_1}, \text{ kde:}$$

- i je výsledný index
- A_2 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce předcházejícím roku posuzovanému
- A_1 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce 2018
- B_2 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému
- B_1 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku 2018
- k je koeficient, jehož hodnota je 0,0013 MWh/l a odráží poměr mezi spotřebou zemního plynu v MWh na jednotku dopravního výkonu a spotřebu motorové nafty (event. směsné motorové nafty) v litrech na jednotku dopravního výkonu
- q je koeficient, jehož hodnota je 0,8 a vyjadřuje poměr mezi dopravním výkonem autobusové dopravy zajišťovaným autobusy s plynovým pohonem a autobusy s naftovým pohonem.

- d) Položka nákladů na energie u veřejné drážní dopravy bude vynásobena indexem vyjadřujícím poměr průměrné ceny elektřiny za dodávky pro průmysl v pásnu ID ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému a ve druhém čtvrtletí roku 2018.
- 2) Ostatní položky nákladů a výnosů budou pro daný rok vynásobeny koeficientem vyjadřujícím poměr bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku předcházejícího roku posuzovanému a bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku 2018.
- 3) Není-li v konkrétním případě uvedeno jinak, použijí se pro výpočet indexů údaje zveřejňované Českým statistickým úřadem, není-li těchto údajů, použijí se obdobné údaje zjištěné jiným subjektem.

II. Změna kompenzace při změně organizace provozu

- 1) Pokud bude důsledkem nikoliv přechodné změny organizace provozu změna podílu trolejbusové a autobusové dopravy na celkových dopravních výkonech zajišťovaných na základě této smlouvy o více než jeden procentní bod (dále jen relevantní změna podílu), bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem takové změny organizace provozu prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:

a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. - mzdové náklady, 8. - sociální a zdravotní pojištění, 13. - ostatní služby, 14. - provozní režie a 15. - správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.

b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:

$$N_4' = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_4 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:

$$N_5' = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S} \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon, } W \text{ je výchozí dopravní výkon, } S' \text{ je nová délka trolejbusových tratí v km a } S \text{ je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.}$$

d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{12} = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_4$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{12} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- e) Hodnoty položek výnosů č. 1 – tržby z jízdného a 2. – ostatní tržby z přepravy budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
- f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a V_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
- 4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:

- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady, 14 – ostatní služby a 16 – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,

- b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N'_3 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- c) Hodnota položky nákladů č. 15 – provozní režie – bude změněna tak, že co do 41% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{15} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{15} = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{15} + (1 - 0,75) \cdot N_{15}$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{15} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- d) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
- 5) Pokud při relevantní změně podílu jednotlivých druhů dopravy součet dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy přesáhne referenční dopravní výkon, budou pro každý druh dopravy při výpočtu kompenzace dle výchozího finančního modelu použity hodnoty dopravního výkonu krácené v poměru referenčního dopravního výkonu a součtu dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy tak, aby součet hodnot použitých pro jednotlivé druhy dopravy byl roven referenčnímu dopravnímu výkonu.
- 6) Pokud dojde ke změně organizace provozu s důsledkem relevantní změny podílu obou druhů dopravy v průběhu kalendářního roku, použijí se upravené položky výchozího finančního modelu pouze pro poměrnou část roku.

III. Změna kompenzace při změně referenčního dopravního výkonu

- 1) Pokud dojde ke změně referenčního dopravního výkonu, lhotejně zda v důsledku dohody smluvních stran nebo v důsledku skutečnosti, s níž změnu referenčního dopravního výkonu spojuje tato smlouva, bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem nastoupení účinků takové změny referenčního dopravního výkonu, a to prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:

a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. - mzdové náklady a 8. - sociální a zdravotní pojištění – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.

b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:

$$N_4' = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_4 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:

$$N_5' = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S} \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon, } W \text{ je výchozí dopravní výkon, } S' \text{ je nová délka trolejbusových tratí v km a } S \text{ je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.}$$

d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady – bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:

$$N_{12}' = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_{12}, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_{12} \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

e) Hodnota položky nákladů č. 13. - ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{13} tak bude určena podle vztahu:

- a) Pokud se sazba DPH změní oproti sazbě DPH v roce 2018, bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny sazby DPH.
- b) Pokud se cena zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel dopravce změní v ročním průměru o více než 10 % oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny zákonného pojištění na náklady dopravce.
- c) Pokud rozdíl mezi mimořádnými dopravními výkony a neuskutečněnými dopravními výkony přesáhne 10 000 vozidlových kilometrů v posuzovaném roce za trolejbusovou i autobusovou dopravu ve svém souhrnu, změní se kompenzace pro dotčený druh dopravy, popř. pro oba druhy dopravy proporcionálně, obdobně jako při změně referenčního dopravního výkonu dle čl. III. této přílohy. Mimořádné dopravní výkony provedené autobusy jako náhradní autobusovou dopravou za dopravu trolejbusovou se přitom považují za výkony autobusové dopravy.
- d) Pokud dopravní výkony náhradní autobusové dopravy za dopravu trolejbusovou přesáhnou v posuzovaném roce hodnotu 10 000 vozidlových kilometrů, avšak není splněna podmínka pro změnu kompenzace dle písmene c), provede se změna kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy obdobně jako při změně organizace provozu s důsledkem na změnu podílu autobusové a trolejbusové dopravy dle článku II. této smlouvy.
- e) Pokud objednatel neschválí změnu tarifu jízdného navrženou dopravcem, bude kompenzace navýšena o částku odpovídající rozdílu mezi skutečnými výnosy z jízdného a výnosy z jízdného dle výchozího finančního modelu po provedení indexace dle této smlouvy a dále o částku odpovídající té části čistého dopadu změn nákladů v případě změny sazby DPH, změny průměrné ceny elektřiny, pohonných hmot, a pojištění, který se nepromítnul do změny výše kompenzace. Obdobně se výše kompenzace upraví v případě, že objednatel určí cenové podmínky tarifu sám, popř. vydá jako obec v přenesené působnosti nařízení podle zákona o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, a v důsledku omezení vyplývajících z takového určení cenových podmínek, resp. z vydaného nařízení, dopravce nebude moci naplnit tržby z jízdného v potřebném rozsahu.
- f) Pokud se cena elektřiny nakupované dopravcem pro provoz v elektrické trakci (zahrnující všechny složky elektřiny včetně ceny za distribuci, podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů apod.) změní v posuzovaném roce v ročním průměru o více než 10% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny elektřiny na náklady dopravce.
- g) Pokud se cena motorové nafty nebo směsné motorové nafty nakupované dopravcem pro provoz naftových autobusů změní v ročním průměru o více než 6% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny nafty nebo směsné motorové nafty na náklady dopravce.
- h) Pokud se cena zemního plynu nakupovaného dopravcem pro provoz plynových autobusů (včetně veškerých poplatků za distribuci, za rezervaci, apod.) změní v ročním průměru o více

než 15% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny plynu na náklady dopravce.

- 2) Finanční dopad se v případě elektřiny, nafty a plynu posuzuje ve vztahu ke spotřebě těchto komodit v daném roce a jejich jednotkové ceně. Případná změna odebíraného množství jednotlivých komodit nemá na výpočet žádný vliv.
- 3) Za změnu ceny elektřiny, nafty či plynu se považuje též změna daňového zatížení těchto komodit, pokud nejde o změny sazby DPH.
- 4) Skutečnosti rozhodné pro jakékoliv změny kompenzace dle tohoto článku je dopravce povinen řádně doložit.

$$N_{13} = 0,5 \cdot \frac{W'_T}{W_T} N_{13} + (1 - 0,5) \cdot \frac{W'_C}{\frac{W'_T}{W_C}} \cdot N_{13}, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C$$

je nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{13} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případně změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_1 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{\frac{W'_T}{W_C}} \cdot V_1, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- g) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případně změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_2 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_2 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{\frac{W'_T}{W_C}} \cdot V_2, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- h) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } V_3 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- i) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou referenčního dopravního výkonu měněny.
- 4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:
- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,
- b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N'_3 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- c) Hodnota položky nákladů č. 14. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{14} tak bude určena podle vztahu:

$$N'_{14} = 0,5 \cdot \frac{W'_A}{W_A} N_{14} + (1 - 0,5) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot N_{14}, \text{ kde } W'_A \text{ je nový výkon autobusové dopravy, } W'_C$$

je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon autobusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{14} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- d) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_1 = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_1, \text{ kde } W'_A \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- e) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_2 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_2 = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_2, \text{ kde } W'_A \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové.
g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.

IV. Další změny kompenzace

- 1) K dalším změnám výše kompenzace v jednotlivých letech trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy nad rámec změn vyplývajících z indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu nebo ze změn při změně organizace provozu či změně referenčního dopravního výkonu může dojít v dále uvedených případech:

Příloha č. 6 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:

Standardy kvality

I. Pravidelnost provozu

- 1) Provoz MHD je spolehlivý, pokud jsou provozovány spoje dle stanovených jízdních řádů.
- 2) Standard spolehlivosti provozu je splněn, pokud je odjeto nejméně 99,8% vozidlových kilometrů dle platných jízdních řádů, nehlédě na to, zda řádnými nebo náhradními spoji.

II. Přesnost provozu

- 1) Provoz MHD je přesný, pokud zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu dle jízdního řádu nepřesahuje 59 sekund a zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu spoje dle jízdního řádu nepřesahuje 2 minuty, 59 sekund.
- 2) Za přijatelnou odchylku se považuje zpoždění skutečného odjezdu spoje v rozmezí 3 minuty – 4 minuty, 59 sekund.
- 3) Standard přesnosti provozu je splněn, pokud méně než 1 % odjezdů ze zastávek je nadjeto více než shora stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu, méně než 20 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více než stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu a méně než 10 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více, než je stanovená přijatelná odchylka.

III. Spolehlivost vozidel

- 1) Vozidlo je spolehlivé, pokud se na trati nevyskytnou závady s důsledkem na pravidelnost nebo přesnost provozu.
- 2) Standard spolehlivosti vozidel je splněn, pokud je počet spojů dotčených co do pravidelnosti či přesnosti provozu závadou na vozidle menší než 0,5 %.

