



Cyklostezka Bezpráví - Choceň

Studie ekonomického hodnocení projektu

ROP NUTS II Severovýchod - oblast podpory 1.2



Žadatel :

Region Orlicko - Třebovsko

Zpracovatel studie :



Ing. Karel Hartman

odborný garant : RNDr. Renata Šedová

OHGS s.r.o., Ústí nad Orlicí

Červen 2008

Počet listů: 226



Investice do vaší budoucnosti
Spolufinancováno Evropskou unií
z Evropského fondu pro regionální rozvoj

1. OBSAH

1. OBSAH.....	2
2. ÚVODNÍ INFORMACE	5
2.1. INFORMACE O ŽADATELI A ZPRACOVATELI	5
2.2. ZÁKLADNÍ POPIS PROJEKTU, ZDŮVODNĚNÍ, CÍLE, SOULAD S CÍLY ROP A ROZPOČET PROJEKTU.....	6
2.2.1. Základní popis projektu	6
2.2.2. Zdůvodnění potřeby projektu včetně popisu výchozího stavu	6
2.2.3. Cíle projektu.....	7
2.2.4. Soulad s cíli programu	7
2.2.5. Rozpočet projektu rop	8
2.3. PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU.....	8
2.4. HARMONOGRAM PROJEKTU	8
2.5. ETAPY A ČASOVÉ MEZNÍKY PROJEKTU	9
2.6. POPIS AKTIVIT V JEDNOTLIVÝCH FÁZÍCH PROJEKTU	10
2.6.1. Popis aktivit v přípravné fázi projektu	10
2.6.2. Popis aktivit v realizační fázi projektu	10
2.6.3. Popis aktivit v provozní fázi projektu a způsob udržení výsledků projektu	11
2.7. PŘIPRAVENOST PROJEKTU K REALIZACI	12
2.8. VAZBY NA JINÉ PROJEKTY	13
2.9. HORIZONTÁLNÍ TÉMATA	13
3. ANALÝZA TRHU – PROSTŘEDÍ A ODHAD POPTÁVKY A POTŘEB, MARKETINGOVÁ STRATEGIE.....	15
3.1. VÝCHOZÍ STAV	15
3.2. STRATEGIE A CÍL PROJEKTU	19
3.3. ANALÝZA NABÍDKY	21
3.4. ANALÝZA POPTÁVKY	23
3.5. MARKETINGOVÁ STRATEGIE, MARKETINGOVÝ MIX	26
3.6. POSOUZENÍ PROJEKTU Z HLEDISKA VEŘEJNÉ PODPORY	27
4. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU	28
4.1. VÝCHOZÍ SITUACE A NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ.....	28
4.2. TECHNICKÉ, TECHNOLOGICKÉ A ORGANIZAČNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU V REALIZAČNÍ FÁZI	30
4.3. TECHNICKÉ, TECHNOLOGICKÉ A ORGANIZAČNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU V PROVOZNÍ FÁZI.....	37
4.4. ŘEŠENÍ PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI PROJEKTU.....	37
4.5. ZPŮSOB PROVOZU A ORGANIZAČNÍ ZAJIŠTĚNÍ CELÉHO PROJEKTU	38
4.5.1. Hlavní organizační schéma realizace a provozu	38
4.5.2. Personální zajištění - projektový tým	38
4.5.3. Provoz projektu	42

5. POTŘEBA ZAJIŠTĚNÍ OBĚŽNÉHO MAJETKU A INVESTIC (DLOUHODOBÉHO MAJETKU).....	43
5.1. INVESTIČNÍ (DLOUHODOBÝ) MAJETEK.....	43
5.2. OBĚŽNÝ MAJETEK	44
6. FINANČNÍ PLÁN.....	45
6.1. PLÁN PRŮBĚHU NÁKLADŮ A VÝNOSŮ.....	46
6.1.1. Náklady a výnosy realizační fáze	46
6.1.2. Náklady a výnosy v provozní fázi	46
6.2. PLÁNOVANÉ STAVY MAJETKU A ZDROJŮ KRYTÍ.....	50
6.3. PLÁN PRŮBĚHU CASH-FLOW (PŘÍJMŮ A VÝDAJŮ) – HOTOVOSTNÍ TOK.....	51
6.3.1 Plán průběhu cash-flow a udržitelnost	51
6.3.2 Finanční plán projektu	53
6.4. FINANČNÍ MÍRA NÁVRATNOSTI, UKAZATELE	54
7. POPIS OČEKÁVANÉHO SPOLEČENSKÉHO (SOCIOEKONOMICKÉHO) PŘÍNOSU	55
8. ŘÍZENÍ RIZIK.....	60
9. PODROBNÉ ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ PROJEKTU.....	64
10. SEZNAM PŘÍLOH	68

Seznam tabulek v textu :

- Tabulka č. 1: Základní časové mezníky projektu
Tabulka č. 2: Etapy projektu
Tabulka č. 3: Intenzita dopravy na silnicích II. třídy č. 312 a č. 315 v roce 2005
Tabulka č. 4: Vývoj evidovaných vozidel a dopravních nehod v Pardubickém kraji
Tabulka č. 5: Přehled cyklostezek v Pardubickém kraji
Tabulka č. 6: Přehled cyklostezek v Královéhradeckém kraji
Tabulka č. 7: Poptávané využití cyklostezky Bezpráví – Choceň pro pravidelné dojíždění z území dopadu projektu
Tabulka č. 8: Výdaje na realizaci aktivit projektu po letech a celkem
Tabulka č. 9: Přehled dlouhodobého majetku
Tabulka č. 10: Stanovení pořizovací ceny dlouhodobého hmotného majetku
Tabulka č. 11: Provozní výdaje u investora a provozovatele ROT v roce 2014
Tabulka č. 12: Náklady na údržbu cyklostezky
Tabulka č. 13: Finanční etapy projektu
Tabulka č. 14: Výsledek finanční analýzy
Tabulka č. 15: Vyčíslitelné celospolečenské přínosy – rekapitulace
Tabulka č. 16: Rizika a nejistoty projektu, jejich váha a návrh eliminačních opatření

Seznam obrázků v textu :

- Obrázek č. 1: Intenzita dopravy na silnicích v PK v roce 2005
Obrázek č. 2: Intenzita dopravy na silnicích v Ústí nad Orlicí a Chocni v roce 2005
Obrázek č. 3: Cyklostezky v ROT a přilehlém území a chybějící úsek plánované cyklostezky Bezpráví – Choceň

Seznam používaných nestandardních zkratk :

SEH	studie ekonomického hodnocení
ROT	Region Orlicko – Třebovsko
SR	správní rada
PK	Pardubický kraj
ÚO	Ústí nad Orlicí
ČSÚ	Český statistický úřad
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
DSP	dokumentace pro stavební povolení
ZDS	zadávací dokumentace stavby

2. ÚVODNÍ INFORMACE

2.1. INFORMACE O ŽADATELI A ZPRACOVATELI

Účel studie

Studie ekonomického hodnocení projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň je zpracována pro účely posouzení efektivity a proveditelnosti projektu Cyklostezka Bezpráví – Choceň jakožto povinná příloha žádosti o dotaci z ROP NUTS II Severovýchod, oblast podpory 1.2. Jedná se o typ studie B.

Datum zpracování studie

červen 2008

Identifikační údaje o žadateli :

Název žadatele : **Region Orlicko - Třebovsko**
Sídlo : Sychrova 16, 562 01 Ústí nad Orlicí
IČ : 70939659
Zástupce : Mgr. Luboš Bäuchel, předseda svazku obcí
Kontaktní údaje : tel.: 465 514 217, bauchel@muuo.cz
www.orlicko-trebovsko.cz

Zpracovatel studie :

Název zpracovatele : **OHGS s.r.o.**
Zpracovatel : Ing. Karel Hartman
Odborný garant : RNDr. Renata Šedová
Sídlo : 17. listopadu 1020, 562 01 Ústí nad Orlicí
IČ: 455 36 899
Kontaktní údaje : tel./fax: 465 526 075, e-mail: hartman@ohgs.cz, www.ohgs.cz

Celá studie ekonomického hodnocení (dále jen **SEH**) **navazuje na žádost BENEFIT**, kde je uveden mj. cíl a popis projektu, aktivity, harmonogram, informace o žadateli, zkušenostech, partnerech aj. **SEH** (podle charakteru projektu **typu B**) je zpracována v **povinném členění** dle Příručky pro žadatele a příjemce ROP SV verze č. 3.0 z 1.4.2008 (dále jen PPŽP) s tím, že obsah některých hlavních kapitol je dále členěn na podkapitoly a pro úplnost obsahuje o něco širší obsah, než je povinné. To je z důvodu, že pro některé významné informace (např. organizace a způsob provozu) nebyl prostor, kam je uvést. Některé informace jsou také uvedeny v příloze SEH.

Obsah **SEH** je tedy **velmi provázán na žádost BENEFIT i na její povinné a nepovinné přílohy**.

2.2. ZÁKLADNÍ POPIS PROJEKTU, ZDŮVODNĚNÍ, CÍLE, SOULAD S CÍLY ROP A ROZPOČET PROJEKTU

Z důvodu kompaktnosti je vložena podkapitola, shrnující základní informace o předmětu, cílech a zdůvodnění projektu Cyklostezka Bezpráví – Choceň. Co do obsahu poskytuje tato kapitola (i kapitola 2.7.) ještě podrobnější informace o projektu než shodná kapitola v žádosti Benefit, která má omezené množství znaků.

2.2.1. ZÁKLADNÍ POPIS PROJEKTU

Výstupem projektu, jehož realizátorem i budoucím provozovatelem je Region Orlicko - Třebovsko, bude vybudování cyklostezky Bezpráví – Choceň navazující na stávající síť cyklostezek v regionu a propojující města Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí a Choceň. Tato cyklostezka má zajistit bezpečný provoz cyklistické dopravy v regionu svedením této dopravy ze silnice II.ř. č.315 v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň a silnice II.ř. č.312 v úseku Seč – Choceň a zvýšit atraktivitu pro pravidelné dojíždění do zaměstnání, škol, na úřady, za zábavou i rekreací.

