

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Žádost o dotaci z OP Doprava na projekt Tramvajová trať na Vinice v Plzni (dále „projekt“).

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

Situace:

Projekt nové tramvajové tratě zásadně přispěje ke zlepšení propojení sídliště Vinice a lokality Sylván (7 500 obyvatel) s centrem města, s čímž se počítalo již při jeho vzniku v 80. letech. V současné době je zajištěno spojení autobusovou linkou č. 41 a 56. Zřejmá negativa související s vozidly se spalovacím motorem se násobí v případě častých dopravních komplikací na ulici Karlovarská či navazující Klatovská, což jsou současně silnice I. třídy (I/27) s vysokou intenzitou individuální automobilové dopravy.

Vzhledem k chystanému rozvoji lokality Vinice (plánovaná výstavba bytových a rodinných domů, nových obchodů a prostorů služeb, odhad 3 700 obyvatel) je stávající obsluha autobusovou trakcí do budoucna určitou brzdou z důvodu omezených možností přepravního výkonu autobusů oproti tramvajím. Zcela jistě bude větší počet obyvatel znamenat nárůst individuální automobilové dopravy v území, realizace alternativního nízkoemisního spojení však přispěje k tomu, že nárůst bude méně výrazný.

Nová tramvajová linka č. 3 zlepší dopravní dostupnost do centra města, kde je možný přímý přestup na ostatní tramvajové linky obsluhující důležité lokality (č. 1, 2 terminál Hlavní nádraží, Slovany, příp. č. 4 směr Bory/Univerzita). Vedle toho se zvýší komfort pro cestující a přepravní kapacita, která bude potřebná i v návaznosti na plánovaný rozvoj území Vinice, Sylvánu i rozvojové zóny Rondel Karlovarská. Oblast se nachází v blízkosti západní části městského komunikačního okruhu, čímž bude možné kapacitní tramvajové spojení využít i pro systém P+R pro příjezdy od severozápadu, což by mělo vést k dalšímu snížení počtu automobilů v centru města.

Vzhledem ke změně dopravního významu bude společně s výstavbou tramvajové trati upraven celý uliční prostor ulice Na Chmelnicích, kde jízdní pruhy budou mimo křižovatky redukovány na jeden v každém směru + cyklopruh. Dojde rovněž k úpravám vodovodu a kanalizace částečně jako příprava budoucí výstavby. V těchto případech jde převážně o nezpůsobilé náklady projektu.

Výběr zdroje podpory:

Předkládaný projekt je v souladu se specifickým cílem programu, tj. podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství a město Plzeň způsobilým žadatelem o podporu do 39. výzvy Programu Doprava 2021 – 2027 (OPD), která je určena pro projekty novostaveb a rekonstrukcí v aglomeracích a metropolitních oblastech (integrované teritoriální investice – ITI).

3. Předpokládaný cílový stav

Schválit přípravu a podání žádosti o dotaci, předfinancování a spolufinancování a blokaci na spolufinancování.

4. Navrhované varianty řešení

Není navrhováno variantní řešení.

5. Doporučená varianta řešení

Viz návrh usnesení bod II.

6. XFinanční nároky řešení a možnosti finančního krytí (včetně všech následných například provozních nákladů)

Celkové odhadované náklady na realizaci projektu jsou 1 100 000 tis. Kč vč. DPH. Z podmínek výzvy vyplývá, že DPH ve výši 21 % není způsobilým nákladem, vzhledem k struktuře rozpočtu se odhaduje, že zhruba 2/3 z uhrazené daně bude možné nárokovat jako nadměrný odpočet u státu. Dotační podpora je stanovena fixně ve výši 675 750 tis. Kč na základě dříve zpracovaného projektového záměru ITI, který ale v současné době prochází revizí s požadavkem na přesun prostředků v rámci alokace pro Plzeňskou aglomeraci a navýšení dotace na 771 200 tis. Kč. Dále uvedené způsobilé náklady vycházejí z aktualizovaného rozpočtu, avšak z důvodu opatrnosti se předpokládá původní výše dotace.

Realizace projektu se předpokládá v letech 2027 – 2029 (dle podmínek výzvy nutno finančně ukončit do 30. 6. 2029).

XRozpad financování projektu:

<i>Celkové náklady projektu vč. DPH, z toho:</i>	<i>1 100 000 tis. Kč</i>
<i>Způsobilé náklady projektu</i>	<i>907 300 tis. Kč</i>
<i>Nezpůsobilé náklady projektu</i>	<i>192 700 tis. Kč</i>

<i>Celkové náklady projektu vč. DPH, z toho:</i>	<i>1 100 000 tis. Kč</i>
<i>Dotace OPD (85 % ze způsobilých výdajů)</i>	<i>675 750 tis. Kč</i>
<i>Celkové spolufinancování</i>	<i>424 250 tis. Kč</i>

V rámci Fondu MP pro kofinancování dotovaných projektů je blokováno 300 000 tis. Kč na spolufinancování a dále je v rámci usnesení navržena blokace ve výši 124 250 tis. Kč ve Fondu rezerv a rozvoje MP tak aby, bylo zajištěno kompletní spolufinancování akce ve výši 424 250 tis. Kč.

XZahájení provozu na trati se předpokládá nejdříve ve IV. čtvrtletí roku 2029. V rámci dlouhodobého finančního plánu je od roku 2030 simulován dopad do finanční kompenzace, a to až 20 mil. Kč ročně související se samotným provozem linek MHD a dále dopad až 70 mil. Kč ročně v části odpisů související s nákupem nových vozů tramvaje. Na konečnou výši kompenzace může mít pak vliv řada dalších faktorů vč. zahrnutí skutečného dopravního výkonu nebo v části odpisů snížení potřeby pořízení a obnovy elektrobuseů/trolejbusů oproti předpokladu a využití dotačních možností, které v současné době nejsou známy.

Provozní náklady související s provozem MHD hrazené prostřednictvím rozpočtu KŘTÚ-SVS budou řešeny po upřesnění dopadů.

7. Návrh termínů realizace a určení odpovědných pracovníků

Viz návrh usnesení - bod V.

8. Dříve přijatá usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisejí

Nejsou.

9. Závazky či pohledávky vůči městu Plzni

Nejsou.

10. Příloha

Nejsou.