IV. Informování cestujících

- 1) Čitelné informace o aktuálních jízdních řádech jednotlivých linek MHD musejí být
 - vyvěšeny na všech odjezdových zastávkách příslušné linky (v případě změny jízdních řádů platí pro aktuálnost 48hodinové přechodné období před a po změně jízdních řádů),
 - přístupné na webových stránkách dopravce.
- 2) Dopravce je dále povinen postupně a podle technologických možností vybavovat nejfrekventovanější zastávky elektronickými tabulemi s informacemi o aktuálních odjezdech spojů MHD včetně informací o aktuálním zpoždění spojů.
- 3) Dopravce je povinen zpřístupňovat data o jízdních řádech i dalšími způsoby odpovídajícími technologickému pokroku.
- 4) Dopravce je povinen informovat cestující v předstihu o trvalých i dočasných změnách v organizaci dopravy, a to prostřednictvím svých webových stránek a plakátů vyvěšených ve vozidlech.

V. Bezbariérovost dopravy

- 1) Ke dni zahájení plnění závazku ze smlouvy provozuje dopravce 33 trolejbusů a 34 autobusů, které mají nízkopodlažní vstup. Dopravce se zavazuje, že obnova vozidlového parku bude po dobu trvání závazku prováděna pouze vozidly nízkopodlažními, nebo alespoň vozidly s nízkopodlažním vstupem, která splňují požadavek bezbariérovosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro osoby na vozíku pro invalidy.
- 2) Dopravce je povinen provozovat na všech svých vozidlech systém sdělování informací o spoji osobám zrakově postiženým. Takový systém musí po aktivaci příslušným zařízením zrakově postižené osoby sdělit zrakově postižené osobě hlasovou informaci o čísle linky a cílové stanici spoje.

VI. Čistota a vzhled vozidel

- 1) Standard kvality čistoty vozidel je splněn, pokud je vnitřní úklid vozidla prováděn denně, tj. všechna vozidla denní výpravy 1 x denně a vnější mytí vozidla prováděno nejméně 1x týdně (v době suchého počasí lze vnější mytí vozidel omezit).
- 2) Standard vzhledu vozidel je splněn, pokud vnitřek vozidel nevykazuje zjevné znaky opotřebení (potrhané sedačky, prodřená podlahová krytina) a z vnějšku vozidel nejsou patrné výrazné známky koroze.

VII. Standard řidiče

Řidič vozidla MHD musí při výkonu služby splňovat veškerá stanovená pravidla pro výkon služby, zejména se plně věnovat řízení vozidla, být řádně a čistě oblečen, správně informovat cestující, nekouřit ve vozidle a neohrožovat cestující a jiné účastníky silničního provozu nebezpečným stylem jízdy.



MMOPP00KFT3D

DODATEK Č. 1 KE SMLouvĚ O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

dohoda o mimořádné kompenzaci

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., PID: MMOPP00INV26, za účelem zajištění dopravní obslužnosti na území města Opava (dále jen „předmětná smlouva“).
2. Objednatel v předmětné smlouvě požaduje po dopravci zajištění veřejné služby (dále jen „služba“) v rozsahu, který by nebyl pro dopravce v tržním prostředí rentabilní, a proto se objednatel zavázal hradit dopravci kompenzaci pro jednotlivé roky plnění závazku služby, jež byla určena na základě výchozího finančního modelu zpracovaného v souladu s přílohou nařízení ES č. 1370/2007 a s vyhláškou č. 296/2010 Sb.
3. Smluvní strany konstatují, že při plnění služby v roce 2020 se vyskytly mimořádné okolnosti související s pandemií COVID19, jejichž existence měla zásadní vliv na snížení výnosů dopravce při poskytování služby, kterou nebylo možno objektivně předpokládat.
4. Mimo všeobecný a ve výchozím finančním modelu zcela nepředvídatelný pokles tržeb z poskytování služby smluvní strany konstatují, že v období od 25.03.2021 do 11.04.2021 poskytoval dopravce na základě žádosti objednatele službu zdarma, a to z důvodu prevence zdravotních rizik.

Článek III. Účel dodatku

1. Účelem tohoto dodatku je úhrada kompenzace zcela nepředvídatelné mimořádné ztráty na jízdném vzniklé dopravci v průběhu roku 2020 z důvodů specifikovaných v čl. II. odst. 3, 4 tohoto dodatku.
2. Kompenzace je prováděna formou finanční úhrady



**Článek IV.
Předmět dodatku**

1. Objednatel se uzavřením tohoto dodatku č. 1 k předmětné smlouvě (dále jen „tento dodatek“) zavazuje uhradit dopravci mimořádnou kompenzaci související s poskytováním služby podle předmětné smlouvy ve výši **5.453.007,00 Kč**.
2. Kompenzaci dle odst. 1 tohoto článku se objednatel zavazuje uhradit dopravci do 14 dnů od uveřejnění tohoto dodatku v registru smluv bezhotovostním převodem na bankovní účet dopravce uvedený v článku I. tohoto dodatku.
3. Samostatnou přílohou tohoto dodatku je analýza poklesu tržeb v roce 2020.

