



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

6. zasedání zastupitelstva města dne: 26. 6. 2008

Bod pořadu jednání:

16

Věc: **Koncesní projekt - "Rozvoj dopravy v klidu na území města Liberce"**

Zpracoval: VGD s. r. o.

odbor, oddělení:

telefon: 48 524

Schválil: vedoucí oddělení

vedoucí odboru

Projednáno: s RM dne 17.6.2008

Poznámka:

Předkládá:

Ing. Jiří Kittner, v. r.
primátor města

Milan Šír náměstek primátora

Návrh usnesení

Zastupitelstvo města po projednání

schvaluje

Koncesní projekt „Rozvoj dopravy v klidu na území města Liberce“ s řešením dle varianty č.3

a

ukládá

primátorovi města Ing. Jiřímu Kittnerovi, zajistit zpracování koncesní dokumentace včetně návrhu koncesní smlouvy a provedení koncesního řízení na „Rozvoj dopravy v klidu na území města Liberce“.

T: 9/2009

Důvodová zpráva

Materiál je předkládán na jednání Zastupitelstva Statutárního města Liberec a byl projednán v Radě Statutárního města Liberec dne 17.6.2008 v souvislosti se zajištěním plánovaného koncesního řízení, jehož výsledkem by měl být výběr koncesionáře zajišťujícího provoz tohoto systému. Obsahem materiálu je koncesní projekt ve smyslu § 21 zákona č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon). Koncesní projekt musí být podle koncesního zákona vypracován před zahájením koncesního řízení. Účelem koncesního projektu je zejména vymezení ekonomických a právních podmínek projektu a posouzení výhodnosti realizace projektu formou koncese.

Koncesní projekt musí být v souladu s § 22 odst. 3 písm. c) koncesního zákona schválen Zastupitelstvem města Liberec (předpokládá se jeho předložení na jednání dne 26.6.2008). Schválený koncesní projekt pak bude podkladem pro vypracování koncesní (zadávací) dokumentace.

V současnosti je doprava v klidu regulována nařízením SML, ve kterém jsou vymezena místa, na nichž je povoleno stání silničních motorových vozidel. V praxi zajišťuje provoz tohoto systému firma TSML, a.s. prostřednictvím firmy Activ, s.r.o. Platnost uzavřených smluv s firmou Activ, s.r.o. je k 31.12.2010. Nadále však vzrůstá množství motorových vozidel ve městě, zvláště s ohledem na výstavbu nových obchodních center. Stávající systém pak nedokáže efektivně reagovat na tyto změny a je třeba dopravu v klidu ve městě řešit s výhledem na delší časové období a s použitím nejnovějších poznatků.

Proto je ke schválení předložen tento návrh koncesního projektu. Ten by měl jednak přinést pro město dlouhodobé řešení (30 let) a zejména přinést zkvalitnění podmínek parkování. V návrhu je po zájemci požadována výstavba dvou parkovacích domů a to v ul. Frýdlantská s kapacitou 500 míst a v lokalitě Lidové sady s kapacitou 400 míst. Rovněž je zachován vliv SML při určování podmínek parkování.

Kritériem pro výběr nejlepší nabídky bude ekonomická výhodnost předložené nabídky s důrazem na záruky zajištění realizace investic a poskytnutí služeb. V nabídce zájemce vyjádří v procentech výši odvodu z ročních tržeb do rozpočtu města. Tímto řešením nebude do budoucna zatížen rozpočet města v oblasti investic.

KONCESNÍ PROJEKT

ve smyslu zákona č. 139/2006 Sb. v platném znění

NÁZEV KONCESNÍHO ŘÍZENÍ:

Rozvoj Dopravy v Klidu na území Města Liberec

Zadavatel: Město Liberec

Zpracovatel:

OBSAH

1. STRATEGICKÝ RÁMEC ZADAVATELE.....	4
1.1 Identifikace zadavatele	4
1.2 Identifikace zpracovatele.....	4
1.3 Shrnutí koncesního projektu.....	5
1.4 Dlouhodobá strategie města Liberce v oblasti Dopravy v Klidu.....	5
1.5 Stručný popis stávajícího stavu a Dopravy v Klidu (DvK) v Liberci.....	7
1.6 Základní potřeba zadavatele v oblasti veřejné služby	12
1.7 Cíle, které mají tyto potřeby uspokojit	13
1.8 Popis možných způsobů zajištění potřeb zadavatele	13
2. ANALÝZA MOŽNÝCH ŘEŠENÍ.....	14
2.1 VARIANTA 1 - Nulová varianta	14
2.2 VARIANTA 2 – Minimální varianta	14
2.3 VARIANTA 3 – Rozšíření kapacit parkování o objekty HP.....	15
3. PREFEROVANÁ VARIANTA PROJEKTU	17
3.1 Technická specifikace projektu	17
3.2 Předpokládané organizační schéma nutné pro zajištění projektu	17
3.3 Právní část proveditelnosti projektu	17
3.4 Finanční analýza.....	18
3.4.1 Finanční model.....	18
4. ANALÝZA ZPŮSOBŮ REALIZACE DOPORUČENÉ VARIANTY	19
4.1 Porovnání a doporučení způsobu realizace projektu	19
4.1.1 Analýza finančních toků	19
4.1.2 Hodnota za peníze.....	20
4.1.3 Doporučení k realizaci	20
4.2 Služba poskytovaná soukromým partnerem a předpokládaný způsob jejího poskytování.....	20
4.3 Předpokládané finanční prostředky	24
4.3.1 Finanční prostředky nezbytné pro realizaci předmětu koncesní smlouvy.....	24
4.3.2 Předpokládané výdaje na realizaci a předpokládaný příjem	24
4.4 Platební mechanismus	25
4.5 Způsob nakládání s majetkem zadavatele a právní proveditelnost.....	26
4.6 Předpokládaný časový harmonogram realizace předmětu koncesní smlouvy.....	28
4.7 Zhodnocení případných dopadů na smluvní strany při ukončení platnosti koncesní smlouvy.....	29
4.8 Strategie výběru soukromého partnera	29
4.8.1 Doporučená kritéria pro výběr nejlepší nabídky	30
4.7.2 Postup pro výběr partnera	31
4.8 Doporučení.....	32

POUŽITÉ ZKRATKY	33
5. PŘÍLOHY	34
7.1 Příloha č. 1 – Předpokládané výdaje na realizaci předmětu koncesní smlouvy (mil. Kč)	34
7.2 Příloha č. 2 - Předpokládaný příjem koncesionáře (mil. Kč).....	35
7.3 Příloha č. 3 – Rozpis předpokládaných finančních toků v průběhu realizace předmětu koncesní smlouvy	36
7.4 Příloha č. 4 – Posouzení ekonomické výhodnosti varianty PPP projektu	37

1. STRATEGICKÝ RÁMEC ZADAVATELE

1.1 Identifikace zadavatele

Název:	Město Liberec
Sídlo:	Nám. Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec 1
Statutární zástupce:	Ing. Jiří Kittner, primátor
IČO:	00 26 29 78

1.2 Identifikace zpracovatele

Tento koncesní projekt byl zpracován společností VGD, s.r.o. se sídlem Bělčhradská 18, Praha 4. Důvodem zpracování tohoto dokumentu je poskytnout Zadavateli komplexní podklad pro rozhodnutí o dalším průběhu projektu a doporučit případné kroky vedoucí k jeho realizaci. Struktura dokumentu vychází z požadavků legislativy ČR na koncesní projekt.

Účelem tohoto dokumentu je poskytnout Statutárnímu městu Liberec, jednajícímu primátorem města Ing. Jiřím Kittnerem ucelenou informaci o různých možnostech realizace projektu „Rozvoj Dopravy v Klidu na území Města Liberec“ metodou PPP a umožnit rozhodnutí, zda realizovat projekt formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru, či cestou tradiční veřejné zakázky. Koncesní projekt obsahuje popis základního vymezení činností, které mají být předmětem koncesní smlouvy, základní vymezení ekonomických podmínek a právních vztahů vyplývajících z realizace Koncesní smlouvy a ekonomické posouzení výhodnosti jejího zajištění formou Koncesní smlouvy.

1.3 Shrnutí koncesního projektu

Parametr	Popis	
Typ PPP:	DBOF	
Proveditelnost projektu formou PPP:	Ano	
Délka výběru Koncesionáře a provozu projektu:	Výběr Koncesionáře	provoz
	Přibližně 1 rok	30 let
Smluvní zajištění:	Koncesní smlouva na 30 let	
Vlastnictví objektů:	Koncesionář	
Nejvhodnější alternativa k PPP formě:	Vlastní výstavba, financování a provoz (realizace veřejnou zakázkou na dílčí služby a dodávky)	
Proces výběru Koncesionáře:	Koncesní řízení	
Zajištění provozu:	Zajistí koncesionář	
Platební mechanismus:	Koncesionář platí 5 % z příjmů za provozování parkovacího systému do městského rozpočtu.	
Výnosy z provozování parkovacího systému a parkovišť	Veškeré výnosy z provozování parkovacího systému na místních komunikacích a provozování objektů HP a parkovišť budou náležet koncesionáři.	
	Nominální hodnoty (mil. Kč)	Diskontované hodnoty (mil. Kč)
Předpokládané výdaje na realizaci předmětu koncesní smlouvy:	2 215	1 534
Předpokládaný příjem koncesionáře:	2 969	1 802
Předpokládané investice a reinvestice koncesního projektu:	454,8	---
PSC:	3 346	2 245
Hodnota za peníze:	---	443

1.4 Dlouhodobá strategie města Liberce v oblasti Dopravy v Klidu

Struktura komunikací ve městě je charakteristická radiálním systémem, který nevyhovuje současným nárokům dopravy a trendům rozvoje města. Přestavba komunikačního systému města byla zahájena před 40 lety, a to na základě zpracovaných a schválených územních plánů města. Významnou roli v něm hraje průtah silnic I/35 – I/13, který na sebe převzal z větší části zátěž tranzitní dopravy, ale slouží i pro vnitroměstskou dopravu jako rychlé spojení mezi okrajovými částmi města. Nadále zůstává problémem řešení dopravy v centrální zóně s ohledem na lokalizaci nových aktivit, zejména obchodních center, které generují nárůst individuální automobilové dopravy i nákladní dopravy (zásobování).

V roce 2002 byl územním plánem vymezen „vnitřní městský okruh“, jehož úkolem je převzít podstatné části tranzitní a radiální dopravní zátěže z městských komunikací procházejících centrální a historickou částí města. Je tvořen čtyřmi částmi a s výjimkou západní části je veden po stávajících komunikacích. V souvislosti s plány výstavby občanské vybavenosti podél městského okruhu (Babylon, Fórum Liberec, obchodní řetězce), možnostmi realizace jednotlivých úseků a etapizací výstavby z hlediska finanční náročnosti a dopravní potřeby, je v současné době navržena aktualizace městského okruhu. Druhým projektem částečně zaneseným v územním plánu je „sběrná městská obvodová komunikace“ vedená po západním okraji města, která propojuje Horní Hanychov a přilehlé území směrem k silnici I/35 ve směru na Děčín a ve směru na Prahu a připojuje prostřednictvím stávající komunikační sítě současnou zástavbu i nové rozvojové plochy.

Součástí přípravných prací pro Mistrovství světa v klasickém lyžování 2009 je i budování infrastruktury pro areál běžeckých disciplín ve Vesci a skokanských disciplín na svazích Ještědu. Klíčovou podmiňující investicí je výstavba nové přístupové komunikace a parkovacích ploch v areálu Vesec.