Tento úsek nové cyklostezky měřící 10km se skládá z 5170 m úplně nové cyklokomunikace využívající stávající polní cesty, z 1088 m nového povrchu na starých stávajících asfaltových cestách a zbývajících úseků vedou po stávajících asfaltových komunikacích bez úpravy. Na cyklostezce bude jedno odpočívadlo a 600m velmi frekventovaného úseku u Brandýsa nad Orlicí bude osvětleno. Dobudováním tohoto úseku vznikne ucelená síť 45km cyklostezek se spádovým územím 85 tis. obyvatel v druhém nejlidnatějším okrese Pardubického kraje. Zatraktivní se tak pravidelné dojíždění např. do zaměstnání (ve spádovém území je 8 velkých výrobních podniků pro více než 6000 zaměstnanců).

2.2.2. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI PROJEKTU VČETNĚ POPISU VÝCHOZÍHO STAVU

Region Orlicko – Třebovsko (ROT) a jeho přilehlé území je součástí okresu Ústí nad Orlicí, který je v Pardubickém kraji hned za okresem Pardubice druhým nejlidnatějším okresem se 138 858 obyvateli. Má největší množství průmyslových podniků a nejvíce (385) kilometrů silnic I. a II. třídy, na kterých bývá bohužel každoročně i nejvíce smrtelných dopravních nehod v PK. Západní částí okresu prochází přes Vysoké Mýto mezinárodní silniční trasa E442 (Hradec Králové – Olomouc), která tvoří hlavní páteřní komunikaci PK. Na tuto páteřní komunikaci je přiváděna doprava z celého okresu Ústí nad Orlicí po páteřních silnicích II.třídy č.312 (Choceň – Žamberk), č.315 (Ústí nad Orlicí – Choceň E442) a č.357 (Vysoké Mýto – Choceň). Intenzita dopravy na těchto silnicích II.třídy se pohybuje v rozmezí 2600 - 4500 motorových vozidel za den, což je v některých úsecích pro cyklodopravu životu nebezpečné množství.

V poslední době se v celé ČR stává velice populární cyklistická doprava a v ROT již byly pro ni vytvořeny dobré podmínky v podobě vybudování 30km cyklostezek v rámci projektu SROP (Ústí n.O. - Letohrad, Ústí n.O.– Česká Třebová a Ústí nad Orlicí – Bezpráví). V provozu je také cyklostezka Vysoké Mýto – Choceň (5 km).

Pravidelná cyklistická doprava mezi městy Ústí n.O. – Choceň dnes prakticky **neexistuje**. Údolím nevede sjízdná komunikace a cestu přes kopce oklikou po silnicích II/312 a 315 absolvují jen někteří. Dnes je vybudována stezka z Chocně do Bezpráví a její pokračování přes Brandýs n.O. do Chocně údolím Tiché Orlice pro **bezpečné a pohodlné propojení měst Ústí n.O. a Choceň** je logickým a plánovaným pokračováním sítě cyklostezek v regionu. Vybudování cyklostezky povede **ke zvýšení atraktivity pro pravidelné dojíždění** mezi těmi městy a zvýšení počtu dojíždějících na kole.

2.2.3. CÍLE PROJEKTU

Hlavním cílem projektu je zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy v Regionu Orlicko-Třebovsko a přilehlém území.

Tohoto cíle bude dosaženo vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví * Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň.

Cílem projektu je snížit počet dopravních nehod v Regionu Orlicko Třebovsko a přilehlém území.

Tohoto cíle bude dosaženo přesunutím cyklodopravy ze silnice II.tř. č.312 v úseku Choceň - Seč a silnice II.tř. č.315 v úseku Choceň - Ústí nad Orlicí na cyklostezku Choceň * Brandýs nad Orlicí * Bezpráví * Ústí nad Orlicí. Doprava tak bude plynulejší a ubude dopravních nehod typu srážka auta s cyklistou nebo srážka dvou aut při předjíždění cyklisty.

Cílem projektu je podpořit rozvoj šetrného a ekologického typu dopravy.

Tohoto cíle bude dosaženo vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví * Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň. Tímto se zatraktivní pravidelné dojíždění na kole, omezí se počet aut na silnicích a zvýší se tak podíl tohoto ekologického druhu dopravy na celkové dopravě v regionu.

Cílem projektu je zvýšit počet pravidelně dojíždějících občanů Regionu Orlicko-Třebovsko a přilehlého území do zaměstnání, škol, na úřady i za zábavou.

Tohoto cíle bude dosaženo tím, že se uvnitř stávající sítě cyklostezek v ROT a okolí doplní chybějící úsek Bezpráví * Choceň a vznikne tak propojená síť cyklostezek s celkovou délkou 45 km se spádovým územím 85 tis. obyvatel.

2.2.4. SOULAD S CÍLI PROGRAMU

Cíle projektu jsou zcela v souladu s **globálním cílem ROP Severovýchod oblast podpory 1.2** tím, že vybudováním cyklostezky v úseku Bezpráví – Choceň se přispěje k zajištění kvalitního standardu dopravní obslužnosti v regionu integrací jednotlivých druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.

Konkrétně se přispěje k **naplnění operačního cíle oblasti podpory 1.2 – zvýšit bezpečnost provozu cyklistické dopravy.**

Projekt vyhovuje **zaměření oblasti podpory 1.2 (oprávněným aktivitám)** :

- ❖ výstavba a rekonstrukce cyklistických cest (cyklostezek) za účelem zvýšení bezpečnosti a zvýšení atraktivity pro pravidelné dojíždění, včetně doprovodné infrastruktury pro cyklistickou dopravu (parkoviště typu B+R, úschovny, odpočívadla aj.)

2.2.5. ROZPOČET PROJEKTU ROP

Celkové výdaje na realizaci projektu jsou rozpočtovány na

27 696 871 Kč

a jsou uvedeny v příloze č. 5 SEH a v příloze č.3 žádosti Benefit v různém druhovém členění (případné korunové rozdíly jsou dány zaokrouhlováním DPH):

- Věcný rozpočet aktivit projektu (příloha č. 5.1 SEH)
- Přehledný rozpočet aktivit projektu členěn dle způsobilosti výdajů (příloha č. 5.2 SEH)
- Rozpočet projektu v členění dle žádosti Benefit (příloha č. 5.3 SEH)
- Položkový rozpočet projektu, vč. zatřídění dle Benefit (příloha č. 5.4 SEH)
- Rozpočet projektu po letech (příloha č. 5.5 SEH)
- V příloze č.3 žádosti Benefit je navíc originál autorizovaný rozpočet projektu.

Rozdělení nákladů na způsobilé a nezpůsobilé bylo provedeno po konzultacích na ÚORP. Za způsobilé výdaje jsou považovány výdaje na realizaci stavebních prací cyklostezky, autorský a technický dozor, organizace zadávacích řízení, povinná publicita, dokumentace žádosti o dotaci ROP, management ROP a DPH ze způsobilých výdajů. Za nezpůsobilé výdaje jsou považovány výdaje na výkupy pozemků a pozemkovou agendu, DPH z nezpůsobilých výdajů a úroky z úvěru.

DPH ze způsobilých výdajů je zahrnuto mezi způsobilé výdaje, protože žadatel - ROT není plátcem DPH.

2.3. PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU

Management projektu, řízení lidských zdrojů a podrobný popis realizačního týmu projektu – složení, úkoly při přípravě, realizaci i v době udržitelnosti projektu, zkušenosti s řízením projektů, je podrobněji popsáno v kapitole 4.5.2 a v příloze č.4 SEH – Personální zajištění projektu – projektový tým.

2.4. HARMONOGRAM PROJEKTU

Projekt má jednu hlavní část – výstavbu cyklostezky v úseku Bezpráví - Choceň.
Žadatelem i provozovatelem projektu bude ROT.
Dokumentace pro stavební povolení byla vyhotovena od ledna do prosince 2006.

Od října 2008 do února 2009 bude probíhat příprava projektu a zadávací řízení, po podpisu smlouvy o dotaci ROP by mohla být v březnu 2009 zahájena fyzická realizace projektu.

Stavba bude dokončena v lednu 2010 a od února do dubna 2010 bude zahájen dočasný provoz cyklostezky (zajišťuje ROT) po rozhodnutí stavebního úřadu o dočasném užívání stavby. V březnu a dubnu 2010 bude probíhat závěrečné vyhodnocení a vyúčtování projektu a 30.dubna bude projekt ukončen. Od května bude pokračovat dočasný provoz v provozní

fázi projektu. Do července 2010 bude vydáno platné kolaudační rozhodnutí. Souběžně se stavbou běží autorský i technický dozor. Nejdéle do září 2010 se předpokládá finanční ukončení projektu.

Po celou dobu přípravy, realizace a provozu projektu bude zajišťovat žadatel management projektu. V nejvíce exponované době od zahájení fyzické realizace (březen 2009) po ukončení povinné udržitelnosti (září 2015) bude navíc zajištěn externí profesionální management ROP.

Harmonogram jednotlivých aktivit projektu je patrný z přílohy č.3 SEH.

