



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

**VYUŽITÍ DOTAČNÍCH PROSTŘEDKŮ NA REALIZACI
STAVEBNÍHO PROJEKTU**

USE OF GRANT FUNDS FOR THE REALIZATION OF THE CONSTRUCTION PROJECT

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Jan Růžička

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. VÍT HROMÁDKA, Ph.D.

BRNO 2017



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3607T038 Management stavebnictví (N)
Pracoviště	Ústav stavební ekonomiky a řízení

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Jan Růžička
Název	Využití dotačních prostředků na realizaci stavebního projektu
Vedoucí práce	doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.
Datum zadání	31. 3. 2016
Datum odevzdání	13. 1. 2017

V Brně dne 31. 3. 2016

doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

KORYTÁROVÁ, J., HROMÁDKA, V. Veřejné stavební investice. Brno, VUT FAST Brno, 2007

MÁČE, M. Finanční analýza investičních projektů. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006

PROVAZNÍKOVÁ, R. Financování měst, obcí a regionů - teorie a praxe. 2. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

1. Investiční projekt a jeho cyklus
 2. Zdroje financování investičních projektů
 3. Přístupy pro finanční a ekonomické hodnocení investic
 4. Obecné náležitosti projektové žádosti
 5. Případová studie zahrnující ekonomické a finanční posouzení vybraného investičního projektu
- Cílem diplomové práce je vymezit problematiku přípravy a hodnocení investičních projektů financovaných z dotačních prostředků a v rámci případové studie provést ekonomické a finanční posouzení vybraného investičního projektu.
- Výstupem diplomové práce bude případová studie zahrnující ekonomické a finanční posouzení vybraného investičního projektu financovaného z dotačních zdrojů.

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Tato diplomová práce vymezuje problematiku přípravy a hodnocení investičních projektů financovaných za pomoci evropských dotačních zdrojů a na praktickém příkladu demonstruje využitelnost těchto zdrojů při realizaci konkrétního investičního projektu. Tento projekt je v této práci zpracován formou případové studie a reflektuje veškeré získané a popsané skutečnosti z problematiky dotačního financování. Případová studie tohoto projektu obsahuje mimo jiné i finanční a ekonomické hodnocení tohoto projektu a prokazuje jeho efektivnost a účelnost.

KLÍČOVÁ SLOVA

Investiční projekt, životní cyklus projektu, veřejný sektor, dotační prostředky, strukturální a investiční fondy ESIF, metody hodnocení investičních projektů, CBA, NPV, IRR, rizika, zdroje financování investičních projektů, regionální politika, strategie Evropa 2020, programové období, projektová žádost, proces získání dotace, hodnocení a výběr projektů.

ABSTRACT

This master's thesis describes an issue of preparation and evaluation of investment projects which are co-financed by EU funds. A practical example of the specific investment project is used to demonstrate a usefulness of co-financing by these funds. This investment project is processed as a case study which includes both financial and economic evaluation of the project. This evaluation also includes assessment of effectiveness and efficiency of this investment project.

KEYWORDS

Investment project, project life cycle, public sector, grant funds, structural and investment funds ESIF, methods of evaluation of investment projects, CBA, NPV, IRR, risks, resources of financing investment projects, regional policy, Europe 2020 strategy, project application, the process of obtaining grants, evaluation and selection of projects.

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE VŠKP

Bc. Jan Růžička *Využití dotačních prostředků na realizaci stavebního projektu*. Brno, 2017. 93 s., 11 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 8. 1. 2017

Bc. Jan Růžička
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Touto cestou bych velmi rád poděkoval doc. Ing. Vítu Hromádkovi, Ph.D. za jeho čas, ochotu a příkladné metodické vedení této práce. Dále děkuji společnosti Artory – Consulting, s.r.o. za možnost spolupráce a poskytnutí podkladů pro tuto práci.

Obsah

1	Úvod	11
2	Veřejný sektor a jeho specifika.....	13
2.1	Veřejný sektor	13
2.2	Příčiny fungování veřejného sektoru.....	13
2.3	Veřejná zakázka.....	14
3	Investiční výstavbové projekty ve veřejném sektoru.....	15
3.1	Životní cyklus výstavbového projektu	16
3.1.1	Předinvestiční fáze	16
3.1.2	Investiční fáze	18
3.1.3	Provozní fáze.....	20
3.1.4	Likvidační fáze	20
4	Metody hodnocení investičních projektů.....	21
4.1	Metody nákladově výstupové.....	21
4.1.1	CMA metoda	22
4.1.2	CEA metoda	23
4.1.3	CUA metoda.....	24
4.1.4	CBA metoda	24
4.2	Kritéria hodnocení ekonomické efektivity investic	25
4.2.1	Rentabilita investic	26
4.2.2	Doba návratnosti investice	26
4.2.3	Čistá současná hodnota (Net Present Value, NPV).....	27
4.2.4	Vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return, IRR).....	28
4.3	Řízení rizik investičních projektů.....	29
4.3.1	Riziko a jeho klasifikace	30

5	Možnosti financování investičních projektů ve veřejném sektoru	31
5.1	Interní zdroje	31
5.2	Externí zdroje	33
5.2.1	Návratné externí zdroje financování	33
5.2.2	Nenávratné externí zdroje financování	33
6	Dotační prostředky z EU, jejich specifika a možnosti pro obce	35
6.1	Regionální politika 2014-2020	36
6.2	Strategie Evropa 2020	38
6.2.1	Pět cílů EU pro rok 2020	38
6.3	Programové období	39
6.3.1	Programové období 2007-2013	39
6.3.2	Programové období 2014-2020	40
6.4	Strukturální a investiční fondy (ESIF)	43
6.5	Projektová žádost	44
7	Proces získání dotace	45
7.1	Definování a vytvoření projektového záměru	47
7.2	Dotační audit – nalezení vhodného dotačního nástroje	48
7.2.1	Výzva č. 18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy, IROP	48
7.3	Zpracování a podání projektové žádosti	50
7.4	Hodnocení a výběr projektů	54
7.4.1	Hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí	54
7.4.2	Věcné hodnocení	60
7.5	Realizace projektu	64
7.6	Porealizační fáze, monitoring a ukončení	64

8	Případová studie projektu	65
8.1	Stručný popis projektu a jeho cílů	65
8.1.1	Popis hlavních aktivit projektu.....	65
8.1.2	Popis vedlejších aktivit projektu	66
8.1.3	Zjednodušený popis technického a technologického řešení projektu	68
8.1.4	Harmonogram projektu	70
8.1.5	Cíle a výstupy projektu	71
8.2	Rozpočet projektu.....	71
8.2.1	Výdaje projektu členěné do jednotlivých aktivit projektu na dílčí položky	72
8.2.2	Provozní výdaje na údržbu a provoz výstupů projektu	74
8.3	Finanční a ekonomické hodnocení projektu.....	75
8.3.1	Struktura financování projektu.....	75
8.3.2	CBA analýza projektu	75
8.4	Závěrečné hodnocení projektu	84
8.4.1	Realizace v případě neschválení dotace	85
8.4.2	Celkové hodnocení investičního projektu	85
9	Závěr	86
10	Seznam použitých zdrojů informací.....	88
11	Seznam zkratk	90
12	Seznam obrázků	91
13	Seznam tabulek a grafů	92
14	Seznam příloh	93

1 Úvod

Předmětem této diplomové práce je analýza využitelnosti dotačních prostředků na realizaci veřejného stavebního projektu. Dotační podpora je v současné době alokována a nejvíce soustředěna do sféry veřejného zájmu a rozvoje regionů, vytváří však i dotačně investiční pobídky na podporu soukromého sektoru a také nestátním neziskovým organizacím, církvím a dalším typům organizací, které politika EU, resp. příslušný gestor operačních programů považuje za oprávněného příjemce podpory.

Nejvýznamnější je však podpora sektoru veřejného, zejména podpora obcí a zaostalých regionů. Již delší dobu se zajímám o fungování municipalit, jejich možnosti rozvoje a investiční rozhodování ve veřejném sektoru. V rámci této práce se soustředím zejména na problematiku využitelnosti evropských dotačních prostředků a problematiku investičního rozhodování právě pro obce a města.

Dotační prostředky v současné době představují výrazný subvenční finanční nástroj. Tyto subvence slouží k vyrovnávání ekonomických rozdílů mezi jednotlivými územními celky EU. Jsou však tyto subvence efektivní, výhodné a účinné? A jak tyto zásahy ovlivňují manažerská investiční rozhodnutí v rámci obecních samospráv? Jaké nástroje používají obce ke kvalifikovanému investičnímu rozhodnutí? Na tyto komplexní otázky se snaží tato diplomová práce odpovědět a přiblížit problematiku dotační politiky.

Diplomová práce je strukturována do ucelených kapitol, které pak vymezují její teoretické i praktické cíle. V první části tato práce vymezuje veřejný sektor a jeho specifika. V další části je poté popsán investiční projekt ve veřejném sektoru a je rozkryta jeho problematika včetně životního cyklu takových projektů. Čtvrtá kapitola popisuje postupně přístupy k hodnocení investičních projektů a shrnuje metody hodnocení investičních projektů. Tato část se zabývá i riziky projektu a jejich managementu při realizaci investičních projektů. Práce zmiňuje problematiku technicko-ekonomických studií, které slouží starostům a představitelům veřejného i soukromého sektoru jako nástroj pro kvalifikované investiční rozhodnutí. Práce se poté podrobněji soustřeďuje na problematiku externích nenávratných zdrojů – dotací, které jsou dnes obcemi značně vyhledávané a pro jejich rozvoj velmi důležité. Nejvíce pozornosti je věnováno evropským strukturálním fondům, které jsou z pohledu stavebnictví, respektive veřejných investičních výstavbových projektů nejpodstatnější. Dále pak práce přibližuje problematiku přípravy veřejných investičních projektů k čerpání z evropských dotací.

Popsána je problematika získání dotace na stavební projekty, zejména fáze vypracování projektové žádosti jako prostředku k dosažení dotačního příslibu a její náležitosti. Konkrétní proces hodnocení projektových žádostí a jejich výběr k financování je popsán v návaznosti na to.

Součástí této práce je i případová studie veřejného investičního projektu realizovaného městem Jeseník včetně jeho finanční a ekonomické analýzy (CBA). Pro tento projekt bylo vybráno financování za pomoci dotačních prostředků z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Případová studie zahrnuje veškeré podstatné skutečnosti a vstupy o projektu a dále jeho finanční analýza projektu v rámci CBA analýzy.

Poslední část tvoří výstupy a závěry, které byly uceleny a získány zpracováním této práce.

2 Veřejný sektor a jeho specifika

První část diplomové práce je věnována objasnění a stručnému definování základních pojmů z problematiky investování ve veřejném sektoru.

2.1 Veřejný sektor

Existence veřejného sektoru dnes nepochybně patří mezi diskutované problematiky a to jak z teoretického, tak praktického hlediska. Pro společnost je existence veřejného sektoru významná. Jejich fungování a účinnost spočívá ve vyplňování oblastí, kde je soukromý sektor neefektivní. Jisté je to, že stát bude vždy alespoň v malé míře zasahovat do ekonomiky.[7, str. 11]

Veřejný sektor představuje specifickou součást ekonomiky. Tato součást společenské reality se nachází ve veřejném vlastnictví, kde se rozhoduje veřejnou volbou a kde je uplatněna veřejná kontrola. Úkolem veřejného sektoru je poskytování veřejných služeb, ve kterých nehraje prioritně roli čistě ekonomická úvaha. Principem veřejného sektoru není maximalizace zisku, ale efektivní přerozdělování veřejných příjmů a zajišťování dostupných veřejných statků.

Finanční prostředky získává veřejný sektor z veřejných rozpočtů naplňovaných prostřednictvím daní. Z těchto prostředků jsou pak financovány služby ve veřejném sektoru, které slouží k uspokojení potřeb občanů. Z jejich provozu však neplynou takové zisky, aby byly atraktivní pro podnikatelský subjekt. [8, str. 10-11]

2.2 Příčiny fungování veřejného sektoru

V současné době je veřejný sektor součástí většiny demokratických států v rámci smíšené ekonomiky. V takovém prostředí koexistuje současně sektor soukromý a veřejný. Tato koexistence je zapříčiněna tzv. tržním selháním. Tržní selhání představuje nedokonalost čistého tržního systému, který nedokáže v požadovaném množství a kvalitě zajišťovat všechny potřebné statky využívané společnostmi. Tržní selhání představují absenci trhu a jsou považována za důvod pro intervence vlády. V případě, kdy by tyto intervence (veřejný sektor) neexistovaly, pozorovali bychom množství problémů, které soukromý sektor sám o sobě jednoduše neumí řešit. Smíšená ekonomika představuje vztah mezi soukromým a veřejným sektorem. Obě tyto části jsou pro zajištění optimálního fungování ekonomiky nezbytné. [8, str. 11-12]

2.3 Veřejná zakázka

Veřejná zakázka představuje úplatnou smlouvu, kterou mezi sebou uzavírají zadavatel společně s dodavatelem, z níž vyplývá povinnost dodavatele poskytnout dodávky, služby nebo stavební práce. Za zadání veřejné zakázky se nepovažuje uzavření smlouvy, kterou se zakládá pracovněprávní nebo jiný obdobný vztah.[3, str. 132-134]

Veřejné zakázky musí mít písemnou formu a řídí se zákonem č.134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, který nabyt účinnosti 1.11.2016. Každá veřejná zakázka se realizuje v rámci zadávacího řízení, v němž figurují zejména zadavatel veřejné zakázky vymezený § 4 a dodavatelem, který je v zákoně vymezen § 5.

Veřejné zakázky dělíme dle předmětu plnění a podle finančních limitů. Veřejné zakázky podle předmětu plnění dělíme na:

- veřejné zakázky na stavební práce
- veřejné zakázky na dodávky
- veřejné zakázky na služby
- koncese na stavební práce
- koncese na služby

[3; Hlava III. Díl 1, Druhy veřejných zakázek §14]

Režim, ve kterém bude veřejná zakázka realizována, se určí dle její předpokládané hodnoty (pokud nejde o zjednodušený režim dle §129). Zadavatel je povinen dodržet režim zadávacího řízení, který se odvíjí od předpokládané hodnoty. Veřejné zakázky dělíme dle režimu na:

- nadlimitní veřejné zakázky
- podlimitní veřejné zakázky
- veřejné zakázky malého rozsahu

[3; Hlava III. Díl 3, Režim veřejné zakázky §24-§27]

Zásadní roli v procesu zadávání veřejných zakázek sehrává zadavatel. Zákon o veřejných zakázkách vymezuje zadavatele dle §4 zákona o zadávání veřejných zakázek. Zadavatelem veřejné zakázky může být osoba fyzická i právnická. Kategorie zadavatelů se liší zejména formou jejich působení a celkovým podílem hrazení z veřejných zdrojů.

3 Investiční výstavbové projekty ve veřejném sektoru

Investiční projekty představují soubor technických a ekonomických studií, které mají sloužit k přípravě, realizaci, financování a efektivnímu provozování navrhované investice. Investiční projekty jsou dle své povahy různě rozsáhlé, záleží vždy na specifikách a charakteristikách daného investičního projektu. Investiční výstavbové projekty jsou charakteristické tím, že zahrnují obvykle i architektonické či stavebně technické a ekologické studie. Zejména investiční výstavbové projekty jsou silně ovlivněny vnějším prostředím díky tomu, jak ovlivňují své okolí či jak okolí ovlivňuje projekty. Toto ovlivnění je patrné a citlivé zejména ve změnách území, infrastruktury, pracovních sil a dalších významných faktorech. V této návaznosti pak platí pravidlo, že s objemem a velikostí daného investičního projektu roste jeho vliv na okolní prostředí. S velikostí a objemem investičních projektů roste také tlak a citlivost z druhé strany. Čím větší projekt je, tím větší vzbuzuje u veřejnosti či jiných subjektů emoce a mnohem více se zde projevují často protichůdné zájmy a aktivity. [2, str. 42-44]

V počáteční fázi investičního projektu je tak třeba přesně vymezit cíle projektu. Z těchto cílů pak vychází veškeré plánování a řízení projektu po dobu výstavby i užívání. Především jde o cíle technického, ekonomického a časového charakteru. Cíle technického charakteru zastupují zejména užitečnost stavby, energetická náročnost, bezpečnost jednotlivých konstrukcí, spolehlivost a další. Z ekonomických cílů je podstatná zejména návratnost investice a její rentabilita, která bývá nejčastěji založena v předinvestiční části na propočtu čisté současné hodnoty nebo vnitřního výnosového procenta. Z pohledu cílů časových je významné zahájení výstavby, její následné trvání a počátek užívání stavby.

Veřejné investiční výstavbové projekty jsou velmi podobné podnikatelským ziskovým projektům. Mají shodné nároky na cíle technické a časové, tedy realizovat výstavbový projekt v odpovídající kvalitě v co možná nejkratším čase. Zřejmý je však rozdíl při definování a určování cílů ekonomických. Většina výstavbových investičních projektů na rozdíl od podnikatelských v provozní fázi negeneruje příjmy a nestává se tak ziskovými investičními projekty. V ekonomickém hodnocení rentability zdrojů či propočtech čisté současné hodnoty většinou dosahují výrazných záporných hodnot. Pro hodnotitele projektu, před nímž stojí rozhodnutí o přijetí či vyřazení daného projektu, je taková analýza nedostačující. Cílem veřejných investičních projektů není generovat zisk a tím dosahovat kladných hodnot při finančních analýzách, ale zejména uspokojování společenských potřeb a budování užítku pro veřejnost. V hodnocení ekonomických a finančních dopadů projektu je tak třeba k těmto projektům přistupovat rozdílnými metodami, které dokážou vyhodnotit tyto společensko-ekonomické aspekty a dopady. Většina takových projektů je posuzována na základě zpracované případové studie či studie proveditelnosti, jejímž obsahem je hodnocení technické, ekonomické (včetně

hodnocení investice) i časové. Taková studie zahrnuje vymezení všech podstatných dopadů, cílů a aspektů, které hodnotiteli přispějí ke správnému výběru.

Každý výstavbový investiční projekt je jedinečný a komplexní, a je tak třeba ke každému investičnímu výstavbovému projektu přistupovat individuálně. Existuje několik možných přístupů k rozčlenění každého investičního projektu do jednotlivých fází, které tvoří logické etapové celky. Jedním z možných přístupů je projekty rozdělit z hlediska veřejnoprávního do fází:

- do vydání územního rozhodnutí,
- fáze končící vydáním stavebního povolení
- fáze ukončená vydáním kolaudačního souhlasu.

Investiční projekty lze rozdělit z jiného hlediska do několika základních fází, kde každá fáze má svoji charakteristiku a pro úspěšnost daného projektu je významná. Souhrnně se soubor těchto fází nazývá životní cyklus projektu.

3.1 Životní cyklus výstavbového projektu

Každý individuální investiční výstavbový projekt je časově omezen. Životní cyklus projektu je rozdělen do čtyř základních fází, tj. fáze předinvestiční neboli přípravná, fáze investiční zahrnující realizační přípravu a realizaci, fáze provozní, kdy dochází k užívání stavby a fáze likvidační.

3.1.1 Předinvestiční fáze

Tato fáze probíhá od samotného definování investičního záměru, jeho vypracování až po investiční rozhodnutí. Je základním předpokladem úspěšné realizace a dobrého fungování projektu. Často bývá investory podceňovaná a není ji přikládána dostatečná pozornost. V prvotních okamžicích této fáze vzniká iniciativa realizace nějakého projektového záměru. Tato fáze končí investičním rozhodnutím o přijetí či zavržení iniciovaného projektu.

„Tato fáze je charakterizována především sběrem informací, jejich analýzou a vyhodnocením. Cílem je shromáždit rozhodující technické, ekonomické, a jiné charakteristiky projektu, vyhodnotit je a rozhodnout o akceptovatelnosti a životaschopnosti daného projektu. Z hlediska veřejnoprávních aktů končí tato fáze vydáním rozhodnutím o umístění stavby.“ [6, str. 36]

Cílem předinvestiční fáze je tedy zejména:

- Identifikovat investiční příležitosti
 - Podrobně charakterizovat projekt a definovat jeho různé investiční varianty
 - Předběžně vybírat projekty a připravit shrnující analýzu projektu a jeho variant
 - Zdůvodnění potřebnosti projektu z různých variant
 - Vymezit rizika projektu a rozhodnout o lokalizaci projektu
 - Navrhnout technické řešení projektu
 - Posoudit ekonomickou stránku projektu
 - Vyhodnotit projekt a rozhodnout o realizaci či vyloučení
- [1, str.16-20; 2, str. 44-45]

Komplexně by měly být tyto cíle uceleny v technicko-ekonomických studiích. Potřebnými studiemi k investičnímu rozhodnutí jsou zejména identifikace investičních příležitostí (opportunity study), předběžná studie proveditelnosti (prefeasibility study) a studie proveditelnosti (feasibility study), popřípadě další případové studie, které mají prokázat účelnost a potřebu projektu. Různorodost a potřeba mnoha kvalifikovaných pracovníků podílejících se na sestavení studií, které vyžaduje značnou vzájemnou koordinaci, činí tuto fázi velmi náročnou. [1, str. 16-20]

S předběžnou studií proveditelnosti se setkáme zejména u velkých, rozsáhlých a nákladných projektů. Cíl a obsah takové studie jsou přibližně stejné jako u prováděcí technicko-ekonomické studie (studie proveditelnosti). Rozdílná je pouze míra podrobností a prověřenosti údajů.

Z pohledu veřejných investičních projektů je využívána zejména studie proveditelnosti (nebo případové studie). Ta je dnes vyžadována téměř při každém větším investičním rozhodnutí, zejména pak při žádostech o dotace z Evropské unie. Vypracování takové studie je jakýmsi vyvrcholením předinvestiční fáze. Studie by měla zaručit, že v dané lokalitě či veřejné sféře vlivu byly zohledněny všechny technické, ekonomické, obchodní, finanční a ostatní ekonomické informace, které jsou rozhodující pro vyhodnocení projektu.

Studie proveditelnosti jsou celosvětově považovány za kvalifikovaný nástroj pro investiční rozhodnutí, díky kterému bude projekt efektivní. Představuje nástroj pro získávání finančních prostředků na realizaci investičních projektů. O výsledky ze studie proveditelnosti se opírají banky, příslušná ministerstva, dotační programy a další.

3.1.2 Investiční fáze

Investičním rozhodnutím v rámci předinvestiční fáze projekt přechází do fáze investiční. Vybrána tedy byla varianta řešení projektu, prokázána byla jeho efektivnost, účelnost a také to, že projekt bude možné financovat.

Investiční fáze zahrnuje větší počet činností. Jejich náplní je vlastní realizace vybraného investičního projektu. Pro zahájení investiční fáze je základem ucelení právního, finančního, technického a organizačního rámce pro realizaci projektu. Podstatné proto je zajištění kvalifikované a odborného projektového týmu, zajištění financování, výkup potřebných pozemků pro realizaci projektu, realizace výběrových řízení a následné uzavření dodavatelských smluv. Investiční fázi lze následně rozdělit do následujících etap:

- Zpracování zadání stavby
- Zpracování úvodní projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, resp. stavební povolení (včetně dokumentace vyhodnocení vlivu na životní prostředí – Enviromental Impact Assessment, EIA),
- Zpracování realizační projektové dokumentace,
- Realizace výstavby,
- Příprava a uvedení do provozu, uvedení do provozu a zkušební provoz,
- Aktualizace dokumentace a systémů

[1, str. 20]

Tabulka 1 Přehled aktivit jednotlivých etap investiční fáze projektu; zdroje:[1; vlastní zpracování]

Zpracování zadání stavby • po provedení předinvestičních analýz • definice důvody vzniku, souvislostí a cílů • kvantifikace rozsahu projektu • zadání všech základních informací (výrobní a technologických kapacit) • specifikace technologického řešení stavby • koncepce řízení a zabezpečení procesů • odhady nákladů
Zpracování úvodní projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, resp. stavební povolení (včetně dokumentace vyhodnocení vlivu na životní prostředí – Enviromental Impact Assessment, EIA) • rozpracování do podoby umožňující odhad nákladů a pro konečné schválení projektu • vypracování dokumentace pro územní řízení včetně rozšíření o technologickou část (DÚR) • vypracování dokumentace pro stavební povolení včetně rozšíření o technologickou část (DSP) • zpracování vlivu projektu na životní prostředí EIA (pokud je vyžadováno) • získání územního souhlasu a stavebního povolení

Zpracování realizační projektové dokumentace

- zpracování všech inženýrských výpočtů, výkresů a dokumentace projektu výstavby pro úspěšné realizování stavby (DPS)
- musí odpovídat požadavkům dokumentace pro stavební povolení, resp. územní rozhodnutí
- umožňuje zpracovat detailní položkový rozpočet

Realizace výstavby

- objednání materiálu na výstavbu a dodávka na staveniště
- provádění stavebních prací dle dokumentace
- dohled a dozor nad realizací (autorský dozor, technický dozor investora TDI, pracovník BOZP)
- příprava všech potřebných provozních dokumentů
- školení všech pracovníků provozu
- příprava dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS)

Příprava a uvedení do provozu, uvedení do provozu a zkušební provoz

- dokončení stavby, provádění zkoušek a testování
- uvádění stavby do provozu
- příprava uvedení do provozu, uvedení do provozu a zkušební provoz

Aktualizace dokumentů a systémů

- příprava konečné podoby všech nových dokumentů (manuály, výkazy, instrukce, výkresy)
- aktualizace a modifikace existující dokumentace

Základním předpokladem úspěšné realizace investičního projektu, resp. investiční fáze projektového cyklu je zpracování kvalitního plánu a účinné vlastní řízení realizace projektu. Pouze na základě toho je možné zabezpečit, že klíčové aktivity, jako jsou vyhotovení bezchybné projektové dokumentace na všech stupních vyhotovení, úspěšné veřejné zadání zakázky a vysoutěžení kvalitního dodavatele stavby, samotná výstavba, dodávky a montáže, dodržení časového plánu výstavby a zahájení provozu, proběhnou včas a v požadované kvalitě. Významná je včasná identifikace potencionálních rizik, jejich vhodná eliminace a pečlivá kontrola po celou dobu výstavby. Důležitá je tak kontinuální kontrola a porovnávání předpokladů z technicko-ekonomických studií a včasné zajištění všech rizikových aspektů výstavby. [1, str. 21-23]

3.1.3 Provozní fáze

Provozní fáze začíná převzetím provozuschopné stavby zadavatelem projektu, ukončením zkušebního provozu, vyhotovením závěrečné zprávy a evaluací projektu výstavby. Závěrečnými zprávami a zhodnocením (evaluací) projektu lze získat cenné informace do dalších investičních projektů. Ukončení je také spojeno s finančním vyrovnáním závazků smluvních stran. Tato fáze poté trvá až do případné likvidace stavby. První část provozní fáze je charakteristická také probíhající záruční dobou poskytnutou dodavatelem stavby. V této etapě provozní fáze se ověřuje provozuschopnost stavebního díla, provedených prací či montáží. Jde zejména o celkovou kontrolu souladu smlouvy o dílo vycházející z projektové dokumentace konfrontovanou se skutečným stavem po předání. V případě zjištění nedostatků či špatně provedených konstrukcí dochází v záruční době k záručním nápravám.