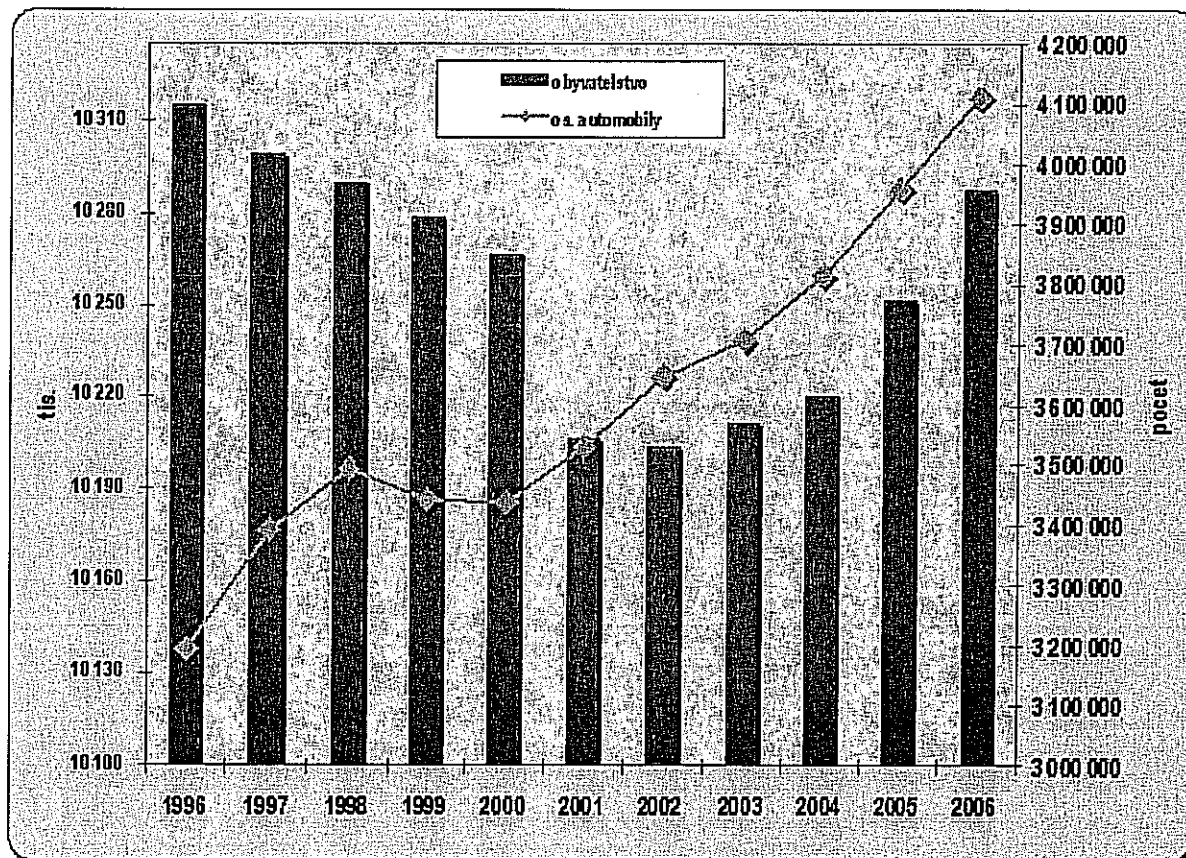
Co se týče státních komunikací, byla po dlouhých letech přípravy zahájena výstavba přeložky (státní) komunikace I/14 směrem na Jablonec nad Nisou. První etapa této investiční akce, nazvané I/14 Liberec – Kunratická již byla dokončena, další etapy jsou v realizaci či v přípravě. V r. 2007 by měla být zahájena stavba nové přeložky silnice I/13 v úseku mezi Stráží nad Nisou (MÚK Svárov) a Krásnou Studánkou, která umožní odvést tranzitní dopravu na Frýdlant mimo zastavěné území severozápadního sektoru Liberce i Stráže nad Nisou. Další stavbou je úprava silnice I/35 (křižovatka Jeřmanice, protihlukové bariéry...), která umožní prodloužit rychlostní silnici R35 od křižovatky Rádelský mlýn až do Doubí. Pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravy se na silnici III/2784 (ul. České mládeže) na křížení s průtahem I/35 připravují dva kruhové objezdy a dále nové napojení areálu Nisa center (Hypernova) a úpravy stávající křižovatky (řízení semaforů).

V řešení dopravy v centrální zóně je strategií města regulační politika, regulací krátkodobého stání a usměrňování střednědobého a dlouhodobého stání do objektů, které splní provozní a technické parametry pro parkování vozidel.

1.5 Stručný popis stávajícího stavu a Dopravy v Klidu (DvK) v Liberci

Silniční doprava

Tabulka č. 1 – Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních aut v ČR



Tato tabulka zřetelně ukazuje nárůst registrovaných vozů od roku 2001 s prakticky konstantním ročním nárůstem. Tento celorepublikový (a celosvětový) trend nárůstu vozidel se negativně projevuje na nedostatku parkovacích míst ve všech městech, kde je velká hustota služeb nebo bydlení. Neorganizované parkování přináší nevýhody v podobě nedostatečného využití potencionálních kapacit daného území, nedostatku místa na přilehlých komunikacích, nepřehlednosti křižovatek a jiných dopravně nepřipustných stavů. Za poslední rok se v ČR snížil počet obyvatel na 1 osobní auto na 2,42 obyvatel (úbytek o 0,08), konkrétně v Liberci o 0,1.

Silniční doprava prodělala od počátku 90. let obdobný vývoj jako celé územím ČR. Je charakteristický prudkým nárůstem silniční nákladní dopravy i individuální automobilové dopravy. V roce 2005 bylo na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Liberec registrováno celkem 71 758 automobilů (z toho 50 449 osobních) a stupeň automobilizace tak dosáhl hodnoty 1: 2,65 (v Libereckém kraji (1:2,67).

Na území města je v současné době cca 43 km silnic I. a III. třídy (silnice II. třídy se na katastru Liberce nevyskytují) a 757 km místních komunikací (z toho 5 km 1. třídy, 49 km 2. třídy, 129 km 3. třídy a 574 km 4. třídy). Chodníky podél silnic I. a III. třídy . mají délku 32 km.

Od roku 2000, kdy byl zpracován Profil města pro původní Strategický plán, došlo k překategorizování silniční sítě na území města. Páteř tvoří průtah městem (čtyřpruhová silnice I/35), na něj jsou napojeny jak silnice I. třídy (I/13 a na ni navazující I/14), tak si silnice III. třídy.

Místní komunikace v Liberci

Stav 757 km místních komunikací na území města je vesměs neuspokojivý. Velká část komunikací je v zanedbaném stavu a dále chárá a prostředky vkládané do oprav a údržby nestačí na zásadní změnu tohoto trendu. Přibližně 60 % komunikací nemá kvalitní spodní stavbu, zejména v okrajových částech města, jsou pouze penetrovány nebo pokryty tenkou živícnou vrstvou bez perspektivy delší životnosti.

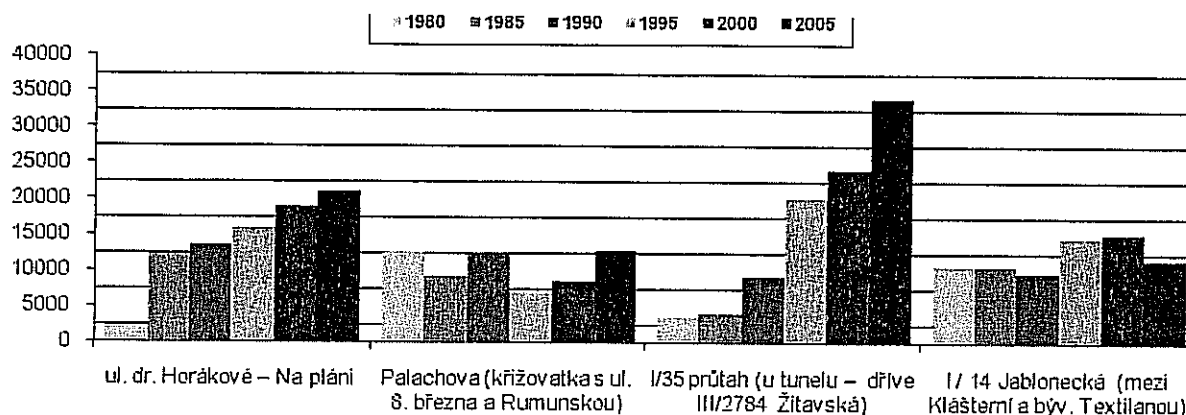
Mezi významnější investice na místních komunikacích v posledních letech se řadí kruhové objezdy u terminálu MHD a v Jungmannově ulici, rekonstrukce a rozšíření ulice U Lomu („Myší díra“), úprava ulic Budyšínská a Durychova v souvislosti s výstavbou obchodního centra Interspar a zejména komunikací, po nichž vede páteřní tramvajová trať Lidové sady – Horní Hanychov. V návaznosti na přeložku ulice České mládeže (silnice III. třídy) byla vybudována nová přístupová komunikace do průmyslové zóny Liberec – Jih (Doubí) a v současné době se dokončuje přístupová komunikace do obchodně-průmyslové zóny Liberec – Sever (Růžodol I.) v návaznosti na úpravu křižovatky s Londýnskou ulicí („U Totalu“). Mimo výše zmíněné byly provedeny lokální opravy povrchů nejzatíženějších komunikací a výjimečně i těch méně zatížených v okrajových částech města, které již byly v havarijním stavu. Závěrem lze však konstatovat, že k zásadnímu zlepšení stavu povrchů komunikací nedošlo.

Vlastníkem místních komunikací je Statutární město Liberec, správu a údržbu provádějí na základě mandátní smlouvy s Městem Technické služby města Liberce, a.s., které vedou rovněž pasport komunikací. Co se týče správy komunikací, je Statutární město Liberec rozčleněno do čtyř sektorů (I. – IV.), z nichž každý má svého správce.

Intenzita silniční dopravy

Z porovnání struktury sítě ve městě Liberci a struktury jejich zatížení mezi lety 1980 a 2005 vyplývá relativně vysoká vyváženost (s výjimkou základní komunikační kostry, kterou tvoří průtah silnice I/35, I/13 včetně tunelového úseku v centru města, dokončeného v roce 1993). Ukazuje se, že průtah městem převzal rozhodující část nejen tranzitní dopravy, ale slouží zároveň jako nejrychlejší kapacitní propojení západního a východního sektoru města. Spolu s navazující komunikační sítí (většinou silnic III. třídy a místních komunikací charakteru sběrných) je využíván pro vnitrotranzitní městskou dopravu i na dalších diametrech. Jeho zatížení se pohybuje na úrovni dálniční sítě (35 tis. automobilů za 24 h).

Graf č. 1- Růst intenzity (počet vozů/24h) silniční dopravy na vybraných měřicích stanovištích



Význam průtahu silnic I/35-I/13 Libercem lze dokladovat relativní stabilizací dopravního zatížení komunikací v centru města s výjimkou úseků navazujících na průtah (např. ulice Košická – dr. Horákové), Jungmannova, Londýnská – Letná, České mládeže, kde se intenzita dopravy významně zvýšila. V případě ulice Letná k tomu došlo v důsledku výstavby obchodního centra ve Starých Pavlovicích (Kaufland, OBI, Penny market, Lidl aj.), zatížení ulice České mládeže vzrostlo vlivem vybudování obchodního centra Nisa a průmyslové zóny Liberec – Jih.

Parkování a odstavování vozidel

Parkování a odstavování vozidel v Liberci se po roce 1990 stalo problémem dopravního provozu v síti silnic i místních komunikací a problémem životního prostředí. Řešení vysokého převisu poptávky po parkovacích místech pouze represivními kroky v intencích zákonných ustanovení není ideální. Východiskem je regulace založená na kombinaci represivních kroků s důsledným zpoplatňováním všech míst u významných cílů obchodních, kulturních, sportovních a rekreačních a vytvořením nových objektů pro odstavování vozidel. Úpravou parkovacího systému se zabývala zvláštní komise, které závěrem bylo doporučeno instalace objektů pro odstavování vozidel v některých vybraných lokalitách. Bez zachování funkce regulačních prvků (zpoplatnění parkování v exponovaných lokalitách a časech) se žádný parkovací systém neobejde.

Město Liberec je v souladu se zákonem č. 23/1997 o pozemních komunikacích v současné době provozovatelem parkovacího systému na místních komunikacích a správou parkovacího systému byla mandátní smlouvou pověřena Technické služby města Liberce, a.s.