**Článek V.
Ostatní a závěrečná ujednání**

1. Tento dodatek – dohoda o mimořádné kompenzaci představuje jednorázovou dohodu a nemá vliv na další ustanovení předmětné smlouvy.
2. 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 s předmětnou 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 předmětné smlouvy v registru smluv zajistí bez zbytečného odkladu po jeho uzavření statutární město Opava. Nezajistí-li však uveřejnění tohoto dodatku včetně předmětné smlouvy v registru smluv v souladu se zákonem statutární město Opava nejpozději do 15 dnů od uzavření tohoto dodatku, je uveřejnění povinná nejpozději do 30 dnů od uzavření tohoto dodatku v souladu se zákonem zajistit druhá smluvní strana. Strana uveřejňující tento dodatek včetně předmětné smlouvy se zavazuje splnit podmínky pro to, aby správce registru smluv zaslal potvrzení o uveřejnění tohoto dodatku včetně předmětné smlouvy také druhé smluvní straně.
3. Tento dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem jeho uveřejnění v registru smluv.
4. 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.
5. Tento dodatek je vyhotoven ve čtyřech stejnopisech, po dvou pro každou smluvní stranu.
6. Uzavření tohoto dodatku bylo schváleno Zastupitelstvem statutárního města Opava dne 07.06.2021 usnesením č. 663/17/ZM/21.

24. 06. 2021

V Opavě dne

Za objednatele



primátor



V Opavě dne 17.6.2021

Za dopravce





MMOPP00IVCZE

DODATEK Č. 2 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: ██████████
Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., pobočka Opava
ID datové schránky: 5eabx4t
Zastoupen: ██████████ 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: ██████████
Bankovní spojení: Československá obchodní banka, a.s., pobočka Opava
ID datové schránky: h49e6w2
Zastoupen: ██████████, předsedou představenstva

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 (dále jen „předmětná smlouva“).
2. Objednatel v předmětné smlouvě požaduje po dopravci zajištění veřejné služby (dále jen „služba“) v rozsahu, který by nebyl pro dopravce v tržním prostředí rentabilní, a proto se objednatel zavázal hradit dopravci kompenzaci pro jednotlivé roky plnění závazku služby, jež byla určena na základě výchozího finančního modelu zpracovaného v souladu s přílohou nařízení ES č. 1370/2007 a s vyhláškou č. 296/2010 Sb.
3. Smluvní strany konstatují, že výchozí finanční model, který byl před uzavřením předmětné smlouvy předložen dopravcem objednateli a podle kterého se určuje výše kompenzace hrazená objednatelem dopravci za zajištění služby, neodráží spravedlivě ekonomickou situaci smluvních stran při zajišťování služby.
4. Smluvní strany tímto dodatkem stanovují nový výchozí finanční model pro výpočet kompenzace a upravují některá pravidla pro změnu výše kompenzace v jednotlivých letech trvání předmětné smlouvy.
5. Účelem uzavření tohoto dodatku je tedy úprava některých vzájemných práv a povinností tak, aby tato spravedlivěji reflektovala objektivní skutečnosti ovlivňující zajišťování sjednané služby.

Článek III. Předmět dodatku

1. Tímto dodatkem smluvní strany mění přílohu č. 1 předmětné smlouvy - Výchozí finanční model pro veřejnou drážní dopravu a přílohu č. 2 předmětné smlouvy – Výchozí finanční model pro veřejnou autobusovou dopravu tak, že tyto přílohy nahrazují novými přílohami, které jsou nedílnou součástí tohoto dodatku jako příloha č. 1 - Výchozí finanční model Dopravního podniku pro veřejnou osobní drážní dopravu a jako příloha č. 2 – Výchozí finanční model Dopravního podniku pro veřejnou linkovou dopravu.
2. Tímto dodatkem smluvní strany mění hodnotu koeficientů „k“ a „q“ uvedených v příloze č. 5 předmětné smlouvy, článku I., odst. 1) bodu c) tak, že nově koeficient k = 0,0136 KWh/l a koeficient q = 1,47.
3. Tímto dodatkem smluvní strany sjednocují pravidlo pro změnu nákladových a výnosových položek uvedených v příloze č. 5 předmětné smlouvy, čl. II. odst. 3 a 4 a čl. III. odst. 3 a 4 tak, že u všech tam uvedených položek budou při změně organizace provozu (změna podílu trolejbusové a autobusové dopravy o více než jeden procentní bod) nebo při změně referenčního dopravního výkonu tyto změny zohledněny v rozsahu 75 %.
4. Tímto dodatkem smluvní strany mění v příloze č. 5 předmětné smlouvy, článku IV., odst. 1) písm. a) tak, že to nově zní:
„Pokud se změní sazba DPH oproti sazbě DPH v roce 2019, bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny sazby DPH.“
5. Tímto dodatkem smluvní strany doplňují v příloze č. 5 předmětné smlouvy, článku IV., odst. 1) písm. e) následující text:
„Pokud nedojde k reálnému navýšení jízdného ve stejné procentní výši, jakou se indexují tržby z jízdného, bude kompenzace navýšena o částku odpovídající rozdílu mezi skutečnými výnosy z jízdného při stávajícím tarifu a výnosy z jízdného přepočteného tarifu navýšenými indexací o inflaci.“
6. Tímto dodatkem se smluvní strany dále dohodly, že objednatel je oprávněn jednostranně změnit rozsah dopravního výkonu – služby sjednané předmětnou smlouvou, maximálně však o 10 % referenčního dopravního výkonu za celou dobu trvání smlouvy. O takové změně je na straně objednatele oprávněna rozhodnout rada města Opavy, přičemž účinnost a provozně organizační nároky takové změny musí zohlednit obvyklé standardy poskytování služby (např. obvyklé termíny úprav jízdních řádů, aktuální technické a personální kapacity dopravce). Změna rozsahu může spočívat i ve zrušení některých linek, přičemž však musí být dodržen uvedený limit 10 %.