Provozní fáze zpravidla tvoří nejdelší úsek investičního cyklu a délka této fáze se často kryje s délkou životnosti stavby. V průběhu této fáze často dochází ke změně užívání stavby, což se zpravidla realizuje cestou rekonstrukcí. V této fázi je nutné počítat i s náklady spojenými s provozováním stavby. [1, str. 24; 4, str. 29]

3.1.4 Likvidační fáze

Představuje závěrečnou fázi života projektu, která uzavírá cyklus ekonomickou i fyzickou likvidací. Tato fáze je tedy i spjata s náklady na samotnou likvidaci. Při ekonomickém hodnocení výhodnosti investice je důležité tyto náklady uvažovat.

Likvidační fáze zahrnuje činnosti, jako jsou například demontáže, demolice, šrotování nebo prodej použitelných dochovaných částí. Náklady likvidační fáze mohou vznikat i sanací lokality. Rozdíl příjmů a výdajů pramenících z likvidace projektu je označován jako likvidační hodnota projektu. Tuto hodnotu je třeba v ekonomických analýzách a hodnoceních zvažovat a v závislosti na délce likvidační fáze ji zakomponovat do posledního roku. Výdaje spojené s likvidační fází bývají často optimisticky určované. Příjmy z případné likvidace obvykle převyšují výdaje na likvidaci. V dnešní době již nedochází tak často k celkovým likvidacím v důsledku pokročilých stavebních materiálů, technologických postupech výstavby a častých rekonstrukčních pracích. [1, str. 25]

4 Metody hodnocení investičních projektů

Hlavním vodítkem každé investice musí být vždy racionální zvážení nutnosti a potřeby dané infrastruktury či požadovaného rozsahu veřejného statku, který je předmětem investičního uvažování. Je na snaze důkladně promyslet rozsah této služby, kvantitu budoucích uživatelů, cenovou strategii a hlavně návratnost vložených prostředků.

Výběr vhodné metody hodnocení představuje jednu z nejdůležitějších fází rozhodování o výběru vhodné varianty projektu. Obecně by měl postup výběru konkrétní metody obsahovat následující kroky:

- analýzu rámcových podmínek,
- stanovení cílů,
- určení strategie k dosažení cílů,
- zpracování variant,
- stanovení kritérií pro hodnocení variant,
- porovnání variant,
- výběr varianty, její doporučení k realizaci,
- realizaci vybraného projektu.[10]

4.1 Metody nákladově výstupové

Samostatnou skupinu metod hodnocení investic představují metody nákladově výstupové. Rozhodování o výběru investičních projektů je úzce spojeno s finanční efektivností vynaložených nákladů. Zejména u veřejných projektů však velmi často nedochází k přímé finanční efektivitě vynaložených nákladů a pro hodnotitele by tedy metoda zkoumání čisté finanční efektivity nebyla příliš užitečná. V předinvestiční fázi, kdy je třeba rozhodnout o přijetí či zamítnutí projektu, by tak rozhodnutí na základě hodnocení čisté finanční efektivity nemohlo vést ke kvalifikovanému a rozumnému rozhodnutí.

V této návaznosti je proto potřeba postupovat tak, aby se vložené náklady poměřovaly ke konkrétním výstupům, které budou projektem dosaženy. Postupováno je tedy takovým druhem ekonomických analýz, kdy je zkoumán vztah mezi náklady a užitky projektu. Užitky vyjadřují uspokojení uživatele/spotřebitele ze spotřeby daného veřejného statku, veřejného projektu či veřejné služby.

Každý investiční projekt má své charakteristiky a specifika. Je tak vždy třeba zvolit vhodnou metodu hodnocení daného investičního projektu v návaznosti na tyto charakteristiky a specifika. V praxi se pro hodnocení investic využívá více metod, které se liší kvantitou kritérií (jednokriteriální/vícekriteriální metody) či technikami hodnocení. Podle rozdílnosti přístupu a technik rozlišujeme čtyři základní typy ekonomických hodnotících analýz, kterými jsou:

Tabulka 2 Metody hodnocení investičních projektů; zdroj:[vlastní zpracování]

CMA	•Cost-minimalization analysis •Analýza minimalizace nákladů
CEA	•Cost-effectiveness analysis •Analýza účinnosti nákladů
CUA	•Cost-utility analysis •Analýza užitečnosti nákladů
CBA	•Cost-benefit analysis •Analýza nákladů a přínosů

Právě čtvrtá uvedená metoda CBA je veřejným sektorem nejvíce využívána. V následujících odstavcích budou představeny základní charakteristiky všech čtyř základních nákladově výstupových metod. [3, str.42-44]

4.1.1 CMA metoda

Jedná se o základní a nejjednodušší nákladově výstupovou metodu, která je využívána v případech, kdy jsou kvantitativní i kvalitativní výsledky projektů ekvivalentní ve zvolených pramenech a charakteristikách. Používá se v případech hodnocení více ekvivalentních variant, které jsou rovnocenné co do rozsahu a druhu. Metoda hodnotí pouze nákladové hledisko. Ukazatel, který se používá pro hodnocení, se nazývá Life Cost Cycle, tedy náklady životního cyklu. Ukazatel uvažuje časovou hodnotu peněz v rámci diskontní sazby a výpočet připomíná ukazatel ekonomické efektivity NPV. V rámci tohoto hodnocení jsou tak uvažovány nejen pořizovací náklady (investiční náklady), ale i náklady připadající na budoucí provoz (provozní náklady) a také případné likvidační náklady.

Vlastní výpočet nákladů životního cyklu lze zapsat následně:

$$LCC = \sum_{n=0}^T \frac{C_n}{(1+r)^n}$$

Kde

n... rok, ve kterém probíhá náklad (investiční, provozní nebo likvidační)

T... délka hodnoceného období

r... diskontní sazba

[3, str.45-49]

4.1.2 CEA metoda

Podstatou metody účinnosti nákladů je nalezení nejefektivnější varianty hodnocených projektů, který bude mít nejnižší náklady na jednotku výstupu. Užívá se především v případech hodnocení, kdy mají hodnocené varianty projektů stejné povahy, avšak rozdílné charakteristiky. Cílem metody je vybrat tu variantu projektu, která zajistí dosažení stanoveného cíle při zachování požadovaných kvalit a bude maximalizovat výstup při předem stanovených nákladech. Užítky mohou být v rámci procesu hodnocení za použití této metody stanoveny v naturálních jednotkách. Předpokladem však je, aby užitek byl ocenitelný v penězích, tedy nákladově určitelným. Zároveň se předpokládá, že výstupy projektů jsou hmotné a homogenní.

Při užití této metody v praxi to potom znamená porovnávat stejné výstupy (užitky) na jednotku nákladů, tedy například:

- $\frac{\text{Náklady v Kč}}{\text{obestavěný prostor v m}^3}$
- $\frac{\text{Náklady v Kč}}{\text{zastavěná plocha v m}^2}$
- $\frac{\text{Náklady v Kč}}{\text{počet uživatelů v osobách}}$

[3, str.50]

4.1.3 CUA metoda

Tato metoda vychází z teorie užitku (utility), podle které je užitek definován jako preferenční souhrn společnosti či jednotlivců vzhledem k výstupu. Pokud tedy nějaký statek nebo projekt A přináší do společnosti či jednotlivci více užitku než projekt B, měl by být upřednostněn a vybrán statek/projekt A. Poměřována je z pohledu kvantitativního i kvalitativního vážená užitečnost jednotlivých statků či projektů. Užitek může být chápán jako subjektivní uspokojení potřeb z projektu. Problémem může být změření a ocenění daného užitku v návaznosti na relativní neobjektivnost.

Výpočet efektivnosti projektu je vyjádřen poměrem užitečnosti k jeho investičním nákladům:

$$E = \frac{U}{IC}$$

Kde

E... efektivnost projektu

U... užitečnost projektu

IC... investiční náklady projektu

[3, str.50-54]

4.1.4 CBA metoda

Jak bylo již v této práci naznačeno, jedná se o nejvyužívanější a nejkomplexnější metodu. Jako jediná nákladově výstupová metoda totiž převádí vstupy i výstupy na peněžní toky a vyjadřuje tak užitky i náklady v peněžních jednotkách. Její využití je velmi efektivní při hodnocení veřejných investičních projektů, kde není jediným přínosem čistá efektivnost vynaložených nákladů, ale zejména společenský přínos. Je tedy nutné posoudit všechny společensko-ekonomické dopady na společnost, kvantifikovat je a následně je vhodně ocenit. Úkolem této analýzy je tak zejména identifikace veškerých beneficentů a nákladů, které s sebou nese daná varianta projektu. Každý, zejména veřejný investiční projekt s sebou nese veliké množství beneficentů (užitků) a nákladů, které mají větší či menší vliv na efektivnost projektu. Pro správné a úplné vymezení všech potencionálních užitků a nákladů, které v důsledku realizace projektu vyvstanou, je třeba konkretizovat a identifikovat subjekty, které budou uživateli daných benefitů. Této fázi provádění CBA analýzy je vhodné věnovat značnou pozornost a co nejpřesněji vymezit a definovat jak subjekty, tak beneficienty a náklady s projektem spojenými. Po úspěšném a kompletním nadefinování všech těchto charakteristik je následně třeba co nejpřesněji dané charakteristiky kvantifikovat. Užitky a náklady se tak popíší v měrných jednotkách,

čímž se zaručí jejich měřitelnost. Velmi důležitý a náročný je následný krok ocenění nefinančních užitek a nákladů na peněžní tok. Podstatou metody užtku a nákladů je transformace všech měřitelných užitek na peněžní jednotky, jejich následná implementace do ekonomické analýzy a kritériální posouzení efektivity daného projektu v návaznosti na využití některých metod peněžního hodnocení investic. [3, str. 108-111; 10]

Následující tabulka přehledně shrnuje základní faktory jednotlivých analýz, v jejich návaznosti je možné se rozhodnout pro danou analýzu.

Tabulka 3 Kritéria a měření výstupů jednotlivých metod hodnocení investičních projektů; zdroje: [11, str. 51]

Metoda	Měření výstupu	Kritérium výběru
CMA	neměří výstupy	nejefektivnější minimalizace nákladů
CEA	v naturálních jednotkách	nejlepší poměr nákladů na jednotku výstupu
CUA	ve formě užitečnosti	nejvyšší přínos užitek v poměru k investičním nákladům
CBA	v peněžních jednotkách	nejefektivnější rozdíl beneficentů a nákladů

4.2 Kritéria hodnocení ekonomické efektivity investic

Pro hodnocení investičních projektů jsou nejčastěji využívány metody peněžního hodnocení investic. Nejčastěji se vyskytují v ziskovém soukromém sektoru, při hodnocení a výběru vhodného veřejného investičního projektu však úspěšně a užitečně sekundují i některým výše popsaným nákladově výstupovým metodám. Využití u hodnocení veřejných investičních projektů naleznou pouze tam, kde je možné ocenit užitek peněžně – tedy nejčastěji metodou CBA. K metodám peněžního hodnocení investic patří zejména:

- metoda rentability investic (Return of Investment),
- metoda výpočtu doby návratnosti investic (Playback Method),
- metoda čisté současné hodnoty (Net Present Value of Investment),
- metoda vnitřního výnosového procenta (Internal Rate of Return),

Výpočet kritériálních ukazatelů dle uvedených metod je zásadním výstupem při tvorbě analýzy užtku a nákladů, která je často součástí studie proveditelnosti, a jsou tak velmi důležitými ukazateli, resp. kritérii přijatelnosti investičních projektů při investičním rozhodování. [10]

4.2.1 Rentabilita investic

Rentabilita investičního projektu vyjadřuje částku diskontovaného přínosu připadající na jednu investovanou korunu. Je vyjádřena indexem ziskovosti (NPV/IC), který je však považován do určité míry za index relativní. Projekt je rentabilní uskutečnit, pokud hodnota indexu ziskovosti překročí hranici nuly, spíše však bude vykazovat vyšší hodnotu, než je právě nula. V podstatě jde o procento ziskovosti projektu, měřené čistou současnou hodnotu. Metodu je možno použít za předpokladu, že je možné stanovit výstupy projektu peněžními jednotkami. Metoda rentability investic je dána vzorcem:

$$\text{Index ziskovosti} = \frac{NPV}{IC}$$

Kde

NPV... čistá současná hodnota

IC... investiční náklady projektu

[10]

4.2.2 Doba návratnosti investice

Doba návratnosti investičního projektu je jednou z nejjednodušších, tradičních a často používaných kritérií při rozhodování o přijetí investičních projektů. Doba návratnosti představuje dobu (počet let), za kterou se projekt splatí z peněžních příjmů, které bude generovat v provozní fázi životního cyklu. Tuto metodu tedy lze využít zejména v sektoru soukromém (ziskovém), kde investiční projekty generují příjmy. Často je tato metoda kritizována, protože nebere v úvahu hledisko času a nebere v úvahu příjmy investičního projektu po dosažení doby návratnosti. Vyjadřuje tak jen likviditu investičního projektu. I přes častější kritiku je však stále oblíbeným nástrojem k hodnocení investičních projektů pro svůj jednoduchý způsob výpočtu a snadnou interpretovatelnost. Ve veřejném sektoru se doba návratnosti používá spíše jako doplňkové kritérium. [2]

Stanovení doby návratnosti investičních projektů lze stanovit dle elementárního podílu investičních nákladů a jednotlivých výnosů v hodnocených letech. Předpokladem tohoto výpočtu je zjednodušení, kdy jsou výnosy (R) v jednotlivých letech konstantní.

$$DN = \frac{IC}{R} \text{ (v letech)}$$

Kde

DN... doba návratnosti

IC... investiční náklady

R... výnosy v jednotlivých letech

Většinou se však nesetkáváme s projekty, které by měly konstantní výnosy v jednotlivých letech. Doba návratnosti je pak definována jako kumulativní součet ročních R výnosů až do výše investičních nákladů.[3, str. 44]

4.2.3 Čistá současná hodnota (Net Present Value, NPV)

„Čistá současná hodnota představuje přírůstek zdrojů podniku vyvolaný investováním.“[4, str. 32]

Jedná se o dynamickou metodu vyhodnocení efektivnosti investičních projektů, která představuje rozdíl mezi diskontovanými peněžními příjmy z investičního projektu a kapitálovými výdaji projektu. Čistá současná hodnota je kritérium dynamické, ve svém výpočtu uvažuje časovou hodnotu peněz pomocí diskontování (ve výpočtu zohledněnou diskontním faktorem) budoucích příjmů a výdajů na jejich současné hodnoty. Jestliže jsou kapitálové výdaje uskutečňovány delší dobu, pak je čistá současná hodnota rozdílem diskontovaných příjmů (současných hodnot), které investiční projekt generuje a diskontovaných kapitálových výdajů v jednotlivých letech. Zápis výpočtu čisté současné hodnoty lze zapsat více způsoby, všechny však vedou ke stejnému výsledku. Pro stanovení kritériálního ukazatele čisté současné hodnoty můžeme použít vztah:

$$NPV = \sum \frac{NCF_i}{(1+r)^i}$$

Kde

NPV... Čistá současná hodnota (Net Present Value)

NCF_i... Čisté peněžní toky v jednotlivých letech v Kč

i... počet let

r... diskontní sazba v %/100

[3, str. 117]

Investiční projekty jsou efektivní z pohledu výpočtu ukazatele čisté současné hodnoty efektivní v případě, že jsou diskontované příjmy investičního projektu rovny nebo vyšší než počáteční investice, resp. diskontované kapitálové výdaje projektu. Čistá současná hodnota umožňuje hodnocení ekonomické efektivnosti investičních projektů v delším časovém období a ve svém výpočtu zohledňuje časovou hodnotu peněz. Společně s vnitřním výnosovým procentem je čistá současná hodnota v dnešní době nejupřednostňovanějším kriteriálním ukazatelem při investičním rozhodování. [3, str. 44]

4.2.4 Vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return, IRR)

Vnitřní výnosové procento představuje takovou výnosnost investice, při které vytvoří projektované peněžní toky nulovou NPV. Představuje další dynamickou metodou hodnocení efektivnosti investičních projektů, která za efekt považuje peněžní příjem a zohledňuje časové hledisko. Společně s čistou současnou hodnotou vytvoří vhodné ukazatele ekonomické efektivnosti při investičním rozhodování. Často je označována jako vnitřní míra výnosu či vnitřní míra návratnosti. V zásadě se jedná o takovou úrokovou (diskontní) míru, při které se současná hodnota peněžních příjmů z projektu rovná současné hodnotě kapitálových výdajů. [4, str. 37-44]

$$NPV = \sum \frac{NCF_i}{(1+r)^i} = 0$$

Kde

NPV... Čistá současná hodnota (Net Present Value)

NCF_i ... Čisté peněžní toky v jednotlivých letech v Kč

i ... počet let

r ... diskontní sazba v %/100 [3, str. 117]

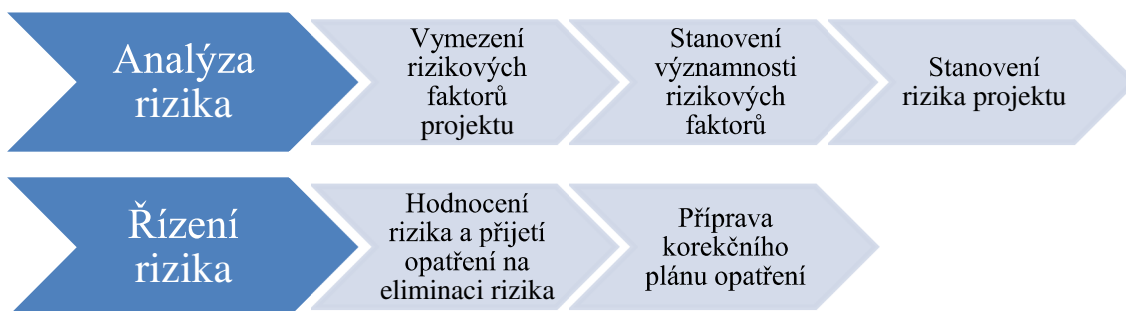
Zatímco u NPV je uvažováno s předem danou diskontní mírou, která charakterizuje minimální investorem požadovanou efektivnost projektu, u vnitřního výnosového procenta tuto míru hledáme. Dle vnitřního výnosového procenta jsou za efektivní považovány takové úrokové (diskontní) míry, které jsou rovny nebo vyšší než míra výnosnosti požadovaná investorem. Požadovanou míru výnosnosti si určuje každý investor individuálně vzhledem ke kapitálovému trhu, rizikům projektu a vlastním potřebám. V případě veřejných investičních projektů bývá diskontní sazba centrálně zadána a vyjadřuje tak jakousi obecnou minimální míru efektivnosti, které musí úspěšný projekt dosáhnout.

Při srovnání více různých projektových variant obvykle platí, že varianta dosahující nejvyššího NPV dosáhne také nejlepších procentních výsledků při určování vnitřního výnosového procenta IRR. [1, str. 73-75]

4.3 Řízení rizik investičních projektů

Předchozí kapitola byla věnována metodám a kritériím ekonomické efektivity a hodnocení investičních projektů, které vycházely z určitého předpokladu o budoucích hodnotách jednotlivých veličin charakterizující dané investiční projekty. Takový přístup je označován jako deterministický, založený na jediném nejpravděpodobnějším odhadu vstupních veličin, které jsou podstatné pro konstrukci výpočtů a hodnocení ekonomické efektivity. Nejistota spojená s dosažením budoucího vývoje relevantních faktorů ovlivňujících peněžní toky projektů je v hodnocení ekonomické efektivity vyjádřena

Tabulka 4 Management rizik; zdroje: [1; vlastní zpracování]



složkou diskontní sazby. Čím větší je nejistota dosažení některé hodnoty, tím vyšší je riziko posuzovaného projektu. S rostoucím rizikem projektu roste riziková složka diskontní sazby (tzv. riziková prémie), která v hodnocení efektivity investičního projektu odráží jeho rizikovost zvyšováním nároků na dosažení efektivity hodnoceného projektu. [1, str. 135]

V předinvestiční fázi projektu, kdy jsou zpracovávány jeho možné varianty a technicko-ekonomické studie, je vždy třeba stanovit všechny faktory, které riziko ovlivňují, objektivně stanovit jejich významnost a specifikovat nejvýznamnější rizikové. Těmto faktorům je třeba věnovat značnou pozornost a definovat způsoby jejich možných opatření pro jejich eliminaci. Obecně pak platí pravidlo, že s významností rizika rostou také náklady na opatření k předcházení tomuto riziku, která v krajním případě mohou znamenat snížení ekonomické efektivity projektu a ohrožení přijatelnosti projektu. V případě přijetí projektu a jeho postupu do investiční realizační fáze je poté třeba neustále analyzovat a kontrolovat rizikové faktory a dbát na nastavená opatření k jejich eliminaci.

Souhrnně se aktivity zaměřené na řízení a kontrolu rizikovosti investičních projektů označují jako management rizik projektů. Management rizik je třeba chápat jako

aktivity, které prolínají a ovlivňují všechny fáze zpracování technicko-ekonomických studií v předinvestiční fázi a významně zasahují i do fáze investiční. Základním cílem managementu rizik je minimalizace nebezpečí vznikajícího z rizika a maximalizace zvýšení pravděpodobnosti úspěchu této eliminace. V takovém případě se potom zvyšuje úspěšnost projektu. Obecný postup řízení rizik projektu je strukturován do dvou hlavní částí - analýzy rizika a následného řízení rizika. V rámci těchto dvou hlavních částí jsou dále rozlišovány podčásti. Možný obecný postup zahrnující hlavní části managementu řízení rizik projektu a jejich obsahových podčástí vymezuje následující obrazec. [1, str. 135-141]

Rizikovost projektů a promítání rizika do diskontní sazby jsou typické pro sektor soukromý. Investiční projekty veřejného sektoru většinou pracují s mírou diskontní sazby, kterou předepisuje zvláštní předpis. Diskontní míra, která by měla do jisté míry odrážet míru rizikovosti projektu tak v případě hodnocení veřejných investičních projektů bývá spíše administrativně určená. Riziková složka je tak stanovena porovnáváním, historickými zkušenostmi a empirickým šetřením. Zatímco podnikatelské diskontní míry dosahují mnohdy více než 10%, ve veřejném sektoru se pracuje se sazbami kolem 5%.

4.3.1 Riziko a jeho klasifikace

Riziko lze obecně chápat jako míru nejistoty spojenou s dosažením určitých budoucích hodnot. Představuje nebezpečí odchylek kritérií ekonomické efektivnosti, resp. peněžních toků od jejich předpokládaných hodnot. Míra nejistoty a riziko tvoří významný aspekt investičních projektů při investičním rozhodnutí.

Rizika lze klasifikovat dle mnoha aspektů. Základní typy způsobu třídění rizik jsou:

- Podnikatelské a čisté,
- Systematické a nesystematické,
- Vnitřní a vnější,
- Ovlivnitelné a neovlivnitelné,
- Primární a sekundární,
- Riziko ve fázi přípravy, realizace a provozu projektu.

Rizika je možné dále dělit dle věcné náplně. Z tohoto hlediska rozeznáváme například rizika:

- technologická,
- výrobní,
- ekonomická,
- tržní,
- finanční

- legislativní,
- environmentální,
- politická aj.

[1, str. 138-140]

5 Možnosti financování investičních projektů ve veřejném sektoru

Financování investičních projektů představuje souhrn činností prostupujících celým životním cyklem stavebních investičních projektů směřující od získávání kapitálu, rozhodování o jeho umístění a řízení hospodářské stránky subjektu.

V dnešní době existuje široké spektrum možností pro financování investičních projektů ve veřejném sektoru, konkrétně k financování municipálních investičních projektů.

Zdroje k financování investičních projektů nejčastěji dělíme podle jejich původu na interní a externí. Na vzestupu je dnes velmi diskutované téma financování formou PPP projektů. V současné době je však tato metoda využívána ve veřejném sektoru minimálně, a proto tato práce uvedenou metodu rozvíjet nebude.

V následujících odstavcích práce budou blíže popsány nejvyužívanější způsoby financování dnešních investičních akcí obcí a měst v ČR.

5.1 Interní zdroje

V případě soukromého sektoru představují interní zdroje financování investičních projektů zejména nerozdělený zisk, rezervy a odpisy. V rámci veřejného sektoru tvoří interní zdroje financování zejména vlastní rozpočtové zdroje, čerpané pomocí veřejných rozpočtů.

Základním nástrojem vládního hospodaření je rozpočtová soustava, která je závislá na konkrétním správním uspořádání státu. Do rozpočtové soustavy veřejných rozpočtů v ČR řadíme zejména:

- státní rozpočet
- rozpočty krajů, měst a obcí
- rozpočty příspěvkových organizací.

Veřejné rozpočty představují významný nástroj veřejného sektoru. Tyto rozpočty jsou na každé úrovni sestavovány na období jednoho kalendářního roku a řídí se uzákoněnými rozpočtovými pravidly. Každá část rozpočtové soustavy má do značné míry svoji autonomii a samostatnost danou určitou příjmovou (daňovou) základnu. Primárně

jsou příjmy jednotlivých sfér rozpočtů tvořeny daňovými výnosy. Mezi jednotlivými sférami rozpočtů jsou vazby, představující přesuny příjmů a to zpravidla z kategorií vyšších sfér rozpočtů (státní rozpočet) do nižších kategorií (krajské rozpočty, rozpočty měst a obcí). Financování z veřejných rozpočtů bývá první možností finančního zajištění veřejného investičního projektu.

Nejvýznamnějším a nejdůležitějším veřejným rozpočtem je státní rozpočet. Má zákonnou podobu, každoročně ho navrhuje vláda a schvaluje poslanecká sněmovna. Nejvýznamnějšími příjmy státního rozpočtu jsou příjmy daňové. Nejvýznamnější výdaje představují zejména transfery a dotace do rozpočtů nižších kategorií.

Nižší kategorie veřejných rozpočtů představují zejména rozpočty měst a obcí a rozpočty krajské. Ty jsou označovány jako decentralizované peněžní fondy, do kterých se soustřeďují příjmy získané přerozdělením z rozpočtové soustavy (zejména ze státního rozpočtu) a příjmy generované vlastní činností.