2.5. ETAPY A ČASOVÉ MEZNÍKY PROJEKTU

Tabulka č.1: Základní časové mezníky projektu

Fáze projektu	Časový mezník	Datum
Přípravná fáze	Datum zahájení projektu	2.12.2003
Realizační fáze	Datum fyzického zahájení projektu	1.3.2009
	Datum fyzického ukončení projektu	2.3.2010
	Datum ukončení projektu	30.4.2010
Provozní fáze – povinná udržitelnost	Datum finančního ukončení projektu	30.9.2010
	Datum ukončení povinné udržitelnosti	30.9.2015

Projekt je rozdělen na **2 finanční etapy s mezníky 30.6.2009 a 30.4.2010**. Žádost o platbu bude podána do 15 dnů od těchto termínů, platba se očekává do 2,5 měsíců po té. V mezilehlých čtvrtletích budou podávány **průběžné monitorovací zprávy**. Přehled čtvrtletí a zpráv uvádí následující tabulka :

Tabulka č.2: Etapy projektu

Číslo finanční etapy	Od	Do	Termín žádosti o platbu	Platba celkem v Kč
1.etapa	1.1.2007	30.6.2009	15.7.2009	9 705 973
Průběžná	1.7.2009	30.9.2009	-	-
Průběžná	1.10.2009	31.12.2009	-	-
Průběžná	1.1.2010	31.3.2010	-	-
2.etapa	1.7.2009	30.4.2010	15.5.2010	9 183 357
Celkem				18 889 330

Korunové rozdíly jsou dány zaokrouhlováním

2.6. POPIS AKTIVIT V JEDNOTLIVÝCH FÁZÍCH PROJEKTU

2.6.1. POPIS AKTIVIT V PŘÍPRAVNÉ FÁZI PROJEKTU

Přípravná fáze zahrnuje souběžné (překrývající se) aktivity v období 2.12.2003 až 28.2.2009 (podrobnější časové členění aktivit – viz. příloha č. 3. SEH – Harmonogram projektu):

- a) **Zadávací řízení na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí** - ROT vlastními silami oslovil 2.12.2003 potenciálního dodavatele a 26.3.2004 podepsal smlouvu s vybraným dodavatelem xxxxxxxx
- b) **Management projektu v přípravné fázi** a řízení přípravného týmu - zajišťuje projektový manažer ROT
- c) **Zpracování projektové dokumentace** pro územní rozhodnutí stavby cyklostezky a provedení územního řízení
- d) **Zadávací řízení na zpracovatele DSP a ZDS** – ROT vlastními silami oslovil 18.11.2005 zpracovatele DÚR a 16.12.2005 s ním podepsal smlouvu
- e) **Zpracování DSP a ZDS** cyklostezky do 14.12.2006
- f) **Zadávací řízení na zpracovatele dokumentace žádosti** o dotaci ROP - ROT vlastními silami oslovil 13.3.2008 tři potenciální dodavatele a 23.5.2008 podepsal smlouvu s vybraným dodavatelem xxxxxxxxxx
- g) **Zpracování dokumentace žádosti o dotaci ROP**. Komplexní zpracování žádosti, studie ekonomického hodnocení a kompletaci zajistil externí dodavatel OHGS s.r.o. v týmové spolupráci s ROT.
- h) **Organizace zadávacího řízení na organizátora výběrových řízení**
- i) **Organizace zadávacích řízení na zhotovitele stavby** a na inženýrské činnosti (autorský a technický dozor), management ROP, povinná publicita - s pomocí externí odborné firmy.

2.6.2. POPIS AKTIVIT V REALIZAČNÍ FÁZI PROJEKTU

Aktivity v realizační fázi probíhají většinou souběžně (překrývají se) v období 1.3.2009 – 30.4.2010 (podrobnější časové členění aktivit – viz. příloha č. 3. SEH – Harmonogram projektu):

- a) **Realizace stavby cyklostezky** Bezpráví – Choceň včetně osvětlení v nejfrekventovanější části cyklostezky u Brandýsa nad Orlicí a odpočívadla vybraným zhotovitelem stavby – příprava staveniště, realizace stavebních objektů, předání díla zadavateli vč. rozhodnutí stavebního úřadu o dočasném užívání stavby

- b) Stavba bude průběžně sledována **technickým dozorem investora** (kvalita provedení) a **autorským dozorem** (dodržení projektového a architektonického řešení) – externí firmy
- c) **Zajištění publicity** : v rámci povinné publicity bude vyroben a po dobu celé fyzické realizace výstavby cyklostezky vyvěšen **velkoplošný reklamní panel**, jehož plocha bude minimálně z 25 % vyhrazena pro informace o finanční spoluúčasti EU. V závěru realizace stavby bude instalována na viditelné a veřejně přístupné místo **trvalá vysvětlující tabulka** (pamětní deska), jejíž plocha bude opět z 25 % vyhrazena pro informace o finanční spoluúčasti EU. V nákladu 3000 ks budou vydány propagační materiály (informační letáček) a také budou vydány a distribuovány v rámci PR reklamy **speciální tiskové a mediální zprávy** o výstavbě a nové nabídce cyklostezky Bezpráví - Choceň, vč. jejího spolufinancování z EU. Obdobná informace bude vyvěšena na **webové stránky** Regionu Orlicka – Třebovska (www.orlicko-trebovsko.cz/).
- d) **Komplexní management projektu** v realizační fázi zahrnující řízení realizačního týmu, koordinace dodavatelů, zajištění ekonomické a účetní agendy projektu, úzká spolupráce s partnery projektu, stejně tak jako **management ROP** (koordinace dodavatelů a přejímek, dodržení pravidel ROP, monitorovací a závěrečná zpráva) bude ve spolupráci s dalšími členy realizačního týmu zajišťovat projektový manažer ROT
- e) Vydání **rozhodnutí stavebního úřadu o dočasném užívání stavby** cyklostezky a uvedení do zkušebního provozu, vydání a instalace provozního řádu stezky
- f) **Závěrečné vyhodnocení a vyúčtování** projektu s podáním žádosti o závěrečnou platbu
- g) **Zahájení kolaudačního řízení** a jeho průběh v realizační fázi

2.6.3. POPIS AKTIVIT V PROVOZNÍ FÁZI PROJEKTU A ZPŮSOB UDRŽENÍ VÝSLEDKŮ PROJEKTU

V provozní fázi (od 1.5.2010) budou realizovány tyto aktivity, které se časově překrývají (podrobnější časové členění aktivit – viz. příloha č. 3. SEH – Harmonogram projektu):

- a) **Zahájení provozu a provoz výstupů** projektu v době jejich životnosti (20 let), tj. cyklostezky v úseku Bezpráví – Choceň vč. odpočívadla ze strany provozovatele (ROT), který bude zajišťovat a financovat větší opravy, běžnou údržbu cyklostezky a její pojištění
- b) Průběh kolaudačního řízení v provozní fázi a **vydání platného kolaudačního rozhodnutí**
- c) **Finanční ukončení projektu ROP** (inkaso poslední platby ROP) a zajištění povinné udržitelnosti po dobu následných 5 let s výkazem monitorovacích zpráv - management ROP (projektový manažer ROT).
- d) **Management projektu v provozní fázi** (koordinace oprav, spolupráce s partnery) a **management ROP** v době povinné udržitelnosti (dodržení parametrů a výsledků projektu, zpracování monitorovacích zpráv o udržitelnosti) zajištěný projektovým manažerem ROT, spolupráce při osvětě cyklistické dopravy.
- e) Případné doplňující investice a modernizace

2.7. PŘIPRAVENOST PROJEKTU K REALIZACI

Projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň je dlouhodobě připravovaným projektem. Již v roce 1999 schválila správní rada Mikroregionu Orlicko – Třebovsko Strategický plán ekonomického rozvoje Mikroregionu Orlicko – Třebovsko, ve kterém byly mj. stanoveny dva úkoly: Úkol C.3.3.3. - MOT bude sledovat možnost vybudování stezky Choceň – Ústí nad Orlicí v rámci prací na železničním koridoru a Úkol C.3.3.4. - Dle finančních možností dotčené obce vybudují cyklistické stezky.

V letech 2004 – 2005 byla zpracována DÚR pro všechny plánované úseky cyklostezek v údolí Tiché Orlice a Třebovky (Ústí nad Orlicí – Letohrad, Ústí nad Orlicí – Česká Třebová, Ústí nad Orlicí – Choceň 1. část do Bezpráví, Ústí nad Orlicí – Choceň 2. část z Bezpráví do Chocně. **Byla podepsána partnerská dohoda mezi 10-ti zapojenými obcemi ohledně řízení a spolufinancování projektů cyklostezek v ROT.** První tři jmenované úseky byly již vybudovány a v roce 2007 a 2008 slavnostně otevřeny v rámci projektu Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku.

Na poslední čtvrtý úsek z Bezpráví do Chocně (který je nejproblematictější vzhledem k výstavbě železničního koridoru a spolupráci s ČD) byla v prosinci 2006 dokončena dokumentace pro stavební povolení, kterou zpracovala firma OHGS s.r.o. Stavební dokumentace je ve fázi stavebního povolení. Projekt byl kladně projednán se všemi dotčenými orgány.

Proces přípravy projektu pro podání žádosti o dotaci z ROP, včetně zpracování studie ekonomického hodnocení a kompletace všech náležitostí a příloh zajišťuje regionální firma OHGS s.r.o., která má značné zkušenosti a výborné reference v oblasti přípravy a managementu projektů spolufinancovaných z EU fondů (úspěšně zpracovala desítky žádostí o dotace z EU fondů, např. úspěšného projektu Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku).

Přípravný tým projektu, ve kterém je zastoupen žadatel ROT, OHGS s.r.o. a další externisté, promyslel projekt po všech stránkách: technické, organizační i finanční jak v době realizační, tak provozní. Je vyřešeno, kdo za co odpovídá, z jakých zdrojů bude projekt financován, existuje jasná a reálná představa o provozu cyklostezky.

Pro celý Region Orlicko – Třebovsko se jedná o **zásadní a prioritní projekt, který by měl navázat na síť již vybudovaných cyklostezek v regionu i v jeho okolí** (napojení na cyklostezku Choceň – Vysoké Mýto) **a zvýšit v tomto území bezpečnost provozu cyklistické dopravy a atraktivitu pro pravidelné dojíždění.**

2.8. VAZBY NA JINÉ PROJEKTY

Projekt **Cyklostezka Bezpráví - Choceň** zapadá do dlouhodobé strategie ROT v návaznosti na rozvoj cyklostezek a bezpečného provozu cyklistické dopravy v ROT (viz příloha Benefitu č. 14 – Soulad s rozvojovými strategiemi).

Jedná se o sérii na sebe navazujících projektů, které mají za cíl vybudovat v Regionu Orlicko-Třebovsko síť cyklostezek pro bezpečný provoz cyklistické dopravy, pro pravidelné dojíždění do zaměstnání, do škol, na úřady i za zábavou a rekreací.

