



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



STUDIE PROVEDITELNOSTI CYKLOSTEZKA HORNÍ ROTAVA - ZASTÁVKA



PROJEKT: OPTIMALIZACE PROCESŮ VE VEŘEJNÉ SPRÁVĚ A ŽIVOTNÍCH PODMÍNEK OBČANŮ ROTAVY
REGISTRAČNÍ ČÍSLO: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002904

OBSAH

ÚVOD.....	3
1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI.....	4
2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI.....	4
3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU.....	5
4. PODROBNÝ POPIS PROJEKTU.....	8
5. MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ.....	16
6. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU.....	17
7. DLOUHODOBÝ MAJETEK.....	18
8. VÝSTUPY PROJEKTU.....	18
9. FINANČNÍ ANALÝZA.....	19
10. ANALÝZA A ŘÍZENÍ RIZIK.....	24
11. VLIV PROJEKTU NA HORIZONTÁLNÍ KRITÉRIA.....	25
12. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU.....	26

ÚVOD

Předložený a zpracovaný materiál „Studie proveditelnosti Cyklostezka Horní Rotava – zastávka“ (CHRZ) je součástí projektu Optimalizace procesů ve veřejné správě a životních podmínek občanů města Rotavy CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002904 v rámci 33. výzvy Operačního programu zaměstnanost (OPZ). Projekt vychází ze specifického cíle výzvy, kterým je „optimalizace procesů a postupů ve veřejné správě prostřednictvím posílení strategického řízení organizací, zvýšení kvality jejich fungování a snížení administrativní zátěže“. Realizace projektu byla zajištěna na základě zakázky na dodávku externích služeb. Zpracováním byla pověřena společnost Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o. Vlastní studie proveditelnosti projektu je zpracována na základě zadání žadatele o dotaci ve struktuře odpovídající modelovým standardům Integrovaného regionálního programu (IROP) a metodice Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) České republiky (ČR).

Horní část města Rotava



Zdroj: webové stránky města Rotava

Studie proveditelnosti vychází z podkladů zpracovaných dodavatelem. Těmi jsou průvodní zpráva (A.), souhrnná technická řešení stavby (B.), situační výkresy (C.), stavební objekty (D.) a odhad nákladů (E.). Řešení je prvotní verzí, kterou bude nezbytné upřesnit v prováděcí projektové dokumentaci (dokumentace). Projekt je vhodné realizovat, s ohledem na odhad nákladů, etapově. Uvažovat je nezbytné i s dotacemi Karlovarského kraje, Státního rozpočtu ČR a fondů Evropské unie.

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI

Specifikace zpracovatele

Zpracovatel dílčího projektu	Obchodní jméno	Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o.	
	Sídlo	Náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 6, 350 02 Cheb	
	IČ	26392526	
	DIČ	CZ26392526	
	Statutární zástupce	Ing. Petr Král	
	Technické řešení	Ing. Petr král, hlavní projektant	info@dsva.cz/ 354 436 328
		Tomáš Lebr, projektant	
Poradenství IROP	Ing. Erik Maca, projektový manažer, 607 509 573, maca@abri-dotace.cz		

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI

Specifikace žadatele

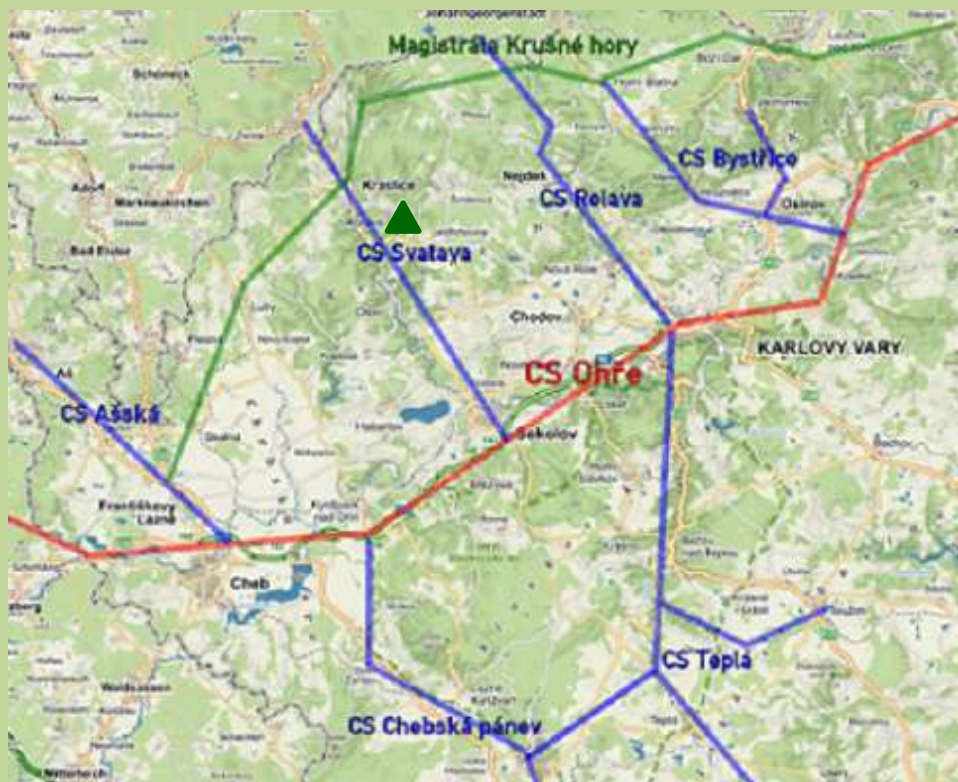
Žadatel o dotaci	Obchodní jméno/název	Město Rotava
	Sídlo	Sídlíště 721, 357 01 Rotava
	IČ	00259551
	DIČ	CZ00259551
	Kontakt	359 574 130
	Právní forma	Veřejnoprávní korporace
	Statutární orgán	Michal Červenka, 359 574 130, červenka@rotava.cz
	Manažer projektu	Mgr. Hana Bašková, 733 553 238, baskova@statek-bernard.cz
Hlavní projekt	Optimalizace procesů ve veřejné správě a životních podmínek občanů Rotavy	
	CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002904	
Dílčí projekt	Studie proveditelnosti Cyklostezka Horní Rotava – zastávka	
Subjekt projektu	Obchodní jméno/název	Město Rotava
	Sídlo	Sídlíště 721, 357 01 Rotava
	IČ	002 59 551
	DIČ	CZ 002 59 551
	Právní forma	Město
	Statutární zástupce	Michal Červenka, 359 574 140, 773 558 295, starosta@rotava.cz
	Kontaktní osoba	Michal Červenka, 359 574 140, 773 558 295, starosta@rotava.cz

3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU

Rozvojový rámeček projektu

Významným faktorem v rámci rozvoje dopravy Karlovarského kraje (KK) je aktivní mobilita prostřednictvím cyklistiky na jeho území (následující obrázek). To jak pro jízdy na kole za prací či do školy (cyklostezky, cyklopruhy, cyklopásky), tak na rekreační turistiku (zaměřeni na zdraví a pohyb) či sportovní cyklistiku (vybrané trasy). Kraj a jednotlivé obce v současné době disponují více jak 2 000 km cyklotras různého typu. Projekt svým pojetím navazuje na páteřní síť cyklotras. Soběžně pak řeší i místní dopravu v rámci Města Rotava, kterou je návaznost centra města na železní dopravu a další cyklotrasy v rámci ORP Kraslice a jeho okolí. Zde se jedná celkem o 161 evidovaných kilometrů tras.

Páteřní cyklotrasy v Karlovarském kraji a trasy v rámci Kraslicka



Trasa číslo	Průběh cyklotrasy	Délka km
36-3	Luby - Kostelní - Kraslice - Bublava - Rolava	31
2043	Tisová - Stříbrná - Horní Rotava - Rotava - Jindřichovice - Háj - Dolní Nivy	20
2044	Rolava - Přebuz - Šindelová - Favorit - Mezihorská - Horní Rozmyšl - Dolní Nivy	20
2045	Favorit - Horní Rotava - Kraslice	13
2073	Rotava - Studenec - Oloví - Boučí - Lomnice - Svatava	25
2074	Jindřichovice - Oloví - Krajková - Habartov	17
2178	Sokolov - Svatava - Krajková - Mlýnská - Kraslice - Hraničná	35
Celkem		161

Zdroj: www.zivykraj.cz

Místo realizace projektu

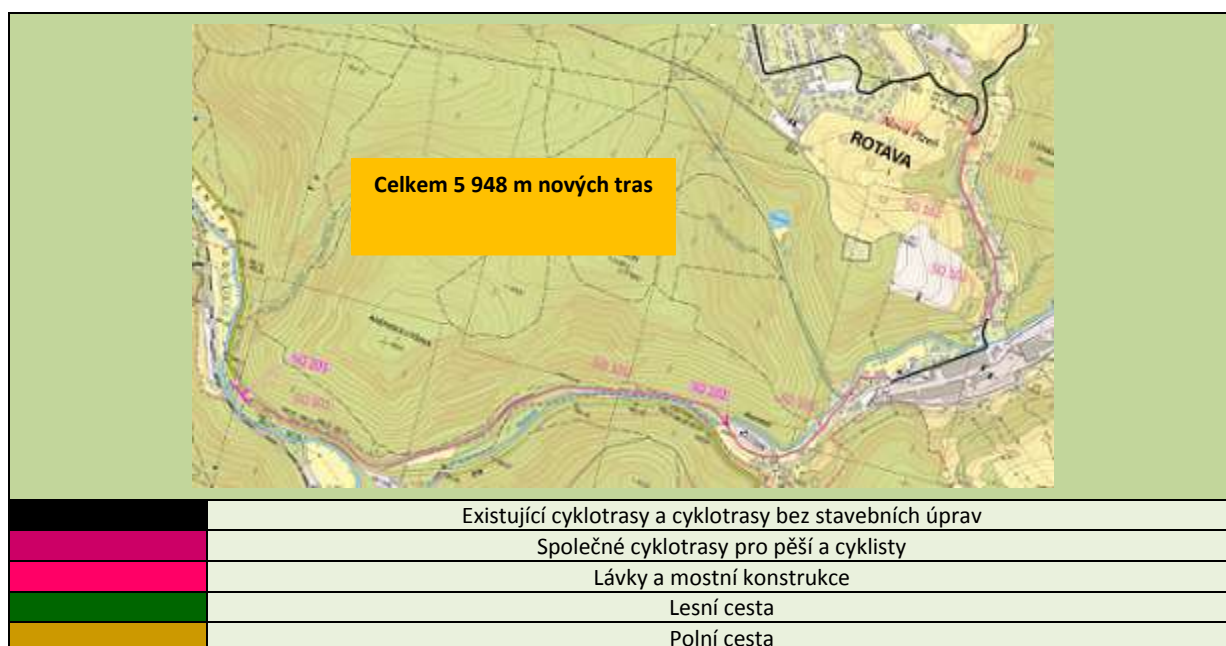
Návrh projektového řešení se nachází na ploše s pozemky ve vlastnictví města Rotava, případně ve vlastnictví dalších projektem dotčených subjektů. Obcí s rozšířenou působností (ORP) je město Kraslice. Město Rotava pak má následující parametry pro financování rozvoje z vlastních zdrojů.

Místo realizace a ekonomické parametry investora

Území	Status			Město
	LAU (obec)			CZ 0413 560 600
	Kraj (NUTS 3)			Karlovarský (CZ041)
	Okres			Sokolov (CZ 0413)
	Obec s rozšířenou působností			Kraslice
	Katastrální výměra		km ²	12,02
	Počet obyvatel	31. 12. 2018		3 008
	Základní sídelní jednotky			5
	Části obce			2
	Katastrální území			2
Financování	Stav peněžních prostředků	31. 12. 2017	tisíce Kč	38 962
	Stav peněžních prostředků	30. 09. 2018	tisíce Kč	31 297
	Průměr příjmů za poslední 4 roky	31. 12. 2017	tisíce Kč	68 927
	Příjmy	31. 12. 2017	tisíce Kč	72 753
	Výdaje	31. 12. 2017	tisíce Kč	70 334
	Běžné výdaje	31. 12. 2017	tisíce Kč	47 945
	Kapitálové výdaje	31. 12. 2017	tisíce Kč	22 389
	Aktiva	31. 12. 2017	tisíce Kč	581 460
	Oběžná aktiva	31. 12. 2017	tisíce Kč	50 503
	Krátkodobé závazky	31. 12. 2017	tisíce Kč	11 418
	Zadluženost příspěvkových organizací (PO)	31. 12. 2017	tisíce Kč	0
	Stav peněžních prostředků PO	31. 12. 2017	tisíce Kč	4 514

Zdroj: ČSÚ, Monitor ministerstva financí ČR

Realizace projektu na území města Rotava část A.



Zdroj: C. Situační výkresy (C)

Cílové skupiny projektu

Cílová skupina v rámci projektu je tvořena obyvateli Města Rotava. Počet obyvatel Města Rotava podle Českého statistického úřadu - ČSÚ (aktuální zveřejněná statistická data v době podání žádosti) specifikuje následující přehled. Demografický vývoj obce (počet bydlících obyvatel k 1. 1. 2018 činil 3 008 osob) je charakteristický meziročními poklesy stavu obyvatel, primárně vlivem migrace. Projekt se dotýká i dalších cílových skupin, ale z důvodu případného veřejného projednání, nebyly tyto další potenciální cílové skupiny do projektu zařazeny (dojíždějící za prací a službami, návštěvníci, uživatelé veřejné dopravy). Cílovou skupinu tak tvoří výhradně obyvatelé Města Rotava. Vybudované komunikace mohou využívat všichni obyvatelé s různou intenzitou.

Počet obyvatel obce k 1. 1. 2018

Ukazatel	Počet obyvatel (bydlících osob)		
	1. 1. 2016	1. 1. 2017	1. 1. 2018
Obyvatelé	3 065	3 037	3 008

Zdroj: ČSÚ

Cíle a výsledky projektu

Cílem zpracované studie proveditelnosti je rozvoje cyklotras v rámci Města Rotava v působnosti jeho území (územního plánu). Výsledkem projektu vybudování 5 948 m (přibližně 6 km) nových cyklotras (komunikací). Projekt navazuje na již existující síť tras v oblasti Kraslicka a výstupy je propojuje.

Synergické a komplementární vazby

Oblast synergických vazeb (vazby s přidaným účinkem společného působení) a komplementárních vazeb (vazby s doplňujícími se aktivitami) zahrnuje užitky, které jsou zařazeny i do analýzy CBA formou nepřímých příjmů (efekty vyvolané mimo vlastní rozpočet Města Rotava a s ním přímo propojených organizací (kapitola 9.). Tyto užitky je obtížné peněžně vyjádřit, i když je zřejmé jejich pozitivní působení. Dané vazby podporují potřebnost projektu a mají dále uvedenou strukturu.

Vymezení synergických a komplementárních vazeb

Synergické vazby	<ul style="list-style-type: none">• Provázání a návaznost na stávající síť cyklotras (komplexní síť)• Komplexní řešení pěší a cyklistické dopravy v území• Společné řešení formou pro pěší a cyklisty (víceúčelové využití)• Zvýšení atraktivity území (vytváření potenciálu pro rozvoj turistiky)
Komplementární vazby	<ul style="list-style-type: none">• Dopravní řešení v rámci částí města, zvýšení logistické dostupnosti• Zvýšení dopravních kapacit vybudování nových tras• Využití ostatních (neužívaných) ploch pro dopravní řešení• Návaznost řešení na veřejnou železniční dopravu

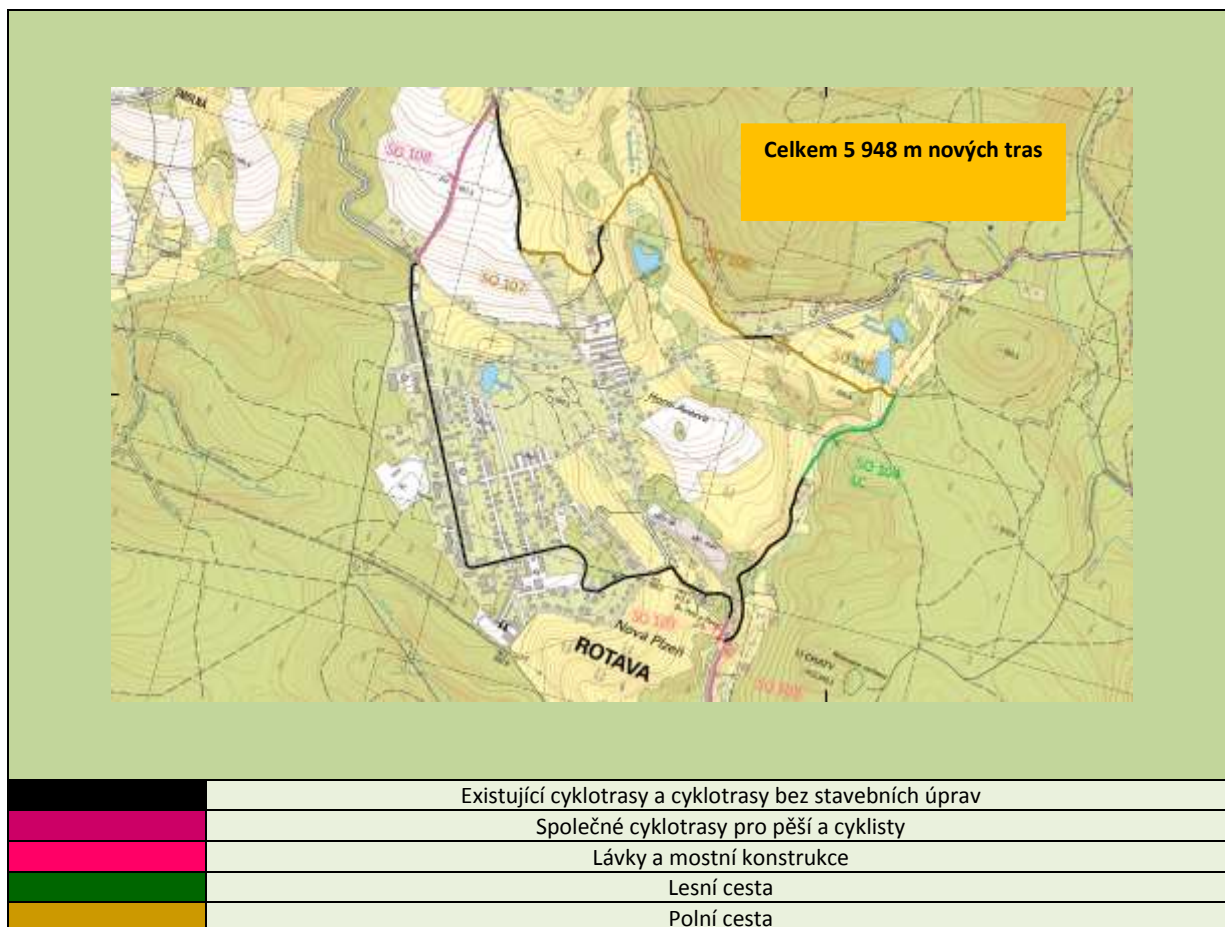
4. PODROBNÝ POPIS PROJEKTU

Podrobný popis v rámci celkového řešení projektu je součástí dodavatelem zpracované dokumentace. Tu tvoří průvodní zpráva (A.), souhrnná technická řešení stavby (B.), situační výkresy (C.), stavební objekty (D.) a odhad nákladů (E.). Na tomto místě se zaměřujeme na základní údaje.