Tyto příjmy se rozdělují a používají na financování veřejných a smíšených statků prostřednictvím veřejného sektoru územní samosprávy, nebo prostřednictvím soukromého sektoru. [12, str. 57]

Jako i ostatní veřejné rozpočty jsou krajské a obecní rozpočty (územní rozpočty) tvořeny, rozdělovány a používány v rozpočtové soustavě s využitím nenávratného, neekvivalentního a nedobrovolného způsobu financování. Územní rozpočty plní tyto funkce:

- Bilancování příjmů a výdajů za rozpočtové období
- Finanční plánování územního celku
- Prosazování cílů regionální a municipální politiky

[13, str. 239-246]

Rozpočty jsou sestavovány buď jako vyrovnané, schodkové nebo přebytkové. Pro financování veřejných investičních projektů v rámci měst a obcí jsou interní rozpočtové zdroje častým nástrojem. Často je však využití těchto zdrojů v závislosti na nedostatku kapitálových přebytků problematické. Nedostatečná tvorba kapitálových přebytků v rámci veřejných rozpočtů znamená neschopnost pokrýt investiční potřeby. Pro zajištění efektivního a optimálního rozvoje municipalit je však pravidelný objem investic rozhodující. V případě nedostatku interních rozpočtových zdrojů na financování investičních akcí municipalit je třeba nalézt optimální externí zdroj financování.

5.2 Externí zdroje

Externí zdroje financování představují finanční prostředky získané mimo činnost zdrojů interních (rozpočtů) zvenčí. Veřejné subjekty získávají tyto zdroje k financování zvenčí od jiných subjektů. Mezi poskytovatele externích zdrojů patří banky, pojišťovny, podniky a poskytovatelé dotačních prostředků. Pro soukromý i veřejný sektor představují externí zdroje významný finanční nástroj. Externí zdroje financování můžeme dělit na návratné a nenávratné.

5.2.1 Návratné externí zdroje financování

Mezi návratné externí zdroje financování patří zejména bankovní úvěry, půjčky a finanční výpomoci od jiných subjektů a obligace.

K nejčastějším a nejvyužívanějším nástrojům externího financování patří bankovní úvěry. Díky své dostupnosti a velkému množství institucí, které bankovní úvěry poskytují, jsou bankovní úvěry hojně využívány soukromým i veřejným sektorem. Při sjednání úvěru vzniká vztah, ve kterém věřitel (bankovní instituce) poskytuje dlužníkovi (obci) finanční prostředky k dočasnému používání za určitou cenu, kterou je úrok. Oproti dotačním zdrojům se jedná o zdroje návratné.

Na dnešním úvěrovém trhu naleznete široké množství úvěrových produktů, které jsou si však do značné míry vždy podobné. Veřejnému sektoru jsou tak zpravidla nabízeny úvěry účelové nebo kontokorentní. Tyto produkty poskytuje drtivá většina bank v ČR a rozlišení bývá zpravidla v obchodních názvech, době a způsobu splácení, výši placeného úroku, ceny za služby apod..

5.2.2 Nenávratné externí zdroje financování

Nenávratné externí zdroje financování představují zejména dotační prostředky. Ty představují peněžní prostředky poskytované ze státních rozpočtů, státních finančních aktiv, Národního fondu, z fondů cizích států a společenství, různých grantů a zejména z rozpočtu EU prostřednictvím strukturálních fondů. Dotační prostředky jsou poskytovány fyzickým nebo právnickým osobám obvykle jsou striktně účelové. V konečném důsledku představují dotace snížení ceny určitého statku, jehož poskytování je ve veřejném zájmu.

Projekty, na které je možné čerpat dotační prostředky, rozdělujeme do dvou hlavních typů na projekty:

Tabulka 5 Rozdělení projektů dle charakteru výdajů; zdroj: [vlastní zpracování]

Neinvestičního charakteru
• tvz. měkké projekty • zaměřují se na podporu vzdělání, zaměstnanosti, sociální integrace či rovné příležitosti. • hlavním fondem, ze kterého jsou tyto projekty financovány, je ESF - evropský sociální fond
Investičního charakteru
• tvz. tvrdé projekty • koncentrují se na pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku (pořízení staveb, nákup pozemků, budování infrastruktury, nákup strojů) • hlavním fondem, ze kterého jsou tyto projekty financovány, je ERDF - evropský fond pro regionální rozvoj

V současnosti existuje řada programů, které přispívají k růstu českého stavebnictví a celkovému rozvoji regionů. Obecně lze dotace rozdělit dle poskytovatele na:

- Dotace z EU
- Národní, krajské municipální dotace
- Dotace ze soukromého sektoru

Dotace, zejména evropské, představují významný subvenční nástroj dnešní doby. Mnozí považují dotace za významný přínos a označují je za motor rozvoje obcí a dalších subjektů. Silná je však i druhá strana, která považuje využívání dotačních prostředků za neúčelné, neefektivní a označují je za zdroj porušení trhu a soutěže. Proces získání dotačních prostředků je totiž často zdoluhavý a administrativně velmi náročný proces. V následující kapitole se práce zabývá možnostmi dotační podpory ze zdrojů EU a popisuje principy a cíle strukturálních fondů.

6 Dotační prostředky z EU, jejich specifika a možnosti pro obce

Po roce 2004, kdy vstoupila ČR do Evropské unie, se její rozvoj a ekonomický růst výrazně zrychlil. Česká republika byla také překvalifikována z rozvojové země na rozvinutou zemi. I přes tyto relativní úspěchy existuje v ČR řada problémů, které dlouhodobě růst zpomalují a ohrožují konkurenceschopnost a plné využití hospodářského potenciálu.

Jedním z hlavních nástrojů regionální politiky EU a částečného řešení těchto problémů, který pomáhá sblížit zaostalejší regiony s ekonomicky vyspělejšími státy, jsou dotace poskytované Evropskou unií. Dávno jsou již doby, kdy byly dotační nástroje financování neznámým pojmem. Dotace zevšedněly a staly se vyhledávaným finančním nástrojem téměř každého starosty obce, města a dalších veřejných či soukromých osob. Do povědomí široké veřejnosti se dotace dostaly i v návaznosti na časté korupční kauzy, kdy docházelo k machinacím a únikům těchto prostředků. Často tak vyvolávají kontroverzi a jsou tak velmi často lícitovaným tématem v celé Evropské unii.

Účelem dotací je chránění příjemce dotace před placením plné ceny za spotřebovaný statek, čímž dojde k vyšší využitelnosti než za normálních podmínek. Dotace jsou striktně účelové, jsou tedy vždy určeny a vázány k vybranému předmětu projektu. Dotace určené pro příjemce ze soukromého sektoru jsou zpravidla poskytovány ve výši cca 40% uznatelných výdajů projektu. Dotační prostředky ve veřejném sektoru pokrývají většinou 70-85% uznatelných výdajů projektu.

Dotační prostředky z EU mohou čerpat subjekty z veřejného i ze soukromého sektoru. Mezi typické příjemce podpory patří zejména obce, kraje, podnikatelé, neziskové organizace či církve.

Dotační prostředky vznikly v reakci na problematiku nejednotné ekonomické situace jednotlivých regionů EU označované jako strukturální zaostání. Vznikly tak strukturální fondy, díky kterým se mají snižovat ekonomické rozdíly jednotlivých regionů. Cílem těchto fondů je tedy zvyšování hospodářské vyspělosti a snižování rozdílů v úrovni rozvoje jednotlivých regionů. Fungování evropských strukturálních a investičních fondů je značně komplikované. Problematika vymezující principy fungování fondů, alokačních témat a cíle těchto fondů vychází z tzv. regionální politiky.

6.1 Regionální politika 2014-2020

Regionální politika EU v období 2014-2020 poskytne finanční podporu alokovanou do hospodářsky méně vyvinutých regionů ve výši 366,8 miliard eur. V aktuálním programovacím období patří mezi cíle zejména nastartování růstu, tvorba pracovních míst, boj proti změně klimatu, řešení energetické závislosti, omezení chudoby a sociální vyloučení.

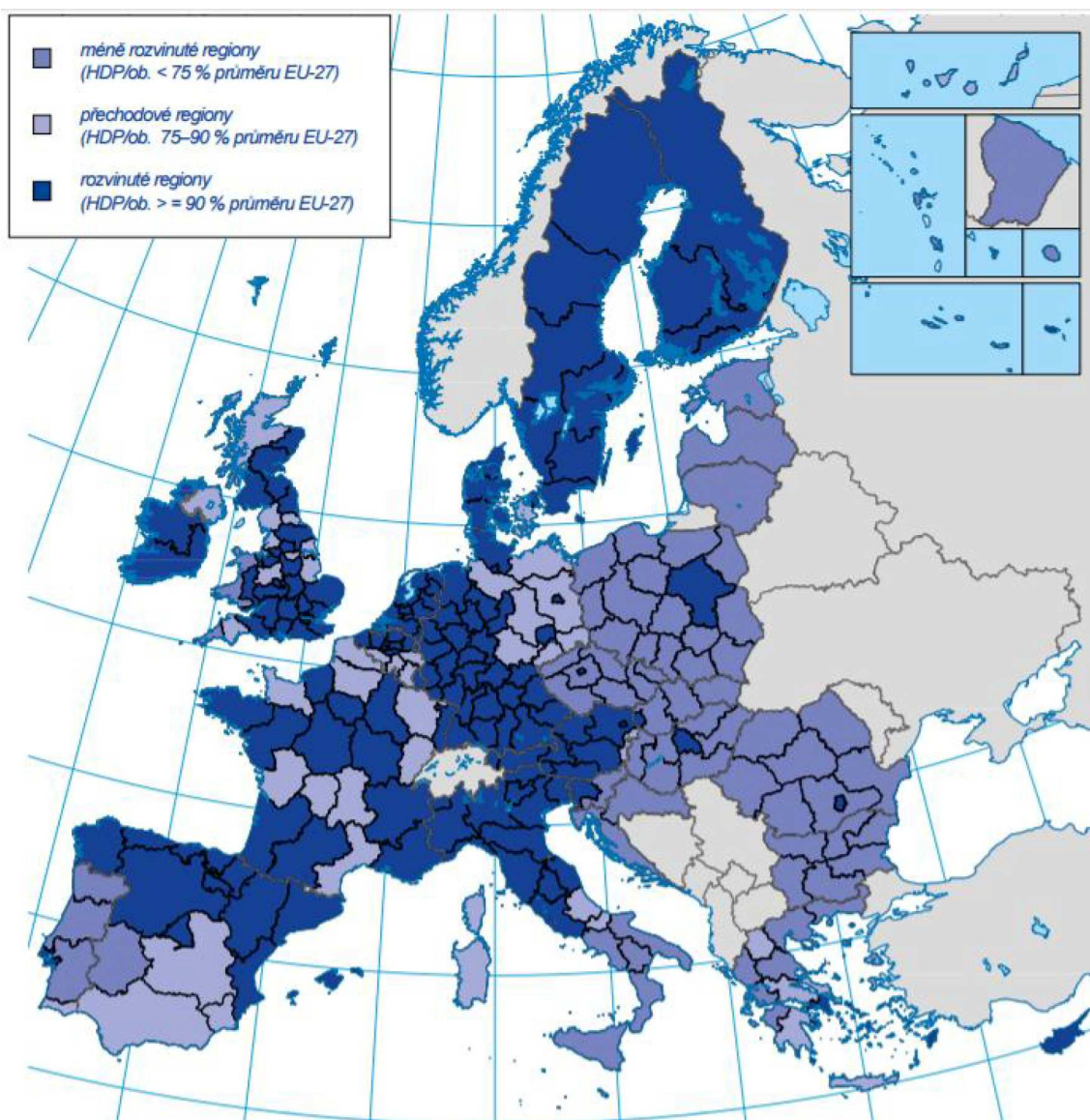
Stanoveny byly dva hlavní cíle regionální politiky EU, v rámci kterých je v současné době dotační podpora alokována. Jsou nimi:

Tabulka 6 Cíle regionální politiky 2014-20; zdroje: [17; vlastní zpracování]

Cíl Investice pro růst a konkurenceschopnost
•Cíl bude financován z fondu ERDF, ESF a Fondu soudržnosti a je na něj vyčleněno 97,6% rozpočtu.
Cíl Evropská územní spolupráce
•Tento cíl byl ustanoven již pro období 2007-2013 a nadále bude financován z fondu ERDF. Je na něj vyčleněno 2,4% z rozpočtu pro programovací období 2014-2020.

Regionální politika EU v tomto období podporuje všechny regiony EU rozdělené do tří kategorií. Regiony, které jsou v rámci aktuální regionální politiky podporovány, dělíme do následujících kategorií:

- méně rozvinuté regiony, jejichž HDP je nižší než 75 % průměru EU-28;
- tzv. přechodové regiony, jejichž HDP v rozmezí 75 – 90 % průměru EU-28
- více rozvinuté regiony, jejichž HDP je vyšší než 90 % průměru HDP.



Obrázek 1 Regiony EU; zdroj: [14] Evropské fondy 2014–2020: Jednoduše pro lidi

Hlavními prioritami pro investice z Evropského fondu pro regionální rozvoj jsou inovace a výzkum, digitální agenda, podpora pro malé a střední podniky a nízkouhlíková ekonomika. Oproti předchozímu programovacímu období se zdvojnásobí dostupné finanční prostředky na 140 mld. € na podporu malých a středních podniků.

Evropský sociální fond podporuje v tomto období 4 hlavní priority: zaměstnanost a mobilitu, vzdělávání, sociální začleňování a zlepšení veřejné správy.

Třetí nástroj regionální politiky EU, Fond soudržnosti, který je určen na podporu členských států (nikoliv regionů), zaměří 66,36 mld. eur na budování transevropských dopravních sítí a environmentální projekty v oblasti infrastruktury. Pro čerpání z Fondu soudržnosti budou způsobilé členské státy, jejichž HDP na hlavu je nižší než 90 % průměru EU-28. Toto kritérium splňuje i Česká republika.

Regionální politika představuje hlavní investiční nástroj EU k dosažení definovaných cílů. Tyto cíle, které v důsledku představují investiční priority, jsou zpracovány do koncepčního dokumentu strategie Evropa 2020. [17]

6.2 Strategie Evropa 2020

Evropa 2020 je strategie EU, jejímž cílem je dosahování hospodářského růstu a nastavených koncepčních cílů v příštích letech. Tento strategický koncept je připravován na období jednoho desetiletí, zahájen byl v roce 2010. Strategie by měla napomoci vyřešit nedostatky současného modelu hospodářského růstu a vytvořit by měla podmínky pro inteligentní a udržitelný růst, který podporuje sociální začlenění.

V roce 2010, kdy byla za těmito účely strategie zpracována, bylo stanoveno pět hlavních cílů, které musí EU do konce desetiletého období dosáhnout. Ty se týkají zaměstnanosti, výzkumu a vývoje, otázek klimatu a energetiky, vzdělávání, sociálního začleňování a snižování chudoby.

6.2.1 Pět cílů EU pro rok 2020

Uvedené cíle udávají celkový pohled toho, co by měla Evropská unie v hlavních parametrech do roku 2020 splňovat. K naplnění těchto cílů by mělo dále přispět sedm stěžejních iniciativ, díky kterým je pro evropské a vnitrostátní orgány členských zemí možné spojení svého úsilí v cílových oblastech. Cíle jsou převáděny do podoby vnitrostátních cílů, aby každý členský stát mohl kontrolovat jejich naplnění. Mimo tyto iniciativy je k naplnění Strategie Evropa 2020 využíváno dalších nástrojů, jako je evropský jednotný trh, zahraničněpolitický program a rozpočet EU, v rámci kterého do členských zemí proudí dotační prostředky pro jejich rychlejší rozvoj.[16]

Tabulka 7 Cíle EU pro rok 2020; zdroje: [16; vlastní zpracování]

Zaměstnanost • Zaměstnat 75 % osob ve věkové kategorii od 20 do 64 let
Výzkum a vývoj • Investovat do výzkumu a vývoje 3 % HDP Evropské unie
Změna klimatu a udržitelné zdroje energie • Snížit emise skleníkových plynů o 20 % (nebo dokonce o 30 %, pokud k tomu budou vytvořeny podmínky) ve srovnání se stavem v roce 1990 • Zvýšit podíl energie z obnovitelných zdrojů na 20 % • Zvýšit energetickou účinnost o 20 %
Vzdělávání • Snížit míru nedokončení studia pod 10 % • Dosáhnout ve věkové kategorii od 30 do 34 let alespoň 40% podílu vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva
Boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení • Snížit alespoň o 20 milionů počet lidí, kteří žijí v chudobě a sociálním vyloučení nebo jsou na pokraji chudoby a hrozí jim sociální vyloučení

6.3 Programové období

Programové období představuje ucelené, vždy sedmileté cykly, v rámci kterých jsou definovány hlavní cíle regionální politiky, a pro tyto cykly je sestaven rozpočet. Celkový rozpočet je poté redistribuován a přerozdělen dle priorit do jednotlivých operačních programů.

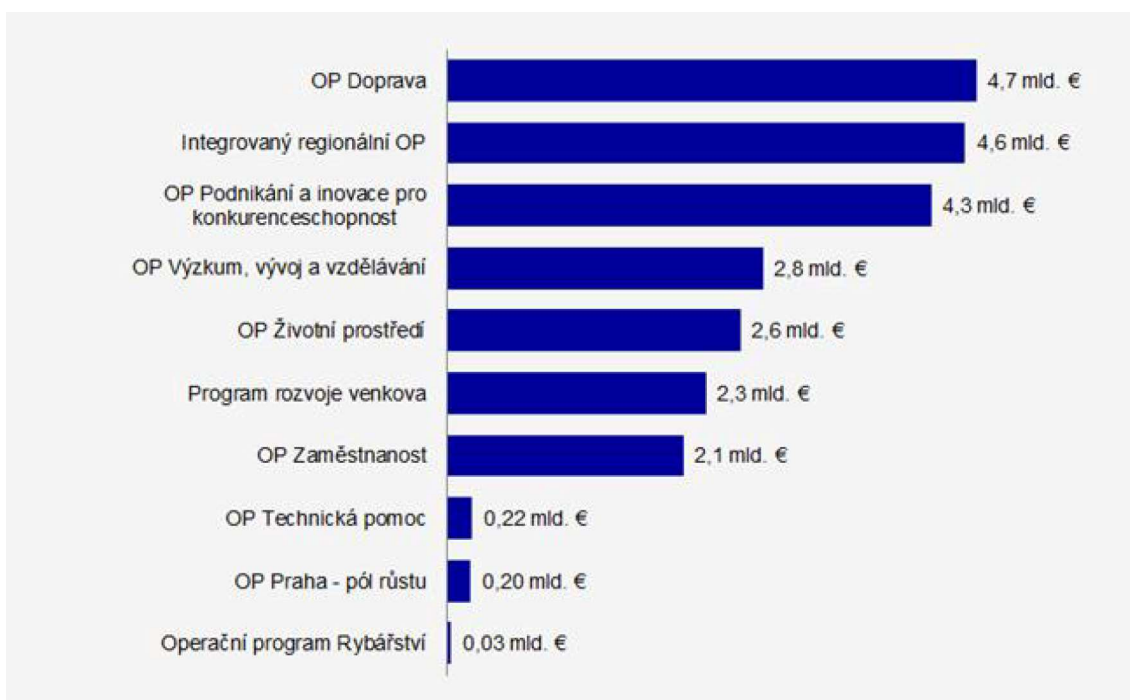
6.3.1 Programové období 2007-2013

V programové období 2007-2013 byly v ČR vytvořeny základní strategické dokumenty, kterými ČR nadefinovala jednotlivé cíle a priority. Tyto cíle vycházely ze strategických dokumentů EU, vnitrostátních potřeb ČR a regionální politiky. Pro programové období 2007-2013 alokovala Evropská unie pro Českou republiku 26,69 miliard eur (reálně představovala alokace cca. 700mld. Kč). Programové období 2007-2013 bylo zatíženo častými korupčními kauzami, neefektivně vyloženými prostředky a nedočerpáním alokované částky asi o 6,8 mld. Kč. Na druhou stranu bylo v tomto období zrealizováno více než 73 000 projektů, které přinesly až 85 000 pracovních míst a zjevný rozvoj v obcích a městech napříč ČR. [18]

6.3.2 Programové období 2014-2020

Aktuálně se ČR nachází v sedmiletém plánovacím cyklu programového období 2014-2020. Cíle regionální politiky EU se mění, vždy reagují na aktuální problematiku, která představuje největší hrozbu zpomalování hospodářského a sociálního růstu. V rámci nového programového období 2014-2020 došlo v systému čerpání z evropských zdrojů k zavedení některých novinek a to jak na české, tak i mezinárodní evropské úrovni. [15]

Nástrojem pro čerpání dotačních zdrojů z fondů Evropské unie v rámci daného programovacího období jsou operační programy. Operační programy představují zprostředkovatele mezi třemi, resp. pěti základními fondy EU a stávají se i příjemci dotačních zdrojů v členských státech a regionech soudržnosti, které poté na základě vypisovaných výzev alokují jednotlivým koncovým žadatelům. Do těchto operačních programů jsou soustředěny dotační prostředky na realizaci cílů a opatření, které jsou regionální politikou pro dané programové období nastaveny. Konkrétní alokace a výčet operačních programů pro současné programové období shrnuje následující graf.



Graf 1 Alokace jednotlivých OP; zdroj: [20]

V závislosti na sjednocení regionálních programů se snížil i celkový počet operačních programů z 26 na 18 tak, jak popisuje následující tabulka.

Tabulka 8 Rozdělení operačních programů; zdroj: [19]

Programy 2007-2013	Programy 2014-2020
OP Doprava	OP Doprava
OP Životní prostředí	OP Životní prostředí
OP Podnikání a inovace	OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OP Výzkum a vývoj pro inovace	OP Výzkum, vývoj a vzdělávání
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	
OP Lidské zdroje a zaměstnanost	OP Zaměstnanost
OP Technická pomoc	OP Technická pomoc
Program rozvoje venkova	Program rozvoje venkova
OP Rybářství	OP Rybářství
Integrovaný operační program	Integrovaný regionální operační program
ROP Severozápad	
ROP Severovýchod	
ROP Moravskoslezsko	
ROP Střední Morava	
ROP Střední Čechy	
ROP Jihovýchod	
ROP Jihozápad	
OP Praha Konkurenceschopnost	OP Praha pól růstu
OP Praha Adaptabilita	

Další novinkou je zavedení koncepce Jednotného metodického prostředí. Tato novinka částečně souvisí se výše zmíněnou novinkou snížení počtu programů. Jedná se totiž o sjednocení metodiky programů zajištění stejných pravidel skrze celý systém evropských dotací. V českých podmínkách mezi hlavní novinky programového období řadíme také rozšíření fungování monitorovacího systému, který měl přinést zjednodušení administrativy. Realita je však rozličná. I když žadatel nemusí nic tisknout ani fyzicky zasílat, administrativa a často zbytečná byrokracie přetrvává. [15]

6.3.2.1 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Pro rozvoj měst a obcí je nejvýznamnějším operačním programem Integrovaný regionální operační program. V programovém období 2014-2020 z něj žadatelé mohou čerpat v přepočtu více než 124 mld. Kč. IROP je široce zaměřený operační program, který směřuje zejména k vylepšení kvality života v různých částech ČR formou podpory rozvoje konkurenceschopnosti, infrastruktury, veřejné správy a dalších oblastí. Podpora z tohoto operačního programu směřuje zejména na výstavbu II. a III. tříd silnic, dopravní obslužnosti a její bezpečnosti, integrovanému záchrannému systému, zlepšení energetické účinnosti v budovách, územním plánům v obcích a městech a dalším oblastem patrným z obrázku č.7. [22]

Aktuálně je v rámci IROP v jednotlivých výzvěch alokováno více než 59 mld. Kč, vypsáno bylo 43 výzev, do kterých je zaregistrováno přes 700 žádostí o dotaci. [21]

IROP sjednotil regionální operační programy (tzv. ROP) a je jejich přímým nástupcem. Oproti předcházejícímu programovému období bude IROP více zaměřen na konkrétní tematické oblasti, které prokazatelněji podporují konkurenceschopnost.



Integrovaný regionální operační program

Integrovaný regionální operační program (IROP) navazuje na sedm regionálních operačních programů a částečně na Integrovaný operační program z programového období 2007–2013. Prioritou IROPu je umožnění vyváženého rozvoje území, zkvalitnění infrastruktury, zlepšení veřejných služeb a veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech.

Řídící orgán:	Ministerstvo pro místní rozvoj
Zaměření:	Doprava v regionech, zkvalitnění veřejných služeb, veřejná správa.
Alokace:	4,63 mld. EUR
Fond:	EFRR
Tematické cíle:	TC 2 (PO 3), TC 4 (PO 2), TC 5 (PO 1), TC 6 (PO 3), TC 7 (PO 1), TC 9 (PO 2, PO 4), TC 10 (PO 2), TC 11 (PO 3)
Priority:	2, 5, 6, 7, 8
Podporované oblasti:	Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony Prioritní osa 2: Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů Prioritní osa 3: Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí Prioritní osa 4: Komunitně vedený místní rozvoj Prioritní osa 5: Technická pomoc
Rozdíly oproti 2007–2013:	Razantní snížení počtu programů a jeden centrální program, podpora terénních a komunitních přístupů v sociální integraci nad ambulantními, rozšíření podpory nástrojů pro podporu sociální integrace – sociální bydlení, sociální podnikání a posun v zacílení na napojení sítě TEN-T u silniční infrastruktury

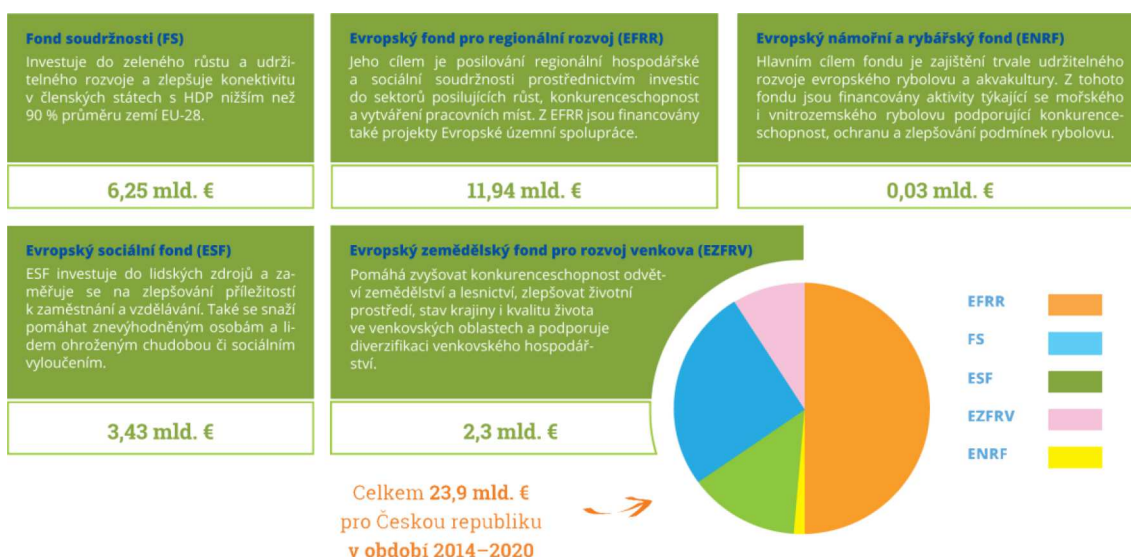
Obrázek 2 Představení IROP; zdroj: [14]

6.4 Strukturální a investiční fondy (ESIF)

Evropské strukturální a investiční fondy představují finanční nástroj vytvořený Evropskou unií, které sdružují alokované finanční zdroje pro daný sedmiletý cyklus – programové období. Tyto fondy slouží k financování cílů, které definuje regionální politika EU. Jejich prostřednictvím jsou podporovány strukturálně zaostалé regiony. Finanční prostředky jsou čerpány prostřednictvím tří, resp. pěti základních fondů a to:

- ERDF – Evropský fond pro regionální rozvoj
- ESF – Evropský sociální fond
- FS – Fond soudržnosti
- EZFRV – Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
- ENRF – Evropský námořní a rybářský fond

Následující tabulka přehledně vymezuje strukturu a objem jednotlivých strukturálních fondů pro období 2014-2020.