Projekt navazuje na již realizovaný projekt (realizátor též ROT) **Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku**, jehož předmětem bylo vybudování 30km cyklostezek s kvalitním povrchem pro kola a kolečkové brusle procházející údolím řek Tichá Orlice a Třebovka, propojující města Ústí nad Orlicí, Česká Třebová a Letohrad, dále pak výstavba turistické ubytovny s 11-ti lůžky v areálu Aktivní turistiky v Česku v turistickém tábořišti Cakle a zpřístupnění zříceniny hradu Lanšperk.

Rozvoj sítě cyklostezek by měl pokračovat v dalším připravovaném projektu, jehož předmětem bude vybudování **nové cyklostezky podél silnice I.ř. č. 14** (Brno – Svitavy – Ústí nad Orlicí – Náchod) **navazující na současnou síť cyklostezek** a spojující Ústí nad Orlicí – Libchavy – Sopotnice – Potštejn. Tento projekt se připravuje do některé z dalších výzev ROP SV oblast podpory 1.2.

Dalším plánovaným projektem, který je ve fázi studie je projekt **Cyklostezka Hrádoveckým údolím** propojující ROT s Mikroregionem Litomyšlsko.

2.9. HORIZONTÁLNÍ TÉMATA

Udržitelný rozvoj

Projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň **podporuje udržitelný rozvoj**.

Díky projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň začne určité procento lidí z území dopadu projektu pravidelně dojíždět na kole za prací, do škol, za zábavou a rekreací. Omezí se tím množství aut, která znečišťují ŽP a podpoří se tak rozvoj cyklodopravy jako jedné z nejšetrnějších forem dopravy.

Posílí se povědomí obyvatel o tomto ekologickém způsobu dopravy a získají i lepší vztah k přírodě, neboť cyklostezka vede malebným údolím řeky Tichá Orlice s využitím současných lučních cest a proto nedojde k záboru přírody v údolích řeky.

Tito lidé se přesunou z hlučného a nebezpečného prostředí silnic do klidného údolí řeky. Tímto se sníží i množství aut a hluk v obcích v území dopadu projektu.

Přesunutím cyklodopravy ze silnice II.ř. č.312 v úseku Choceň - Seč a silnice II.ř. č.315 v úseku Choceň - Ústí nad Orlicí na novou cyklostezku, ubude dopravních nehod typu: srážka auta s cyklistou nebo srážka dvou aut při předjíždění cyklisty.

Rovné příležitosti

Předmětem projektu je vybudování cyklostezky v klidném prostředí řeky Tichá Orlice, což je ideální příležitost pro bezpečnou dopravu, aktivní trávení volného času a zdravý životní styl, který se v posledních letech stává velice oblíbený i mezi seniory. Cykloturistika a pěší turistika je mezi seniory velice oblíbená a napomáhá jim k udržení dobrého zdravotního stavu. V Chocni i v Ústí nad Orlicí jsou velice aktivní kluby seniorů, které pořádají mnoho pěších a cyklistických výletů po okolí s využitím bezpečných tras po cyklostezkách. Senioři využijí bezpečnou a pohodlnou cyklostezku i pro pravidelné dojíždění na úřady, k lékaři nebo za známými.

Cyklostezku s odpočívadly mohou využívat i rodiče s dětmi jako ideální příležitost pro aktivní trávení volného času. Cyklistické výlety jsou u rodin s dětmi velice oblíbené a při jízdě po cyklostezce s vyloučením provozu motorových vozidel i bezpečné. V Chocni i v Ústí nad Orlicí je velice aktivní Klub českých turistů, který pořádá mnoho pěších a cyklistických výletů i s kratšími nenáročnými trasami pro malé děti. V pozdějším věku dětí může cyklostezka sloužit pro pravidelné bezpečné dojíždění dětí do školy a rodičů do zaměstnání.

Projekt může přispět i ke zlepšení pohybu osob se sníženou mobilitou a to formou jízdy na kole jako součástí rehabilitace a rekonvalescence po úrazech pohybového aparátu. Cyklostezku tak budou moci využít i pacienti Rehabilitačního ústavu v Brandýse nad Orlicí, kteří se zde po nemocech pohybového aparátu rehabilitují.

3. ANALÝZA TRHU – PROSTŘEDÍ A ODHAD POPTÁVKY A POTŘEB, MARKETINGOVÁ STRATEGIE

3.1. VÝCHOZÍ STAV

Region Orlicko – Třebovsko a jeho přilehlé území (město Choceň a Vysokomýtsko) je součástí okresu Ústí nad Orlicí. Tabulka vybraných ukazatelů z ČSÚ Pardubice, které jasně popisují jednotlivé okresy PK, je v příloze č. 2.1. Jednoznačně z ní vyplývá, že okres Ústí nad Orlicí je v PK hned za okresem Pardubice druhým nejlidnatějším okresem se 138 858 obyvateli s největší rozlohou 1 267 km². Má největší množství průmyslových, stavebních a zemědělských podniků (1194), ve kterých pracuje většina obyvatel okresu ÚO. Je v něm i největší počet základních a středních škol v 5-ti z 10-ti center dojížděky v PK (Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto, Česká Třebová, Lanškroun a Žamberk), do kterých dojíždí většina studentů. Tyto všechny ukazatele mají zásadní vliv na tom, že okres ÚO je jediným okresem, ve kterém rostlo kladné saldo dojížděky za prací a do škol (viz příloha č. 2.2 – Tisková zpráva ČSÚ v Pardubicích k vydání publikace Dojížděka za prací a do škol).

Konkrétně v širším území dopadu projektu s 85 tis. obyvateli (viz příloha č. 2.3) se nachází 5 z 16-ti velkých podniků v PK nad 600 zaměstnanců (viz příloha č. 2.4), ve kterých je zaměstnáno více než 6000 pracovníků. V užším území dopadu (pro pravidelné dojíždění do 15km) se nachází tři velká a jedno menší centrum pro pravidelné dojíždění obyvatel z území dopadu. Jsou to města Ústí nad Orlicí, Choceň, Vysoké Mýto a Brandýs nad Orlicí. Výčet velkých podniků, základních a středních škol pro pravidelné dojíždění do těchto center je v příloze č. 2.5.

Dalším ukazatelem z přílohy č. 2.1 je celková délka silnic I. a II. třídy, která je v okrese ÚO také největší (385 km), bohužel na nich je každoročně i nejvíce smrtelných nehod v PK.

Západní částí okresu prochází přes Vysoké Mýto mezinárodní silniční trasa E442 (Hradec Králové – Olomouc), která tvoří hlavní páteřní komunikaci PK. Na tuto páteřní komunikaci je přiváděna doprava z celého okresu Ústí nad Orlicí po páteřních silnicích II.třídy č.312 (Choceň – Žamberk), č.315 (Ústí nad Orlicí – Choceň – Týniště E442) a č.357 (Vysoké Mýto – Choceň).

Intenzita dopravy na těchto silnicích II.třídy se pohybuje v rozmezí 2000 - 4500 motorových vozidel za den a je zobrazena na obrázku č.1 a vyčíslena v tabulce č.3.

Obrázek č. 1: Intenzita dopravy na silnicích v PK v roce 2005



Zdroj: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>

Tabulka č.3: Intenzita dopravy na silnicích II. třídy č. 312 (Choceň – Žamberk)
a č. 315 (Choceň – Ústí nad Orlicí) v roce 2005

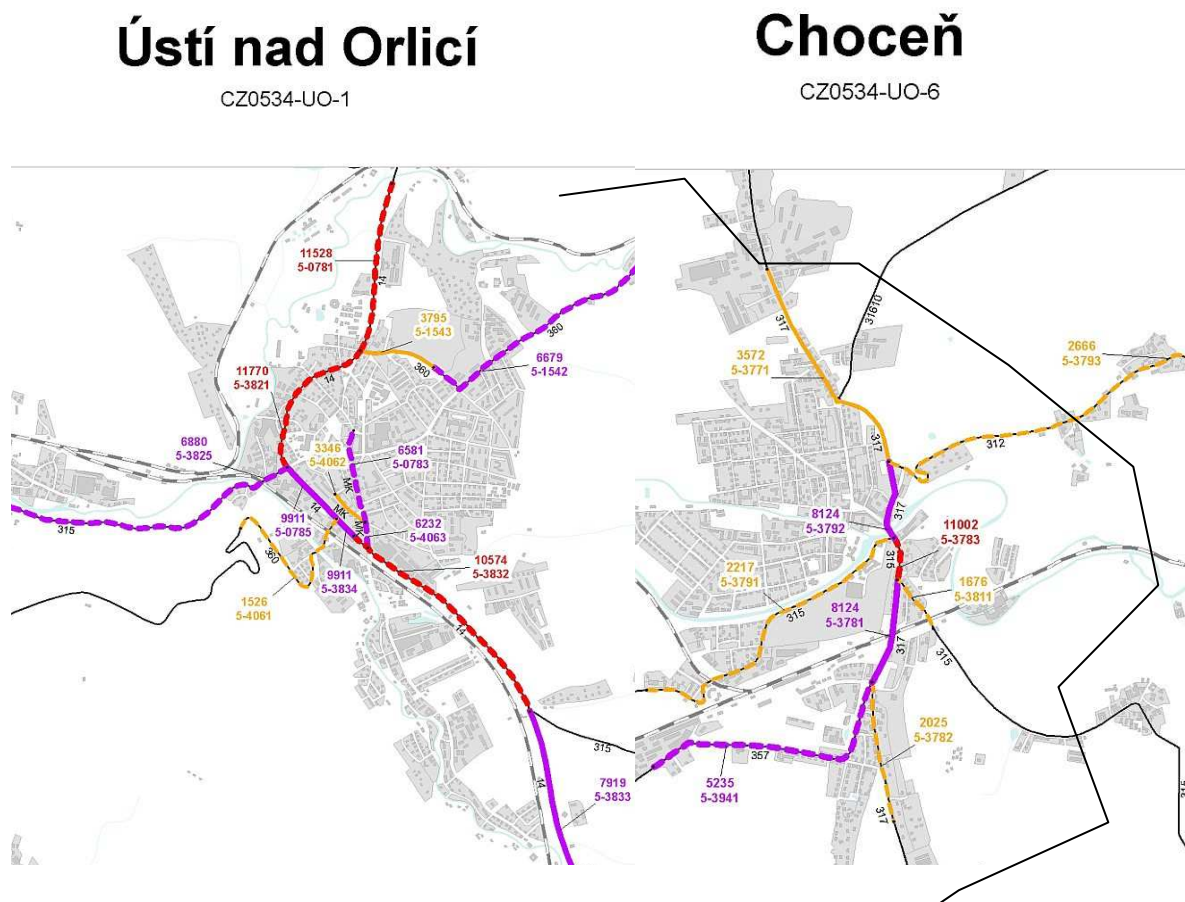
CZ031 – Intenzita dopravy – stav v roce 2005							
Číslo silnice	Sčítací úsek	T – těžká vozidla	O – osobní vozidla	M – motocykly	S – všechna vozidla	Začátek úseku	Konec úseku
312	5-3793	510	2127	29	2666	Choceň, vyús.z 317	Choceň k.z.
312	5-3800	456	1113	13	1582	Choceň k.z.	Seč, x s 3155
315	5-3811	276	1387	13	1676	Choceň, vyús.317	Choceň k.z.
315	5-3810	276	1387	13	1676	Choceň k.z.	x s 3155(Svatý Jiří)
315	5-3820	419	2204	20	2643	x s 3155(Svatý Jiří)	Ústí n.Orl.z.z.
315	5-3825	966	5862	52	6880	Ústí n.Orl.z.z.	zaús.do 14

