



STUDIE EKONOMICKÉHO HODNOCENÍ PROJEKTU

Terminál Železný Brod - 1. etapa



Zpracovatel:

ARR - Agentura regionálního rozvoje, spol. s r.o.
Tř. 1. Máje 97/25, 460 01 Liberec

Kontaktní osoba:
RNDr. Robert Rölc, Ph.D.

ČERVEN 2012

Obsah

1. Úvodní informace	3
1.1. Účel zpracování studie ekonomického hodnocení projektu	3
1.2. Identifikační údaje žadatele o studii ekonomického hodnocení projektu	3
1.3. Identifikační údaje zpracovatelů	3
2. Analýza trhu-prostředí, odhad poptávky a potřeb, marketingová strategie	4
2.1. Výchozí stav, odůvodnění potřeby projektu	4
2.2. Analýza trhu – prostředí a odhad poptávky	4
2.3. Analýza cílových skupin	8
2.3.1. Cestující veřejnou dopravou	8
2.3.2. Provozovatelé autobusové dopravy, řidiči autobusů	8
2.4. Alternativní uspokojení potřeb cílových skupin	8
2.5. Marketingová strategie	8
2.5.1. Hlavní strategický cíl projektu	9
2.5.2. Zvolené strategie	9
2.6. Marketingový mix	9
2.6.1. Product (produkt)	9
2.6.2. Price (cena)	9
2.6.3. Place (umístění a distribuce)	10
2.6.4. Promotion (propagace)	10
2.7. Zhodnocení projektu z hlediska zakládání veřejné podpory	10
3. Technické a technologické řešení projektu	12
3.1. Výstavba nového autobusového nádraží u železniční stanice (část A – 1.etapa)	12
3.1.1. Přesné místo realizace projektu	12
3.1.2. Stávající stav	12
3.1.3. Dispoziční a architektonické řešení	12
3.1.4. Technické řešení	12
3.1.5. Řešení inženýrských sítí	13
3.1.6. Další požadavky	13
3.2. Rekonstrukce stávajícího autobusového nádraží na zastávku u památníku TGM (část B)	14
3.2.1. Přesné místo realizace projektu	14
3.2.2. Stávající stav	14
3.2.3. Dispoziční a architektonické řešení	14
3.2.4. Technické řešení	14
3.2.5. Řešení inženýrských sítí	15
3.2.6. Další požadavky	15
4. Potřeba zajištění oběžného majetku a investic (dlouhodobého majetku)	16
5. Finanční plán	17
5.1. Plán průběhu nákladů a výnosů	17
5.1.1. Předinvestiční fáze	17
5.1.2. Investiční fáze	18
5.1.3. Provozní fáze	18
5.2. Plánované stavy majetku a zdrojů krytí	19
5.3. Plán průběhu cash flow projektu	20
6. Popis očekávaného společenského (socioekonomického) přínosu projektu	21
6.1. Přínosy pro žadatele	21
6.2. Přínosy pro cestující	21
6.3. Přínosy pro autobusové dopravce a řidiče autobusů	21
6.4. Přínosy pro Liberecký kraj	21
6.5. Přínosy pro stát	22
7. Analýza a řízení rizik	23
7.1.1. Analýza rizik	23

7.1.2.	Řízení rizik	26
8.	Závěrečné zhodnocení projektu	27
8.1.	Závěrečné zhodnocení realizovatelnosti projektu	27
8.2.	Závěrečné zhodnocení provozní udržitelnosti projektu	27
8.3.	Závěrečné zhodnocení přínosů projektu.....	27
8.4.	Závěrečné zhodnocení rizik projektu	27
8.5.	Celkové závěrečné zhodnocení projektu	27



1. Úvodní informace

1.1. Účel zpracování studie ekonomického hodnocení projektu

Zpracovaná studie ekonomického hodnocení projektu posuzuje projekt Terminál Železný Brod – 1.etapa s cílem vyhodnotit proveditelnost (realizovatelnost) tohoto projektu. Studie má obvyklou strukturu.

Studie slouží jako příloha žádosti o získání finančních prostředků na realizaci projektu z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod, z oblasti podpory 1.2. Projekt nezakládá veřejnou podporu a jeho náklady činí **66 133 280 Kč**. Studie je proto zpracována podle typu B. Studie je zpracována ke dni 14.6.2012.

Cílem zpracování studie je mj. popsat analýzu prostředí a trhu (potřeba realizace projektu vč. odhadu potřeb), marketingovou strategii, technické a technologické řešení projektu, pořízovaný majetek, finanční plán projektu, očekávané přínosy projektu a provést analýzu a řízení rizik. Takto zpracovaná studie bude zároveň sloužit investorovi jako „příručka“ pro řízení procesu přípravy a realizace projektu.

Osnova studie ekonomického hodnocení projektu vychází z Příručky pro žadatele a příjemce ROP SV, přílohy č.5 Studie ekonomického hodnocení projektu, verze č.16.0.

Realizace projektu se skládá ze 2 částí:

1. vybudování nového autobusového nádraží (dále AN) bezprostředně před ž.st. v Železném Brodě. Jedná se o 1.etapu části A, tedy redukovanou podobu původního záměru na část A. Součástí je vybudování bezbariérového terminálu s 4 nástupními, 2 výstupními a 4 odstavnými stánkami (končící a začínající linky) s moderním informačním systémem. Bude tak zajištěna přímá návaznost mezi autobusovou a železniční dopravou a tím se výrazně zlepší podmínky pro využívání veřejné dopravy a tedy její atraktivita pro pravidelné i nepravidelné cestující.

2. Rekonstrukce stávajícího AN na autobusovou zastávku u památníku TGM - část B, která je předkládána v nezměněné podobě. Nástupní ostrůvek se upraví na 4 stání (2 pro každý směr jízdy) vč. zastřešení a nezbytných úprav technických sítí. Část plochy v jižní části současného AN bude využita jako volná rozptylová plocha a případně jako zázemí pro návštěvníky sokolovny (nástupy a výstupy ze zvláštních autobusů).

1.2. Identifikační údaje žadatele o studii ekonomického hodnocení projektu

Žadatel: Město Železný Brod
Adresa: Nám. 3.května 1,
468 22 Železný Brod
IČO: 00262633
Statutární zástupce: André Jakubička
Kontaktní osoba: Ing. Daniel Mach
vedoucí odboru územního plánování a regionálního rozvoje

1.3. Identifikační údaje zpracovatelů

Obchodní jméno: ARR-Agentura regionálního rozvoje, spol. s r.o.
Sídlo: tř.1.máje 97/25
460 02 Liberec
IČO: 48267210
Jednatel společnosti: Ing. Martin Dušek
Odpovědný řešitel: RNDr. Robert Rölč, Ph.D.

Zpracovatel projektové části:

Obchodní jméno: Atelier 4
Sídlo: Podhorská 377/20
466 01 Jablonec nad Nisou
Autoři projektu: ing.arch. Pavel Tauš a kol.

2. Analýza trhu-prostředí, odhad poptávky a potřeb, marketingová strategie

Účelem kapitoly je zhodnotit určitý ekonomický potenciál projektu. Vzhledem k charakteru subjektu, který bude projekt provozovat (město Železný Brod), celkové charakteristice projektu a výrazném akcentu na veřejný zájem se nedá přímo hovořit o komerčním přístupu. Spíše jde o zhodnocení poptávky po těchto službách. Proto se také počítá s podporou realizace projektu z veřejných dotačních zdrojů. Při aplikaci čistě komerčního přístupu by projekt nebyl ekonomicky rentabilní.

2.1. Výchozí stav, odůvodnění potřeby projektu

Město Železný Brod leží v Libereckém kraji v okrese Jablonec nad Nisou na pomezí Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Městem protéká řeka Jizera. K 1.1.2011 zde podle údajů Českého statistického úřadu žilo 6 496 obyvatel. Město plní funkce obce s pověřeným obecním úřadem (obec 2.stupně) i obce s rozšířenou působností (obec 3.stupně). Město je velmi dobrým výchozím bodem pro pěší turistiku, cykloturistiku do přilehlého okolí i pro vodáckou turistiku na řece Jizeře. V okolí se nachází řada přírodních i kulturních zajímavostí (skalní města, zříceniny hradů, Bozkovské dolomitové jeskyně, naučné stezky např. údolím Jizery, stavby lidové architektury). Přímo ve městě nalezneme městské muzeum se sklářskou expozicí, dále památky lidové architektury - městskou památkovou zónu Trávníky, nejstarší roubenou stavbu Běliště, církevní stavby či novorenesanční radnici.

Městem prochází silnice 1.třídy I/10 Praha – Harrachov, v mezinárodním značení E65, jež pokračuje dále do Polska. Z Železného Brodu vychází i silnice 2.třídy II/282 Železný Brod – Rovensko pod Troskami – I/35, II/288 Železný Brod – Podbozkov – II/289 a II/292 Železný Brod – Semily – Horní Sytová – I/14. Základní kostru pak doplňují silnice 3.třídy, jež spojují město s okolními sídly. Silniční síť je i přes dosti kopcovitý terén velmi hustá.

Železný Brod je rovněž železničním uzlem. Od celostátní tratě 030 Liberec – Jaroměř (- Pardubice), která je zároveň páteří železnicí celého NUTS II Severovýchod, zde odbočuje regionální trať 035 Železný Brod – Tanvald, jež zajišťuje spojení na Jablonecko a do krkonošského střediska Harrachov. V roce 2010 zde byla dokončena 2.část projektu Racionalizace trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod s celkovými náklady 229 mil.Kč spočívající ve výstavbě moderního, zabezpečovacího zařízení (ve stanicích, trati a na úrovňových přejezdech) a jeho dálkového ovládní v úseku Stará Paka – Železný Brod s umístěním regionálního dispečerského pracoviště ve stanici Železný Brod. Železnice v celém Libereckém kraji jsou bez výjimky jednokolejné a neelektrifikované. Nevýhodou jsou rovněž složité terénní podmínky, které neumožňují změnit návrhové parametry tratí, pocházející z doby jejich výstavby v 19.století.

Ve všední dny vyjíždí ze Železného Brodu více než 120 autobusů a téměř 60 vlaků (blíže viz kapitola 2.2). Přes tak vysokou frekvenci však mezi autobusovou a železniční dopravou neexistuje ve městě přímá návaznost. Přestupní vzdálenost z autobusového nádraží na železniční stanici je více než 600 m a vede přes hlavní silnici. To představuje významný handicap zejména pro školní děti a seniory, jakožto dvě hlavní skupiny využívající veřejnou dopravu. Cestující tak přes značnou četnost spojů nemohou využít efektu integrace dvou hlavních druhů veřejné dopravy a cestování veřejnou dopravou tak zde zbytečně ztrácí na atraktivitě. Současné autobusové nádraží je sice umístěno v centru města, což je výhodné pro dojíždějící, ale je vizuálně nepřívětivé a nenabízí kvalitní zázemí pro cestující, jež by odpovídalo požadavkům 21.století. Prostor před železniční stanicí pak tvoří nevyužitá manipulační plochy.