Obrázek 3 ESIF 2014-2020; zdroj: [15]

Záměrem EU je, aby tyto fondy maximálním možným způsobem přispěly k naplnění strategie EU 2020. V aktuálním období 2014-2020 je pro Českou republiku z evropských strukturálních a investičních fondů vyčleněno zhruba 620 mld. Kč. [15]

„K 30. září 2016 bylo od počátku programového období vyhlášeno za všechny programy celkem 356 výzev s alokací 409,3 mld. Kč (příspěvek EU). Tato částka představuje 63,1 % z celkové alokace období 2014–2020, která činí 648,0 mld. Kč (příspěvek EU).¹ Ze všech programů vyhlásil k 30. září 2016 největší objem výzev vzhledem k celkové alokaci programu Operační program (OP) Doprava, dále OP Technická pomoc a OP Zaměstnanost. Počet a objem vyhlášených výzev v rámci jednotlivých programů je uveden v kapitole 2.4, jejímž obsahem jsou podrobnější informace k čerpání prostředků v programovém období 2014–2020. Kromě vyhlášení výzev se řídicí orgány věnují také příjmu žádostí o podporu a jejich hodnocení. Žadatelům, jejichž žádost splní stanovená hodnotící kritéria a je doporučena k financování, jsou vydávány právní akty. V rámci projektů financovaných z Evropského sociálního fondu, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu došlo do konce září roku 2016 k vydání právních aktů u 1 857 projektů v celkové výši 40,3 mld. Kč (příspěvek Unie). V Programu rozvoje venkova byly do konce září 2016 vydány právní akty o poskytnutí / převodu podpory ve výši 12,8 mld. Kč“ [23]

6.5 Projektová žádost

Dotační prostředky jsou soustředěny do strukturálních fondů. V rámci těchto fondů se dále tyto prostředky alokují do operačních programů, které reagují na konkrétní cíle regionální politiky formou prioritních os a specifických cílů. Každý operační program má v gesci příslušné ministerstvo, které je zodpovědné za vypisování tzv. dotačních výzev.

Dotační výzvy jsou sestavovány v návaznosti na některou prioritní osu v příslušném sedmiletém cyklu. Výzvy jsou již konkrétním vyjádřením podporovaných projektů, do kterých budou směřovány dotační finance. Na dotační výzvy mohou reagovat oprávnění žadatelé a v návaznosti na specifické podmínky těchto výzev připravit výzvou podporovaný projekt. Tento projekt je poté třeba zaregistrovat do příslušného systému, kde bude poté vyhodnocen a bude rozhodnuto o jeho podpoře či vyřazení z hodnocení. Projekt lze do systému zaregistrovat díky tzv. projektové žádosti.

Projektová žádost představuje soubor technické, finanční a ekonomické dokumentace, na základě které jsou pak projekty navzájem srovnávány a hodnoceny. Hlavním dokumentem, který je požadován téměř v každém operačním programu a výzvě, je studie proveditelnosti.

7 Proces získání dotace

Cílem této části diplomové práce je vymezit veškeré náležitosti a způsob hodnocení projektové žádosti, předkládané při žádosti o dotaci a vymezení konkrétních kroků vedoucích k realizaci úspěšného projektu. Výstupem je pak konkrétní případová studie investičního veřejného projektu, zahrnující ekonomické a finanční posouzení vybraného projektu.

Proces získání dotace představuje soubor aktivit, zahrnující několik zásadních kroků od vytvoření investičního projektového záměru až po jeho finanční ukončení, doběhnutí doby udržitelnosti projektu a následné úspěšné provozování. Projekty spolufinancované ze zdrojů EU tak procházejí prakticky stejnými fázemi, jako fáze popsané životním cyklem projektu v kap. 3 této práce. Existuje však spousta specifik, která s sebou dotační podpora z EU nese. Tato specifika pro projekty často představují zejména nadměrnou byrokratickou zátěž a administrativně je přetěžují. Tlak z EU sílí zejména na efektivitu vynakládaných prostředků. Projekty jsou tak podrobeny množství analýz, dokladování a mnohdy až nesmyslnými kritérii přijatelnosti, které tato práce popisuje ve své další části.

Částečně lze tuto nadměrnou zátěž ze strany poskytovatele dotace pochopit, jedná se o omezené dotační zdroje, které by měly být rozděleny mezi nejefektivnější a nejproduktivnější projekty.

Na druhé straně jsou samotní žadatelé, reprezentovaní statutárními zástupci jako jsou starostové obcí a měst, ředitelé NNO, zástupci veřejné správy, podnikatelé a další oprávnění žadatelé o dotaci, kteří často nemají s problematikou procesu získání dotace výraznější zkušenosti. Pro méně zkušené žadatele je poté časově i administrativně velmi náročné uskutečnit v relativně krátkém čase veškeré kroky, vedoucí k plnému podání projektu, který má uspět v celostátní konkurenci mnohdy stovek dalších projektů. Všechny projekty jsou totiž v novém programovém období hodnoceny centrálně, celorepublikově. Žadatelů o dotace je každoročně více a více a na alokacích jednotlivých výzev se tak tvoří výrazné přetlaky. Díky těmto přetlakům značně sílí konkurence jednotlivých projektů, s čímž pak úzce souvisící nutnost kvalitně a dobře vypracovat žádost o dotaci.

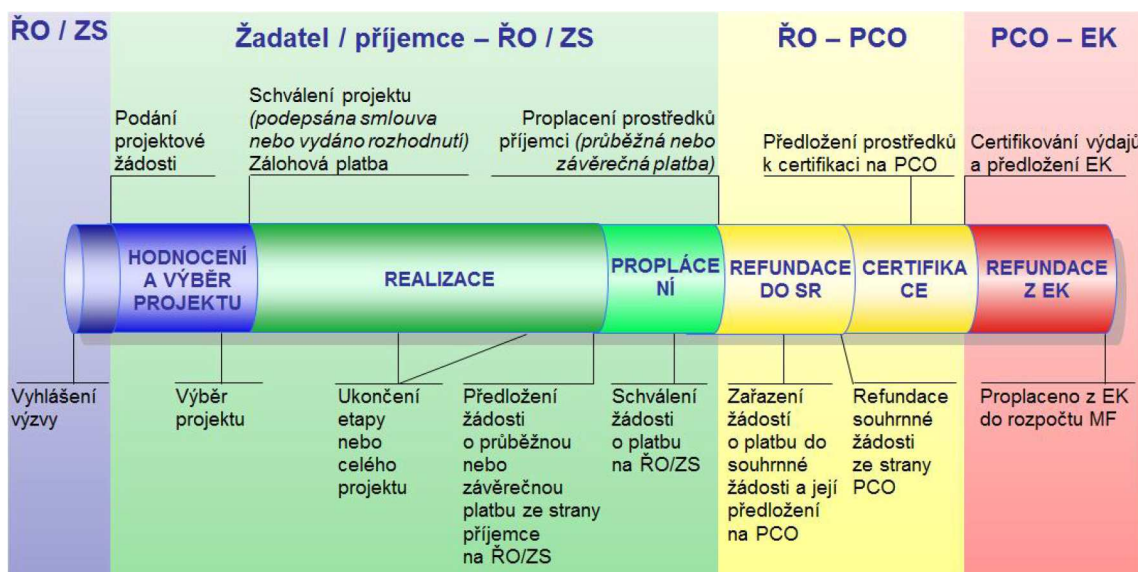
Tato kapitola blíže popisuje konkrétní proces získání dotačních prostředků pro veřejný investiční projekt realizovaný městem Jeseník. Tento projekt počítá s dotačním spolufinancováním z ESIF. Konkrétně město Jeseník v jednom ze svých investičních projektů reagovalo na výzvu č.18, vyhlášenou Ministerstvem pro místní rozvoj v rámci operačního programu IROP. Tato výzva je zaměřena na podporu bezpečnosti dopravy a cyklodopravy. Město Jeseník dlouhodobě pracuje na zvýšení bezpečnosti kolem silnic

vyšších i nižších tříd. Konkrétně realizují každoročně investiční záměry s cílem zvýšení bezpečnosti dopravy, zejména pak výstavbou bezpečných a bezbariérových chodníků pro občany města, podél rizikových úseků silnic. V návaznosti na vyhlášenou dotační výzvu tak město podalo žádost o dotaci s cílem získat finanční prostředky na realizaci investičního projektu výstavby chodníků podél silnice III/45319.

Co vše by měl úspěšný projekt splňovat a jaké kroky je třeba pro získání dotace učinit, popíše následující odstavce.

Při přípravě každého veřejného projektu, který má být úspěšný a pro společnost přínosný, je třeba dbát na tzv. intervenční logiku. Intervenční logika projektu představuje vzájemnou provázanost a soudržnost projektu, jeho identifikovaných rizik, definovaných cílů a klíčových aktivit, které jsou nejen v souladu s operačním programem a konkrétní výzvou.

Obecný projektový cyklus, který vymezuje všechny podstatné etapy projektu, vymezuje následující schéma:



Obrázek 4 Obecný projektový cyklus; zdroj: [21]

Každý operační program má však nastaveny vlastní specifické procesy a postupy, které tvoří projektový cyklus a podle kterého je třeba připravovat projektovou žádost. Tato část této práce bude dále založena na obecných teoretických východiscích, prolnutých s konkrétními specifickými pravidly IROP a specifiky řešeného projektu. Projektový cyklus bude demonstrován na výzvě č.18, kterou vyhlásilo Ministerstvo pro místní rozvoj v rámci operačního programu IROP.

Již z obecného schématu procesu získání dotace z Evropských strukturálních a investičních fondů lze usoudit, že je tento proces složen z několika základních kroků. Projektový cyklus je tvořen od samého definování investičního projektového záměru,

přes vybrání vhodného dotačního programu až po zpracování a předložení žádosti o podporu. V případě, že bude projekt v hodnocení úspěšný a bude schválen, nastává etapa realizační, k níž se váží určité povinnosti. Po této realizační fázi se projekt posouvá do fáze udržitelnosti, kde jsou monitorovány jeho předpokládané deklarované výstupy a kontrolovány jsou indikátory projektu. Po skončení doby udržitelnosti je projekt zpravidla dále společensky využíván a spolupůsobí při zvyšování konkurenceschopnosti daného regionu, kraje, České republiky.

Jednotlivé kroky vedoucí k úspěšnému podání a řízení projektu jsou blíže analyzovány a popsány v následujících kapitolách.

7.1 Definování a vytvoření projektového záměru

Tato fáze představuje začátek nejen procesu získání dotace, ale i počátek samotného investičního záměru. Projekt se tak nachází v jeho předinvestiční fázi, jak jej popisuje kapitola 3. V této fázi je proto nejdůležitější vytvořit a konkretizovat projektový záměr. Projektový záměr musí mít jasně specifikovaný cíl, logickou strukturu (tzv. intervenční logiku) a musí být zřejmé, na jaké cílové skupiny chce projekt cílit své výstupy. Při tvorbě projektového záměru je důležité vycházet z výsledků analýz či studií identifikujících nějaký neřešený problém, potřebu či zájem, který by mohl být realizací projektu naplněn. Definovat je tak třeba zejména otázky, na co jsou finanční prostředky potřeba, tedy čeho chceme dosáhnout a co chceme změnit, dále pak, jak toho chceme docílit – tedy k čemu je plánováno projekt využít (definované klíčové aktivity). Následně je vhodné nastavit monitorovací indikátory, podle kterých budeme ověřovat, zda-li byl projekt úspěšný. Cíle projektového záměru musí být vždy reálně dosažitelné v daném čase a za daných podmínek a měřitelné pomocí kvantifikovatelných údajů/výstupů. Postup k dalšímu kroku procesu získání dotačních prostředků je tedy podmíněn co možná nejpresnějším definováním projektového záměru, určení jeho výstupů a hodnotících indikátorů, cílové skupiny a klíčových aktivit.

V případě investičního projektu města Jeseník byl dlouhodobě sledován problém rizika, spojeného s neexistencí dostatečných bezpečnostních opatření kolem silnice III/45319 vedoucí k okrajové části města ve směru Lipová-Lázně (podrobněji je projekt popsán v kapitole 8.1.3). Úsek je dlouhodobě vysoce frekventován, využíván celoročně motorovou dopravou. Úsek je však využíván i pěšími, pro které silnice představuje jedinou možnost pohybu v daném úseku. Tento neřešený problém se tak město rozhodlo vyřešit výstavbou bezpečných a bezbariérových chodníků kolem této silnice. Zamýšlený projektový záměr má sloužit zejména rezidentům v dané lokalitě a všem ostatním obyvatelům města k bezpečnějšímu přístupu do zaměstnání a škol, jako přístupu k bydlení nebo za službami objektů občanské vybavenosti.

Pro zamýšlený projektový záměr bylo však třeba v důsledku nedostatku finančních prostředků třeba najít vhodný externí způsob financování této investice.

7.2 Dotační audit – nalezení vhodného dotačního nástroje

V případě vhodného nadefinování projektového záměru přestupuje projektový cyklus k dalšímu kroku, a to výběru vhodného finančního zajištění. V předchozích částech této práce jsou vymezeny všechny obvyklé způsoby finančního zajištění investičních projektů. Cílem této diplomové práce je mj. nastínit problematiku přípravy projektů financovaných z dotačních prostředků. Výběr vhodného finančního zajištění tak bude demonstrován tzv. dotačním auditem.

Dotační audit představuje vyhledání nejvhodnějšího operačního programu a správné výzvy, na základě které je možné zažádat o dotaci. Projektový záměr je následně modifikován tak, aby byl maximálně v souladu s podporovanými aktivitami dané výzvy. Tímto postupem lze v následném hodnocení docílit nejvyššího bodového zisku a maximalizovat tak pravděpodobnost výběru a úspěchu projektu.

Po nalezení vhodného dotačního nástroje – konkrétní výzvy pak žadatelé postupují dle programových dokumentů a specifických pravidel dané výzvy. Specifická pravidla představují metodický nástroj pro žadatele, který vymezuje příjemce podpory a určuje všechna pravidla pro podání žádostí o dotaci pro danou výzvu.

V případě města Jeseník byla dotačním auditem vyhodnocena jako nejvhodnější podpora z IROP výzvy č.18.

7.2.1 Výzva č. 18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy, IROP

Výzva byla vyhlášena Ministerstvem pro místní rozvoj ČR dne 10.12.2015 k podávání žádostí o podporu z IROP se specifickým cílem 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Podíl financování z celkových způsobilých výdajů projektu pro obce byl:

- Z EFRR 85%
- Ze státního rozpočtu 5%
- Spolupodíl příjemce dotace 10%

Míra dotace je tak v případě podpoření projektu ve výši 90% z celkových uznatelných výdajů projektu. Výzva byla zaměřena na dvě

VÝZVA Č. 18 PODPORA BEZPEČNOSTI DOPRAVY A CYKLODOPRAVY

» Číslo výzvy:	18.
» Operační program:	06 Integrovaný regionální operační program
» Prioritní osa:	06.1 Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony
» Investiční priorita:	06.1.37 Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlikových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu
» Oprávnění žadatelé:	Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace zřízované nebo zakládané kraji, organizace zřízované nebo zakládané obcemi, organizace zřízované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí, provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. (Správa železniční dopravní cesty, s. o. a obchodní společnosti).
» Datum zpřístupnění žádostí o podporu:	21. 12. 2015
» Zahájení příjmu žádostí o podporu:	21. 12. 2015
» Ukončení příjmu žádostí o podporu:	30. 4. 2016

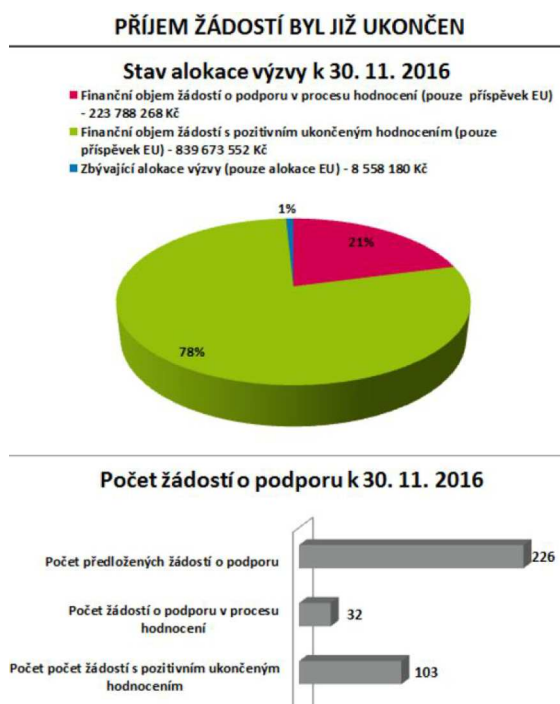
Obrázek 5 Výřez z výzvy č.18, IROP; zdroj: [25]

hlavní aktivity - „Bezpečnost dopravy“ a „Cyklodoprava“. Město Jeseník podávalo žádosti o dotaci na dva projekty, každý z nich byl zaměřen na jednu hlavní aktivitu. Tato práce popisuje projekt zaměřený na první z těchto hlavních aktivit, tedy „Bezpečnost dopravy“. V aktivitě „Bezpečnost dopravy“ výzva podporovala projekty rekonstrukcí, modernizací a výstavby bezbariérových komunikací pro pěší včetně souvisejících prvků zvyšujících bezpečnost dopravy železniční, silniční, cyklistickou a pěší. Výzva tak vymezením hlavních podporovaných aktivit reagovala na potřeby zamýšleného investičního záměru města Jeseník. Obce byly v rámci této výzvy zařazeny mezi oprávněné žadatele o podporu v této výzvě.

Nově jsou výzvy v IROP strukturovány na již zmíněné hlavní (nosné) aktivity a vedlejší aktivity projektu. Obecně pak platí, že na hlavní aktivity projektu musí být vynaloženo minimálně 85% způsobilých výdajů projektu. Na vedlejší aktivity může být vynaloženo maximálně 15% způsobilých výdajů projektu. Vedlejšími aktivitami jsou zejména zpracování projektových dokumentací, výkupy nemovitostí podmiňujících výstavbu, zpracování studie proveditelnosti, realizace stavbou vyvolaných investic a další obdobné výdaje. Podmínka 85% hlavní aktivity/15% vedlejší aktivity je jednou z podmínek přijatelnosti projektu a je jí třeba sledovat po celou dobu realizace projektu.

„Alokace této výzvy z Evropského fondu pro regionální rozvoj činí 488,75 milionů Kč, podíl státního rozpočtu bude maximálně 86,25 milionů Kč. Maximální výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt je 30 milionů Kč, minimální výše celkových způsobilých výdajů činí 2 miliony Kč. Příjem žádostí o podporu bude zahájen 21. prosince 2015 a ukončen 29. dubna 2016. Realizace podpořených projektů musí být ukončena nejpozději 31. prosince 2018.“ [25]

Graf č.2 pořízený z oficiálních stránek výzvy ukazuje základní informace o výzvě. Kompletní text výzvy je dostupný online z použitého zdroje č.10 této diplomové práce.



Graf 2 Stav čerpání výzvy č.18, zdroj: [25]

Do výzvy bylo podáno 226 projektových žádostí. Stav alokace k 30.11.2016 je zřejmý z přiloženého grafu. Řídící orgán IROP po ukončení příjmu žádostí o podporu navýšil alokaci této výzvy o 583,27 mil. Kč. Důvodem navýšení byl enormní zájem dobře připravených projektových žádostí, které byly do této výzvy podány.

7.3 Zpracování a podání projektové žádosti

Projektový záměr byl detailně definován, vyhledán byl neoptimálnější operační program a konkrétní výzva. Zastupitelstvo města dále rozhodlo o realizaci investičního záměru. V této fázi tak projekt přechází k dalšímu významnému kroku – zpracování samotné projektové žádosti. Projektová žádost neboli žádost o podporu představuje klíčový soubor dokumentu, který rozhodne o úspěšnosti celého projektového záměru. Tvorba projektové žádosti je založena na striktním dodržení veškerých náležitostí a dokumentů, které vymezují specifická pravidla konkrétní výzvy. Vždy je tak nutné vyčkat na to, až bude příslušná výzva vyhlášena. Informace o vyhlašovaných výzvách lze zjistit v harmonogramu výzev, který zpracovává každý operační program. Žadatel má také možnosti využít celou řadu školení a seminářů ke konkrétním výzvám a dalším nástrojům, které poskytují řídicí orgány jednotlivých operačních programů.

Specifická pravidla každé výzvy pak vymezí konkrétní přílohy, ze kterých se projektová žádost skládá. V programovém období 2014-2020 se všechny projektové žádosti předkládají ve stanoveném termínu elektronicky v systému MS 2014+ (přístupných na stránkách www.mseu.mssf.cz; tzv. Jednotné metodické prostředí). Projektová žádost je tak tvořena jakýmsi



elektronickým formulářem vyplňovaným přímo ve webovém prostředí IS KP 14+, který je součástí MS 2014+ a který byl vytvořen pro žadatele o dotaci. K této elektronické žádosti je třeba dále doložit množství povinných příloh. Základním dokumentem projektové žádosti, ze které vychází všechny další části, je v případě IROP studie proveditelnosti. Následující schéma vymezuje fungování monitorovacího systému MS 2014+.

Obrázek 6 Logo systému MS2014+;
zdroj: <https://mseu.mssf.cz/>



Obrázek 7 Schéma fungování Monitorovacího systému MS2014+; zdroj: <https://dotaceEU.cz/>

Klíčové je tak pro tento krok procesu získávání dotace sestavení studie proveditelnosti. Na zpracování studie proveditelnosti, mnohdy spolupracuje tým odborníků od ekonomů, techniků až po právníky. Žadatelé o dotaci mohou nechat vypracování studie proveditelnosti na externím dodavateli. Výdaj na pořízení studie proveditelnosti je v rámci projektu uznatelným a žadatel jej tak dostane v případě podpoření projektu v poměrné části závislé na výši dotace zpátky proplacen.

Významné jsou pro dotační výzvy i další povinné přílohy. Ty žadatel připojuje vždy k projektové žádosti, pokud jsou pro jeho subjektivitu relevantní. Výzva č.18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy vyžadovala k úspěšnému a plnému podání žádosti o dotaci následující povinné přílohy:

1. Plná moc
 - Dokládá se v případě přenesení pravomocí na jinou osobu
2. Dokumentace k zadávacím a výběrovým řízením
 - Žadatel dokládá dokumentaci k zadávacím a výběrovým řízením, která provedl před podáním žádosti o podporu
3. Dokumentace o právní subjektivitě žadatele
4. Výpis z rejstříku trestů
5. Územní rozhodnutí nebo územní souhlas nebo veřejnoprávní smlouva nahrazující územní řízení
 - V případě zažádání o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení se tato příloha nedokládá
6. Žádost o stavební povolení nebo ohlášení, případně stavební povolení nebo souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru nebo veřejnoprávní smlouva nahrazující stavební povolení

- Pokud žadatel nebude mít k dispozici stavební povolení nebo souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru či veřejnoprávní smlouvu nahrazující stavební povolení, dokládá žádost o stavební povolení nebo ohlášení, potvrzené stavebním úřadem
- 7. Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení nebo pro ohlášení stavby**
 - Dokládá se projektová dokumentace, která musí být zpracovaná autorizovaným projektantem, v podrobnosti pro vydání stavebního povolení, která je součástí žádosti o stavební povolení.
- 8. Položkový rozpočet stavby**
 - Strukturovaný na hlavní a vedlejší výdaje projektu
 - S odkazy na cenovou soustavu, ne starší než z roku 2014
 - Dle vyhlášky 230/2012 Sb.
- 9. Studie proveditelnosti**
 - Musí být zpracovaná dle osnovy uvedené v příloze ke specifickým pravidlům výzvy
 - Slouží k posouzení potřebnosti a realizovatelnosti projektu
 - Drtivé množství údajů v ní uvedené je použito v žádosti o podporu v MS 2014+
- 10. Doklady o výkupu nemovitostí**
 - Dokládá se znalecký posudek a kupní smlouva ke každé pořízené nemovitosti
 - Znalecký posudek pro ocenění stavby nebo pozemku se vyhotovuje dle zákona č.151/1997 Sb., o oceňování majetku, ve znění pozdějších předpisů – nesmí být starší než 6 měsíců před pořízením nemovitosti
- 11. Seznam objednávek – přímých nákupů**
 - Všechny uskutečněné nákupy od 100 tis. do 400 tis. Kč bez DPH, které se vztahují k projektu
 - takové nákupy nemusí být soutěženy dle zákona o zadávání veřejných zakázek
 - musí být pořízeny v rámci principu tzv. 3E – hospodárnost, efektivnost, účelnost dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, § 2, písmeno l) [26]
- 12. Výpočet čistých jiných peněžních příjmů**
 - Dokládá se v případě, že jsou předpokládány peněžní příjmy
- 13. Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility**
 - Zpracovaná dle osnovy v příloze specifických pravidel
 - Popisuje soulad projektu se strategickými dokumenty z oblasti dopravy a jejich konkrétní opatření (územní plán, strategický plán rozvoje, akční plán rozvoje)

- Prokazuje integrovanost řešení – komplementaritu a synergii projektu – zda-li existují obdobná opatření, na které projekt navazuje a se kterými tvoří synergii
- Dokládá participativní přístup při přípravě projektu – jakou formou byl projekt s veřejností projednán, kde o něm byly zveřejněny informace

14. Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace

- Audit bezpečnosti pozemních komunikací zpracovávají žadatelé o podporu pro hlavní aktivitu „Bezpečnost dopravy“
- Musí být zpracována dle metodiky provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací schválenou Ministerstvem dopravy ČR v roce 2012 v souladu se směrnicí EU 2008/96/EC
- Slouží pro zajištění dostatečné bezpečnosti projektem řešené pozemní komunikace

15. Smlouva o spolupráci

- Dokládá se v případě, že projekt zasahuje na území více obcí

Z kompletního výčtu povinných příloh, které se dokládají k webové projektové žádosti zpracované v MS 2014+, je zřejmá vysoká administrativní zátěž pro žadatele. Fáze zpracování a podání žádosti o dotaci je tedy z tohoto pohledu technicky i administrativně značně náročná. Na začátku kapitoly bylo toto téma již nastíněno, výčet veškeré potřebné dokumentace závěry signifikantně prokazuje. Dokumentaci povinných příloh projektové žádosti, která je často velmi technického rázu, tak většina žadatelů zadává konzultačním zpracovatelským společnostem, které se dotační problematikou zabývají.