Vysvětlivky: z.z. začátek zástavby, k.z. konec zástavby, x křižovatka

Zdroj: http://www.scitani2005.rsd.cz/html/tab_pa.htm#

Intenzita dopravy na těchto silnicích je největší v úsecích před městem Ústí nad Orlicí (6880 vozidel / den) a Choceň (2666 vozidel / den) (viz obr. č. 2).

Obrázek č. 2: Intenzita dopravy na silnicích v Ústí nad Orlicí a Choceň v roce 2005



Zdroj: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>

Některé úseky těchto silnic II. tř. č.315, č.312 a č.357 jsou již dosti nebezpečné, a budou ještě nebezpečnější pro osobní cyklo dopravu díky stále se zvyšujícímu počtu registrovaných vozidel a vysokému počtu dopravních nehod v PK (viz tabulka č.4).

Tabulka č.4: Vývoj evidovaných vozidel a dopravních nehod v Pardubickém kraji

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Evidovaná vozidla	298 960	306 894	312 012	319 788	329 906	342 499
Dopravní nehody	7 645	7 892	7 999	8 563	8 233	7 788

Zdroj: ČSÚ Pardubice

V části Regionu Orlicko – Třebovsko a jeho přilehlém území již bylo bezpečí cyklo dopravy vyřešeno vybudováním 30km cyklostezek v úsecích Ústí nad Orlicí – Letohrad, Ústí nad Orlicí – Česká Třebová a Ústí nad Orlicí – Choceň 1.část (do Bezpráví). Toto zázemí pro cyklistickou dopravu vzniklo v rámci projektu SROP - Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku, jehož realizátorem byl ROT. Ještě před tímto projektem se realizoval projekt Cyklostezka Vysoké Mýto – Choceň (5 km podél silnice II. třídy č. 357). Mapa těchto cyklostezek s hranicí ROT je zobrazena na obrázku č. 3.

Obrázek č. 3: Cyklostezky v ROT a přilehlém území a chybějící úsek plánované cyklostezky Bezprávi - Choceň



Na těchto cyklostezkách probíhal v roce 2007 a 2008 monitoring, z jehož závěrů vyplývá velký zájem o bezpečnou cyklodopravu v ROT. Jeho výsledky jsou vyčísleny v příloze č. 2.6.

Z této situace logicky vyplývá příležitost vybudovat cyklostezku v úseku Bezprávi – Choceň a zajistit tak bezpečnou a pohodlnou cyklodopravu údolím řeky Tichá Orlice mezi městy Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – Choceň. Tímto by se odvedla cyklodoprava ze silnic II.třídy č. 315 a 312 a ještě by se zvýšila atraktivita pro pravidelné dojíždění v celém ROT a přilehlém území. Podrobná mapa této cyklostezky (pořízena z DSP) je v příloze č. 1.4.

3.2. STRATEGIE A CÍL PROJEKTU

Hlavním cílem a strategií projektu je **zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy v Regionu Orlicko – Třebovsko a přilehlém území** tím, že se v úseku Bezpráví – Choceň vybuduje nová cyklostezka, která vyplní chybějící úsek a tím se vytvoří ucelená síť cyklostezek o délce 45 km se spádovým územím 85 tis. obyvatel, která **zatraktivní pravidelné dojíždění** za prací, do škol, na úřady i za zábavou mezi městy Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí, Choceň, Vysoké Mýto, Letohrad a Česká Třebová. **Zvýší se tak podíl tohoto ekologického druhu dopravy na celkové dopravě v regionu.**

Tím, že se přesune cyklodoprava ze silnice II. tř. č. 312 v úseku Choceň - Seč a silnice II. tř. č. 315 v úseku Choceň - Ústí nad Orlicí na cyklostezku Ústí nad Orlicí – Choceň, zvýší se atraktivita pro pravidelné dojíždění na kole, tím poklesne množství aut na jmenovaných silnicích, doprava bude plynulejší a **ubude dopravních nehod** typu srážka auta s cyklistou nebo srážka dvou aut při předjíždění cyklisty.

Projekt by měl být dalším, ale ne posledním projektem, který rozšíří síť bezpečných cyklostezek v ROT a přilehlém území. Na již vybudované cyklostezky by se měli napojit nové, zajišťující bezpečnou cyklodopravu např. v úseku Ústí nad Orlicí – Potštejn, Letohrad – Žamberk – Líšnice, Letohrad – Jablonné nad Orlicí – Králíky a další (viz mapová příloha č. 1.3)

Využity budou stávající cesty. Vznikne 5170m úplně nové asfaltové cyklostezky, která povede po současných polních cestách. Dále vznikne 1088m nové asfaltové cyklostezky, která povede po starých asfaltových cestách, které jsou v havarijním stavu a pro jízdu na kole jsou nevyhovující. Zbývající 3 části cyklostezky na 8,030 – 9,603 km, 10,153 – 11,005 km a od 13,142 km do Chocně povedou po stávající kvalitní asfaltové cestě a silnici III. třídy.

V porovnání s předchozím stavem tak vznikne **nová 10km cyklostezka Bezpráví – Choceň** a po napojení na stávající cyklostezku Ústí nad Orlicí – Bezpráví vznikne propojení měst Ústí nad Orlicí a Choceň a napojení na další dopravní cyklostezku Choceň – Vysoké Mýto. Tato nová cyklostezka tedy **jednoznačně přispívá ke zvýšení bezpečnosti cyklodopravy a zatraktivnění pravidelného dojíždění.**

Konkrétní cíle projektu

- Zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy v Regionu Orlicko – Třebovsko a přilehlém území** vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň.
- Snížit počet dopravních nehod v Regionu Orlicko – Třebovsko a přilehlém území** přesunutím cyklodopravy ze silnice II. tř. č. 312 v úseku Choceň - Seč a silnice II. tř. č. 315 v úseku Choceň - Ústí nad Orlicí na cyklostezku Choceň – Brandýs nad Orlicí – Bezpráví – Ústí nad Orlicí. Doprava tak bude plynulejší a ubude dopravních nehod typu srážka auta s cyklistou nebo srážka dvou aut při předjíždění cyklisty.
- Podpořit rozvoj šetrného a ekologického typu dopravy** vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň, která v návaznosti na stávající síť cyklostezek

propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň. Tímto se zatraktivní pravidelné dojíždění na kole, omezí se počet aut na silnicích a zvýší se tak podíl tohoto ekologického druhu dopravy na celkové dopravě v regionu.

- d) **Zvýšit počet pravidelně dojíždějících občanů Regionu Orlicko – Třebovsko a přilehlého území do zaměstnání, škol, na úřady i za zábavou** tím, že se uvnitř stávající sítě cyklostezek v ROT a okolí doplní chybějící úsek Bezpráví – Choceň a vznikne tak propojená síť cyklostezek s celkovou délkou 45 km se spádovým územím 85 tis. obyvatel.

Cíloví uživatelé

Projekt se bude zaměřovat na několik skupin cílových uživatelů z území dopadu projektu:

- a) **zaměstnaní lidé, kteří již nyní nebo v budoucnu budou dojíždět za prací** – statistiky i velké podniky v regionu říkají, že přibližně 40% zaměstnanců za prací dojíždí a jsou tudíž hlavní cílovou skupinou, která může využít Cyklostezku Bezpráví – Choceň pro pravidelné dojíždění. Ocení především to, že budou moci využít pohodlnou cyklostezku vedoucí údolím řeky Tichá Orlice bez převýšení a vyhnou se tak kopcům s převýšením až 200m, které museli nyní překonávat.
- b) **Studenti středních a základních škol** – statistiky ukazují, že dojíždka do škol je v PK druhá nejvyšší v ČR. Je dána tím, že ZŠ od 5. do 9. třídy a SŠ jsou pouze ve velkých městech (Ústí nad Orlicí a Choceň) a proto jsou ostatní studenti z území dopadu projektu nuceni do škol dojíždět. U studentů v regionu sice převládá dojíždění vlakem nebo autobusem, ale i díky cyklostezce mohou získat pohodlnou a bezpečnou cestu do školy.
- c) **Občané všech věkových kategorií dojíždějících na úřady a za ostatními službami do měst** – mohou využít cyklostezku pro bezpečné dojíždění na úřady nebo za ostatními službami, které nemají k dispozici v místě bydliště.
- d) **Rodiny s dětmi a turisté všech věkových kategorií vyhledávající cykloturistiku** – mohou využít cyklostezku pro odpolední či víkendové vyjíždky na kole, kdy ocení především to, že na cyklostezku mají motorová vozidla zákaz vjezdu a tak např. rodiče se nebudou muset bát o své děti.