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. Nezasílí-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 povinná 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 povinná tuto skutečnost druhé straně bezodkladně písemně sdělit.
2. Tento dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem **1. 1. 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 Zastupitelstvem statutárního města Opava dne 06.12.2021 usnesením č. 764/20/ZM/21.

6. Samostatnou přílohou tohoto dodatku jsou aktualizované výchozí finanční modely:

Příloha č. 1) Výchozí finanční model – veřejná osobní drážní doprava

Příloha č. 2) Výchozí finanční model – veřejná linková doprava

V Opavě dne 16. 12. 2021

Za objednatele



primátor

V Opavě dne 15. 12. 2021

Za dopravce



předseda představenstva



Výchozí finanční model (veřejná osobní drážní doprava)

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.
 Objednatel: Statutární město Opava
 Období: 2019

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)	
			období 2019	Kč/vlkm(vozkm)*
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1	6 343	5,24
	Netrakční energie a palivo	2	192	0,16
	Přímý materiál	3	1 087	0,90
	Opravy a údržba vozidel	4	8 186	6,76
	Odpisy dlouhodobého majetku	5	10 749	8,88
	Pronájem a leasing vozidel	6	0	0,00
	Mzdové náklady	7	24 120	19,93
	Sociální a zdravotní pojištění	8	8 080	6,68
	Cestovné	9	14	0,01
	Uhrada za použití dopravní cesty	10	37	0,03
	Uhrada za použití ostatní infrastruktury	11	0	0,00
	Ostatní přímé náklady	12	4 500	3,72
	Ostatní služby	13	806	0,67
	Provozní režie	14	1 398	1,15
	Správní režie	15	7 547	6,24
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16	73 059	60,36
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	17	29 484	24,36
	Ostatní tržby z přepravy	18	0	0,00
	Ostatní výnosy	19	1 964	1,62
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20	31 448	25,98
Hodnota provozních aktiv **		21	140 240	
Cistý příjem		22	1 402	1,16
Kompenzace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23	43 012	35,54
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24		
Jiné dotace		25		

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s hodnotou v tabulce obsažené v příloze č.5

Uskutečněný dopravní výkon (vlkm/vozokm)*	1 210
--	--------------

Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.

Objednatel: Statutární město Opava

Období: 2019

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)	
			období 2019	Kč/vlkm(vozkm)*
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	1	8 783	5,39
	Přímý materiál a energie	2	1 467	0,90
	Opravy a údržba vozidel	3	8 984	5,51
	Odpisy dlouhodobého majetku	4	5 464	3,35
	Pronájem a leasing vozidel	5	0	0,00
	Mzdové náklady	6	22 209	13,63
	Sociální a zdravotní pojištění	7	7 438	4,56
	Cestovné	8	8	0,00
	Uhrada za použití infrastruktury	9	0	0,00
	Silniční daň	10	13	0,01
	Elektronické mýto	11	0	0,00
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12	670	0,41
	Ostatní přímé náklady	13	3 552	
	Ostatní služby	14	0	
	Provozní režie	15	1 921	1,18
	Správní režie	16	6 882	4,22
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 16)		17	67 389	41,35
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18	17 461	10,72
	Ostatní tržby z přepravy	19	0	0,00
	Ostatní výnosy	20	1 645	1,01
Výchozí výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21	19 106	11,72
Hodnota provozních aktiv **		22	33 304	
Čistý příjem		23	333	
Kompensace (F.16 - F.20 + F.22)		24	48 615	29,83
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiné dotace		26		

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s hodnotou v tabulce obsažené v příloze č.5

Uskutečněný dopravní výkon (vlkm/vozkm)*	1 630
---	--------------



MMOPP001VANG

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.

- Ujednání odst. 4) čl. II. „Vymezení závazku veřejné služby“ předmětné smlouvy nově zní: Východní 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.
- 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

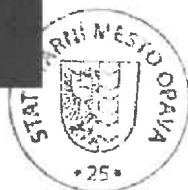
- Smluvní strany se dohodly, že tento dodatek – ať už je dána povinnost jej uveřejnit dle zákona o registru smluv či nikoli – bude natrvalo uveřejněn společně se smlouvou v registru smluv, a to v celém rozsahu včetně příslušných metadat, s výjimkou údajů o fyzických osobách, které nejsou smluvními stranami, 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 povinná 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 povinná tuto skutečnost druhé straně bezodkladně písemně sdělit.
- Tento dodatek nabývá účinnosti dnem **1. 3. 2022**.
- 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.
- Tento dodatek je vyhotoven ve čtyřech stejnopisech, po dvou pro každou smluvní stranu.
- Uzavření tohoto dodatku bylo schváleno radou statutárního města Opavy dne 16. 2. 2022 usnesením č. 4172/99/RM/22.
- 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



primátor



V Opavě dne **22. 02. 2022**
.....