Kompletní zpracování projektové žádosti k projektu bezpečnostních opatření výstavbou chodníků v Jeseníku zadalo vedení města konzultační společností Artory – Consulting, s.r.o.. V první části náplně této fáze zpracování a podání projektové žádosti došlo k několika vzájemným schůzkám, na nichž byla konzultační společnosti předána veškerá dokumentace, a byly sděleny veškeré návaznosti k projektu. Následovalo zpracování studie proveditelnosti, kompletace potřebné dokumentace a příloh. Zároveň bylo třeba zadat zpracování zprávy o auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Audit bezpečnosti pozemních komunikací může být zpracována pouze proškolenou osobou, která obdržela povolení od Ministerstvem dopravy ČR a která splňuje požadavky odborné způsobilosti.

Po zpracování všech povinných příloh a následné kompletaci je zpracována žádost o dotaci v IS KP14+. Následně jsou k žádosti nahrány veškeré povinné přílohy. Tím lze následně projektovou žádost v systému finalizovat a odeslat ji k hodnocení.

7.4 Hodnocení a výběr projektů

Podané projektové žádosti vyhodnocuje příslušný řídicí orgán nebo jím pověřená instituce. V případě IROP je řídicím orgánem Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které pověřuje svoji příspěvkovou organizaci Centrum regionální rady (CRR) k příslušnému vyhodnocení. Žádosti se hodnotí podle hodnotících bodových kritérií ve dvou fázích, které jsou vždy součástí specifických pravidel pro každou výzvu. Ve specifických pravidlech pro každou výzvu je také popsán postup hodnocení (limity jednotlivých procesů hodnocení atd.).

Projektové žádosti jsou zpravidla hodnoceny v rámci IROP ve dvou fázích, a to:

- Hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí
- Věcné hodnocení

7.4.1 Hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí

V prvním kole hodnocení, tedy při hodnocení kritérií přijatelnosti a formálních náležitostí, se posuzuje, zda projektová žádost splňuje všechny formální náležitosti a zda je projekt v souladu s operačním programem a výzvou. V této fázi mohou hodnotitelé žadatele vyzvat k opravě či doplnění chybějících příloh pokud se nejedná o nenapravitelné kritérium přijatelnosti. Projekty, které splní veškeré výzvou dané kritéria přijatelnosti postupují do další fáze hodnocení, kterou je věcné hodnocení.

Specifický cíl 1.2 (konkrétně výzva č.18, IROP) vymezuje 9 společných kritérií, společných pro všechny hlavní aktivity projektu a dále 3 kritéria pro hlavní aktivitu Bezpečnost dopravy. V následujících tabulkách jsou jednotlivá kritéria přijatelnosti a formálních náležitostí vymezena a vyhodnoceny na projektu bezpečnostních opatření při silnici III/45319 ve městě Jeseník.

Práce tak přináší vymezení a vyjasnění jednotlivých kritérií a zkoumá, zda-li projekt naplní všechna potřebná kritéria pro přechod do druhé fáze hodnocení.

Tabulka 9 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2; 1. část; zdroj: [27]

Specifická kritéria přijatelnosti pro SC 1.2	Hodnocení (ANO/NE/Nerelevantní)
Kritéria společná pro všechny hlavní aktivity (Bezpečnost dopravy a Cyklodoprava)	
Projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.	ANO – Ze studie proveditelnosti vyplývá, že projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.
	NE – Ze studie proveditelnosti nevyplyvá, že je projekt v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.

Předmětem projektu je výstavba nového chodníku spojeného se zvýšením bezpečnosti dopravy podél silnice III/45319 ve městě Jeseník. Pro tento účel budou vybudovány chodníky pro pěší, které kvůli své absenci na frekventované silnici obyvatelům (včetně osob s omezenou pohybovou schopností) brání ve využití pro účely pěší dopravy a tvoří také značné bezpečnostní riziko. Projekt svými aktivitami přispěje k vytvoření pěších dopravních prostor, čímž dojde k jejich zatraktivnění a vyššímu využívání.

Projekt řeší vybudování pěšího dopravního řešení na jedné z hlavních tepen spojení suburbánní oblasti města Jeseník s jejím jádrovým městem. Tím projekt zkvalitňuje a zefektivňuje celkovou provázanost centra s jeho okrajovými (suburbánními) částmi.

Projekt je realizován na území města Jeseník s celkovým počtem obyvatel přesahujícím 11 500 obyvatel. Vytváří příznivější podmínky, které přizpůsobuje pro celkový rozvoj pěšího pohybu na jedné z nejvýznamnějších městských komunikací. Projektem řešená je ucelená trasa pro nemotorovou dopravu, která tvoří důležité a hlavně bezpečné propojení pěšího pohybu z bydliště na pracoviště nebo do škol. Současný stav také značně znemožňuje využití pěšího dopravního prostoru pro osoby s omezenou schopností pohybu. Navržený stav odstraňuje bariérovost pěšího provozu v délce řešeného úseku, čímž vytváří bezpečnější a přístupnější podmínky pro pohyb těchto osob.

Díky vybudování chodníkové části místní komunikace dojde k jejímu značnému zatraktivnění, což přinese vyšší využití pěšího pohybu na úkor dopravy motorové. Projekt tak nepřímou pozitivně přispěje k relativnímu omezení hluku a zbytné dopravy a také k obecnému snížení často překračovaných imisních limitů. Dojde tak ke snížení závislosti dopravy na energii na bázi fosilních paliv omezením emisí skleníkových plynů vzešlých z jejich spalování.

Projekt výstavby nových chodníků a realizace návazných bezpečnostních opatření podél silnice III/45319 je tak plně v souladu s Dopravní politikou ČR 2014-2020.

Projekt v obcích, které mají více než 50 tis. obyvatel, dokládá ve výzvách vyhlášených do konce roku 2017 soulad s Kartou souladu projektu s principy udržitelné mobility, resp. se Strategickým rámcem městské mobility, nebo s Plánem udržitelné městské mobility.	ANO – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility prokazující připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility, nebo je doložen soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility ve studii proveditelnosti.
	NE – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility, která neproказuje připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility, nebo není doložen soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility ve studii proveditelnosti.
	Nerelevantní – Žádost o podporu se týká projektu v obci s méně než 50 tis. obyvateli nebo projektu v obci s více než 50 tis. obyvateli předloženého od roku 2018.
Projekt v obcích, které mají více než 50 tis. obyvatel, dokládá ve výzvách vyhlášených od roku 2018 soulad se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility.	ANO – Ze studie proveditelnosti vyplývá soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility.
	NE – Ze studie proveditelnosti nevyplyvá soulad projektu se Strategickým rámcem městské mobility nebo s Plánem udržitelné městské mobility.
	Nerelevantní – Žádost o podporu se týká projektu v obci s méně než 50 tis. obyvateli nebo projektu v obci s více než 50 tis. obyvateli předloženého od konce roku 2017.

Tabulka 10 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;2.část ; zdroj: [27]

Projekt bude realizován na území města Jeseník s celkovým počtem obyvatel přesahujícím jen lehce přes 11,5 tisíc, proto jsou tyto kritéria přijatelnosti pro projekt nerelevantní.

Projekt v obcích, které mají méně než 50 tis. obyvatel, dokládá Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility.	ANO – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility prokazující připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility.
	NE – Žádost obsahuje jako přílohu Kartu souladu projektu s principy udržitelné mobility, která neproказuje připravenost projektu v souladu s principy udržitelné mobility.
	Nerelevantní – Žádost o podporu se týká projektu v obci s více než 50 tis. obyvateli.

Tabulka 11 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;3.část ; zdroj: [27]

Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility byla zpracována a doložena do projektové žádosti jako jedna z povinných příloh, které výzva vyžaduje. Karta popisuje soulad projektu se strategickými dokumenty z oblasti dopravy a jejich konkrétní opatření zejména pak z územního plánu, strategického plánu rozvoje města Jeseník a akční plán rozvoje. Karta také proказuje komplementaritu a synergii projektu s dalšími investičními projekty města. Karta souladu projektu tvoří přílohu č. 1 této práce.

Projekt přispívá k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí.	ANO – Ve studii proveditelnosti je popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí (vlivy projektu na ŽP, zejména na ovzduší, ve srovnání s výchozím stavem a zmírňující a kompenzační opatření, která jsou součástí projektu; dále je doloženo, že projekt nepůsobí negativně na soustavu Natura 2000; v případě projektu cyklostezky je také doloženo, že její technické řešení je navrženo s ohledem na ochranu přírody a krajiny v dotčeném území).
	NE – Ve studii proveditelnosti není popsán příspěvek projektu k eliminaci negativních vlivů na životní prostředí.

Tabulka 12 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;4.část; zdroj: [27]

Technické řešení a provoz na zpevněných plochách nebude negativně ovlivňovat životní prostředí. Během výstavby dojde ke krátkodobému negativnímu ovlivnění okolí stavby, které lze eliminovat vhodnými prostředky (čištění stavebních strojů a stávající místní komunikace před výjezdem ze staveniště, zabránění úkapům provozních kapalin apod.).

Projekt nevyvolává požadavek na výsledky procesu EIA a posouzení vlivů na území soustavy Natura 2000. Stavba nemá vliv na životní prostředí a podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů nepodléhá zjišťovacímu řízení dle uvedeného zákona. Životní prostředí nebude vlastní stavbou nijak dotčeno. Ve vztahu k projektu není nutné navrhovat žádná zmírňující a kompenzační opatření.

Žadatel má zajištěnou administrativní, finanční a provozní kapacitu k realizaci a udržitelnosti projektu.	ANO – Žadatel popsal zajištění realizace a udržitelnosti ve studii proveditelnosti a v žádosti o podporu.
	NE – Žadatel nepopsal zajištění realizace a udržitelnosti ve studii proveditelnosti a v žádosti o podporu.

Tabulka 13 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;5.část; zdroj: [27]

Realizace projektu bude financována z prostředků města. Město Jeseník má na realizaci projektu vyčleněny kapitálové zdroje. V rozpočtu města jsou také vyčleněny finanční prostředky na financování vlastní spoluúčasti. V provozní fázi (tzn. po ukončení realizace projektu) budou veškeré nutné opravy a údržba předmětu projektu řešena z rozpočtu města.

V hodnocení eCBA/finanční analýze projekt dosáhne minimálně stanovené hodnoty ukazatelů.	ANO – Výsledné hodnoty ukazatelů v MS2014+ dosahují minimálně hodnoty stanovené v pravidlech výzvy.
	NE – Výsledné hodnoty ukazatelů v MS2014+ nedosahují hodnoty stanovené v pravidlech výzvy.
	Nerelevantní – Hodnocení se nemusí provádět.

Tabulka 14 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;6.část; zdroj: [27]

Sledovaným ukazatelem hodnocení CBA je v rámci této výzvy čistá současná hodnota vypočítaná v rámci finanční analýzy. Kritérium přijatelnosti „v hodnocení eCBA/finanční analýze projekt dosáhne minimálně stanovené hodnoty ukazatelů“ je

splněno, když čistá současná hodnota je nižší než 0. Projekt výstavby bezpečnostních opatření podél silnice III/45319 dosáhl výhradně záporných kritériálních ukazatelů a splnil tak podmínku tohoto kritéria (podrobněji v kapitole 8.3).

Cílové hodnoty indikátorů odpovídají cílům projektu.	ANO – Žadatel má indikátory nastaveny adekvátně k naplnění cíle projektu.
	NE – Žadatel nemá indikátory nastaveny adekvátně k naplnění cíle projektu.

Tabulka 15 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;7.část; zdroj: [27]

Pro projekt byl nastaven výstupní indikátor 7 50 01 Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě, kde výchozí hodnota indikátoru byla 0 a předpokladem naplnění tohoto indikátoru je hodnota 1. Indikátor bude naplněn v případě realizace všech opatření.

Minimálně 85 % způsobilých výdajů projektu je zaměřeno na hlavní aktivity projektu.	ANO – Z rozpočtu projektu je zřejmé, že minimálně 85 % způsobilých výdajů je zaměřeno na hlavní aktivity projektu, které jsou vymezeny ve Specifických pravidlech.
	NE – Z rozpočtu projektu je zřejmé, že na hlavní aktivity projektu je zaměřeno méně než 85 % způsobilých výdajů.

Tabulka 16 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;8.část ; zdroj: [27]

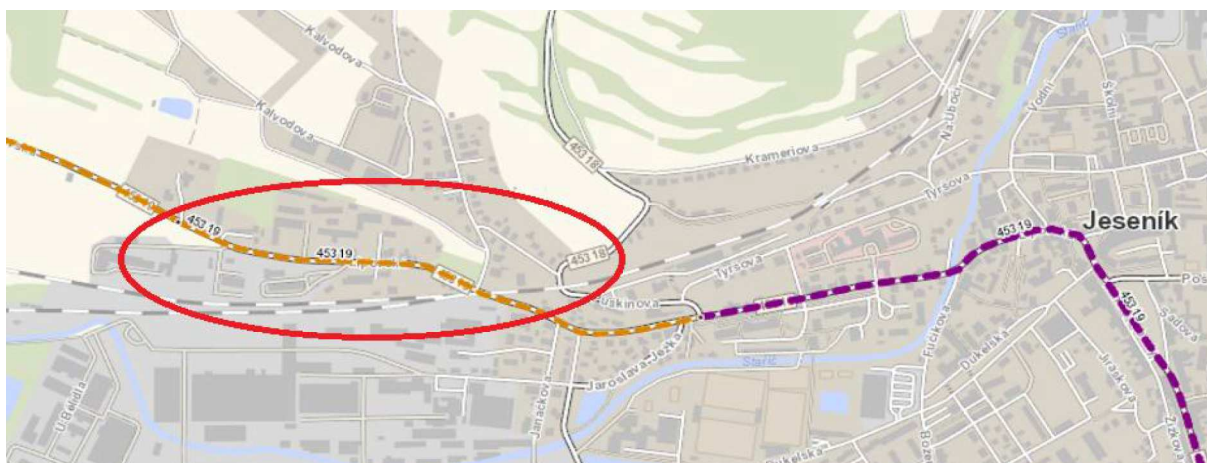
Toto kritérium bylo projektem naplněno, výzvou požadovaný poměr způsobilých výdajů na hlavní a vedlejší aktivity byl dodržen. Z rozpočtu projektu byla vyčleněna část uznatelných nákladů na stavební práce (ve výši cca. 72 tis.Kč), která byla v projektové žádosti označena jako nezpůsobilá z důvodu překročení poměru hlavních a vedlejších aktivit (85%/15%).

Kritéria specifická pro hlavní aktivitu – BEZPEČNOST DOPRAVY	
Výdaje na hlavní aktivity projektu odpovídají tržním cenám.	ANO – Výdaje na hlavní aktivity v rozpočtu projektu odpovídají tržním cenám.
	NE – Výdaje na hlavní aktivity v rozpočtu projektu neodpovídají tržním cenám.
Projekt přispívá ke zvýšení bezpečnosti.	ANO – Žádost o podporu obsahuje jako přílohu zprávu o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace, zpracované podle platné metodiky, dokládající příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve srovnání se stávajícím stavem.
	NE – Žádost o podporu obsahuje jako přílohu zprávu o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace, která nedokládá příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve srovnání se stávajícím stavem.
Průměrná intenzita automobilové dopravy na dotčené silnici nebo místní komunikaci je vyšší než 500 vozidel/den.	ANO – Intenzita automobilové dopravy na dotčené silnici nebo místní komunikaci, stanovená na základě údajů z platného celostátního sčítání dopravy nebo vlastního sčítání v souladu s TP 189, nad stanovený limit je popsána ve studii proveditelnosti.
	NE – Intenzita automobilové dopravy na dotčené silnici nebo místní komunikaci nepřekračuje stanovený limit.
	Nerelevantní – Projektem není dotčena pozemní komunikace určená pro automobilovou dopravu.

Tabulka 17 Specifická kritéria přijatelnosti pro hl. aktivitu BEZPEČNOST DOPRAVY; zdroj: [27]

Výdaje projektu určené na hlavní aktivity při hodnocení odpovídaly tržním cenám. Projektová žádost obsahovala i zprávu o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace, která byla zpracovaná dle platné metodiky. Tato zpráva dokládá příspěvek projektu ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve srovnání se stávajícím stavem.

Silnice III/45319, resp. ulice Lipovská je tak dlouhodobě díky svému významu dopravně intenzivně vytížená. V ročních špičkách dosahuje hodinová intenzita dopravy na komunikaci více než 920 vozidel, což představuje druhou nejvyšší intenzitu úhrnu dopravy na území města Jeseník.



Obrázek 8 Mapově znázorněná intenzita dopravy ulice Lipovská, Jeseník; zdroj: scitani2010.rsd.cz

Na projektem řešeném úseku silnice byla v roce 2010 celostátně sčítána doprava, která poskytuje informaci o intenzitě automobilové dopravy a která navazuje na předchozí celostátní sčítání dopravy z roku 2005. Následující tabulka poskytuje komplexní informace o sčítání dopravy na úseku 7-0941, na kterém je předkládán projekt realizován.

Obrázek 9 Výsledky sčítání dopravy na cílovém úseku ; zdroj: scitani2010.rsd.cz

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 7-0941)														...význam zkratek				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	259	75	3	11	0	11	64	0	6	5	434	2 504	44	2 982		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	322	93	4	14	0	14	75	0	7	6	535	2 716	39	3 290		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	102	30	1	4	0	3	36	0	2	2	180	1 975	56	2 211		
Hodinová intenzita dopravy													TV			SV		
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												53			364	
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												52			318	
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV		
Hodnota TNV		voz/den															199	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den												2 024	358	11	2 393	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den												347	23	1	371	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den												177	38	2	217	
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											364	37	14	2	9	426
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-												0.00	1.53	0.00	-	
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava		cyklo/den															152	

Pro vyjasnění použitých zkratk z tabulky je přiložena jejich legenda významu.

Význam použitých zkratk:	
LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV	Těžká nákladní vozidla ($0,1 \cdot LN + 0,9 \cdot SN + 1,9 \cdot SNP + TN + 2,0 \cdot TNP + 2,3 \cdot NSN + A + AK$)
PS	Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA, BETA	Ukazatele variací silniční dopravy ALFA – poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-] BETA – poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA	ALFA/BETA [-]
C	Cyklisté [cyklo/den]

Obrázek 10 Legenda k výsledkům sčítání dopravy; zdroj: scitani2010.rsd.cz

Uvedené hodnoty jsou ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24h. Nákladní vozidla s přívěsy a tahače s návěsy se počítají za jedno vozidlo. Součet všech motorových vozidel vychází na úseku 7-0941 celkem 2 982 vozidel/den. Kritérium přijatelnosti (min. 500 vozidel/den) tak bylo splněno.

Projekt výstavby chodníků a návazných bezpečnostních opatření ve městě Jeseník tak splňuje všechna kritéria přijatelnosti a formálních náležitostí.

Do druhé fáze hodnocení postupují pouze projekty, které splní všechna kritéria přijatelnosti a formálních náležitostí. Projektové žádosti, které dle hodnotitelů nenaplní být i jedno kritérium, jsou z procesu hodnocení vyřazeny.

7.4.2 Věcné hodnocení

V této fázi hodnocení jsou detailně prostudovány studie proveditelnosti a povinné přílohy a projektům jsou přisuzována bodová ohodnocení ke každému z kritérií věcného hodnocení. Tato bodová kritéria lze najít ve specifických pravidlech. Projekty jsou dále seřazeny dle celkového bodového zisku a soutěží mezi sebou o finanční prostředky omezené celkovou alokací výzvy.

Nejlepší projekty jsou na základě nejvyššího bodového ohodnocení doporučeny ke schválení. V této fázi se může stát, že se sejde vysoké množství kvalitních projektů s vysokým bodovým ohodnocením, pro které nemusí být alokace výzvy dostačující. Jsou poté dvě varianty, jak lze stále dosáhnout získání dotace. Řídící orgán může stejně jako při touto diplomovou práci popisované výzvě navýšit celkovou alokaci pro danou výzvu,

nebo vypíše novou výzvu se stejnými aktivitami, do níž se žadatelé mohou opět přihlásit. O výsledku hodnotícího procesu jsou všichni žadatele informováni a je i veřejně dostupný.

Věcné hodnocení výzvy č.18 obsahovalo celkem 10 bodových kritérií, které shrnuje tabulka č.20. Projekt úspěšně projde věcným hodnocením, když získá minimálně 50 bodů z maximálního počtu 90 bodů.

Tabulka 18 Věcné hodnocení výzvy č.18, IROP; zdroj: [27]

Kritéria věcného hodnocení pro SC 1.2	Hodnocení (bodovací škála)
aktivita – BEZPEČNOST DOPRAVY	
Harmonogram realizace projektu je reálný a proveditelný.	10 bodů – Žadatel má reálně nastavený harmonogram projektu tak, aby projekt byl v termínu dokončen.
	0 bodů – Žadatel nemá reálně nastavený harmonogram projektu tak, aby projekt byl v termínu dokončen.
V projektu jsou uvedena hlavní rizika v realizační fázi i ve fázi udržitelnosti a způsoby jejich eliminace.	10 bodů – Žadatel uvedl dostatečně podrobně a reálně hlavní rizika.
	5 bodů – Žadatel uvedl pouze některá rizika/uvedl rizika pouze v některé fázi projektu/neuvedl nebo uvedl pouze částečně způsob eliminace rizik.
	0 bodů – Žadatel neuvedl dostatečně podrobně a reálně všechna rizika v realizační fázi i ve fázi udržitelnosti a způsob jejich eliminace.
Projekt přispěje k podpoře železniční dopravy.	12 bodů – Projekt zahrnuje úpravu nebo realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k přestupnímu uzlu na železnici/železniční stanici/zastávce.
	0 bodů – Projekt nezahrnuje úpravu nebo realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k přestupnímu uzlu na železnici/železniční stanici/zastávce.
Projekt je navržen k realizaci v rámci systému integrované dopravy.	6 bodů – Projekt zahrnuje úpravu nebo realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k přestupnímu uzlu/stanici/zastávce veřejné dopravy obsluhované linkami v systému integrované dopravy (systému integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb.).
	0 bodů – Projekt nezahrnuje úpravu nebo realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k přestupnímu uzlu/stanici/zastávce veřejné dopravy obsluhované linkami v systému integrované dopravy (systému integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb.).
Projekt je navržen k realizaci v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.	10 bodů – Projekt je situován alespoň částečně na území obce, jež zasahuje do oblasti s překročením imisních limitů.
	0 bodů – Projekt není situován ani částečně na území obce, jež zasahuje do oblasti s překročením imisních limitů.
Výstupy projektu přispějí k začlenění sociálně vyloučené lokality.	2 body – Projekt je realizován alespoň částečně ve správním obvodu obce s rozšířenou působností se sociálně vyloučenou lokalitou.
	0 bodů – Projekt není realizován ani částečně ve správním obvodu obce s rozšířenou působností se sociálně vyloučenou lokalitou.
Projekt zahrnuje realizaci komunikace pro pěší v trase pozemní komunikace zatížené automobilovou dopravou.	18 bodů – Průměrná intenzita automobilové dopravy překračuje 5000 vozidel/den.
	12 bodů – Průměrná intenzita automobilové dopravy je 2501 - 5000 vozidel/den.
	6 bodů – Průměrná intenzita automobilové dopravy je 1001 - 2500 vozidel/den.
	0 bodů – Průměrná intenzita automobilové dopravy nepřekračuje 1000 vozidel/den.
	Nerelevantní – Projektem není dotčena pozemní komunikace určená pro automobilovou dopravu.
Projekt zajišťuje bezbariérový přístup k	10 bodů – Projekt zajišťuje přístup k 4 a více zastávkám veřejné dopravy.
	5 bodů – Projekt zajišťuje přístup ke 2 - 3 zastávkám veřejné dopravy.

zastávkám veřejné hromadné dopravy.	0 bodů – Projekt zajišťuje přístup k 1 zastávce veřejné dopravy.
Projekt zajišťuje přístup k přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení.	8 bodů – Projekt zajišťuje přístup ke 4 a více přechodům nebo místům pro přecházení.
	4 body – Projekt zajišťuje přístup ke 2 - 3 přechodům nebo místům pro přecházení.
	0 bodů – Projekt zajišťuje přístup maximálně k 1 přechodu nebo místu pro přecházení.
Projekt zahrnuje realizaci signalizace pro nevidomé.	4 body – Projekt zahrnuje realizaci signalizace pro nevidomé.
	0 bodů – Projekt nezahrnuje realizaci signalizace pro nevidomé.

Z mého pohledu jde nejen v případě věcného hodnocení projektů často o kritéria, která přímo odrážejí byrokratický přístup hodnocení EU. Často se při hodnocení vychází pouze ze statistických údajů, které mnohdy nereflektují opravdové potřeby a situaci v dané lokalitě, nebo jsou pro realizaci prakticky nerelevantní. Bohužel i při zdůvodnění potřebnosti projektu na základě jiných, mnohdy mnohem klíčovějších kritérií, na ně hodnotitelé neberou zřetel a ohodnotí projekt pouze na základě výše uvedené tabulky.

Hodnotitelé nebodují škálou od-do (intervalově), ale pouze přiřadí příslušný počet bodů, uvedený tabulkou při splnění kritéria (buď 10 b nebo 0 b). Mnohá kritéria, která naplní prakticky každý projekt (jako reálný harmonogram či vymezení rizik projektu) se tak stávají ve věcném hodnocení tzv. „společnými“ pro všechny hodnocené projekty. Mezi projekty tak v rámci těchto kritérií nevzniká diferenciace a ve věcném hodnocení pak rozhoduje pouze několik zbylých věcných kritérií.