Širší strategie a kontext projektu

Cíl projektu plně zapadá do širších strategií a koncepcí ROT i Pardubického kraje (podrobnější popis je uveden v příloze č. 14 Benefit – Soulad s rozvojovými strategiemi).

ROT má vybudování cyklostezky mezi Ústím nad Orlicí a Chocní přímo mezi prioritními úkoly ve svém Strategickém plánu ekonomického rozvoje Mikroregionu Orlicko – Třebovsko v kritické oblasti C – DOPRAVA.

Projekt je také v souladu s Programem rozvoje Pardubického kraje, konkrétně s Opatřením T2.2. – Optimalizace osobní dopravy na území kraje (podrobnosti viz příloha č.14 Benefitu).

3.3. ANALÝZA NABÍDKY

Analýza obdobné stávající nabídky, na jakou je projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň zaměřen, **byla podrobně provedena v Regionu Orlicko-Třebovsko a dále pak na území Pardubického kraje a Královéhradeckého kraje.**

Jako zdroj dat a informací byl využit portál www.mapy.cz, který poskytuje informace o silniční dopravě o dopravních cyklostezkách, o turistických stezkách a trasách a mnoho dalších informací z celé České republiky.

V následujících dvou *tabulkách* č.5 a č.6 se nachází výčet všech cyklostezek v Pardubickém kraji a Královéhradeckém kraji. V mapové *příloze* č. 1.3 jsou zobrazeny všechny již vybudované i plánované cyklostezky v Pardubickém kraji.

Tabulka č.5: Přehled cyklostezek v Pardubickém kraji

Cyklostezka	Délka cyklostezky [km]	Podél silnice
Ústí nad Orlicí - Letohrad	15	II/360
Ústí nad Orlicí – Česká Třebová	10	I/14
Ústí nad Orlicí - Bezpráví	5	II/315
Choceň – Vysoké Mýto	5	II/357
Lanškroun - Albrechtice	2	I/43
Lanškroun – Ostrov	4	II/315
Pardubice – Lázně Bohdaneč - Živanice	8	I/36 a II/333
Pardubice - Sezemice	7	I/36
Pardubice - Srnojedy	1,5	III
Pardubice - Nemošice	1	III
Pardubice – Popkovice	1	I/2
Pardubice – Staré Čivice	1,5	I/2
Žamberk - Helvíkovice	0,7	I/11
Svitavy – Javorník	2	II/366
Městské cyklostezky v Pardubicích	20	-
Městská cyklostezka v Chrudimi	1	-
Celkový počet km cyklostezek v ROT a přilehlém území	35	-
Celkový počet km cyklostezek v okrese Ústí nad Orlicí	41,7	-
Celkový počet km cyklostezek v Pardubickém kraji	82,7	-

Tabulka č.6: Přehled cyklostezek v Královéhradeckém kraji

Cyklostezka	Délka cyklostezky [km]	Podél silnice
Týniště nad Orlicí - Petrovice	1,6	I/11
Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí	2,1	I/11
Náchod – Velké Poříčí	3	I/33
Blešno - Nepasice	1,6	I/11
Městské cyklostezky v Hradci Králové	18	-
Městské cyklostezky v Jičíně	4	-
Celkový počet km cyklostezek v Královéhradeckém kraji	30,3	-

Z údajů v tabulkách č. 3, 4 a 5 a přílohy č. 2.1 vyplývá, že 41,7 km cyklostezek v okrese ÚO podél 385 km dosti frekventovaných silnic I. a II. třídy (tj. 10,8%) je pro bezpečnou dopravu cyklistů a zatraktivnění pravidelného dojíždění naprosto nedostačující. Cyklisté sice mohou v některých případech volit alternativní cestu po méně frekventovaných silnicích III. třídy, ale její vzdálenost bývá většinou několikanásobně delší a proto tuto variantu většina potenciálních osob ani nevolí a raději dojíždí autem, vlakem nebo autobusem.

Z analýzy nabídky dále vyplývá, že **v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň není žádná bezpečná alternativa pro cyklodopravu**. Téměř všichni lidé v současné době dojíždí v území dopadu projektu autem, vlakem nebo autobusem. Pouze pár odvážných volí cestu na kole po silnicích II.tř. č. 315 a 312, kde je nebezpečný provoz motorových vozidel (viz tabulka č. 3) a navíc musí v kopcích zdolat převýšení téměř 200m, což pro běžného člověka, který by chtěl pravidelně dojíždět opravdu není.

Po vybudování cyklostezky Bezpráví – Choceň se tak zatraktivní pravidelné dojíždění na kole v území dopadu projektu mezi městy Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí, Choceň a Vysoké Mýto. Tato cyklodoprava bude nejen atraktivní, ale i bezpečná a povede ke zvýšení podílu tohoto ekologického typu dopravy na celkové dopravě v regionu.

Vzhledem k uvedené analýze nabídky a vzhledem k poptávce (viz dále) lze konstatovat, že **nabídka pro bezpečnou cyklodopravu mezi Ústím nad Orlicí a Chocní, kterou by měl projekt Cyklostezka Bezpráví – Choceň zajistit, jednoznačně chybí.**

Po vybudování cyklostezky Bezpráví – Choceň a napojení na stávající síť cyklostezek v ROT se **zatraktivní pravidelné dojíždění na kole v území dopadu projektu mezi městy Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí a Choceň. Tato cyklodoprava bude nejen atraktivní, ale i bezpečná a povede ke zvýšení podílu tohoto ekologického typu dopravy na celkové dopravě v regionu.**

3.4. ANALÝZA POPTÁVKY

Analýza poptávky po cyklostezce Bezpráví – Choceň a bezpečné cyklodopravě pro pravidelné dojíždění byla **provedena formou konzultací s pracovníky personálních oddělení velkých výrobních podniků v území dopadu projektu a dále pak s manažery projektu** Aktivní turistiky na Orlicko-Třebovsku jehož předmětem bylo vybudování cyklostezek Ústí nad Orlicí – Letohrad, Ústí nad Orlicí – Česká Třebová a Ústí nad Orlicí – Bezpráví. Bylo též provedeno **vyhodnocení monitoringu cyklistů** na výše jmenovaných cyklostezkách v ROT (viz příloha č. 2.6) a použity byly i **výsledky ankety** občanů a návštěvníků ROT.

Jednoznačný závěr je ten, že cyklostezky pro bezpečné pravidelné dojíždění chybí a po tomto typu dopravy je už nyní mezi zaměstnanci podniků i ostatními občany vysoká poptávka. Tu dokládají výsledky monitoringu cyklistů (viz příloha č. 2.6) i skutečnost, že ve všech velkých podnicích jsou k dispozici stojany na kola, jejichž počet odpovídá většinou 30 – 40% zaměstnaných pracovníků v daném podniku. Tento počet byl donedávna značně předimenzován, ale např. po vybudování 15km cyklostezky Ústí nad Orlicí – Letohrad se počet pravidelně dojíždějících pracovníků na kole do podniku OEZ Letohrad zvýšil téměř na trojnásobek.

Stejný dopad se očekává i po propojení 15km úseku mezi městem Ústí nad Orlicí a Choceň.

Počty dojíždějících občanů do velkých podniků a škol v území dopadu projektu jsou uvedeny v příloze č. 2.5. Z tohoto počtu je určité % lidí, kteří dojíždějí na kole, což je hodně závislé na tom, jestli lze do daného místa bezpečně a pohodlně dojet na kole jako třeba do města Letohradu.

Např. do města Brandýs nad Orlicí, které leží na trase plánované cyklostezky mezi městy Ústí nad Orlicí a Choceň **dojíždí každý den** z území dopadu projektu přibližně **50% všech zaměstnanců** (dle informace firmy C.I.E.B. Kahovec, Brandýs nad Orlicí) a téměř **50% všech žáků** Základní školy. V současnosti se do města dopravují autem, vlakem nebo autobusem, ale po vybudování cyklostezky mohou využít bezpečnou a pohodlnou cyklodopravu. Ve městě Brandýs nad Orlicí **budou moci využít cyklostezku i pacienti Rehabilitačního ústavu Brandýs nad Orlicí**, s kapacitou 110 osob, kteří se zde po nemocech pohybového aparátu rehabilitují.

Pro účely poptávky po výstupech projektu Cyklostezka Bezpráví – Choceň byly dále použity **výsledky ankety** provedené v roce 2008 v ROT a přilehlém území **pro potřeby zjištění poptávky po výstupech plánovaných projektů v ROT**. Jedním z výsledků ankety bylo zjištění, že **87% z 565 dotázaných osob z území dopadu projektu jezdí na kole**. Tento výsledek představuje velkou poptávku po cyklodopravě v regionu a dá se z něho odvodit i značná poptávka po cyklostezce Bezpráví – Choceň.

V následující přehledné tabulce č.7 je zobrazen výčet očekávaného a poptávaného využití Cyklostezky Bezpráví – Choceň pro pravidelné dojíždění z území dopadu projektu.