V současné době je v Libereckém kraji kladen velký důraz na zlepšení podmínek pro cestování veřejnou dopravou. K 1.červenci 2009 byl plně spuštěn Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje – IDOL. Ten zajišťuje jednotný systém odbavení (pomocí čipových karet OPUSCARD), smluvních přepravních podmínek a jízdného v autobusové meziměstské dopravě, městské hromadné dopravě i v osobních vlacích na území Libereckého kraje. Na jeden jízdní doklad je proto možné při dodržení maximální přepravní doby mezi počátkem a cílem cesty libovolně často přestupovat, což má významný vliv na celkovou kvalitu přepravy. V rámci tohoto systému se Železný Brod řadí mezi zastávky 1.třídy s označením přestupní uzel.

2.2. Analýza trhu – prostředí a odhad poptávky

Železný Brod je významným uzlem veřejné dopravy. Ve všední dny vyjíždí (včetně projíždějících linek) ze Železného Brodu více než 120 autobusových spojů. Nejvyšší je frekvence spojů v ranních (zhruba

mezi 4:30 a 7:30) a odpoledních hodinách (asi 13:00 – 16:30). Železniční doprava na trati 030 je vedena u osobních vlaků i rychlíků v pravidelném dvouhodinovém taktu, na trati 035 do Tanvaldu pak v hodinovém taktu ve špičce a v dvouhodinovém v sedle. Pro zachování přestupů mezi tratěmi 030 a 035 jsou jejich jízdní řády provázány.

Autobusové spoje jsou vedeny do mnoha směrů. Nejsilnější autobusová doprava je vedena do Jablonce nad Nisou 4 různými linkami. Významná je rovněž frekvence do Malé Skály a Turnova a opačným směrem do Semil. Železný Brod leží rovněž na trase linek spojujících Prahu a krkonošská horská střediska (Harrachov, Vrchlabí). Tyto dálkové linky jsou v provozu i o víkendu, kdy je jinak počet spojů výrazně omezen. Některé okolní obce (např. Koberovy) zůstávají o víkendu bez spojení. Blíže viz následující tabulka.

Tabulka: Frekvence autobusových spojů ze Železného Brodu, autobusového nádraží

Počet autobusových spojů	Úterý	Sobota	Neděle
CELKEM	124	30	39
Jablonec nad Nisou	45	12	13
Turnov	31	7	12
Semily	29	4	10
Malá Skála	25	7	9
Koberovy	19	0	1
Praha	11	7	9
Tanvald	5	5	3
Liberec	5	0	2
Lomnice nad Popelkou	3	1	0

Pozn.: Data zjišťována pro úterý 29.5., sobotu 2.6. a neděli 3.6.

Zdroj: www.idos.cz

Rychlíky na trati 030 jsou vedeny v pravidelné relaci Liberec – Turnov – Železný Brod – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice, osobní vlaky v relaci Liberec – Turnov – Železný Brod – Semily – Stará Paka – Nová Paka / Horka u Staré Paky. Na trati do Tanvaldu jezdí osobní vlaky, projíždí zde však i rychlíky Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Železný Brod – Tanvald. Frekvence spojů o víkendu je zcela srovnatelná se všedními dny. Blíže viz následující tabulka.

Tabulka: Frekvence železničních spojů ze Železného Brodu

Počet vlakových spojů	Úterý		Sobota		Neděle	
	os.vlaky	rychlíky	os.vlaky	rychlíky	os.vlaky	rychlíky
CELKEM	36	22	29	25	28	23
Turnov	12	11	9	13	9	12
Semily	12	9	10	9	9	9
Tanvald	12	2	11	2	10	3
Liberec	10	9	9	9	9	9
Praha	0	2	0	4	0	3
Hradec Králové	0	9	0	9	0	9
Pardubice	0	9	0	9	0	9

Pozn.: Data zjišťována pro úterý 29.5., sobotu 2.6. a neděli 3.6.

Zdroj: www.idos.cz

Následující tabulka udává počet přepravených cestujících na jednotlivých autobusových linkách vedených přes Železný Brod v typický den roku 2010 a 2011. Počet cestujících byl vypočten podle počtu prodaných jízdenek. Nejvytíženější jsou linky do Jablonce nad Nisou (přes Alšovice a Držkov) a do Tanvaldu a dálkové linky Rokytnice nad Jizerou – Praha a Lomnice nad Popelkou – Liberec. Z počtu cestujících na lince nelze usuzovat na počty cestujících do nebo z Železného Brodu, zvýhodněny jsou pochopitelně linky s více zastávkami. Lze však důvodně předpokládat, že na linkách do Jablonce nad Nisou, Tanvaldu a Turnova budou cestující do a z Železného Brodu zaujímat významný podíl. Celkový počet cestujících na linkách uvedených níže v tabulce přesahuje 5 100

cestujících, pokud by jich v Železném Brodě nastupovala či vystupovala pouze desetina (lze téměř s jistotou tvrdit, že tento podíl je vyšší), i tak jde o více než 500 cestujících denně. Autobusová doprava tak i s ohledem na množství obsluhovaných sídel plní pro obyvatele Železného Brodu, ale i spádových obcí zcela nezastupitelnou roli.

Tabulka: Frekvence počtu cestujících na autobusových linkách objednaných Libereckým krajem vedoucích přes Železný Brod

linka číslo	trasa	počet cestujících		změna 2010/ 2011 v %
		2010	2011	
530853	Tanvald - Velké Hamry - Držkov - Vlastiboř - Žel.Brod	505	486	-3,8
530841	Jablonec nad Nisou - Maršovice - Pěňčín, Alšovice - Žel.Brod	800	846	5,8
530842	Jablonec nad Nisou - Maršovice - Skuhrov, Huntířov - Žel.Brod	292	327	12,0
530843	Jablonec nad Nisou - Dolní Černá Studnice - Pěňčín, Bratříkov - Žel.Brod	348	359	3,2
530851	Jablonec nad Nisou - Zásada - Držkov - Jílové u Držkova - Žel.Brod	625	621	-0,6
530854	Železný Brod, Jirkov-Železný Brod-Koberovy, Prosíčka / Malá Skála	106	121	14,2
670090	Rokytnice n.Jiz.-Harrachov-Turnov-Praha	426	444	4,2
670030	Semily-Turnov-Mladá Boleslav	224	164	-26,8
670861	Semily-Záhoří-Železný Brod	312	312	0,0
670037	Vysoké n.Jiz.-Semily-Turnov-Mladá Boleslav-Praha	344	354	2,9
670560	Lomnice n. Pop.-Semily-Železný Brod-Jablonec n.Nisou-Liberec	448	449	0,2
670862	Turnov-Koberovy-Železný Brod-Lišný-Malá Skála	352	300	-14,8
670863	Turnov-Malá Skála,Vranové-Železný Brod	124	157	26,6
670864	Turnov-Koberovy-Železný Brod	153	138	-9,8
670861	Semily-Záhoří-Železný Brod	47	44	-6,4

Pozn.: Sčítání dopravy proběhlo vždy v úterý 9.11.2010 a 8.11.2011

Zdroj: Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje, aktualizace podle www.idos.cz

Na rozdíl od autobusové dopravy, jejíž frekvence je o víkendech výrazně nižší, není u železniční dopravy výrazný rozdíl v počtu cestujících mezi všedními dny a víkendem. Jak rovněž vyplývá z údajů v tabulce níže, patří Železný Brod k nevytíženějším stanicím na trati 030.

Tabulka: Průměrná frekvence (nástup a výstup) v železniční stanici Železný Brod pro trať 030 Liberec – Turnov – Železný Brod – Stará Paka – Jaroměř (- Pardubice)

Železný Brod	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
pracovní den	1 026	869	1 007	990	967	1 040	1 067	1 031	1 024	1 061
sobota	737	729	657	827	831	914	816	932	916	908
neděle	983	944	830	847	885	929	942	842	801	895

Zdroj: Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje

Tabulka: Srovnání průměrné frekvence cestujících v Železném Brodě s dalšími frekventovanými stanicemi na trati 030 pro rok 2011

Stanice	Pracovní den	Sobota	Neděle
Železný Brod	1 061	908	895
Semily	1 073	743	735
Turnov	1 708	1 585	1 394
Liberec	1 626	1 637	1 640

Zdroj: Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje



Tabulka: Průměrná frekvence (nástup a výstup) v železniční stanici Železný Brod pro trať 035 Železný Brod – Tanvald

Železný Brod	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
pracovní den	711	606	649	659	430	461	444	384	432	479
sobota	584	671	657	772	308	505	382	476	443	382
neděle	633	669	620	606	353	471	472	407	323	349

Zdroj: Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje

Frekvenci počtu cestujících využívajících v Železném Brodě železnici dokresluje i údaj o průměrném denním počtu prodaných jízdenek. Do tohoto počtu jsou započítány i předplatní traťové jízdenky pro pravidelné dojíždějí. Zřejmý je mírný nárůst počtu prodaných jízdenek v posledních letech.

Tabulka: Průměrný počet železničních jízdenek prodaných v Železném Brodě

Na trať	Směr	Počet jízdenek						
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
030	Stará Paka	152	236	251	240	246	210	250
030	Turnov	141	235	241	242	267	210	260
035	Tanvald	127	225	240	241	246	234	244

Srovnání významu Železného Brodu s ostatními železničními stanicemi v Libereckém kraji dokládá i srovnání frekvence cestujících v následující tabulce. Bezkonkurenční pozici zaujímá Liberec, srovnatelný je význam České Lípy a Turnova. Železný Brod se řadí do skupiny 5 měst s velmi podobnou frekvencí počtu cestujících. Je třeba poznamenat, že celkový údaj vznikl součtem hodnot pro jednotlivé železniční tratě, proto jsou přestupující cestující započítáni dvakrát. I tento údaj dokládá významnou pozici Železného Brodu v rámci železniční sítě Libereckého kraje a především nezastupitelnou roli přestupního uzlu pro fungování dopravy v této části Libereckého kraje. Celkově je ze všech výše uvedených údajů zřejmé, že železniční doprava je v Železném Brodě hojně využívána a její význam je co do počtu cestujících minimálně srovnatelný s autobusovou dopravou.

Tabulka: Srovnání počtu cestujících (nástup+výstup) v nejvýznamnějších železničních stanicích Libereckého kraje v roce 2011

stanice	počet cestujících
Liberec	8 028
Česká Lípa	3 586
Turnov	3 109
Smržovka	1 670
Frýdlant	1 667
Tanvald	1 582
Železný Brod	1 540
Raspenava	1 513
Hrádek nad Nisou	1 232
Jablonec nad Nisou	1 184

Závěrem je možné prohlásit, že veřejnou dopravu v Železném Brodě využívá denně minimálně 2000 cestujících. Realizace projektu proto významně zkvalitní cestování veřejnou dopravou v Železném Brodě a bude mít významný vliv na její atraktivitu. Předpokládá se proto zvýšený zájem o využívání veřejné dopravy, což bude mít mj. pozitivní efekt na životní prostředí.

2.3. Analýza cílových skupin

2.3.1. Cestující veřejnou dopravou

Hlavní cílovou skupinou projektu jsou pochopitelně cestující veřejnou dopravou, kteří do města přicestují nebo odcestují autobusem. Tuto cílovou skupinu lze rozdělit na dvě základní podskupiny.