Mezi tato kritéria patří například podpora železniční infrastruktury, kdy projektové záměry bezprostředně nenavazující k přestupnímu uzlu na železnici/ železniční stanici/ zastávce ztrácejí celých 12b. Takových příkladů kritérií je v rámci této výzvy více. V rámci této výzvy se jedná o přidělování bodů za počet přechodů či počet navázaných zastávek veřejné dopravy.

Dosažení minimálního bodového ohodnocení (min. 50b z 90b možných) je tak často nedosažitelné, zejména pak u menších obcí a měst, kterými současně s absencí zastávek veřejné (městske) dopravy neprochází frekventovanější komunikace. Kritérium zatížení automobilovou dopravou na projektem řešeném úseku je vůbec nejvýznamnějším kritériem ve věcném hodnocení s maximálním možným bodovým dosahem 18b.

Například právě tato 4 popsaná kritéria reprezentují ve věcném hodnocení celkem 46 bodů, které může žadatel získat, což představuje více než 1/2 maximálního bodového ohodnocení. Samosprávy měst a obcí si tak na systém hodnocení často stěžují. V případech, kdy projekty nenavazují na železniční uzel či zastávku veřejné dopravy a jsou realizovány na méně frekventovanějších silnicích II. a III. tříd (popř. nižších), jsou prakticky hodnocením eliminovány a nedosáhnou na minimální počet bodů. V lepších

případech tento minimální limit jen lehce překročí, což při konkurenci, patrně v kap. 7.2.1, alokačně nestačí a jsou vyřazeny ze spolufinancování. Často se však jedná o kvalitní projekty zaměřené na bezpečnou a udržitelnou formu pěší dopravy, které jsou pro dané město či obec a její obyvatele velmi významné.

Z výše popsaného vyvozují závěr, že přechod z decentralizovaných regionálních operačních programů (ROP), které se snažily reagovat na místní podmínky a zvyklosti v regionu, na centralizovaný systém (IROP) vypisování dotačních výzev, menším obcím spíše uškodil, než vypomohl.

Následující tabulka představuje předpokládaný bodový zisk řešeného projektu výstavby chodníku a návazných bezpečnostních opatření ve městě Jeseník ve věcném hodnocení výzvy č.18.

Tabulka 19 Předpokládané bodové ohodnocení projektu výstavby chodníků a návazných bezpečnostních opatření ve městě Jeseník; zdroj: [vlastní zpracování]

Kritéria věcného hodnocení pro SC 1.2	Popis řešeného projektu Jeseník	Počet bodů
Harmonogram realizace projektu je reálný a proveditelný.	Harmonogram projektu je nastaven tak, aby projekt byl v termínu dokončen.	10
V projektu jsou uvedena hlavní rizika v realizační fázi i ve fázi udržitelnosti a způsoby jejich eliminace.	Všechna rizika projektu byly uvedeny a je popsán způsob jejich eliminace	10
Projekt přispěje k podpoře železniční dopravy.	Projekt nezahrnuje realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k přestupnímu uzlu na železnici/železniční stanici/zastávce.	0
Projekt je navržen k realizaci v rámci systému integrované dopravy.	Projekt zahrnuje realizaci bezbariérového přístupu bezprostředně k zastávce veřejné dopravy	6
Projekt je navržen k realizaci v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.	Projekt je situován na území obce, jež zasahuje do oblasti s překročením imisních limitů.	10
Výstupy projektu přispějí k začlenění sociálně vyloučené lokality.	Projekt je realizován ve správním obvodu obce s rozšířenou působností se sociálně vyloučenou lokalitou.	2
Projekt zahrnuje realizaci komunikace pro pěší v trase pozemní komunikace zatížené automobilovou dopravou.	Průměrná intenzita automobilové dopravy je 2982 vozidel/den.	12
Projekt zajišťuje bezbariérový přístup k zastávkám veřejné hromadné dopravy.	Projekt zajišťuje přístup k 1 zastávce veřejné dopravy.	0
Projekt zajišťuje přístup k přechodům pro chodce nebo místům pro přecházení.	Projekt zajišťuje přístup ke 2 přechodům nebo místům pro přecházení.	4
Projekt zahrnuje realizaci signalizace pro nevidomé.	Projekt nezahrnuje realizaci signalizace pro nevidomé.	0
Celkem předpokládaný počet bodů		54

Projekt překročí požadovanou minimální hranici 50 b. Očekávaný počet bodů ve věcném hodnocení je 54 b.

7.5 Realizace projektu

Každý úspěšný žadatel je pak řídicím orgánem vyzván k podpisu smlouvy o přidělení dotace. Smlouva stanovuje podmínky realizace projektu jako je výběr dodavatele, povinná publicita, zásady pro uchování dokladů atd. Po podpisu smlouvy se z žadatele o dotaci stává příjemce dotace a projekt přechází do fáze realizace.

Projekt tak přechází k samotné realizaci. V této fázi je pak formou veřejné zakázky vysoutěžen dodavatel stavby, se kterým je uzavřena smlouva o dílo, a přichází samotná realizace stavebních prací a dodávek. Zde je nutné si uvědomit fakt, že v novém programovém období již neexistují tzv. modifikované platby, díky kterým bylo samotné financování realizační fáze projektu jednodušší, a příjemce dotace musí počítat s předfinancováním zakázky z vlastních zdrojů. Politika IROP je totiž založena na systému plateb ex-post.

V této fázi je pak možné realizovat odlišnosti a změny od schváleného projektového záměru. Tyto změny mohou být realizovány pouze v případě schválení od řídicího orgánu.

Realizovaný projekt musí vést ke splnění předem vytyčených cílů, což je hodnoceno pomocí tzv. monitorovacích indikátorů projektu. Ty jsou v případě výstavby chodníků ve městě Jeseník reprezentován Indikátorem 7 50 01 – Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě. K naplnění dojde úspěšnou realizací celého předmětu projektového záměru, tedy výstavbou 660 m chodníku. Výběr indikátorů a naplnění jejich projektovaných hodnot je závazné. Žadatelé o dotaci by měli vždy důkladně zvážit, zda budou schopni indikátorů nejen dosáhnout, ale také je následně udržet po pětiletou dobu udržitelnosti, která začíná dokončením realizační fáze projektu. Během doby realizace projektu příjemci podpory pravidelně předkládají řídicímu orgánu průběžné monitorovací zprávy, jejichž obsahem jsou konkrétní dosažené výsledky, fáze výstavby a další podstatné údaje.

7.6 Porealizační fáze, monitoring a ukončení

Po ukončení realizace projektu, případně po ukončení jednotlivých etap projektu je příjemce oprávněn předkládat žádost o platbu. Tuto žádost posuzuje řídicí orgán, který kontroluje, zda-li jsou náklady v žádosti o platbu oprávněné a zda-li jsou v souladu s odsouhlasenou projektovou žádostí. V případě, že je vše v pořádku, je platba příjemci podpory vyplacena. V opačném případě dojde při vyplacení k tzv. korekcím, kdy jsou požadované náklady zařazeny mezi neuznatelné a nejsou tak příjemci proplaceny.

Dosažení cílů a indikátorů projektu je po úspěšné realizaci díla vykazováno prostřednictvím povinných monitorovacích zpráv. Ty jsou po dobu sledovaného období (doba udržitelnosti, v IROP 5 let) předkládány jednou ročně.

Kontrola výstupů a naplňování závazných indikátorů probíhá i fyzicky, na místě realizace kontrolním orgánem řídicího orgánu. Při porušení některé z podmínek, které jsou předmětem kontrolovaného období v době udržitelnosti, musí příjemce vrátit část nebo dokonce celou dotaci jemu poskytnutou.

Každý příjemce, který získal finanční podporu z EU musí dále splnit podmínky povinné publicity projektu. Pravidla pro povinnou publicitu jsou přístupna v příručkách pro žadatele a příjemce. Nejčastěji je povinná publicita splněna vyvěšením plakátů a bannerů v místě realizace projektu. Po dokončení projektu jsou následně tyto bannery nahrazeny pamětní deskou. Povinnou publicitu projektu musí příjemce udržovat minimálně po dobu udržitelnosti.

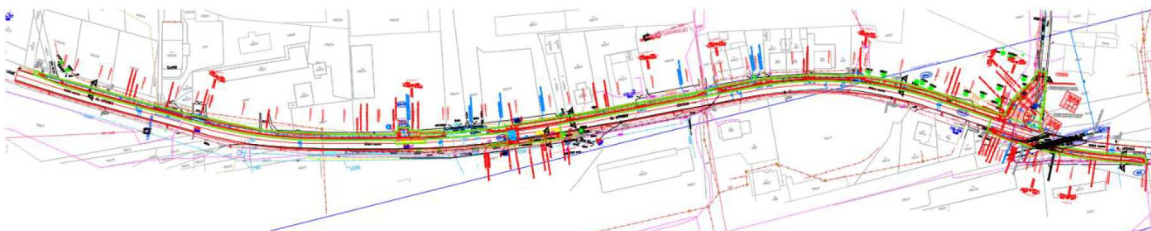
8 Případová studie projektu

Obsah této případové studie byl sestaven tak, aby reflektoval veškeré náležitosti projektu. Jedná se o technicko-ekonomickou formu studie, která může sloužit jako podklad pro investiční rozhodování a je jakousi odlehčenou formou studie proveditelnosti.

8.1 Stručný popis projektu a jeho cílů

8.1.1 Popis hlavních aktivit projektu

Hlavní aktivitou projektu je výstavba chodníků podél silnice III. třídy (III/45319) v celkové délce 657m ve městě Jeseník. Součástí této aktivity jsou bezbariérové úpravy chodníků a jejich přizpůsobení osobám s omezenou schopností pohybu, včetně přechodů pro chodce a míst pro přecházení a přeložka části místní komunikace v rámci bezpečnostního opatření.



Obrázek 11 Ilustrativní výřez ze situačního výkresu; zdroj:[projektová dokumentace NELL PROJEKT, s.r.o.]

Jedná se o projekt na velmi frekventované silnici města Jeseník, která je značně vyhledávána jak motorovou, tak nemotorovou dopravou, čímž tvoří jednu z hlavních

dopravních tepen města Jeseník. Předmětem projektu jsou bezpečnostní úpravy v podobě výstavby chodníků na úseku této silnice od počátku katastrálního území města Jeseník ze směru od obce Lipová lázně až za železniční uzel křížící silnici III/45319, resp. ulici Lipovská. Výstavbou chodníku se zvýší bezpečnost chodců. Součástí stavby je také výstavba dešťové kanalizace, čímž dojde ke zlepšení odtokových podmínek z komunikace. Trasa nové kanalizace je vedena po celé délce nově navrhovaného chodníku.

Hlavními aktivitami projektu tak, jak je definuje kapitola 2.2 Specifických pravidel výzvy jsou:

- výstavba chodníku přizpůsobeného osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (snížené prahy chodníku) podél silnice III. třídy číslo 45319 ve dvou větvích;
- výstavba přechodu pro chodce u autobusové zastávky včetně vybudování osvětlení tohoto přechodu;
- výstavba místa pro přecházení pro napojení jednotlivých větví realizovaného chodníku včetně vybudování osvětlení tohoto místa (celkem se jedná o výstavbu 4 lamp veřejného osvětlení);
- výstavba bezbariérového přístupu pěších k zastávkám veřejné autobusové dopravy včetně rekonstrukce dvou autobusových zastávek;
- výstavba dešťové kanalizace.

8.1.2 Popis vedlejších aktivit projektu

V červenci roku 2015 byla společností NELL PROJEKT s.r.o. vypracována společná projektová dokumentace potřebná pro účely stavebního povolení a pro provádění stavby. S vlastníky dotčených pozemků má žadatel uzavřeny nájemní smlouvy, smlouvy o zřízení služebnosti, věcném břemeni nebo budoucí smlouvy kupní na základě geometrického plánu, provedeného po ukončení stavebních prací, spojených s realizací projektu. Smlouvu o budoucím prodeji částí pozemků, dotčených realizací projektem má žadatel uzavřenou s vlastníkem pozemku parc. č. 2342 (Jeseník Industrial Park a.s.) a s vlastníkem pozemku parc. č. 1930/28 (Beneš Jan).

V druhé polovině roku 2015 bylo zažádáno o stavební povolení, které bylo následně dne 25.2.2016 vydáno a 30.3.2016 nabylo právní moci. Součástí této fáze je také vypracování studie proveditelnosti a zpracování auditu bezpečnosti pozemní komunikace jako potřebné dokumentace k podání projektové žádosti.

V realizační fázi projekt počítá s prováděním inženýrských činností potřebných k zabezpečení výstavby. Jedná se zejména o služby technického dozoru investora, geodetických prací pro vytyčování a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci koordinátorem BOZP.

Po celý průběh realizace projektu a po jeho ukončení bude zajištěna potřebná publicita ve formě informačních tabulí a dalších propagačních nástrojů podle Obecných pravidel pro žadatele a příjemce IROP.

V rámci realizace projektu je navržena přeložka části místní komunikace ulice Kalvodova při křížení s ulicí Lipovská. Stávající napojení místní komunikace do obytné zóny (ul. Kalvodova) tak bude zrušeno a nahrazeno bezpečnějším a technicky vyhovujícím napojením této místní komunikace.

Projekt dále počítá s výstavbou 2 autobusových zastávek. Jedná se o vzájemně protější zastávky Jeseník, stavební podnik. V rámci této výstavby bude realizován jeden autobusový přístřešek sloužící jako čekárna a nezbytný mobiliář (odpadkové koše).

Vedlejšími aktivitami projektu ve smyslu kapitoly 2.2 Specifických pravidel výzvy jsou:

- zpracování projektových dokumentací k jednotlivým fázím projektu (společná projektová dokumentace pro stavební povolení a provedení stavby apod.);
- provádění inženýrské činnosti ve výstavbě (koordinátor BOZP, autorský dozor, technický dozor investora);
- povinná publicita projektu;
- zpracování studie proveditelnosti projektu;
- zpracování auditu bezpečnosti dopravy;
- přeložka části místní komunikace na ulici Kalvodova.

Po úspěšném výběru zhotovitele a následné realizaci stavební části dle vysoutěženého rozpočtu dojde k předání stavby investorovi a její následné kolaudaci, na níž bude navazovat odkup částí dotčených pozemků a k zapsání věcných břemen do katastru nemovitostí. Po úspěšném dokončení všech aktivit spojených s projektem dojde i k jeho finančnímu vyrovnání. Bude podána závěrečná žádost o platbu a projekt bude i z finanční stránky uzavřen. Dojde k umístění trvalé pamětní desky.

8.1.3 Zjednodušený popis technického a technologického řešení projektu

Projekt výstavby chodníku a navazujících bezpečnostních opatření v ulici Lipovská ve městě Jeseník je strukturován do tří hlavních stavebních objektů. Následující zjednodušený popis stavebních objektů byl zpracován dle projektové dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby společností NELL PROJEKT s.r.o..

8.1.3.1 SO 101 Chodník

Stavební objekt chodníku je rozdělen na větev A a větev B. Celková délka větve A je 90,58m, větve B 566,99m.

Větev A se nachází při levé straně silnice III/45319, která vede z města Jeseník do Lipové lázně, je přerušena železničním přejezdem, za kterým dále plynuce navazuje. Větev A je ukončena místem pro přecházení, které navazuje na větev B.

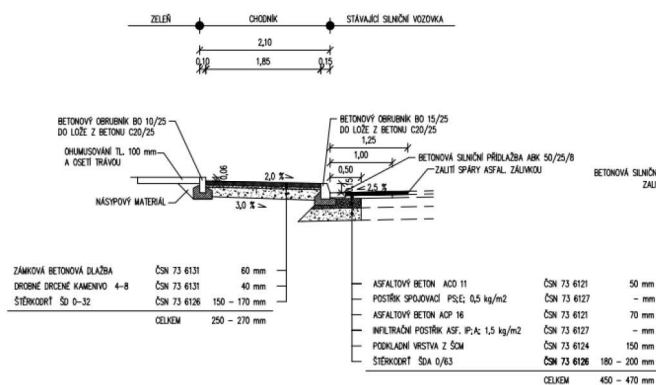
Větev B je navržena o celkové délce 566,99m. Větev B po přechodu silnice volně navazuje na větev A a je situovaná při pravé straně silnice III/45319 ze směru Jeseník – Lipová Lázně. Tato větev je rozdělena místy pro přecházení do 5 částí a končí u označníku konce města Jeseník. Chodník je navržen jako komunikace pro pěší s vyloučením nebo přísným omezením přístupu motorové dopravy.

Tato pěší komunikace byla zařazena do kategorie místních komunikací IV. třídy, funkční skupiny D. Navrženy jsou dvoupruhové chodníky (2x0,75m) s ochranným pásmem 0,5m od kraje vozovky. Celková šířka navržené pěší komunikace je 2m od okraje vozovky. Celý povrch chodníků je navržen ze zámkové dlažby.

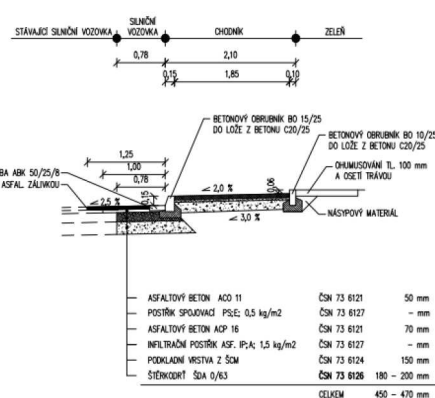
Projektová dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Obrázek 12 Vzorové příčné řezy chodníkem, zdroj: [PD NELL PROJEKT, s.r.o.]

① VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1:50



② VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1:50



Místa pro přecházení budou značena dle platné legislativy. V místech vstupu na vozovku a míst pro přecházení budou zřízeny varovné pásy šířky 400 mm. U navržených přechodu pro chodce bude zřízen signální pás o šířce 800 mm, který bude napojen na varovný pás.

Projekt počítá s vybudováním 2 autobusových zastávek nacházejících se na větvi B proti sobě na obou stranách komunikace. Navrhované zastávky na sebe budou napojeny přechodem pro chodce. Z důvodu velké výškové rozdílnosti je v této části navržena opěrná zeď.

Součástí návrhu je i osvětlení míst pro přecházení, které spojuje větev A a větev B, a také osvětlení přechodu pro chodce u autobusové zastávky. Celkem se jedná o 4 lampy veřejného osvětlení navržené pro zvýšení bezpečnosti přechodů pro chodce.

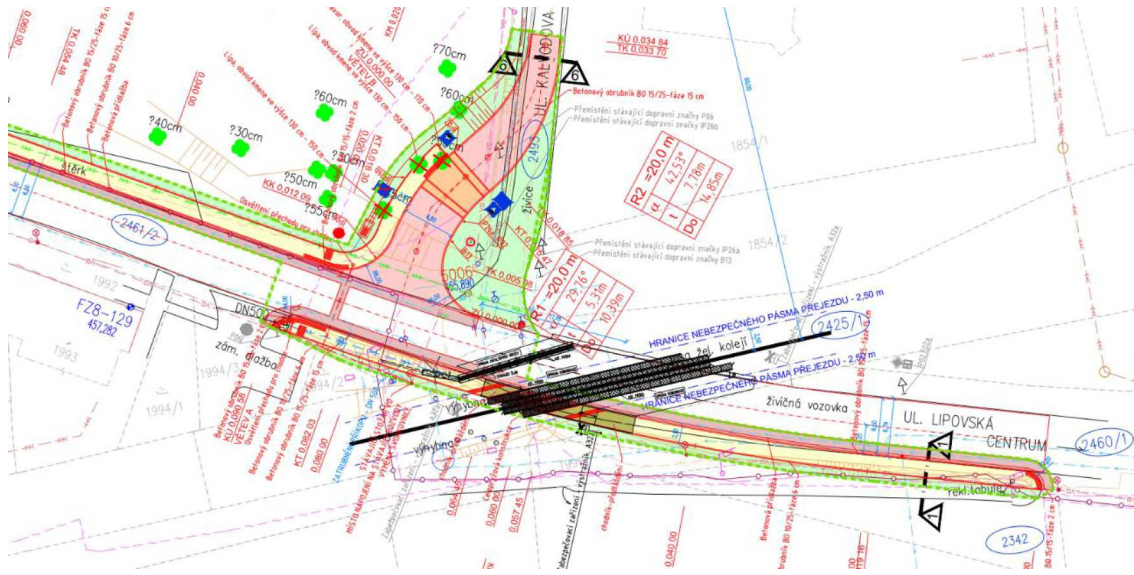
8.1.3.2 SO 102 Kanalizace

Z důvodu odvedení dešťové vody z povrchu komunikace byla navržena nová dešťová kanalizace. Voda je svedena do uličních vpustí z příkopu podél komunikace a odtud do nově navržené dešťové komunikace. Nově navržená dešťová kanalizace bude napojena na stávající dešťovou kanalizaci. Trasa nově řešené dešťové kanalizace vede po celé délce projektem řešených chodníků o celkové délce 213,33 m.

SO 103 Komunikace do obytné zóny

Pro zvýšení bezpečnosti motorové i nemotorové dopravy je projektem navržena přeložka části komunikace Kalvodova. Stávající řešení křížení ulic Lipovská a Kalvodova představuje bezpečnostní riziko. Díky realizaci tohoto opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti a návaznosti úseků. Navržené bezpečnostní opatření oddaluje vjezd do obytné zóny od železničního přejezdu. Komunikace do obytné zóny je navržena jako obousměrná, dvoupruhová. Komunikace do obytné zóny je navržena o základní šířce 6 m, poté se šířka mění až do napojení na stávající stav. Komunikace do obytné zóny je opatřena zpomalovacím prahem. Zpomalovací práh je navržen ze zámkové dlažby. Náběhy jsou navrženy o šířce 1,0 m se sklonem 10%.

Obrázek 13 Řešení přeložky komunikace ul. Kalvodova s ul. Lipovská, Jeseník; zdroj: [PD NELL PROJEKT, s.r.o.]



Díky realizaci přeložky části komunikace je možné umístit před toto křížení místo pro přecházení, propojuje větev A s větví B. Chodcům a osobám s omezenou schopností pohybu bude tak umožněn bezpečný a bezbariérový přechod přes ulici Lipovská. Navržené řešení je zřejmé z následujícího výřezu ze situačního výkresu stavby.

8.1.4 Harmonogram projektu

Samotná fyzická realizace se předpokládá v období **03/2017** až **8/2017**. Pro předkládaný projekt byl stanoven následující harmonogram:

Tabulka 20 Předpokládaný harmonogram projektu; zdroj: [vlastní zpracování]

Fáze projektu	Zahájení	Ukončení
Příprava		
podání žádosti o podporu	03/2016	04/2016
Realizace		
zadávací řízení na dodavatel	11/2016	02/2017
fyzická realizace projektu	03/2017	08/2017
finanční ukončení projektu	09/2017	10/2017
Udržitelnost		
zahájení provozní fáze	10/2017	---
publicita projektu	10/2017	11/2022

Může dojít k posunu zahájení realizace projektu vlivem změny v datu schválení projektu jako vhodného ke spolufinancování, případně vlivem neočekávaných okolností při realizaci zadávacího řízení na dodavatele.

K prodloužení realizace by nemělo dojít, harmonogram je nastaven s rezervou pro dokončení. I v případě prodloužení či opakování zadávacího řízení by se měla realizace projektu ukončit do termínu stanoveného výše.

8.1.5 Cíle a výstupy projektu

Realizací projektu dojde k posílení bezpečnosti v dopravě na ulici Lipovská (resp. silnici III/45319), jedné z nejintenzivněji využívaných ulic města Jeseník tvořící páteřní dopravní infrastrukturu. Dojde ke komplexní výstavbě chybějícího chodníku při okraji silnice III. třídy a zajištění bezpečnosti pěší dopravy části ulice Lipovská, což povede k zefektivnění a vyšší využitelnosti projektem zamýšlené lokality pro cílové skupiny.

Hlavním cílem projektového záměru je zajištění bezpečnosti, zvýšení atraktivnosti a vytvoření bezbariérového přidruženého dopravního prostoru cílového úseku ulice Lipovská, která tvoří jednu z hlavních přivádějících dopravních tepen z okrajové části města do jejího centra. Dojde tak ve větší míře k využití pěší dopravy. Zefektivněním poskytovaných veřejných služeb vzniknou synergické efekty rozvoje daného území.

Specifickými cíli projektu jsou rozšíření a zkvalitnění poskytovaných veřejných statků pro obyvatele a návštěvníky města, což přispěje ke zvýšení využitelnosti a návštěvnosti ulice, resp. města Jeseník, ale také místních Priessnitzových léčebných lázní. Projekt bude mít celkově synergický efekt na podporu cestovního ruchu v oblasti a vliv na ekonomiku města. Zkvalitněním dopravní infrastruktury a vytvořením pěšího přidruženého dopravního prostoru ulice Lipovská v Jeseníku dojde k podstatnému estetickému zlepšení vzhledu cílové lokality, potažmo celého města. Projekt přispěje ke zvýšení konkurenceschopnosti města a v konečném důsledku povede také k větší návštěvnosti města Jeseník.

8.2 Rozpočet projektu

Realizace projektu bude financována z prostředků města. Město Jeseník má na realizaci projektu vyčleněny kapitálové zdroje. V rozpočtu města jsou také vyčleněny finanční prostředky na financování vlastní spoluúčasti. V provozní fázi (tzn. po ukončení realizace projektu) budou veškeré nutné opravy a údržba předmětu projektu řešena z rozpočtu města. Celá realizace projektu je plánována v jedné etapě.

8.2.1 Výdaje projektu členěné do jednotlivých aktivit projektu na dílčí položky

Následující tabulka představuje celkový rozpočet stavby generalizovaný na významné kapitoly dle metodiky pro podání žádosti o dotaci. Rozpočet je rozdělen do přehledu za jednotlivé roky, kdy vznikají výdaje projektu.