Parametry parkovacího systému

Parkovací systém rozlišuje dva režimy parkování:

- 1) návštěvnické parkování
- 2) rezidentsko-abonentní parkování

Návštěvnické parkování

- je označeno dopravními značkami "Placené parkoviště - parkovací automat" s dodatkovou tabulkou informující o provozní době parkovacího automatu (dále jen „PA“) a parkovacím tarifem (barevný pruh)
- parkoviště s PA jsou určeny pro krátkodobé i dlouhodobé parkování (do 24 hodin)

- v provozní době PA je řidič po zaparkování vozidla povinen u PA zakoupit parkovací lístek na celou dobu parkování a tento viditelně vystavit za předním sklem vozidla
- mimo provozní dobu PA je v těchto lokalitách parkování zdarma

Návštěvnícké lokality jsou soustředěny především v komerčně atraktivních lokalitách tak, aby byla zabezpečena dostupnost obchodních míst v centru města.

Provozní doba parkovacích automatů

- pondělí až pátek: 7,00 - 18,00 hodin
- sobota: 8,00 - 13,00 hodin

Provozní doba parkovacích automatů - lokalita ZOO (ulice Fibichova, Lesní, Riegrova)

Denně: 7,00 - 18,00 hodin mimo období listopad - leden, kdy parkování na uvedených místech není zpoplatněno.

Rezidentsko - abonentské parkování

- je označeno dopravními značkami "IP12" s dodatkovou tabulkou "Pro držitele platné parkovací karty vydané TSML a.s." (v plánu parkovacího systému označeno modře)
- je vyhrazeno výhradně pro držitele příslušné parkovací karty, a to 24 hodin denně, 7 dní v týdnu

Parkování pro rezidenty¹ - podmínky pro získání parkovací karty:

- občanský průkaz
- osvědčení o technickém průkazu vozidla se souhlasnými údaji o majiteli vozu
- úhrada ceny

Parkování pro abonenty² - podmínky pro získání parkovací karty:

- výpis z OR nebo živnostenský list se sídlem či provozovnou v dané oblasti
- osvědčení o technickém stavu vozidla se souhlasnými údaji o majiteli vozidla
- úhrada ceny

Parkovací karty opravňují držitele parkovat v rezidentně - abonentních lokalitách, a to výhradně v rámci příslušné komunikace. Rezidentské parkovací karty se vydávají jako nepřenosné, tj. na konkrétní vozidlo. Abonentské parkovací karty se vydávají jako přenosné, tj. na jméno držitele karty. Vlastnictvím parkovací karty nevzniká držiteli právo na konkrétní parkovací místo v dané lokalitě.

Parkovací karty (rezidentní či abonentní) jsou prodávány i na kratší dobu (3, 6, 9 měsíců).

¹ občany trvale bydlící v oblasti

² podnikatele mající sídlo či provozovnu v oblasti

Tabulka č. 2 – Tarifní parametry

PARKOVACÍ AUTOMATY			
Technologie	Tarif	Cena parkování	Počet parkovacích míst
62 parkovacích automatů		- 30 min./15 Kč - 1. hodina/30 Kč - každá další hodina/40 Kč	294
	oranžový	- 30 min./10 Kč - 1. hodina/20 Kč - každá další hodina/20 Kč	182
	žlutý	Automobil, motocykl: - 30 min./5 Kč - hodina/10 Kč	302
		Autobus: - hodina/50 Kč - 8 hodin/300 Kč - každá další hodina/50 Kč	
	zelený	Automobil, motocykl: - hodina/5 Kč - max. za den – 20 Kč	360
		Autobus: - 30 min./20 Kč - 1 hodina/40 Kč - max. za den – 200 Kč	
	modrý	Automobil, motocykl: - hodina/20 Kč - 4 hodiny/50Kč - každá další hodina/20 Kč	206
		Autobus: - 4 hodiny/200 Kč - každá další hodina/50 Kč	
Celkem:			1344

PARKOVÁNÍ – REZIDENTNÍ / ABONENTI			
	Tarif	Druh karty	Počet parkovacích míst
	modrý	1. rezidentní karta - 2000Kč 2. rezidentní karta - 6000Kč 3. rezidentní karta a každá další - 12000Kč	771
		1. a každá další APK á 12000Kč	
Celkem:			771

Celkem parkovacích míst		2115
--------------------------------	--	-------------

Tabulka č. 3 – Údaje poslední analýzy respektovanosti parkovacího systému

Zatřídění lokality	Průměr respektovanosti
Rezidentní a abonentní karty	67 %
Parkovací automaty	70 %

Parkovací dům při Krajské vědecké knihovně (KVK)

Pro návštěvnické parkování lze v centru města Liberce využít parkovací dům v suterénu Krajské vědecké knihovny – vjezd z ulice Pastýřské. Parkovací dům je otevřen 24 hodin denně.

Tabulka č. 4 – Kapacita parkování v parkovací části KVK

Parkovací domy	Kapacita	Tarifní struktura	Technologie	Poznámka
PD KVK	82 parkovacích míst	1. a 2. hodina - 6 Kč, další hodina - 25 Kč	Automatický ZS	

Kontrolu parkovacího systému zajišťuje Městská policie Liberec

Tabulka č. 5 – Přehled tržeb parkovacího systému Liberec za období 2001 – 2007 (v tis. Kč)

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Návštěvnické parkování	10 693	12 848	15 099	17 592	19 586	21 129	22 868
Abonentní parkování	800	823	936	1 031	983	1 110	1 035
Rezidentní parkování	260	312	410	491	671	842	860
Celkem	11 753	13 984	16 445	19 114	21 240	23 081	24 763

1.6 Základní potřeba zadavatele v oblasti veřejné služby

Základní potřebou zadavatele – Města Liberce je řešení vysokého převisu poptávky po parkovacích místech v oblasti centrální části města a vytvoření prostoru pro odstavení vozidel, které souvisí s budoucím rozvojem oddechové části města. Východiskem je organizace Dopravy v Klidu založená na kombinaci represivních kroků s důsledným zpoplatňováním všech míst na místních komunikacích u významných cílů dopravy a vytvoření nových objektů pro střednědobé a dlouhodobé odstavení vozidel.

1.7 Cíle, které mají tyto potřeby uspokojit

- regulace parkovacích stání na místních komunikacích u významných cílů dopravy
- zachování možnosti odstavování vozidel v převažujících rezidentních částech města pro rezidenty
- výstavba objektů hromadného parkování v místech s přijatelnou docházkovou vzdáleností do cílů dopravy pro střednědobé a dlouhodobé odstavování vozidel
- navádění cílové dopravy do objektů hromadného parkování

1.8 Popis možných způsobů zajištění potřeb zadavatele

Tabulka č. 6 - Realizace prostřednictvím veřejné zakázky

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Nižší časová náročnost přípravy a realizace	Potřeba disponovat rozpočtovými prostředky pro pokrytí nákladů
	Veškerá rizika spojená s provozem jsou na straně města
	Nutnost organizace výběrového řízení na dodavatele, v průběhu provozu potom i na dodavatele obnovy
	Riziko překročení nákladů na výstavbu a provoz
	Riziko překročení doby výstavby oproti plánu.
	Vyšší finanční náročnost realizace

Tabulka č. 7 - Realizace pomocí PPP projektu

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Vyšší předvídatelnost nákladů a časové realizace	Délka projektu a výběru soukromého partnera
Hlavní rizika spojená s výstavbou a provozem jsou přenesena na soukromého partnera	Projekt je dražší o náklady financování soukromého partnera
Orientace na hodnotu za peníze v průběhu celého životního cyklu projektu.	Vyšší náklady spojené s procesem přípravy a výběru soukromého partnera
Zajištění výstavby a provozu jedním soukromým partnerem přináší úspory.	

2. ANALÝZA MOŽNÝCH ŘEŠENÍ

Pro analýzu možných řešení byly zvažovány tyto varianty:

- Nulová varianta (přirozená regulace urbanistickým rozvoje města)
- Minimální varianta (modernizace sítě místních komunikací, vybudování parkovišť na volných plochách)
- Rozvoj parkovacích kapacit v objektech hromadného parkování a modernizace sítě místních komunikací

2.1 VARIANTA 1 - Nulová varianta

- Rozvoj parkovacích míst bude zajištěn výstavbou komerčních objektů privátními subjekty bez určujícího vlivu Statutárního města Liberce.
- Redukce parkovacích stání na místních komunikacích bude zajišťována přirozeným rozvojem centra města a jeho další zástavbou

Toto řešení není v souladu se strategickým plánem města a s identifikovanými cíly. Výstavbou komerčních subjektů privátními subjekty sice dojde k navýšení počtu parkovacích míst (mají tuto povinnost ze zákona), nicméně tyto objekty budou vázat další Dopravu v Klidu, a proto nemají pro rozvoj veřejného parkování větší význam. S ohledem na nárůst stupně motorizace, zvýšenou poptávku po osobní dopravě z důvodu návštěvnosti nových objektů v centru města a s tím souvisejícím zhoršováním životního prostředí, je tato varianta nepřijatelná

2.2 VARIANTA 2 – Minimální varianta

Rozvoj parkovacích míst bude zajištěn výstavbou komerčních objektů privátními subjekty bez určujícího vlivu Statutárního města Liberce.

Redukce parkovacích stání na místních komunikacích bude zajištěna rozšířením parkovacího systému ve smyslu § 23, zákona 13/97 Sb., a to v rozsahu nezbytně nutném pro účinnou tarifní regulaci poptávky za parkováním na místních komunikacích.

Výstavba objektů hromadného parkování bude ponechána v zájmu soukromých investorů, a to v souladu s příslušnými závaznými dokumenty Statutárního města Liberce.

Vysvětlení:

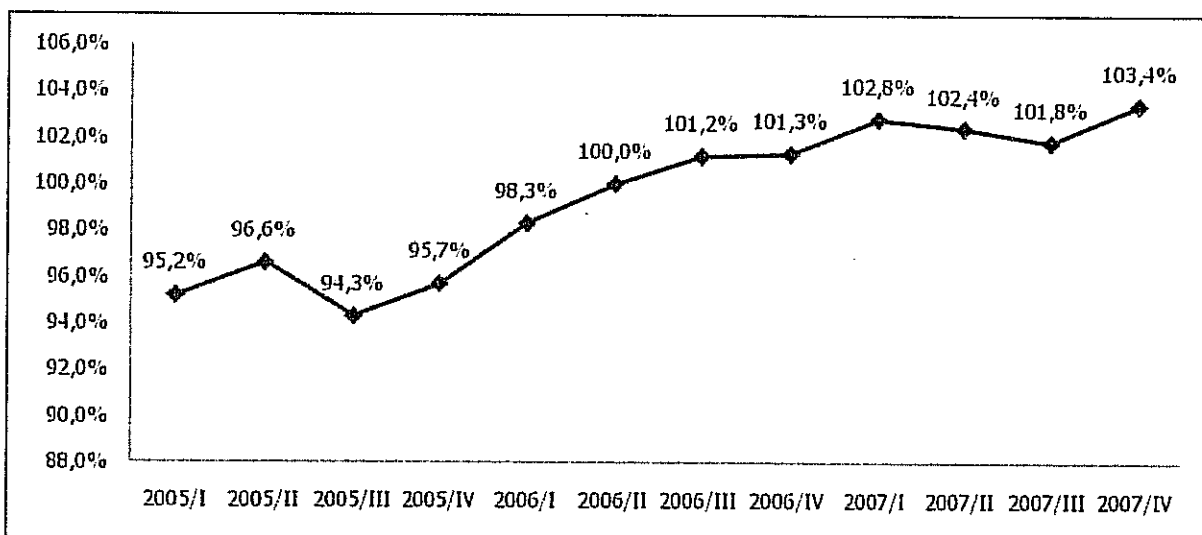
Tato varianta inklinuje k dosažení identifikovaných cílů. S ohledem na absenci vytvoření dostatečných podmínek pro ekonomickou návratnost však lze očekávat nízký zájem soukromých investorů o výstavbu objektů hromadného parkování. Případná absence tohoto nezbytného prvku je determinujícím faktorem pro vytvoření komplexního a funkčního parkovacího systému. Z tohoto důvodu je i tato varianta nepřijatelná.