Identifikace nemovitostí dotčených realizací projektu

V rámci projektu je uvažováno s maximálním využitím pozemků v majetku města tak, aby byly minimalizovány náklady služebnosti (prostředky za výkup/užívání pozemků v rámci provozu komunikací). Projekt (dokumentace) v co nejvyšší míře uvažuje s využitím ostatních ploch (komunikace, manipulační plochy a neplodná půda) a minimalizuje zábory zemědělské a lesní půdy. Dalšími rozhodujícími vlastníky pozemků jsou Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Lesy České republiky, s. p. a ROTAS STROJÍRNY spol. s r.o. V omezeném rozsahu pak další menší subjekty. Řešení je v souladu s platným Územním plánem Města Rotava.

Realizace projektu na území města Rotava část B..



Zdroj: C. Situační výkresy (C)

Výchozí stav

Jedná se o stavbu společné stezky pro pěší a cyklisty, která se svým rozsahem dotýká rozsáhlého území od mostu, který překlenuje řeku Svatavu v Anenském údolí, kolem veřejné ČOV v lokalitě zvané Rozcestí, dále Kraslickou ulicí kolem strojíren ROTAS, dále pak Příbramskou ulicí do lokality pod kostelem sv. Petra a Pavla, odkud trasa pokračuje podél Novoveského potoka, přes lokalitu zvanou Samota na Sklenský vrch a zpět na severní část Rotavského sídliště. Mezi jednotlivými stavebními objekty stezky bude po stávajících cestách, komunikacích či silnicích vyznačena cyklotrasa. Všechny pozemky dotčené stavbou se nachází v katastrálním území Rotava. Dosavadní využití dotčených pozemků je různé. Stavba cyklostezky je vedena v nezastavěném i zastavěném území (dokumentace).

Nulová srovnávací varianta

Nerealizováním investiční projektu, který vychází z platného územního plánu Města Rotava, nebudou komunikace vybudovány na plochách určených pro výstavbu propojujících jednotlivé místní části města. Od křížení s ulicí Příbramská (lokalita pod kostelem sv. Petra a Pavla) je stezka vedena po plochách NSZ (plochy smíšené nezastavěného území – zemědělská půda zemědělsky nevyužívaná), dále po plochách RI (rekreace – plochy staveb pro rodinnou rekreaci), dále po plochách DS (dopravní infrastruktura – silniční), rovněž se dotýká ploch OS (občanské vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení). Záměr je v souladu s obecnými požadavky na využití území. Jedná se o stavební úpravy na stávajících plochách v územním plánu pro Město Rotava zařazených jako veřejná prostranství.

Plánované stavební objekty

Seznam stavebních objektů		
st. objekt	Název	Délka úseku (km)
SO 101	Společná stezka pro pěší a cyklisty, žst. Rotava - napojení na II/210 (Kraslická)	2,839
SO 102	Společná stezka pro pěší a cyklisty, autobusová zastávka u Rotasu - křížení se silnicí III/21043 pod kostelem sv. Petra a Pavla	0,702
SO 103	Úprava křížení ulice Příbramská a U kostela	0,061
SO 104	Lesní cesta, konec MK u st. 291 - objekt na st. 291	0,408
SO 105	Polní cesta, na st. 291 - křížení se silnicí III/21044 (ul. Samota)	0,432
SO 106	Polní cesta, křížení se silnicí III/21044 (ul. Samota) - napojení na MK na p.p.č. 1667 (ul. Sklenský vrch)	0,811
SO 107	Polní cesta, křížení s MK na p.p.č. 467/21 - křížení s MK na p.p.č. 1643/2	0,248
SO 108	Společná stezka pro pěší a cyklisty, křížení s MK na p.p.č. 1643/2 - křížení se silnicí III/21043	0,546
SO 208	Most přes silnici II/210 v Anenském údolí	0,109
SO 209	Obrtná tárka u ČOV	0,034

Zdroj: Souhrnná technická řešení stavby (B)

Investiční varianta

Jednotlivé stavební objekty a celý proces výstavby je vhodné realizovat po etapách. To jak v návaznosti na postup stavebních prací, tak v návaznosti na potřebné a disponibilní peněžní prostředky v rámci financování (i v případě dotací následná forma „ex post“). Na tomto místě vymezujeme výhradně základní parametry jednotlivých staveb, které jsou upřesněny v dokumentaci.

SO 101

Společná stezka pro pěší a cyklisty, Železniční stanice Rotava - napojení na II/210 (Kraslická)

Popis řešení/ parametry	Stavba navazuje na lávku (SO 201). Stezka bude v těchto místech vybudována na stávajícím valu, na kterém byl v minulosti umístěn násyp a kolejiště pro vlečku do strojíren ROTAS. Val se zbytky násypu je veden podél silnice II/210. Stavba stezky bude vedena po valu směrem na Rotavu. V dalším stupni projektové dokumentace projektant doporučuje provést geotechnický průzkum stávajících konstrukčních vrstev násypu po bývalé železniční vlečce a vyhodnotit, zda bude možné jej využít jako konstrukční vrstvy pod asfaltové souvrství cyklostezky.
	Stávající násyp bude upraven a doplněna vrstvou štěrkové drtě ŠDA, tloušťka minimálně. 150mm. Po zhutnění bude provedena ložná vrstva asfaltu ACP 16+ a obrusná vrstva z asfaltu ACO 11+. Šířka stezky je navržena 3m, s krajnicemi šířky 0,25m po obou stranách a svahováním, které bude provedeno v min. sklonu 1 : 2. Celková délka úseku je 2 839 m.

SO 102

Společná stezka pro pěší a cyklisty Autobusová zastávka u ROTASU - křížení se silnicí III/21043 pod kostelem sv. Petra a Pavla

Popis řešení/ parametry	Společná stezka pro pěší a cyklisty bude vedena v trase stávajícího chodníku, který je proveden ze silničních panelů. Silniční panely budou vybourány. Konstrukce stezky bude provedena z vrstvy štěrkové drtě ŠDB tloušťky 150mm; vrstvou štěrkové drtě ŠDA, tloušťky 150mm; podkladní vrstvou asfaltu ACP 16+, tloušťky 70mm a obrusnou vrstvou asfaltu ACO 11, tloušťky 40mm.
	Chodník ze silničních panelů je ukončen v křížení s místní komunikací na pozemku č. 1706. Za křížením pokračuje stávající místní komunikace, která bude směrově ponechána beze změny a bude provedeno frézování asfaltového povrchu a následně položení nové obrusné vrstvy z asfaltu ACO 11. Šířka 3 m s krajnicemi 2 x 25 cm, délka 702 m.

SO 103

Úprava křížení ulic Příbramská x U kostela

Popis řešení/ parametry	Na SO 102 plynule navazuje SO 103. Jedná se o úpravu křížení místní komunikace se silnicí III/21043 (Příbramská), v lokalitě pod kostelem sv. Petra a Pavla. Bude upraveno směrové řešení místní komunikace, tak aby navazovala kolmo na osu Příbramské ulice. Dojde ke zrušení propojky mezi místní komunikací a ulicí U kostela, která je v současnosti vedena kolem nemovitosti na stanovišti 401/1.
	Tato část komunikace nevyhovuje současným bezpečnostním předpisům a je ve velmi zanedbaném technickém stavu. V rámci stavby bude na levé straně směrem do Rotavy, vybudována stezka pro pěší a cyklisty, která se stavebně napojí na ulici U kostela. Zde bude cyklostezka ukončena a trasa, která již není součástí řešení této studie. Stavbou bude upraveno ústí místní komunikace na pozemku č. 1686. Šířka 3 m (5,5 m) s krajnicemi 2 x 25 cm, délka 86 m.

SO 104**Lesní cesta****Konec MK u stanoviště 332 - objekt na stanovišti 291**

Popis řešení/ parametry	Stavba lesní cesty druhé třídy (2L) začíná na rozhraní pozemků číslo 1686 a 1682, na úrovni poslední nemovitosti v dané lokalitě na stanovišti 332. Lesní cesta je navržena jako jednopruhová bez výhyben, šterková s horní vrstvou kaleného šterku o tloušťky 0,15 m.
	Volná koruna cesty je navržena v šířce 3,00m (krajnice 2x 25 cm). Konstrukce lesní cesty bude provedena z vrstvy šterkové drtě ŠDB tloušťky 200mm, pod kterou bude položena netkaná separační geotextílie a vrstvou kaleného šterku KŠ, tloušťky 150mm. Po obou stranách cesty bude provedeno svahování v min. sklonu 1 : 2., délka 403 m.

SO 105**Polní cesta****Na stanovišti 291 - křížení se silnicí III/21044 (ulice Samota)**

Popis řešení/ parametry	Stavba polní cesty naváže na lesní cestu (SO 104), na úrovni stanoviště 291, v lokalitě zvané Dolní Švajgrák. Polní cesta je navržena jako jednopruhová bez výhyben, šterková s horní vrstvou kaleného šterku o tloušťky 0,15 m.
	Volná koruna cesty je navržena v šířce 3,00m. Konstrukce polní cesty bude provedena z vrstvy šterkové drtě ŠDB tloušťky 200mm, pod kterou bude položena netkaná separační geotextílie a vrstvou kaleného šterku KŠ, tloušťky 150mm. Po obou stranách cesty bude provedeno svahování v min. sklonu 1:2. Šířka 3 m s krajnicemi 2 x 25 cm, délka 86 m.

SO 106**Polní cesta****Křížení se silnicí III/21044 (ul. Samota) - napojení na MK na parcele 1667 (ulice Sklenský vrch)**

Popis řešení/ parametry	Stavba polní cesty začíná odbočením ze silnice III/21044 na cestu vedenou pod katastrálním číslem 1681. Polní cesta je navržena jako jednopruhová bez výhyben, šterková s horní vrstvou kaleného šterku o tloušťky 0,15 m. Volná koruna cesty je navržena v šířce 3,00m.
	Konstrukce polní cesty bude provedena z vrstvy šterkové drtě ŠDB tloušťky 200mm, pod kterou bude položena netkaná separační geotextílie a vrstvou kaleného šterku KŠ, tloušťky 150mm. Po obou stranách cesty bude provedeno svahování sklonu 1:2. Šířka 3 m + 2 x 25 cm, délka 811 m.

SO 107**Polní cesta,****Křížení s MK na parcelu. 467/21 - křížení s MK na parcelu 1643/2**

Popis řešení/ parametry	Stavba společné stezky pro pěší a cyklisty začíná v křížení s místní komunikací umístěné na pozemku 1668/1. Jedná se o částečně zpevněnou komunikaci, která však přechází v nezpevněnou cestu. V rámci stavby bude provedena oprava stávající asfaltové komunikace, a to vyfrézováním stávající obrusné vrstvy a položením nové obrusné vrstvy z asfaltu ACO 11.
	Na nezpevněné části cesty bude provedena nová polní cesta. Polní cesta je navržena jako jednopruhová bez výhyben, šterková s horní vrstvou kaleného šterku o tloušťky 0,15 m. Volná koruna cesty je navržena v šířce 3,00m. Konstrukce polní cesty bude provedena z vrstvy šterkové drtě ŠDB tloušťky 200mm, pod kterou bude položena netkaná separační geotextílie a vrstvou kaleného šterku KŠ, tloušťky 150mm. Po obou stranách cesty bude provedeno svahování sklonu minimálně 1:2. Šířka 3 m, krajnice 2 x 25 cm, délka 248 m.

SO 108

Společná stezka pro pěší a cyklisty

Křížení s MK na parcele 1643/2 - křížení se silnicí III/21043

Popis řešení/ parametry	Stavba společné stezky pro pěší a cyklisty je vedena souběžně s místní komunikací umístěné na pozemku 1653/3. To ve směru na sídliště Rotava. Konstrukce stezky bude provedena z vrstvy štěrkové drtě ŠDB tloušťky 150mm; vrstvou štěrkové drtě ŠDA, tloušťky 150mm; podkladní vrstvou asfaltu ACP 16+, tloušťky 70mm a brusnou vrstvou asfaltu ACO 11, tloušťky 40mm.
	Od stávající místní komunikace bude oddělena betonovou obrubou s nášlapem +12cm. Šířka stezky je navržena 3m, krajnice 2 x 25 cm. Směrem k přílehlým pozemkům bude provedeno svahování, které bude provedeno v min. sklonu 1:2. Celková délka úseku je 546m.

SO 201

Most přes silnici II/210 v Anenském údolí

Popis řešení/ parametry	Délka je navržena na 108,80m, šířka mezi madly zábradlí 3,00m. Podjezdná výška pod lávkou v místě křížení s komunikací II/210 bude min. 6,00m. Ve směrovém vedení jsou navrženy dva oblouky a ve výškovém řešení jeden vrcholový oblouk. Jedná se tedy o poměrně složité prostorové vedení lávky. Proto byl hledán příčný řez, který je schopen tyto skutečnosti s ohledem na proveditelnost a investiční náklady vyváženě zvládnout (dokumentace).
	Konstrukčně se jedná o mnohapólovou rámovou konstrukci se středovým ocelovým trubkovým nosníkem, který bude spřažen s železobetonovou deskou mostovky. Podpěry jsou navrženy z trubky stejného průměru jako nosník. Trubkový nosník je možné vyrobit v mostárnách do požadovaného prostorového vedení lávky. Zároveň bude po montáži umožňovat zavěšení bednění pro betonáž desky mostovky. Nebude tedy nutná prostorová skruž. Opěry jsou navrženy z masivního železobetonu. Zábradlí je navrženo s převahou svislých výplňových prvků. U navržených vodorovných prvků bude opět snadné zajistit prostorově zakřivené vedení.

SO 202

Obnova lávky u ČOV

Popis řešení/ parametry	Délka lávky je navržena 13,73m, šířka mezi trámky, do kterých je kotveno zábradlí s madly je 3,00m. Ve směrovém vedení nejsou navrženy žádné oblouky, rovněž tak a ve výškovém řešení není navržen žádný oblouk. Lávka má souvislý podélný spád 1,00%.
	Konstrukčně se jedná o konstrukci z dřevěných trámů s průřezem 16/16cm, osazených na dvou ocelových válcovaných nosnících HEA 320. Rozteč, tedy osová vzdálenost mezi nosníky je navržena 2,00m. Délka nosníků bude 13,73m. Nosníky budou osazeny do vysekaných kapes ve stávajících betonových pilířích, s dilatační spárou. Délka uložení je na jedné straně 0,95m a na straně druhé (u ČOV) je délka uložení 1,33m. Konstrukce mostu bude na obou stranách podélně ztužena trámky 16/16cm. Čistá šířka mostovky mezi trámky je 3m. Čistá šířka mezi zábradlím je 3,32m. Zábradlí je navrženo dřevěné s nosnými trámky kotvenými do ztužujících trámů.

Lokalita Dolní Rotava



Zdroj: www.mapy.cz

Hlavní a vedlejší aktivity projektu, ve struktuře výzev IROP, v rámci realizace, budou mít následující strukturu (zařazeny jsou standardní aktivity a výdaje projektu) s návazností na veřejné zakázky. Projekt bude ukončen kolaudací a následným uvedením do provozu, to při respektování etapizace stavebních prací. Předpokládána je kompletní realizace projektu v časovém horizontu 36 měsíců.

Hlavní a vedlejší aktivity projektu ve struktuře IROP

Aktivita		Poznámka
Hlavní aktivity	Stavby a stavební práce spojené s výstavbou Jednotlivých tras (cyklistické/pěší)	Nová stavba, veřejná zakázka 01
Vedlejší aktivity	Úpravy venkovního prostranství (variantní úpravy prostranství, zeleň)	Nová stavba, veřejná zakázka 01
	Projektová dokumentace/rozpočet	Smlouva dodavatel
	Studie proveditelnosti/případné podání žádosti o dotaci	Smlouva dodavatel
	Zpracování zadávacích podmínek k zakázkám a organizace výběrových a zadávacích řízení	Smlouva dodavatel
	Zabezpečení výstavby (technický dozor investora, BOZP, autorský dozor)	Smlouva dodavatel
	Povinná publicita	Podle kapitoly 13. Obecných pravidel

Zdroj: Obecná a specifická pravidla IROP

Soulad projektu se strategickými dokumenty

Projekt je součástí rozvojových záměrů Ministersva pro místní rozvoj (MMR) s vazbou na rozvoj dopravního systému (infrastruktura vázaná na životní prostředí a cestovní ruch). V rámci „strategického plánu rozvoje Karlovarského Kraje“ (PRKK) a jeho jednotlivých interních priorit je daná problematika zmiňována pouze rámcově (projekty rozvoje obcí jsou jejich interní záležitostí). V rámci aktuálního „Strategického plánu rozvoje města Rotava 2015 – 2020“ spadá projekt do rozvojové oblasti 2 (technická infrastruktura) a oblasti 4 (občanská vybavenost, komunikace).

Časový harmonogram

Realizace projektu je plánována ve třech etapách v celkové délce včetně projektové přípravy 36 měsíců. V modelovém řešení je uvažováno s dotováním prostřednictvím IROP. Zahájení projektu tak bude dáno prvním právním úkonem vázaným na uznatelné výdaje projektu (vedlejší aktivita projektová dokumentace). Struktura harmonogramu upřesňuje návaznost jednotlivých činností všech potřebných úkonů pro realizaci. V rámci harmonogramu se jedná o předpokládaný časový průběh, který se může během realizace změnit. Stejně tak lze změnit i strukturu s vazbou na dotace.

Rámcový harmonogram činností pro realizaci projektu

Činnost	Období 2018 – 2020 (období ESIF 2014 – 2020)			Období 2021 – 2025 (nové období ESIF 2021 - 2026)				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zpracování vstupní studie proveditelnosti								
Volba řešení zastupitelstvem Rotavy								
Variantní zpracování/aktualizace verze								
Projektová dokumentace/vyjádření DS								
Variantní zajištění financování/úvěr/dotace								
Zpracování žádosti o dotaci/souhlas								
Veřejná zakázka na dodavatele stavby								
Vlastní stavební práce/etapy								
Technický dozor/autorský dozor/BOZP								
Řízení projektu/dotační management								
Žádost o platbu/zpráva o realizaci/etapy								
Provoz/udržitelnost projektu								

Identifikace negativních dopadů projektu

Projekt je koncipován jako nová výstavba (investice). V rámci výstavby dojde k dopravním omezením, stejně tak jako omezením pohybu chodců stavebními pracemi. Eliminace negativního dopadu je založena na přípravě výstavby a rychlosti realizace (návaznost na v dokumentaci vymezené jednotlivé stavební oddíly). Negativní dopady projektu jsou časově omezené vlastní výstavbou. Jedná se o stavbu nové společné stezky pro pěší a cyklisty, polních cest, lesní cesty a stavební úpravy stávajících komunikací. V rámci stavby je plánována výstavba dvou lávek SO201 a SO202. Kompletní mostní konstrukce bude provedena v Anenském údolí k překlenutí silnice II/210, mostovka bude doplněna na stávající mostní betonové pilíře u městské ČOV. Geotechnický a inženýrskogeologický průzkum, či hydrogeologické posouzení trasy ani další průzkumy z hlediska materiálových nalezišť, ložisek nerostů, nebo stavebně historický průzkum nebyly v rámci zpracování studie prováděny.

Návaznost projektu na další aktivity

Město Rotava souběžně formulovalo požadavek na zpracování konceptu výstavby FTTx (metropolitní optické sítě) ve správní oblasti města. Požadavkem zadavatele je vytvořit koncept optické sítě, jež jednak propojí jednotlivé oblasti správního celku, konkrétně oblasti Dolní Rotava, Rozcestí, Horní Rotava, Smolná, Sklenský vrch a Samota a jednak zabezpečí připojení objektů ve správě/majetku zadavatele (například ZŠ, MŠ, bytové objekty, volnočasová centra, zdravotní centra a další). Koncept dále musí splňovat kritéria výstavby FTTx sítě a umožnit tak i napojení jednotlivých domácností k této síti. Aktivity jsou nastaveny jako propojená činnost, s vysokou mírou koordinace stavebních prací.

5. MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ

Projekt je aktuálně v přípravné fázi. V jeho rámci došlo k úzké spolupráci mezi Městem Rotava (žadatel a provozovatel) a zpracovatelem (Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o.). Souběžně byla poskytnuta externí podpora ze strany místní poradenské firmy se zaměřením na dotační management a poradenství (ABRI, s.r.o.). V rámci celého průběhu projektu se předpokládá využití shodného maticového modelu. Činnost bude v rámci jednotlivých fází zajišťovat starosta města/místostarosta nebo pověřený člen rady města (řízení projektu, koordinace činnosti, komunikace) a pověřený úředníci jednotlivých odborů městského úřadu (finance, majetek, výstavba). Souběžně budou využity externí služby (projektová dokumentace, zabezpečení výstavby, dotace).

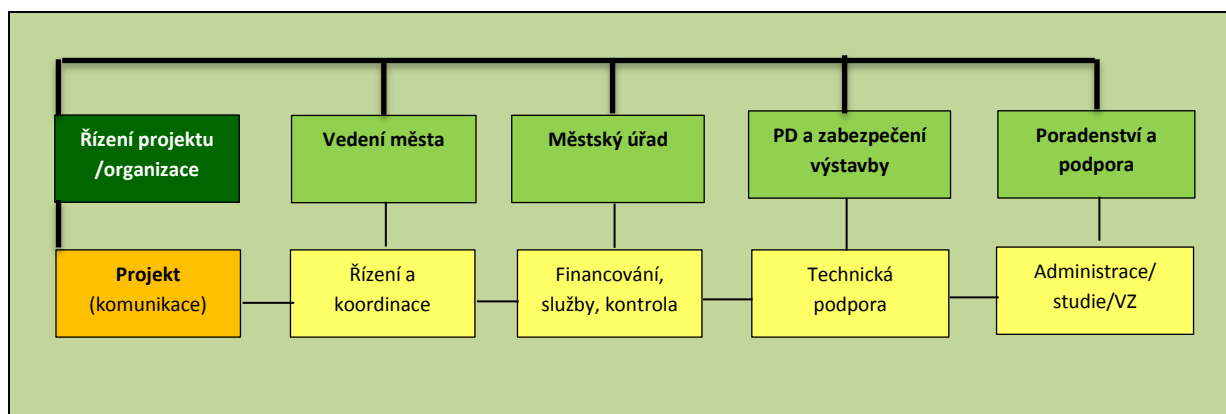
Radnice města Rotava



Zdroj: webové stránky města Rotava

Členové týmu mají kvalifikaci a zkušenosti s realizací projektů EU a projekt bude podpořen profesionálními externími službami. Vlastní činnost v rámci přípravy a realizace projektu nevyžaduje další zvýšení stavu zaměstnanců. Provozní náklady budou financovány z rozpočtu města Rotava.

Organizační a řídicí struktura projektu (příprava, realizace/udržitelnost)



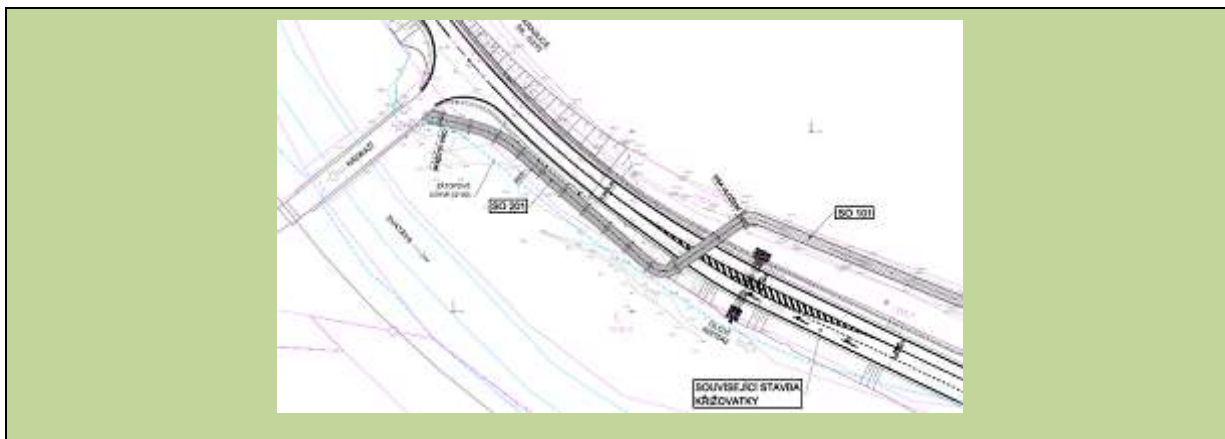
6. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU

Podrobné technické a technologické řešení projektu zahrnuje zpracovaná dokumentace prostřednictvím samostatných příloh zpracované studie proveditelnosti. Na tomto místě z tohoto důvodu uvádíme výhradně základní parametry navrženého řešení dle zadání Města Rotava

Technické a technologické řešení včetně životnosti

Stavba svým napojením ovlivní stávající most v anenském údolí, resp. p. p. č. 1763, k. ú. Rotava. V těchto místech bude napojena nová mostní konstrukce (SO 201) překlenující silnici II/210 a nivu řeky Svatava přilehlou k výše zmíněné silnici. V blízkosti městské ČOV jsou v korytě řeky Rotava vystavěny, na každém břehu, dva betonové pilíře, na kterých již chybí mostovka. Na tyto pilíře bude uložena nová mostovka (SO 202), která bude ukotvena do stávajících pilířů. Dále stavba nové cyklostezky ovlivní stávající chodník v Kraslické ulici. Stavba cyklostezky (SO 101) bude na něj napojena. Jedná se o pozemek č. 1647/1 a 1770/6. Dále bude ovlivněna stavba chodníku a přilehlých komunikací v rozmezí od stávající autobusové zastávky po lokalitu pod kostelem sv. Petra a Pavla. V lokalitě pod kostelem sv. Petra a Pavla bude provedena úprava křížení MK s ulicí Příbramská (SO 103). Dále bude stavbou ovlivněna stávající silnice III/21044 a to v lokalitě zvané Samota. Zde dochází k vyústění SO 105 a zahájení úseku SO 106. Úsek SO 106 je ukončen a napojen na stávající komunikaci na pozemku č. 1667 stávající stavba této silnice bude stavebně ovlivněna napojením úseku SO 106. Úsek SO 107 ovlivní na svém počátku přilehlou stávající komunikaci na pozemku č. 1668 a na svém konci napojením na komunikaci na pozemku č. 1643/2. Úsek SO 108 svým začátkem ovlivní stávající komunikaci na pozemku č. 1668 a na svém konci se stavební úpravy dotknou stávající komunikace na pozemku č. 1653/3 a 1778 a stavební úpravy, v těchto místech, zasáhnou také silnici III/21043.

Most přes silnici v Anenském údolí



Zdroj: Situační výkresy (C)

Odtokové poměry v území budou stavbou cyklostezky, resp. jejími jednotlivými částmi (stavebními objekty) změněny. Cyklostezka bude odvodněna pomocí příčného a podélného sklonu, vsakem do okolního terénu. Staveniště bude v průběhu stavby řádně oploceno. Předpokládá se, že v průběhu stavby dojde k nepatrnému navýšení bodové prašnosti a hlučnosti. Vzhledem k nepatrnému dopadu na okolní pozemky a stávající výstavbu není nutné provádět ochranná opatření. Ekonomická životnost pro účely analýzy CBA činí 30, účetní odpisování je plánováno standardně na 40 let. Běžná provozní životnost obdobných zařízení je standardně stanovena na období minimálně 30 let.

Výhody a nevýhody předloženého řešení

Základní výhodou řešení je víceúčelovost projektu (komunikace pro pěší a cyklisty). Cílovým řešením výstavby je optimalizace a koordinace výstavby s další městskou infrastrukturou (projekt FTTH sítě). Jde zejména o veřejné osvětlení, výstavbu vodovodních a kanalizačních řadů a další infrastrukturní aktivity). Taková koordinace samozřejmě zlevní výstavbu jednotlivých stavebních oddílů a zároveň i minimalizuje negativní vlivy těchto činností na obyvatele města (prašnost, hluk, omezení průchodů/průjezdů). Nevýhodou je investiční náročnost celého projektu (73 milionů Kč). Stavbou, včetně jejího svahování budou dotčeny pozemky spadající pod ochranu ZPF. Jejich výčet je uveden v dokumentaci (část B).. Výpočet přesných záborů bude proveden v navazujícím stupni dokumentace.

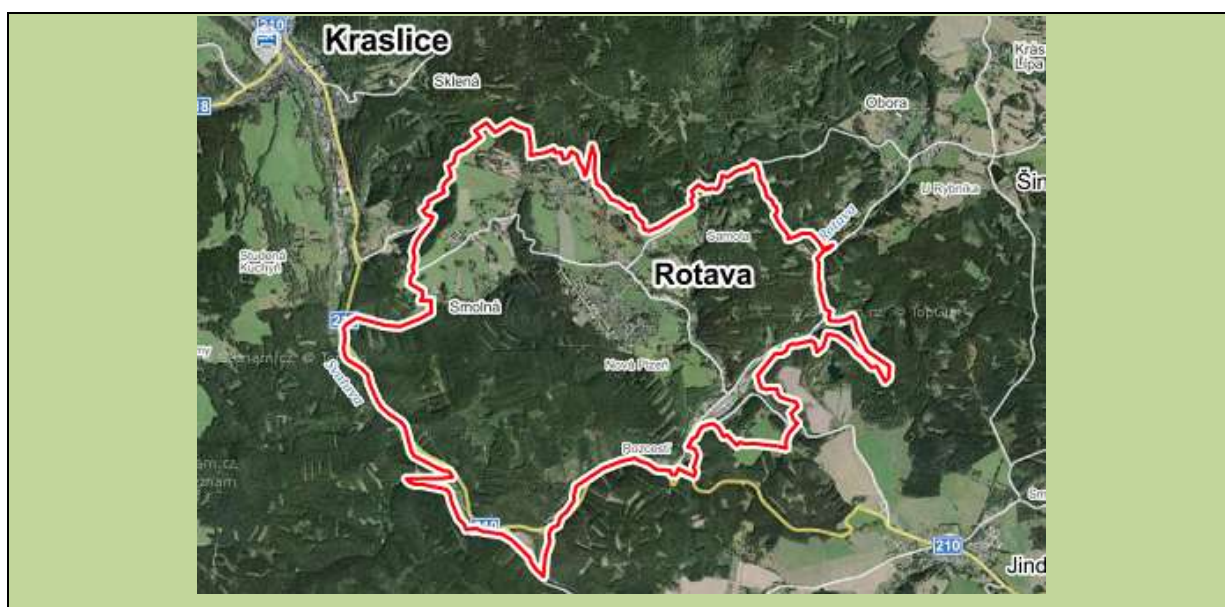
Aktuální stav řešení

Jedná se o stavbu nové společné stezky pro pěší a cyklisty, polních cest, lesní cesty a stavební úpravy stávajících komunikací. V rámci stavby je plánována výstavba dvou lávek SO201 a SO202. Kompletní mostní konstrukce bude provedena v Anenském údolí k překlenutí silnice II/210, mostovka bude doplněna na stávající mostní betonové pilíře u městské ČOV. Geotechnický a inženýrskogeologický průzkum, či hydrogeologické posouzení trasy ani další průzkumy z hlediska materiálových nalezišť, ložisek nerostů, nebo stavebně historický průzkum nebyly v rámci studie prováděny. Bezbariérový přístup k navrhované stavbě není nutné řešit, jedná se o dopravní stavbu, která bude výškově navazovat na stávající povrch vozovky a chodníků. V rámci studie bylo provedeno geodetické zaměření všech terénních nerovností, rigolů a bodů terénu, zaměření budov, komunikací a jiných objektů, zaměření sloupů, oplocení, obrub. Geodetické zaměření zpracoval GS-geodetické služby, s.r.o. Dále byla provedena fotodokumentace současného stavu území. Jako podklad pro zpracování projektové dokumentace byl použit platný územní plán Města Rotava, aktuální katastrální mapa ve stavu 10/2018 a podklady správců a vlastníků inženýrských sítí. Projekt nevyžaduje kromě zimní údržby a běžných provozních oprav povrchu (frézování formou dodavatelských služeb) a revizí další náklady (výdaje) na provoz (kvantifikace provozních výdajů je uvedena v části 9. této studie).

7. DLOUHODOBÝ MAJETEK

V rámci projektu je uvažováno s maximálním využitím pozemků v majetku města tak, aby byly minimalizovány náklady služebnosti (prostředky za výkup/užívání pozemků v rámci provozu komunikací). Projekt (dokumentace) v co nejvyšší míře uvažuje s využitím ostatních ploch (komunikace, manipulační plochy a neplodná půda) a minimalizuje zábory zemědělské a lesní půdy. Dalšími rozhodujícími vlastníky pozemků jsou Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Lesy České republiky, s. p. a ROTAS STROJÍRNY spol. s r.o. V omezeném rozsahu pak další menší subjekty. Řešení je v souladu s platným Územním plánem Města Rotava.

Území města Rotava



Zdroj:www.mapy.cz

8. VÝSTUPY PROJEKTU

Výstupem zpracované studie proveditelnosti je výstavba cyklotras v rámci Města Rotava v působnosti jeho území a územního plánu. Výsledkem projektu vybudování 5 948 m (přibližně 6 km) nových cyklotras (komunikací pro cyklisty a pěší). Projekt navazuje na již existující síť tras v oblasti Kraslicka.

Indikátory projektu

Kód IROP	Název	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Nespecifikováno	Počet nových staveb	0	1
Nespecifikováno	Celková délka nových komunikací/tras (m)	0	5 948

9. FINANČNÍ ANALÝZA

Finanční analýza zahrnuje kromě rozpočtu podle zadání i analýzu nákladů a užitků v souladu s běžnými parametry projektů IROP. Daný typ analýzy je požadován u projektů v objemu nad 5 milionů Kč uznatelných nákladů. V rámci zpracování nebyla provedena analýza citlivosti. To s ohledem na fázi činnosti, kterou je příprava projektu (vstupní studie proveditelnosti a navazující dokumentace).

Rozpočet projektu

V rámci projektu byl zpracován předpokládaný rozpočet prostřednictvím agregovaných položek RTS (plochy). Cena investice podle použitých ceníků byla navýšena prostřednictvím indexu ČSÚ platných pro rok 2019. Vstupní objem prostředků dosahuje pro celý projekt (všechny stavební oddíly) téměř 73 milionů Kč. Uvedený rozpočet je nezbytné považovat za rámcový a bude upřesněn v rámci zpracování vlastní projektové dokumentace investiční akce jednotlivých SO a etap realizace.

Předpokládaný rozpočet investice

Stavební objekt/činnost		Počet jednotek (m ²)	Jednotková cena podle standardu (Kč)	Index ČSÚ 2019	Cena celkem (Kč)
SO 101	Novostavba asfalt	8 154,00	1 485,00	1,60	19 373 904,00
SO 102	Bourrací práce	280,00	950,00	1,60	425 600,00
	Novostavba asfalt (křížení 1)	762,00	1 485,00	1,60	1 810 512,00
	Novostavba asfalt (křížení 2)	1 347,00	990,00	1,60	2 133 648,00
SO 103	Bourrací práce	450,00	950,00	1,60	684 000,00
	Novostavba asfalt	450,00	1 485,00	1,60	1 069 200,00
SO 104	Lesní cesta	2 109,00	1 402,00	1,60	4 730 908,80
SO 105	Polní cesta	1 374,00	1 350,00	1,60	2 967 840,00
SO 106	Polní cesta	2 433,00	1 350,00	1,60	5 255 280,00
SO 107	Polní cesta	747,00	1 350,00	1,60	1 613 520,00
SO 108	Novostavba asfalt	1 639,00	1 485,00	1,60	3 894 264,00
SO 201	Konstrukce lávky včetně založení	324,40	44 430,00	1,60	14 501 952,00
SO 202	Konstrukce lávky	46,00	25 000,00	1,60	1 840,00
Celkem cena bez DPH					60 300 628,80
DPH 21%					12 663 132,02
Cena včetně DPH					72 963 760,85
Specifikace stavebního objektu (SO)					
SO 101	Železniční stanice Rotava - napojení na II/210 (Kraslická)				
SO 102	Autobusová zastávka u ROTASU - křížení se silnicí III/21043 pod kostelem sv. Petra a Pavla				
SO 103	Úprava křížení ulic Příbramská x U kostela				
SO 104	Konec MK u stanoviště 332 - objekt na stanovišti 291				
SO 105	Na stanovišti 291 - křížení se silnicí III/21044 (ulice Samota)				
SO 106	Křížení se silnicí III/21044 (ul. Samota) - napojení na MK na parcelu 1667 (ulice Sklenský vrch)				
SO 107	Křížení s MK na parcelu. 467/21 - křížení s MK na parcelu 1643/2				
SO 108	Křížení s MK na parcelu 1643/2 - křížení se silnicí III/21043				
SO 201	Most přes silnici II/210 v Anenském údolí				
SO 202	Obnova lávky u ČOV				

Zdroj: Odhad nákladů (E.)

Dělení projektu na projektu na stavební oddíly umožňuje realizaci v etapách (v časovém harmonogramu uvažováno s období, 36 měsíců, tedy třemi ročními etapami). Uvedeny jsou na tomto místě souběžně i položky ve struktuře ISKP 14+. Rozpočet nezahrnuje vedlejší aktivity (zeleň).

Předpokládaný rozpočet investice ve struktuře ISKP 14+

Číslo položky	Položka rozpočtu podle MS 2014+	Počet jednotek	Jednotky	Celková cena za položku (Kč)
1.1.1.1.1	Stavební práce a nemovitosti	1	ks	72 963 760,85
1.1.1.1.2.1	Stavby, stavební práce – hlavní aktivita	1	ks	72 963 760,85
1.1.1.1.2.2	Stavby, stavební práce – vedlejší aktivita	1	ks	0,00

Pro následnou analýzu CBA vycházíme z předpokladu soutěžení nižší ceny investice. V rámci CBA tak uvažujeme s celkovou cenou 70 000 tisíc Kč, to včetně dalších vedlejších aktivit (projektová dokumentace/rozpočet, finální studie proveditelnost/podání žádosti/dotační management, zadávací podmínky a výběrová řízení na dodávky prací, zabezpečení výstavby, povinná publicita projektu).

Aktuální dopravní situace v Anenském údolí



Zdroj: Situační výkresy (C)

Při stanovení předpokladu objemu provozních příjmů a výdajů (ná vaznost vstupů na analýzu nákladů a užitků/přínosů – CBA) byly následně vymezeny potenciální provozní příjmy a výdaje investice. V rámci příjmů prvotně vycházíme z efektů projektu (synergických a komplementárních vazeb, uvedených v kapitole 3.) vázaných na zvýšení atraktivity území. Tyto efekty se prvotně projevují ve zvýšení přímo vázaných daní rozvojem města (daň z příjmů fyzických osob dle bydliště podnikatele, daň z příjmu právnických osob podle sídla firmy, daň z nemovitostí podle bydliště). Objem uvedených daní činí v průměru za poslední tři roky 18 milionů Kč. V rámci projektu je uvažováno s efektem až 5%, tedy objemem 900 tisíc Kč ročně. To ve vazbě na zastavení dlouhodobého trendu snižování počtu obyvatel Města Rotava. Oblast výdajů zahrnuje údržbu a čištění komunikací, běžné opravy povrchů a revize v celkovém objemu až 400 tisíc Kč ročně. Příjmy i výdaje jsou diferencovány podle období.

Předpoklad provozních příjmů a výdajů

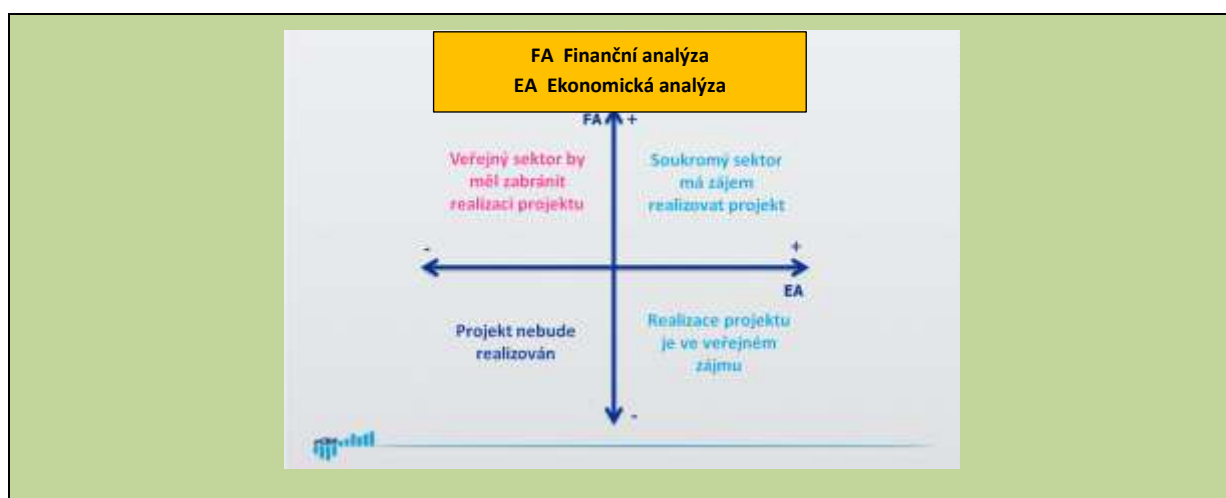
Položka/parametr			Objem
Příjmy	Roční příjmy z nárůstu daní (startovací období 5 let)	Kč	500 000
	Roční příjmy z nárůstu daní (běžný provoz)	Kč	900 000
Výdaje	Roční výdaje na provoz (startovací období pěti let)	Kč	200 000
	Roční výdaje na servis (běžný provoz)	Kč	400 000

Zdroj: Obvyklé ceny a náklady zpracovatele

Analýza nákladů a užitků CBA

Na základě rozpočtu projektu investice a předpokladu provozních příjmů a výdajů byla následně zpracována analýza nákladů a užitků CBA. Ekonomická životnost projektu je v dané souvislosti stanovena na 30 let (metodiky IROP) a diskontiní faktor (sazba) na 4%. Vlastní modelové řešení CBA bylo v rámci projektu zpracováno v základní variantě, vycházející z financování z 50% dotací.

Základní principy CBA



Zdroj: Metodiky Ministerstva pro místní rozvoj (MMR)

POUŽITÉ UKAZATELE CBA

Současná hodnota (PV)

$$PV_t = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t}$$

Čistá současná hodnota (NPV)

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t}$$

nebo-li

$$NPV = CF_0 + \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} = CF_0 + PV = PV - I$$

Doba návratnosti DN)

$$Doba\ návratnosti = \frac{CF_0}{CF_t}$$

nebo-li

$$Doba\ návratnosti = \frac{I}{CF_t}$$

Index rentability (NPV/I)

$$NPV/I = \frac{\left[\sum_{t=0}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} \right]}{(-CF_0)}$$

PV_t	Současná hodnota všech hotovostních toků (od roku 1 do roku n)
CF_t	Hotovostní tok v konkrétním roce t (diskontovaná veličina)
r	Diskontní sazba
t	Symbol konkrétního období
n	Poslední hodnocené období (období konce životnosti projektu)
NPV	Čistá současná hodnota investice
PV	Současná hodnota investice
I	Velikost investičních výdajů v nultem období (platí -CF ₀ =I a -CF ₀ =I)
DN	Doba návratnosti investice v letech
NPV/I	Index rentability investice

Zdroj: Metodické postupy Ministerstva pro místní rozvoj ČR, vlastní zpracování

V rámci zvolené varianty 50% financování prostřednictvím dotací byl prvotně stanoveny příjmy a výdaje za období ekonomické životnosti investice 30 let. Současná hodnota (PV) je záporná, čistá současná hodnota (NPV) vyšší jak nula a projekt je rentabilní (NPV/I je menší jak 1). Přepokládaná doba návratnosti (DN) by dosahoval 32 let, což je pro veřené projekty obdobného typu obvyklé. Základním problémem projektu je vysoká finanční náročnost. V rámci financování je potenciálním řešením využití dotací ve vyšším objemu. Ve struktuře operačních programů Evropské unie pro období 2014 – 2020 se aktuálně jedná o zdroje IROP. Dalšími variantami jsou například financování na principu partnerství veřejného a soukromého sektoru typu PPP – PPSP (Public Private – Social – Partnership) či společného podniku. Další variantou je redukce výdajů (šířka stezek a jiná materiálová řešení, vysoutěžení nižší ceny oproti předpokladům v této studii stanoveným předpokladům).

CBA analýza projektu

Rok	Ukazatel			
	Výdaje (tisíce Kč)	Diskontní faktor	Příjmy (tisíce Kč)	Diskontní faktor
0	70 000	1,0000	35 000	1,0000
1	208	1,0400	520	1,0400
2	216	1,0816	541	1,0816
3	225	1,1249	562	1,1249
4	234	1,1699	585	1,1699
5	243	1,2167	608	1,2167
6	506	1,2653	1 139	1,2653
7	526	1,3159	1 184	1,3159
8	547	1,3686	1 232	1,3686
9	569	1,4233	1 281	1,4233
10	592	1,4802	1 332	1,4802
11	616	1,5394	1 385	1,5394
12	640	1,6010	1 441	1,6010
13	666	1,6650	1 499	1,6650
14	693	1,7317	1 559	1,7317
15	720	1,8009	1 621	1,8009
16	751	1,8730	1 686	1,8730
17	779	1,9479	1 753	1,9479
18	810	2,0258	1 823	2,0258
19	843	2,1068	1 896	2,1068
20	876	2,1911	1 972	2,1911
21	912	2,2788	2 051	2,2788
22	948	2,3699	2 133	2,3699
23	986	2,4647	2 218	2,4647
24	1 026	2,5633	2 307	2,5633
25	1 066	2,6658	2 399	2,6658
26	1 109	2,7725	2 495	2,7725
27	1 153	2,8834	2 595	2,8834
28	1 199	2,9987	2 699	2,9987
29	1 247	3,1187	2 807	3,1187
30	1 297	3,2434	2 919	3,2434
Celkem	92 203		85 242	
Diskontní sazba (%)		4,00		
Ekonomická životnost (let)		30		
PV (tisíce Kč)		-6 961		
NPV (tisíce Kč)		63 039		
DN (let)		32		
NPV/I		0,9005		

10. ANALÝZA A ŘÍZENÍ RIZIK

Základní rizika předloženého projektu jsou typická pro investiční činnost a rozvojové projekty ve veřejném sektoru (závažnost/pravděpodobnost výskytu). I když aktuálně je projekt ve fázi přípravy, uvádíme na tomto místě typická rizika jak pro přípravu, tak pro jeho vlastní realizaci a udržitelnost. Jedná se především o dodatečné změny požadavků investora (rozsah projektu v návaznosti na investiční náklady), neochotu brát na sebe finanční rizika (vysoká náročnost s vazbou na zadlužení) a nedostatečné zdroje na profinancování aktivit bez úvěrů (omezení rozsahu investice na dílčí řešení jednotlivých stavebních objektů). Ostatní rizika mají i přes vysokou závažnost nižší pravděpodobnost .

Rizika projektu a jejich řízení

Druh rizika a fáze rizika, ve které je riziko možné očekávat	Váha rizika (1 – nejmenší/5, nejvyšší)	Pravděpodobnost/ četnost výskytu rizika (1 – téměř vyloučená až 5 – téměř jistá)	Předcházení a eliminace rizika
Technická rizika			
Nedostatky v projektové dokumentaci	5	3	Dlouhodobá příprava všech podkladů
Získání potřebných povolení a souhlasů	4	2	Předjednání s dotčenými orgány
Dodatečné změny požadavků investora	5	3	Zařazení projektu do plánu rozvoje
Výběr nekvalitního dodavatele	4	2	Výběrové řízení s vazbou cena/kvalita
Nedostatečná koordinace stavebních prací	4	2	Kvalitní stavební dozor/samostatná VZ
Nedodržení termínů realizace	5	3	Kvalita smluvních vztahů/sankce
Nekvalitní projektový tým	4	2	Externí podpora (zabezpečení koordinace)
Živelní pohromy	4	1	Pojištění majetku/aktualizace smlouvy
Finanční rizika			
Konzervativní přístup k financování	5	4	Spolupráce s externími poradci
Nedostatečné zdroje na profinancování	5	4	Společné financování/dotace
Překročení rozpočtu projektu	4	2	Řízení dodavatelů a smluvní sankce
Riziko zadlužení prostřednictvím úvěrů	5	4	Financování z více zdrojů/etapizace
Právní rizika			
Nedodržení pokynů a termínů zadávání VZ	5	3	Transparentní výběrová řízení/příprava
Nedodržení podmínek dotačních programů	5	2	Komunikace s poskytovateli dotací
Nedodržení právních norem ČR/EU	3	2	Průběžná jednání s dotčenými institucemi
Nevyřešené vlastnické vztahy	5	3	Průběžné jednání s dotčenými stranami
Provozní rizika			
Nedostatečná poptávka po aktivitách	5	2	Marketingový plán/zajištění počtu KU
Koordinace v době udržitelnosti	5	3	Spolupráce město/servisní organizace

11. VLIV PROJEKTU NA HORIZONTÁLNÍ KRITÉRIA

Projekt má v rámci horizontálních principů (metodika IROP) neutrální dopad na kritérium rovných příležitostí a nediskriminace a neutrální dopad na kritérium rovnosti mezi muži a ženami. Neutrální dopad projektu je souběžně i v rámci kritéria udržitelného rozvoje (oblast životního prostředí/ environmentálních indikátorů). Bližší specifikaci obsahuje dále uvedený přehled.

Specifikace vlivu projektu na horizontální kritéria

Kritérium	Vliv	Popis vlivu
Podpora rovných příležitostí a nediskriminace	Neutrální	Projekt má neutrální vliv na kritérium rovných příležitostí a nediskriminace podle pohlaví (muži a ženy) a ostatních dílčích projevů (demografické, sociální a propojené faktory). Projekt svým pojetím akceptuje město Rotava jako sociálně vyloučenou lokalitu (SVL).
Podpora rovnosti mezi muži a ženami	Neutrální	Aktivity projektu nemají přímou souvislost s diskriminací podle pohlaví (neovlivňují oblast rovnosti mezi muži a ženami). Dopad kritéria tak má neutrální hodnotu.
Podpora udržitelného rozvoje (životní prostředí)	Neutrální	Aktivity projektu nemají přímou souvislost s podporou udržitelného rozvoje (jsou využity pozemky spadající pod veřejná prostranství). Dopad kritéria tak má neutrální hodnotu.

Typická zástavba ve městě Rotava



Zdroj: webové stránky města Rotava

12. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU

Provedená analýza CBA v metodice IROP potvrdila vysokou finanční náročnost projektu. Ta bez velmi vysoké míry společného financování (varianty dotace, společný podnik, PPP) bude dlouhodobě výrazně zatěžovat rozpočet města Rotava (dluhová služba, omezení jiných investičních záměrů).

Zajištění financování

Financování v době ekonomické životnosti projektu (podrobná specifikace v rámci CBA) vytváří následující zdroje. V rámci financování je nezbytné zdůraznit stabilní finanční situaci města.

Finanční situace města Rotava

Konsolidace ekonomiky/disponibilní finanční prostředky				
Ukazatel				Rámcový stav
Měso Loket	Aktiva celkem	1	tisíce Kč	582 000
	Krátkodobý finanční majetek (peněžní prostředky)	4	tisíce Kč	35 000
	Běžné výdaje	5	tisíce Kč	48 000
	Poměr krátkodobého finančního majetku a běžných výdajů	6	%	72,92
	Příjmy	7	tisíce Kč	73 000
	Saldo příjmů a běžných výdajů (7 - 5)	8	tisíce Kč	25 000
	Krytí běžných výdajů krátkodobým finančním majetkem (3 měsíce)	9	tisíce Kč	12 000
	Rozdíl krátkodobý finanční majetek a krytí běžných výdajů (4 - 9)	10	tisíce Kč	23 000
	Potenciál disponibilních zdrojů (8 + 10)	11	tisíce Kč	48 000

Celkový potenciál disponibilních peněžních zdrojů města ve svém souhrnu představuje rámcově 48 milionů Kč. K daným skutečnostem je nezbytné přihlídnout při volbě nejhodnější varianty investic ze strany vedení města Rotava a jeho zastupitelstva. Řešení a volba finální varianty je v kompetenci vedení města a v jeho rámci lze plně využít podklady ze zpracované studie proveditelnosti. V rámci řešení formou veřejné volby zastupitelstvem města Rotava by měla být základem racionalita.

Zajištění administrativní kapacity

Projekt bude v rámci udržitelnosti zajišťovat starosta města/místostarosta nebo pověřený člen rady města (řízení projektu, koordinace činnosti, komunikace) a pověření úředníci jednotlivých odborů městského úřadu (finance, majetek, výstavba). Výdaje na činnost jsou součástí běžných výdajů města (stálé výdaje, všeobecná veřejná správa a služby). Město zajistí financování administrativních kapacit.