Tabulka 21 Rozpočet projektu; zdroj: [vlastní zpracování]

Kód	Název	Rok 2015/2016 (v Kč)	Rok 2017 (v Kč)	Celkem za projekt (v Kč)	Procento (v %)
1	Celkové výdaje	293 316,10	9 090 343,36	9 383 659,46	100
1.1	Celkové způsobilé výdaje	293 316,10	9 018 476,15	9 311 792,25	99,23
1.1.1	Celkové způsobilé výdaje - investiční	293 316,10	9 018 476,15	9 311 792,25	100
1.1.1.1	Stavební práce	293 316,10	9 008 476,15	9 301 792,25	99,89
1.1.1.1.1	Nákup pozemků	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.1.1.2	Nákup staveb	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.1.1.3	Stavby	0,00	8 783 476,15	8 783 476,15	94,43
1.1.1.1.3.1	Hlavní aktivita	0,00	7 915 023,42	7 915 023,42	90,11
1.1.1.1.3.2	Vedlejší aktivita	0,00	868 452,73	868 452,73	9,89
1.1.1.1.4	Zabezpečení výstavby	0,00	225 000,00	225 000,00	2,42
1.1.1.1.5	Projektová dokumentace	293 316,10	0,00	293 316,10	3,15
1.1.1.2	Publicita projektu	0,00	10000	10 000,00	0,11
1.1.1.2.1	Povinná publicita	0,00	10000	10 000,00	100
1.1.2	Celkové způsobilé výdaje - neinvestiční	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Celkové nezpůsobilé výdaje	0	71 867,21	71 867,21	0,77

V roce 2014 byly uskutečněny výdaje na zpracování projektové dokumentace ve výši 186 836,10 Kč vč. DPH. Výdaje jsou nárokovány v rámci kapitoly Projektová dokumentace v roce 2015, která dále zahrnuje i náklady na zpracování Studie proveditelnosti a Auditu bezpečnosti v celkové výši 88 000,00 Kč bez DPH, které byly zpracovány v roce 2016. V roce 2015 nebyly uskutečněny žádné výdaje spojené s realizací stavebních objektů projektu.

Tabulka 22 Celkové výdaje na rok 15/16; zdroj: [vlastní zpracování]

Celkové výdaje - Rok 2015/2016	Výdaje (v Kč)
TV monitoring stávající dešťové kanalizace na ulici Lipovská	17 436
Dokumentace k žádosti o vydání územního rozhodnutí	36 300
Inženýrská činnost pro zajištění pravomocného územního rozhodnutí	24 200
Projektová dokumentace k žádosti o stavební povolení	36 300
Inženýrská činnost pro zajištění pravomocného stavebního povolení	24 200
Projektová dokumentace pro provádění stavby	48 400
Geodetické práce	48 400
Studie proveditelnosti	53 240
Audit bezpečnosti	53 240
Celkem za rok 2015/2016	293 316

Na rok 2017 je plánována realizace stavebních prací spojených s projektem. Před zahájením stavebních prací bude nutné zrealizovat výběrové řízení na zhotovitele stavby. Výběrové řízení bude žadatel realizovat vlastními zdroji, proto není předpokládán jakýkoliv výdaj spojený s touto aktivitou. Po výběru zhotovitele stavby dojde k výstavbě a tedy realizace stavebních prací spojených s projektem, kde jsou výdaje předpokládány v celkové výši 9 301 792,25 Kč vč. DPH.

Kapitola rozpočtu 1.1.1.1.3 Stavby je dále dělena na hlavní a vedlejší aktivity. Hlavní aktivity projektu v části stavby zahrnují částku 8 783 476,15 Kč vč. DPH, vedlejší aktivity dosahují výše 868 452,73 Kč vč. DPH.

Před zahájením stavebních prací dojde k instalaci informační tabule, po ukončení stavebních prací bude v místě realizace projektu umístěna trvalá pamětní deska, výdaje na povinnou publicitu v předpokládané výši 10 000,- Kč vč. DPH jsou součástí kapitoly 1.1.1.2.1 Publicita projektu.

Při realizaci stavebních prací bude nutné zajistit zabezpečení výstavby v podobě technického dozoru investora (v předpokládané výši 100 000,- Kč vč. DPH), koordinátora BOZP (v předpokládané výši 50 000,- Kč vč. DPH) a autorského dozoru (v předpokládané výši 75 000,- Kč), výdaje na zabezpečení výstavby v celkové výši 225 000,- Kč vč. DPH jsou součástí kapitoly 1.1.1.1.4 Zabezpečení výstavby a tvoří vedlejší aktivity projektu.

Část výdajů za stavební práce ve výši 71 867,21Kč vč. DPH je vedena v kapitole 1.2 Nezpůsobilé výdaje z důvodu optimalizace rozpočtu a dosažení maximální 15% hranice pro vedlejší výdaje projektu (jedno z kritérií přijatelnosti projektu 1. fáze hodnocení). Dá se však předpokládat, že po vysoutěžení všech aktivit projektu dojde k úpravě cen těchto aktivit, čímž by mohlo dojít k přesunu nezpůsobilých výdajů do způsobilých.

Plánované výdaje projektu na rok 2017 sestavuje následující přehledná tabulka celkových výdajů projektu na rok 2017.

Tabulka 23 Celkové výdaje na tok 17; zdroj: [vlastní zpracování]

Celkové výdaje Rok 2017	Výdaje (v Kč)
SO 101_1 Chodníky	4 601 058
SO 101_2 Opěrná stěna	768 216
SO 102 Kanalizace	2 545 749
SO 103 Komunikace do vedlejší zóny	769 710
výdaje na zabezpečení výstavby	225 000
Publicita	10 000
Vedlejší rozpočtované náklady	170 610
Celkem za rok 2015/2016	9 090 343

8.2.2 Provozní výdaje na údržbu a provoz výstupů projektu

Provozní výdaje výstupů projektu byly stanoveny na základě aktuálně dostupných údajů souhrnnou částkou ve výši 78 500,- Kč za každý kalendářní rok. Souhrnná částka zahrnuje výdaje spojené zejména s údržbou zeleně (17 tis. Kč), veřejným osvětlením (6,5 tis. Kč), zimní údržbou (20 tis. Kč), úklidem (20 tis. Kč) a provozem a úklidem dešťové kanalizace (15 tis. Kč).

V současné době neexistuje v řešeném úseku silnice III/45319 pěší infrastruktura a město tak nemá s tímto úsekem žádné provozní náklady. Provozní výdaje, jež vzniknou díky realizaci projektu, bude žadatel hradit z městského rozpočtu. Nárůst provozních výdajů po ukončení realizace projektu oproti současným výdajům, které jsou nulové, je 78 500,- Kč, což z pohledu rozpočtu města, který byl pro rok 2016 schválený v celkové výši 290 249 581,99 K, nepředstavuje takový nárůst, který by nebyl žadatel schopen hradit.

8.3 Finanční a ekonomické hodnocení projektu

8.3.1 Struktura financování projektu

Projekt předpokládá poskytnutí dotace ve výši 85% z celkových způsobilých výdajů financovaných z Evropského fondu regionálního rozvoje (EFRR). Dotační výzva č.18, IROP dále definuje podíl na financování ze státního rozpočtu ve výši 5% z celkových způsobilých výdajů. Celkem tak příjemce dotace obdrží 90% z CZV. Následující tabulka představuje předpokládané využití dotačních prostředků na realizaci projektu.

Tabulka 24 Využití dotačních prostředků na financování; zdroj: [vlastní zpracování]

Zdroj financování	Kč
Celkové zdroje	9 383 659,46
Celkové nezpůsobilé výdaje	71 867,21
Příjmy projektu	0
Příspěvek Unie	7 915 023,41
Národní veřejné zdroje	1 396 768,84
Podpora celkem	8 380 613,02
Vlastní zdroj financování	931 179,23
% vlastního financování	10
Zdroj financování vlastního podílu	Finanční prostředky z rozpočtu obce

Pouze 10% celkových způsobilých výdajích tvoří spoluúčast vlastního financování žadatele projektu. Při celkových výdajích projektu ve výši téměř 9,4 mil. Kč tak bude městský rozpočet zatížen pouze 0,93 mil. Kč. Dotační financování je tak z tohoto pohledu velmi výhodná forma financování. Je však velmi důležité si uvědomit, že v cash-flow městského rozpočtu je třeba vyčlenit zdroje financování na samotné předfinancování projektu, jelikož dotační prostředky jsou vypláceny až v režimu ex-post.

8.3.2 CBA analýza projektu

V rámci nového programového období 2014-2020 bylo zavedeno tzv. jednotné metodické prostředí, které mimo jiné sjednotilo metodiku tvorby CBA analýz projektů, které žádají o dotaci. Povinnost pro zpracování cost-benefit analýzy je u každého operačního programu dána metodickým pokynem pro řízení výzev a hodnocení projektů.

Pro vytváření analýz CBA byl vytvořen modul CBA, dostupný pro žadatele o dotaci v rámci prostředí IS KP 14+ (viz. kap.7.3 Zpracování a podání projektové žádosti).

Povinnost vyplnění standardní CBA analýzy mají projekty, které generují příjmy dle článku 61 Obecná pravidla IROP a projekty s celkovými výdaji přesahující hranici 5 mil. Kč. Žadatelé předkládající projekt dle těchto podmínek zpracovávají pouze finanční

analýzu projektu. Pouze projekty, jejichž celkové způsobilé výdaje překročí 100 mil. Kč, zpracovávají v modulu CBA finanční a ekonomickou analýzu projektu.

Ekonomická analýza projektu obsahuje socioekonomické dopady projektu, kterým bylo pro účely posouzení efektivity projektu přiřazeno finanční ocenění. Žadatel může v modulu vybírat socioekonomické dopady, které mu nabízí systém při zpracování žádosti o podporu.

Projekt bezpečnostních opatření výstavbou chodníků podél silnice III/45319 ve městě Jeseník nárokoval ve své projektové žádosti celkové způsobilé výdaje ve výši 9,38 mil. Kč. Překročil tak metodikou stanovenou hranici 5 mil. Kč, a proto mu byla touto prací vytvořena CBA analýza. V následující části této práce budou uvedeny výstupy z provedení výpočtu CBA analýzy popisovaného projektu v modulu CBA.

MS2014+ | [česky](#) | [polski](#) | [english](#)

KONTO CBA | **ŽADATEL** | **NÁPOVĚ**

Nacházíte se: [Nástěnka](#) | [Žadatel](#) | [Výstavba chodníků v ulici Lipovská, Jeseník](#) | [Konto CBA](#) | [Výstavba chodníků v ulici Lipovská, Jeseník](#) | [Základní informace](#)

Navigace

- Operace
- Konto CBA
- Datové oblasti**
 - Základní informace**
 - Investice a zdiroje
 - Provozní náklady a výnosy
 - Zůstatková hodnota
 - Návratnost investic pro FA
 - Návratnost kapitálu pro FA
 - Udižitelnost pro FA
 - Citlivost finanční analýzy
 - Výběr specifických cílů
 - Socio-ekonomické dopady
 - Návratnost investic pro EA
 - Návratnost kapitálu pro EA
 - Citlivost ekonomické analýzy
 - Finanční mezera/Příjmy projektu
 - Výsledky CBA
 - Komentář

ZÁKLADNÍ INFORMACE

PŘÍSTUP K CBA | **KOPIE CBA** | **TISK**

NAVÁZÁNÍ CBA K PROJEKTU

NÁZEV: Výstavba chodníků v ulici Lipovská, Jeseník | NÁZEV: Výstavba chodníků v ulici Lipovská, Jeseník | **Data z projektu**

ZAČÁTEK REFERENČNÍHO OBDOBÍ: 1. 3. 2016 | KONEC REFERENČNÍHO OBDOBÍ: 31. 12. 2045 | UŽIVATELSKÉ JMÉNO: | KÓD PROGRAMOVÉ LINIE: 06 | NÁZEV PROGRAMOVÉ LINIE: Integrovaný regionální operační

☒ CBA je finalizované

V případě služeb obecného hospodářského zájmu je třeba provést výpočet pro doložení výše vyrovnávací platby. V případě blokovaných výjmek je třeba provést individuální ověření potřeb financování nebo uplatnit sníženou sazbu podpory v souladu s Nařízením Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014 a v souladu s čl. 61 odst. 8 Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1363/2013 ze dne 17. prosince 2013.

Ti, v případě, kdy projekt sice zakládá veřejnou podporu v režimu blokované výjimky, ale zároveň uplatňuje sníženou sazbu podpory, je pro zpracování CBA relevantní check veřejná podpora "NE".

☒ Veřejná podpora | **Chci provést změnu**

KÓD VÝZVY: 06_15_016 | NÁZEV VÝZVY: 18. výzva - PODPORA BEZPEČNOSTI

HASH: 57SDzP | VERZE: 0002

NÁZEV ČÍSELNÍKU POLOŽEK CBA: 18. výzva na SC 1.2 - Podpora bezpečnosti dopravy a

Základní informace

SEKTOR PRO REFERENČNÍ OBDOBÍ: Pozemní komunikace/Roads | OD: 25 | DO: 30 | REFERENČNÍ OBDOBÍ: 30 | ☒ Hlavní CBA | ☐ Konsolidace | SUBJEKTY KONSOLIDACE:

☒ Ekonomická analýza | ☒ Příjmy dle čl. 61 | ☒ Rozdílová varianta | ☒ Vlastní výpočet Zůstatkové hodnoty

CELKOVÉ ZPŮSOBILÉ VÝDAJE: 9 311 792,26 | DISKONTNÍ SAZBA: 4,00

JINÉ PENĚŽNÍ PŘÍJMY: 0,00 | CELKOVÉ INVESTIČNÍ VÝDAJE: 9 383 659,46 | ☐ Flat rate | Chci počítat příjmy pomocí metody Flat rate a nebudu dělat finanční/ekonomickou analýzu.

Obrázek 14 Výřez základních informací z prostředí modulu CBA; zdroje: [mseu.mssf.cz; vlastní zpracování]

Výřez z webové aplikace MS2014+, odkud je přístupné Konto CBA, v němž se tvoří CBA analýzy investičních projektů, shrnuje veškeré základní informace o projektu. Tato aplikace je propojena s projektovou žádostí prostředí IS KP14+. Případné změny v rozpočtu projektu či jiných nosných informací o projektu jsou tak v modulu CBA následně aktualizovány.

Pole „Diskontní sazba“ je vyplněno automaticky hodnotou 4 % (v případě ekonomické analýzy 5 %). Jedná se o reálnou finanční diskontní sazbu, která je doporučena Evropskou komisí.

V horizontální nabídce analýzy CBA je s ohledem na celkové výdaje projektu zpřístupněna pouze část finanční analýzy. Ekonomická analýza není metodikou vyžadována a při tvorbě CBA analýzy není v případě projektu s celkovými výdaji nižšími než 100 mil. Kč zpřístupněna.

Finanční analýza je prováděna přírůstkovou metodou. Jedná se o rozdíl ve vstupních veličinách, který nastane v důsledku realizace projektu.

Ve finanční analýze modulu CBA jsou nastaveny tyto kritériální ukazatele:

- návratnosti investice,
- návratnosti kapitálu,
- udržitelnosti projektu
- citlivost finanční analýzy.

Na základě těchto kritérií hodnocení investice jsou poté projekty posuzovány. V případě IROP je finanční analýzou sledováno zejména kritérium finanční čisté současné hodnoty (FNPV). Toto kritérium je pro projekt podstatné zejména při hodnocení 1. fáze – přijatelnost a formální náležitosti projektu (viz. kapitola 7.4.1). Projekt je považován za přijatelný, pokud je jeho čistá současná hodnota nižší než 0.

Tabulka 25 Modul CBA - celkové a diskontované položky; zdroj: [CBA analýza projektu]

Celkové a diskontované položky

Název CZ	Celkem	1. rok/2016	2. rok/2017	3. rok/2018	4. rok/2019	5. rok/2020
Celkové finanční náklady ostatní	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkové finanční náklady pro návratnost i...	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkové investiční náklady	9 383 659,46	293 316,10	9 090 343,36	0,00	0,00	0,00
Celkové provozní náklady	2 224 166,00	0,00	26 166,00	78 500,00	78 500,00	78 500,00
Celkové provozní výnosy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkové zdroje financování	9 383 659,46	293 316,10	9 090 343,36	0,00	0,00	0,00
Diskontované finanční náklady ostatní	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diskontované finanční náklady pro návrat...	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diskontované investiční náklady	9 034 030,87	293 316,10	8 740 714,77	0,00	0,00	0,00
Diskontované provozní náklady	1 282 900,46	0,00	25 159,62	72 577,66	69 786,21	67 102,13
Diskontované provozní výnosy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diskontované zdroje financování	9 034 030,87	293 316,10	8 740 714,77	0,00	0,00	0,00

8.3.2.1 Návratnost investic pro FA

V rámci posuzování finanční návratnosti investice se hodnotí výkon projektu. Ukazatele tak vyjadřují schopnost projektu (resp. jeho čistých příjmů) pokrýt investiční náklady bez ohledu na financování nákladů projektu. Vstupní údaje pro výpočet finanční návratnosti investice jsou celkové investiční výdaje (100% CZV), celkové provozní výdaje/příjmy.

Z níže uvedené tabulky je zřejmé, že investice, která je předmětem analyzovaného projektu, nemůže být z finančního pohledu návratná zejména proto, že negeneruje příjmy. Výstupy projektu představují veřejné statky a budou sloužit všem uživatelům. Užívání těchto výstupů nebude podmíněno jakoukoli úplatou. Z výsledků patrných z tabulky je tak zřejmé, že projekt splní kritérium přijatelnosti ($FNPV < 0$), jelikož jeho čistá současná hodnota představuje značně zápornou hodnotu.

Tabulka 26 Modul CBA - Návratnost investice FA; zdroj: [CBA analýza projektu]

Návratnost investice

Název	Hodnota
Čistá současná hodnota	-10 316 931,33
Doba návratnosti investice	0,00
Index rentability	-1,10
Vnitřní výnosové procento	0,00

8.3.2.2 Návratnost kapitálu pro FA

Tento kritériální ukazatel počítá finanční čistou současnou hodnotu kapitálu investovaného do projektu bez příspěvku dotace EU. Hodnoceny jsou tak vlastní vložené kapitálové zdroje (10% z CZV) a národní podpora projektu (5% z CZV).

Z dalšího výstupu z CBA analýzy níže je zřejmé, že obdobně jako u kritéria vložené investice nelze ve finanční analýze počítat ani s rentabilitou vloženého kapitálu.

Tabulka 27 Modul CBA - Návratnost kapitálu FA; zdroj: [CBA analýza projektu]

Návratnost kapitálu

Název	Hodnota
Čistá současná hodnota	-2 696 742,71
Doba návratnosti investice	0,00
Index rentability	-1,84
Vnitřní výnosové procento	0,00

8.3.2.3 Udržitelnost FA

Udržitelností projektu je sledováno, zda nevzniká riziko vyčerpání peněz v budoucnu. V zásadě jde o správné nastavení cash-flow projektu tak, aby příjmy plynoucí z projektu vždy dokázaly ročně pokrýt výdaje v daném roce. Projekt se stává udržitelným, pokud je čistý tok kumulovaného peněžního toku kladný pro všechny uvažované roky.

V případě projektů, které negenerují příjmy, stejně jako touto prací řešený projekt vychází udržitelnost záporná. Jak již bylo zmíněno, je to způsobeno nekrytými provozními výdaji projektu v jednotlivých letech – projekt netvoří příjmy.

Tabulka 28 Modul CBA - Udržitelnost FA; zdroj: [CBA analýza projektu]

Udržitelnost	
Název	Hodnota
Čistá současná hodnota	-1 282 900,46
Doba návratnosti investice	0,00
Index rentability	-0,14
Vnitřní výnosové procento	0,00

I přes to, že udržitelnost vykazovaná v modulu CBA vychází záporně, je projekt jednoznačně považován za udržitelný. Po ukončení realizace projektu a začátku užívání výstupů projektu vzniknou provozní výdaje v odhadované výši 78 500,- Kč. Při dnešním neřešeném stavu jsou provozní výdaje nulové, rozdíl je tak skokový. Z pohledu rozpočtu města Jeseník, který byl pro rok 2016 schválený v celkové výši 290 249 581,99 Kč nepředstavuje tento nárůst neudržitelnou změnu. S lehkým nárůstem provozních výdajů na údržbu (78500 Kč) je již rozpočtově uvažováno.

8.3.2.4 Citlivostní analýza FA

Citlivostní analýza není pro FA závazným kritériálním ukazatelem a pro žadatele je spíše pro vlastní potřebu. Pokud se žadatel rozhodne citlivostní analýzu zpracovat, zadá příslušné procento vyjádření změny a vybere položku, pro kterou chce tuto analýzu použít. Následně je proveden výpočet. Modul CBA zobrazí porovnání hodnot sledovaných kritériálních ukazatelů a jejich vliv/ citlivost na změnu.

8.3.2.5 Ekonomická analýza projektu

Ekonomická analýza vychází u projektů zpracovaných v CBA modul ze zpracované finanční analýzy. Navíc však analýza při výpočtu kritériálních ukazatelů zohledňuje socioekonomické dopady. Součástí socioekonomické analýzy je výpočet ukazatelů, které vychází ze socioekonomického toku projektu. Vymezení a ocenění socioekonomických dopadů bylo v rámci metodiky platné pro operační program IROP zpracováno centrálně a je dostupné v číselníku socioekonomických dopadů. Ke konkrétnímu specifickému cíli se váží různé vyspecifikované socioekonomické dopady. V rámci specifického cíle 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy jsou oceněny a vyspecifikovány následující socioekonomické dopady:

Tabulka 29 Výčet všech možných socioekonomických dopadů pro SC 1.2; zdroj: [modul CBA, mseu.mssf.cz]

Integrovaný regionální operační program	1301	snížení emisí CO2 (2010-2019)	645,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1302	snížení emisí CO2 (2020-2029)	807,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1303	snížení emisí VOC	61 659,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1304	snížení emisí NOx	179 374,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1305	snížení emisí SO2	229 822,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1306	snížení emisí PM2,5 (soustředěná městsk...	21 935 197,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1306	snížení emisí PM2,5 (soustředěná městsk...	21 935 197,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1307	snížení emisí PM2,5 (rozvolněná městská...	9 869 657,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1308	snížení emisí PM2,5 (venkovské osídlení)	3 755 638,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1309	snížení emisí PM10	52 026,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1504	revitalizace a budování biotopů, nově zakl...	17 000,00	Míra změny stavu (%)	✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1601	záběr půdy stavbou, nezastavěná plocha	800 000,00		✗	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	1602	záběr půdy stavbou, nezastavěná plocha ...	4 000 000,00		✗	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2101	úspora času cestujících	280,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2108	úspora času při parkování jízdního kola	4,70	Počet minut na osobu	✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2201	snížení počtu úmrtí	19 480 000,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2202	snížení počtu těžkých zranění	5 120 000,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2203	snížení počtu lehkých zranění	440 000,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2204	snížení hmotných škod při dopravní nehodě	230 000,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2401	snížení hlukové zátěže obyvatelstva	100,00	dB	✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2501	zvýšení výkonosti veřejné dopravy	2,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2502	odstranění bariér v VHD	2,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2503	odstranění bariér v VHD (terminály/zastá...	5,00		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2504	úspory času v VHD (doprava, odbavení)	4,70		✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Integrovaný regionální operační program	2601	nově vybudované cyklostezky	2,00	Délka řešeného úseku (...)	✓	06.1.37.1.2	Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Metodika IROP nevyžaduje při tvorbě CBA analýzy zpracování ekonomické analýzy projektu v případě, že jeho celkové výdaje nejsou vyšší než 100 mil.Kč. Při tvorbě CBA analýzy v modulu MS2014+ je tak žadateli znemožněna tvorba ekonomické analýzy. Pro účely této práce a pro prokázání efektivnosti projektu byla však ekonomická analýza zpracována za využití webové aplikace eCBA.

Projekty, pro které je zpracovávána ekonomická analýza, musí prokázat, že jsou ze socioekonomického hlediska efektivní. To v praxi znamená, že diskontované socioekonomické dopady pro konkrétní projekt musí být v hodnoceném období vyšší, než diskontované výdaje projektu známé z FA. Projekty v rámci IROP uvažují ekonomickou diskontní sazbu ve výši 5% a hodnocené období je provedeno na 30let tak, jak požaduje metodika IROP.

Pro projekt, který je zaměřen na realizaci výstavby chodníku a bezpečnostních úprav, jsou z nabídky socioekonomických dopadů relevantní zejména dopady, které shrnuje následující tabulka.

Tabulka 30 Vydefinované socioekonomické dopady projektu; zdroj: [vlastní zpracování]

kód	Socioekonomický dopad	M.J. měrná jednotka dopadu	ocenění dopadu (Kč/M.J.)
2101	úspora času cestujících	osobohodina za rok	280,00
2203	snížení počtu lehkých zranění	počet lehkých zranění (zraněných osob)	440 000,00
2202	snížení počtu těžkých zranění	počet těžkých zranění (zraněných osob)	5120000
2502	odstranění bariér v VHD	osobokilometr	2,00

Tyto socioekonomické dopady byly vyhodnoceny jako relevantní pro daný typ projektu. Zdůvodnění a postupy kvantifikace jednotlivých dopadů jsou popsány v následujících odstavcích.

2101 Úspora času cestujících

Realizací projektu dojde ke zjednodušení a zefektivnění pěší dopravy. Pěší už nebudou nuceni chodit podél komunikace a rizikově křížovat komunikaci. Nebudou dále nuceni uhýbat a zastavovat se před projíždějícími vozidly. Díky realizaci projektu lze předpokládat úsporu času na daném úseku cca. 0,9 min/osoba/km. Ve městě Jeseník žilo v roce 2016 celkem 11471 osob, z čehož se pravidelně v dané lokalitě pohybuje cca 2 000 osob, z nichž je asi 500 pěších za den. Využití Projektem řešené bezpečnostní úpravy využijí dle předpokladů pěší docházející za prací z nedalekých obcí, osoby docházející k zaměstnání či za vzděláním a také rezidenti oblasti. Celkem se tak předpokládá denní využití chodníků okolo 550 osob. Ročně lze se zohledněním ročních období, víkendů, svátků a jiných okolností předpokládat asi 160,6tis. osob. Úsek je dlouhý 0,657km. Každý uživatel ušetří dle odhadu 0,9min/km, při délce 0,657km je to na osobu úspora 0,59min. Vynásobením s počtem uživatelů za rok tedy získáváme hodnotu 94,754 tis. osobominut. Při převodu na hodiny se jedná o úsporu celkem 1579,23 osobohodin za rok.

2203 Snížení počtu lehkých zranění

V návaznosti na snížení vzniku dopravních nehod dojde díky projektu ke snížení vzniku lehkých a těžkých zranění. Díky výstavbě chodníků a návazných bezpečnostních opatření budou odděleni pěší od motorové dopravy, a tím se značně zvýší bezpečnost na úseku. Zamezí se tak případným střetům vozidel s chodci, ale i zvýšení bezpečnosti pro motorovou dopravu, kde již nebudou vznikat rizikové situace vyhýbání a zastavování před pěšími. Pro daný úsek byl vypracován audit bezpečnosti komunikace, jehož přílohou se stala analýza nehodovosti na daném úseku zpracovaná pro roky 2007-2016. Jako

podklad sloužily záznamy Policie ČR získané ze základních informativních výpisů o dopravních nehodách. Analýza dokládá skutečnost, že na úseku se jedná zejména o lehké dopravní nehody, kde jde především o střety vozidel nebo nárazy do pevné překážky. Jako účastník nehody však v analýze figuroval také cyklista či chodec. Za roky 2007-2016 bylo evidováno celkem 10 dopravních nehod, při nichž došlo k 9 lehkým zraněním osob. Data o lehkých zraněních chodců, která vznikla v šetřeném období na úseku, nejsou k dispozici. Odhadem se však jedná v průměru o 1 lehké zranění pěšího na daném úseku za 2 roky, tedy 0,5 lehkých zranění za 1 rok. Ročně tak na daném úseku dojde cca k 1,5 lehkým zraněním spojeným se špatnou bezpečností komunikace a neexistencí oddělené bezpečné pěší komunikace. Realizací projektu lze předpokládat průměrné roční snížení o 1 lehké zranění.