2.3 VARIANTA 3 – Rozšíření kapacit parkování o objekty HP

V rámci této varianty bude rozvoj parkovacích kapacit zajištěn výstavbou objektů hromadného parkování a jejich provozování pro veřejnost bez vztahu k dalším komerčním aktivitám.

Předpokladem je:

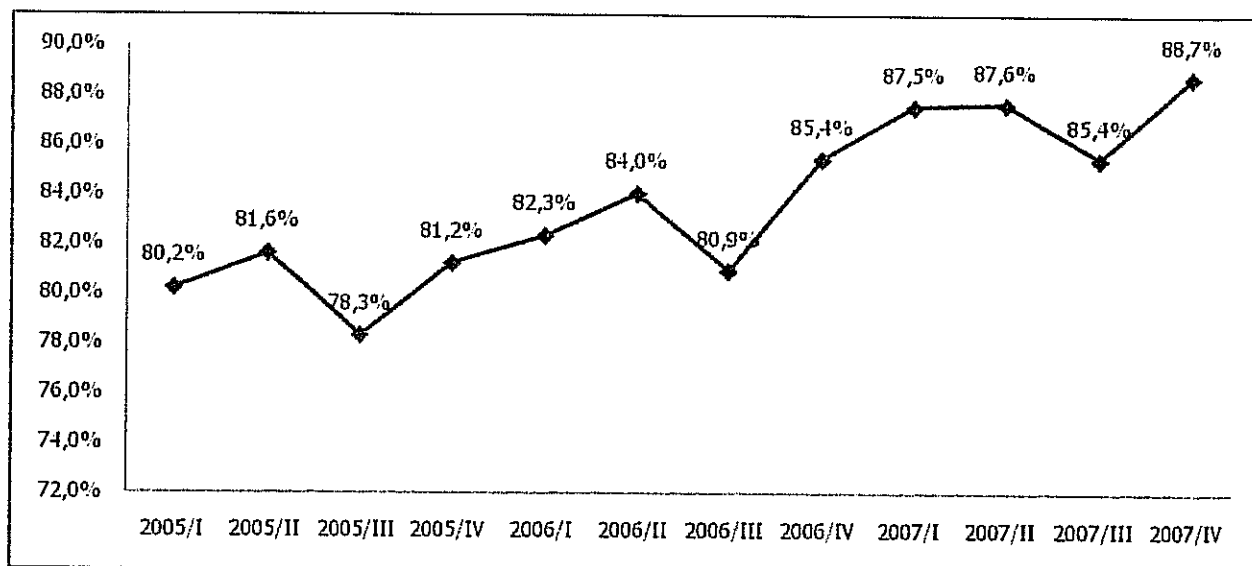
- 1) Výstavba objektu hromadného parkování v oblasti přiléhající k centru města přesněji na jeho severní straně. Tato část města bude vyžadovat dostatečný počet parkovacích stání pro cílovou dopravu směřující jednak do centra města a jednak do přilehlých úřadů (např. Správa sociálního zabezpečení). Posílení počtu parkovacích kapacit vyžaduje i objekt vědecké knihovny. V docházkové vzdálenosti 500 m se nachází cca 80 dopravně různě podstatných komunikací. Běžná obsazenost území by se měla pohybovat okolo 70%. Obsazenost parkovacích míst na místních komunikacích v okolí je vidět v grafu:



- 2) Výstavba objektu HP v oblasti kulturně-společenského centra a zoologické zahrady v Lidových Sadech. Tato část města bude vyžadovat navýšení počtu parkovacích míst pro cílovou dopravu – návštěvníky a zaměstnance kulturně-společenského centra a zoologické zahrady. Jen Libereckou zoologickou zahradu navštívilo v roce 2007 celkem 384581 návštěvníků, což bylo o 43420 více než v roce 2006.

Zachování jednotnosti parkovacího systému, tzn. jeden provozovatel parkovacích míst na místních komunikacích a zároveň v parkovacích objektech, bude zárukou tarifní politiky, která bude preferovat odstavování vozidel v objektech hromadného parkování před odstavováním na místních komunikacích, a tím ulehčit zátěži na komunikacích a zamezit poškozování životního prostředí.

Graf obsazenosti parkovacích míst na místních komunikacích v okolí je na další straně.

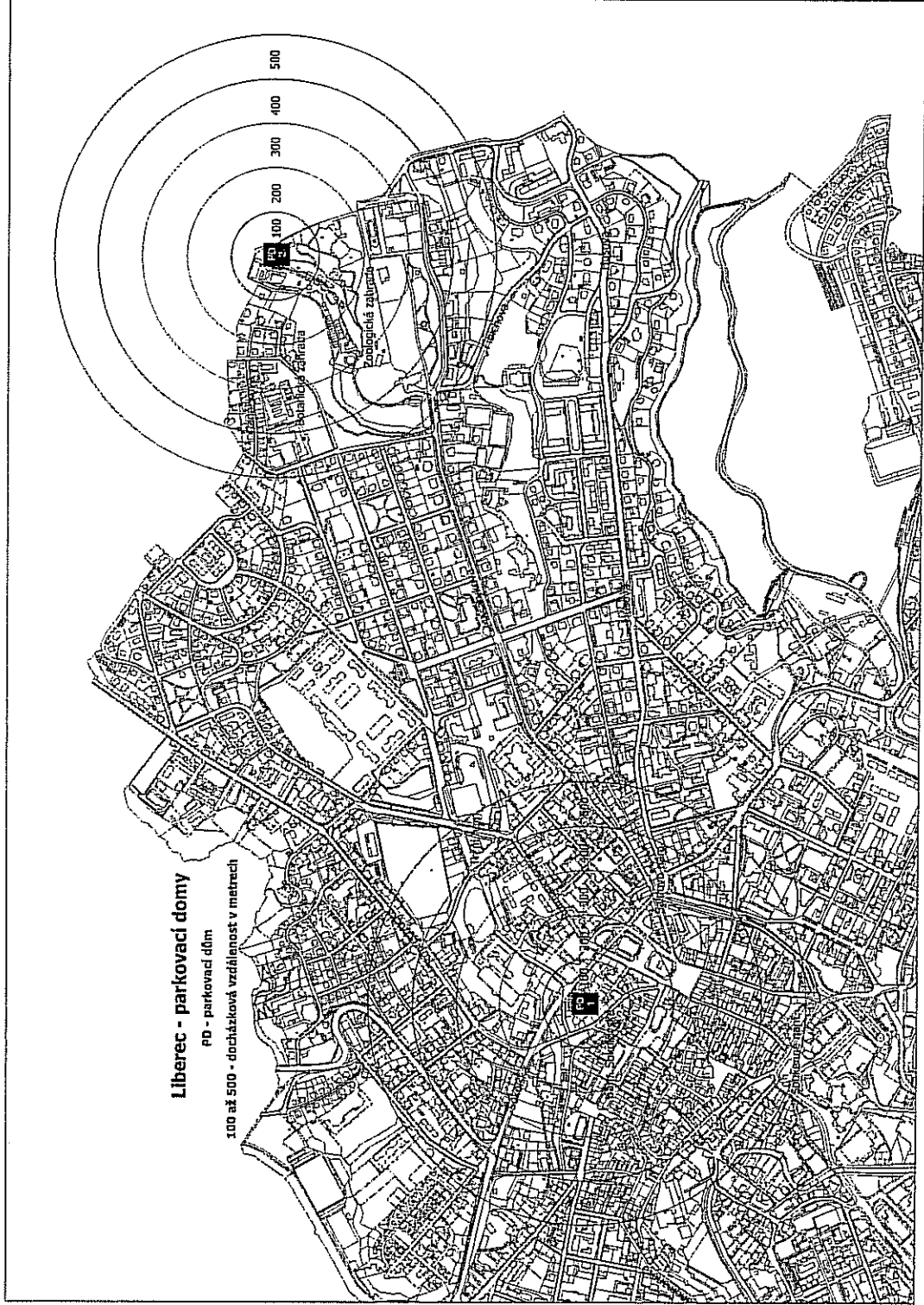


V následnosti na výstavbu objektů hromadného parkování lze předpokládat posunutí hranic parkovacího systému do oblastí, které je možné v současné době vzhledem k probíhající výstavbě jen naznačit:

- **Jižní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 1 - Perštýn**
(v současnosti výstavba nového obchodního komplexu GALERIE), Úřad práce - ul. U Opatovny po tř. Dr. M. Horákové – Košická
- **Východní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 2 - Liberecká přehrada - ZOO a Botanická zahrada**
ul. Jablonecká, Zvolenská, Svobody, Husova, Jizerská po Volkerovu, směr Alšova a Lidové sady, Janáčkova, Generála Píky, Durychova
- **Severní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 3:**
Budyšínská, Lužický, Zhořelecká, po stadion U Nisy - Sokolská
- **Západní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 4:**
Sokolská – Chrastavská, po Jungmannovu ohraničeno tokem Lužické Nisy
- **Jiho-východní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 5 - Tip Sport Aréna**
ul. U Stadionu, Máchova, 28. října, Ještědská, Palachova

Součástí parkovacího systému budou patrně i další plochy jako např. nezpevněná plocha za objektem PČR (bývalé hřiště – Sokolská – Tržní náměstí) nebo sídliště Tyršův vrch (rezidentní parkování Zengerova, Hvězdná, Sadová).

Situační plán umístění objektu HP – parkovací domy



3. PREFEROVANÁ VARIANTA PROJEKTU

S ohledem na míru dosažitelnosti identifikovatelných cílů byla k realizaci doporučena Varianta 3 – Rozšíření kapacit parkování o objekty hromadného parkování.

3.1 Technická specifikace projektu

- **Objekt hromadného parkování v severní části centra města**

Severně od centra města Liberec, které tvoří Benešovo nám. a Šaldovo nám., byla z hlediska vhodnosti pro zástavbu (objekt hromadného parkování) vytipována jako nejvhodnější oblast tvořená ulicemi Frýdlantská, Sokolská a Vavřincův vrch. Regulativy pro výstavbu v této části města umožňují stavbu šestipodlažního objektu parkovacích garáží, od prvního nadzemního podlaží až do šestého nadzemního podlaží.

V docházkové vzdálenosti 500 m se nachází cca 80 dopravně různě podstatných komunikací. Běžná obsazenost území by se měla pohybovat okolo 70%, skutečná přesahuje 100 %

Celkový počet parkovacích míst v nově postaveném objektu HP by mohl dosáhnout čísla 500.

Stavebně se bude jednat celek, který bude esteticky vhodně začleněn do stávajícího území, měl by zohledňovat i budoucí zástavbu území a být zejména přínosem pro návštěvníky s cílovou dopravou Šaldovo náměstí a okolí. Vzhledem k těmto skutečnostem lze odhadovat předpokládaný investiční náklad na jedno parkovací místo v hodnotě 400.000,- Kč.

- **Objekt hromadného parkování v části města – Lidové Sady.**

V oblasti zoologické zahrady a budoucího kulturně-společenského centra Lidové Sady byla vytipována jako nejvhodnější lokalita část území, které se nachází severovýchodním směrem od ulice Sovova, Lidové Sady.

Předpokládaný rozvoj kulturně společenského centra Lidové Sady bude znamenat větší cílovou opravu do území a samozřejmě větší obsazenost na místních komunikacích, které vzhledem k typu zástavby není možné využít.

Jediným možným řešením je proto výstavba stavebně méně náročného objektu hromadného parkování, který bude respektovat prioritu zelených ploch, zejména s ohledem na veškerou flóru s celkovým odhadovaným počtem 400 parkovacích míst.

Vzhledem k těmto skutečnostem lze odhadovat předpokládaný investiční náklad na jedno parkovací místo v hodnotě 300.000,- Kč.

Zachování jednotnosti parkovacího systému, tzn. jeden provozovatel parkovacích míst na místních komunikacích a zároveň v parkovacích objektech, bude zárukou tarifní politiky, která bude preferovat odstavování vozidel v objektech hromadného parkování před odstavováním na místních komunikacích, a tím ulehčit zátěži na komunikacích a zamezit poškozování životního prostředí.

V následnosti na výstavbu objektů hromadného parkování lze předpokládat posunutí hranic parkovacího systému do oblastí, které je možné v současné době vzhledem k probíhající výstavbě jen naznačit:

- **Jižní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 1 - Perštýn**

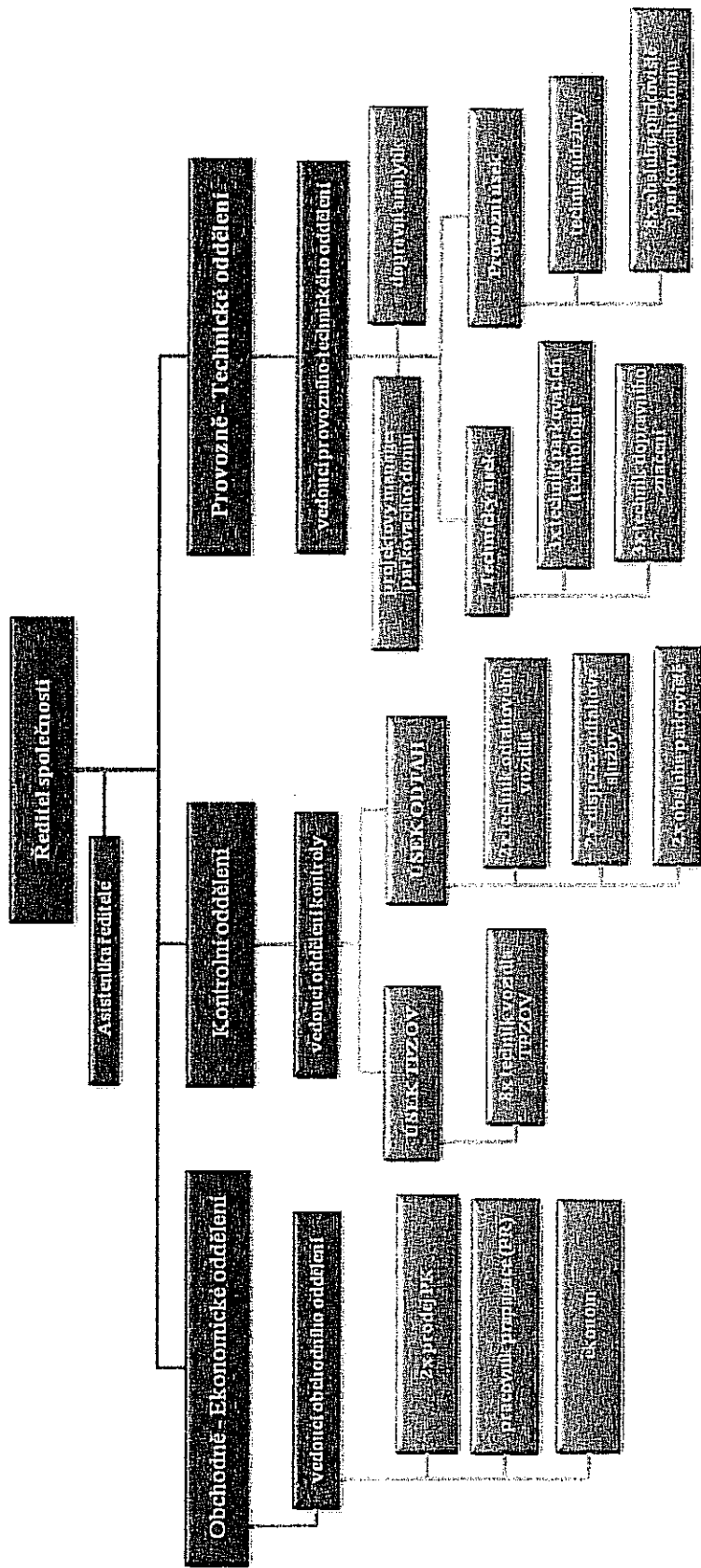
(v současnosti výstavba nového obchodního komplexu GALERIE), Úřad práce - ul. U Opatovny po tř. Dr. M. Horákové – Košická

- **Východní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 2 - Liberecká přehrada - ZOO a Botanická zahrada**
ul. Jablonecká, Zvolenská, Svobody, Husova, Jizerská po Volkerovu, směr Alšova a Lidové sady, Janáčkova, Generála Píky, Durychova
- **Severní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 3:**
Budyšínská, Lužický, Zhořelecká, po stadion U Nisy - Sokolská
- **Západní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 4:**
Sokolská – Chrastavská, po Jungmannovu ohraničeno tokem Lužické Nisy
- **Jiho-východní hranice parkovacího systému bude pravděpodobně rozšířena o okruh 5 - Tip Sport Aréna**
ul. U Stadionu, Máchova, 28. října, Ještědská, Palachova

Součástí parkovacího systému budou patrně i další plochy jako např. nezpevněná plocha za objektem PČR (bývalé hřiště – Sokolská – Tržní náměstí) nebo sídliště Tyršův vrch (rezidentní parkování Zengerova, Hvězdná, Sadová).

Celkem lze předpokládat rozvoj parkovacího systému, který bude zahrnovat zhruba 4000 parkovacích míst, z čehož 2500 parkovacích míst bude určeno pro návštěvníky města Liberec a 1500 parkovacích míst bude určeno pro rezidenty.

3.2 Předpokládané organizační schéma nutné pro zajištění projektu



3.3 Právní část proveditelnosti projektu

Právní posouzení projektu bylo provedeno za účelem identifikace faktorů, které mohou z právního hlediska ovlivnit, komplikovat či limitovat realizaci projektu. Cílem je zabránit potenciálním konfliktům zadavatele v podobě řešení, která v sobě zahrnují právní komplikace bránící provedení projektu v zamýšlené podobě nebo negativně ovlivňují výhodnost řešení oproti původním předpokladům zadavatele.

Vlastníkem místních komunikací je Statutární město Liberec, správu a údržbu provádějí na základě mandátní smlouvy s Městem Technické služby města Liberce, a.s. Pozemky v určených lokalitách Vavřincův Vrch a Lidové Sady jsou také ve vlastnictví města.

Provozování parkovacího systému se v současné době řídí smluvními vztahy:

- Mandátní smlouva na provoz ZPS (číslo TSML/139/99), kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu do 31. 12. 2015
- Mandátní smlouva o zajišťování odtahů vozidel č. TSML/107/04, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce a.s. na dobu neurčitou
- Smlouva o nájmu prostor za účelem provozování parkování v objektu KVK, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Státní vědecká knihovna na dobu do 31.12:2015
- Smlouva o podnájmu SML/7003/00/145, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu do 31. 12. 2015
- Smlouva o výpůjčce vnitrobloku Rumunská č. TSML/51/04, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s.
- Smlouva o parkování ve vnitrobloku Rumunská č. TSML/56/04, kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost PEMA Velkoobchod
- Smlouva o nájmu parkovišť taxislužby č. TSML/09/01, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu do 31. 12. 2015
- Smlouva o nájmu nemovitosti (WC Fibichova) číslo TSML/237/01, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu neurčitou
- Mandátní smlouva na zajištění provozu ZPS číslo 04/99 včetně dodatků, kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost ACTIV s.r.o. na dobu do 31. 12. 2010
- Mandátní smlouva o zajišťování odtahů vozidel č. TSML/106/04, kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost ACTIV s.r.o. na dobu neurčitou
- Smlouva o podnájmu nemovitosti (WC Fibichova), kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost ACTIV s.r.o. na dobu neurčitou

Statutární město Liberec specifikuje v průběhu koncesního řízení, ve fázi zpracování zadávací dokumentace katastrální čísla pozemků ve vyznačených lokalitách, které budou určeny k zástavbě objekty hromadného parkování.

Pro další posouzení byl navržen typ koncesního projektu DBFO (pochází z anglického výrazu „Design, Build, Finance, Operate) při kterém soukromý partner navrhuje, staví, financuje a provozuje předmět projektu. Jedná se o jednu z nejčastějších forem PPP v oblasti provozování parkovišť, kdy návrh a vlastnictví objektu po dobu trvání smlouvy je v soukromých rukou, stejně tak jako financování a provozování.

3.4 Finanční analýza

- Financování rozvoje objektů hromadného parkování nepředpokládá zdroje ani záruky ze strany města a rozpočtu města Liberec
- Model PPP je založen na předpokladu jednoho výběrového řízení privátního PPP partnera – koncesionáře – investora a provozovatele parkovacího systému

Tabulka č. 8 – Posouzení modelu PPP

Posouzení modelu PPP	
Výhody	<ul style="list-style-type: none"> - Financování investičních nákladů privátním subjektem - Motivace soukromého subjektu na minimalizaci celkových nákladů projektu a efektivně provedení všech dodavatelských služeb - Nižší provozní náklady projektu - Vyšší možnost transferu rizik na privátní subjekt - Zachování vlivu na tarifní politiku parkovacího systému městem Liberec
Nevýhody	Nutnost řešit majetková a práva související s převzetím objektů podléhajících koncesijní smlouvě

3.4.1 Finanční model

Tabulka č. 9 – Finanční operace jednotlivých subjektů

Dodavatel	Koncesionář	Město	Finanční operace
			výběr parkovného na místních komunikacích
			platba za objekt hromadného parkování Vavřincův vrch
			výběr parkovného v objektu hromadného parkování Vavřincův vrch
			platby za údržbu, provozování, obnovu objektu
			platba za objekt hromadného parkování Lidové Sady
			výběr parkovného v objektu hromadného parkování Lidové Sady
			platby za údržbu, provozování a obnovu objektu
			výběr parkovného z ostatních parkovišť a parkovacích ploch
			platby za údržbu a provozování
			příjmy z kontrolní činnosti
			náklady na provoz kontrolní činnosti
			úhrada nákladů na provoz kontrolní činnosti
			odvod do rozpočtu města Liberec
			nájemné za využití parkovacích ploch privátních osob

Vysvětlivky:

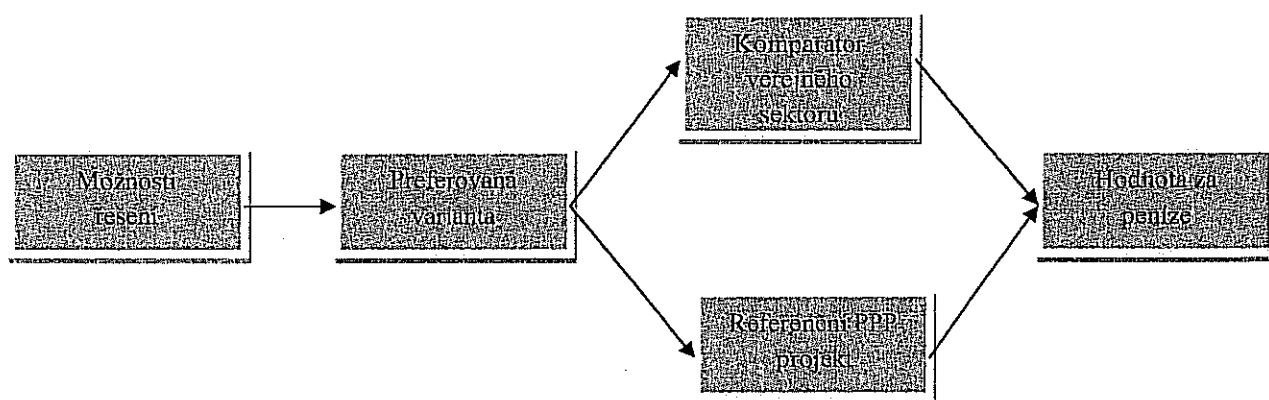
příjem		výdaj		Transfer výdajů		Transfer příjmů	
--------	--	-------	--	-----------------	--	-----------------	--

4. ANALÝZA ZPŮSOBŮ REALIZACE DOPORUČENÉ VARIANTY

4.1 Porovnání a doporučení způsobu realizace projektu

V souladu s vyhláškou č. 217/2006 Sb. ke koncesnímu projektu bude analýza způsobů realizace doporučené varianty obsahovat dvě formy řešení s tím, že bude srovnána výhodnost zajištění dané služby nebo provedení díla podle koncesního zákona se způsobem zajištění dané služby nebo provedení díla podle zákona o veřejných zakázkách.

Schéma č. 1 - Přehled hodnotícího procesu



4.1.1 Analýza finančních toků

Povinnou součástí koncesního projektu je analýza peněžních toků vč. porovnání a posouzení ekonomické výhodnosti nejméně dvou forem řešení projektu – tj. tradiční zakázkou nebo pomocí PPP. Finanční zobrazení těchto způsobů realizace představuje Komparátor veřejného sektoru – PSC a Referenční PPP Projekt:

- Komparátor veřejného sektoru je komplexní finanční model, který bude analyzovat předpokládané peněžní toky projektu realizovaného formou tradiční veřejné zakázky na výstavbu a následný provoz ve vlastní režii veřejného sektoru, vč. započtení oceněných rizik podstoupených veřejným sektorem, které mají významný dopad na ekonomiku projektu;
- Referenční PPP projekt je komplexní finanční model, který bude analyzovat předpokládané peněžní toky projektu realizovaného doporučenou formou PPP vč. započtení oceněných rizik podstoupených oběma smluvními stranami majících významný dopad na ekonomiku projektu.

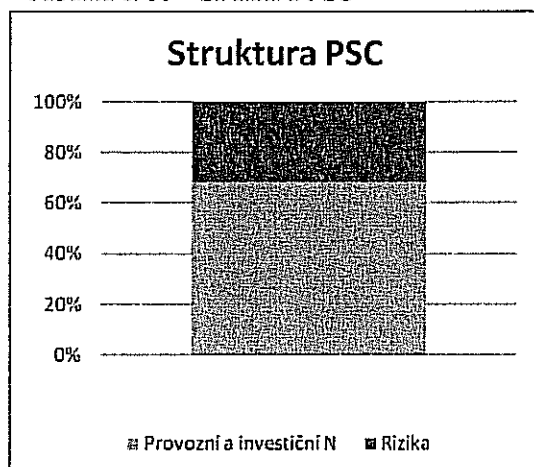
4.1.2 Hodnota za peníze

Tabulka č. 10 – Hodnota za peníze

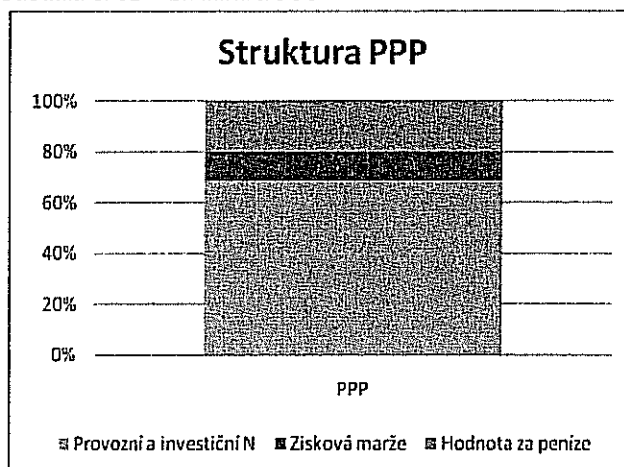
Doba trvání koncese	PSC [mil. Kč]	PPP [mil. Kč]	Hodnota za peníze [mil. Kč]
30 let	2 245	1 802	443

V následujících grafech jsou porovnány projekty PPP a PSC ve struktuře příjmů, výdajů, finančních nákladů, rizik a hodnoty za peníze. Hodnoty v grafech jsou uvedeny v mil. Kč.

Tabulka č. 11 – Struktura PSC



Tabulka č. 12 – Struktura PPP



Rizika	711
Provozní a investiční N	1534

Zisková marže	269
Provozní a investiční N	1534
Hodnota za peníze	443

4.1.3 Doporučení k realizaci

Na základě porovnání hodnot PSC a PPP je doporučen k realizaci projekt PPP, tj. rozšíření kapacit parkování vybudováním nových objektů hromadného parkování s koncesní smlouvou uzavřenou na dobu 30 let.

4.2 Služba poskytovaná soukromým partnerem a předpokládaný způsob jejího poskytování

Vymezení předmětu koncese

Předmětem koncese je zajištění komplexních služeb v oblasti dopravy v klidu na území města Liberec, zejména pak

- provozování povrchového parkování na místních komunikacích

- zajištění technické a personální podpory Městské policii Liberec (dále MPL) při kontrolní činnosti v oblasti dopravy v klidu
- zajištění rozvoje parkovacích kapacit včetně výstavby objektů hromadného parkování
- zajištění provozu parkovacích kapacit mimo místní komunikace, které jsou začleněny do systému parkování
- poradenská a organizační činnost v oblasti dopravy v klidu, a to formou koncesionářské smlouvy.

Základní povinnosti koncesionáře

- Zajistit na vlastní náklady veškeré činnosti související s provozováním systému parkování na místních komunikacích či jejich vymezených úsecích (dále parkovací systém), minimálně však v rozsahu:
 - dodání a instalaci parkovacích automatů v parkovacím systému v počtu nezbytném pro běžný provoz parkovacího systému dle platných právních předpisů města Liberce, nejméně však tolik, aby docházková vzdálenost k žádnému z těchto parkovacích automatů nepřesahovala 80 m a aby počet parkovacích míst na parkovací automat na daném parkovišti nebyl větší než 100
 - kontrolu, opravu a údržbu všech parkovacích automatů instalovaných v parkovacím systému,
 - kontrolu, opravu a údržbu dopravního značení týkající se parkovacího systému, průběžně navrhopat jeho změny a doplňování a po jejich schválení tyto změny provést.
 - výběr ceny za parkování z parkovacích automatů v souladu s příslušnými právními předpisy města Liberce,
 - dodání a doplnění spotřebního materiálu do parkovacích automatů
 - prodej a evidenci všech druhů parkovacích karet za cenu stanovenou příslušným právním předpisem města Liberce.
 - průběžné informování veřejnosti o podmínkách provozu parkovacího systému, a to formou nejméně:
 - a. při změnách rozsahu parkovacího systému či platných tarifů – leták do všech stránek upozornění v místním tisku a rádiu
 - b. provozovat internetové stránky s kompletními aktuálními informacemi o parkovacím systému vč. reakce na případné dotazy veřejnosti
 - letní i zimní údržbu parkovacích ploch vč. provádění úklidu
- Zajistit spolu s Městskou policií Liberec (dále jen „MPL“) kontrolní činnost nad systémem parkování, zejména dle zákona č. 361/2000 Sb. a dalších právních předpisů formou smíšených hlídek, složených vždy z jednoho zaměstnance koncesionáře a jednoho strážníka MPL minimálně v rozsahu:
 - zajištění 1 vozidla smíšené hlídky na každých 500 parkovacích míst v parkovacím systému v rozsahu nejméně 8 hodin denně/vozidlo v pracovní dny včetně personálního zabezpečení, a to v konkrétní době dle požadavků MPL, a nejméně 1 vozidlo smíšené hlídky v ostatní dobu tak aby byl zajištěn nepřetržitý výkon kontrolní činnosti

- zajištění technických prostředků k zamezení odjezdu vozidel (dále jen "TPZOV") v počtu nejméně (15 ks) na každé vozidlo a dalšího spotřebního materiálu nezbytného pro výkon kontroly
- Zajistit spolu s MPL kontrolní činnost nad systémem parkování, zejména pak dle zákona č. 361/2000 Sb. a dalších právních předpisů formou zajištění odtahů vozidel minimálně v rozsahu:
 - zajištění 2 odtahových vozidel vybavených hydraulickou rukou o odpovídající nosnosti včetně personálního obsazení, v rozsahu nejméně 8,5 hodiny denně/vozidlo v pracovní dny, a to v konkrétní době dle požadavků MPL, a pohotovost nejméně 1 odtahového vozidla v ostatní dobu tak, aby byl zajištěno provedení odtahu do (45 minut) od vznesení požadavku MPL
 - zajištění odtahování vozidla, pokud o jeho odtahování v souladu s příslušnými právními předpisy rozhodne strážník Městské policie Liberec nebo subjekt pověřený Magistrátem města Liberce a umístění odtahovaného vozidla na určené střežené parkoviště,
 - zajištění provozu střeženého parkoviště včetně dispečinku s pracovní dobou 24 hodin denně, který bude zajišťovat příjem odtahovaného vozidla, jeho střežení, vybírání ceny za úplný odtah a střežení odtahovaných vozidel na parkovišti, a následný výdej odtahovaného vozidla,
 - zajištění dalšího nakládání s nevyzvednutými odtahovanými vozidly (v souladu s platnými právními předpisy), vč. provedení potřebných administrativních úkonů, a to včetně nevyzvednutých vozidel nuceně odtahovaných v předešlém období
 - vybudování navigačního systému k střeženému odtahovému parkovišti, informování veřejnosti o podmínkách odtahů
- d) Zajistit do 24 měsíců od podpisu koncesní smlouvy rozvoj parkovacích kapacit včetně výstavby minimálně 500 krytých parkovacích míst v lokalitě Vavřincův vrch, a zajistit do 60 měsíců od podpisu koncesní smlouvy výstavbu minimálně 400 krytých parkovacích míst v lokalitě Lidové Sady v rozsahu:
 - kompletního zajištění výstavby v souladu s jím předloženým projektem parkovacího systému, územním plánem, zadavatelem předloženou architektonickou studií a smluvním harmonogramem, tj. vč. stavebního řízení, projektu, realizace stavby a následného provozování
 - zajištění financování výstavby, které je koncesionář povinen obstarat z vlastních zdrojů, popř. i ze soukromých zdrojů nebo z veřejných zdrojů; koncesní smlouva nebude obsahovat žádný závazek města Liberce k finanční účasti na výstavbě hromadných garáží
 - nesplnění povinnosti vybudovat a zařadit do systému parkování další parkovací místa podle výzvy města dle předchozího bodu bude sankcionováno povinností koncesionáře poskytnout městu finanční plnění ve výši 1,5 mil. Kč za každý započatý měsíc prodlení
- e) Zajistit veškeré činnosti související s provozováním parkovacích kapacit mimo místní komunikace, které jsou začleněny do parkovacího systému, minimálně však v rozsahu:
 - dodání a instalaci parkovacích automatů nebo jiného typu parkovací technologie na předemných parkovištích v počtu a konfiguraci nezbytné pro běžný provoz parkoviště
 - zajištění provozu parkovišť v rozsahu stanoveném provozní dobou

- zajištění veškeré běžné údržby a oprav parkovišť a úklidu a čištění parkovišť v rozsahu potřebném pro běžný provoz parkoviště (tj. včetně zimní údržby, úklidu sněhu a úklidu inertního posypového materiálu po skončení zimního období), jakož i přílehlých ploch přímo určených k obsluze parkovišť (příjezdové cesty)
 - zajištění všech podmínek stanovených právními předpisy pro provozování parkoviště
 - průběžného informování veřejnosti o podmínkách provozu na parkovišti.
- f) Zajistit poradenskou a organizační činnost v oblasti Dopravy v Klidu v minimálním rozsahu:
- pravidelného vyhodnocení funkčnosti parkovacího systému s navazujícím předáváním návrhů na odstranění zjištěných závad a nesouladů osobě určené zadavatelem
 - pravidelného vyhotovení statistické analýzy Dopravy v Klidu v parkovacím systému v rozsahu jednou ročně
 - předkládání přehledu dosažených tržeb z parkovacího systému po jednotlivých skupinách jednou ročně
 - vybudování a provozování naváděcího a orientačního značení informující veřejnost o parkovacím systému a aktuálně o jeho volné kapacitě na území města Liberce, a to v souladu s koncepcí města Liberce a v souladu s ostatními dopravními systémy

Další povinnosti koncesionáře

V rámci předmetného koncesní smlouvy se uchazeč dále zaváže:

- a) převzít stávající vybavení sloužící k provozování parkovacího systému od Technických služeb města Liberec, a.s.
- b) vybudovat a provozovat systém parkování ve smyslu a rozsahu jím předloženého projektu
- c) provozovat všechny součásti vybudovaného systému parkování včetně hromadných garáží, hlídaných parkovišť na pozemcích města a dalších, tak aby byla zajištěna vzájemná návaznost jednotlivých prvků systému
- d) dodržet cenovou regulaci parkování v hromadných garážích tak, aby maximální cena za krátkodobé parkování v hromadných garážích dosahovala nejvýše 50 % maximální ceny za krátkodobé parkování na místních komunikacích stanovené příslušným Nařízením města.
- e) udržovat provozuschopnost parkovišť jak v letním, tak i v zimním období, při provádění zimní údržby parkovišť neomezit sjízdnost přílehlých komunikací (vč. komunikací pěších)
- f) strpět dočasná omezení parkování z důvodu provádění čištění přílehlých komunikací
- g) umožnit bezplatné užívání parkovacích ploch pro účely kulturních a sportovních akcí pořádaných Statutárním městem Libercem
- h) umožnit úplatné užívání parkovacích ploch pro účely jiných akcí, provádění stavebních prací apod.
- i) odvádět částku ve výši x % z ročních tržeb do rozpočtu města Liberec
- j) předkládat zadavateli návrhy na využití prostředků fondu, zejména pak na zajištění oprav parkovišť, jakož i přílehlých ploch přímo určených k obsluze parkovišť
- k) respektovat úbytek parkovacích míst, např. ve prospěch pěších při zachování kvantitativního počtu parkovacích míst

Vymezení součinnosti města

V rámci předmětného koncesního řízení město Liberec udělí koncesionáři právo provozovat systém parkování na území Statutárního města Liberec, spočívající zejména:

- a) v právu svým jménem a na vlastní účet provozovat všechny činnosti související s provozováním systému parkování včetně inkasa parkovného, vydávání parkovacích karet apod.
- b) v právu využít městem vyčleněné pozemky k zajištění výstavby hromadných garáží (podzemních garáží, parkovacích domů)
- c) v právu navrhnout městu přijetí opatření k zajištění fungování systému parkování

Město Liberec se dále v koncesionářské smlouvě zaváže:

- a) prodat koncesionáři pro účely výstavby hromadných garáží pozemky vlastněné městem a určené územním plánem pro tuto výstavbu
- b) stanovovat principy regulace platné pro systém parkování včetně vydání příslušných obecně závazných předpisů
- c) zajistit plnění povinností MPL ve vztahu k parkování v rozsahu jejich pravomocí a spolupráci s koncesionářem ve smyslu projektu systému parkování
- d) přijímat opatření k zajištění fungování systému parkování v mezích svých zákonných pravomocí

4.3 Předpokládané finanční prostředky

4.3.1 Finanční prostředky nezbytné pro realizaci předmětu koncesní smlouvy

Předpokládaná hodnota investice pro realizaci předmětu koncesní smlouvy je 373,5mil . Kč a skládá se z následujících položek:

- Pro objekt hromadného parkování Vavřincův Vrch se předpokládá se stavební částí investice ve výši 200, 0 mil Kč, celková investice přepočítaná na jedno parkovací místo činí odhadem 400.000 Kč.
- Pro objekt hromadného parkování Lidové Sady se předpokládá se stavební částí investice ve výši 120, 0 mil Kč, celková investice přepočítaná na jedno parkovací místo činí odhadem 300.000 Kč.
- Ostatní náklady na realizaci, tj. technologické vybavení části parkovacího systému na místních komunikacích, technické prostředky pro provozní zajištění včetně dopravného značení, projektové práce činí odhadem 53,5 mil Kč

Rozpis předpokládaných finančních toků v průběhu realizace předmětu koncesní smlouvy v případě realizace stavby objekt hromadného parkování – Vavřincův vrch v prvním roce platnosti koncesní smlouvy a délky koncesní smlouvy na 30 let je uveden v příloze č. 3

4.3.2 Předpokládané výdaje na realizaci a předpokládaný příjem

Předpokládané výdaje na realizaci předmětu koncesní smlouvy a předpokládaný příjem koncesionáře jsou uvedeny v přílohách:

- Příloha č. 1 - Předpokládané výdaje na realizaci předmětu koncesní smlouvy
- Příloha č. 2 - Předpokládaný příjem koncesionáře

4.4 Platební mechanismus

Návrh platebního mechanismu je jedním z nejdůležitějších prvků každého PPP jako základní kontrakční prostředek mezi veřejným a soukromým sektorem a je jedním z podstatných znaků PPP projektu; jeho podoba je jedním z hlavních předmětů vyjednávání Koncesní smlouvy. Pokud je mechanismus dobře nastaven, je efektivním nástrojem k řízení projektu a spokojenosti všech zúčastněných stran (veřejný sektor, soukromý sektor, uživatelé, atd.). Platební podmínky zahrnují platby ze strany koncesionáře směrem k zadavateli.

Koncesionář bude generovat svůj příjem především z parkovného a to:

- výběrem parkovného z parkovacích automatů
- výběrem parkovného za parkovací karty
- výběrem parkovného v objektech hromadného parkování
- výběrem nájemného za nebytové prostory v objektech hromadného parkování (reklamní plochy, atd.)
- výběrem parkovného na hlídaných parkovištích

a dále potom

- příjmem od zadavatele za náklady za provoz kontrolní činnosti

Příjem od zadavatele za náklady na provoz kontrolní činnosti bude přímo závislý na intenzitě a efektivitě kontrolní činnosti koncesionáře.

Vzhledem k výsledkům finančního modelu lze předpokládat, že koncesionář bude schopen dosahovat takových výnosů, které budou umožňovat odvádět částku ve výši x % z ročních tržeb parkovného na místních komunikacích do rozpočtu města.

Z tohoto důvodu navrhuje platební mechanismus koncesionáře, který se skládá z:

Výnosová část:

- provozní výnosy koncesionáře
- platba od zadavatele za náklady za provoz kontrolní činnosti

Nákladová část:

- platby ve výši x % z ročních tržeb parkovného na místních komunikacích do rozpočtu města

Tabulka č. 13 – Platební mechanismus

PPP – navrhovaný platební mechanismus	
Platby placené Zadavatelem soukromému partnerovi	Nejsou.
Platby za parkovné, které jsou výnosem koncesionáře	Příjmy z parkovného budou plně náležet koncesionáři.
Platby placené koncesionářem zadavateli	Platby (v %) z ročních tržeb parkovného na místních komunikacích do rozpočtu města
Příjmy z kontrolní činnosti	Budou náležet zadavateli
Úhrada nákladů n provoz kontrolní činnosti	Zadavatel bude hradit koncesionáři prokazatelné náklady na provoz kontrolní činnosti
Periodicita plateb	<ol style="list-style-type: none"> 1. Platby (v %) z ročních tržeb parkovného na místních komunikacích do rozpočtu města - roční platba 2. Úhrada koncesionáři za prokazatelné náklady na provoz kontrolní činnosti – měsíční platba
Délka vyplácení	vyplácena po dobu 30 let
Rozdělení výnosů z provozu projektu	Riziko poptávky, reprezentované v tomto projektu výběrem parkovného je plně přeneseno na soukromý sektor, a všechny výnosy z výběru parkovného budou příjmem koncesionáře.

4.5 Způsob nakládání s majetkem zadavatele a právní proveditelnost

V souvislosti se zajištěním realizace předmětu koncesní smlouvy se jedná o tento majetek zadavatele – Statutárního města Liberce (dále jen „SML“) a určení způsobu nakládání s tímto majetkem:

- o pozemek pro výstavbu objektu HP Vavřinecův vrch, který bude po dobu platnosti a účinnosti koncesní smlouvy pronajat koncesionáři
- o pozemek pro výstavbu objektu HP Lidové Sady, který bude po dobu platnosti a účinnosti koncesní smlouvy pronajat koncesionáři
- o místní komunikace města Liberec

Koncesní smlouva bude uzavřena na dobu určitou - 30 let s platností ke dni podpisu smlouvy a dobou účinnosti od 1. 1. 2011.

V souvislosti s uzavřením koncesní smlouvy budou k datu uzavření koncesní smlouvy ukončeny prostřednictvím dodatku nebo výpovědi ke smlouvám platnosti těchto smluv:

- Mandátní smlouva na provoz ZPS (číslo TSML/139/99), kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu do 31. 12. 2015
- Mandátní smlouva o zajišťování odtahů vozidel č. TSML/107/04, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce a.s. na dobu neurčitou
- Mandátní smlouva o zajišťování odtahů vozidel č. TSML/106/04, kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost ACTIV s.r.o. na dobu neurčitou
- Smlouva o podnájmu SML/7003/00/145, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu do 31. 12. 2015
- Smlouva o výpůjčce vnitrobloku Rumunská č. TSML/51/04, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s.
- Smlouva o nájmu nemovitosti (WC Fibichova) číslo TSML/237/01, kterou uzavřelo Statutární město Liberec a Technické služby města Liberce, a.s. na dobu neurčitou
- ostatní smlouvy o pronájmu nemovitosti, které uzavřou Technické služby města Liberce a.s. se soukromými subjekty za účelem provozování parkovišť do doby účinnosti koncesní smlouvy.

V souvislosti s uzavřením koncesní smlouvy budou převedena práva a povinnosti ze strany Technických služeb města Liberce a.s. na koncesionáře prostřednictvím dodatku ke smlouvám tyto smlouvy:

- Smlouva o parkování ve vnitrobloku Rumunská č. TSML/56/04, kterou uzavřely Technické služby města Liberce, a.s. a společnost PEMA Velkoobchod
- ostatní smlouvy na krátkodobý pronájem parkovacích stání ve vnitrobloku Rumunská, které budou platné ke dni účinnosti koncesní smlouvy

Případné další nároky, které budou uplatňovány ze strany Technických služeb města Liberce a.s. vůči Statutárnímu městu Liberec budou řešeny před uzavřením koncesní smlouvy dohodou.

Ke dni 1. 1. 2011 převezme koncesionář do provozu část parkovacího systému, - parkovací systém na místních komunikacích v rozsahu platném ke dni převzetí systému podle Nařízení města Liberce a parkoviště KVK.

SML bude plnit své závazky takovým způsobem, aby jednak parkovací systém mohl začít fungovat a zároveň, aby koncesionář, jako investor, nebyl na svých zájmech při provozování parkovacího systému poškozován, případně diskriminován. Totéž bude platit i pro koncesionáře.

Požizování a převod majetku zadavatele.

Investiční majetek pořízený v průběhu koncesní smlouvy koncesionářem v souladu s koncesním projektem, bude po ukončení smlouvy převeden SML za cenu ve výši stanovené podle následujícího vzorce:

$HV = NÚ / 360 * PME$, přičemž HV je hodnota vypořádání, NÚ jsou účelně a prokazatelně vynaložené investiční náklady a PME je počet měsíců zbývajících do doby ukončení koncesní smlouvy od kolaudace

stavby. Vypořádání majetku, který koncesionář pořídí nad objem investic, ke kterým se zaváže ve smlouvě, a které budou pořízeny z cizích zdrojů, bude provedeno způsobem, na kterém obě strany dohodnou.

V případě předčasného ukončení smlouvy z důvodů na straně SML, bude investiční majetek koncesionáře převeden do vlastnictví SML, podle téhož vzorce (tzn. $HV = NÚ / 360 * PME$).

K předčasnému ukončení smlouvy z důvodů na straně SML může dojít v případech prodlení s plněním povinností, které budou zásadní pro existenci koncesní smlouvy a závazků SML, jejichž plnění bude nezbytné k zavádění rozšiřování a provozu parkovacího systému, a to po dobu delší než 60 dnů, když k nápravě nedojde ani přej dvojí písemnou výzvu.

V případě předčasného ukončení smlouvy z důvodů na straně koncesionáře se zaváže koncesionář převést investiční majetek do vlastnictví SML, taktéž podle vzorce $HV = NÚ / 360 * PME$.

Dojde-li k předčasnému ukončení na straně koncesionáře, bude náležet SML smluvní pokuta a náhrada škody.

Předčasné ukončit koncesní smlouvu bude možné i v případech, kdy:

- Je koncesionář v úpadku
- Je koncesionář v prodlení s plněním povinností, které jsou zásadní pro existenci koncesní smlouvy
- V případě trvalé a nenapravitelné ztráty způsobilosti pro činnost koncesionáře
- Pro závažné porušení koncesní smlouvy nebo obecně závazného právního předpisu

4.6 Předpokládaný časový harmonogram realizace předmětu koncesní smlouvy

- 1. etapa – realizace výstavby objektu HP Vavřincův vrch
- 2. etapa – provozování objektu HP Vavřincův vrch
- 3. etapa - převzetí stávajícího parkovacího systému
⇒ Předpokladem je, že budoucí koncesionář zajistí kontinuální provoz parkovacího systému ve stávajícím rozsahu ke dni účinnosti koncesní smlouvy
- 4. etapa – rozvoj parkovacího systému
- 5. etapa – realizace výstavby objektu HP Lidové Sady
- 6. etapa – provozování objektu HP Lidové Sady
-

Tabulka č. 14 – Časový harmonogram realizace předmětu koncesní smlouvy

etapa/rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
1. etapa																																	
2. etapa																																	
3. etapa																																	
4. etapa																																	
5. etapa																																	
6. etapa																																	

- Milníky realizace koncesní smlouvy:
 - o schválení koncesní smlouvy zastupitelstvem
 - o podpis koncesní smlouvy
 - o zahájení výstavby objektu HP Vavřincův vrch
 - o ukončení výstavby, kolaudace objektu HP Vavřincův vrch
 - o převzetí provozu parkovacího systému koncesionářem
 - o zahájení provozu objektu HP Vavřincův vrch
 - o zahájení výstavby objektu HP Lidové Sady
 - o ukončení výstavby, kolaudace objektu HP Lidové Sady
 - o zahájení provozu objektu HP Lidové Sady
 - o ukončení koncesní smlouvy

4.7 Zhodnocení případných dopadů na smluvní strany při ukončení platnosti koncesní smlouvy

- Po uplynutí doby platnosti koncesní smlouvy (předpoklad 30 let) bude provedeno:
 - o majetkový audit
 - o předání majetku koncesionáře spojeného s plněním koncesní smlouvy zadavateli
- Zadavatel nevyklučuje znovuobnovení koncesní smlouvy v případě bezproblémového průběhu koncesní smlouvy. Přesná právní specifikace bude předmětem koncesní smlouvy.

4.8 Strategie výběru soukromého partnera

Finanční analýza prokázala hodnotu za peníze u referenčního PPP projektu, a proto se zadavatel kloní k realizaci zakázky formou PPP, bude nutno postupovat dále v koncesním řízení.

Zadavatel je povinen v souladu s § 50 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách prokázat splnění kvalifikačních předpokladů:

- splnění základních kvalifikačních předpokladů stanovených v § 53 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- splnění profesních kvalifikačních předpokladů podle § 54 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- ekonomických a finančních kvalifikačních předpokladů podle § 55 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- technických kvalifikačních předpokladů podle § 56 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách

Konkrétní kvalifikační předpoklady budou stanoveny v oznámení o zahájení koncesního řízení. Kvalifikační požadavky budou stanoveny s důrazem na požadavek výběru ekonomicky silného partnera s vysokou mírou zkušeností v provozování parkovacích systémů.

4.8.1 Doporučená kritéria pro výběr nejlepší nabídky

Kritériem pro výběr nejlepší nabídky bude ekonomická výhodnost předložené nabídky s důrazem na záruky zajištění realizace investic a poskytnutí služeb.

Zájemce ve své nabídce stanoví:

- platby v procentuálním vyjádření z ročních tržeb parkovného na místních komunikacích, které bude každoročně odvádět do rozpočtu města

4.7.2 Postup pro výběr partnera

ID	Název úlohu	2009	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	Schválení projektu																							
2	Příprava koncesního řízení																							
3	Příprava dokumentace																							
4	Schválení dokumentace																							
5	Zahájení koncesního řízení																							
6	Ordnování o zahájení																							
7	Doručení žádosti																							
8	Posouzení kvalifikace																							
9	Podání nabídek																							
10	Výzva k podání nabídek																							
11	Podání nabídek																							
12	Otvírání obálek																							
13	Posouzení nabídek																							
14	Jednání o nabídkách																							
15	Výzva k jednání																							
16	Jednání o nabídkách																							
17	Podání nabídek																							
18	Hodnocení																							
19	Závěrečná zpráva komise																							
20	Výběr koncesionáře																							
21	Ordnování o výběru																							
22	Námitky																							
23	Stanovisko MČR																							
24	Schválení koncesní smlouvy																							
25	Uzavršení koncesní smlouvy																							
26	Náležitosti smlouvy																							
27	Podpis smlouvy																							
28	Registrace smlouvy																							

4.8 Doporučení

Realizovat projekt Rozvoj Dopravy v Klidu na území Města Liberec formou koncesního řízení v souladu s tímto koncesním projektem. Pro zajištění dalšího postupu při přípravě a realizaci koncesního řízení doporučujeme schválit koncesní projekt v předloženém znění.

Při výběru soukromého partnera postupovat dle koncesního zákona.

POUŽITÉ ZKRATKY

HP – hromadné stání

PA – parkovací automaty

PK – parkovací karty

PM – parkovací místa

TPZOV – technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla

PSC – Public sector comparator

PPP - Public Private Partnership

KVK – Krajská vědecká knihovna v Liberci

ZPS – Zóna placeného stání v Liberci

5. PŘÍLOHY

7.1 Příloha č. 1 – Předpokládané výdaje na realizaci předmětu koncesní smlouvy (mil. Kč)

Rok předpokládané platnosti koncesní smlouvy	Předpokládaný výdej koncesionáře v daném roce	Diskontní koeficient $1/(1+r)^n$	Současná hodnota předpokládaného výdaje koncesionáře v daném roce
r=	3,000%		
n	a	b	a*b
0	256 088	1,000000	256 088
1	45 298	0,970874	43 979
2	166 035	0,942596	156 504
3	48 465	0,915142	44 352
4	49 353	0,888487	43 849
5	58 758	0,862609	50 686
6	50 670	0,837484	42 435
7	51 483	0,813092	41 861
8	52 310	0,789409	41 294
9	53 224	0,766417	40 792
10	82 051	0,744094	61 053
11	54 525	0,722421	39 390
12	55 408	0,701380	38 862
13	56 302	0,680951	38 339
14	57 287	0,661118	37 874
15	66 782	0,641862	42 865
16	58 665	0,623167	36 558
17	59 603	0,605016	36 061
18	60 547	0,587395	35 565
19	61 586	0,570286	35 122
20	90 529	0,553676	50 124
21	62 992	0,537549	33 861
22	63 956	0,521893	33 378
23	64 920	0,506692	32 894
24	65 979	0,491934	32 457
25	75 532	0,477606	36 074
26	67 325	0,463695	31 218
27	68 270	0,450189	30 734
28	69 200	0,437077	30 246
29	70 222	0,424346	29 798
30	71 222	0,411987	29 343
	2 214 588		1 533 657

7.2 Příloha č. 2 - Předpokládaný příjem koncesionáře (mil. Kč)

Rok předpokládané platnosti koncesní smlouvy	Předpokládaný příjem koncesionáře v daném roce	Diskontní koeficient $1/(1+r)^n$	Současná hodnota předpokládaného příjmu koncesionáře v daném roce
$r=$	3,000%		
n	a	b	$a*b$
1	54 320	0,970874	52 738
2	56 741	0,942596	53 484
3	61 551	0,915142	56 328
4	64 331	0,888487	57 157
5	67 248	0,862609	58 009
6	71 286	0,837484	59 701
7	73 357	0,813092	59 646
8	75 496	0,789409	59 597
9	77 704	0,766417	59 554
10	79 985	0,744094	59 516
11	83 513	0,722421	60 331
12	85 945	0,701380	60 280
13	88 458	0,680951	60 235
14	91 053	0,661118	60 197
15	93 733	0,641862	60 164
16	97 909	0,623167	61 014
17	100 770	0,605016	60 967
18	103 725	0,587395	60 927
19	106 778	0,570286	60 894
20	109 932	0,553676	60 867
21	114 879	0,537549	61 753
22	118 247	0,521893	61 712
23	121 727	0,506692	61 678
24	125 323	0,491934	61 651
25	129 040	0,477606	61 630
26	134 906	0,463695	62 555
27	138 876	0,450189	62 521
28	142 980	0,437077	62 493
29	147 221	0,424346	62 473
30	151 606	0,411987	62 460
	2 968 640		1 802 532

7.3 Příloha č. 3 – Rozpis předpokládaných finančních toků v průběhu realizace předmětu koncesní smlouvy

Tabulka - Investiční náklady v mil. Kč

Investiční náklady tř. 1 - zázemí pro provoz a výdej parkovacích karet	1 200
Investiční náklady tř. 1a - provozní prostředky	7 300
Investiční náklady tř. 2 - technologické vybavení	16 400
Investiční náklady tř. 5 - stavební část	320 000
Investiční náklady NM - projektová část	25 600
Dopravní značení	3 000
Investiční náklady přímé celkem	373 500

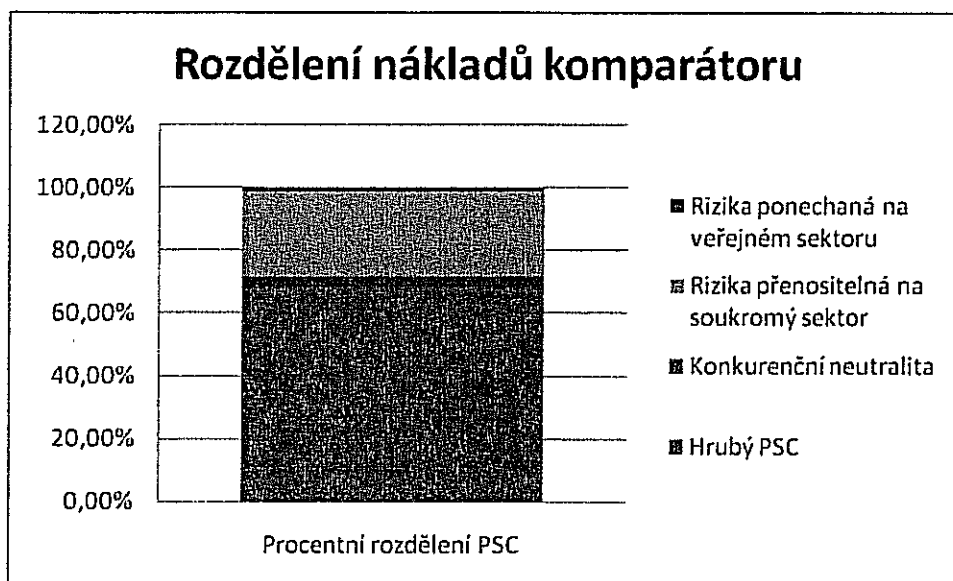
Tabulka - Investice a reinvestice v průběhu realizace předmětu koncesní smlouvy.

Rok	2010	2012	2015	2020	2025	2030	2035	Celkem
Hrubý odhad investic a reinvestic v tis. Kč	253 500	120 000	8 500	27 900	8 500	27 900	8 500	454 800

Tabulka – Předpokládané modelové provozní náklady jednoho roku v průběhu realizace předmětu koncesní smlouvy (tis. Kč)

Personální náklady	17 030
Celkové provozní náklady	15 910
Spotřeba	5 810
Služby	920
Údržba a opravy	2 270
Provozní služby	2780
Ostatní provozní náklady	1 290
Náklady celkem	32 950

7.4 Příloha č. 4 – Posouzení ekonomické výhodnosti varianty PPP projektu



Hrubý PSC	68,30%
Konkurenční neutralita	3,53%
Rizika přenositelná na soukromý sektor	26,94%
Rizika ponechaná na veřejném sektoru	1,23%