Tabulka č.7: Poptávané využití cyklostezky Bezpráví – Choceň pro pravidelné dojíždění z území dopadu projektu

Centrum dojíždění	Cíl pravidelného dojíždění z území dopadu projektu
Choceň	- Rieter CZ a.s., závod Automotive - BOR, s.r.o. - Ecos Choceň s.r.o. - Chlazení Choceň s.r.o. - ZŠ Mistra Choceňského - ZŠ Svatopluka Čecha - ZUŠ Pernerova - Obchodní akademie - Střední škola obchodu a služeb Choceň - Zdravotnická zařízení - Úřady - Obchody - Ostatní služby
Brandýs nad Orlicí	- C.I.E.B. Kahovec - ZŠ Brandýs nad Orlicí - Zdravotnická zařízení - Obchody - Ostatní služby
Ústí nad Orlicí	- Rieter CZ a.s., závod SYS - Rieter CZ a.s., Nástrojárna Hnátnice - Perla, bavlnářské závody, a.s. - VÚB a.s. - ZŠ Bratří Čapků - ZŠ Komenského - ZŠ Hylváty - ZŠ Kerhartice - ZUŠ J. Kociána - Gymnázium - Střední zdravotnická škola - Střední škola uměleckoprůmyslová - Střední odborná škola automobilní - Střední odborné učiliště automobilní - Zdravotnická zařízení - Úřady - Obchody - Ostatní služby
Vysoké Mýto	- Karosa a.s. - Vyšší odborná škola stavební a střední škola stavební - Střední škola podnikání - Gymnázium - Integrovaná střední škola technická - Střední odborná škola obchodu a služeb a střední odborné učiliště - Zdravotnická zařízení - Úřady - Obchody - Ostatní služby

Předpokládaná **intenzita cyklodopravy na cyklostezce Bezpráví – Choceň** se vzhledem k poptávce po realizaci projektu očekává až **1000 cyklistů / den**. Vzhledem k tomu, že **cyklodoprava je závislá na počasí**, tak se tato intenzita očekává v období od května do září. V ostatních jarních a podzimních měsících se očekává intenzita nižší, okolo 400 cyklistů / den. V zimních měsících se pohyb cyklistů na cyklostezce očekává jen velmi výjimečně.

Z výsledků jednotlivých forem poptávky jednoznačně vyplývá, že o **vybudování cyklostezky Bezpráví - Choceň je velký zájem**.

Důvodem je **velký počet pravidelně dojíždějících osob** v území dopadu projektu na relativně krátké vzdálenosti 5-15km, kteří doposud dojížděli do zaměstnání, do škol, na úřady a za ostatními službami a zábavou především autem, vlakem nebo autobusem. Nyní budou mít možnost využít **bezpečnou a pohodlnou cyklostezku** vedoucí údolím řeky Tichá Orlice a např. při cestě z Chocně do Ústí nad Orlicí ujedou 15km téměř s nulovým převýšením, na rozdíl od současných 18km po silnici II. třídy s převýšením 200m.

Vzhledem k tomu, že intenzita silničního provozu se stále zvyšuje a tím roste i nebezpečí na silnicích a proto, že ceny pohonných hmot se neustále zvyšují, tak proto roste poptávka po bezpečné cyklodopravě na kratší vzdálenosti.

Dalším důvodem je **velká obliba jízdy na kole** v ROT (87% dotázaných), což uvádí výsledky provedené ankety.

Z těchto důvodů se očekává **intenzita cyklodopravy na cyklostezce Bezpráví – Choceň až 1000 cyklistů / den** v období květen – září, **aniž by se tím snížila intenzita cyklodopravy na ostatních cyklostezkách v regionu** a přilehlém území. Spíše naopak se ještě očekává **zvýšení cyklodopravy na těchto ostatních cyklostezkách** vzhledem k tomu, že mnoho lidí bude moci dojíždět v širším území dopadu projektu např. z Letohradu do Brandýsa nad Orlicí nebo z Vysokého Mýta do Ústí nad Orlicí.

3.5. MARKETINGOVÁ STRATEGIE, MARKETINGOVÝ MIX

PRODUKT – výsledný výrobek nebo služba

Produktem projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň je nabídka dojíždění na kole za těmito druhy potřeb:

- a) Pravidelné dojíždění do zaměstnání – ve městech v území dopadu je mnoho výrobních podniků, do kterých lze pravidelně dojíždět na kole. Tyto podniky v poslední době zřizují u vstupu stojany na kola pro své zaměstnance. Jen 8 největších podniků v regionu zaměstnává více než 6000 pracovníků, z nichž přibližně 30% dojíždí z okolních měst a obcí, což jen v těchto 8 podnicích vytváří potenciál pro pravidelné dojíždění na kole 1800 pracovníků.
- b) Pravidelné dojíždění do škol – v Ústí nad Orlicí, Brandýse nad Orlicí, Chocni a Vysokém Mýtě je 9 základních škol a 12 středních škol, do kterých mohou studenti od 10 let (mladší 10 let v doprovodu osoby starší 15 let) z území dopadu projektu pravidelně dojíždět.
- c) Dojíždění na úřady a za ostatními službami ve městech – v území dopadu projektu je též mnoho úřadů, zdravotnických zařízení a jiných služeb, za kterými mohou též lidé bezpečně dojíždět na kole.
- d) Dojíždění za zábavou, rekreací a za návštěvami – ve dnech volna a v odpoledních hodinách mohou lidé dojíždět i za zábavou, sportem a jinými volnočasovými aktivitami, jejichž nabídka je ve městech Ústí nad Orlicí a Choceň bohatá. Cyklostezku mohou využít i pro cykloturistiku, či návštěvu známých a příbuzných.

PRICE – cena a cenová politika

Cena a cenová politika vychází ze situace v celé ČR i v zahraničí, kde provoz na cyklostezkách dopravního ani jiného druhu není zpoplatněn.

Proto vstup a pohyb po cyklostezce Bezpráví – Choceň bude **zdarma**.

PROMOTION – propagace, komunikační mix a PLACE - distribuce

Propagace a distribuce nabídky projektu Cyklostezka Bezpráví – Choceň bude zajištěna formou povinné publicity projektu, která bude zahrnovat:

- a) U průběhu realizace projektu v období od 1.3.2009 do 2.3.2010 bude na stavbě cyklostezky umístěn velkoplošný informační panel o rozměru 2,4 x 5,1 m, informující o projektu a jeho spolufinancování z EU a ROP.
- b) Ke konci realizace projektu bude vytvořen informační leták o nákladu 3 000ks v češtině. Jedná se o barevnou skládačku z formátu A4, poskytující základní informace a mapku Cyklostezky Bezpráví – Choceň a její napojení na současnou síť cyklostezek v regionu. Propagační materiál je určen k distribuci zdarma široké veřejnosti prostřednictvím městských informačních center, škol a úřadů v území dopadu projektu. Předpokládá se, že tvorba informačního letáku a jeho distribuce do TIC proběhne do 2.3.2010.

- c) Ke konci realizace projektu bude ještě vytvořen kamenný podstavec s vysvětlující pamětní deskou o rozměrech 300 x 400 mm. Předpokládá se, že tvorba podstavce s pamětní deskou a jeho umístění na cyklostezku proběhne do 2.3.2010.

Všechny při prvky ponesou základní informace o projektu (název, hlavní cíl a nabídka, investor, dodavatel a další údaje) a informaci o spolufinancování projektu z Evropské unie, z Evropského fondu pro regionální rozvoj a z ROP NUTS II SV (na 25 % plochy příslušná loga, slogan a další podmínky dle grafického manuálu). Rozpočet na pořízení a instalaci povinné publicity je součástí projektu ROP a činí **80 tis. Kč bez DPH** (velkoplošná tabule a informační leták). Vysvětlující pamětní deska na kamenném podstavci za **45 tis. Kč bez DPH** je již zahrnuta v rozpočtu stavby cyklostezky.

3.6. POSOUZENÍ PROJEKTU Z HLEDISKA VEŘEJNÉ PODPORY

Projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň byl konsultován na ÚORP z hlediska veřejné podpory a přijatelnosti dne 30.5.2008. Projekt poskytuje veřejně přístupné bezplatné služby cyklostezky pro pravidelné dojíždění. **Projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň je tedy projektem nezakládajícím na veřejnou podporu.**

Komentář k nenaplnění všech 4 znaků veřejné podpory, vyplývajících z předmětu projektu :

A) Poskytování veřejných prostředků

Ano. Na projekt se předpokládá poskytnutí veřejných prostředků (dotace ROP).

B) Zvýhodňování podnikání či odvětví výroby

NE. Předmětem projektu je vybudování a provoz veřejně přístupné cyklostezky bez omezení, nejedná se tedy o činnost, která je provozována podnikatelsky a nedojde proto ke zvýhodňování podnikání či odvětví výroby. Cyklostezka sice vede okolo zařízení, provozovaných komerčně nebo zčásti komerčně, ale nejedná se o přístupovou komunikaci pro návštěvníky těchto zařízení a stezka u nich nekončí, ale prochází kolem. Navíc a zejména je stezka přístupná široké veřejnosti bez omezení. Cílem projektu a účelem poskytnutých finančních prostředků je právě propojení města Ústí n.O. – Brandýs n.O. a Choceň pro cyklistickou dopravu všech uživatelů bez rozdílu.

C) Narušení nebo hrozba narušení hospodářské soutěže

NE. Projekt nezahrnuje aktivity ekonomického charakteru a tudíž nemůže narušit hospodářskou soutěž. Žádná jiná cyklostezka mezi Bezprávím a Chocní není a vzhledem k podmínkám terénu (údolí s jasnými funkcemi a využitím) ani jinudy cyklostezka nemůže vést. Tudíž tato stavba žádné jiné podobné nekonkuruje.

D) Ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU

NE. Provoz cyklostezky je veřejně prospěšná činnost, která je jako veřejná služba běžně provozována i v dalších členských státech EU a je i takto pojmána. Cyklostezka Bezpráví – Choceň má své využití pro místní region s 85 tis. obyvateli a nemůže tudíž ovlivnit využití veřejných stezek v státech a obchod mezi členskými státy EU.

4. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU

4.1. VÝCHOZÍ SITUACE A NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Stručná charakteristika zájmového území, popis návrhu stavby, jejího umístění a významu

Stavba je vedena údolím Tiché Orlice, převážně mimo zastavěné území. Do kontaktu se zástavbou se dostává v Bezpráví, kde jsou hlavně rekreační objekty, dál po trase jsou dva obydlené drážní domky, roztroušená zástavba a zemědělský statek v lokalitě Perná. V úseku km 10,168 – 11,308 jsou uživatelé komunikace záměrně vedeni přes náměstí a střed města Brandýs nad Orlicí.