2202 Snížení počtu těžkých zranění

Na daném úseku nebylo analyzováno žádné těžké zranění v období posledních 10 let. Tento socioekonomický dopad tak není v ekonomické analýze kvantifikován.

Tento socioekonomický benefit tak byl uvažován zejména pro předvedení významného rozdílu v ocenění mezi dopadem těžkých a lehkých zranění. Zatímco lehké zranění je metodikou oceněno na 440tis. Kč, těžké zranění je oceněno na 5,12 mil. Kč, tedy téměř dvanáctinásobek.

2502 Odstranění bariér v VHD

Realizací projektu dojde k odstranění bariérovosti pro osoby s omezenou možností pohybu. Jedná se o zpřístupnění jak zastávek veřejné hromadné dopravy, tak návaznost pěší budované komunikace na návazné chodníky, kde existují bariéry v napojení a přístupu na ně osobám s omezenou schopností pohybu. Osoby s omezenou schopností pohybu nebudou realizovat svoji cestu podél komunikace s nemožností napojení na ostatní pěší komunikace či zastávky veřejné hromadné dopravy. Nebudou dále nuceni uhýbat a zastavovat se před projíždějícími vozidly. Výpočtem bylo stanoveno celkem 60 osobokilometrů/rok.

Po kvantifikaci a zpracování ekonomické analýzy byly dosaženy následující hodnoty.

Tabulka 31 Ekonomická analýza projektu; zdroje: [modul eCBA, vlastní zpracování]

Název	Celkem	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Čisté cash-flow projektu	- 8 283 951	- 293 316	- 9 096 976	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500
Rektifikace rozpočtu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace provozu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace zůstatkové hodnoty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomické výnosy	25 943 348	12 000	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184
Socioekonomické náklady	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomický tok projektu	17 659 397	- 281 316	- 8 202 792	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684

Název	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Čisté cash-flow projektu	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500
Rektifikace rozpočtu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace provozu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace zůstatkové hodnoty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomické výnosy	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184
Socioekonomické náklady	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomický tok projektu	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684

Název	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Čisté cash-flow projektu	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500	- 78 500
Rektifikace rozpočtu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace provozu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rektifikace zůstatkové hodnoty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomické výnosy	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184	894 184
Socioekonomické náklady	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Socioekonomický tok projektu	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684	815 684

Název	2042	2043	2044	2045
Čisté cash-flow projektu	- 78 500	- 78 500	- 78 500	3 225 841
Rektifikace rozpočtu	0	0	0	0
Rektifikace provozu	0	0	0	0
Rektifikace zůstatkové hodnoty	0	0	0	0
Socioekonomické výnosy	894 184	894 184	894 184	894 184
Socioekonomické náklady	0	0	0	0
Socioekonomický tok projektu	815 684	815 684	815 684	4 120 026

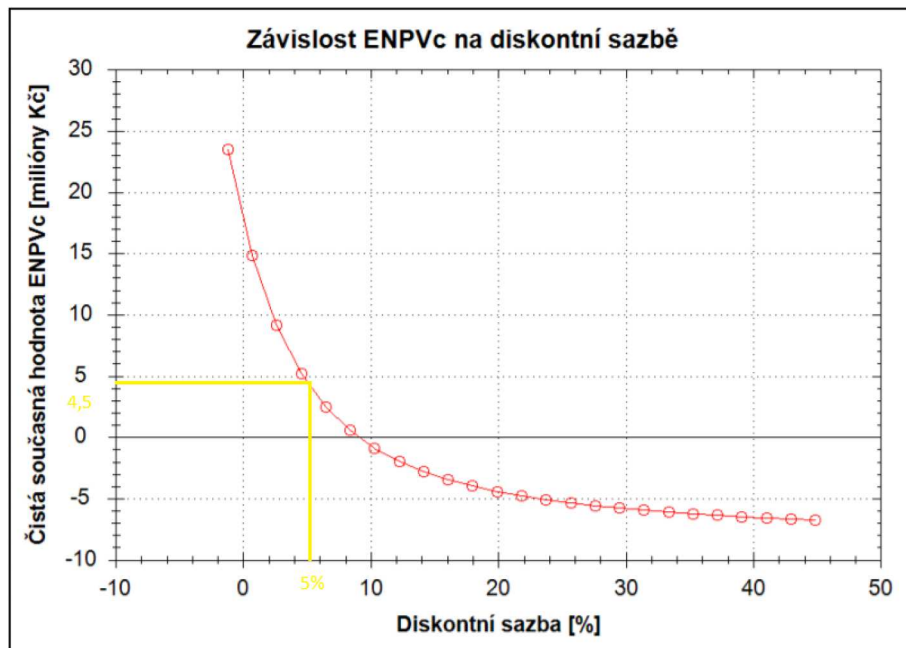
Čistá současná hodnota ENPVc [Kč]	4 496 913
Index rentability ENPVc/I [%]	48,22
Vnitřní míra výnosnosti EIRRc [%]	9,05
Statická doba návratnosti [roky]	není dosaženo
Dynamická doba návratnosti [roky]	není dosaženo

Kritériální ukazatele ekonomické analýzy jsou zpracovány na obdobném principu jako ukazatele pro FA. Jedná se zejména o ekonomickou čistou současnou hodnotu (ENPV), ekonomické vnitřní výnosové procento (EIRR) a index rentability ENPV/I. Hodnocené je i kritérium doby návratnosti.

Ekonomická analýza byla vytvořena ve webovém prostředí SW eCBA, tedy v odlišném prostředí, než je oficiální metodikou EU stanoveno (viz. kapitola 6.5 – MS2014+, IS KP14+). Metodika a postup zpracování zůstal však identický a výsledky tak reprezentují možné ekonomické vyhodnocení projektu i v rámci IROP.

Projekt díky svým socioekonomickým pozitivním dopadům vykazuje u všech kritériálních ukazatelích kladné hodnoty a lze jej tak považovat za efektivní a společensky přínosný. Ekonomická čistá současná hodnota vyšla téměř 4,5 mil. Kč za hodnocené období a ukazatel ekonomické vnitřní míry výnosového procenta dosáhl hodnoty 9,05 %. Následující graf tvořil jeden z výstupů v rámci práce ze softwaru eCBA a shrnuje závislost ENPV na diskontní sazbě.

Graf 3 Závislost ENPV na diskontní sazbě; zdroje: [modul eCBA, vlastní zpracování]



I z této závislosti je možné vyvodit závěr, že je projekt optimální a lze ho považovat za efektivní.

8.4 Závěrečné hodnocení projektu

Realizace projektu je nutná zejména kvůli neustále se zvyšující intenzitě dopravy na ulici Lipovská, což s sebou nese neustále rostoucí riziko vzniku střetu vozidel s chodci. Současná situace vytváří řadu potencionálních kolizních situací mezi pěšími a motorovými vozidly. Situace ve večerních hodinách už tak složitou dopravní situaci ještě umocňují pohybem neosvětlených chodců. Technicky nevyhovující a nebezpečné jsou i rozhledové poměry v místě napojení místní komunikace z ulice Kalvodova na ulici Lipovská v těsném křížení komunikace s železnicí.

Díky realizaci projektu dojde k oddělení motorové a pěší dopravy, čímž dojde k výrazné eliminaci kolizních rizik a zvýšení bezpečnosti pěších. Dojde k vybudování vyhrazeného místa pro přecházení a přechodu pro chodce včetně osazení veřejného osvětlení, dále provedení odvodnění chodníku dešťovou kanalizací do stávající kanalizace. Veškeré tyto aktivity zvýší bezpečnost pohybu a provozu na ulici Lipovská v Jeseníku.

8.4.1 Realizace v případě neschválení dotace

V případě neschválení dotace bude žadatel nucen projekt realizovat z vlastních zdrojů, popřípadě znovu vypracovat dotační audit a na základě něj se pokusit získat dotační prostředky z jiného dotačního programu. V návaznosti na investiční kalendář města by však nebylo možné kapitálové výdaje spojené s pokrytím celkových investičních nákladů na tento projekt plně hradit v rámci jednoho roku tak, jak plánuje aktuálně sestavený harmonogram. Projekt by tak byl s největší pravděpodobností rozetapizován a rozvolněn do více fiskálních období a stal by se tak značně neefektivní.

Financování projektu by tak nebylo tak efektivní jako za spolufinancování z evropských zdrojů.

8.4.2 Celkové hodnocení investičního projektu

V rámci finanční analýzy projekt vykazoval značně záporné výsledky. Je však potřeba si uvědomit fakt, že se jedná o veřejný investiční projekt, který je těmito výsledky specifický a jeho efektivita a potřebnost je velmi významná a zdůvodnitelná zejména v přínosech pro veřejnost nikoli ve finančních ukazatelích.

Dotační podpora navíc významně kompenzuje tuto finanční neefektivitu. Smyslem dotační politiky je totiž právě podpora projektů, které by bez dotace nebyly dostatečně rentabilní. V praxi to pak znamená, že záporné výsledky kritériálních ukazatelů finanční analýzy jsou proto očekávané a hodnotiteli akceptovatelné. Na první pohled nepříznivé hodnoty mohou tak být pro projekt žádoucí.

Ekonomická analýza převzala výsledky plynoucí z finanční analýzy projektu a doplnila je o socioekonomické dopady. Výsledek ekonomické analýzy byl pak díky svým socioekonomickým pozitivním dopadům ve všech kritériálních ukazatelích kladný. Projekt tak lze považovat za efektivní a společensky přínosný. Ekonomická čistá současná hodnota vyšla téměř 4,5 mil. Kč za hodnocené období a ukazatel ekonomické vnitřní míry výnosového procenta dosáhl hodnoty 9,05 %. Na příjemce dotace připadá pouze 10% celkových způsobilých výdajů a samozřejmě nezpůsobilé výdaje, které v rámci souladu projektu s dotační výzvou téměř nevznikly a celkově dosáhly výše cca 71 tis. Kč. Při celkových výdajích projektu ve výši téměř 9,4 mil. Kč tak bude městský rozpočet zatížen pouze 0,93 mil. Kč, jako desetiprocentní spoluúčasti financování. Společně s neuznatelnými výdaji projektu tvoří zátěž pro městský rozpočet jen asi 1 mil. Kč.

Dotační financování je tak z tohoto pohledu velmi výhodnou formou financování a pro město Jeseník doporučitelnou využitelnou formou finančního zajištění tohoto stavebního projektu.

9 Závěr

Otázka využití dotačních prostředků pro realizaci stavebního projektu je v dnešní době velmi živým tématem a v zásadě neexistuje jednoznačná rezoluce o komplexní výhodnosti či nevýhodnosti dotačních prostředků.

Finanční výhodnost při zajištění projektu pomocí kofinancování z evropských (či jiných) dotačních zdrojů je z předcházejících kapitol zřejmá. Díky 85% (90%) podpoře uznatelných výdajů projektu je pro municipality mnohem dostupnější financování investičních projektů. Tato výhodnost je téměř nezpochybnitelná v případě, že jednotlivé dotační výzvy podporují aktivity, které žadatelé opravdu potřebují. V této práci uvádím problematiku byrokratického tabulkového přístupu při hodnocení, což představuje neelasticitu možných projektových záměrů pro žadatele. Výzvou jsou striktně zadány výstupy projektu a nejsou příliš tolerovány a zohledněny konkrétní potřeby obcí a měst. Ty tak vytvářejí investiční projekty zaměřené pouze na to, co lze aktuálně dotačně podpořit. Tento problém vnímám jako zásadní. Například v minulém programovém období 2007-2013 bylo vystavěno desítky či možná stovky výzkumných center, která dnes nemají účel, ale jejich výstavba proběhla pouze s minimálním podílem spolufinancování žadatele. Těchto případů neefektivních projektů je bohužel mnoho.

Významná je i značná administrativní náročnost ve všech fázích investičního projektu. V této práci uvádím výčet všech povinných příloh požadovaných k plnému podání projektové žádosti. Tato náročnost se projevuje zdoluhavým procesem projektové přípravy a poté i jednotlivými fázemi hodnocení. Zpracování projektové žádosti může v závislosti na počtu a objemu požadovaných příloh trvat i 3 měsíce. Následný proces hodnocení může trvat i 8 měsíců v závislosti na počtu zaregistrovaných žádostí. Předinvestiční a investiční fáze iniciovaných projektů, jejichž realizační fáze je např. 2-4 měsíce tak může trvat 1-1,5 roku. Navíc je poté potřeba brát zřetel na dobu udržitelnosti projektu a odevzdávání ročních zpráv o udržitelnosti projektu včetně závěrečné monitorovací zprávy.

I tato skutečnost může být při rozhodování samospráv o způsobu financování klíčová.

Svůj názor na tuto problematiku mám opřený o zkušenosti starostů a investičních oddělení jednotlivých měst a obcí z konzultací a vyvážení jejich projektových záměrů k investičním výstavbovým projektům. Drtivá většina z nich dotační prostředky k investicím do infrastruktury a rozvoje jednoznačně potřebuje. Obecní rozpočty nejsou připraveny každý rok na milionové investiční výdaje a obce jsou tak odkázány na externí zdroje financování investic, které s sebou mnohdy nesou popsání úskalí. Nespokojenost

je způsobena zejména tím, že jsou obecní zastupitelé odkázáni na realizaci pouze takových typů projektu, které podporují jednotlivé vypisované dotační výzvy.

Starostové či investiční oddělení zadávají projektovou dokumentaci nejen investičních projektů dopravní infrastruktury, ale i dalších projektů v předinvestiční fázi zpravidla dříve, než znají konkrétní požadavky a kritéria konkrétní dotační výzvy. Často se tak stává, že projekčně jsou projekty připraveny a tzv. „v mašličkách leží v šuplíku“, dokud není samosprávou nalezen vhodný způsob financování projektu – dnes nejčastěji právě spolufinancování s dotačními titulů. Po uveřejnění výzvy se pak předpřipravené projektové dokumentace musí často různě přizpůsobovat a upravovat tak, aby seděly do vypisovaných výzev a maximalizovaly bodový zisk. Tyto dodatečné zásahy však mohou být často kontraproduktivní. Je to mnohdy právě byrokratický přístup, který projektům ubírá na jejich kvalitě.

Na druhou stranu z pohledu poskytovatele dotace, v tomto případě MMR jako gestora IROP, je tento přístup logický a pochopitelný. Svoji podporu cílí na projekty, které svými výstupy naplní sledované cíle regionální politiky a strategických dokumentů jako plán udržitelné mobility či Dopravní politika ČR 2014-2020. Pokud tedy chce příslušný gestor naplňovat dané cíle, je třeba podporovat projekty, které přinášejí požadované vazby a výstupy.

Cílů této diplomové práce bylo dosaženo.

Práce v jednotlivých kapitolách vymezila problematiku přípravy a hodnocení investičních projektů financovaných za pomoci dotačních zdrojů a na praktickém příkladu demonstrovala využitelnost těchto zdrojů při realizaci konkrétního investičního projektu. Tento projekt byl v práci zpracován formou případové studie a reflektoval veškeré získané a popsané skutečnosti z problematiky dotačního financování. Případová studie tohoto projektu obsahovala i finanční a ekonomické hodnocení tohoto projektu a prokázala jeho efektivnost a účelnost.

Využitelnost dotačních prostředků při realizaci stavebních projektů se stala dnes již běžnou součástí téměř každé samosprávy a je čím dál využívanějším a vyhledávanějším zdrojem spolufinancování investičních projektů. Dotační prostředky bude ČR čerpat minimálně do roku 2020. Osobně věřím, že kolem nás budou v nadcházejících letech vznikat potřebné a významné investiční projekty spolufinancované z dotačních prostředků EU, na které budou tyto prostředky využity opravdu efektivně, účelně a hospodárně, a to nejen na papíře.

10 Seznam použitých zdrojů informací

- [1] FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada Publishing, 2005. Expert (Grada). ISBN 80-247-0939-2.
- [2] VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2., přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-01-9.
- [3] KORYTÁROVÁ Jana, HROMÁDKA, Vít, *Veřejné stavební investice*, Brno: VUT FAST Brno, 2007, 226 s.
- [4] KORYTÁROVÁ Jana, *Ekonomika investic*, Brno: VUT FAST Brno, 2006. 170 s.
- [5] NOVÝ, Martin, NOVÁKOVÁ, Jana, WALDHANS, Miloš. *Projektové řízení staveb: modul 01*. Brno: VUT FAST Brno, 2006. 217 s.
- [6] PROSTĚJOVSKÁ, Zita. *Management výstavbových projektů*. V Praze: České vysoké učení technické, 2008. ISBN 978-80-01-04142-0.
- [7] LAJTKEPOVÁ, Eva. *Veřejné finance v České republice: teorie a praxe*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2013. ISBN 978-80-7204-861-8.
- [8] OCHRANA F., *Veřejný sektor a efektivní rozhodování*, MANAGEMENT PRESS, Praha 2001, 246 s. ISBN 80-7261-018-X
- [9] KRUTÁK, Tomáš. *Zákon o zadávání veřejných zakázek s komentářem k 1.10.2016*. Olomouc: ANAG, 2016. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7554-040-9.
- [10] OCHRANA, František. *Hodnocení veřejných projektů a zakázek*. 3., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 1999. ISBN 80-7357-033-5.
- [11] MALÝ, Ivan a Marek PAVLÍK. *Tvorba a implementace veřejné politiky: stručný průvodce studiem*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2004. ISBN 80-210-3562-5.
- [12] PROVAZNÍKOVÁ Romana, *Financování měst, obcí a regionu: teorie a praxe*. 2. Aktualizované a rozšířené vydání, Grada Publishing, Praha 2009. 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9
- [13] KOLEKTIV AUTORŮ, *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*, 4. vydání, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2004, 447 s. ISBN 80-86473-80-5
- [14] *Evropské fondy 2014–2020: Jednoduše pro lidi [online]*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Národní orgán pro koordinaci Staroměstské náměstí 6, 2014. ISBN 978-80-87147-78-8. Dostupné také z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/fondy-eu/2014-2020/informacni-materialy/evropske-fondy-2014-2020-jednoduse-pro-lidi>
- [15] *Programové období 2014-2020 [online]*. DotaceEU.cz. Dostupné také z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020>

- [16] *Strategie 2020* [online]. Úřad vlády České republiky. Dostupné také z: <https://www.vlada.cz/cz/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/cr/eu-2020-a-cr-78696/>
- [17] *Regionální politika 2014-2020* [online]. Euroskop.cz. Dostupné také z: <https://www.euroskop.cz/9197/sekce/regionalni-politika-2014-2020/>
- [18] *Programové období 2007-2013* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programove-obdobi-2007-2013>
- [19] *Evropské fondy 2014 - 2020: Nastavení pravidel: Mgr. Kateřina Neveselá Ředitelka odboru řízení a koordinace fondů EU* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <http://slideplayer.cz/slide/5248401/>
- [20] *Programy pro programové období 2014-2020: Alokace ESI fondů mezi programy v období 2014-2020* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy>
- [21] *Informace o čerpání z fondů EU* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-o-cerpani>
- [22] *Integrovaný regionální operační program: Představujeme IROP* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Media/Predstavujeme-IROP>
- [23] *Čtvrtletní zpráva o implementaci ESI fondů v České republice v programovém období 2014–2020: III. čtvrtletí 2016* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Odbor řízení a koordinace fondů EU, 2016 [cit. 2016-11-14]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Media/Predstavujeme-IROP>
- [24] *10 Kroků k získání dotace* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Jak-na-projekt>
- [25] *Výzva č.18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Vyzvy/Vyzva-c-18-Podpora-bezpecnosti-dopravy-a-cyklodopravy>
- [26] *Zákon o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů: 320/2001 Sb.* [online]. Dostupné také z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=51644&nr=320~2F2001&rpp=15#local-content>
- [27] *Specifická pravidla pro žadatele a příjemce; Výzva č.18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Dostupné také z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/1d4796be-8a29-43be-b2cb-947d78e91a22/Specificka-pravidla_18-vyzva_SC1-2_v-1-1.pdf?ext=.pdf
- [28] *Projektová dokumentace a studie proveditelnosti k projektu „Výstavba chodníku v ulici Lipovská, Jeseník“.* [PD – NELL PROJEKT, s.r.o.; SP Artory - Consulting, s.r.o.]

11 Seznam zkratek

ČR	Česká republika
SO	Stavební objekt
CRR	Centrum regionální rady
BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
PD	Projektová dokumentace
EU	Evropská unie
IROP	Regionální operační program regionu soudržnosti
ROP	Regionální operační program
OP	Operační program
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
FS	Fond soudržnosti
EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
CZV	Celkové způsobilé výdaje
CF	Cash Flow
EIA	Enviromental Impact Assessment
IS KP 14+	Portál pro žadatele a příjemce
MS2014+	Monitorovací systém evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF)
SP	Studie proveditelnosti
NPV	Čistá současná hodnota
IRR	Vnitřní výnosové procento
ENPV	Ekonomická čistá současná hodnota
EIRR	Ekonomické vnitřní výnosové procento
FA	Finanční analýza
eCBA	Aplikace pro vytváření CBA analýz

12 Seznam obrázků

Obrázek 1 Regiony EU; zdroj: [14] Evropské fondy 2014–2020: Jednoduše pro lidi ...	37
Obrázek 2 Představení IROP; zdroj: [14]	42
Obrázek 3 ESIF 2014-2020; zdroj: [15]	43
Obrázek 4 Obecný projektový cyklus; zdroj: [21]	46
Obrázek 5 Výřez z výzvy č.18, IROP; zdroj: [25]	48
Obrázek 6 Logo systému MS2014+; zdroj: https://mseu.mssf.cz/	50
Obrázek 7 Schéma fungování Monitorovacího systému MS2014+; zdroj: https://dotaceEU.cz/	51
Obrázek 8 Mapově znázorněná intenzita dopravy ulice Lipovská, Jeseník; zdroj: scitani2010.rsd.cz	59
Obrázek 9 Výsledky sčítání dopravy na cílovém úseku ; zdroj: scitani2010.rsd.cz	59
Obrázek 10 Legenda k výsledkům sčítání dopravy; zdroj: scitani2010.rsd.cz	60
Obrázek 11 Ilustrativní výřez ze situačního výkresu; zdroj:[projektová dokumentace NELL PROJEKT, s.r.o.]	65
Obrázek 12 Vzorové příčné řezy chodníkem, zdroj: [PD NELL PROJEKT, s.r.o.]	68
Obrázek 13 Řešení přeložky komunikace ul. Kalvodova s ul. Lipovská, Jeseník; zdroj: [PD NELL PROJEKT, s.r.o.]	70
Obrázek 14 Výřez základních informací z prostředí modulu CBA; zdroje: [mseu.mssf.cz ; vlastní zpracování]	76

13 Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 Přehled aktivit jednotlivých etap investiční fáze projektu; zdroje:[1; vlastní zpracování]	18
Tabulka 2 Metody hodnocení investičních projektů; zdroj:[vlastní zpracování].....	22
Tabulka 3 Kritéria a měření výstupů jednotlivých metod hodnocení investičních projektů; zdroje: [11, str. 51]	25
Tabulka 4 Management rizik; zdroje: [1; vlastní zpracování]	29
Tabulka 5 Rozdělení projektů dle charakteru výdajů; zdroj: [vlastní zpracování]	34
Tabulka 6 Cíle regionální politiky 2014-20; zdroje: [17; vlastní zpracování].....	36
Tabulka 7 Cíle EU pro rok 2020; zdroje: [16; vlastní zpracování].....	39
Tabulka 8 Rozdělení operačních programů; zdroj: [19]	41
Tabulka 9 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;1.část; zdroj: [27]	55
Tabulka 10 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;2.část ; zdroj: [27]	56
Tabulka 11 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;3.část ; zdroj: [27]	56
Tabulka 12 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;4.část; zdroj: [27]	57
Tabulka 13 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;5.část; zdroj: [27]	57
Tabulka 14 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;6.část; zdroj: [27]	57
Tabulka 15 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;7.část; zdroj: [27]	58
Tabulka 16 Kritéria přijatelnosti pro SC 1.2;8.část ; zdroj: [27]	58
Tabulka 17 Specifická kritéria přijatelnosti pro hl. aktivitu BEZPEČNOST DORPAVY; zdroj: [27].....	58
Tabulka 18 Věcné hodnocení výzvy č.18, IROP; zdroj: [27]	61
Tabulka 19 Předpokládané bodové ohodnocení projektu výstavby chodníků a návazných bezpečnostních opatření ve městě Jeseník; zdroj: [vlastní zpracování].....	63
Tabulka 20 Předpokládaný harmonogram projektu; zdroj: [vlastní zpracování].....	70
Tabulka 21 Rozpočet projektu; zdroj: [vlastní zpracování].....	72

Tabulka 22 Celkové výdaje na rok 15/16; zdroj: [vlastní zpracování]	73
Tabulka 23 Celkové výdaje na tok 17; zdroj: [vlastní zpracování]	74
Tabulka 24 Využití dotačních prostředků na financování; zdroj: [vlastní zpracování] ..	75
Tabulka 25 Modul CBA - celkové a diskontované položky; zdroj: [CBA analýza projektu]	77
Tabulka 26 Modul CBA - Návratnost investice FA; zdroj: [CBA analýza projektu].....	78
Tabulka 27 Modul CBA - Návratnost kapitálu FA; zdroj: [CBA analýza projektu]	78
Tabulka 28 Modul CBA - Udržitelnost FA; zdroj: [CBA analýza projektu].....	79
Tabulka 29 Výčet všech možných socioekonomických dopadů pro SC 1.2; zdroj: [modul CBA, mseu.mssf.cz].....	80
Tabulka 30 Vydefinované socioekonomické dopady projektu; zdroj: [vlastní zpracování]	81
Tabulka 31 Ekonomická analýza projektu; zdroje: [modul eCBA, vlastní zpracování].	83
 Graf 1 Alokace jednotlivých OP; zdroj: [20].....	40
Graf 2 Stav čerpání výzvy č.18, zdroj: [25].....	49
Graf 3 Závislost ENPV na diskontní sazbě; zdroje: [modul eCBA, vlastní zpracování]	84

14 Seznam příloh

Příloha č.1 Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility