

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Diplomová práce

Zpracování studie proveditelnosti vybraného projektu

The feasibility study of selected project

Bc. Tereza Urbánková

Plzeň 2020

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Bc. Tereza URBÁNKOVÁ
Osobní číslo:	K18N0130P
Studijní program:	N6209 Systémové inženýrství a informatika
Studijní obor:	Systémy projektového řízení
Téma práce:	Zpracování studie proveditelnosti vybraného projektu
Zadávací katedra:	Katedra podnikové ekonomiky a managementu

Zásady pro vypracování

1. Zpracujte teoretická východiska do problematiky fondů Evropské unie a vyberte vhodný operační program.
2. Představte zvolený subjekt a popište konkrétní projekt.
3. Vypracujte studii proveditelnosti vybraného projektu.
4. Zhodnoťte uvedenou studii a navrhněte další postup.

Rozsah diplomové práce: **60 – 80 stran**
Rozsah grafických prací: **neuveđen**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- Fotr, J. (2011). *Investiční rozhodování a řízení projektů*. Praha: Grada.
- Garlick, A. (2007). *Estimating risk: a management approach*. Farnham: Gower.
- Kuncová, M. (2016). *Techniky projektového řízení a finanční analýza projektů nejen pro ekonomy*. Praha: Ekopress.
- Tauer, V. (2009). *Získejte dotace z fondů EU*. Brno: Computer Press.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jarmila Ircingová, Ph.D.**
Katedra podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání diplomové práce: **22. října 2019**
Termín odevzdání diplomové práce: **22. dubna 2020**



Doc. Ing. Michaela Krechovská, Ph.D.
děkanka



Doc. PaedDr. Dana Egerová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Plzni dne 22. října 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma

„Zpracování studie proveditelnosti vybraného projektu“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucí diplomové práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne.....

.....

podpis autorky

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala paní Ing. Jarmile Ircingové, Ph.D. za odborné rady a podnětné připomínky, které mi pomohly k vypracování mé diplomové práce. Dále děkuji jednatelkám společnosti DOMOZA projekt s.r.o. za pracovní příležitost a jejich čas a ochotu při konzultování diplomové práce. V poslední řadě patří významné poděkování mé rodině, která mě podporovala po celou dobu studia.

Obsah

Úvod	9
1 Úvod do problematiky fondů Evropské unie	11
1.1 Fondy Evropské unie.....	12
1.2 Národní operační programy	14
1.3 Zvolení vhodného operačního programu a výzvy.....	17
1.3.1 Místní akční skupiny.....	17
1.3.2 Zvolení vhodné výzvy	19
1.4 Struktura studie proveditelnosti	21
1.5 Závěrečné rozhodnutí.....	24
2 Studie proveditelnosti.....	25
2.1 Úvodní informace.....	26
2.2 Podrobný popis projektu	28
2.2.1 Místo realizace projektu.....	28
2.2.2 Vazba projektu na podporované aktivity SC 1.2 IROP	31
2.2.3 Popis cílových skupin projektu.....	32
2.2.4 Popis cílů projektu	34
2.2.5 Popis souladu s Dopravní politikou ČR.....	36
2.2.6 Popis souladu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.....	37
2.2.7 Výchozí stav	37
2.2.8 Popis jednotlivých aktivit projektu	42
2.2.9 Popis vazeb projektu	43
2.3 Zdůvodnění potřeby realizace projektu	44
2.3.1 Popis dopadů a přínosů projektu na cílové skupiny	45
2.4 Management projektu a řízení lidských zdrojů.....	48

2.5	Technické a technologické řešení projektu	51
2.6	Vliv projektu na životní prostředí.....	53
2.7	Výstupy projektu	54
2.8	Připravenost projektu k realizaci	55
2.9	Rekapitulace rozpočtu projektu	56
2.10	Rizika v projektu.....	58
2.11	Vliv projektu na horizontální principy.....	60
2.12	Závěrečné hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu.....	61
3	Ekonomické zhodnocení projektu	62
3.1	Struktura Analýzy přínosů a nákladů	62
3.2	Vlastní Analýza přínosů a nákladů.....	64
3.2.1	Úvod.....	64
3.2.2	Popis podstaty projektu	64
3.2.3	Identifikace a popis dotčených skupin	64
3.2.4	Stanovení nulové a investiční varianty.....	65
3.2.5	Náklady plynoucí z realizace projektu	66
3.2.6	Přínosy plynoucí z realizace projektu	67
3.2.7	Vyhodnocení kritériálních ukazatelů a efektivity projektu	72
3.3	Zhodnocení projektu a navržení dalšího postupu	74
	Závěr.....	76
	Seznam použitých zdrojů.....	77
	Seznam tabulek.....	82
	Seznam obrázků	83
	Seznam použitých zkratk.....	84
	Seznam příloh	85

Úvod

Obce a města v České republice se snaží co nejvíce přizpůsobit demografickému vývoji, jenž značí postupný nárůst populace. Vyšší počet obyvatel v obcích a městech s sebou přináší větší požadavky na technické zázemí, infrastrukturu a kulturní a sociální vyžití. Hlavním problémem municipalit je omezený rozpočet, který častokrát znemožňuje realizaci všestranně přínosných projektů, které mají řadu pozitivních dopadů.

Jednou z možností, jak realizovat rozsáhlé a finančně náročné projekty, je externí financování. Jedním ze způsobů externího financování je využití aktuálních dotačních titulů vyhlášených národními operačními programy. Žádosti o dotaci s sebou zpravidla přináší povinné přílohy, z nichž často vyžadovanou přílohou je studie proveditelnosti, která slouží jako hlavní výstup potřebný pro rozhodnutí o realizaci projektu či poskytnutí financí na samotnou realizaci.

Hlavním cílem této práce je zpracování studie proveditelnosti zvoleného projektu tak, aby na jejím základě mohlo dojít k rozhodnutí o realizaci projektu a vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. K tomuto účelu byl vybrán projekt s názvem **Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka**, jehož zadavatelem je Obec Tlučná, která identifikovala potřebu realizovat tento projekt na svém území.

Práce je rozdělena do 3 kapitol, z nichž každá má své dílčí cíle, aby mohlo dojít k naplnění hlavního cíle diplomové práce.

Dílčí cíl první kapitoly je zpracovat teoretická východiska do problematiky fondů Evropské unie a národních operačních programů České republiky tak, aby čtenář pochopil jejich strukturu a souvislosti. Dalším dílčím cílem je popsat důležité pojmy a vybrat vhodný operační program a výzvu, které korespondují se zvoleným projektem.

Druhá kapitola nese jako dílčí cíl samotné zpracování jednotlivých kapitol studie proveditelnosti vyčerpávajícím a detailním způsobem. Dalším dílčím cílem druhé kapitoly je v podkapitolách popsat zvolený subjekt a vypracovat podrobný popis projektu, zdůvodnění jeho potřebnosti, zajištění technologických a lidských aspektů, vliv na životní prostředí, výstupy projektu, připravenost k realizaci a popsat výstupy projektu, rizika a rozpočet. Tato kapitola je stěžejní částí diplomové práce.

Třetí kapitola navazuje na výstupy jednotlivých částí druhé kapitoly. Jejím cílem je zhodnocení efektivnosti projektu provedením analýzy přínosů a nákladů. V kapitole bude nastíněno, jak se samotná analýza provádí a poté bude provedena vlastní analýza nákladů a přínosů na základě postupu dle odborné literatury. Vypočteny budou základní ukazatele jako současná hodnota a čistá současná hodnota. Závěrem kapitoly je zhodnocení projektu a navržení dalšího postupu pro Obec Tlučná v několika scénářích.

1 Úvod do problematiky fondů Evropské unie

Hlavním cílem této diplomové práce je zpracovat studii proveditelnosti vybraného projektu. Projekt, pro který bude studie proveditelnosti zpracována, nese název „Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka“ (dále pouze *projekt*) a jedná se o reálný projekt, jehož zadavatelem je Obec Tlučná.

Obec Tlučná se nachází v Plzeňském kraji v okrese Plzeň-sever a je vzdálena zhruba 12 km od krajského města Plzeň. K 31. 12. 2018 žilo v Tlučné celkem 3 272 obyvatel (Český statistický úřad, 2019a). V následující tabulce jsou zobrazeny základní údaje o obci Tlučná.

Tabulka 1: Základní údaje o obci Tlučná

Typ sídla	Obec
ZUJ (kód obce)	559491
NUTS5	CZ0325559491
LAU 1 (NUTS 4)	CZ0325 - okres Plzeň-sever
NUTS3	CZ032 - Plzeňský kraj
NUTS2	CZ03 - Jihozápad
ORP	Nýřany
Katastrální plocha (ha)	717

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR, 2019a

Obec Tlučná, jakožto zadavatel *projektu* a žadatel o dotaci, pozorovala potřebu výstavby nové cyklostezky (dále také CS), která by propojila sousední Nýřany a Vejprnice spolu s krajským městem Plzeň, čímž vznikl již zmíněný *projekt*. Jelikož se jedná o projekt finančně náročný, chce obec *projekt* spolufinancovat z cizích zdrojů (dotace). Aby mohl být vybrán vhodný operační program, který bude dále doporučen obci, je třeba níže představit fondy Evropské unie, jež představují finanční záštitu národního financování. Dále budou představeny samotné národní operační programy, v rámci kterých může obec o dotaci požádat.

Po představení fondů Evropské unie a národních operačních programů bude vybrán a blíže rozebrán vhodný operační program, který vyhovuje předpokladům a cílům samotného projektu. Následně bude vybrána a popsána vhodná výzva. Bližší popis projektu i samotného žadatele je samostatnou kapitolou studie proveditelnosti, jež je kapitolou 2.2 této práce.

1.1 Fondy Evropské unie

Fondy Evropské unie (dále také EU) jsou využívány primárně za účelem realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti a díky nim jsou rozdělovány evropské finanční prostředky. Efektivní přerozdělování těchto finančních prostředků slouží ke snižování sociálních a ekonomických rozdílů mezi členskými státy EU a jejich regiony. Mezi **strukturální a investiční fondy ESIF** (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019b) patří následující fondy:

- Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF),
- Evropský sociální fond (ESF),
- Fond soudržnosti (CF),
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD) a
- Evropský námořní a rybářský fond (EMFF).

Jednotlivé fondy budou rozebrány níže v rámci přiblížení jejich struktury čtenáři.

Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)

Jedná se o nejmohutnější strukturální fond, který Evropská unie provozuje. Cílem fondu je snížit sociální a ekonomické nesrovnalosti mezi jednotlivými regiony členských států EU prosazováním hospodářské a sociální soudržnosti. Hlavními tématy, která Evropský fond pro regionální rozvoj řeší, jsou podpora MSP, infrastruktura, místní rozvoj regionů a investice do vzdělání, zdraví a rozvoje místního potenciálu nebo životního prostředí (Vilamová, 2004, s. 20). Dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2019b) se v aktuálním programovém období 2014 – 2020 zaměřuje fond na podporu projektů jako např. *„výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, rozvoj a obnova sportovních areálů, rekonstrukce kulturních památek, výsadba regenerační zeleně, výstavba či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče, zavádění služeb elektronické veřejné správy apod.“*

V předcházejícím období 2007 – 2013 byl Evropský fond pro regionální rozvoj hlavním zdrojem financí pro národní programy všech 28 členských států Evropské unie. Z celkové částky poskytnuté ESI fondy činil podíl ERDF celkem 57,8 %. České republice bylo za dané období přiděleno prostřednictvím ERDF téměř 14 miliard Eur (Holt, 2015).

Evropský sociální fond (ESF)

Hlavními tématy, která Evropský sociální fond řeší, jsou nezaměstnanost, lidské zdroje a začleňování znevýhodněných sociálních skupin na trh práce. Náplní tohoto fondu je zachovat co nejnižší počet nezaměstnaných osob na trhu práce, čemuž dopomáhá prostřednictvím rozvoje lidských zdrojů. Fond se zaměřuje na neustálé vzdělávání a školení lidských zdrojů a aktivní podporu při vyhledávání pracovních příležitostí (Hrdý, 2006, s. 110).

Evropský sociální fond staví nejen na finanční podpoře členských států EU, ale také na pravidelných konzultacích a sdílení znalostí, které zároveň pomáhají implementovat členům ve svých vlastních příslušných orgánech (Mihaela, Nicoleta, & Ioan, 2019).

Fond soudržnosti (CF)

Fond soudržnosti neboli *Kohezní fond* se zabývá potlačením ekonomických a sociálních nerovností mezi členskými státy EU. Hlavními tématy, která fond řeší, jsou ochrana životního prostředí a budování transevropské dopravní sítě, ale také energetická politika a obnovitelné a udržitelné zdroje energie (Marek & Kantor, 2007, s. 31-32).

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova spadá pod společnou zemědělskou politiku a jeho činnost je rozdělena do několika dílčích témat: znalosti a inovace, konkurenceschopnost zemědělských podniků, udržitelné lesní hospodářství, ekosystémy v zemědělství a lesnictví, péče o zvěř a efektivní nakládání se zdroji (Stanciu, 2017).

Pro období 2014 – 2020 byla vyčleněna částka 99,6 miliard Eur, kterou může Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova alokovat mezi všech 28 členských států tak, aby co nejefektivněji podpořil konkurenceschopnost v zemědělském sektoru (Mihaela a kol., 2019).

Evropský námořní a rybářský fond (EMFF)

Náplní Evropského námořního a rybářského fondu je zajistit udržitelný rozvoj rybolovu a oblastí důležitých pro rybolov. Dalšími tématy jsou zvyšování konkurenceschopnosti v odvětví a nalezení rovnováhy mezi množstvím vylovených ryb a rybolovnou kapacitou stanovenou Evropskou unií (Puzulis & Veveris, 2019).

1.2 Národní operační programy

Finanční prostředky v ESI fondech mohou být členskými státy EU poskytovány pouze na základě institucionálního rámce, který stanovuje pravidla a cíle pro přerozdělování evropských prostředků v dané zemi. Rámec platný pro Českou republiku s názvem **Dohoda o partnerství pro programové období 2014–2020** je „dokument vypracovaný členskými státy Evropské unie, který stanoví cíle a priority pro efektivní využívání Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) za účelem naplňování strategie Evropa 2020 na základě vydefinovaných národních priorit... Dohoda je strategickým dokumentem, založeným na důsledné analýze současné sociální a ekonomické situace, ekonomických trendů a potřeb České republiky, na jejichž základě jsou stanoveny priority pro financování v letech 2014–2020 při současném sledování naplňování společných cílů EU“ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2014).

V **Dohodě o partnerství pro programové období 2014 – 2020** jsou mimo jiné stanoveny jednotlivé operační programy (dále také OP), v rámci kterých jsou vytýčeny jejich prioritní oblasti zájmu a pravidla pro realizaci projektů v rámci těchto OP. Dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2014) se jedná o následující operační programy:

- OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK),
- OP Výzkum, vývoj a vzdělávání (OPVVV),
- OP Zaměstnanost (OPZ),
- OP Doprava (OPD),
- OP Životní prostředí (OPŽP),
- Integrovaný regionální OP (IROP),
- OP Praha - pól růstu ČR,
- OP Technická pomoc (OPTP),
- OP Rybářství 2014-2020 a
- Program rozvoje venkova (PRV).

Jednotlivé operační programy budou postupně představeny níže v rámci přiblížení jejich struktury čtenáři.

OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK)

Zaměření operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (zkráceně OPPIK) je děleno do čtyř prioritních os: rozvoj výzkumu a vývoje, podpora podnikání MSP, efektivní nakládání s energiemi a rozvoj ICT. OPPIK je řízen Ministerstvem průmyslu a obchodu a čerpá finance z ERDF (OPPIK, n.d.).

OP Výzkum, vývoj a vzdělávání (OPVVV)

Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání (zkráceně OPVVV) je řízen Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a je dělen na tři prioritní osy: posilování kapacit pro kvalitní výzkum, rozvoj vysokých škol a lidských zdrojů pro výzkum a vývoj a rovný přístup ke kvalitnímu vzdělávání. OPVVV je financován částečně z ERDF a ESF (Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání, 2017).

OP Zaměstnanost (OPZ)

Řídicím orgánem operačního programu Zaměstnanost (zkráceně OPZ) je Ministerstvo práce a sociálních věcí. Finanční prostředky do OPZ jsou poskytovány výhradně z ESF. OPZ se zabývá: zaměstnaností a začleňováním zaměstnanců, rovností mezi pohlavími a bojem s chudobou (Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR, n.d.)

OP Doprava (OPD)

Operační program Doprava (zkráceně OPD) spadá pod správu Ministerstva dopravy a je členěn do čtyř prioritních os: železniční infrastruktura, silniční infrastruktura na síti TEN-T a mimo síť TEN-T a technická pomoc. Pouze třetí prioritní osa je financována z ERDF, ostatní prioritní osy jsou financovány z CF (Ministerstvo dopravy, 2019).

OP Životní prostředí (OPŽP)

Řídicím orgánem operačního programu Životní prostředí (zkráceně OPŽP) je Ministerstvo životního prostředí. Samotný operační program je členěn na prioritní osy: kvalita vod a ovzduší, odpady a materiálové toky, ochrana přírody a energetické úspory. OPŽP má dva zprostředkující subjekty: Agentura ochrany přírody a krajiny (osa 4) a Státní fond životního prostředí (zbylé osy). Peněžní prostředky jsou poskytovány ERDF a CF (Státní fond životního prostředí ČR, n.d.).

Integrovaný regionální OP (IROP)

Integrovaný regionální operační program (zkráceně IROP) zaštiťuje Ministerstvo pro místní rozvoj. IROP je jako ostatní operační programy členěn do dílčích prioritních os:

- konkurenceschopné, rozvinuté a bezpečné regiony,
- zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů,
- dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí,
- komunitně vedený místní rozvoj a
- technická pomoc.

Jediným fondem, který poskytuje finanční prostředky IROP, je ERDF (Integrovaný regionální operační program, 2019).

OP Praha - pól růstu ČR

Operační program Praha (zkráceně OP Praha) je řízený Magistrátem hlavního města Prahy a je zaštiťován ESF a ERDF. Program se zaměřuje na rozvoj hlavního města Prahy (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2018).

OP Technická pomoc (OPTP)

Operační program Technická pomoc (zkráceně OPTP) je řízen Ministerstvem pro místní rozvoj a je zaštiťován pouze CF (Operační program Technická pomoc, 2015).

OP Rybářství 2014-2020

Operační program Rybářství 2014 – 2020 je financován z fondu EMFF. Operační program se soustředí na udržitelný rybolov a chovatelství ryb v České republice. OP Rybářství podléhá Ministerstvu zemědělství (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019c).

Program rozvoje venkova (PRV)

Program rozvoje venkova (zkráceně PRV) je řízen Ministerstvem zemědělství a je soustředěn na zachování biodiverzity a ekosystémů, zemědělství a rozvoj venkova. Program rozvoje venkova je financovaný EAFRD (Ministerstvo zemědělství, 2020).

1.3 Zvolení vhodného operačního programu a výzvy

Z výše zmíněných operačních programů, uvedených v podkapitole 1.2, byl jako nejvhodnější zvolen Integrovaný regionální operační program, který je finančně zaštiťován Evropským fondem pro regionální rozvoj a spravován Ministerstvem pro místní rozvoj. Zvolení IROP jako nejvhodnějšího OP proběhlo na základě podrobné konzultace se samotným žadatelem (Obec Tlučná) a detailní komparace požadavků žadatele a jeho projektového záměru se strukturou prioritních os jednotlivých operačních programů.

IROP je vhodným programem především díky jeho prioritním osám, jež jsou v souladu se zvoleným *projektem*. Prioritní osy jsou blíže rozebrány v kapitole 2.2.4 studie proveditelnosti. Nejvýznamnější osou pro zvolený *projekt* je především osa 4: **Komunitně vedený místní rozvoj** (také CLLD), který je prováděn místními akčními skupinami, které jsou blíže rozebrány v následujícím textu. Prioritní osa 4 je dle Integrovaného regionálního operačního programu (2019) členěna na dva specifické cíle:

- 4.1 Posílení komunitně vedeného místního rozvoje za účelem zvýšení kvality života ve venkovských oblastech a aktivizace místního potenciálu a
- 4.2 Posílení kapacit komunitně vedeného místního rozvoje za účelem zlepšení řídicích a administrativních schopností MAS.

Pro zvolený *projekt* je pak významné znění právě specifického cíle 4.1.

1.3.1 Místní akční skupiny

Komunitně vedený místní rozvoj je takový rozvoj, který je veden Místními akčními skupinami (tzv. MAS) na příslušném území a je při něm brán zřetel na aktuální místní potřeby a potenciál. Místní akční skupiny fungují zpravidla na principu partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem a neziskovými organizacemi. Členové místních akčních skupin jsou zástupci obcí, podnikatelé, neziskové organizace a samotní občané, kteří mají o členství aktivní zájem (Národní síť Místních akčních skupin České republiky, 2020). Jednotlivé Místní akční skupiny mohou zaštiťovat pouze obce s méně než 25 tisíci obyvateli. Celkový počet obyvatel obcí, které spadají pod správu jedné konkrétní MAS, se musí pohybovat mezi 10 a 100 tisíci obyvateli (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019d).

Komunitně vedený místní rozvoj je v České republice velice úspěšný především díky detailní znalosti místního prostředí, která umožňuje efektivní přerozdělení evropských peněžních prostředků na místní úrovni, přičemž dochází k rozvoji místního potenciálu a řešení aktuálních potřeb či problémů. Klíčovým faktorem úspěchu je předání části odpovědnosti právě Místním akčním skupinám, které přináší kýženou znalost místního prostředí, ale také jsou odpovědné za výběr a schvalování projektů na území jejich působnosti (Integrovaný regionální operační program, 2019).

Na území České republiky se dle Národní sítě Místních akčních skupin (2018) nachází 179 takových skupin. V Plzeňském kraji se jedná o devět následujících MAS:

- MAS Český les, z.s.,
- Ekoregion Úhlava, z.s.,
- MAS Radbuza, z.s.,
- MAS Světovina o.p.s.,
- MAS Zlatá cesta, o.p.s.,
- Místní akční skupina POŠUMAVÍ, zapsaný spolek,
- Místní akční skupina svatého Jana z Nepomuku, z.s.,
- MAS Aktivios, z.s. a
- MAS Český Západ, z.s.

Obec Tlučná jakožto žadatel je dlouhodobým aktivním členem MAS Radbuza, z.s. Na následujícím obrázku lze vidět zájmové území MAS Radbuza spolu se všemi obcemi, které se ve spolku nachází.

Obrázek 1: Zájmové území MAS Radbuza



Zdroj: MAS Radbuza, 2017a

1.3.2 Zvolení vhodné výzvy

Každý řídicí orgán pravidelně vyhlašuje v rámci svěřených operačních programů tzv. výzvy. Výzva označuje oznámení uchazečům, že mohou začít předkládat své žádosti o dotaci v rámci vybraného dotačního titulu. Každá výzva obsahuje identifikační číslo, název programu, příslušný operační program, podporované aktivity, seznam oprávněných žadatelů, nejzazší datum podání žádosti a odkaz na bližší informace, pravidla a kontaktní osoby. Uvedené informace zveřejňují příslušné řídicí orgány na svých internetových stránkách (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019e).

Integrovaný regionální operační program pravidelně vyhlašuje takové výzvy, které jsou kompatibilní s jeho prioritními osami a oblastmi působnosti. V roce 2016 vyhlásilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, jakožto řídicí orgán IROP, výzvu č. **53 Udržitelná doprava – integrované projekty CLLD**. Místní akční skupiny jsou na základě vyhlášení výzvy IROP pověřeny vyhlášením svých vlastních výzev, které jsou v souladu s pravidly nadřazených výzev IROP. Podávání žádostí o dotaci je tedy delegováno na podřazené výzvy Místních akčních skupin, které jsou zároveň prvními hodnotiteli těchto žádostí. Zkontrolované žádosti jsou následně předkládány na Centrum pro regionální rozvoj, které provádí další kontrolu (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019f).

Všechny Místní akční skupiny implementují Komunitně vedený místní rozvoj ve svých Strategických komunitně vedeného místního rozvoje (tzv. SCLLD). MAS Radbuza (2017b) „*v rámci realizace této Strategie podporuje rozvoj svého regionu prostřednictvím vyhlášených výzev, díky kterým rozděljuje v území dotační prostředky z Evropské unie. Výzvy jsou vyhlášeny prostřednictvím následujících operačních programů: Programu rozvoje venkova (PRV), Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a Operačního programu Zaměstnanost (OPZ).*“

V rámci výzev IROP stanovila MAS Radbuza (2017c) následující opatření:

- 1.1 Péče o národní kulturní památky MAS Radbuza,
- 1.2 Zkvalitnění infrastruktury pro vzdělávání,
- 1.3 Sociální bydlení,
- 1.4 Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy a
- 1.5 Zkvalitnění infrastruktury pro sociální podnikání.

Z uvedených opatření vyplývá zvolení bodu 1.4 **Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy**, jenž koreluje s cíli zvoleného *projektu* a projektovým záměrem. V návaznosti na 53. výzvu a opatření 1.4 vyhlásila MAS Radbuza v roce 2019 **11. Výzvu MAS Radbuza – IROP – Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy**. Na svých internetových stránkách uvedla MAS plný text výzvy, ve kterém seznamuje uchazeče se základní identifikací výzvy, podstatnými termíny, zacílením podpory apod. V tabulce níže je uvedena základní identifikace výzvy v návaznosti text kapitoly 1.

Tabulka 2: Identifikace výzvy

Operační program	Integrovaný regionální operační program
Specifický cíl IROP	4.1 Posílení komunitně vedeného místního rozvoje za účelem zvýšení kvality života ve venkovských oblastech a aktivizace místního potenciálu
Číslo výzvy ŘO IROP	53. výzva IROP – Udržitelná doprava – Integrované projekty CLLD
Číslo výzvy MAS	11. Výzva MAS Radbuza – IROP – Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy
Opatření integrované strategie	1.4 Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy

Zdroj: vlastní zpracování dle MAS Radbuza, 2019

MAS Radbuza (2019) v textu výzvy uvádí zacílení podpory, které se týká dvou významných celků. Prvním podporovaným celkem je **Bezpečnost dopravy**, v rámci kterého jsou podporovanými aktivitami rekonstrukce/výstavba chodníků, komunikací a stezek odklánějících pěší dopravu od silnic, rekonstrukce/výstavba podchodů nebo lávek přes silnice, železniční nebo tramvajové tratě a umístování prvků zvyšujících bezpečnost dopravy. Druhým podporovaným celkem je **Cyklodoprava**, v rámci kterého jsou podporované aktivity rekonstrukce/výstavba stezek a jízdních pruhů pro cyklisty dopravující se do zaměstnání, škol a za službami nebo úprava/realizace liniových opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru. V dokumentu jsou zároveň definováni oprávnění žadatelé, kterými jsou obce, dobrovolné svazky obcí a organizace zřízené obcemi nebo dobrovolnými svazky obcí. Podmínkou pro přiznání dotace je především nutnost realizace projektu na území MAS Radbuza (viz Obrázek 1).

Dále v dokumentu MAS Radbuza (2019) stanovuje povinné přílohy žádosti o dotaci:

- plná moc,
- zadávací/výběrová řízení,
- studie proveditelnosti,
- karta souladu projektu s principy udržitelné mobility,
- čestné prohlášení o skutečném majiteli,
- územní rozhodnutí/souhlas,
- žádost o stavební povolení,
- projektová dokumentace,
- položkový rozpočet,
- výpočet jiných peněžních příjmů a
- smlouva o spolupráci / partnerská smlouva.

1.4 Struktura studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti (také Feasibility study, zkráceně FS) představuje detailní souhrn investičního záměru a je nezbytnou součástí žádosti o dotaci do mnoha operačních programů financovaných z ESI fondů (Tauer, Zemánková, & Šubrtová, 2009, s. 47 – 51). Studie proveditelnosti obsahuje na základě charakteru projektu různé kapitoly, které budou uvedeny níže v této kapitole.

Studie by měla sloužit jako hlavní výstup potřebný pro rozhodnutí o realizaci investice, ať už pro samotného žadatele nebo hodnotící komisi řídicího orgánu OP. Nutnou podmínkou je použití reálných a přesných informací tak, aby mohlo být vydáno finální rozhodnutí o (ne)realizaci projektu. V rámci zpracování studie proveditelnosti je potřeba sestavení odborného týmu, který bude odpovídat za správné a úplné sestavení studie. V závislosti na složitosti a rozsah projektu by odborný tým měl tvořit vedoucí týmu, technolog, marketér, stavební inženýr, hlavní manažer, finanční manažer/účetní a odborník na ochranu životního prostředí (Fotr & Souček, 2011, s. 31).

Studie proveditelnosti je na základě typu projektu a záměru jeho zpracování rozdělena do příslušných kapitol, které přímo souvisejí s projektem. Níže bude uvedena doporučená struktura studie proveditelnosti dle publikací Kuncová, Novotný, Stolín a kol. (2016) a Tauer a kol. (2009).

Titulní strana, obsah, stručné vyhodnocení projektu

Již v samotném úvodu by mělo být patrné, o jaký dokument a jaký projekt se jedná. Úvod může obsahovat stručné vyhodnocení výsledků studie (Tauer a kol., 2009).

Úvodní informace

Studie proveditelnosti by měla seznámit čtenáře s identifikačními údaji o zadavateli a zpracovateli studie proveditelnosti. Úvodní informace by dále měly obsahovat kontaktní osoby, účel a datum zpracování studie proveditelnosti (Tauer a kol., 2009).

Podrobný popis podstaty projektu

Zásadní kapitolou studie proveditelnosti je detailní popis projektu, jeho parametry, cíle, lokalizace, výstupy, návaznost na dosavadní etapy apod. Z kapitoly musí být patrný smysl projektu, důvody (potřebnost) jeho realizace, definice jednotlivých cílových skupin a dopad realizace projektu na tyto skupiny (Kuncová a kol. 2016).

Management projektu a řízení lidských zdrojů

U každého projektu by měl být sestaven projektový tým, který se bude podílet nejen na tvorbě studie proveditelnosti, ale také na ostatních participačních aktivitách projektu. Kapitola by měla obsahovat veškeré podstatné informace o zapojení lidských zdrojů do projektu včetně nákladů a jejich činností (Tauer a kol., 2009).

Analýza trhu a koncepce marketingu

Dle typu projektu lze ve studii zpracovat také výsledky průzkumu trhu, na který je zacílen výstup projektu. Díky této kapitole lze stanovit např. objem produktu, který lze umístit na konkrétní trh či cenovou strategii (Kuncová a kol. 2016).

Technické a technologické řešení projektu

Další podstatnou kapitolou je detailní popis technického a technologického řešení projektu. Popsány by měly být veškeré technické parametry vybraných řešení, jejich výhody a nevýhody, náklady, specifiky výroby a jednotlivé propočty, je-li to vyžadováno typem projektu (Tauer a kol., 2009).

Lokalita projektu a vliv na životní prostředí

Každá studie by měla obsahovat popis umístění projektu a jeho blízkého okolí. Podstatné je zmínit dopad realizace projektu na životní prostředí ve všech fázích projektu, tj. jak dopady v době realizace, tak v době provozu (Kuncová a kol. 2016).

Zajištění dlouhodobého majetku

Dle typu projektu lze ve studii vyčlenit strukturu pořizovaného majetku a způsob, jakým bude pořízen. U každého pořízeného majetku by měla být uvedena jeho cena, náklady na provoz a údržbu (Tauer a kol., 2009).

Finanční analýza projektu

Kapitola by měla obsahovat zhodnocení finančních podmínek žadatele, způsob financování všech fází projektu, přehled celkových nákladů a vhodné finanční výpočty (Tauer a kol., 2009).

Analýza rizik

Součástí studie proveditelnosti by měla být také analýza rizik, která shrnuje předchozí kapitoly a stanovuje způsob ošetření jednotlivých rizik. Pro přehlednost lze sestavit zjednodušený registr rizik (Kuncová a kol. 2016).

Harmonogram a rozpočet projektu

Nedílnou součástí studie je uvedení harmonogramu realizace včetně pořízení jednotlivých dokumentů k realizaci stavby. Dalším bodem kapitoly je uvedení rozpočtu projektu včetně jeho členění na hlavní a vedlejší náklady (Tauer a kol., 2009).

Závěrečné zhodnocení projektu

Dle záměru zpracování studie proveditelnosti lze v závěru uvést zhodnocení projektu, ve kterém bude obsažen souhrn všech předchozích kapitol (Kuncová a kol. 2016).

1.5 Závěrečné rozhodnutí

Po podrobné rešerši stávajících výzev IROP a MAS Radbuza se Obec Tlučná rozhodla zažádat v rámci **11. Výzvy MAS Radbuza – IROP – Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy** o finanční prostředky na realizaci *projektu*. Tomuto rozhodnutí předcházela kontrola souladu cílů *projektu* a jeho projektového záměru s cíli všech příslušných výzev.

V rámci podání žádosti o dotaci se Obec Tlučná obrátila na společnost **DOMOZA projekt s.r.o.**, se kterou dlouhodobě spolupracuje. Společnost DOMOZA projekt s.r.o. sídlí ve Vědeckotechnickém parku v Plzni. Hlavními oblastmi, na které se společnost specializuje, jsou dotační management a veřejné zakázky. Již několik let společnost spolupracuje s obcemi a městy Plzeňského, Karlovarského a Středočeského kraje a pomáhá jim se žádostmi o dotaci, výběrovými řízeními, zpracováním strategických dokumentů nebo směrnic pro zadávání zakázek malého rozsahu. Od roku 2012 pomohla DOMOZA projekt s.r.o. získat svým klientům přes 813 mil. Kč na realizaci projektů. Mezi stálé klienty společnosti patří např. Čermná, Dobříč, Heřmanova Huť, Líšňany, Pocinovice, Tlučná i Žihle (DOMOZA projekt s.r.o., 2015).

Studie proveditelnosti jakožto hlavní cíl této práce byla vypracována ve společnosti DOMOZA projekt s.r.o. a je uvedena v následující kapitole 2. V první části studie bude představen stručný úvod o projektu a žadateli, podrobný popis projektu a zdůvodnění potřeby jeho realizace. Dále bude představen odborný tým, technické a technologické řešení projektu, vliv projektu na životní prostředí, výstupy a rozpočet. Další část studie tvoří analýza rizik. Závěrem studie proveditelnosti je popsán vliv projektu na horizontální principy a zhodnocení efektivity a udržitelnosti projektu.

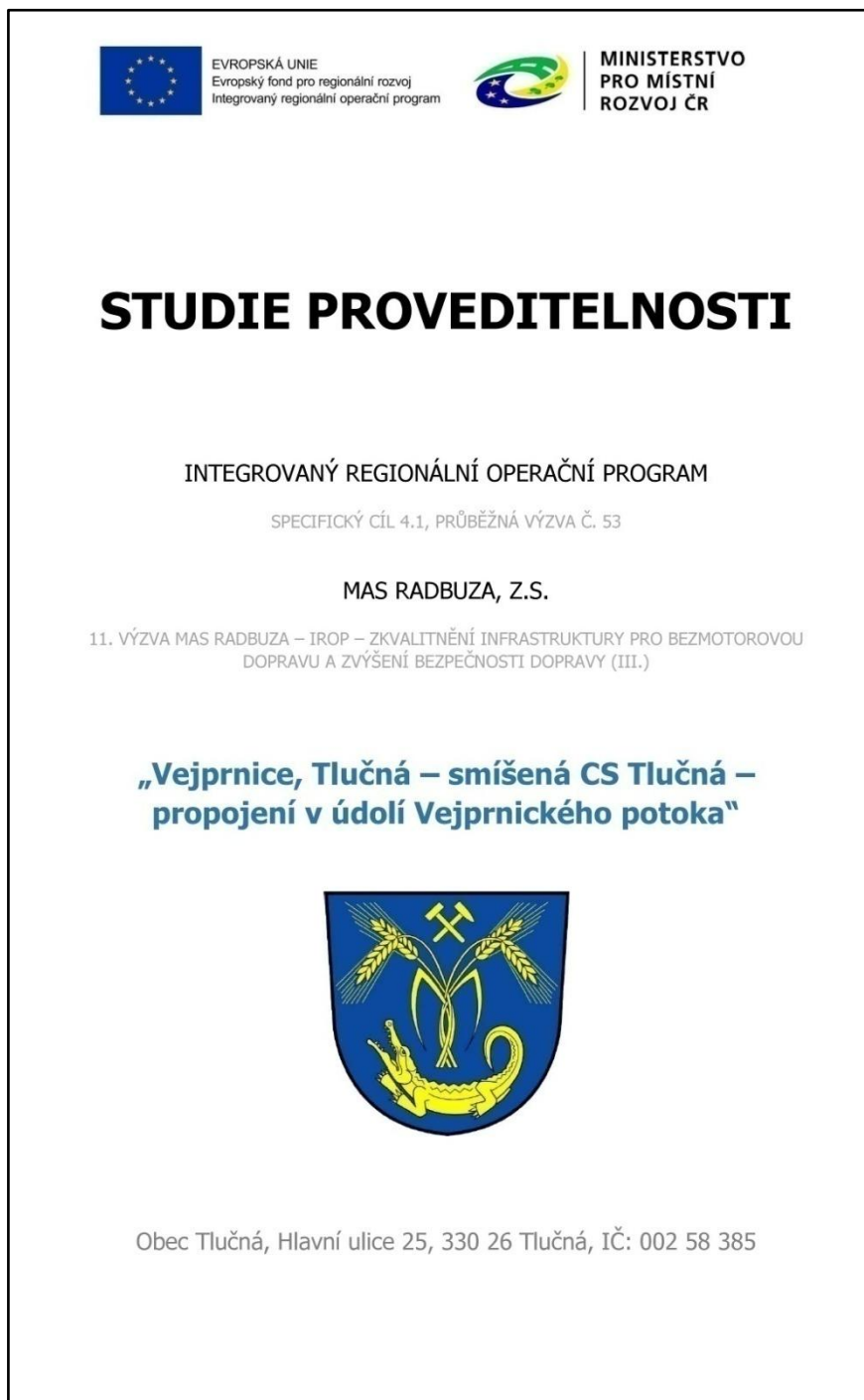
Při zpracování studie proveditelnosti byla využita šablona Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2019f), zveřejněná jako příloha P4E Specifických pravidel (dále také SP) výzvy č. 53.

Studie byla zpracována převážně na základě publikací Fotr & Souček, 2011; Kuncová a kol., 2016; Marek & Kantor, 2007; Tauer a kol., 2009 a Vilamová, 2005.

2 Studie proveditelnosti

V této kapitole bude vypracována studie proveditelnosti projektu „**Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka**“. Na následujícím obrázku je zobrazena úvodní strana originální studie proveditelnosti.

Obrázek 2: Titulní list studie proveditelnosti



Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva pro místní rozvoj ČR, 2019f

2.1 Úvodní informace

V první podkapitole tohoto dokumentu budou představeny úvodní informace jak o projektu, jehož náplní je výstavba smíšené cyklostezky (dále také CS), tak o žadateli.

Projekt s názvem „**Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka**“ s hash kódem YY8EPP zpracovala Bc. Tereza Urbánková jako zpracovatel studie proveditelnosti za společnost DOMOZA projekt s.r.o. Bližší informace o *projektu* zobrazuje Tabulka 3.

Tabulka 3: Úvodní informace o projektu

Název projektu	Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka
Hash kód projektu	YY8EPP
Obchodní jméno Sídlo IČ DIČ zpracovatele	DOMOZA projekt s.r.o. Teslova 1202/3, 301 00 Plzeň 281 45 089 CZ28145089
Členové zpracovatelského týmu, jejich role a kontakty	Bc. Tereza Urbánková zpracovatel studie proveditelnosti +420 727 876 094 urbankova@domoza-projekt.eu
Datum vypracování	listopad – prosinec 2019

Zdroj: vlastní zpracování dle DOMOZA projekt s.r.o., 2019

Žadatelem o dotaci je Obec Tlučná. Dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (AION CS, s.r.o., 2019a), je obec Tlučná základním územním samosprávným společenstvím občanů a tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Obec má vlastní majetek a v právních vztazích vystupuje svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývající. Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Při plnění úkolů chrání veřejný zájem. Ve veřejném zájmu realizuje obec řadu investičních a neinvestičních projektů. Dle údajů z Regionálního informačního servisu (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019a) měla obec Tlučná k 31. 12. 2018 celkem 3272 obyvatel žijících na katastrálním území o rozloze 717 ha.

Tlučná se nachází v Plzeňském kraji v okrese Plzeň-sever a sousedí s obcí Vejprnice, které se daný *projekt* též týká. Od krajského města Plzně je Tlučná vzdálena asi 12 km západním směrem. Statutárním zástupcem je starosta Mgr. Jan Opl, jehož kontakt spolu s dalšími informacemi obsahuje Tabulka 4.

Tabulka 4: Úvodní informace o žadateli

Obchodní jméno Sídlo IČ DIČ žadatele	Obec Tlučná Hlavní ulice 25, 330 26 Tlučná 002 58 385 CZ00258385
Statutární zástupce	Mgr. Jan Opl, starosta starosta@obec-tlucna.cz
Kontaktní osoba pro projekt	Bc. Tereza Urbánková urbankova@domoza-projekt.eu
Nárok na odpočet DPH na vstupu ve vztahu ke způsobilým výdajům projektu (Ano x Ne)	NE (DPH je v rámci žádosti o dotaci způsobilé, proto budou uváděny částky vč. DPH)

Zdroj: vlastní zpracování dle Obce Tlučná, 2019a

Obec Tlučná je členem Místní akční skupiny Radbuza a je součástí dalších spolků a zájmových sdružení. Jedním z nich je zájmové sdružení Čistírna, do kterého patří mimo Tlučné i Nýřany a Vejprnice. Smyslem spolku je efektivní veřejná správa a hospodářská a sociální politika. Dále lze jmenovat sdružení Mikroregion Plzeňské západní rozvojové zóny, které spojuje obce Vejprnice, Líně, Nýřany, Úherce a Zbůch; a umožňuje tak těmto obcím jejich rozvoj (NoviSolutions, s.r.o., 2019).

Ve druhé kapitole studie proveditelnosti bude uveden podrobný popis *projektu*.

2.2 Podrobný popis projektu

V této kapitole bude uveden podrobný popis *projektu*. Bude popsáno místo realizace *projektu*, cíle, výsledky a cílové skupiny *projektu*, jeho problémy nebo také soulad s dalšími programy a cíli. Zároveň bude popsán výchozí stav a jednotlivé aktivity *projektu*. Hlavním zdrojem této podkapitoly je projektová dokumentace (IK Plzeň, s.r.o., 2019), jež je interním materiálem Obce Tlučná.

2.2.1 Místo realizace projektu

Místo realizace *projektu* se nachází na území obcí Tlučná a Vejprnice v údolí Vejprnického potoka. Obě zmíněné obce se nacházejí na území MAS Radbuza, které je znázorněné na následujícím obrázku. *Projekt* se však netýká pouze Tlučné a Vejprnic, ale bude mít přímý dopad i na okolní obce jako Myslinka, Úherce, Zbůch nebo Líně, jelikož dojde k propojení stávající cyklistické sítě. Z těchto obcí se dostávají děti do škol a dospělí za zaměstnáním a službami právě do Tlučné či Vejprnic. Dále nesmí být opomenuto město Nýřany a výstavba cyklostezky, která propojí město s Tlučnou. Návaznost nově vybudované cyklostezky na stávající cyklistickou síť bude uvedena v textu níže.

Obrázek 3: Území MAS Radbuza – obce Tlučná a Vejprnice



Zdroj: vlastní zpracování dle MAS Radbuza, 2017a

Stavba cyklostezky bude z převážné části kopírovat pravý břeh Vejprnického potoka, z druhé strany pak povede souběžně s železniční tratí Plzeň – Domažlice. Orientační situaci trasy cyklostezky lze vidět na následujícím obrázku, kde je vyznačena **červeně**.

Obrázek 4: Orientační situace – trasa CS



Zdroj: IK Plzeň s.r.o., 2019

Hlavním účelem stavby cyklostezky je svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice č. II/203 vedoucí z Plzně do Benešovic (Open Street Map, 2019). V části silnice mezi Tlučnou a Vejprnicemi se nenachází žádný chodník pro pěší dopravu a silnice je kvůli své šířce v mnoha částech nevhodná k bezpečnému vyhýbání se chodcům či cyklistům. Zmiňovaný úsek lze vidět na následujícím obrázku, kde je vyznačen **červeně**. Jedná se o hlavní, a tedy velmi frekventovanou silnici, která spojuje zmíněné obce s krajským městem Plzní. Z hlediska bezpečnosti je kvůli častým dopravním nehodám daná silnice pro všechny účastníky nemotorové silniční dopravy nevyhovující.

Obrázek 5: Úsek silnice č. II/203 mezi Tlučnou a Vejprnicemi



Zdroj: Open Street Map, 2019

Samotná stavba začíná napojením na infrastrukturu větvi A1 (ul. Luční v západním okraji obce Vejprnice) a prochází při kolejích směrem k vlakové zastávce Tlučná. Před touto zastávkou trasa přechází k Vejprnickému potoku, kde větev cyklostezky A2 končí a využívá stávající účelovou komunikaci. Dále trasa přechází silnici č. III/2033 a pokračuje po větvi B1. Větev B1 je II. etapou výstavby až k lávce mezi zahradami. Po dokončení II. etapy dojde k napojení cyklostezky v Nýřanech (IK Plzeň s.r.o., 2019). Větev A1 a B1 není předmětem této žádosti o dotaci. Větev A1 bude realizována obcí Vejprnice a větev B1 bude další etapou **projektu**. Větev B1 bude vybudována po realizaci tohoto projektu, tedy větve A2.

Plánovaná trasa celé cyklostezky prochází celkem 30 pozemky na katastrálním území Vejprnic a 47 pozemky na území Tlučné. Jejich výpis dle projektové dokumentace (IK Plzeň s.r.o., 2019) je uveden níže. Z velké části se jedná o pozemky v majetku soukromých osob, které obce řeší souhlasem se stavbou a budoucím odkupem.

Na katastrálním území Vejprnic se jedná o parcely č.: 1412/1, 1167/71, 1167/70, 1167/69, 1167/68, 1167/67, 1167/66, 1167/65, 1167/1, 1167/74, 1169/2, 1169/1, 1334/1, 1167/64, 1167/18, 1167/59, 1167/61, 1167/91, 1167/84, 1167/90, 1167/80, 1167/3, 1168/11, 1168/12, 1167/75, 1167/6, 1167/77, 1167/79, 1168/13 a 1168/1.

Celkem se jedná o 4 999,48 m².

Na katastrálním území Tlučné se jedná o parcely č.: 1293/34, 1293/35, 1293/36, 1293/55, 1293/1, 1293/70, 1293/66, 1293/61, 1293/58, 1293/59, 1293/3, 1293/4, 1293/48, 1293/47, 1293/39, 1293/53, 1293/51, 1392/2, 1293/5, 1293/74, 1296, 1295, 197/2, 196/2, 195/2, 1297, 1298/7, 1298/6, 1298/9, 1298/1, 1392/3, 1298/5, 1298/4, 150, 148, 1418/1, 149, 1389/2, 1385/3, 1385/2, 1385/4, 1384/12, 1418/2, 1384/14, 1384/10, 1384/9 a 1384/8.

Celkem se jedná o 16 468,63 m².

V rámci stavebních prací budou provedeny následující stavební objekty (SO). Stavební objekty větve A2 jsou rozděleny do dvou kategorií: objekty přípravy staveniště a stavební objekty.

Tabulka 5: Stavební objekty větve A2

SO 000 - OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ	
SO 001	Kácení dřevin s odstraněním pařezů
SO 002	Demolice propustku
SO 006	Bourací a přípravné práce
SO 007	Skrývka ornice
SO 100 – STAVEBNÍ OBJEKTY (I. ETAPA)	
SO 120 – Větev "A2" - 1.618,28 m	
SO 121	Propustek Ø 800
SO 122	Propustek Ø 800
SO 123	Propustek Ø 800
SO 124	Propustek Ø 800
SO 125	Propustek Ø 800
SO 126	Odpočinkové místo

Zdroj: vlastní zpracování dle IK Plzeň s.r.o., 2019

V rámci přípravy staveniště ještě před zahájením samotné výstavby bude provedeno kácení dřevin a odstranění pařezů, demolice stávajícího propustku, drobných staveb a studny. Současně bude provedena skrývka ornice. V rámci větve A2, která je předmětem žádosti o dotaci, budou zřízeny propustky a odpočinková místa.

Závěrem stavby větve A2 bude vystavěno celkem 1 618,28 m nové cyklostezky.

2.2.2 Vazba projektu na podporované aktivity SC 1.2 IROP

Cíle i výsledky *projektu* přímo navazují na specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy (Integrovaný regionální operační program, 2019). Výstavba nové cyklostezky přímo přispěje k nárůstu využívání alternativních udržitelných způsobů dopravy jako např. cyklistické či pěší, a to na úkor ekologicky nešetrné automobilové dopravy. Využívání šetrnějších způsobů přepravy přispěje ke snížení počtu dopravních nehod a ke zlepšení životního prostředí – snížení emisí, hluchosti a prašnosti. Svedením cyklistické a pěší dopravy mimo hlavní silnici dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu. Přímý vliv na cílové skupiny je blíže rozebrán v textu níže.

Výsledky a cíle **projektu** navazují především na cíl 1.4 Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy (Integrovaný regionální operační program, 2019). Realizací **projektu** bude podpořena cyklistická a pěší doprava vznikem nové stezky, díky které zároveň dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu.

2.2.3 Popis cílových skupin projektu

Mezi cílové skupiny **projektu** se dle MAS Radbuza (2019) řadí:

- obyvatelé obce,
- návštěvníci,
- dojíždějící osoby za prací a službami a
- uživatelé veřejné dopravy.

V podkapitole je postupováno dle Marek & Kantor (2007, s. 95 – 96).

Cílová skupina 1 – obyvatelé Obce Tlučná

K 31. 12. 2018 žilo v Tlučné celkem 3 272 obyvatel (Český statistický úřad, 2019a). V obci se nachází dvě restaurace, zahradnictví, zdravotní středisko, lékárna, dva obchody s potravinami, pekařství, chovatelské potřeby a další obdobné služby (Obec Tlučná, 2019b), přesto obyvatelé obce musí za prací, zdravotnictvím, školstvím a dalšími službami dojíždět do Plzně nebo Vejprnic.

V současnosti se mezi Tlučnou a Vejprnicemi, potažmo Plzní, nenachází žádný chodník ani pruh pro cyklisty. Obyvatelé Tlučné musí přihlížet dopravním nehodám (Centrum dopravního výzkumu, 2015), které se stávají na silnici II/203 kvůli nepřehlednosti dopravy. Bližší informace o nehodách jsou uvedeny v kapitole 3. Zmíněná silnice je velmi frekventovaná, což vede k hlučnosti, prašnosti a znečišťování ovzduší, čímž jsou obyvatelé Tlučné negativně ovlivňováni.

Cílová skupina 2 – návštěvníci

Přínosem vyplývajícím z realizace nové stezky pro cyklisty a pěší bude pro návštěvníky z okolních obcí především zajištění udržitelné a bezbariérově přístupné formy dopravy. Významnou skupinou v rámci návštěvníků jsou obyvatelé okolních obcí, které jsou zároveň členy MAS Radbuza. Jedná se mimo jiné o Nýřany, Myslinku, Zbůch, Úherce, Líně, potažmo Kozolupy či Vochov (MAS Radbuza, 2017a), viz Obrázek 3.

Pomocí stávajících cyklotras a cyklostezek se návštěvníci budou moci na nově vystavěnou cyklostezku napojit. Bližší popis je uveden v textu níže.

Realizací *projektu* dojde k usnadnění bezpečného bezmotorového pohybu i návštěvníkům obce, kteří do Tlučné přijíždějí za různými účely. Může se jednat o turisty, kteří přijíždějí za poznáním atraktivit cestovního ruchu nebo o návštěvníky kulturních a sportovních akcí, kterých se v obci koná řada během celého roku. Dále půjde o návštěvníky známých a příbuzných v Tlučné.

Usnadněn bude pohyb i pro hendikepované návštěvníky, neboť výstupy *projektu* jsou řešeny bezbariérově pro osoby s omezenou schopností pohybu i orientace (IK Plzeň s.r.o., 2019). Návštěvníci jistě ocení příjemné atraktivní prostředí, ke kterému realizace *projektu* také přispěje.

Vybudování nové cyklistické stezky bude mít pozitivní dopad také na všechny návštěvníky obce Tlučná, mezi které můžeme řadit mimo jiné pěší turisty, sportovce nebo zájemce o zdravý životní styl. Cyklostezka bude vhodná nejen pro již zmíněnou cyklistickou a pěší dopravu, ale také pro různé další sportovní aktivity jako např. in-line bruslení, jízda na koloběžce nebo běh. Realizací *projektu* se otevírá možnost nejen sportovcům přímo z Tlučné, ale také z okolních obcí a měst, což může pozitivně ovlivnit část cestovního ruchu v okolí obce.

Cílová skupina 3 – dojíždějící osoby za prací a vzděláním

Další významnou skupinou jsou osoby dojíždějící za prací a službami do okolních měst. Z údajů dostupných ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 (Český statistický úřad, 2011a) měla obec Tlučná v roce 2011 celkem 3014 obyvatel, z nichž 789 dojíždělo do zaměstnání a 242 do škol mimo obec. Z výše uvedených statistik vyplývá, že mimo obec vyjížděla denně více než 1/3 obyvatel Tlučné. Dle údajů o času, který zabrala daným obyvatelům cesta do školy/zaměstnání, stráví nejvíce z nich 15 – 29 minut na cestě. Druhou nejpočetnější kategorií je cesta do 14 minut. Obě kategorie odpovídají cestě do krajského města Plzeň, které je od Tlučné vzdáleno zhruba 12 km (tj. 20 minut). Dle současného rozmachu automobilové dopravy lze očekávat, že výše zmíněné údaje se dnes pohybují ve vyšších hodnotách. Vyčíslení dopadu na cílovou skupinu je obsahem kapitoly 3.

Cílová skupina 4 – uživatelé veřejné dopravy

Důležitou cílovou skupinou pro **projekt** jsou také uživatelé veřejné dopravy, na které bude mít projekt pozitivní vliv. Pro uživatele veřejné dopravy budou dopady **projektu** pozitivní z důvodu zlepšení plynulosti dopravy. Díky odklonu pěší a cyklistické dopravy ze silnice II/203, která je intenzivně využívána autobusovou veřejnou dopravou bude cesta mnohem plynulejší a bezpečnější. Zároveň bude mít stezka pozitivní dopad i na uživatele vlakové veřejné dopravy, neboť usnadní přístup z okolních obcí a měst na vlaková nádraží. Jelikož nově vybudovaná cyklostezka povede přímo kolem vlakové zastávky (viz Obrázek 10), dojde ke zlepšení dostupnosti vlakové dopravy. Osobním vlakem č. 7413 se mohou uživatelé veřejné dopravy dostat do Plzně, či druhým směrem až do Domažlic. Trasa prochází mimo jiné obce také přes obce spadající do MAS Radbuza. Jedná se o Hradec, Stod, Chotěšov, Zbůch, Nýřany, Tlučnou a Vejprnice (České Dráhy, a.s., 2015).

2.2.4 Popis cílů projektu

Při sestavování cílů **projektu** byl brán zřetel především na nadřazené cíle IROP a jemu podřízené dílčí specifické cíle. V textu níže budou tyto cíle stručně představeny.

Globální cíl IROP

Integrovaný regionální operační program (2019) si ve svém programovém dokumentu zvolil následující globální cíl: „*Zajistit vyvážený rozvoj území, zlepšit veřejné služby a veřejnou správu pro zvýšení konkurenceschopnosti a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech.*“

Ze stejného dokumentu je pak patrné dělení na jednotlivé prioritní osy se svými specifickými cíli. Jedná se o prioritní osy:

- konkurenceschopné, rozvinuté a bezpečné regiony,
- zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů,
- dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí,
- komunitně vedený místní rozvoj a
- technická pomoc.

Projekt výstavby cyklostezky spadá pod Prioritní osu 4, SC 4.1 (více viz 1.3.2).

Cíl projektu

Na základě dodržování výše uvedených cílů a podporovaných aktivit byl stanoven konkrétní cíl **projektu** dle metody SMART:

„Do 31. 12. 2021 vystavět 1,6 km nové cyklistické sítě s bezpečnostními prvky za pomoci dotace IROP za účelem zkvalitnění infrastruktury, zvýšení bezpečnosti dopravy v dané oblasti a zlepšení dopravní obslužnosti.“

Cílem tohoto **projektu** je tedy výstavba nové cyklistické sítě, díky které vznikne nový úsek v obci Tlučná, který bude propojen s již vystavěnou cyklostezkou ve Vejprnicích. Do budoucna je plánováno propojení s cyklostezkou v Nýřanech. Díky výstavbě této cyklostezky dojde ke zkvalitnění infrastruktury v kýžené oblasti, čímž zároveň dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy v důsledku svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice č. II/203. Realizací těchto aktivit dojde k naplnění jak specifického, tak globálního cíle IROP.

Problémy, které má realizace projektu vyřešit

Jak již bylo zmíněno výše, hlavním cílem **projektu** je výstavba cyklostezky poblíž silnice II/203 pro bezpečný přístup ke školám, zaměstnáním, službám, úřadům nebo zdravotním zařízením. Hlavní problémy, které **projekt** řeší, lze shrnout do následujících bodů:

- absence cyklistické stezky v obci a chodníku mezi Tlučnou a Vejprnicemi,
- frekventovanost dopravy,
- bezpečnost na silnici II/203,
- dostupnost služeb, školství a zaměstnání a
- bezbariérový přístup.

2.2.5 Popis souladu s Dopravní politikou ČR

Projekt je v souladu s Dopravní politikou ČR 2014–2020 pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy, 2013a) s ohledem na činnosti a stavební práce, které budou realizovány. Níže bude probrána návaznost *projektu* na kapitoly 4.2.5, 4.2.6 a 4.6 zmíněného dokumentu.

Kapitola 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech

Dle dokumentu Dopravní politika ČR 2014 – 2020 (Ministerstvo dopravy, 2013a) řeší kapitola 4.2.5 problematiku dopravy ve městech. Prioritou je kladení důrazu na MHD a nemotorovou dopravu ve městech a obcích. Jednotlivými aktivitami *projektu* je také zavádět opatření v souladu s touto kapitolou. Jedná se o:

- rozvoj cyklistických stezek a pěších zón,
- rozvoj stávající sítě ucelených tras pro nemotorovou dopravu [...],
- využití veřejně projednané Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a
- tvorbu řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).

Kapitola 4.2.6 Zvyšování bezpečnosti dopravy

V rámci jednotlivých podporovaných aktivit s účelem zvyšování bezpečnosti dopravy jsou uplatňována následující opatření (Ministerstvo dopravy, 2013a):

- v extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky) a
- zklidňovat dopravu v obcích a realizovat bezpečnostní prvky na infrastruktuře v obydlých oblastech.

Kapitola 4.6 Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí

Dále budou realizována opatření, která mají vliv na snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí. Dle Ministerstva dopravy (2013a) se jedná o následující:

- minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu a
- při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.

2.2.6 Popis souladu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

V rámci *projektu* budou zároveň uplatňována opatření, která jsou v souladu se specifickým cílem 1 Zajištění financování cyklistické infrastruktury uvedeným v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020 (Ministerstvo dopravy, 2013b). Jedná se o opatření uvedená v následující tabulce.

Tabulka 6: Opatření v rámci jednotlivých specifických cílů

Cíl 1.1 Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury	
Opatření 1: Výstavba	Výstavba a údržba cyklistických stezek, společných stezek pro chodce a cyklisty a dalších vhodných komunikací pro cyklisty (zvláště v extravilánu)
Opatření 2: Rekonstrukce a novostavba	Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb
Cíl 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	
Opatření 2: Vodní toky a říční stezky	Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků.
Opatření 3: Polní a lesní stezky	Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy, 2013b

2.2.7 Výchozí stav

Projekt výstavby cyklostezky má za účel svést cyklistickou a pěší dopravu ze silnice II/203 (Obrázek 5), která spojuje Tlučnou s Vejprnicemi, potažmo s Plzní. Nově vybudovaná cyklostezka (Obrázek 4) umožní plynulé napojení na v té době již realizovanou cyklostezku Vejprnice – Plzeň bez dopravního či osobního ohrožení.

Na obrázku níže lze vidět stávající síť cyklotras a turistických stezek pro pěší na řešeném území. Jak lze vidět z následujícího obrázku, centrem Tlučné doposud neprochází žádná cyklostezka, pouze cyklotrasy. Z Vejprnic do Tlučné vede cyklotrasa 2300, která dále pokračuje do obce Plešnice přes Myslinku. V Myslince se trasa 2300 člení na další trasu 2301, po které se lze dostat do Kozolup, Bdeněvsí a Vochova (Seznam.cz, a.s., 2019).

Po trase 2259 se lze dostat zpět do Vejprnic a dále do Líní. Pomocí cyklotrasy 2258 se lze z Plzně dostat přes Vejprnice a Líně do Úherců a Nýřan. Dále řešeným územím prochází modrá turistická trasa, která propojuje např. obce Myslinka, Tlučná a Vejprnice (Seznam.cz, a.s., 2019).

Díky výstavbě nové smíšené stezky dojde k propojení těchto cyklotras a turistických tras v jednu ucelenou síť propojující okolní obce, které jsou členy MAS Radbuza. Spojení v ucelenou síť bude mít dopad na všechny výše uvedené cílové skupiny, které se budou moci bezpečně a rychle dostat do spádových oblastí při cestě za zaměstnáním, vzděláním a službami jako zdravotnictvím, obchody apod.

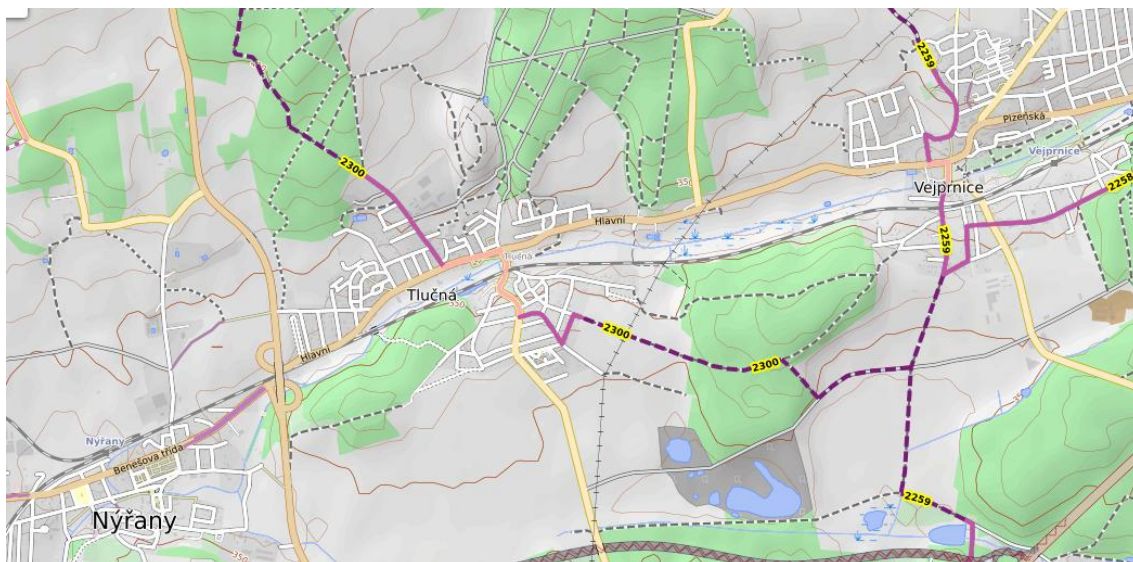
Obrázek 6: Stávající síť cyklotras a cyklostezek na řešeném území



Zdroj: Seznam.cz, a.s., 2019

Obrázek 7 zobrazuje současný přehled cyklostezek a cyklotras v blízkém okolí obce Tlučná. Čerchované **fialové** linie zobrazují horší povrch trasy. Plné **růžové** linie označují intenzitu provozu, přičemž tmavší barva zobrazuje slabší provoz.

Obrázek 7: Současný přehled cyklostezek a cyklotras v blízkém okolí Tlučné



Zdroj: Prahou na kole, 2019

Projekt se však netýká svedení pouze cyklistické dopravy, ale také pěší. Tlučnou prochází chodník, který však končí u obecního hřbitova p. č. 1270/1 (Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2020). Další chodník začíná až na území Vejprnic, tudíž zde existuje zhruba 1,5 km úsek mezi Tlučnou a Vejprnicemi, který zůstává bez spojení pro pěší dopravu. Chodci a cyklisté jsou nuceni využívat ke své dopravě silnici II/203, což se stává pro všechny účastníky silničního provozu vysoce nebezpečné.

Co se týká dotčeného území **projektu**, je velice obtížné využít jiné způsoby dopravy než automobilovou či veřejnou městskou dopravu.

Intenzita automobilové dopravy na silnicích nebo místních komunikacích dotčených realizací projektu, podle celostátního sčítání dopravy v roce 2016

Sumarizovaná data ze Sčítání dopravy v roce 2016 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016a) lze vidět na následujícím obrázku. Jedná se o data měřená na silnici II/203. Jedná se o úsek s intenzitou 5001 – 7000 projetých vozidel za 24 hodin. Z uvedených údajů je patrné, že průměrně po této komunikaci projede od pondělí do pátku 7 372 vozidel za den. O víkendech projede průměrně 5 635 vozidel za den. Nejvíce po této komunikaci projelo osobních a dodávkových vozidel. Za den zde dle měření projede průměrně 119 cyklistů.

Obrázek 8: Sčítání dopravy 2016 – silnice II/203

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 3-1789)																	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	330	106	17	25	11	46	91	10	4	22	662	6 145	69	6 876		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	409	131	22	31	14	59	105	12	5	27	815	6 493	64	7 372		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	134	43	5	10	3	14	55	4	2	9	279	5 275	81	5 635		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											81	839				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											64	775				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														415		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											4 967	505	59	5 531		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											845	32	7	884		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											402	51	8	461		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											889	47	22	11	14	983
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.85	0.00	0.00	54:46		
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den														119		

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016a

Význam použitých zkratk je pro přehlednost uveden na následujícím obrázku.

Obrázek 9: Význam použitých zkratk při Sčítání dopravy 2016

LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy	Hluk:	
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů	OA	O+M
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy	NA	LN+SN+TN+A+AK+TR+TRP
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů	NS	SNP+TNP+NSN
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy	Emise:	
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel	OA	O+M
A	Autobusy	LNA	LN
AK	Autobusy kloubové	TNA	SN+TN+TR+TRP
TR	Traktory bez přívěsů	NS	SNP+TNP+NSN
TRP	Traktory s přívěsy	BUS	A+AK
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.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.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]		

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016b

Počet obsazených pracovních míst v obcích dotčených projektem, podle výsledků Sčítání lidí, domů a bytů 2011

Celkový počet obsazených pracovních míst se stanovuje jako: „Počet ekonomicky aktivních zaměstnaných v obci + počet dojíždějících do zaměstnání v obci - počet vyjíždějících do zaměstnání v obci“ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019f).

Pro Obec Tlučná jsou data následující:

- počet ek. aktivních zaměstnaných v obci: **1555** (Český statistický úřad, 2011b)
- počet dojíždějících do zaměstnání v obci: **77** (Český statistický úřad, 2011c) a
- počet vyjíždějících do zaměstnání v obci: **731** (Český statistický úřad, 2011d).

Mezi obce dojížděky za prací z Tlučné patří Plzeň, Nýřany, Praha, Vejprnice, Líně, Chotěšov a Stod.

Počet obsazených pracovních míst v Obci Tlučná se tedy stanoví: $1555+77-731 = 901$.

Totéž je nutné uvést i pro Vejprnice, jelikož jsou obcí dotčenou *projektem*. Pro Vejprnice jsou data následující:

- počet ek. aktivních zaměstnaných v obci: **2003** (Český statistický úřad, 2011b),
- počet dojíždějících do zaměstnání v obci: **134** (Český statistický úřad, 2011c) a
- počet vyjíždějících do zaměstnání v obci: **1012** (Český statistický úřad, 2011d).

Počet obsazených pracovních míst ve Vejprnicích se stanoví: $2003+134-1012 = 1125$.

Počet obyvatel v obcích dotčených projektem, k 1. 1. 2015, 2016 nebo 2017

V tabulce níže lze vidět vývoj počtu obyvatel v Tlučné a ve Vejprnicích. Vejprnice jsou obcí nepatrně větší než Tlučná, o čemž svědčí i počet obyvatel. V obou obcích dochází v průběhu let k nárůstu počtu obyvatel.

Tabulka 7: Počet obyvatel mezi lety 2015 a 2018 v Tlučné a Vejprnicích

	2015	2016	2017	2018
Obec Tlučná (Český statistický úřad, 2019b)	3 199	3245	3262	3286
Obec Vejprnice (Český statistický úřad, 2019c)	4077	4156	4216	4219

Zdroj: vlastní zpracování dle Českého statistického úřadu, 2019b resp. 2019c

2.2.8 Popis jednotlivých aktivit projektu

V kapitole bude představen popis realizace aktivit *projektu* v návaznosti na jednotlivé specifické cíle Integrovaného regionálního operačního programu.

Popis realizace hlavních aktivit projektu ve smyslu kap. 3.5.2 SP IROP

Hlavní aktivity projektu jsou dle Specifických pravidel (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019f) takové:

- výstavba samostatné stezky pro cyklisty a chodce,
- výdaje související s komunikací pro cyklisty.

Hlavní aktivitou je výstavba samostatné cyklostezky pro cyklisty a chodce (se značením **c9a,b**) Stavba bude obsahovat vodící prvky a signální pásy. Jako vodící linie budou sloužit obrubníky a přilehlé hradby, zábradlí a budovy. Stavba bude zároveň opatřena výstražnými pásy (IK Plzeň s.r.o., 2019).

Popis realizace vedlejších aktivit projektu ve smyslu kap. 3.5.2 SP IROP

Vedlejšími aktivitami v rámci projektu jsou dle Specifických pravidel (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2019f) :

- zpracování studie proveditelnosti a projektových dokumentací,
- průzkumné, geodetické a projektové práce,
- provádění inženýrské činnosti ve výstavbě,
- vybrané služby bezprostředně související s realizací projektu a
- povinná publicita.

Popis ukončení realizace projektu a uvedení komunikace pro cyklisty do provozu

Realizační fáze končí předáním díla na základě předávacího protokolu, které by mělo proběhnout do konce roku 2021, viz cíl *projektu* uvedený v kapitole 2.2.4. Provozní fáze začne dnem následujícím po dni ukončení realizační fáze. Doba udržitelnosti je pravidly Integrovaného regionálního operačního programu (2019) stanovena na 5 let.

2.2.9 Popis vazeb projektu

Výchozím obrázkem pro tuto podkapitolu je Obrázek 10, na kterém jsou **červenou** barvou znázorněny chodníky vedoucí na území Tlučné a Vejprnic, **zelenou** barvou plánovaná trasa nové cyklostezky, **černou** barvou stávající síť cyklostezek (Obrázek 6) a v **modrých** kruzích jsou vyznačeny vlakové a autobusové zastávky.

Obrázek 10: Přehledová mapa infrastruktury v Tlučné a Vejprnicích



Zdroj: vlastní zpracování dle Seznam.cz, a.s., 2019

Vazby na stávající síť liniové infrastruktury pro cyklisty a chodce

Přes celou obec Tlučná vede chodník, na většině míst dokonce po obou stranách silnice II/203. Mezi oběma obcemi není vystavěn žádný chodník pro pěší dopravu, ani žádný pruh pro cyklisty. Na svém počátku cyklostezka navazuje na ulici Luční ve Vejprnicích a pokračuje mezi železniční tratí a Vejpnickým potokem až k údolí Vejpnického potoka, kde je na krátký úsek přerušena silnicí III/2033 (IK Plzeň s.r.o., 2019).

V tomto místě mohou chodci buď pokračovat po cyklostezce dále, nebo plynule a bezpečně navázat na **červeně** vyznačený obecní chodník. Výstavba nové stezky bude mít pozitivní dopad též na chodce, kteří se budou moci dostat z Vejprnic do Tlučné po bezpečné cestě. V současnosti existuje i síť cyklostezek procházející Tlučnou, na kterou se cyklisté z této stezky mohou bezpečně připojit (viz Obrázek 6 a Obrázek 7).

Vazby na veřejnou hromadnou dopravu

Díky strategickému umístění cyklostezky bude zajištěna kompletní bezpečnost pro všechny zájemce o cestování veřejnou dopravou. Po cyklostezce bude chodcům umožněno se dostat přímo k železniční zastávce umístěné v údolí Vejpnického potoka (viz Obrázek 10).

Po vyznačeném chodníku se lze dále dostat k zastávkám Tlučná žel.st.; Tlučná, ZŠ a Tlučná, kolonie nebo na opačné straně obce Tlučná, U zahradníka (Hupák, 2019). Obec Tlučná zároveň disponuje Základní školou, kam dochází děti nejen z Tlučné a Vejprnic, ale také z Líní, Zbůchu a ostatních obcí MAS Radbuza. Díky nově vybudované cyklostezce se děti z těchto obcí budou moci bezpečně dostat z domova do školy a zpět.

2.3 Zdůvodnění potřebnosti realizace projektu

Kapitola obsahuje zdůvodnění záměru *projektu* a vazbu na SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy s důrazem na zlepšení dopravní dostupnosti práce služeb. Dále bude zmíněn popis dopadů a přínosů *projektu* na cílové skupiny stanovené 11. výzvou MAS Radbuza.

Zdůvodnění záměru a vazba na SC 1.2

Projekt bude situován mezi železniční sítí a Vejprnickým potokem kvůli svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice II/203. Díky svedení cyklistické a pěší dopravy na nově vybudovanou cyklostezku dojde k zajištění bezpečnosti všech jmenovaných druhů dopravy. Automobilová doprava na silnici II/203 se stane plynulejší díky úbytkům dopravních nehod a neopatrnému předjíždění cyklistů a chodců, tudíž dojde ke zlepšení dopravní dostupnosti práce, služeb a vzdělání.

Daný *projekt* má přímou návaznost na specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy (Integrovaný regionální operační program, 2019). Za pomoci naplnění tohoto cíle by mělo klesnout využívání automobilové dopravy ve prospěch šetrnějších způsobů přepravy, jakými jsou doprava veřejná, cyklistická či pěší. Rozvoj alternativních způsobů přepravy by měl vést mimo jiné k poklesu množství dopravních nehod, kongescí, zlepšení životního prostředí snížením emisí, vibrací a hluku za současného zvyšování bezpečnosti provozu a zajištění bezbariérového přístupu.

Z obce nevedou ani jiné alternativní cyklostezky či stezky pro pěší, které by umožnily bezmotorovou dopravu občanů do Plzně i např. po delší objízdné trase. Jedinou možností jsou cyklotrasy (viz Obrázek 6), které jsou ovšem v neupraveném terénu, bez pevného asfaltového povrchu a ve velké části roku jsou nesjízdné. Zároveň jsou i velmi okružní, s delší dobou dojezdu, určené spíše pro rekreační účely než pro přímé rychlé spojení do zaměstnání, do škol, za službami a další vybaveností.

Z výše uvedených důvodů je prakticky nemožné využívat bezmotorovou dopravu do Plzně za účelem dojíždění za prací, vzděláním a dalšími službami. Obyvatelé využívají osobní automobily (případně veřejnou dopravu), což zatěžuje životní prostředí a obtěžuje obyvatele hlukem, prachem a omezením bezpečnosti.

Další silnici č. III/2033 procházející obcí Tlučnou nelze pro bezmotorovou dopravu do Plzně využít vůbec, neboť se za katastrálním územím obce napojuje na silnice č. I/50 a I/26, které nejsou pro cyklisty a chodce určeny (Seznam.cz, a.s., 2019).

Další silnicí procházející Tlučnou je silnice č. II/180. Směrem na jih se tato silnice napojuje na silnici č. I/50 a poté I/26 stejně jako v předchozím případě. Ze stejných důvodů je silnice nevhodná pro využití bezmotorové dopravy do Plzně. Směrem na sever vede silnice č. II/180 přes obec Myslinka a Kozolupy, kde se dále větví na další silnice. Při cestě do Plzně lze využít silnici č. II/605 vedoucí až na okraj Plzně. Tato cesta je však také nevhodná pro bezmotorovou dopravu, jelikož zvolená cesta je neúměrně daleko pro cyklistickou či pěší dopravu za službami (Seznam.cz, a.s., 2019).

2.3.1 Popis dopadů a přínosů projektu na cílové skupiny

V textu níže budou uvedeny dopady a přínosy pro jednotlivé cílové skupiny, které jsou blíže popsány výše v kapitole 2.2.3.

Dopady a přínosy pro cílovou skupinu 1 – obyvatelé obce Tlučná

Výstavba cyklostezky se projeví především v těchto oblastech občanského života:

- zajištění bezpečnosti provozu v místě realizace,
- zajištění bezbariérovosti v místě realizace projektu,
- rozšíření využití sportovních aktivit,
- atraktivní vzhled revitalizované oblasti a
- snížení emisí CO₂ a hluku v dané oblasti.

Realizací *projektu* dojde především k zajištění bezpečné cyklistické a pěší dopravy, ale také automobilové dopravy. Díky svedení cyklistů a chodců z hlavní silnice dojde ke snížení nehodovosti na nepřehledných úsecích. Díky výstavbě cyklostezky bude umožněn bezbariérový přístup potřebným osobám. Jako vedlejší pozitivní dopad lze zmínit také atraktivní moderní vzhled nové cyklostezky a revitalizovaného okolí.

Realizací **projektu** zároveň dojde ke snížení využívání automobilové dopravy do spádových oblastí, kam obyvatelé dojíždějí pro pracovní příležitosti, vzdělání, služby, úřady a zábavu. Obyvatelům Tlučné se tak otevře mnoho možností alternativní dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí, tudíž dojde ke snížení emisí CO₂ díky poklesu používání automobilů (Mrkajic, Vukelic, & Mihajlov, 2015). Současně se snížením škodlivých emisí je předpokládáno snížení hlučnosti v kýžené oblasti.

Dopady a přínosy pro cílovou skupinu 2 – návštěvníci

Pro návštěvníky budou uspokojeny následující potřeby:

- zajištění bezpečnosti provozu v místě realizace projektu,
- zvýšení bezpečnosti při provádění sportovních aktivit,
- atraktivní vzhled revitalizované oblasti,
- návaznost na cyklostezku ve Vejprnicích (respektive v Nýřanech),
- otevření nových sportovních možností,
- zajištění bezbariérovosti v místě realizace projektu,
- atraktivní vzhled revitalizované oblasti a
- snížení emisí CO₂ a hluku v dané oblasti.

Realizací **projektu** dojde k usnadnění bezpečného bezmotorového pohybu i návštěvníkům obce, kteří do Tlučné přijíždějí za různými účely. Může se jednat o turisty, kteří přijíždějí za poznáním atraktivit cestovního ruchu nebo o návštěvníky kulturních a sportovních akcí, kterých se v obci koná řada během celého roku. Dále půjde o návštěvníky známých a příbuzných v Tlučné.

Dopady a přínosy pro cílovou skupinu 3 – dojíždějící osoby za prací a vzděláním

Výstavba cyklostezky se dojíždějících osob dotkne následovně:

- zlepšení dostupnosti spádových oblastí,
- zajištění bezpečnosti provozu v místě realizace,
- zvýšení plynulosti dopravy a
- otevření nových možností dopravy.

Prvním možným přínosem pro tuto cílovou skupinu může být využití alternativní dopravy vhodné pro nově vybudovanou cyklostezku, právě např. cyklistické dopravy. Při jízdě z Tlučné do Plzně po hlavní silnici je trasa dlouhá zhruba 12 km.

Dopady a přínosy pro cílovou skupinu 4 – uživatelé veřejné dopravy

Důležitou cílovou skupinou pro *projekt* jsou také uživatelé veřejné dopravy, na které bude mít *projekt* pozitivní vliv. Pro uživatele veřejné dopravy bude projekt pozitivní z důvodu zlepšení plynulosti dopravy.

Silnice II/203 je dle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016a) velmi intenzivně využívána právě autobusovou veřejnou dopravou, viz Obrázek 8. Díky odklonu pěší a cyklistické dopravy ze silnice II/203 bude cesta mnohem plynulejší a bezpečnější. Zároveň bude mít stezka pozitivní dopad i na uživatele vlakové veřejné dopravy, neboť usnadní přístup z okolních obcí a měst na vlaková nádraží, např. Hradec, Stod, Chotěšov, Zbůch, Nýřany a Vejprnice (Seznam.cz, a.s., 2019).

Pro uživatele veřejné dopravy budou uspokojeny následující potřeby:

- zajištění bezpečné cyklistické a pěší dostupnosti od vlakového nádraží a zpět,
- zajištění bezpečnosti provozu na silnici, ze které bude odkloněna cyklistická a pěší doprava,
- zajištění bezbariérovosti v místě realizace projektu,
- atraktivní vzhled revitalizované oblasti,
- snížení emisí CO₂,
- snížení hluku v dané oblasti a
- zlepšení plynulosti dopravy.

Část výše uvedených dopadů bude rozebrána v kapitole 3, která obsahuje analýzu přínosů a nákladů plynoucích z realizace *projektu*. Náklady a přínosy budou dále vyčísleny nebo bude nastíněn postup jejich výpočtu.

2.4 Management projektu a řízení lidských zdrojů

Nedílnou součástí studie proveditelnosti je zajištění lidských zdrojů, které se podílejí na realizaci *projektu*. Uvedeno bude zajištění provozu pro řízení projektu a administrativní kapacity a Tabulka 8 zobrazuje složení samotného projektového týmu.

Projektový tým byl v souvislosti s *projektem* sestaven tak, aby odpovědnost a kompetence jednotlivých členů týmu odpovídaly jejich skutečné odborné kvalifikaci, schopnostem, znalostem a dovednostem a zároveň byl zárukou eliminace možných rizik úspěšného řešení *projektu*. Pro jednotlivé členy projektového týmu byly vytvořeny dostatečné technické, finanční a administrativní podmínky nutné k úspěšné realizaci *projektu*. Skladba projektového týmu odpovídá po kvalifikační stránce jednotlivým aktivitám *projektu* a členové projektového týmu mají zkušenosti s danou činností v rámci jiných projektů.

V projektovém týmu jsou zastoupena obě pohlaví, což odráží důraz kladený na princip rovných příležitostí v *projektu* (Marek & Kantor, 2007, s. 128). Tabulka 8 zobrazuje zapojení členů týmu v jednotlivých aktivitách. Za každou klíčovou aktivitu *projektu* je zodpovědný konkrétní člen projektového týmu, jehož kvalifikace povaze aktivity odpovídá. V souvislosti s *projektem* nevznikají v žádné jeho fázi náklady na projektový tým, resp. nevznikají žádné osobní výdaje, výdaje na dopravu, telefon, počítač a kancelářské potřeby, vzhledem ke skutečnosti, že jednotliví členové týmu veškeré činnosti související s *projektem* vykonávají a budou vykonávat i nadále v rámci pracovní náplně svého zaměstnání.

Co se týká vyčíslení nákladů na osobní výdaje, dopravu, telefon, počítač či kancelářské potřeby, všechny tyto náklady jsou zahrnuty v ceně za služby externistů, kterými jsou projektový manažer a technický manažer. Veškeré tyto výdaje budou hrazeny z rozpočtu obce v rámci standardní odměny těchto zaměstnanců. Pro účely dotace nebude pronajímán vůz, pořizován počítač či telefon apod.

Tabulka 8: Složení projektového týmu

Člen projektového týmu		Kvalifikace/ zkušenosti	Aktivity členů
Jméno	Ing. Oldřich Rozšafný		
Funkce v týmu	Hlavní manažer projektu	Místostarosta MO Plzeň 2 od 2002 – 2010 (v kompetenci investiční výstavba, projektování, realizace cyklostezek) Člen Komise pro cykloturistiku Člen Mikroregionu Radbuza Místostarosta obce Tlučná od 2018	Formulace projektového záměru a cílů projektu Výběr zpracovatele projektové dokumentace a žádosti o dotaci
Organizace	Obec Tlučná		Sestavení organizačního týmu projektu a jeho vedení
Funkce v organizaci	Místostarosta		Poskytování součinnosti při tvorbě žádosti o dotaci
Jméno	Radomíra Polívková		
Funkce v týmu	Finanční manažer projektu	Účetní od obce Tlučná od roku 1993	Finanční řízení projektu/ vedení účetnictví projektu Poskytování součinnosti při tvorbě žádosti o dotaci
Organizace	Obec Tlučná		
Funkce v organizaci	Hlavní ekonom		

Člen projektového týmu		Kvalifikace/ zkušenosti	Aktivity členů
Jméno	Zbyněk Bartoň		
Funkce v týmu	Technický manažer projektu	Absolvent ČVUT v Praze, Fakulta stavební Praxe od roku 1992 ve společnosti IK Plzeň s.r.o. v oboru dopravních a občanských staveb	Zpracování projektové dokumentace
Organizace	IK Plzeň s.r.o.		Poskytování součinnosti při tvorbě žádosti o dotaci
Funkce v organizaci	Jednatel, projektant		Řešení případných změn projektu autorský dozor
Jméno	Bc. Sylva Chylíková		
Funkce v týmu	Technický dozor	Referent investiční výstavby Technický pracovník v oddělení technické dokumentace	Koordinační stavebních prací, komunikace s dodavatelem
Organizace	Obec Tlučná		
Funkce v organizaci	Stavební technik OÚ Tlučná		
Jméno	Bc. Tereza Urbánková		
Funkce v týmu	Projektový manažer	Zaměstnanec společnosti DOMOZA projekt s.r.o. zabývající se dotačním managementem Zpracovatel žádostí o dotace Zkušenosti s projekty spolufinancovanými ze SFK, MMR, SFŽP, ČEZ Kompletní management projektů vč. realizace zadávacích a výběrových řízení	Hledání vhodného dotačního titulu Koordinační projektového týmu
Organizace	DOMOZA projekt s.r.o.		Zpracování žádosti o dotaci Předložení žádosti o dotaci
Funkce v organizaci	Projektový manažer		Řešení případných změn projektu Administrativní řízení projektu

Zdroj: vlastní zpracování dle DOMOZA projekt s.r.o. (2015), IK Plzeň s.r.o. (2019), Obec Tlučná (2019a)

2.5 Technické a technologické řešení projektu

V kapitole 2.5 bude blíže rozebráno technické a technologické řešení realizace *projektu*. Výchozím dokumentem kapitoly je projektová dokumentace zpracovaná společností IK Plzeň s.r.o. (2019).

Podstatné technické a technologické aspekty realizace projektu

Hlavní aktivitou *projektu* je vybudování nové cyklostezky, která odkloní pěší a cyklistickou dopravu z hlavní silnice II/203. Umístění stavby respektuje stávající síť technické infrastruktury a je navrženo tak, aby co nejméně narušovalo organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a nedocházelo k poškozování půdního fondu. Stavba nenarušuje síť lesních cest, ani jiných cizích odvodňovacích zařízení. V případě nálezu odvodňovacích zařízení budou taková zařízení respektována a upravena pro účel užití. Cyklostezka povede mezi železniční tratí Plzeň – Domažlice a Vejprnickým potokem. Stavba nebude mít negativní vliv na železniční trať. Na stavbě nebudou umístěny žádné barevné plochy ani světelné zdroje, které by mohly vést k ohrožení provozu dráhy kvůli záměně s drážními znaky.

Stavba cyklostezky nevyžaduje vznik nových ochranných nebo bezpečnostních pásem. Zeleň vyskytující se v kontaktu se stavbou bude chráněna podle ČSN 81 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních činnostech. Sklárky stavebních materiálů budou umístěny v místě stavby stezky nebo na pozemcích k tomu určených.

Stavba stezky začíná napojením větve A2 na větev A1 (717,56 m) v ulici Luční ve Vejprnicích. Větev A2 je dlouhá 1618,28 m a vede až k údolí Vejprnického potoka, kde bude cyklostezka přerušena silnicí III/2033. Větev A1 není předmětem žádosti o dotaci.

Připojení cyklostezky na silnici II/203 bude napojeno chodníkovým přejezdem se zpevněným a snadno čistitelným povrchem. Stavební napojení je navrženo tak, aby nedocházelo ke stékání srážkových vod na silnici III/2033.

Cyklostezka je určena pro pěší a cyklistickou dopravu v doporučené rychlosti maximálně 20 km/hod. Cyklostezka bude zároveň určena na občasný průjezd vozidel údržby. Stavba bude přístupná pro vozidla IZS ve všech bodech připojení na komunikace pro motorovou dopravu a ke všem stávajícím objektům bude možný příjezd vozidel jednotek požární ochrany (IK Plzeň s.r.o., 2019).

Výhody, nevýhody a rizika předpokládaného řešení

Jednoznačnou výhodou bude pozitivní vliv na životní prostředí. Navržená stavba svým rozsahem nevyvolá dopravní zátěže, které by v dotčeném území budily nepříznivé účinky z hlediska hluku. Naopak po výstavbě cyklostezky dojde ke zmírnění dopravní zátěže v obci. Při samotné výstavbě bude věnována zvýšená pozornost na minimalizaci prašnosti a hluku strojních mechanismů na stavbě. Stavba nevyvolá nadměrné zvýšení emisí z dopravy. Výstavba cyklostezky nebude mít negativní vliv na vodní toky a vodní zdroje, nebude vodní zdroje znečišťovat.

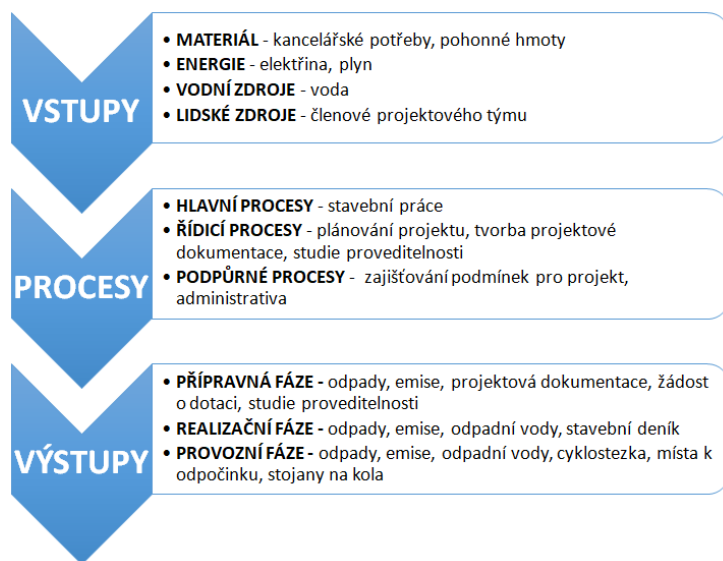
Krátkodobý negativní vliv bude působit na životní prostředí, který však bude pouze v době realizace kvůli zvýšené hlučnosti a prašnosti při provádění zemních prací.

V průběhu přípravy a realizace *projektu* se mohou vyskytnout mimo jiné rizika jako nedostatky v projektové dokumentaci, dodatečná koordinace stavebních prací, výběr nekvalitního dodavatele, nedodržení termínu realizace, živelné pohromy, navýšení cen požadovaných vstupů nebo nekvalitní a špatně sestavený projektový tým. Všechna tato rizika budou blíže rozebrána v samostatné kapitole 2.10.

Potřebné energetické a materiálové toky

Na následujícím obrázku jsou zobrazeny energetické a materiálové toky (vstupy), procesy a výstupy jednotlivých fází *projektu*. Jako vstupy jsou považovány materiál, energie, vodní a lidské zdroje. Jako výsledek jsou uvedeny výstupy jednotlivých fází.

Obrázek 11: Energetické a materiálové toky projektu



Zdroj: vlastní zpracování, 2019

2.6 Vliv projektu na životní prostředí

Kapitola obsahuje popis vlivu realizace *projektu* na životní prostředí ve srovnání s výchozím stavem a návrh zmírňujících opatření.

Popis vlivů projektu na životní prostředí

Realizací *projektu* nedojde k dlouhodobému a nenávratnému narušení životního prostředí a rázu krajiny. Jako vedlejší efekt *projektu* je předpokládáno snížení emisí CO₂ jako důsledek nárůstu využívání alternativní dopravy jako cyklistické a pěší při cestě za službami, prací, vzděláním či volnočasovými aktivitami (Mrkajic et al., 2015). Díky nárůstu této alternativní dopravy je očekáván další vedlejší pozitivní efekt, a to snížení hluku v dané lokalitě. Jediný negativní vliv na životní prostředí bude pozorován pouze při provádění samotných stavebních prací. Stavební práce s sebou mohou přinést zvýšenou hlučnost a prašnost, ovšem pouze v krátkém časovém horizontu.

Návrh zmírňujících a kompenzačních opatření

Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat příslušné vyhlášky. Stavbu je nutné zajistit proti pádu a je nutno odepřít vstup nepovolaným osobám. Staveniště musí po celou dobu stavby respektovat přístup vozidel IZS. Celá stavební úprava bude prováděna pod dohledem stavebního dozoru. Při provádění prací je nutno dodržet veškeré předpisy týkající se BOZP a požární ochrany.

Jelikož nová cyklostezka povede podél Vejprnického potoka, bude trasa doplněna novými propustky. Navíc dojde ke zpevnění svahu a zpevnění břehu potoka kamennou rovnaninou. Svahy budou zajištěny buď kamennou rovnaninou, nebo vegetační kokosovou mulčovací rohoží ze 100% kokosu. Tato rohož poskytuje okamžitou ochranu před půdní erozí, chrání osivo, napomáhá k obnovení vegetace a vytváří vhodné klima pro optimální růstové podmínky. Kokosová rohož má životnost cca 48–60 měsíců pro vytvoření drnu. Po dokončení komunikace dojde ke zpětnému ohumusování okolního terénu a k celkové regeneraci zbylých ploch vč. osetí travním semenem. Na zpevněný podklad cyklostezky bude umístěn asfaltobeton, který je vhodným přípravkem díky své šetrnosti k životnímu prostředí. Po dokončení stavebních prací dojde k výsadbě nových stromů. Ty budou vysazovány s balem, zapěstované jako solitéry nebo alejové stromy. O vysazené stromy bude zajištěna následná péče (IK Plzeň s.r.o., 2019).

2.7 Výstupy projektu

Po realizaci **projektu** vznikne hmatatelný výstup, který je uveden v podkapitole níže. Aby mohlo dojít k ověření úplné a správné realizace **projektu** a účelnému čerpání dotačních prostředků, musí být stanovena hodnota závazného indikátoru.

Výstupy projektu a indikátory

Výstupem **projektu** bude nově vybudovaná smíšená cyklostezka vedoucí podél železniční trati Plzeň – Domažlice a Vejprnického potoka. Cyklostezka bude spojoval obce Tlučná a Vejprnice. Stavba začíná napojením na infrastrukturu větví A1 (ul. Luční na okraji obce Vejprnice) a prochází při kolejích směrem k vlakové zastávce Tlučná. Před zastávkou trasa přechází k údolí Vejprnického potoka, kde větev cyklostezky A2 končí a využívá stávající účelovou komunikaci. Dále trasa přechází silnici č. III/2033 a pokračuje po větvi B1. Větev B1 je II. etapou výstavby až k lávce mezi zahradami. Po dokončení II. etapy dojde k napojení na cyklostezku Nýřany. Etapa II. není předmětem žádosti o dotaci. Předpokládaný začátek výstavby cyklostezky je na září roku 2020, přičemž nejzazší ukončení výstavby je v dubnu 2022 (IK Plzeň, 2019).

Jediným relevantním indikátorem je indikátor **7 61 00** (MAS Radbuza, 2019) udávající délku nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras, díky jehož naplnění dojde ke zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a ke zvýšení bezpečnosti dopravy. Výchozí hodnotou je 0 m nově vybudovaných cyklotras. Cílovou hodnotou je 1,618 km.

Tabulka 9: Indikátor 7 61 00

7 61 00 – Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	
Výchozí (počáteční) hodnota	0 km
Cílová hodnota	1, 618 km

Zdroj: vlastní zpracování dle MAS Radbuza (2019)

Způsob doložení a termín splnění cílů projektu a indikátorů

V rámci **projektu** bude realizována výstavba nové cyklostezky. Předpokládaný termín ukončení je v roce 2021. Finální výsledek a naplnění indikátoru bude možné ověřit fyzickou kontrolou v místě realizace.

2.8 Přípravenost projektu k realizaci

Kapitola obsahuje připravenost *projektu* k realizaci, tj. technickou a finanční připravenost.

Technická připravenost

Ke všem pozemkům, které se týkají I. etapy *projektu*, tudíž větví A1 a A2, má obec Tlučná sjednány souhlasy se stavbou. Po ukončení stavby a po kolaudaci bude s jednotlivými vlastníky provedeno majetkové vypořádání.

Zároveň byla zpracována projektová dokumentace pro stavební povolení a pro provedení stavby s názvem „Vejprnice, Tlučná – Smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka“. Zpracovatelem a zodpovědným projektantem je Zbyněk Bartoň ze společnosti IK Plzeň s.r.o. se sídlem Lesní 594, 345 06 Kdyně.

O vydání stavebního povolení bylo zažádáno. Městský úřad Nýřany obdržel Žádost o stavební povolení 5. 9. 2019. Očekávaný termín vydání stavebního povolení vč. nabytí právní moci je stanoven na březen 2020.

Stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení EIA. Územní rozhodnutí ze dne 28. 6. 2018, č. j. OV- Mrál/16227/2018, nabylo právní moci dne 31. 7. 2019. Stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí. Toto rozhodnutí je součástí žádosti o dotaci. Technická příprava je již dokončena a následně by mělo být zahájeno zadávací řízení na dodavatele stavebních prací (IK Plzeň s.r.o., 2019).

Finanční připravenost

Projekt bude předfinancován z vlastních zdrojů žadatele. Po skončení realizace *projektu* bude provedeno vyúčtování a následně proběhne zaslání dotace na účet žadatele. Způsobilé výdaje *projektu* budou kryty z 95 % z dotace a z 5 % z vlastních zdrojů žadatele. Provozní fáze bude hrazena z rozpočtu obce.

2.9 Rekapitulace rozpočtu projektu

Nedílnou součástí studie proveditelnosti je také rekapitulace rozpočtu *projektu*. Charakter *projektu* je založen na neziskovém principu a hlavním cílem žadatele je uspokojení potřeb cílových skupin, které jsou *projektem* dotčeny. Po celou dobu udržitelnosti *projektu* budou vznikat pouze výdaje ve výši 70 000 Kč ročně (odhad Obce Tlučná), které budou vynaloženy na pravidelnou údržbu nově vzniklé cyklostezky.

Ostatní přínosy a výdaje plynoucí z realizace *projektu* budou zmíněny samostatně v kapitole 3.2, kde budou zároveň vyčísleny nebo bude nastíněn postup jejich výpočtu. Závěrem kapitoly 3 je výpočet kritériálních ukazatelů.

Projekt bude předfinancován z vlastních zdrojů žadatele. Po skončení realizace *projektu* bude provedeno vyúčtování a následně proběhne zaslání dotace na účet žadatele. Způsobilé výdaje *projektu* budou kryty z 95 % z dotace a z 5 % z vlastních zdrojů žadatele. Provozní fáze bude hrazena z rozpočtu obce.

Níže uvedený rozpočet je dělen na položky dle modulu MS2014+, do kterého se podává samotná žádost, v rámci které je vyplňován i položkový rozpočet. Rozpočet je členěn do dvou typů aktivit (hlavní a vedlejší), které jsou dále členěny na další položky. V rámci *projektu* bude provedena jen jedna hlavní aktivita: stavba. Mezi vedlejší aktivity *projektu* se řadí vybudování odpočinkového místa, tvorba projektových dokumentací pro územní rozhodnutí (ÚR), studii proveditelnosti (SP) a výběrové řízení VŘ). Dále je v rámci vedlejších aktivit nutno zajistit technický dozor stavby (TDI), autorský dozor (AD) a bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP).

Celkové náklady *projektu* činí **17 291 255 Kč** včetně DPH, tudíž z vlastních zdrojů žadatele bude v případě schválení dotace financováno **864 563 Kč** (5 %). Požadovaná výše dotace tedy činí **16 426 692 Kč** (95 %).

Tabulka 10: Položkový rozpočet způsobilých výdajů

Kód položky	Položka rozpočtu MS2014+	Položka rozpočtu	Cena za jednotku [Kč včetně DPH]	Celková cena za položku [Kč včetně DPH]	Typ aktivity
1.1.1.1.2.1	Hlavní stavba	Stavby	15 335 448	15 335 448	Hlavní
1.1.1.1.2.2	Odpočinkové místo	Stavby	39 166	39 166	Vedlejší
1.1.1.1.4	PD pro ÚR	Projektová dokumentace	398 090	953 480	
	PD pro SP		384 780		
	PD pro VŘ		170 610		
1.1.1.1.3	TDI	Zabezpečení výstavby	190 000	802 161	
	AD		34 000		
	BOZP		75 000		
	VRN		503 161		
1.1.1.3.1	Povinná publicita	Povinná publicita	40 000	40 000	
1.1.2.1.1	Studie proveditelnosti	Pořízení služeb	48 400	121 000	
	Výběrové řízení		72 600		
CELKOVÁ VÝŠE NÁKLADŮ				17 291 255	

Zdroj: vlastní zpracování dle IK Plzeň s.r.o., 2019

2.10 Rizika v projektu

Příloha A představuje registr rizik, v němž jsou rizika rozdělena do čtyř kategorií dle charakteru *projektu*. Jedná se o následující kategorie:

- technická rizika (označena ID T1-T13),
- finanční rizika (označena ID F1-F3),
- právní rizika (označena ID P1-P5) a
- realizační rizika (označena ID R1-R5).

Při identifikaci a kvantifikaci rizik bylo postupováno dle Tichého (2006), který zmiňuje index RPN, jež se určí následovně:

$$RPN = S_v * L_k * D_t \quad (1)$$

Hodnotu S_v (z anglického *Severity*) lze definovat jako dopad určeného rizika. Hodnota L_k (z anglického *Likelihood*) určuje pravděpodobnost, s jakou určité riziko nastane. Poslední hodnotou je D_t (z anglického *Detection*) určující odhalitelnost rizika (Sellappan & Sivasubramanian, 2008).

Všechny výše zmíněné proměnné mohou nabývat hodnot od 1 do 5, přičemž hodnota 1 znamená nejmenší dopad, respektive nízkou pravděpodobnost, respektive velice snadnou odhalitelnost. Vynásobením hodnot pro každé dílčí riziko lze získat index RPN, který je vyhodnocen expertní analýzou FMEA, jež je zpracována z pohledu projektového managementu.

Dále byla volena strategie proti riziku. Dle Hopkina (2013) jsou tyto strategie členěny do 4 kategorií „4T“:

- Tolerate – převzetí rizika,
- Treat – ošetření rizika,
- Transfer – přenos rizika a
- Terminate – eliminace rizika.

Na základě výše zmíněných rizik byl pro lepší představu sestaven graf na základě Garlicka (2007), který zobrazuje Obrázek 12. Východiskem pro Obrázek 12 je registr rizik, který je uveden v příloze A.

Obrázek 12: Grafické zobrazení registru rizik

Dopad	5	T8, F3, P1, P2, P3, P5, R2	T11, T13, P4, R4	F1, R5		
	4	T9, F2, R1	T1, T3, T5, T6, R3			
	3	T7		T4		
	2	T2		T10		T12
	1					
		1	2	3	4	5
Pravděpodobnost						

Zdroj: vlastní zpracování, 2019

Z obrázku je patrné, že nejvýraznějším rizikem je finanční riziko F1, které představuje neobdržení dotace, bez níž by k realizaci *projektu* patrně nedošlo. Základem pro eliminaci tohoto rizika je kvalitně a pečlivě zpracovaná žádost o dotaci a dodržení všech požadovaných pravidel poskytovatele dotace, s čím souvisí i další rizika (P1 – P3). Druhým nejvýznamnějším rizikem je R5: Vandalismus v době udržitelnosti, jemuž se lze vyhnout stanovením plánu pravidelných kontrol nově vybudované cyklostezky spolu se zapojením služeb městské policie s pravidelnými obchůzkami.

Ke všem výše stanoveným rizikům přistupují všichni členové projektového týmu zodpovědně a uplatňují zásadu předběžné opatrnosti (Tichý, 2006, str. 237).

2.11 Vliv projektu na horizontální principy

Projekt bude v souladu s následujícími horizontálními principy, které stanovuje Integrovaný regionální operační program (2019):

- podpora rovných příležitostí a nediskriminace,
- podpora rovnosti mezi muži a ženami,
- udržitelný rozvoj.

Vliv na udržitelný rozvoj bude v rámci *projektu* neutrální stejně tak jako vliv na podporu rovnosti mezi muži a ženami. *Projekt* je genderově neutrální tzn., nemá rozdílný dopad pro muže a ženy.

Vliv na podporu rovných příležitostí a nediskriminaci bude v tomto případě kladný. Výstupy *projektu* budou dostupné všem bez ohledu na věk, pohlaví, rasu, etnický původ, zdravotní a rodinný stav, sexuální orientaci, náboženské a politické vyznání.

Projekt je svým obsahem zaměřen mimo jiné na osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Všechny navržené úpravy komunikací a související infrastruktury odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (Český normalizační institut, 2006) a v ČSN 73 6110/Z1 (Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010) a dále ve vyhlášce č. 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (AION CS, s.r.o., 2019b). Tím má *projekt* pozitivní vliv na podporu rovných příležitostí a nediskriminaci. Bližší technologický popis bezbariérovosti *projektu* je uveden v projektové dokumentaci „Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka“ (IK Plzeň s.r.o., 2019).

Realizací *projektu* nedojde k narušení krajiny a přírody a pravděpodobně dojde i ke snížení emisí CO₂, a to ve vazbě na hypotézu, že někteří obyvatelé a návštěvníci začnou více využívat ekologičtější formy dopravy do zaměstnání, za službami, volnočasovými aktivitami, atraktivitami cestovního ruchu, do školy atd. Při vyšším využívání alternativních forem dopravy osob z jednoho místa na druhé dojde mimo jiné i ke snížení hluku v dané lokalitě.

2.12 Závěrečné hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu

Závěrečnou kapitolou studie je zhodnocení efektivity a udržitelnosti *projektu*.

Efektivita projektu

Zdůvodnění potřebnosti a nutnosti *projektu* bylo blíže specifikováno v kapitole 2.3. Cílem *projektu* je vystavět 1,6 km nové cyklistické sítě s bezpečnostními prvky za pomoci dotace IROP, čímž dojde ke svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice II/203. Jedná se o hlavní tah, který spojuje Nýřany, Tlučnou a Vejprnice s Plzní, tudíž jde o velice frekventovanou silnici. Z důvodu vysoké frekventovanosti dopravy roste nebezpečí dopravních nehod automobilů s chodci či cyklisty v nepřehledných úsecích, čímž dochází k ohrožení životů všech účastníků silničního provozu. Vybudování nové cyklostezky mezi Tlučnou a Vejprnicemi povede k zajištění bezpečné přepravy chodců a cyklistů na cestě za zaměstnáním, školstvím, zdravotnictvím či jinými službami.

Udržitelnost projektu

Část pozemků dotčených stavbou spadá do vlastnictví obce Tlučná. Tyto pozemky nadále zůstanou v jejím vlastnictví po celou dobu udržitelnosti *projektu*. Část pozemků dotčených stavbou spadá do vlastnictví obce Vejprnice, se kterou je v rámci *projektu* uzavřena partnerská smlouva. Tato smlouva zajišťuje spolupráci po celou dobu udržitelnosti *projektu*. Zbytek pozemků dotčených stavbou vlastní jiné fyzické či právnické osoby, se kterými byly před začátkem realizace *projektu* sjednány souhlasy se stavbou. Po dokončení stavby v době udržitelnosti bude provedeno majetkové vypořádání s těmito osobami.

Provozovatelem *projektu* bude obec Tlučná. Jako provozovatel bude obec zajišťovat pravidelnou údržbu a případné opravy, jež budou hrazeny z obecního rozpočtu. Údržbou se v případě chodníku a související infrastruktury myslí udržování a úklid. Veškeré náklady na údržbu a opravy vzniknou zejména v provozní části. Tyto výdaje budou hrazeny z vlastních zdrojů žadatele/příjemce, tj. obce Tlučná.

Efektivita a udržitelnost *projektu* budou blíže rozebrány v následující kapitole, která se blíže zabývá ekonomickým zhodnocením *projektu*. Vyčísleny budou přínosy a náklady plynoucí realizace *projektu*, přičemž z těchto údajů bude vypočítána současná a čistá současná hodnota.

3 Ekonomické zhodnocení projektu

Analýza přínosů a nákladů (z anglického Cost Benefit Analysis, zkráceně CBA) je taková analýza, která umožňuje hodnotit veřejně prospěšné projekty a kvantifikovat náklady a výnosy spojené s projektem. Právě díky kvantifikaci umožňuje CBA rozpoznat, zda je projekt smysluplný a přínosný a zda dojde k jeho realizaci (Marek & Kantor, 2007, s. 165).

Vzhledem k překrývající se struktuře CBA a studie proveditelnosti se tyto dokumenty vypracovávají společně, což přispěje k jednotným a kvalitním informacím a výsledkům. CBA navazuje na výstupy ze studie proveditelnosti a používá je jako podklad pro samotnou analýzu (Kuncová a kol., 2016).

V analýze přínosů a nákladů je dle Tauera a kol. (2009) zmiňováno několik základních pojmů:

- Costs – negativní dopady, záporné efekty plynoucí z investice,
- Benefits – pozitivní dopady, pozitivní efekty plynoucí z investice a
- Beneficent – cílová skupina, na které padají Cost a Benefits.

3.1 Struktura Analýzy přínosů a nákladů

Struktura CBA se stejně jako studie proveditelnosti může lišit na základě typu projektu a záměru jeho zpracování. Níže bude uvedena možná struktura této analýzy dle Kuncové a kol. (2016).

Úvod/manažerské shrnutí

Úvod a shrnutí v dokumentu CBA obsahuje nejdůležitější informace o projektu a jeho dopadech a výstupech. V případě zpracování studie proveditelnosti obsahuje manažerské shrnutí stručnou sumarizaci studie proveditelnosti.

Popis podstaty projektu

Uvedená kapitola navazuje na jednotlivé kapitoly studie proveditelnosti, ve které je zmíněn podrobný popis projektu včetně jeho lokalizace apod. Zmíněn by měl být především rozsah projektu a případné členění do etap. Pokud se CBA zpracovává jako samostatný dokument, je třeba detailně a rozsáhle zmínit podstatu projektu.

Identifikace a popis dotčených skupin

Podstatnou částí CBA jako samostatného dokumentu je nutné vymezit všechny cílové skupiny (beneficienty), na které má projekt přímý a prokazatelný dopad. V případě návaznosti CBA na studii proveditelnosti lze částečně převzít cílové skupiny z jejich kapitol.

Stanovení jednotlivých nákladů a přínosů

Hlavní podstatou této analýzy je stanovit jednotlivé náklady a přínosy, které vyplývají z realizace projektu a jsou významnými pro uvažovaná hlediska. Primární je snaha o identifikaci a následnou kvantifikaci jednotlivých přínosů a nákladů, kterými projekt působí na stanovené cílové skupiny. Pro samotnou identifikaci je používána kauzální analýza, jež funguje na principu „příčina – následek“. Nejprve je nutné popsat změny, které realizací projektu nastanou (příčina) a dále hledat dopady (následky), které na základě změny nastanou. Po zjištění přínosů a nákladů je dalším krokem jejich rozčlenění na peněžně ocenitelné a neocenitelné položky. Peněžně ocenitelné položky pak lze ocenit tržními nebo stínovými cenami.

Vyhodnocení kriteriálních ukazatelů a efektivity projektu

Pokud typ projektu a zjištěné náklady a přínosy dovolují, lze přistoupit k výpočtu hodnotících ukazatelů. Každá vypočtená hodnota by měla být náležitě okomentována a přehledně zobrazena tak, aby se dala porovnávat s ostatními zjištěnými údaji.

Analýza a vyhodnocení rizika

Výše sestavené kvantifikované náklady a přínosy je třeba pozorovat a otestovat jejich náchylnost na změnu. Náklady a přínosy, které mají vysoký vliv na projekt, je nutné podrobněji zkoumat a sledovat.

Závěr

Závěrem analýzy přínosů a nákladů je shrnutí všech předcházejících kapitol, a to především cílových skupin, zjištění nákladů a přínosů, jejich kvantifikované dopady a zhodnocení jejich (ne)bezpečnosti. Výstupem je dle typu projektu také rozhodnutí, zda projekt realizovat či nerealizovat.

3.2 Vlastní Analýza přínosů a nákladů

V návaznosti na výše uvedenou studii proveditelnosti v kapitole 2 bude níže sestavena vlastní analýza přínosů a nákladů *projektu*.

3.2.1 Úvod

Vzhledem ke značnému prolínání informací ze studie proveditelnosti budou některé podkapitoly pouze stručně okomentovány, případně bude uveden odkaz na příslušnou kapitolu studie proveditelnosti.

Tato Analýza přínosů a nákladů je sestavena především za účelem stanovení jednotlivých nákladů a přínosů, které realizace *projektu* přináší. Ty pak budou kvantifikovány a vyhodnoceny tak, aby mohlo dojít k rozhodnutí, zda je *projekt* veřejně prospěšný a zda je jeho realizace smysluplná.

3.2.2 Popis podstaty projektu

Účelem *projektu* je stavba cyklostezky podél Vejprnického potoka na území obce Tlučná. Podstatou *projektu* je svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice č. II/203. Jedná se o hlavní, a tedy velmi frekventovanou silnici, která spojuje obce Tlučná, respektive Vejprnice, s krajským městem Plzní. Z hlediska bezpečnosti je kvůli častým dopravním nehodám daná silnice pro všechny účastníky nemotorové silniční dopravy nevyhovující. Více informací je uvedeno v kapitole 2.2 studie proveditelnosti.

3.2.3 Identifikace a popis dotčených skupin

Cílové skupiny *projektu* byly definovány MAS Radbuza v textu 11. výzvy (MAS Radbuza, 2019) následovně:

- obyvatelé obce Tlučná,
- návštěvníci,
- dojíždějící osoby za prací a službami a
- uživatelé veřejné dopravy.

Toto rozdělení vycházelo z požadavků poskytovatele dotace. Tito beneficianti jsou blíže rozebrány v kapitole 2.2.3 studie proveditelnosti.

Vzhledem k prolínání jednotlivých skupin a charakteru *projektu* byly pro CBA stanoveny dodatečné cílové skupiny (beneficienti):

- obec Tlučná a
- podnikatelé.

3.2.4 Stanovení nulové a investiční varianty

Před stanovením jednotlivých nákladů a přínosů je nejprve nutné si vymezit nulovou a investiční variantu pro detailní vysvětlení příčiny a identifikování přínosů a nákladů plynoucích z těchto stavů světa (Sieber, 2004).

Nulová varianta

Při nulové variantě nebude *projekt* realizován a cyklostezka tedy nebude postavena. Při nerealizování *projektu* nedojde ke svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice č. II/203 a nebude tak vyřešen hlavní problém, kterým je frekventovanost dopravy na zmíněné silnici, na které se často stávají dopravní nehody.

Dále nebude vyřešen problém absence stezky pro cyklisty a pěší mezi Tlučnou a Vejprnicemi, kde se nachází zhruba 1,5 km úsek bez možnosti alternativní dopravy mezi těmito obcemi, potažmo Plzní. Obyvatelé Tlučné jsou tak odkázáni především na využívání veřejné hromadné nebo vlastní automobilové dopravy do Vejprnic a Plzně. Bez realizace *projektu* budou náklady i přínosy nulové.

Investiční varianta

Při investiční variantě dojde k realizaci *projektu* a cyklostezka tak bude postavena. Dojde ke svedení cyklistické a pěší dopravy z hlavní silnice č. II/203 a bude tak vyřešena závažnost nehod, které se na této frekventované silnici stávaly z důvodu nepřehlednosti dopravy. Realizací *projektu* dojde k vyřešení problému absence cyklistické a pěší stezky. Obyvatelé Tlučné budou moci při dopravě do Vejprnic či Plzně využívat i jiných způsobů dopravy, než jen automobilové nebo veřejné hromadné dopravy, čímž dojde ke snížení emisí CO₂ a hluku v dané oblasti. Tlučná se stane atraktivnější obcí, do které se budou stěhovat noví obyvatelé.

Níže budou rozebrány jednotlivé náklady a přínosy, kterým budou následně přiřazeni jednotliví beneficianti. Při tomto výběru bylo dbáno na duplicitní dopady, které byly minimalizovány.

3.2.5 Náklady plynoucí z realizace projektu

Níže budou uvedeny náklady, které plynou z realizace *projektu*. U každého nákladu budou uvedeni dotčení beneficianti a způsob vyčíslení nákladu.

Obecní výdaje

Jako první náklad je nutné uvést obecní výdaje na samotnou realizaci *projektu*. Celkové výdaje na stavbu budou v případě schválení dotace minimální. Další výdaje přicházejí s provozní fází *projektu*, což znamená každoroční výdaje na údržbu cyklostezky. Tento náklad by byl vyčíslen následovně:

$$\text{Obecní výdaje} = \text{Náklady na realizaci} + \text{ø roční náklady na údržbu} \quad (2)$$

Náklady na realizaci činí 17 291 255 Kč, průměrné roční náklady na údržbu cyklostezky činí 70 000 Kč (více viz kapitola 2.9). Celkové výdaje obce tak činí v prvním roce (2021) **17 291 255 Kč** a další roky **70 000 Kč** ročně.

Krátkodobé zvýšení hluku a prachu

Výstavba cyklostezky s sebou přináší zhoršení hlučnosti a prašnosti, ovšem pouze v krátkodobém horizontu výstavby. Pokud by mělo dojít ke konkrétnímu vyčíslení, musela by být použita naměřená data Krajské hygienické stanice, která tato měření provádí. Jak z charakteru stavby vyplývá, jednalo by se o krátkodobě působící náklad, který by se dotkl především obyvatel obce Tlučná, ale také návštěvníků a samotné obce. Jednalo by se o použití následujícího vzorce:

$$\text{Změna stavu hluku a prachu} = \text{Roční ø hodnoty hluku a prachu naměřené při realizaci projektu} - \text{roční ø hodnoty hluku a prachu naměřené bez realizace projektu} \quad (3)$$

Vyčíslení průměrných ročních hodnot hlučnosti a prašnosti by muselo být provedeno Krajskou hygienickou stanicí, která by dané hodnoty na vyžádání naměřila. Pro účely této analýzy nejsou naměřená data k dispozici.

Zvýšení nájemného a pozemků (náklad)

Díky výstavbě cyklostezky by vzrostla občanská vybavenost obce Tlučná (větší sportovní využití a dopravní dostupnost), čímž by Tlučná získala více obyvatel. Nárůst počtu obyvatel však s sebou přináší zvýšení cen nájemného a stavebních parcel.

Tento náklad vzniká obyvatelům obce Tlučná, kteří budou muset zvýšit své roční výdaje za bydlení. Vyčíslení by proběhlo následovně dle obecního rozpočtu:

$$\text{Změna nájemného a cen pozemků} = \Delta \text{ Příjmů z pronájmu nemovitostí} + \Delta \text{ Příjmů z pronájmu pozemků} + \Delta \text{ Příjmů z prodeje pozemků} \quad (4)$$

Tento náklad je současně příjmem (přínosem) obce Tlučná, která přijme stejnou částku do svého rozpočtu. Výsledný efekt bude tedy nulový (viz 3.2.6). V tabulce níže budou uvedeny obecní příjmy z pronájmu nemovitostí a pozemků a z prodeje pozemků pro roky 2018 až 2020. Rok 2021 obsahuje předpokládaný vývoj těchto příjmů po dostavbě cyklostezky. Očekávaný nárůst je 30 % oproti roku 2020. Jelikož obec nedisponuje velkým množstvím pozemků či nemovitostí k pronájmu/prodeji, musí regulovat jejich prodejní a nájemní ceny, což vyjadřuje právě tento nárůst.

Tabulka 11: Příjmy obce z nemovitostí a pozemků [Kč]

	2018	2019	2020	2021
Příjmy z pronájmu nemovitostí	1 900 000	1 900 000	1 900 000	2 470 000
Příjmy z pronájmu pozemků	90 000	90 000	70 000	91 000
Příjmy z prodeje pozemků	55 000	190 000	50 000	65 000

Zdroj: vlastní zpracování dle Obce Tlučná, 2020

Příjmy z pronájmu nemovitostí vzrostly o 570 000 Kč, příjmy z pronájmu pozemků o 21 000 Kč a příjmy z prodeje pozemků o 15 000 Kč. Celkem náklady obyvatel Tlučné činí **606 000 Kč**.

3.2.6 Přínosy plynoucí z realizace projektu

Níže budou uvedeny přínosy, které plynou z realizace *projektu*. U každého přínosu budou uvedeni dotčení beneficianti a způsob vyčíslení přínosů.

Zvýšení nájemného (přínos)

Jak již bylo uvedeno výše, nárůst počtu obyvatel díky zvýšení atraktivnosti obce s sebou přináší zvýšení cen nájemného a stavebních parcel, což zároveň znamená příjem obce Tlučná do obecního rozpočtu. Vyčíslení by proběhlo podle rovnice (4) a činí tak **606 000 Kč**.

Jelikož je tento přínos i nákladem obyvatel obce, výsledný efekt bude nulový. Zvýšení nájemného je přínosem také pro ostatní pronajímatele, kteří mohou, ale nemusí být obyvateli Tlučné. Počet pronajímatelů bydlících v Tlučné a mimo Tlučnou by šel těžce vyčíslit, proto s ním nebude dále kalkulováno.

Zlepšení ovzduší

Tento přínos se týká obyvatel Tlučné, návštěvníků, dojíždějících osob i samotné obce. Realizací **projektu** dojde k nárůstu využívání alternativní dopravy (převážně pěší a cyklistické, případně veřejné hromadné) a zároveň dojde ke snížení využívání automobilové dopravy, což bude mít pozitivní vliv na stav hlučnosti a prašnosti. Jednalo by se o porovnání následujících vzorců:

$$\text{Změna stavu ovzduší} = \text{Roční } \sigma \text{ hodnoty hluku a prachu naměřené po realizaci projektu} - \text{roční } \sigma \text{ hodnoty hluku a prachu naměřené bez realizace projektu} \quad (5)$$

Vyčíslení průměrných ročních hodnot hluku a prachu by muselo být provedeno Krajskou hygienickou stanicí, která by dané hodnoty na vyžádání naměřila. Pro účely této analýzy nejsou naměřená data k dispozici.

Navýšení daňových příjmů obce

Tento přínos se dotkne především obce Tlučná, ale také obyvatel, jimž se zvýší blahobyt. Vyčíslení by proběhlo následovně dle údajů z obecního rozpočtu:

$$\text{Změna daňových příjmů} = \Delta \text{ Daně z příjmu FO} + \Delta \text{ Daně z příjmu PO} + \Delta \text{ DPH} \quad (6)$$

Přílivem návštěvníků vzroste příjem podnikatelů, což znamená navýšení příjmů z DPH, které putuje do rozpočtu obce. Současně je očekáván 2% nárůst příjmů z daní z příjmu fyzických i právnických osob.

Tabulka 12: Daňové příjmy obce [Kč]

	2018	2019	2020	2021
Daně z příjmů FO	11 280 000	12 760 000	11 200 000	11 424 000
Daně z příjmů PO	9 020 000	10 400 000	8 700 000	8 874 000
DPH	21 100 000	22 200 000	18 000 000	18 360 000

Zdroj: vlastní zpracování dle Obce Tlučná, 2020

Daně z příjmů fyzických osob vzrostly o 224 000 Kč, daně z příjmů právnických osob vzrostly o 174 000 Kč a DPH vzrostla o 36 000 Kč.

Daňové příjmy obce vzrostly o **434 000 Kč**.

Ušetření výdajů za jízdné

Přínosem pro obyvatele obce bude minimalizace výdajů za jízdenky do autobusu a vlaku při cestě do/z obce, jelikož pro účely pěší/cyklistické dopravy budou beneficianti moci využít vybudovanou cyklostezku. Vyčíslení je následovné:

$$\text{Výdaje za jízdné} = \text{Roční } \sigma \text{ výdaje za jízdné po realizaci projektu} - \text{roční } \sigma \text{ výdaje za jízdné před realizací projektu} \quad (7)$$

Dle údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů (Český statistický úřad, 2011e) vyplývá, že denně vyjíždí mimo obec 789 obyvatel za zaměstnáním a 242 obyvatel za vzděláváním. Z odhadu autorky vyplývá, že 1/3 školáků jezdí s rodiči automobilem a 2/3 veřejnou hromadnou dopravou. Ze zaměstnaných bude pravděpodobně 1/3 dojíždět veřejnou hromadnou dopravou a 2/3 vlastním automobilem. Po sečtení těchto dvou skupin vychází 263 zaměstnaných a 161 studentů jako uživatelů veřejné dopravy. Průměrná cena jízdenky Tlučná – Plzeň činí 18,5 Kč pro dospělého a 6 Kč pro studenta (Idos, 2020). Po realizaci **projektu** lze očekávat, že každý čtvrtý člen této skupiny začne využívat alternativní pěší či cyklistickou dopravu za zaměstnáním či vzděláváním. Výpočty lze vidět v tabulce níže.

Tabulka 13: Výpočet ročních průměrných výdajů za jízdné

Výpočet		Náklady [Kč]
Před realizací projektu	161 studentů * 6 Kč * 2 jízdenky za den * 200 dní	386 400
	263 zaměstnaných * 18,5 Kč * 2 jízdenky za den * 220 dní	2 140 820
Po realizaci projektu	121 studentů * 6 Kč * 2 jízdenky za den * 200 dní	290 400
	197 zaměstnaných * 18,5 Kč * 2 jízdenky za den * 220 dní	1 603 580

Zdroj: vlastní zpracování, 2020

Roční průměrné výdaje za jízdné před realizací **projektu** jsou celkem **2 527 220 Kč**.
 Roční průměrné výdaje za jízdné po realizaci **projektu** jsou celkem **1 893 980 Kč**.
 Porovnáním těchto výdajů dle vzorce (7) získáme přínos **633 940 Kč**, jež značí ušetřený obnos pro obyvatele obce, kteří jsou zároveň uživateli veřejné dopravy.

Snížení nehodovosti

Nejvýznamnějším přínosem je snížení nehodovosti na silnici II/203. Výstavbou cyklostezky dojde k odklonění pěší a cyklistické dopravy z této silnice, čímž dojde k přehlednosti silniční a veřejné hromadné dopravy. Beneficienty jsou uživatelé veřejné dopravy a osoby dojíždějící za prací a službami. Konkrétní přínos by se dal vyčíslit následovně:

$$\text{Náklady na dopravní nehody} = (\text{Počet uskutečněných nehod před realizací projektu} * \text{roční } \bar{\text{o}} \text{ náklady na škodu}) - (\text{Počet uskutečněných nehod po realizaci projektu} * \text{roční } \bar{\text{o}} \text{ náklady na škodu}) \quad (8)$$

Centrum dopravního výzkumu (2020) uvádí ve statistickém vyhodnocení nehod na pozemních komunikacích údaje o nehodách na zmiňované silnici II/203. Od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019 se na této silnici uskutečnilo 45 nehod, přičemž polovina z nich se stala na úseku Nýřany – Tlučná – Vejprnice. V Nýřanech se staly 4 nehody, z nichž 2x se jednalo o srážku s pevnou překážkou a 2x o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem. V Tlučné se uskutečnilo za sledované období 5 nehod, přičemž jednou šlo o havárii a 4x o srážku s pevnou překážkou. Nejvíce nehod se stalo na území Vejprnic. Ze 14 nehod se ve 3 případech jednalo o havárii a v 7 případech o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem. Po realizaci **projektu** dojde k eliminaci nehod s jedoucimi nekolejovými vozidly a chodci právě díky svedení cyklistické a pěší dopravy na cyklostezku, čímž dojde ke zpřehlednění dopravní situace na silnici. Průměrně by se tak ročně mohlo stát na zmiňovaném úseku o 10 nehod méně.

Průměrné roční náklady na hmotnou škodu způsobenou dopravní nehodou v okrese Plzeň – sever jsou 59 000 Kč (Český statistický úřad, 2011f).

Tabulka 14: Výpočet ročních průměrných výdajů za dopravní nehody

Výpočet		Náklady [Kč]
Před realizací projektu	23 nehod * 59 000 Kč	1 357 000
Po realizaci projektu	13 nehod * 59 000 Kč	767 000

Zdroj: vlastní zpracování, 2020

Přínosem z realizace **projektu** je ušetření **590 000 Kč** za dopravní nehody.

Doba dojezdu za zaměstnáním do Plzně

Část obyvatel Tlučné je zároveň osobami dojíždějícími za prací do Plzně. Díky odklonu cyklistické a pěší dopravy na vybudovanou cyklostezku dojde ke zvýšení přehlednosti dopravní situace na silnici II/203, čímž dojde zároveň ke zrychlení dopravy. Tento přínos se dotkne také uživatelů veřejné hromadné dopravy. Přínos by se dal vyčíslit dle následujícího vzorce:

$$\begin{aligned} \text{Doba dojezdu} &= \emptyset \text{ délka jízdy Tlučná-Plzeň } \mathbf{před} \text{ realizací projektu} \\ &- \emptyset \text{ délka jízdy Tlučná-Plzeň } \mathbf{po} \text{ realizaci projektu} \end{aligned} \quad (9)$$

Průměrná délka jízdy na trase Tlučná – Plzeň před realizací *projektu* je 25 minut (Seznam, a. s., 2019). Po realizaci *projektu* klesne délka jízdy na 20 minut právě díky eliminaci nehod a kongescí. Ušetřených **5 minut** času může být využito na volný čas jednotlivých dojíždějících. Vyčíslení volného času každého dojíždějícího by muselo proběhnout individuálně. Pro účely této analýzy nejsou tato data k dispozici.

Bezpečný přístup k zastávkám MHD

Uživatelé veřejné dopravy, kteří mohou být rovněž obyvateli či návštěvníky obce nebo osobami dojíždějícími za prací a službami, ocení bezpečný přístup k zastávkám MHD, jelikož po cyklostezce bude umožněn přístup k těmto zastávkám (viz Obrázek 10). Vyčíslení tohoto přínosu by proběhlo následovně:

$$\begin{aligned} \text{Příjem obyvatel} &= (\text{Roční } \emptyset \text{ výdělek bez nemocenské} - \text{roční } \emptyset \text{ výdělek} \\ &\text{na nemocenské}) * (\text{roční } \emptyset \text{ počet uskutečněných úrazů } \mathbf{před} \text{ realizací} \\ &\text{projektu} - \text{roční } \emptyset \text{ počet uskutečněných úrazů } \mathbf{po} \text{ realizaci projektu}) \end{aligned} \quad (10)$$

Průměrná doba strávená na nemocenské v okrese Plzeň-sever z důvodu jiného úrazu než pracovního je 365 dnů (Český statistický úřad 2018a, 2018b). Průměrný roční výdělek bez nemocenské je při použití průměrné mzdy (dle serveru Kurzy.cz, 2020 činila v roce 2019 mzda 34 125 Kč) celkem **415 188 Kč**. Průměrný roční výdělek na nemocenské při stejné mzdě je **251 746 Kč** (Mladá fronta, a.s., 2020). Před realizací *projektu* došlo dle Centra dopravního výzkumu (2020) na silnici II/203 v průměru ke 2 nehodám osobního automobilu s člověkem za rok. Po realizaci *projektu* dojde k eliminaci těchto nehod o 50 %, tj. dojde pouze k jedné nehodě za rok.

Přínosem pro uživatele veřejné dopravy je ušetření **163 442 Kč**.

3.2.7 Vyhodnocení kritériálních ukazatelů a efektivity projektu

Část výše uvedených přínosů a nákladů jsou neocenitelné, proto bylo výše uvedeno alespoň nastínění jejich výpočtu. V této podkapitole bude vyhodnocení vyčíslených nákladů a přínosů a bude zhodnocena efektivita **projektu**. Tabulka níže sumarizuje výše uvedené přínosy a náklady.

Tabulka 15: Přínosy a náklady plynoucí z realizace projektu [Kč]

Obecní výdaje na realizaci	- 17 291 255
Obecní výdaje na údržbu	- 70 000
Zvýšení nájemného a pozemků (náklad)	- 606 000
NÁKLADY CELKEM	- 17 967 255
Zvýšení nájemného a pozemků (přínos)	+ 606 000
Navýšení daňových příjmů obce	+ 434 000
Ušetření výdajů za jízdné	+ 633 940
Snížení nehodovosti	+ 590 000
Bezpečný přístup k zastávkám MHD	+ 163 442
PŘÍNOSY CELKEM	2 427 382

Zdroj: vlastní zpracování, 2020

Mezi nejdůležitější kritériální ukazatele patří současná hodnota (z anglického Present Value, zkráceně PV), která je vyjádřena jako: „*součet všech budoucích toků (cash flow) plynoucích z investice, převedených na současnou hodnotu*“ (Tauer a kol., 2009, s. 56).

Vzorec pro výpočet by pak vypadal následovně (Sieber, 2004, s. 24):

$$PV_t = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} \quad (11)$$

kde:

PV_t je současná hodnota všech CF_t vyplývajících z investice od období 1 do „n“,

CF_t je hotovostní tok plynoucí z investice v období t,

r je diskontní sazba,

t je symbol konkrétního období,

n je poslední hodnocené období (období konce životnosti projektu).

Diskontní sazba je dle Tauera a kol. (2009, s. 56): „výnosová míra, kterou nabízejí z hlediska rizika srovnatelné investiční alternativy.“ Dle Siebera (2004, s. 22) se jinými slovy jedná o: *výnos z investované částky, o který přijdeme, jestliže budeme posuzovaný projekt realizovat tím, že nebudeme realizovat alternativní investici.*“

Pomocí diskontní sazby, která je dle těchto autorů 5 %, budou budoucí peněžní toky z investice převedeny na současnou hodnotu dle výše uvedeného vzorce. Investiční výdaje budou realizovány v roce 2021, který je považován za rok 0. Doba udržitelnosti **projektu** je 5 let, tedy od roku 2022 do roku 2026.

$$PV [Kč] = \frac{1\,751\,382}{(1,05)^1} + \frac{1\,751\,382}{(1,05)^2} + \frac{1\,751\,382}{(1,05)^3} + \frac{1\,751\,382}{(1,05)^4} + \frac{1\,751\,382}{(1,05)^5} = 7\,582\,568$$

Pokud je současná hodnota (PV) \geq původní investice (I), je projekt přijatelný.

Pokud je současná hodnota (PV) $<$ původní investice (I), je projekt nepřijatelný.

(Sieber, 2004)

Pokud současná hodnota (PV) je 7 582 586 Kč a původní investice (I) je 17 291 255 Kč, je **projekt** z hlediska tohoto porovnání nepřijatelný.

Dalším ukazatelem navazujícím na PV je čistá současná hodnota (z anglického Net Present Value, zkráceně NPV). Tauer a kol. (2009, s. 56) definují NPV jako: „*součet současné hodnoty budoucích hotovostních toků plynoucích z investice a hotovostního toku v nultém roce (investičních výdajů).*“

Vzorec pro výpočet by pak vypadal následovně (Sieber, 2004, s. 26):

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} = PV - I \quad (12)$$

Vzhledem ke známosti celkové investice v roce 0 a současné hodnotě bude proveden následující výpočet:

$$NPV [Kč] = 7\,582\,568 - 17\,291\,255 = -9\,708\,687$$

Investice je dle Siebera (2004) přijatelná, pokud čistá současná hodnota (NPV) ≥ 0 , což v tomto případě není. Z kritériálních ukazatelů je patrné, že **projekt** bez obdržení dotace není přijatelný.

3.3 Zhodnocení projektu a navržení dalšího postupu

V případě, že dotace na realizaci *projektu* nebude schválena, bude obec Tlučná nucena financovat celý *projekt* z vlastních prostředků. Kriteriaální ukazatele budou v tomto případě následující:

- investiční výdaje (I): 17 291 255 Kč,
- současná hodnota (PV): 7 582 568 Kč a
- čistá současná hodnota (NPV): - 9 708 687 Kč.

V případě schválení dotace na realizaci *projektu* bude obec Tlučná financovat z vlastních zdrojů pouze část výdajů. Dotace, o kterou obec Tlučná žádala, činí 95 % z celkové investice, tj. 16 426 692 Kč. Zbylých 5 % (tj. 864 563 Kč) bude financováno z obecního rozpočtu. V tomto případě obec vydá ze svého rozpočtu reálně celou výši investičních výdajů, ale v následujícím roce po ukončení *projektu* (tj. rok 2022) bude obdržena dotace ve výši 16 426 692 Kč. Kriteriaální ukazatele budou následující:

- investiční výdaje (I): 17 291 255 Kč,
- současná hodnota (PV): 23 227 036 Kč a
- čistá současná hodnota (NPV): 5 935 781 Kč.

Z výše uvedených ukazatelů vyplývá, že při schválení dotace v požadované výši je *projekt* přijatelný, jelikož sama obec bude financovat pouze 5 % celkových výdajů. Naopak při neschválení dotace by obec dle výsledků neměla *projekt* realizovat. Na základě studie proveditelnosti a analýzy přínosů a nákladů se Obec Tlučná rozhodla investici realizovat pouze při schválení žádosti o dotaci.

Výsledky 11. výzvy MAS Radbuza – IROP – Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy by měly být známy do konce prvního pololetí roku 2020. Studie proveditelnosti spolu s ostatními přílohami byly do systému ISKP14+ nahrány dne 9. 12. 2019. K 31. 3. 2020 *projekt* úspěšně prošel kontrolou ze strany MAS Radbuza a byl předán k Závěrečnému ověření způsobilosti, které provádí Řídící orgán IROP.

Na základě výsledků by mělo dojít ze strany Obce k rozhodnutí o dalším postupu. Autorka práce doporučuje následující postupy v níže uvedených scénářích.

Dotace bude schválena

Po zveřejnění pozitivních výsledků 11. výzvy by se obec Tlučná měla seznámit s pravidly poskytovatele dotace a s dalším postupem. Jelikož se jedná o projekt financovaný z dotace, musí být provedeno výběrové řízení dle Zákona č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, pravidel poskytovatele dotace a případně dle vnitřních směrnic obce. Po provedení výběrového řízení se bude moci přistoupit k samotné realizaci *projektu*, která je plánována na rok 2021. Od roku 2022 by měla začít provozní fáze spolu s dobou udržitelnosti, která je pravidly poskytovatele dotace stanovena na 5 let. Pokud bude dotace schválena, obec Tlučná ji obdrží až po vynaložení všech prostředků na realizaci projektu, tzv. ex-post.

Dotace nebude schválena

Jak již bylo výše uvedeno, *projekt* je velmi finančně náročný a neschválení dotace by pro obec znamenalo velké problémy s jeho financováním. V kapitole 2.3 však bylo blíže rozebráno zdůvodnění potřeby *projektu*, ze kterého plyne jasně specifikovaná potřeba jeho realizace. V takovém případě autorka práce doporučuje nalezení dalšího vhodného operačního programu a příslušné výzvy dle postupu stanoveného v kapitole 1 této práce. V rámci nově vypsané výzvy může obec opětovně požádat o přidělení dotace a posunout původně stanovené termíny v souladu s novou výzvou.

V případě neschválení dotace se obci nabízí možnost počkat s realizací do roku 2021, ve kterém začíná nové programové období, ve kterém bude vyhrazen dostatek finančních prostředků na realizaci různorodých projektů. Zároveň je předpokládáno, že s novým programovým obdobím budou vypsané nové výzvy, se kterými by *projekt* mohl úzce souviset.

Závěr

Hlavním cílem práce bylo zpracování studie proveditelnosti zvoleného projektu tak, aby na jejím základě mohlo dojít k rozhodnutí o realizaci projektu a vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. K tomuto účelu byl vybrán projekt s názvem **Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka**, jehož zadavatelem je obec Tlučná, která identifikovala potřebu realizovat tento projekt na svém území.

V první kapitole práce byl čtenář seznámen s fondy Evropské unie a národními operačními programy. Dále bylo v kapitole uvedeno zvolení vhodného operačního programu a výzvy, které jsou v souladu s cíli projektu. Jako vhodná výzva, v rámci které se obec Tlučná rozhodla o dotaci zažádat, byla zvolena 11. výzva MAS Radbuza vyhlášená v rámci Integrovaného regionálního operačního programu. V kapitole je rovněž uvedena doporučená struktura studie proveditelnosti, jež je podstatnou přílohou žádosti o dotaci a jejíž vypracování je hlavním cílem této práce.

Stěžejní částí diplomové práce je druhá kapitola, která obsahuje podrobně vypracovanou studii proveditelnosti, jejíž součástí je mimo jiné podrobný popis projektu a žadatele, zdůvodnění potřebnosti realizace projektu, vliv na životní prostředí, výstupy projektu, rizika, rozpočet a další. Zpracování studie proveditelnosti umožňuje rozhodnutí, zda projekt bude realizován či nikoliv. Studie proveditelnosti byla spolu s ostatními přílohami nahrána do systému ISKP14+ dne 10. 12. 2019 a výsledky výzvy by měly být známy do konce prvního pololetí roku 2020.

Na vypracovanou studii proveditelnosti navazuje poslední kapitola práce, jež obsahuje analýzu přínosů a nákladů, která se běžně provádí u veřejně prospěšných projektů, jakým je právě realizace cyklostezky. Výstupem kapitoly je doporučení jednak při schválení žádané dotace, ale také při jejím neschválení. Jelikož se jedná o finančně náročný projekt, měla by obec Tlučná zřejmě finanční problémy při realizaci projektu bez schválení dotace. Jedná se však o dlouho plánovaný a společensky přínosný projekt, proto by k realizaci projektu došlo i bez schválení požadované dotace. V takovém případě autorka práce doporučuje obci vyhledání alternativního operačního programu, respektive výzvy, která by odpovídala cílům projektu a poskytla by tak alespoň částečnou finanční podporu na realizaci projektu. Při schválení dotace je nejprve nutné provést zadávací řízení, na jehož základě lze zahájit stavební práce.

Seznam použitých zdrojů

AION s.r.o. (2019a). *Zákony pro lidi. Zákon č. 128/2000 Sb.* Dostupné 14. 10. 2019 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

AION s.r.o. (2019b). *Zákony pro lidi. Vyhláška č. 398/2009 Sb.* Dostupné 31. 10. 2019 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398>

Centrum dopravního výzkumu (2015). *Statistické vyhodnocení nehod v mapě.* Dostupné 7. 11. 2019 z <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapě/Search.aspx>

Centrum dopravního výzkumu (2020). *Statistické vyhodnocení nehod na pozemní komunikaci.* Dostupné 18. 3. 2020 z <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynakomunikaci/Search.aspx>

České dráhy, a.s. (2015). *České dráhy: národní dopravce.* Dostupné 7. 11. 2019 z <https://www.cd.cz/vlak/7413/19.2.2020/5473515/8.33/5473275/9.53/>

Český normalizační institut (2006). *Česká technická norma ČSN 73 6110: Projektování místních komunikací.* Dostupné z: <http://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/74506.pdf>

Český statistický úřad (2011a). *Český statistický úřad.* Dostupné 7. 11. 2019 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=tlu%C4%8Dn%C3%A1&bkvt=dGx1xI1uw6E.&katalog=30782&pvo=OTOB115&u=v97__VUZEMI__43__559491

Český statistický úřad (2011b). *Vybrané základní ukazatele podle obcí - Plzeňský kraj. Základní výsledky Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj – 2011.* Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534512/cz032-zvkr035.pdf/1f6bb7d0-2a48-4a66-9f80-69b0f9a453e2?version=1.0>

Český statistický úřad (2011c). *Dojíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence dojížděky a času stráveného dojížděkou a podle obce dojížděky a obce vyjížděky. Základní výsledky Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj – 2011.* Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20533978/dvok717_40398_plzen-sever.pdf/f7494c9a-23ed-47d0-8c0e-6a4c5635ca63?version=1.0

Český statistický úřad (2011d). *Vyjíždějící do zaměstnání podle odvětví ekonomické činnosti, frekvence vyjížděky a času stráveného vyjížděkou a podle obce vyjížděky a obce dojížděky. Základní výsledky Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj – 2011.* Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20533978/dvok715_40398_plzen-sever.pdf/96a55e60-dc20-4d8e-babf-b5270c454a3b?version=1.0

Český statistický úřad (2011e). *Vyjíždějící do zaměstnání a škol v obci.* Dostupné 18. 3. 2020 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=tlu%C4%8Dn%C3%A1&bkvt=dGx1xI1uw6E.&katalog=30782&pvo=OTOB115&u=v97__VUZEMI__43__559491

Český statistický úřad (2011f). *Nehody v silniční dopravě.* Dostupné 18. 3. 2020 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=KRI07&z=T&f=TABULKA&katalog=31008&str=v39&u=v39__VUZEMI__101__40398

- Český statistický úřad (2018a). *Průměrný denní stav práce neschopných pro nemoc a úraz v krajích a okresech ČR*. Dostupné 18. 3. 2020 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZDRD021&z=T&f=TABULKA&katalog=32571&c=v3~8__RP2018
- Český statistický úřad (2018b). *Počet kalendářních dnů pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz v krajích a okresech ČR*. Dostupné 18. 3. 2020 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZDRD017&z=T&f=TABULKA&katalog=32571&c=v3~8__RP2018
- Český statistický úřad (2019a). *Český statistický úřad*. Dostupné 13. 2. 2020 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&z=T&f=TABULKA&ds=&pvo=PU-MOSZV-DEMSTAV&&c=v3~2__RP2018MP12DP31&u=v166__VUZEMI__43__559491&str=v165&clsp=31613
- Český statistický úřad (2019b). *Český statistický úřad*. Dostupné 7. 11. 2019 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=tlu%C4%8Dn%C3%A1&bkvt=dGx1xI1uw6E.&katalog=30845&skupId=546&pvo=DEM05&str=v109&u=v109__VUZEMI__43__559491
- Český statistický úřad (2019c). *Český statistický úřad*. Dostupné 7. 11. 2019 z https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=vejprnice&bkvt=dmVqcHJuaWNI&katalog=30845&pvo=DEM05&str=v109&u=v109__VUZEMI__43__559580
- Český úřad zeměměřičský a katastrální, (2019). *ČÚZK: Nahlížení do katastru nemovitostí*. Dostupné 7. 11. 2019 z <https://nahlizeni.dokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=jkWpx1zlkfXdcgwXYPOaR9XSpXCaIU4dbFSWz2gS7Vo16u5c0ouM2OrwFY26pe59iAvMxZm48tddzeOwLDniLuyC1LASN-q3RM-GqcgJGwJF3PIIJCi7mAqo8Giglelx>
- DOMOZA projekt s.r.o. (2015). *DOMOZA projekt*. Dostupné 19. 2. 2020 z <https://www.domoza-projekt.eu/o-nas/>
- Fotr, J., & Souček, I. (2011). *Investiční rozhodování a řízení projektů*. Praha, Česko: Grada.
- Garlick, A. (2007). *Estimating Risk: a management approach*. Farnham, Velká Británie: Gower.
- Holt, A. G. (2015). The Absorption Capacity of EU Funds. Financial Execution of European Regional Development Fund at EU Level. *Annals of the Constantin Brancusi University of Targu Jiu-Letters & Social Sciences Series*, 3, 77–86.
- Hopkin, P. (2013). *Risk management*. Londýn, Velká Británie: Kogan Page.
- Hrdý, M. (2006). *Hodnocení ekonomické efektivnosti investičních projektů EU*. Praha, Česko: ASPI.
- Hupák, Z. (2019). *ČSAD autobusy Plzeň a.s.* Dostupné 7. 11. 2019 z http://www.csadplzen.cz/?ob=vt_jizdnirady&ls1=menu_vt
- Idos.cz (2020). *Idos – jízdenky Tlučná – Plzeň*. Dostupné 18. 3. 2020 z <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/vysledky/?f=Plze%C5%88&fc=1&t=Tlu%C4%8Dn%C3%A1&tc=1>

IK Plzeň s. r. o. (2019). *Projektová dokumentace projektu Vejprnice, Tlučná – smíšená CS – propojení v údolí Vejprnického potoka*. Interní dokument obce Tlučná.

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (2018). *Operační program Praha – pól růstu ČR: verze 8.3*. Dostupné z: http://penizeproprahu.cz/wp-content/uploads/2019/01/Programov%C3%BD-dokument-OP-PPR_R3.pdf

Integrovaný regionální operační program (2019). *Integrovaný regionální operační program pro období 2014-2020*. Dostupné z: https://www.irop.mmr.cz/getmedia/bd30f186-5313-4314-89ae-b0648dd11214/PD-IROP_revize-1-3.pdf.aspx?ext=.pdf

Kuncová, M., Novotný, J., Stolín, R., a kol. (2016). *Techniky projektového řízení a finanční analýza projektů nejen pro ekonomy*. Praha, Česko: Ekopress.

Kurzy.cz (2020). *Průměrná mzda – vývoj průměrné mzdy, 2020*. Dostupné 18. 3. 2020 z <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/mzdy/>

Marek, D., & Kantor, T. (2007). *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno, Česko: Společnost pro odbornou literaturu – Barrister & Principal.

MAS Radbuza (2017a). *MAS Radbuza*. Dostupné 17. 2. 2020 z <https://www.mas-radbuza.cz/mistni-akcni-skupina/zajmove-uzemi/>

MAS Radbuza (2017b). *MAS Radbuza*. Dostupné 17. 2. 2020 z <https://www.mas-radbuza.cz/dotace-mas/vyzvy-sclld/>

MAS Radbuza (2017c). *MAS Radbuza*. Dostupné 17. 2. 2020 z <https://www.mas-radbuza.cz/dotace-mas/vyzvy-sclld/harmonogram-vyzev/>

MAS Radbuza (2019). *II. Výzva MAS Radbuza – IROP – Zkvalitnění infrastruktury pro bezmotorovou dopravu a zvýšení bezpečnosti dopravy (III.)* Dostupné z: https://www.mas-radbuza.cz/wp-content/uploads/dotace-mas/vyacutezvy-sclld/IROP/Doprava/MAS_Radbuza_v%C3%BDzva-%C4%8D.-11_final01.pdf

Mihaela, F. A., Nicoleta, M., & Ioan, C. (2019). European Funds for Rural Development -Particularities and Comparisons. *Agricultural Management*, 21(3), 313 – 320.

Ministerstvo dopravy (2013a). *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>

Ministerstvo dopravy (2013b). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020*. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/cyklostrategie_cz-2013-scvaleno-vlada.pdf

Ministerstvo dopravy (2019). *Operační program Doprava*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.opd.cz/stranka/zakladni-informace>

Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR (n.d.). *Operační program Zaměstnanost*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.esfcr.cz/programy/op-zamestnanost>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2014). *Dohoda o partnerství pro programové období*

2014 –2020. Dostupné z: http://www.dotaceeu.cz/getmedia/30da8053-6cd2-4fee-8cb7-fdd901504ae9/Dohoda-o-partnerstvi_schvalena-EK-26-8-2014.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019a). *Regionální informační servis*. Dostupné 14. 10. 2019 z <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/559491-tlucna>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019b). *Dotace EU*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.dotaceeu.cz/cs/fondy-eu/informace-o-fondech-eu>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019c). *Dotace EU*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.dotaceeu.cz/cs/fondy-eu/kohezni-politika-eu/operacni-programy/operacni-programy-op-rybarstvi-2014%e2%80%932020>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019d). *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*. Dostupné 12. 2. 2020 z <https://mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-tyy/integrované-nastroje/clld>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019e). *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*. Dostupné 17. 2. 2020 z [https://www.dotaceeu.cz/cs/ostatni/dulezite/slovník-pojmu/v/vyzva-\(k-predkladani-zadosti\)](https://www.dotaceeu.cz/cs/ostatni/dulezite/slovník-pojmu/v/vyzva-(k-predkladani-zadosti))

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2019f). *Integrovaný regionální operační program*. Dostupné 17. 2. 2020 z <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy/seznam/vyzva-c-53-udrzitelna-doprava-integrované-projekty>

Ministerstvo zemědělství (2020). *Ministerstvo zemědělství: Portál eAGRI*. Dostupné 10. 2. 2020 z <http://eagri.cz/public/web/mze/dotace/program-rozvoje-venkova-na-obdobi-2014/>

Mladá fronta, a.s. (2020). *Finance.cz. Kalkulačka nemocenské pro rok 2020*. Dostupné 18. 3. 2020 z https://www.finance.cz/dane-a-mzda/kalkulacky-a-aplikace/nemocenska/?hruba_mzda=34125&pocet_dni=365&_submit=Spo%C4%8D%C3%ADtat&do=application-sickness-submit

Mrkajic, V., Vukelic, D., & Mihajlov, A. (2015). Reduction of CO2 emission and non-environmental co-benefits of bicycle infrastructure provision: the case of the University of Novi Sad, Serbia. *Renewable & Sustainable Energy Reviews*, 49, 232–242. doi:10.1016/j.rser.2015.04.100

Národní síť Místních akčních skupin České republiky (2018). *Národní síť Místních akčních skupin České republiky*. Dostupné 17. 2. 2020 z: <http://nsmascr.cz/seznam-mistnich-akcnich-skupin/>

Národní síť Místních akčních skupin České republiky (2020). *Národní síť Místních akčních skupin České republiky*. Dostupné 10. 2. 2020 z: <http://nsmascr.cz/o-nas/mistni-akcni-skupiny/>

NoviSolutions, s.r.o. (2019). *Strategie udržitelného rozvoje obce Vejprnice*. Dostupné z: http://www.vejprnice.cz/e_download.php?file=data/editor/90cs_1.pdf&original=Strategie_udrzitelneho_rozvoje_obce_Vejprnice.pdf

Obec Tlučná (2019a). *Oficiální stránky obce Tlučná*. Dostupné 14. 10. 2019 z <https://www.obec-tlucna.cz/urad-7/kontakt/>

Obec Tlučná (2019b). *Oficiální stránky obce Tlučná*. Dostupné 7. 11. 2019 z <https://www.obec-tlucna.cz/obchody-a-sluzby/>

- Obec Tlučná (2020). *Oficiální stránky obce Tlučná*. Dostupné 18. 3. 2020 z <https://www.obec-tlucna.cz/urad-7/povinne-informace/>
- Open Street Map (2019). *Open Street Map*. Dostupné 14. 10. 2019 z <https://www.openstreetmap.org/relation/3260190#map=11/49.7209/13.1692>
- Operační program Technická pomoc (2015). *Operační program Technická pomoc 2014–2020*. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/programovy-dokument-optp_2014-2020.pdf
- Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání (2017). *Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://opvvv.msmt.cz/o-programu>
- OPPIK (n.d.). *Informační portál o dotacích pro podnikatele*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.oppik.cz/dotacni-programy>
- Prahou na kole (2019). *Cyklomapa Plzně*. Dostupné 4. 11. 2019 z: <https://cyklomapa.plzne.cz/>
- Puzulis, A., & Veveris, A. (2019). Role of the European Fishery Fund Support in the Development of the Latvian Coastal Areas. *Research for Rural Development - International Scientific Conference*, 2, 111–117. doi:10.22616/rrd.25.2019.057
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (2016a). *Celostátní sčítání dopravy 2016*. Dostupné 4. 11. 2019 z <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (2016b). *Celostátní sčítání dopravy 2016*. Dostupné 4. 11. 2019 z <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/descriptionTable.aspx>
- Sellappan, N., & Sivasubramanian, R. (2008). Modified Method for Evaluation of Risk Priority Number in Design FMEA. *ICFAI Journal of Operations Management*, 7(1), 43–52.
- Seznam.cz, a.s. (2019). *Mapy.cz*. Dostupné 7. 11. 2019 z <https://mapy.cz/turisticka?x=13.2487922&y=49.7247212&z=13&l=0&source=muni&id=1461>
- Sieber, P. (2004). *Analýza nákladů a přínosů – metodická příručka*. Dostupné z: https://www.dotaceu.cz/upload/1084370213fsmethodika_srop_verze1.4.pdf
- Stanciu, S. (2017). A Comparative Study Regarding the European Agricultural Allocation of Funds for Rural Development during 2007-2013 and 2014-2020. *SEA - Practical Application of Science*, (5)1, 49-55.
- Státní fond životního prostředí ČR (n.d.) *Operační program Životní prostředí*. Dostupné 10. 2. 2020 z <https://www.opzp.cz/o-programu/>
- Tauer, V., Zemánková, H., & Šubrtová, J. (2009). *Získejte dotace z fondů EU*. Brno, Česko: Computer Press.
- Tichý, M. (2006). *Ovládání rizika: analýza a management*. Praha, Česko: C. H. Beck.
- Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (2010). *Česká technická norma ČSN 73 6110 Změna Z1: Projektování místních komunikací*. Dostupné z: <http://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/85035.pdf>
- Vilamová, Š. (2004). *Jak získat finanční zdroje Evropské unie*. Praha, Česko: Grada.
- Vilamová, Š. (2005). *Čerpáme finanční zdroje Evropské unie*. Praha, Česko: Grada.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Základní údaje o obci Tlučná.....	11
Tabulka 2: Identifikace výzvy.....	20
Tabulka 3: Úvodní informace o projektu	26
Tabulka 4: Úvodní informace o žadateli	27
Tabulka 5: Stavební objekty větve A2	31
Tabulka 6: Opatření v rámci jednotlivých specifických cílů	37
Tabulka 7: Počet obyvatel mezi lety 2015 a 2018 v Tlučné a Vejprnicích.....	41
Tabulka 8: Složení projektového týmu	49
Tabulka 9: Indikátor 7 61 00.....	54
Tabulka 10: Položkový rozpočet způsobilých výdajů.....	57
Tabulka 11: Příjmy obce z nemovitostí a pozemků [Kč].....	67
Tabulka 12: Daňové příjmy obce [Kč].....	68
Tabulka 13: Výpočet ročních průměrných výdajů za jízdné.....	69
Tabulka 14: Výpočet ročních průměrných výdajů za dopravní nehody	70
Tabulka 15: Přínosy a náklady plynoucí z realizace projektu [Kč]	72

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zájmové území MAS Radbuza	18
Obrázek 2: Titulní list studie proveditelnosti	25
Obrázek 3: Území MAS Radbuza – obce Tlučná a Vejprnice	28
Obrázek 4: Orientační situace – trasa CS	29
Obrázek 5: Úsek silnice č. II/203 mezi Tlučnou a Vejprnicemi.....	29
Obrázek 6: Stávající síť cyklotras a cyklostezek na řešeném území	38
Obrázek 7: Současný přehled cyklostezek a cyklotras v blízkém okolí Tlučné.....	39
Obrázek 8: Sčítání dopravy 2016 – silnice II/203	40
Obrázek 9: Význam použitých zkratk při Sčítání dopravy 2016	40
Obrázek 10: Přehledová mapa infrastruktury v Tlučné a Vejprnicích	43
Obrázek 11: Energetické a materiálové toky projektu.....	52
Obrázek 12: Grafické zobrazení registru rizik.....	59

Seznam použitých zkratk

CF	Cohesion Fund
CLLD	Community-led Local Development
CS	Cyklostezka
ČSÚ	Český statistický úřad
Dt	Detection
EAFRD	European Agricultural Fund for Rural Development
EMFF	European Maritime and Fisheries Fund
ERDF	European Regional Development Fund
ESF	European Social Fund
ESIF	European Structural and Investment Funds
EU	Evropská unie
FS	Feasibility study
ICT	Informační a komunikační technologie
IROP	Integrovaný regionální operační program
LEADER	Propojení aktivit rozvíjejících venkovskou ekonomiku
Lk	Likelihood
MAS	Místní akční skupina
MSP	Malé a střední podniky
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OPPIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPTP	Operační program Technická pomoc
OPVVV	Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání
OPZ	Operační program Zaměstnanost
OPŽP	Operační program Životní prostředí
PRV	Program rozvoje venkova
RPN	Risk Priority Number
SC	Specifický cíl
SCLLD	Strategie komunitně vedeného místního rozvoje
SO	Stavební objekty
SP	Specifická pravidla
Sv	Severity

Seznam příloh

Příloha A: Registr rizik

Příloha A: Registr rizik

Projekt:	Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka					Zpracovatel:	Bc. Tereza Urbánková	Datum:	19. 11. 2019
Identifikace rizik projektu						Postoj k riziku			Zodpovědnost
ID	Popis rizika	Lk	Sv	Dt	RPN	Strategie proti riziku	Plán protipatření	Zodpovídá	
T1	Nedostatky v projektové dokumentaci	2	4	3	24	Přenos	Pečlivý výběr projektanta. Důkladná kontrola.	Technický dozor	
T2	Dodatečné změny požadavků	1	2	1	2	Převzetí	Podrobně zpracovaná žádost o dotaci.	Zpracovatel žádosti	
T3	Výběr nekvalitního dodavatele	2	4	2	16	Přenos	Pečlivý výběr dodavatele. Stanovení případných sankcí.	Technický dozor	
T4	Prodloužení termínu realizace	3	3	4	36	Eliminace	Stanovení kontrolních bodů	Technický dozor	
T5	Nedostatečná koordinace stavebních prací	2	4	2	16	Přenos	Pečlivý výběr stavebního a technického dozoru.	Hlavní manažer projektu	
T6	Zvýšení cen vstupů	2	4	5	40	Přenos	Pečlivé sestavení položkového rozpočtu.	Finanční manažer projektu	
T7	Nekvalitní projektový tým	1	3	3	9	Převzetí	Pečlivé sestavení projektového týmu.	Hlavní manažer projektu	
T8	Nedostatečně zabezpečená stavba	1	5	1	5	Přenos	Pečlivý výběr dodavatele. Pravidelné kontroly staveniště.	Technický dozor	
T9	Narušení biodiverzity	1	4	3	12	Přenos	Pečlivě zpracovaná projektová dokumentace.	Technický manažer projektu	
T10	Omezení provozu	3	2	1	6	Převzetí	Dodržování bezpečnosti provozu. Informování občanů o omezení.	Technický dozor	

Projekt:	Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka					Zpracovatel:	Bc. Tereza Urbánková	Datum:	19. 11. 2019
Identifikace rizik projektu						Postoj k riziku		Zodpovědnost	
ID	Popis rizika	Lk	Sv	Dt	RPN	Strategie proti riziku	Plán protiopatření	Zodpovídá	
T11	Špatně provedené stavební práce	2	5	3	30	Přenos	Pravidelné kontroly staveniště. Stanovení případných sankcí.	Technický dozor	
T12	Klimatická nepřízeň	5	2	2	20	Ošetření	Dostatečné zabezpečení staveniště.	Technický dozor	
T13	Geologické nepřízeň	2	5	4	40	Přenos	Detailní výzkum v projektové dokumentaci.	Technický manažer	
F1	Neobdržení dotace	3	5	5	75	Eliminace	Kvalitně zpracovaná žádost o dotaci. Dodržení pravidel programu IROP.	Zpracovatel žádosti	
F2	Nedostatek finančních prostředků na předfinancování	1	4	1	4	Přenos	Tvorba finančních rezerv. Schválený obecní rozpočet.	Finanční manažer projektu	
F3	Riziko podvodu	1	5	3	15	Přenos	Pravidelné kontroly (audity).	Finanční manažer projektu	
P1	Nedodržení pokynů pro zadávání VZ	1	5	5	25	Přenos	Pečlivý výběr realizátora veřejné zakázky. Kontrola činnosti realizátora.	Hlavní manažer projektu	
P2	Nedodržení podmínek MMR (MAS)	1	5	5	25	Přenos	Pečlivé studium všech pravidel. Kontrola činností projektového týmu.	Hlavní manažer projektu	
P3	Nedodržení právních norem ČR, EU	1	5	5	25	Přenos	Pečlivé studium všech pravidel. Kontrola činností projektového týmu.	Hlavní manažer projektu	
P4	Nevyřešené právní vztahy	2	5	2	20	Přenos	Ošetření adekvátními smlouvami.	Technický dozor	
P5	Porušení partnerské smlouvy	1	5	3	15	Přenos	Konkrétní stanovení smluvních podmínek.	Hlavní manažer projektu	

Projekt:	Vejprnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka					Zpracovatel:	Bc. Tereza Urbánková	Datum:	19. 11. 2019
Identifikace rizik projektu						Postoj k riziku			Zodpovědnost
ID	Popis rizika	Lk	Sv	Dt	RPN	Strategie proti riziku	Plán protipatření	Zodpovídá	
R1	Nedostatečný zájem	1	4	5	20	Přenos	Kvalitně cílená propagace projektu. Spolupráce s potenciálními partnery.	Hlavní manažer projektu	
R2	Nedostatečná následná péče	1	5	3	15	Přenos	Stanovení plánu pravidelné údržby. Zapojení technických služeb obce.	Hlavní manažer projektu	
R3	Nenaplnění dodavatelsko-odběratelské smlouvy	2	4	2	16	Přenos	Podrobně zpracovaná smlouva. Stanovení případných sankcí.	Technický dozor	
R4	Nenaplnění indikátorů	2	5	2	20	Přenos	Pečlivá volba indikátorů v souladu s podmínkami IROP. Pečlivé sledování naplňování indikátorů. Fyzická kontrola.	Technický dozor	
R5	Vandalismus v době udržitelnosti	3	5	3	45	Přenos	Stanovení plánu pravidelných kontrol. Zapojení služeb městské policie.	Hlavní manažer projektu	

Abstrakt

Urbánková, T. (2020). *Zpracování studie proveditelnosti vybraného projektu* (Diplomová práce), Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická, Česko.

Klíčová slova: ESIF, operační programy, projekt, dotace, studie proveditelnosti, analýza přínosů a nákladů, CBA

Předložená práce je zaměřena na zpracování studie proveditelnosti, jež je přílohou žádosti o dotaci vybraného projektu „Vejrnice, Tlučná – smíšená CS Tlučná – propojení v údolí Vejprnického potoka“, jehož zadavatelem je obec Tlučná. V první kapitole práce jsou uvedeny fondy Evropské unie a národní operační programy. Dále je provedeno zvolení vhodného operačního programu a výzvy pro zvolený projekt a je popsána struktura studie proveditelnosti. Druhá kapitola obsahuje samotnou studii proveditelnosti, která obsahuje úvodní informace, podrobný popis projektu, zdůvodnění potřebnosti realizace projektu, management lidských zdrojů, technologické řešení projektu, vliv na životní prostředí, výstupy, připravenost projektu, rozpočet, rizika a vliv na horizontální principy. Poslední kapitola je věnována analýze přínosů a nákladů, která zahrnuje uvedení všech beneficentů, vyčíslení jednotlivých nákladů a přínosů a závěrečné zhodnocení ekonomické efektivnosti projektu.

Abstract

Urbánková, T. (2020). *The feasibility study of selected project* (Master's Thesis). University of West Bohemia, Faculty of Economics, Czech Republic.

Key words: ESIF, operational program, project, grant, Feasibility study, Cost Benefit Analysis, CBA

The Master's Thesis deals with writing a Feasibility study that is a compulsory document of a grant request. The selected project is called Vejprnice, Tlučná - mixed CW Tlučná - interconnection in the valley of Vejprnice brook. The submitter of this project is Tlučná. The first chapter contains an introduction to ESI funds and Czech operational programs. The next step is choosing a suitable operational program for the project. In the first chapter is also described a structure of a feasibility study. The second chapter contains the feasibility study that contains an introduction, a description of the project, the main reason why the project should be realized, management of human resources, technological solution, an impact on the environment, outcomes of the project, budget, and risks. The last chapter contains Costs and Benefits Analysis. There are subscribed all target groups, costs, and benefits and the final closure about economic efficiency.