Za dopravce



EKONOMICKÁ OPTIMALIZACE MHD V OPAVĚ

Závěrečná zpráva



V Opavě 31.10.2021

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

1) Úvod

Vývoj pandemie COVID 19 v roce 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 stále 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 ke ekonomickým úsporám a z toho vyplývající snížení provozní dotace SMO.

Další snahou navrhovaného řešení je odstranit tzv. vláčkování, tzn. spoje jezdící na pátečních 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, objízdek, 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 nespádající 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 – Jakař 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 vytižené 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 záhlavích 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 jízdnicích pruzích či záhlavích), ale také případné stavební úpravy samotných záhlaví, 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 příměstské 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 jí 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 cestujících 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 cestujících neomezí, u EP Odiska přestup se slevou jako doposud, u bankovní karty nově v režimu tzv. tapování- při přestupování do 30 minut se cestujícím spočítá sleva, ve výši jak u EP Odiska.

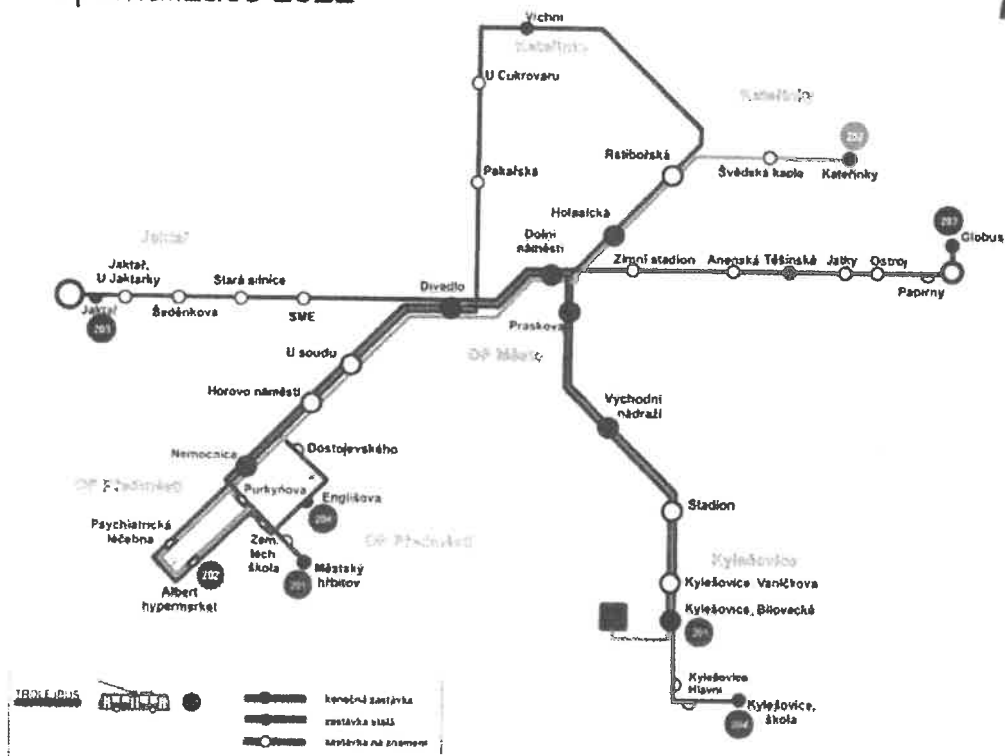
6) Přílohy

- 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



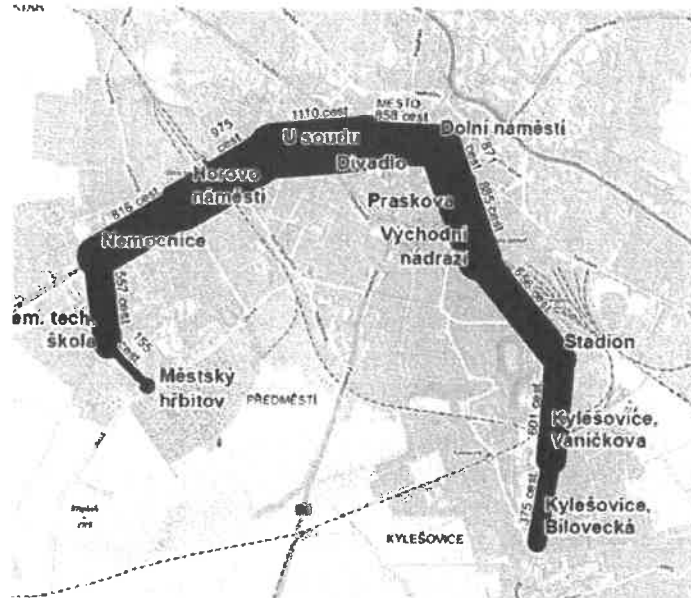
a) Plán sítě trolejbusových linek po úpravách

ODIS - SÍŤ TROLEJBUSOVÝCH LINEK V OPAVĚ návrh optimalizace 2022

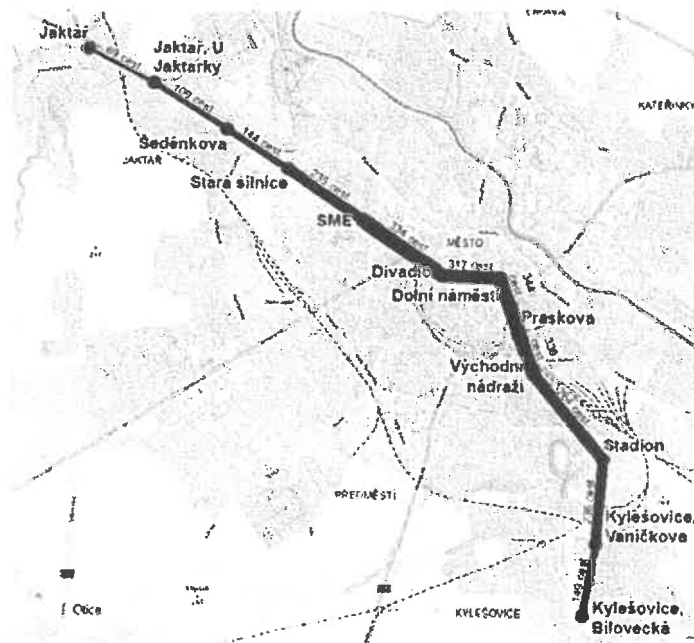


b) Pentagramy počtu přepravených cestujících, vzorové (tučnost čáry přímo úměrná počtu cestujících)

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



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





c) Vzorový grafikon linky 201



d) Odjezdy ze zastávky **Dívaldo- 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

nové	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	

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		58		18		58		18		58
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

Vaničkova

- 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

Vaničkova

- 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 vyvstát 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:



Vyřizuje / telefon

Naše značka

2022/03/15_3276/O

Opava / dne 15.3.2022

Rada Statutárního města Opava

Zastupitelstvo města Opavy

Žádost o kompenzaci ztráty na tržbách z provozu MHD a úspory z nenajetých km v MHD

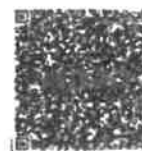
Výpočet kompenzace na základě „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“ vychází ze dvou základních parametrů v oblasti tržeb.

První parametr předpokládá, že počet cestujících bude stejný jako v roce 2019, ze kterého vstupní model vychází. V roce 2021 bylo přepraveno o 23% cestujících méně než v roce 2019 a to především z důvodu různých Covidových opatření v rámci omezování dopravy, uzavírání škol, zůstávání pracujících na Home Office atd..

Druhý parametr předpokládá, že jízdné bude průběžně zdražováno o míru meziroční inflace. V roce 2020 nedošlo ke zdražování jízdného vůbec, v roce 2021 došlo pouze k mírnému zvýšení jízdného v rámci integrace do dopravního systému KODIS.

Indexační výpočet tržeb z jízdného pomocí bazického indexu načítaných inflací vychází z předpokládané částky tržeb dopravního podniku za rok 2021 ve výši 48,7 mil. Kč. Reálná výše skutečných tržeb za jízdné činí pouze 36,2 mil. Kč, což je o 12,5 mil. Kč méně.

Mimosmluvně je třeba také přihlídnout ke skutečnosti nenajetých km z důvodu Covidových opatření, které vedly k úspoře dopravního podniku ve výši 2,5 mil. Kč.



Představenstvo společnosti Městský dopravní podnik Opava, a.s. v souvislosti s výše uvedeným žádá Statutární město Opavu o kompenzaci ztrát a úspor vzniklých v souvislosti s provozem MHD v omezeném režimu pandemického období roku 2021.

- 1) V návaznosti na pokles přepravených osob v roce 2021 o kompenzaci ztráty na tržbách ve výši **12.506.716 Kč**
- 2) V návaznosti na menší nájezd km z důvodu pandemie Covid-19 (letní jízdní řády, výluky některých linek...) snížení smluvní kompenzace o **-2.495.937 Kč**

Celkem představenstvo společnosti Městský dopravní podnik Opava, a.s. žádá Statutární město o kompenzaci ztrát vzniklých v souvislosti s pandemií **Covid-19** ve výši **10.010.779 Kč**.

S pozdravem



předseda představenstva
Městského dopravního podniku Opava, a.s.

Příloha č. 1: Kalkulace ztráty na tržbách 2021
Příloha č. 2: Kalkulace úspory za nenajeté km 2021





MMOPP00IVAYX

DODATEK Č. 4 KE SMLouvĚ O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH**dohoda o mimořádné kompenzaci****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], předsedou představenstva

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 tři dodatky, v jejichž znění předmětná smlouva upravuje vzájemné závazky (dále jen „předmětná smlouva“).
2. Objednatel v předmětné smlouvě požaduje po dopravci zajištění veřejné služby (dále jen „služba“) v rozsahu, který by nebyl pro dopravce v tržním prostředí rentabilní, a proto se objednatel zavázal hradit dopravci kompenzaci pro jednotlivé roky plnění závazku služby, jež byla určena na základě výchozího finančního modelu zpracovaného v souladu s přílohou nařízení ES č. 1370/2007 a s vyhláškou č. 296/2010 Sb.
3. Smluvní strany konstatují, že při plnění služby v roce 2021 se vyskytly mimořádné okolnosti související s pandemií COVID19, jejichž existence měla zásadní vliv na snížení výnosů dopravce při poskytování služby, kterou nebylo možno objektivně předpokládat.

**Článek III.
Účel dodatku**

1. Účelem tohoto dodatku je úhrada kompenzace zcela nepředvídatelné mimořádné ztráty na jízdném vzniklé dopravci v průběhu roku 2021 z důvodu specifikovaných v čl. II odst. 4 tohoto dodatku.
2. Kompenzace je prováděna formou finanční úhrady.

**Článek IV.
Předmět dodatku**

1. Objednatel se uzavřením tohoto dodatku zavazuje uhradit dopravci mimořádnou kompenzaci související s poskytováním služby podle předmětné smlouvy ve výši 3.640.360 Kč.
2. Kompenzaci dle odst. 1 tohoto článku se objednatel zavazuje uhradit dopravci do 14 dnů od uveřejnění tohoto dodatku v registru smluv bezhotovostním převodem na bankovní účet, jehož číslo je uvedeno shora.
3. Samostatnou přílohou tohoto dodatku jsou:
 - a) Žádost o kompenzaci ztráty na tržbách z provozu MHD
 - b) kalkulace ztráty na tržbách 2021
 - c) kalkulace úspory za nenajeté km 2021

**Článek V.
Ostatní a závěrečná ujednání**

1. Tento dodatek – dohoda o mimořádné kompenzaci představuje jednorázovou dohodu a nemá vliv na další ustanovení předmětné smlouvy.
2. 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. Nezapíše-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 povinná 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 povinná tuto skutečnost druhé straně bezodkladně písemně sdělit.
3. Tento dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma smluvními stranami a účinnosti dnem jeho uveřejnění v registru smluv.
4. 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.
5. Tento dodatek je vyhotoven ve čtyřech stejnopisech, po dvou pro každou smluvní stranu.
6. Uzavření tohoto dodatku bylo schváleno Zastupitelstvem statutárního města Opava dne 20. 6. 2022 usnesením č. 956/23/ZM/22.

15. 07. 2022

V Opavě dne

Za objednatele



primátor



13. 07. 2022

V Opavě dne

Za dopravce



předseda představenstva

Kalkulace ztráty na tržbách 2021

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.
 Objednatel: Statutární město Opava

Reálné tržby z jízdného 2021				
Účet	Název účtu	Trolejbusy	Autobusy	Tržby z MHD
602 011	TRŽBY - Trolejbusy E-SHOP	311 825		311 825
602 012	TRŽBY - Autobusy E-SHOP		174 957	174 957
602 11	TRŽBY - Trolejbusy	22 562 406		22 562 406
602 12	TRŽBY - Autobusy		12 961 949	12 961 949
602 150	TRŽBY - Mobilní aplikace	15 616	12 024	27 640
648 40	Kompenzace (Babišovné)	113 755	80 690	194 445
6	Tržby z MHD 2021 - reálné	23 003 602	13 229 621	36 233 224

Indexované tržby z jízdného 2021				
Rok	Popis	Trolejbusy	Autobusy	Indexace MHD
2021	Indexace vstupního modelu	30 712 601	18 027 339	48 739 940

Ztráta na tržbách	12 506 716
-------------------	------------



předseda představenstva
 Městského dopravního podniku Opava, a.s.

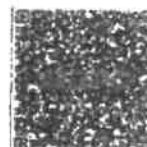
Městský dopravní podnik Opava, a.s.
 Bílovecká 98, 747 06 Opava 6

www.mdpo.cz

IČ: 64610250
 DIČ: CZ64610250



Zelená firma



Kalkulace úspory za nenajeté km 2021

Dopravce: Městský dopravní podnik Opava, a.s.
Objednatel: Statutární město Opava

Indexace 2021 (kalendářní km)	Trolejbusy v tis. Kč	Autobusy v tis. Kč	MHD celkem v tis. Kč
Pohonné hmoty a oleje / Energie a palivo	8 487	10 181	18 668
Přímý materiál a energie	1 064	1 492	2 556
Opravy a údržba vozidel	10 237	8 070	18 306
Odpsy dlouhodobého majetku	12 130	7 098	19 228
Pronájem a leasing vozidel	0	0	0
Mzdové náklady	23 660	22 329	45 989
Sociální a zdravotní pojištění	7 589	7 138	14 727
Cestovné	5	2	7
Úhrada za používání infrastruktury/ dopravní cesty	42	0	42
Silniční daň	0	13	13
Elektronické mýto	0	0	0
Pojištění (zákonné, havarijní)	0	830	830
Ostatní přímé náklady	0	0	0
Ostatní služby	794	0	794
Provozní režie	3 801	3 478	7 279
Správní režie	8 614	8 165	16 779
Výchozí náklady celkem	76 422	68 797	145 219

Mzdy, odvody, PHM - pro výpočet úspory za nenajeté km	79 384
Náklady na 1 km (Kč/km) - pro výpočet úspory za nenajeté km	27,77

Kalendářní dopravní výkon (tis. km)	1 227	1 632	2 859
Skutečný dopravní výkon (tis. km)	1 149	1 620	2 769
Covid - nenajeté km (tis. km)	-78	-12	-90
Covid - nenajeté km v tis. Kč	-2 168	-328	-2 496
Covid - nenajeté km v Kč	-2 167 702	-328 235	-2 495 937

předseda představenstva
Městského dopravního podniku Opava, a.s.

Městský dopravní podnik Opava, a.s.
Bilovecká 98, 747 06 Opava 6

www.mdpo.cz

IČ: 64610250
DIČ: CZ64610250



Zelená firma®