První jsou pravidelní cestující – obyvatelé Železného Brodu a okolních obcí i vzdálenějších sídel, kteří v Železném Brodu nastupují, vystupují nebo přestupují. Hlavním segmentem jsou zde děti a mládež cestující do škol. Další segmentem jsou cestující do zaměstnání. Dále sem patří osoby, které do Železného Brodu pravidelně (byť ne nezbytně denně) dojíždějí např. za nákupy, k lékaři nebo za úředními záležitostmi. To se týká hlavně seniorů.

Druhou skupinou jsou nepravidelní cestující – lidé, kteří budou do Železného Brodu nebo naopak z Železného Brodu do větších okolních měst (Jablonec nad Nisou, Turnov) dojíždět za zábavou, kulturou apod. a dále turisté.

Realizace projektu bude mít významný efekt na všechny vyjmenované skupiny. Odstranění nutných přesunů mezi autobusovým nádražím a železniční stanicí ocení především senioři a rovněž děti. Zásadní význam bude odstranění přesunů mít i pro nepravidelné cestující, kteří město neznají. Pro cestující, kteří v Železném Brodě svoji cestu začínají nebo končí, se přesunem autobusového nádraží z centra k železniční stanici docházková vzdálenost k autobusu neprodlouží, protože tyto autobusy budou zastavovat i v prostoru současného autobusového nádraží (nově je navržen název autobusová zastávka u pomníku TGM). Významné je odstranění přesunů a možnost čekání v budově železniční stanice v případě nepříznivého počasí. Současné autobusové nádraží nenabízí uzavřenou čekárnu pro cestující.

2.3.2. Provozovatelé autobusové dopravy, řidiči autobusů

Z realizace projektu spočívající ve zvýšení komfortu pro cestující budou profitovat i provozovatelé autobusové dopravy. Současné autobusové nádraží nenabízí prostor k odpočinku řidičů, odstavný prostor je nedostatečný, v daném prostoru se není možné otočit. Vzhledem k organizaci dopravy (existence kolmých stání) je nutné couvání autobusů, což je bez asistence poučené osoby jednak proti předpisům, ale hlavně nebezpečné. Vzhledem k vysokému pohybu chodců, mj. i seniorů, tak stále hrozí střet, jež může mít fatální následky. Nový terminál pak zajistí lepší komfort pro odpočinek řidičů autobusů i větší bezpečnost v celém prostoru autobusového nádraží. Rovněž se novou organizací dopravy před železniční stanicí zlepší průjezdnost tohoto prostoru.

2.4. Alternativní uspokojení potřeb cílových skupin

V případě neuskutečnění projektu neexistuje pro vyjmenované cílové skupiny kvalitativně srovnatelná alternativa. Na současném autobusovém nádraží neexistuje čekárna pro cestující, řidiči zde nemají dostatečné zázemí na odpočinek, je zde problém s odstavem autobusů i celkovou organizací dopravy. Cestující, kteří přestupují z autobusu na vlak či opačně musí překonat vzdálenost více než 600 m a přejít frekventovanou komunikaci. Tyto překážky mnoho obyvatel odrazují od využívání veřejné dopravy a místo toho se spoléhají na individuální automobilovou dopravu. To je však z hlediska udržitelného rozvoje společnosti nepřijatelné. Proto je třeba podporovat ekologicky i ekonomicky šetrnější veřejnou hromadnou dopravu.

2.5. Marketingová strategie

Poslání projektu je shodné s cíli projektu:

- zvýšení míry využití veřejné dopravy v Železném Brodě a okolí
- modernizace infrastruktury pro provozování hromadné dopravy v Železném Brodě
- integrace autobusové a železniční dopravy v Železném Brodě
- zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Železném Brodě
- rozšíření infrastruktury pro parkování autobusů v Železném Brodě
- zkvalitnění podmínek pro provozovatele veřejné dopravy

Projekt zajišťuje kvalitní standard dopravní obslužnosti v okolí Železného Brodu integrací autobusové a železniční dopravy, šetrných k životnímu prostředí.

2.5.1. Hlavní strategický cíl projektu

Hlavním strategickým cílem projektu, tedy stavem, kterého má být dosaženo realizací projektu, je vybudování nového autobusového terminálu před železniční stanicí v Železném Brodě (část A – 1.etapa) a rekonstrukce stávajícího autobusového nádraží na zastávku (část B). Tím bude dosaženo integrace jednotlivých druhů ekologicky šetrné dopravy – autobusové a železniční – a zachování snadné dostupnosti centra města s pozitivním efektem na atraktivitu a míru využívání veřejné dopravy v oblasti a omezení individuální automobilové dopravy.

2.5.2. Zvolené strategie

Zvolené strategie představují postupy nebo činnosti, pomocí nichž bude dosaženo hlavního strategického cíle. U každé strategie je sledován její přínos pro splnění hlavního cíle.

Zvolená strategie	Přínos strategie
Vybudování nového bezbariérového autobusového terminálu před železniční stanicí	Integrace autobusové a železniční dopravy ve městě, odstranění dlouhých přesunů z autobusového nádraží na železniční stanicí, zlepšení komfortu pro cestující vč. osob se sníženou schopností pohybu a pro řidiče, zvýšení atraktivity veřejné dopravy v lokalitě
Vybudování informačního systému a kamerového systému v terminálu	Zlepšení informování cestujících vč. osob se sníženou schopností orientace, zlepšení bezpečnosti v lokalitě
Nová organizace dopravy na terminálu	Bezpečný pohyb chodců v lokalitě – nasvětlené přechody, jednosměrný pohyb vozidel; zřízení odstavných míst pro autobusy
Převedení současného autobusového nádraží na průjezdnou autobusovou zastávku a změna organizace dopravy zde	Zachování snadné obslužnosti centra pro cestující autobusovou dopravou, zvýšení bezpečnosti dopravy v místě – odstranění nebezpečného couvání autobusů

2.6. Marketingový mix

Standardní součástí marketingového mixu jsou 4 prvky: product (produkt), price (cena), place (umístění a distribuce) a promotion (propagace).

2.6.1. Product (produkt)

Poskytovaným produktem bude nově vybudovaný terminál pro autobusy umístěný před železniční stanicí v Železném Brodě (část A – 1.etapa). Terminál bude po technické i provozní stránce vyhovovat požadavkům kladeným v současné době na cestování veřejnou dopravou. Terminál bude díky své bezbariérovosti přístupný i osobám se zhoršenou schopností pohybu. Součástí terminálu bude i moderní informační systém, který usnadní cestování a přínosem bude především pro osoby se zhoršenou schopností orientace, seniory a děti. Terminál bude díky svému technickému řešení a organizaci dopravy zajišťovat bezpečný průjezd autobusů a pohyb chodců v lokalitě. Díky realizaci tohoto projektu odpadnou dlouhé přesuny cestujících mezi autobusovým nádražím a železniční stanicí.

Součástí realizace projektu je i přestavba současného autobusového nádraží na průjezdnou autobusovou zastávku u památníku TGM (část B). Zde budou začínat autobusové linky směr Semily a Koberovy a zastavovat autobusové linky do Jablonce nad Nisou. Snadná dostupnost centra města pro cestující autobusy tak bude zajištěna.

2.6.2. Price (cena)

Zajišťování veřejné dopravy je veřejnou službou. Využívání terminálu bude pro všechny cílové skupiny bezplatné, cestujícím ani autobusovým dopravcům nebude za využívání terminálu účtován žádný poplatek.

2.6.3. Place (umístění a distribuce)

Umístění projektu lze z hlediska poptávky považovat za ideální. Autobusový terminál bude umístěn bezprostředně před budovou železniční stanice v Železném Brodě. Ta je dle údajů o počtu cestujících z roku 2011 (1 540 osob - viz kapitola 2.2) 7. nejvýznamnější železniční stanicí v Libereckém kraji. Podle statistiky autobusové dopravy nastupuje či vystupuje v Železném Brodě pravidelně aspoň 500 cestujících. Díky realizaci projektu dojde k integraci autobusové a železniční dopravy ve městě, čímž se zvýší počet cestujících.

Distribuční cesty by měly zajistit dostatečné množství zboží a materiálu pro bezproblémový chod projektu. Všechny investiční majetek bude pořízen v investiční fázi projektu. Jeho zajištění včetně řízení zajistí dodavatelská firma. Vzhledem k charakteru projektu se neuvažuje o existenci zásob. Prostory budou vybaveny majetkem nezbytným pro chod projektu. Jeho soupis je proveden v položkovém rozpočtu na vybavení v příloze. V provozní fázi se bude provádět úklid, běžná údržba a opravy, které velké materiálové dodávky nevyžadují. Prostory budou připojeny na technické sítě (dešťová kanalizace, elektřina, datové sítě pro kamerový a informační systém).

2.6.4. Promotion (propagace)

Význam publicity a propagace projektu a jeho výstupů je pro udržitelnost projektu a splnění jeho cílů nezpochybnitelný. Žadatelem projektu je město Železný Brod, které bude o projektu informovat na svých internetových stránkách a v měsíčníku Železnobrodský zpravodaj. Zde by měly být uváděny důležité informace o významných fázích realizace projektu, aby se projekt dostal do širšího povědomí občanů. O změně polohy autobusového nádraží budou informovat nové informační tabulky ve městě a proškolení budou zaměstnanci informačního centra.

Vzhledem k tomu, že realizace projektu a zprovoznění nového terminálu představuje významný zásah do organizace dopravy v lokalitě, je důležitá i informovanost ve čtvrtletním zpravodaji IDOL. Dále se jako vhodná média k prezentaci projektu jeví měsíčník Liberecký kraj, týdeník Týden v Libereckém kraji, tiskoviny Jablonecký deník a regionální mutace MF Dnes, lokální televize RTM a Genus, regionální radia Český rozhlas Sever a RCL Liberec.

Na začátku fyzické realizace projektu budou na místě stavby – (terminál i autobusová zastávka) instalovány informační billboardy (náklady se předpokládají 40 000 Kč + DPH). Po ukončení realizace a zprovoznění prostor budou billboardy nahrazeny stálými pamětními deskami (náklady 10 000 Kč + DPH). Dodávka a instalace billboardů i pamětních desek bude součástí zakázky na zajištění rekonstrukce prostor. Celkové náklady na propagaci se předpokládají ve výši 70 000 Kč + DPH.

2.7. Zhodnocení projektu z hlediska zakládání veřejné podpory

Smlouva o založení ES v článku 87, odst.1 stanoví, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li tato smlouva jinak.

Projekt je hodnocen jako zakládající veřejnou podporu, pokud naplňuje všechny 4 následující znaky:

- a) poskytování veřejných prostředků,
- b) zvýhodňování podnikání či odvětví výroby,
- c) narušení nebo hrozba narušení hospodářské soutěže,
- d) ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU.

Ad a) V rámci projektu „Terminál Železný Brod – 1.etapa“ bude požádáno o finanční podporu. Tato dotace je poskytována ze Strukturálních fondů EU, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF). Jedná se tedy o veřejné prostředky, které budou v případě úspěšnosti projektu poskytnuty.

Ad b) Základem realizace je vybudování nového autobusového terminálu před železniční stanicí Železný Brod. Součástí projektu je rovněž úprava současného autobusového nádraží na průjezdnou autobusovou zastávku, aby byla zachována snadná obslužnost centra města. Realizací projektu se zvýší finanční i estetická hodnota majetku, který žadatel – město Železný Brod – vlastní. Prostory budou přístupné všem cestujícím bez rozdílu, za využívání služeb terminálu nebude nikomu účtován žádný poplatek. Město Železný Brod však provozováním dopravního terminálu nebude provádět podnikatelskou činnost, neboť mu z této činnosti nebudou plynout žádné příjmy, naopak musí počítat

s nově vzniklými náklady na úklid, opravy, spotřebu elektřiny. Lze proto prohlásit, že pro tuto oblast hospodářské činnosti neexistuje tržní prostředí. Proto nedojde ke zvýhodnění podnikání.

Ad c) Provozování veřejné dopravy je vzhledem ke svému charakteru pravidelně dotováno veřejnými subjekty (kraj a obce, stát), s jednotlivými dopravci má Liberecký kraj uzavřeny dlouhodobé smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti, v rámci tarifu IDOL bylo stanoveno jednotné jízdné do 50 km pro všechny dopravce zapojené do systému. Jednotliví dopravci provozují různé linky a tak si vzájemně nekonkurují. Co je však nejdůležitější, žadatelem projektu bude město Železný Brod, které žádnou veřejnou dopravu neprovozuje. Realizací těchto aktivit proto nedojde k narušení hospodářské soutěže.

Ad d) Nově vybudované prostory autobusového terminálu budou přístupny všem občanům bez rozdílu. Bezbariérová úprava umožní přístup i tělesně hendikepovaným osobám. Lze s jistotou tvrdit, že služeb terminálu budou využívat i zahraniční osoby. Lze však zcela vyloučit, že by osoby ze zahraničí překračovaly hranice v závislosti na realizaci projektu. Obchod mezi členskými státy proto realizací projektu nebude ovlivněn.

Z výše uvedeného je zřejmé, že projekt svým charakterem naplňuje pouze 1.znak veřejné podpory. Lze proto odpovědně prohlásit, že projekt **nezakládá veřejnou podporu**. Výše podpory ze strukturálních fondů (ERDF) může dosáhnout až 85 % celkových veřejných způsobilých výdajů projektu. Vlastní zdroje žadatele budou tvořit zbylých 15 % celkových veřejných způsobilých výdajů.



3. Technické a technologické řešení projektu

3.1. Výstavba nového autobusového nádraží u železniční stanice (část A – 1.etapa)

3.1.1. Přesné místo realizace projektu

Výstavba autobusového terminálu bude probíhat v jihovýchodní části města Železný Brod před železniční stanicí v prostoru Nádražní ulice a na pozemcích ležících jižně od ní. Na severu je staveniště ohraničeno pozemky ČD, na východě zasahuje do manipulačních ploch za výpravní budovou ČD. Z jihu území ohraničuje strmý severní svah pod sídlištěm Na Vápence, západní hranici území tvoří bloková zástavba podél vodoteče Brodec. Pro detailní soupis pozemků viz projektová dokumentace a stavební povolení.

3.1.2. Stávající stav

Pozemky staveniště mají charakter ostatních ploch, tvoří je hlavně komunikace, parkoviště a zpevněné manipulační plochy. V jihozápadní části je zatravněná plocha zemního valu s dětským hřištěm, pískovištěm a lavičkami, zemní val je částečně porostlý mladými jehličnany. Jižní hranici tvořící strmý severní svah je hustě porostlý vzrostlými náletovými stromy. Areál je přímo přístupný z Masarykovy ulice, která je též silnicí II/282. V areálu jsou rovněž vedeny různé sítě technické infrastruktury – elektro kabely, vodovod, kanalizace, plynovod, sdělovací vedení, veřejné osvětlení a varovný informační systém obyvatelstva. Stávající propustek přes vodoteč Brodec je v havarijním stavu a Město přes něj zakázalo průjezd.

3.1.3. Dispoziční a architektonické řešení

Základem nového autobusového nádraží před železniční stanicí budou nástupiště (výstup, odstavy, nástup) umístěná v lineárním uspořádání podél Nádražní ulice. Ve směru jízdy autobusů z Masarykovy ulice budou nejprve umístěna 2 výstupní stání, dále 4 odstavná stání a konečně bezprostředně před výpravní budovou ČD 4 nástupní stání. V případě výluk na železnici bude náhradní autobusová doprava využívat stejná stanoviště. Dále zde bude existovat 11 stání pro osobní automobily typu kiss and ride, z toho 2 imobilní.

V prostoru nástupišť budou umístěny jednotlivé prvky městského mobiliáře (lavičky, koše apod.). Veškeré pěší plochy (chodníky, nástupiště) budou mít jednotný povrch z betonové dlažby. Komunikace pro pohyb vozidel budou asfaltové, zálivy zastávek budou mít dlážděný povrch. Strukturou a barvou budou odlišeny všechny typy vodicích linií.

3.1.4. Technické řešení

Výstavbu nového autobusového terminálu lze rozdělit na několik stavebních objektů.

Příprava staveniště

Součástí přípravy staveniště jsou kácení porostů, odhumusování, bourání zpevněných ploch, odstraňování zařízení a vybavení území (zábradlí, dopravní značky, mobiliář), dále smýcení a skácení náletové zeleně ze skalního svahu nad výpravní budovou a odtěžení zemního valu v centru stávající plochy.

Pozemní komunikace, zpevněné plochy, venkovní úpravy

Je navrženo liniové (podélné) oboustranné uspořádání všech nástupišť, odstavných ploch a ploch pro krátkodobé parkování podél Nádražní ulice. Nádražní ulice mezi stávající vstupní křižovatkou a obratištěm na pozemcích ČD bude využívána pro obousměrné jízdy všech vozidel. Nástupiště budou vybavena drobným městským mobiliářem – lavičky, odpadkové koše, informační tabule pro jízdní řády, označníky zastávek, přístřešky atd. Dále zde budou instalována oplocení, samostatná zábradlí a navržena je úprava výtahové šachty před výpravní budovou ČD.

Propustek a nábřežní zdi na vodoteči Brodec

Vzhledem k havarijnímu stavu propustku přes vodoteč Brodec je nutná jeho rekonstrukce. Součástí rekonstrukce bude prodloužení propustku z dnešních 20 m na asi 40 m. Propustek bude proveden z železobetonových rámců uložených do původního podélného profilu vodoteče. Zároveň bude

provedena rekonstrukce levobřežní opěrné zdi nad propustkem a část pravobřežní zdi. Zdi budou provedeny z železobetonu s obkladem z žulových kvádrů.

Zdi, zarážedlo a vyztužení svahu

Pro umístění potřebných objektů před výpravní budovu (chodník s nástupištěm, autobusový záliv a obousměrná komunikace je nutné rozšířit stávající prostor. Proto je navržen odřez ve svahu s jeho případným vyztužením, které zamezí erozi svahu. Stejně úpravy jsou navrženy v prostoru obratiště. Na svazích podél výpravní budovy a nad obratištěm je rovněž navržena sanace stávající náletové zeleně, nad svahem oprava stávajících lesních cest a podél cesty založení aleje nízkých doplňkových dřevin. Ve zbývající části svahu bude položena výztužná síť s 3D membránou pro možnost ohumusování svahu a provedení hydroosevu. Okraj obratiště bude opatřen ochrannou železobetonovou zídou, která vyloučí případný střet silničních a drážních vozidel na dopravní koleji č.5. Navrženo je rovněž železobetonové zarážedlo na zkrácené koleji č.9.

3.1.5. Řešení inženýrských sítí

Kanalizace, vodovod a plynovod

Zpevněné plochy budou odvodněny systémem nových uličních vpustí a štěrbinových betonových rour pomocí přípojek do nové dešťové kanalizace. Stávající systém odvodnění do jednotné kanalizace bude kompletně zrušen. Zpevněné plochy v prostoru autobusového nádraží budou odvodněny novou dešťovou kanalizací na lapol. Celkové množství vod odváděných do vodoteče bude mít maximální kapacitu asi 85 l/s. Provedena bude přeložka jednotné kanalizace DN500 v Nádražní ulici, spočívající v opravě revizních šachet. Voda pro stavbu bude odebírána ze stávajícího vodovodního systému nebo variantně dovážena zhotovitelem stavby.

Bude provedena přeložka NTL plynovodu v místě křížení s potokem Brodec.

Elektroinstalace

Bude provedena přeložka NN v prostoru nové gabionové zdi nad výstupní zastávkou a přeložka na vrchním vedení podél Nádražní ulice. Objekty terminálu bude na elektrickou síť napojeny novou kabelovou smyčkou ze stávajícího kabelu u čp.810. Nové odběrné místo bude soustředěné v jednom bodě, druhé odběrné místo tamtéž bude sloužit jako rezerva pro budoucí napojení parkovacího domu. Bude instalováno veřejné osvětlení pro nasvětlení východní i západní části Nádražní ulice, včetně speciálního nasvětlení dvou přechodů pro chodce. Příkon elektrické energie se odhaduje na 15,61 kW. Elektrická energie pro stavbu bude odebírána ze stávajících distribučních rozvodů NN nebo z nových odběrných míst napojení novostaveb.

Datové sítě

V prostoru propustku přes Brodec a navazující křižovatky je navržena přeložka podzemní trasy kabelů městského rozhlasu a ovládání kotelen.

Nástupiště na autobusovém nádraží budou vybavena elektronickým vizuálním a akustickým systémem. Vizuální systém bude poskytovat informace o odjezdech autobusových a vlakových spojů. Informační systémy budou propojeny do jednoho sdružovacího bodu, umístěného ve výpravní budově ČD. Na hlavním nástupišti budou 2 LCD obrazovky. Ve výpravní budově ČD bude umístěn 1 počítač s připojením na internet. Akustický systém je navržen pro potřeby zrakově postižených osob.

Nástupiště a navazující plochy budou monitorovány pevnými a otočnými kamerami, napojenými do místního sdružovacího bodu, který bude připojen na městský kamerový systém.

Stávající Varovný Informační Systém Obyvatelstva (VISO) bude rozšířen o 7-8 nových bodů umístěných na stožáry veřejného osvětlení.

3.1.6. Další požadavky

Dopravní hluk byl posouzen hlukovými expertizami, dle jejichž závěrů navržená stavba splňuje hygienické limity. Budou respektována zákonná ustanovení o ochraně před účinky hluku (např. že hlučné stavební práce se budou provádět v denních hodinách). Budou rovněž přijata opatření k ochraně ovzduší, např. omezení prašnosti kropením, čištěním komunikací, organizací dopravy na staveništi, zakrýváním sypkých nákladů apod.



S odpady v průběhu stavby bude nakládáno dle příslušných zákonných ustanovení. Drobný směsný komunální odpad sbíraný do odpadkových košů na nástupištích bude svážen vybranou společností působící v rámci celého města.

3.2. Rekonstrukce stávajícího autobusového nádraží na zastávku u památníku TGM (část B)

3.2.1. Přesné místo realizace projektu

Součástí projektu je i přestavba stávajícího autobusového nádraží, které se nachází v centru města u památníku TGM při Masarykově ulici. Území je z jihu ohraničeno zalesněným svahem pod železniční tratí Stará Paka - Liberec, z ostatních stran blokovou zástavbou.

3.2.2. Stávající stav

Stávající autobusové nádraží v centru města u památníku TGM plní svou funkci již desítky let. Autobusové nádraží je tvořeno jednodílnou asfaltovou plochou. Při Masarykově ulici je umístěn ostrůvek s ocelovým přístřeškem. Je zde rovněž prodejní stánek. Ze zpevněné plochy vedle stánku vyrůstají dvě lípy, jež jsou již ve špatném zdravotním stavu. 5 kolmých odjezdových stání je umístěno pouze ze strany autobusového nádraží, dalších 5 pak po obvodu autobusového nádraží na jihovýchodní a východní straně. Pro cestující zde neexistuje uzavřená čekárna. Rovněž řidiči autobusů zde nemají dostatečné zázemí. Vzhledem k organizaci dopravy zde, je nutné couvání autobusů z kolmých stání a stále tak existuje riziko střetu s chodci. V areálu stávajícího autobusového nádraží jsou vedeny různé sítě technické infrastruktury – jednotná kanalizace, vodovod, plynovod, elektrická síť, veřejné osvětlení, telefonní kabely.

Pozemky staveniště jsou převážně volné, mají charakter ostatních ploch.

3.2.3. Dispoziční a architektonické řešení

Pro autobusovou zastávku je využita pouze severní část plochy původního autobusového nádraží, přiléhající k Masarykově ulici. Jižní část bude ponechána pro možnost volné rozptylové plochy před sokolovnou. Vlastní autobusová zastávka je tvořena středovým objezdným nástupištěm se 2 nástupišti na severní straně (záliv Masarykovy ulice) a 2 nástupišti na jižní straně. Objezd je připojen východním vjezdem a západním výjezdem na Masarykovu ulici. Z architektonického hlediska bude hlavní pozornost věnována úpravě nástupišť a novému částečnému zastřešení, které vytvoří vhodný čekací prostor pro cestující. Celý komplex bude doplněn městským mobiliářem a vysokou zelení, která nahradí stávající lípy, jež bude nutné vykácet.

3.2.4. Technické řešení

Příprava staveniště

Před zahájením výstavby bude odstraněn stávající stánek, stávající přístřešek a zábradlí nástupišť. Odstraněna bude vzrostlá zeleň.

Zastřešení nástupišť

Zastřešení nástupišť v půdorysném tvaru „brýlí“ se skládá ze 4 přístřešků a střední spojovací pasáže. Přístřešky budou mít kombinované výplně zadních stěn (dřevo, sklo) a neprůhlednou střechu. Nosná konstrukce zastřešení bude kovová s trvanlivou povrchovou úpravou se skleněnými, dřevěnými a polykarbonátovými výplněmi. Zastřešení nástupišť bude osvětleno zářivkovými svítidly, osvětlení bude ovládáno časovými spínacími hodinami.

Prodejní stánek a mobiliář

Podél západní strany střední části zastřešení bude umístěn prodejní stánek určený k prodeji nepotravinářského zboží, případně jako infocentrum. Bude se jednat o plně vybavené zařízení kontejnerového typu usazené na betonové základové desce. Stánek bude vytápěn elektrickými přímotopy. Elektroinstalace bude součástí dodávky stánku. Bude připraveno napojení na veřejnou telefonní síť.

Nástupiště bude vybaveno drobným městským mobiliářem – lavičky, odpadkové koše, informační tabule pro jízdní řády, označníky zastávek.

Pozemní komunikace

Pro umístění zastávkového zálivu při Masarykově ulici byla nově definována šířka jízdních pruhů. Jízdní pruhy jsou navrženy v šířce 3,25 m, zastávkový záliv v šířce 3 m + 0,5 m odstup od jízdního pruhu. U vnitřních prostor zastávky se mění směr jízdy (vjezd na východní straně, výjezd na západní), aby bylo možné využít jeden nástupní ostrov pro oba směry autobusů. Přístup do vnitřního prostoru zastávky bude umožněn jen autobusům, vozidlům rezidentů a zásobování. Nové komunikace v plné tloušťce jsou navrženy v celém prostoru mimo vjezd do vnitrobloku za sokolovnou, kde bude provedena jen výměna krytu. Komunikace jsou navrženy z asfaltového betonu a ze žulových kostek (podle umístění).

Chodníky, nástupiště

Prostor mezi autobusovými zálivy je určen jak pro nástup a výstup cestujících, tak pro pohyb chodců po Masarykově ulici. Nástupiště jsou spojeny s chodníky pomocí dvou přechodů pro chodce v SZ a JV části. Chodníky budou provedeny z betonové dlažby.

3.2.5. Řešení inženýrských sítí

Kanalizace

Stávající odvodnění bude zrušeno, vybudovány budou 3 nové sorpční vpusti. Odvodnění bude napojeno dvěma větvemi do stávající jednotné kanalizace DN800 v Masarykově ulici. Maximální kapacita odvodnění je 13,4 l/s.

Elektroinstalace

Veřejné osvětlení bude doplněno nasvětlením dvou přechodů pro chodce. Stávající přívod elektro ke stánku bude zrušen. Elektrická energie pro stavbu bude odebírána ze stávajících nebo nových napojovacích bodů NN. Stávající telefonní kabel pod budoucím zálivem autobusů je dle vyjádření správce ke zrušení.

3.2.6. Další požadavky

Dopravní hluk byl posouzen hlukovými expertizami, dle jejichž závěrů navržená stavba splňuje hygienické limity. Budou respektována zákonná ustanovení o ochraně před účinky hluku.

S odpady v průběhu stavby bude nakládáno dle příslušných zákonných ustanovení. Drobný směsný komunální odpad sbíraný do odpadkových košů na nástupišťích bude svážen vybranou společností působící v rámci celého města. Stavba neznečišťuje ovzduší.

Řešení je uzpůsobeno pro pohyb osob se zhoršenou schopností pohybu a orientace.

4. Potřeba zajištění oběžného majetku a investic (dlouhodobého majetku)

Soupis materiálových a zbožových dodávek a soupis investičního majetku nutného pro realizaci projektu je uveden v rozpočtu stavebních prací, které jsou součástí rozpočtu projektu. Podrobný položkový rozpočet projektu je uveden v samostatné příloze. Jsou zde uvedeny veškeré stavební náklady. Jednotlivé materiálové a zbožové dodávky a investiční majetek jsou identifikovány názvem, množstvím a celkovou cenou.

Všechny investiční majetek bude pořízen v investiční fázi projektu. Jeho zajištění včetně řízení zajistí dodavatelská firma. Určení a řízení zásob nutných pro plynulý a ekonomický chod investiční fáze projektu zajistí rovněž dodavatelská firma. Vzhledem k charakteru projektu se s existencí zásob nepočítá. V provozní fázi bude nutné provádět pravidelný úklid, opravy a údržbu (včetně zimní údržby), aby bylo možno nově vybudované prostory plnohodnotně využívat. Podrobný soupis těchto nákladů je proveden v kapitole 5.1.3.

Veškeré náklady uvedené ve stavebním rozpočtu jsou nezbytné pro realizaci projektu. Cenová úroveň materiálů a prací odpovídá obvyklým cenám.

5. Finanční plán

Údaje ve finančním plánu vychází z údajů dodaných žadatelem. Výdaje v provozní fázi byly vypočteny na základě kvalifikovaných odhadů, skutečné výdaje však budou záviset na více faktorech – cenách energií, klimatických podmínkách, znění pojistné smlouvy, účinnosti kamerového systému (zabránění vandalismu) apod. **Celkové náklady projektu** byly vyčísleny na **66 133 280 Kč**, **způsobilé výdaje** činí **64 709 738,18 Kč**, **dotace** z ROP NUTS II Severovýchod bude činit **55 003 277,45 Kč**, **vlastní podíl** žadatele **11 130 002,55 Kč**.

5.1. Plán průběhu nákladů a výnosů

5.1.1. Předinvestiční fáze

Byla vypracována projektová dokumentace k územnímu řízení a stavebnímu povolení, jež bylo vydáno na konci roku 2009. Po rozhodnutí žadatele o snížení nákladů bylo rozhodnuto, že se u části A (nový terminál u železniční stanice) bude realizovat pouze 1.etapa, která je provozuschopná. Součástí projektu je v nezměněné podobě i část B (rekonstrukce současného autobusového nádraží na zastávku u památníku TGM). K části A byla zpracována nová projektová dokumentace, která je však neuznatelným nákladem. Navíc, protože se z části A bude realizovat jen 1.etapa, je uznatelná z projektové dokumentace jen ta část nákladů, odpovídající poměru mezi novou nižší cenou stavby a starou cenou stavby. Způsob výpočtu je uveden v samostatné příloze. Níže v tabulce je již uvedena výsledná poměrná část nákladů. Do nákladů předinvestiční fáze se dále řadí zpracování žádosti o poskytnutí dotace z ROP SV, včetně všech požadovaných příloh, zpracování zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele a prováděcí dokumentace k realizaci stavby. Celkové náklady předinvestiční fáze tak jsou **3 538 283 Kč**, uznatelné náklady č.3454283iní **2 090 637,18 Kč**, neuznatelné náklady **1 447 645,82 Kč**.

Tabulka: Náklady na projektovou dokumentaci a výše poměrné části uznatelné jako způsobilé

Náklad	Cena bez DPH (Kč)	DPH 19 % (Kč)	Cena s DPH (Kč)
průzkumné práce*	352 000,00	66 880,00	418 880,00
zpracování projektové dokumentace pro územní řízení pro část A*	288 000,00	54 720,00	342 720,00
zpracování projektové dokumentace pro územní řízení pro část B*	57 000,00	10 830,00	67 830,00
inženýrská činnost pro územní řízení*	180 000,00	34 200,00	214 200,00
zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení pro část A*	824 500,00	155 655,00	981 155,00
zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení pro část B*	145 500,00	27 645,00	173 145,00
výkaz výměr*	50 000,00	9 500,00	59 500,00
inženýrská činnost pro stavební řízení*	90 000,00	17 100,00	107 100,00
CELKEM	1 987 000,00	377 530,00	2 364 530,00
Z toho poměrová část podle poměru nákladů na novou a starou cenu stavby	1 182 048,05	224 589,13	1 406 637,18

Tabulka: Způsobilé výdaje v předinvestiční fázi

Náklad	Cena bez DPH (Kč)	DPH (Kč)	Cena s DPH (Kč)
Poměrová část nákladů na PD	1 182 048,05	224 589,13	1 406 637,18
zadávací dokumentace	200 000,00	40 000,00	240 000,00
prováděcí dokumentace pro realizaci stavby	300 000,00	60 000,00	360 000,00
zpracování žádosti do ROP SV	70 000,00	14 000,00	84 000,00
Celkem	1 752 048,05	338 589,13	2 090 637,18
- z toho způsobilé výdaje			2 090 637,18
Maximální výše finanční podpory (85 % ze způsobilých výdajů)			1 777 041,00

Tabulka: Nezpůsobilé výdaje v předinvestiční fázi

Poměrová část nezpůsobilých výdajů podle poměru nákladů na novou a starou cenu stavby	804 951,95	152 940,87	957 892,82
Dodatek projektové dokumentace	410 211,00	79 542,00	489 753,00
Celkem	1 215 162,95	232 482,87	1 447 645,82

Pro projekty nezakládající veřejnou podporu jsou výdaje na projektovou dokumentaci, tedy i žádost o poskytnutí dotace, způsobilým výdajem již po 1.1.2007. Výnosem proto bude finanční podpora ze Strukturálních fondů prostřednictvím Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod ve výši 85 % nákladů ze způsobilých výdajů v této fázi, tedy **1 777 041,00 Kč**. Vlastní podíl žadatele v předinvestiční fázi je **587 489,00 Kč**.

Tabulka: Výnosy v předinvestiční fázi projektu

Výnos	Cena (Kč)
Dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod	1 777 041,00
Celkem	1 777 041,00

5.1.2. Investiční fáze

Hlavním nákladem v investiční fázi je vlastní stavba. Náklady na zařízení staveniště a další související náklady jsou zahrnuty ve stavební části stavby. Vznikají zde však i další náklady přímo související se stavbou – technický dozor investora a autorský dozor. Povinnou součástí projektu je i jeho publicita. Významnou položkou jsou náklady na administraci projektu. Výběrová řízení si žadatel zajistí z vlastních personálních zdrojů. Projekt nebude v investiční fázi generovat žádné příjmy. Výnosem proto bude pouze poskytnutá dotace, která však bude poskytnuta až zpětně po skončení jednotlivých etap realizace projektu (etapa musí mít minimální délku 2 měsíce). Žadatel si proto zajistí předfinancování projektu z vlastních prostředků. Celkové náklady investiční fáze činí **62 654 497 Kč**, z toho dotace z ROP NUTS II Severovýchod bude **53 256 322 Kč**, vlastní podíl žadatele (Libereckého kraje) pak zbývajících **9 398 175 Kč**.

Tabulka: Náklady v investiční fázi projektu

Náklad	Cena bez DPH (Kč)	DPH 20 % (Kč)	Cena s DPH (Kč)
Stavební část stavby – část A – 1.etapa	40 726 354	8 145 270	48 871 624
Stavební část stavby – část B	10 143 395	2 028 678	12 172 073
Technický dozor investora	600 000	120 000	720 000
Autorský dozor	250 000	50 000	300 000
Publicita projektu	70 000	14 000	84 000
Administrace projektu	414 000	82 800	496 800
Finanční výdaje – náklady na bankovní účet	10 000	0	10 000
Celkem	52 213 749	10 440 748	62 654 497
- z toho způsobilé výdaje			62 654 497
Maximální výše finanční podpory (85 % ze způsobilých výdajů)			53 256 322

Jak již bylo poznamenáno výše, jediným výnosem je v této fázi poskytnutá dotace, která bude maximálně ve výši 85 % uznatelných nákladů projektu.

Tabulka: Výnosy v investiční fázi projektu

Výnos	Cena (Kč)
Dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod	53 256 322
Celkem	53 256 322

5.1.3. Provozní fáze

Po kolaudaci stavby budou nový terminál u nádraží ČD i autobusová zastávka u památníku TGM uvedeny do provozu. Z realizace projektu nevznikají žádné příjmy, protože dopravcům ani cestujícím nebude za užívání terminálu účtován žádný poplatek. Případné požadování platby by mohlo od zajištění na terminál odradit dopravce, kteří neprovozují linky zařazené do základní dopravní obslužnosti, což by bylo kontraproduktivní. Vznikají zde nové náklady související s provozem nového terminálu. Jde o elektřinu, náklady na opravy a běžnou údržbu – nejen prostor terminálu (úklid, příp. zahradnické práce), ale i údržbu a aktualizaci informačního systému. S dodávkami vody, plynu, tepla se v souvislosti s provozem terminálu nepočítá. Nezbytná bude také pečlivá zimní údržba. V oblasti marketingu žadatel počítá s vydáváním informačních materiálů pro cestující, informovanost bude zajištěna např. i prostřednictvím systému IDOL. Vznikají rovněž náklady na pojištění majetku. Tabulka níže udává přehled plánovaných **nákladů** v provozní fázi projektu v prvních 5 letech provozu. Zcela zásadní položkou nákladů tvoří odpisy nově pořízeného majetku.

Tabulka: Roční náklady v provozní fázi projektu

Cinnost	Cena vč. DPH (Kč)
Elektřina	25 000
Opravy a běžná údržba	20 000
Zimní údržba	25 000
Marketing a propagace	10 000
Pojištění	50 000
Odpisy	625 000
Celkem	755 000

V souvislosti s realizací projektu se rovněž neuvažuje o vzniku nových pracovních míst, nové mzdové náklady proto nevznikají.

Finanční prostředky zde vykalkulované ve výši **755 000 Kč** k dorovnání provozní ztráty uhradí žadatel. Provozní ztrátu tvoří z více než 80 % odpisy nového majetku.

5.2. Plánované stavy majetku a zdrojů krytí

V průběhu předinvestiční fáze nevstupují do finanční rozvahy žádná aktiva projektu ve formě hmotného, finančního či nehmotného majetku. Proto logicky zde nenalezneme ani žádná pasiva, sloužící ke krytí aktiv.

V průběhu investiční fáze projektu je pořizován nový majetek, který již byl zmíněn u nákladů investiční fáze a je znovu rozepsán níže v tabulce.

Tabulka: Stavby aktiv na konci investiční fáze projektu

Aktiva	Cena s DPH (Kč)
Stavební část stavby – část A – 1.etapa	48 871 624
Stavební část stavby – část B	12 172 073
Technický dozor investora	720 000
Autorský dozor	300 000
Administrace projektu	496 800
Celkem	62 560 497

Ke krytí těchto aktiv bude z 85 % použita dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod, ze zbylých 15 % pak vlastní zdroje žadatele. Soupis pasiv je uveden níže v tabulce.

Tabulka: Stavby pasiv na konci investiční fáze projektu

Pasiva	Cena (Kč)
Dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod	53 176 422,45
Vlastní zdroje žadatele	9 384 074,55
Celkem	62 560 497,00

V provozní fázi projektu se aktivem stává samotná stavba včetně vybavení, jejíž hodnota se každoročně snižuje o oprávk (souhrn odpisů za více let). Ke krytí tohoto aktiva slouží fond dlouhodobého majetku (obecněji bývá tato položka nazývána zůstatková cena majetku). Neinvestiční majetek se neodepisuje.

Tabulka: Stavby aktiv a pasiv na konci 1.-5.roku provozní fáze projektu

1.rok			
Aktiva	Cena (Kč)	Pasiva	Cena (Kč)
Stavba včetně vybavení	62 560 497	Fond dlouhodobého majetku	61 935 497
Oprávk	-625 000		
Celkem	61 935 497		61 935 497
2.rok			
Aktiva	Cena (Kč)	Pasiva	Cena (Kč)
Stavba včetně vybavení	62 560 497	Fond dlouhodobého majetku	61 310 497
Oprávk	-1 250 000		
Celkem	61 310 497		61 310 497

3.rok			
Aktiva	Cena (Kč)	Pasiva	Cena (Kč)
Stavba včetně vybavení	62 560 497	Fond dlouhodobého majetku	60 685 497
Oprávky	-1 875 000		
Celkem	60 685 497		60 685 497
4.rok			
Aktiva	Cena (Kč)	Pasiva	Cena (Kč)
Stavba včetně vybavení	62 560 497	Fond dlouhodobého majetku	60 060 497
Oprávky	-2 500 000		
Celkem	60 060 497		60 060 497
5.rok			
Aktiva	Cena (Kč)	Pasiva	Cena (Kč)
Stavba včetně vybavení	62 560 497	Fond dlouhodobého majetku	59 435 497
Oprávky	-3 125 000		
Celkem	59 435 497		59 435 497

5.3. Plán průběhu cash flow projektu

Hotovostní tok (cash flow) projektu je vyjádřen příjmy (zvýšení stavu peněžních prostředků v pokladně nebo na některém z účtů z realizace projektu) a výdaji (snížení stavu peněžních prostředků v pokladně nebo na některém z účtů z realizace projektu). Čistý cash flow je rozdíl mezi příjmy a výdaji.

Jak již bylo zdůrazněno v kapitole 5.1.1., výdaje předinvestiční fáze jsou způsobilé, ale proplacení 85 % prostředků ze způsobilých výdajů projektu (1 777 041,00 Kč) proběhne až zpětně, proto si žadatel musí zajistit předfinancování. Žadatel výdaje uhradí z vlastních zdrojů.

Tabulka: Cash flow předinvestiční fáze projektu

Příjmy (Kč)	Výdaje (Kč)	Čistý cash flow (Kč)
3 538 283	3 538 283	0

Ve finančně nejnáročnější investiční fázi budou výdaje způsobilé, ale rovněž budou propláceny zpětně až po ukončení etap, proto si žadatel musí zajistit předfinancování investice. Ze Strukturálních fondů bude proplaceno 53 256 322 Kč (85 % celkové částky). Předfinancování bude zajištěno z vlastních prostředků žadatele. Zbýlých 15 %, tedy 9 398 175 Kč uhradí žadatel ze svých zdrojů.

Tabulka: Cash flow investiční fáze projektu

Příjmy (Kč)	Výdaje (Kč)	Čistý cash flow (Kč)
62 654 497	62 654 497	0

V provozní fázi projektu nevznikají v souvislosti s realizací projektu žádné příjmy. Provozní fáze proto bude ztrátová (blíže viz kapitola 5.1.3). Provozní ztrátu bude žadatel, tedy město Železný Brod, kryt ze svého rozpočtu. Fungování nového terminálu a autobusové zastávky tak bude zajištěno. Je zde změna proti nákladům a výnosům v provozní fázi, protože mezi výdaje se nezařazují odpisy (zde ve výši 625 000 Kč ročně), proto jsou výdaje o 625 000 Kč nižší než náklady. Hrazení odpisů zde proto ani nevstupuje mezi příjmy projektu.

Tabulka: Cash flow provozní fáze projektu

Rok	Příjmy (Kč)	Výdaje (Kč)	Čistý cash flow (Kč)
1.rok	130 000	130 000	0
2.rok	130 000	130 000	0
3.rok	130 000	130 000	0
4.rok	130 000	130 000	0
5.rok	130 000	130 000	0



6. Popis očekávaného společenského (socioekonomického) přínosu projektu

6.1. Přínosy pro žadatele

Žadatel získá realizací projektu nově vybudovaný terminál pro autobusy umístěný před železniční stanicí. Na terminálu budou 2 stanoviště pro výstup a 4 pro nástup, bude zde umožněn odstav 4 autobusů, součástí je osvětlení prostor, moderní informační systém pro cestující a kamerový systém. Terminál bude po technické i provozní stránce vyhovovat požadavkům kladeným v současné době na cestování veřejnou dopravou. Terminál bude díky své bezbariérovosti přístupný i osobám se zhoršenou schopností pohybu a díky řešení informačního systému bude vyhovovat i osobám se zhoršenou schopností orientace, seniorům a dětem. U terminálu rovněž vzniknou nová parkovací místa.

Současné autobusové nádraží bude přebudované na autobusovou zastávku, takže snadná obslužnost centra města autobusovou dopravou bude zachována, současně se zde uvolní plocha později využitelná pro různé účely dle potřeb města. Zároveň se zvýší bezpečnost silničního provozu (odstraní se couvání autobusů). Všechny tyto efekty budou mít kladný vliv na spokojenost občanů s dopravním řešením ve městě.

Realizací akce dojde rovněž ke zhodnocení majetku města. Provozní náklady související s provozem se zvýší, ale žadatel je schopen zajistit provozní udržitelnost projektu.

Realizací projektu bude podpořena propagace a pozitivní image města. Současně se zvýšením povědomí o městě je možné předpokládat vyšší počet cestujících a zprostředkovaně tak i osob, které město navštíví. Žadatel také realizací projektu prohloubí své zkušenosti s přípravou a řízením projektů podporovaných ze Strukturálních fondů EU.

6.2. Přínosy pro cestující

Hlavní přínos z realizace projektu mohou očekávat cestující. Odpadnou zdlouhavé přesuny mezi autobusovým a vlakovým nádražím (více než 600 m), což ocení hlavně senioři a rovněž děti. Zásadní význam bude odstranění přesunů mít i pro nepravidelné cestující, kteří město neznají. Pro cestující, kteří v Železném Brodě nastupují nebo vystupují, se přesunem autobusového nádraží z centra k železniční stanici docházková vzdálenost k autobusu neprodlouží, protože autobusy, které budou zajíždět k železniční stanici, zastaví i v centru v prostoru současného autobusového nádraží - autobusová zastávka u památníku TGM. Výrazným způsobem se zvýší komfort pro cestující – budou moci čekat na spoj ve vytápěné čekárně, k dispozici budou mít moderní informační systém přizpůsobený i zrakově postiženým osobám. Celková úprava nového terminálu i autobusové zastávky u památníku TGM bude bezbariérová, veřejnou dopravu tak budou moci využívat i osoby tělesně hendikepované. Celkově se zkrátí a výrazně zkvalitní cestování, což bude mít pozitivní vliv na využívání veřejné dopravy.

6.3. Přínosy pro autobusové dopravce a řidiče autobusů

Z realizace projektu budou profitovat i autobusoví dopravci a řidiči autobusů. Zkvalitněním veřejné dopravy a její integrací s železnicí lze očekávat zvýšený zájem o cestování vlaky i autobusy. Zároveň dojde ke zpřehlednění obou lokalit a zvýšení bezpečnosti provozu v nich. Vzniknou rovněž nová místa pro odstav autobusů. Řidiči autobusů získají kvalitnější zázemí pro odpočinek, což bude mít pozitivní vliv na jejich pracovní podmínky.

6.4. Přínosy pro Liberecký kraj

Přínos z realizace projektu bude mít i Liberecký kraj, neboť se zlepší integrace veřejné dopravy v rámci Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje IDOL a zlepší se možnosti pro zajišťování základní dopravní obslužnosti v rámci kraje. Zprostředkovaně může dojít ke snížení tlaku na rozpočet kraje, pokud budou cestující více využívat veřejnou dopravu a dopravci tak budou mít vyšší tržby.

Projekt je v souladu s Programem rozvoje Libereckého kraje a Strategií rozvoje Libereckého kraje a naplňuje jejich cíle.



6.5. Přínosy pro stát

Zlepšením dopravní infrastruktury v Železném Brodě se zvýší atraktivita města pro podnikání i turistiku. Zprostředkovaně tak může dojít ke vzniku nových pracovních míst. Snížení míry nezaměstnanosti má nezanedbatelný pozitivní efekt pro stát. Zaměstnaná osoba nedostává podporu v nezaměstnanosti, snižují se pro ni dávky státní sociální podpory (závisí na celkové výši příjmů), dále si platí sociální pojištění ve výši 6,5 % hrubé mzdy a zaměstnavatel přispívá státu dalšími 25 % z hrubé mzdy. Zdravotním pojišťovnám plynou příjmy od zaměstnavatele ve výši 9 % a od zaměstnance ve výši 4,5 % z hrubé mzdy zaměstnance, za nezaměstnaného (státní pojištěnec) platí zdravotní pojištění stát. Podle projektu Náklady na nezaměstnaného, který si v roce 2005 nechalo vypracovat Ministerstvo práce a sociálních věcí, činily průměrné roční náklady na jednoho nezaměstnaného asi 118 300 Kč. Realizace projektu bude ukončena v roce 2014. Inflaci mezi lety 2005 a 2012 lze podle současných trendů a odhadů ekonomického vývoje odhadnout minimálně na 20 %. Úspora státu na nezaměstnaného proto bude v roce 2013 více než 140 000 Kč a v dalších letech se bude zvyšovat. Při průměrné inflaci 1,5 % mezi lety 2014-2019 bude po 5 letech udržitelnosti projektu úspora již více než 150 000 Kč.

Nezanedbatelné jsou i neekonomické pozitivní vlivy snížení nezaměstnanosti, jimiž jsou zvýšení životní úrovně, zlepšení fyzického a duševního zdraví, utužení rodinných a sociálních vztahů a pokles sociálně patologických jevů (alkoholismus, užívání drog, kriminalita, zvýšená nemocnost a sebevraždnost).

Projekt je rovněž v souladu s celostátními strategickými dokumenty a naplňuje jejich cíle.

7. Analýza a řízení rizik

Realizace projektu je vystavena určitým rizikům ohrožujícím úspěšnou realizaci projektu. Cílem je eliminovat tato rizika a navrhnout opatření minimalizující případné negativní dopady.

7.1.1. Analýza rizik

Jsou definována jednotlivá rizika v předinvestiční, investiční a provozní fázi projektu. Míra rizika je hodnocena ve třech stupních- nízká, střední a vysoká. Po zhodnocení závažnosti jednotlivých rizik jsou navrhována opatření k jejich eliminaci a minimalizaci případných negativních dopadů.

Předinvestiční fáze

1) Nezáskání dotace

Získání finanční podpory ze Strukturálních fondů závisí na kvalitním zpracování žádosti o dotaci v souladu s podmínkami Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod. Pokud nebude tato podmínka splněna, dotace nebude přidělena.

Intenzita negativního vlivu je vysoká. Pokud se nepodaří získat dotaci, projekt nebude možno uskutečnit. Žadatel nemá na jeho realizaci dostatečné finanční prostředky. Navíc se jedná zřejmě o poslední výzvu z ROP NUTS II Severovýchod v této oblasti podpory a finanční prostředky jsou omezeny.

Míru rizika lze hodnotit jako vysokou.

K eliminaci rizika je třeba, aby žadatel získal dostatečný přehled o dotačním programu a kvalitně a pečlivě zpracoval žádost o dotaci v souladu s podmínkami dotačního programu, nebo aby si na tuto činnost najal specializovanou poradenskou firmu, jež tyto činnosti zajistí. V případě nejasností jsou nezbytné konzultace s Úřadem regionální rady, aby byla vyloučena možnost pochybení a neuznání žádosti kvůli obecným kritériím přijatelnosti a formálním náležitostem. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat problematice způsobilých výdajů a povinných příloh.

Odpovědnými subjekty jsou zpracovatel žádosti o dotaci a žadatel.

Investiční fáze

1) Snížení či odebrání dotace, zpoždění plateb dotace

Porušení některé z podmínek dotační smlouvy může vést ke snížení nebo i odebrání celé dotace. Jde zejména o dodržení termínu ukončení projektu, řádnou péči o získaný majetek, poskytnutí součinnosti kontrolorům a dodržování publicity. Smlouva může být poskytovatelem dotace ukončena i na základě porušení rozpočtové kázně, která je definována poměrně široce, např. na základě neplnění monitorovacích indikátorů, nevedení účetnictví či archivace dokumentů. Samostatnou kapitolou jsou potom chyby při výběru dodavatele, které mohou rovněž vést k odebrání části dotace, která se k danému výběrovému řízení vztahuje. S problémem souvisí i možnost zpoždění jednotlivých plateb dotace.

Intenzita negativního vlivu je vysoká. Pokud by byla dotace významně snížena či dokonce odebrána a nepodařilo se nalézt další zdroje financování, projekt by se stal krátkodobě i dlouhodobě finančně neudržitelný. V případě zpoždění plateb dotace může hrozit finanční neschopnost splatit bance splátku za překlenovací úvěr, který město zřejmě bude muset na realizaci projektu uzavřít.

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizik ze strany žadatele je nutné kvalitně a pečlivě zpracovat žádost o dotaci v souladu s podmínkami dotačního programu. Důležitá je zejména podmínka způsobilosti výdajů. Dále je nutné důsledně dbát na dodržování podmínek dotační smlouvy, v případě jakýchkoli nejasností konzultovat s pracovníky Úřadu regionální rady. Největší pozornost je třeba věnovat zadávacím řízením. V současné době lze správně provedená zadávací řízení považovat za nejsložitější úkol ze strany žadatele. Právní předpisy k této problematice se neustále mění a neexistuje ani jednotná metodika výkladu některých situací. V případě jakýchkoli, i drobných chyb formálního charakteru, které ani nemusí mít vliv na výsledek výběrového řízení, hrozí odvolání neúspěšných účastníků i zrušení

výsledku ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. U zadávacích řízení je velmi důležité využít možnosti dané programem a nechat si je zkontrolovat před podpisem smlouvy. Dále se velmi doporučuje nechat zadávací řízení provést osobami s velkými zkušenostmi v této problematice. Kromě zadávacích řízení je u podobně složitého projektu velmi důležité věnovat zvýšenou pozornost i veškerým změnám v projektu a problematice víceprací a méněprací. Ve věci překlenovacího úvěru je třeba počítat raději s horší možností, kdy se proplácení dotace může z různých, nyní neodhadnutelných příčin i zastavit, proto je třeba počítat ve věci splátek s výraznou časovou rezervou.

Odpovědnými subjekty jsou žadatel, který bude dbát na dodržování dotační smlouvy a provádět zadávací řízení, zpracovatel žádosti o dotaci a administrátor projektu.

2) Nedodržení harmonogramu investiční fáze projektu

Příčin nedodržení harmonogramu může být více. Patří mezi ně možné průtahy při zadávacím řízení na zhotovitele stavby. Ty mohou být způsobeny nedodržením některých podmínek dotační smlouvy či nedostatečnou kvalitou zadávací dokumentace. Nejasné podmínky výběrového řízení na zhotovitele stavby mohou vést k odvolání neúspěšných účastníků či dokonce ke zrušení výběrového řízení a vypsání nového. K této problematice blíže viz bod výše. Ke zdržení může dojít i v rámci samotné stavby vinou investora (špatná organizace práce, problémy s dodavateli, nedostatek pracovních sil) či kvůli nedostatečnému technickému dozoru. Příčinou ale mohou být i nepříznivé klimatické podmínky, což je u stavby prováděné po celou dobu ve venkovním prostoru dosti pravděpodobné.

Intenzita negativního vlivu je střední, v případě problémů se zadávacím řízením na stavbu vysoká. Realizace projektu by se mohla časově zpozdít, což by mohlo mít za následek i porušení podmínek dotační smlouvy. Změnu časového harmonogramu projektu by bylo nutné dohodnout s poskytovatelem dotace. Na prodloužení realizace projektu však nevzniká nárok automaticky a každá situace bude dle nové metodiky ROP SV posuzována individuálně a přísněji než doposud.

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizika je nutné kvalitně a pečlivě zpracovat zadávací dokumentaci, dbát na dodržování podmínek dotační smlouvy, kvalitně a dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách a dalších právních předpisů provést výběrové řízení na zhotovitele stavby. Při uzavírání smlouvy s dodavatelem bude projednán postup a harmonogram stavebních prací, dohodnut platební kalendář, způsob sankcí za nedodržení smlouvy. Nezbytný je dohled nad stavební částí projektu. Samozřejmostí je zde technický dozor stavebníka a pravidelné pořádání kontrolních dnů. Bude se provádět i autorský dozor. Časový harmonogram by měl být vytvořen realisticky a s určitou časovou rezervou. V případě problémů je třeba konzultovat s Úřadem regionální rady.

Odpovědnými subjekty jsou žadatel (zajišťuje i výběrová řízení), zpracovatel zadávací dokumentace (bude provádět i autorský dozor), firma provádějící technický dozor stavebníka, zhotovitel stavby a administrátor projektu.

3) Nedodržení rozpočtu investiční fáze projektu

Důvody možného nedodržení rozpočtu mohou být nejasná zadávací dokumentace a smlouva se zhotovitelem stavby.

Intenzita negativního vlivu je vysoká. V případě vzniku dalších nákladů stavebních prací, s kterými nebylo v rozpočtu projektu počítáno by došlo k překročení rozpočtu projektu, které by musel uhradit žadatel.

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizika je nutná existence kvalitní zadávací dokumentace a transparentně a dle zákona provedené výběrové řízení na zhotovitele stavby. Vznik neočekávaných víceprací nelze nikdy zcela vyloučit. Velkou pozornost je třeba věnovat znění smlouvy se zhotovitelem stavby (bude dohodnut i platební kalendář). Dále bude na stavbě technický dozor stavebníka a autorský dozor a budou se konat kontrolní dny. Je nezbytné věnovat zvýšenou pozornost způsobilosti výdajů. Nutné je si pravidelně vést čerpání rozpočtu, aby nebyly překročeny způsobilé výdaje, a to ani jednotlivě v hlavních položkách rozpočtu.

Odpovědnými subjekty jsou žadatel (je i organizátorem výběrových řízení), zpracovatel zadávací dokumentace, firma provádějící technický dozor stavebníka, zhotovitel stavby a administrátor projektu.

4) Nedodržení technických a technologických postupů stavebních prací

Nedodržení postupů stavebních prací může být způsobeno nedostatečnou projektovou a zadávací dokumentací, špatnou smlouvou s dodavatelem či chybějícím technickým dozorem.

Intenzita negativního vlivu je vysoká. Pokud nebudou dodrženy stanovené technické a technologické postupy, stavba nebude zkolaudována a předána do užívání. Odstranění nedostatků si vyžádá prodloužení investiční fáze a zřejmě i další finanční prostředky, které budou hrazeny žadatelem. Navíc by zřejmě bylo nutné žádat o změnu časového harmonogramu projektu s příslušnými důsledky (viz bod 2 týkající se harmonogramu projektu).

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizika je nutná pečlivě zpracovaná projektová a zadávací dokumentace, kvalitní smlouva s dodavatelem stavebních prací, účinný stavební dozor a pravidelné pořádání kontrolních dnů.

Odpovědnými subjekty jsou žadatel (je i organizátorem výběrových řízení), zpracovatel projektové dokumentace, zpracovatel zadávací dokumentace, firma provádějící technický dozor stavebníka a zhotovitel stavby.

Provozní fáze

1) Nedostatečné využití služeb terminálů

Využití nového autobusového terminálu, jehož vybudování je předmětem projektu, je zajištěno. Budou sem trasovány autobusové linky ze všech směrů (s výjimkou dálkových spojů Praha – Krkonoše), čímž bude zajištěna přímá návaznost na železniční dopravu a tedy i využití terminálu. Centrum města neztratí výhodu přímého spojení, neboť jednotlivé autobusové linky zde budou i tak zastavovat. Případné nižší využití terminálu (např. dálkovými linkami) nebude mít pro žadatele žádný finanční dopad, protože za využití služeb terminálu nebude dopravcům účtován žádný poplatek.

Intenzita negativního vlivu je nízká.

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizika je nutné včas vejít v jednání s jednotlivými přepravci a dohodnout s nimi navržené řešení, tedy, že linky směr Semily a Koberovy budou začínat na autobusové zastávce u památníku TGM a pokračovat přes nový terminál u železniční stanice, ostatní linky (směr Jablonec nad Nisou, Tanvald, Turnov) budou začínat na novém terminálu u železniční stanice a zastavovat v centru města u památníku TGM. Žádost do ROP SV je podávána opakovaně, navrhované řešení proto již bylo s hlavními dopravci diskutováno, problém by proto nastat neměl. Realizovanému řešení musí odpovídat i příslušná úprava jízdních řádů.

Odpovědným subjektem je žadatel.

2) Neplnění podmínek Smlouvy o dotaci

Žadatel se zavazuje, že výsledky projektu, tedy provoz nového terminálu udrží minimálně po dobu 5 let.

Intenzita negativního vlivu je vysoká. V případě nesplnění podmínek Smlouvy o poskytnutí dotace hrozí ukončení Smlouvy a odebrání celé dotace.

Míru rizika lze hodnotit jako nízkou.

K eliminaci rizika je třeba dbát na to, aby výstupy projektu, včetně monitorovacích indikátorů byly řádně plněny a udrženy aspoň po dobu 5 let. Pojištění majetku sice není povinné, ale žadatel k němu jistě přistoupí. Častým problémem v současné společnosti je vandalismus. Existence kamerového systému v lokalitě by měla omezit jeho výskyt.

Odpovědným subjektem je žadatel.

7.1.2. Řízení rizik

Na základě výše uvedeného výčtu rizik je zřejmé, že vysoká pozornost by měla být především věnována kvalitě a pečlivosti zpracování žádosti o dotaci, včetně realistického harmonogramu projektu s určitou časovou rezervou. Klíčové pro celou existenci projektu je získání dotace.

Po přiznání dotace je třeba pečlivě zpracovat zadávací dokumentaci a transparentně a v souladu se zákonnými předpisy provést výběrové řízení na zhotovitele stavby. Nutná je kvalitně sepsaná smlouva se zhotovitelem stavby, během samotné stavby pak provádění technického dozoru stavebníka, autorského dozoru a pořádání kontrolních dnů. Nutná je publicita projektu, jednak kvůli splnění podmínek Smlouvy o poskytnutí dotace, jednak pro zajištění dostatečné informovanosti veřejnosti. Nezbytná je řádná administrace projektu (hlídání harmonogramu, rozpočtu projektu, včasné hlášení změn projektu apod.). Závěrem lze říci, že celkové riziko projektu je, pokud se podaří získat dotaci, malé a žadatel je schopen jednotlivá rizika podchytit a účinnými prostředky eliminovat či snížit jejich negativní vliv.

8. Závěrečné zhodnocení projektu

8.1. Závěrečné zhodnocení realizovatelnosti projektu

V případě přidělení finanční podpory a následném podepsání dotační smlouvy bude projektu přiznána dotace ze Strukturálních fondů až ve výši 85 % celkových uznatelných nákladů projektu. Zbývajících 15 % uznatelných nákladů a existující neuznatelné náklady uhradí žadatel, tedy město Železný Brod. Dotace jsou poskytovány až zpětně po realizaci každé etapy projektu (minimální délka 2 měsíce), proto musí být zajištěno předfinancování projektu aspoň ve finanční výši etapy projektu, je však třeba počítat s určitou rezervou hlavně na začátku projektu. Předfinancování projektu si zajistí žadatel z vlastních prostředků. Finanční problematika je řešena v kapitole 5.

V případě, že nedojde k přidělení finanční podpory ze Strukturálních fondů a nebudou nalezeny jiné finanční zdroje, projekt se nebude realizovat.

Pro realizaci projektu v předinvestiční a investiční fázi je vytvořena odpovídající struktura řízení (blíže viz žádost). Stavební povolení bylo vydáno a jeho platnost byla prodloužena. Byl vytvořen realistický harmonogram, který počítá s určitou časovou rezervou. Pozornost je věnována pečlivému zpracování žádosti o dotaci, bude pozorně prostudováno znění dotační smlouvy a z toho plynoucí její dodržování a zvýšená pozornost bude věnována tvorbě a znění všech dalších smluv, které budou s externími subjekty uzavírány. Nezbytné je provedení všech výběrových řízení v souladu s příslušnými právními předpisy a Přílohou č.11 Příručky pro žadatele a příjemce. Bude odpovídajícím způsobem kontrolována stavební fáze projektu. Projektu bude zajištěna dostatečná publicita. V současné době není známo žádné riziko (samozřejmě kromě nepřiznání dotace), které by znemožnilo realizaci projektu.

8.2. Závěrečné zhodnocení provozní udržitelnosti projektu

Po ukončení investiční fáze a kolaudaci budou prostory nového terminálu a autobusové zastávky předány do užívání. Náklady na provoz bude ze svého rozpočtu hradit žadatel. Žádné příjmy v souvislosti s realizací projektu nevznikají. Terminál u nádraží ČD i autobusová zastávka u památníku TGM budou sloužit všem cestujícím a zajistí velmi dobrou obslužnost města veřejnou dopravou a přispějí k integraci mezi autobusovou a železniční dopravou. Proběhlo několik jednání s autobusovými dopravci ve věci trasování linek na nový terminál a zastavování v centru na zastávce u památníku TGM. Po dopravní stránce bude proto provoz obou stanovišť zajištěn. Financování provozní fáze projektu je řešeno v kapitolách 5.1.3., 5.2. a 5.3. Při aplikaci čistě ekonomického přístupu by projekt bez udělení dotace nebyl ekonomicky udržitelný, s přiznanou dotací je však projekt ekonomicky přijatelný. Navíc má projekt i významné celospolečenské přínosy.

V současné době není známo žádné riziko, které by znemožnilo udržet terminál i autobusovou zastávku v provozu. Projekt je v provozní fázi udržitelný.

8.3. Závěrečné zhodnocení přínosů projektu

V kapitole 6. jsou specifikovány veškeré přínosy projektu pro jednotlivé subjekty, které budou realizací ovlivněny. Projekt vytváří významné přínosy finanční i nefinanční povahy nejen pro cestující a jednotlivé dopravce, ale i pro město Železný Brod, Liberecký kraj i pro celou Českou republiku.

8.4. Závěrečné zhodnocení rizik projektu

Na základě výsledků analýzy rizik v kapitole 7. je zřejmé, že rizika, která by mohla ohrozit realizaci projektu a jeho udržitelnost jsou známá a jsou navržena opatření k jejich eliminaci či zmírnění jejich negativního dopadu. V současné době není známo žádné riziko, které by znemožnilo realizaci projektu a jeho provozní udržitelnost.

8.5. Celkové závěrečné zhodnocení projektu

Projekt výstavby autobusového terminálu u nádraží ČD a rekonstrukce současného autobusového nádraží na zastávku je realizovatelný a v provozní fázi udržitelný. Projekt generuje velké přínosy nepeněžního a nepřímo i peněžního charakteru, jejichž dosah bude nejen lokální, ale i regionální



a v některých rysech i celostátní (náklady státu na nezaměstnané). Proto je projekt svým charakterem i dopady jednoznačně pozitivní a lze ho doporučit k realizaci.