Komunikace využívá téměř výhradně stávající nezpevněné cesty a zpevněné místní komunikace, v Brandýse nad Orlicí také státní silnici III/3123. Pouze v krátkém úseku km 9,947 – 10,021 je vedena po louce, která je součástí rekreačního prostoru kolem koupaliště v Brandýse nad Orlicí.

Navrhovaná komunikace v celé délce prochází Přírodním parkem „Orlice“. Tichá Orlice tvoří funkční regionální biokoridor. U Mítkova se nachází přírodní rezervace „Hemže – Mýtkov“, její hranici tvoří železniční trať a stávající zpevněná účelová komunikace, využitá pro trasu řešené komunikace, prochází jejím ochranným pásmem.

Navrhovaná víceúčelová komunikace je určena pro nemotorovou dopravu – pohyb pěšky a na kole. Je řešena se základní šířkou vozovky 2,5 m + 2x 0,25 m nezpevněná krajnice. Ve smyslu silničního zákona má charakter účelové komunikace, v souladu s ČSN 73 6110 je navržena jako obslužná komunikace funkční podskupiny D2 – komunikace určená zejména pro pohyb chodců a cyklistů s výrazně omezeným přístupem motorové dopravy.

Začátek řešené stavby (km 4,454) navazuje na 1. část výstavby víceúčelové komunikace mezi Ústím nad Orlicí a Chocní (Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Choceň, 1. část) a využívá místní asfaltovou komunikaci do osady Bezpráví. Na této komunikaci bude zřízen nový kryt z asfaltového betonu. Z osady Bezpráví pokračuje navrhovaná komunikace po kamenité lesní cestě šířky 2,5 m. V km 6,327 se dostává do blízkosti železniční trati a v trase stávající cesty pod ní prochází stávajícím podjezdným inundačním mostem.

Za mostem komunikace pokračuje po stávající nezpevněné polní cestě, v km 6,920 znovu podchází trať stávajícím průjezdným podjezdem a kolem rybníka se dostává k zemědělskému statku. Od km 7,698 až k napojení na silnici III/3123 je vozovka rozšířena na 2,75 m.

V úseku km 8,029 – 8,950 budou uživatelé komunikace vedeni po silnici III/3123, vyčlenění samostatného jízdního pruhu není z prostorových důvodů možné.

V km 8,950 trasa odbočuje ze silnice III/3123 po místní komunikaci ke koupališti v Brandýse nad Orlicí, železniční trať přechází po stávajícím chráněném přejezdu

se světelnou signalizací. V tomto úseku nejsou řešeny žádné úpravy. Zpevněná stávající komunikace končí u prvního objektu areálu koupaliště (km 9,604) a na ni navazuje nezpevněná lesní cesta s maximální šířkou 2,5 m. Komunikace je vedena v trase lesní cesty. V km 9,940 je svedena z lesní cesty na louku, kde v km 9,947 a 10,021 kříží vodoteč. Po louce se dostává na břeh Tiché Orlice, přes řeku bude převedena po stávající ocelové příhradové lávce, která bude v rámci stavby zrekonstruována (SO 201). Za lávkou komunikace využívá trasu stávajícího betonového chodníku až k napojení na místní komunikaci.

V km 10,168 cyklotrasa kříží železniční trať stávajícím podjezdem a dostává se do zástavby Brandýsa nad Orlicí. K náměstí budou uživatelé komunikace vedeni po místní komunikaci ulicí Klopotskou, přes náměstí budou pokračovat po silnici III/3123 Žerotínovou ulicí jako účastníci silničního provozu. Za křižovatkou u hotelu „Jiříčka“ budou navedeni na novou sdruženou komunikaci pro pěší a cyklisty, po které se dostanou do ulice V Lukách. Stávající místní komunikace v ulici V Lukách je zpevněná, částečně ohraničená betonovými obrubníky, ale má poškozený kryt, a proto bude provedena její rekonstrukce.

Od posledního domu (km 11,308) komunikace využívá nezpevněnou cestu až k penzionu Mítkov (km 13,141). Železniční trať přechází v místě stávajícího chráněného přejezdu (km 12,788). Tento úsek je posledním úsekem s výstavbou cyklostezky.

Součástí stavby jsou **přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí** a v úseku mezi koupalištěm a náměstím v Brandýse nad Orlicí návrh nového **veřejného osvětlení**, z důvodu zvýšeného pohybu chodců i ve večerních hodinách.

Řešená komunikace v návaznosti na stavbu „Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Choceň, 1. část“ umožňuje bezpečné propojení měst Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí a Choceň a vytváří podmínky pro pravidelné dojíždění mimo stávající silnice, významně zatížené automobilovou dopravou. Je vedena v krásném prostředí údolí Tiché Orlice, bez výrazných převýšení, takže je vhodná i pro rodiny s menšími dětmi.

Komunikace je zájmovým územím vedena víceméně souběžně se železniční tratí, v různé vzdálenosti od trati, kterou kříží celkem 5x. Tři křížení jsou mimoúrovňová (podjezdem), na dvou místech je chráněný přejezd, vybavený výstražným křížem pro dvoukolejnou trať, světelnou a zvukovou signalizací a závorami.

Navrhovaná stavba tvoří druhý úsek víceúčelové komunikace pro nemotorovou dopravu mezi městy Ústí nad Orlicí a Choceň. Zároveň bude součástí celého systému obdobných víceúčelových komunikací připravovaných v regionu měst Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Choceň, Letohrad.

Význam stavby spočívá především ve vytvoření možnosti vedení nemotorové dopravy mezi městy Ústí nad Orlicí a Choceň mimo frekventované stávající silnice. Cílem stavby je vytvořit souvislou komunikaci, která bude v letní sezóně trvale sjíždna a umožní bezpečné využívání pro nemotorovou dopravu.

4.2. TECHNICKÉ, TECHNOLOGICKÉ A ORGANIZAČNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU V REALIZAČNÍ FÁZI

V rámci projektu ROP se počítá s vybudováním 6,25 km nové cyklostezky + využití 4km stávajících asfaltových cest. Tímto vznikne cyklostezka Bezpráví – Choceň o délce 10,25km, která navazuje na km 4,454 na stávající cyklostezku Ústí nad Orlicí – Bezpráví, a končí ve městě Choceň na km 14,692. Vznikne tím propojení měst Ústí nad Orlicí a Choceň.

Stavbu je možné rozdělit na samostatné úseky, ale realizace po etapách se neuvažuje. Nejprve budou po celé délce trasy provedeny navržené přeložky a úpravy inženýrských sítí a poté jednotlivé úseky nové komunikace a rekonstrukce stávajících komunikací.

Potřeba dlouhodobého majetku a jeho životnost je popsána v kapitola 5. Finanční a účetní náležitosti, související s opravou a údržbou majetku, s tím spojenými výdaji a finanční udržitelnost jsou popsány ve finanční analýze kapitoly č.6 SEH.

V této kapitole jsou popsány technické, technologické a organizační náležitosti realizační a provozní fáze. Životnost projektu je počítána minimálně na 20 let.

Zvolené řešení projektu, využívající stávající cesty, považujeme za šetrné z hlediska životního prostředí a udržitelného rozvoje.

Na projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň byla v 12/2006 zpracována dokumentace pro stavební povolení vč. aktualizovaného soupisu prací s oceněním (6/2008). Na základě této dokumentace bylo vydáno stavební povolení.

Popis technického a technologického řešení projektu je popsán v projektové dokumentaci (DSP + ZDS je v příloze č. 10 Benefit):

Dokumentace pro stavební povolení – DSP+ZDS (zpracovatel xxxxxxxx)

DSP + ZDS se dělí na následující části:

A Průvodní zpráva

B Souhrnné řešení stavby

B.1 Celková situace 1:10 000

B.2. Koordinační situace

B.2.1	Koordinační situace, 1. díl	km 4,454 – 5,200	1:1 000
B.2.2	Koordinační situace, 2. díl	km 5,200 – 6,300	1:1 000
B.2.3	Koordinační situace, 3. díl	km 6,300 – 8,100	1:1 000
B.2.4	Koordinační situace, 4. díl	km 8,100 – 8,900	1:1 000
B.2.5	Koordinační situace, 5. díl	km 8,900 – 10,200	1:1 000
B.2.6	Koordinační situace, 6. díl	km 10,200 – 11,300	1:1 000
B.2.7	Koordinační situace, 7. díl	km 11,300 – 13,200	1:1 000
B.2.8	Koordinační situace, 8. díl	km 13,200 – 14,692	1:1 000

C Stavební část

- C.1 SO 103 – Víceúčelová komunikace, km 5,240 – 6,323
- C.2 SO 104 – Víceúčelová komunikace, km 6,323 – 8,029
- C.3 SO 105 – Víceúčelová komunikace, km 9,604 – 10,152
- C.4 SO 107 – Víceúčelová komunikace, km 11,308 – 13,141
- C.5 SO 110 – Obnova krytu v km 4,454 – 5,240
- C.6 SO 111 – Obnova krytu v km 11,006 – 11,308
- C.7 SO 112 – Obnova krytu v km 13,141 – 14,692
- C.8 SO 201 – Lávka přes Tichou Orlici v km 10,048
- C.9 SO 413 – Ochrana kabelového vedení nn v km 5,263
- C.10 SO 414 – Ochrana kabelového vedení nn v km 11,935
- C.11 SO 432 – Veřejné osvětlení v km 9,596 – 10,188
- C.12 SO 451 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 7,716
- C.13 SO 452 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 7,791
- C.14 SO 453 – Přeložka kabelu přístupové sítě na lávce
- C.15 SO 455 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 10,144
- C.16 SO 456 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 11,966
- C.17 SO 457 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 12,855
- C.18 SO 655 – Ochrana kabelového vedení ČD nn 1 kV v žkm 263,164
- C.19 SO 656 – Ochrana kabelového vedení ČD nn 1 kV v žkm 263,455 – 264,400
- C.20 SO 657 – Ochrana kabelového vedení ČD vn 6 kV v žkm 263,584 a 263,050
- C.21 SO 658 – Ochrana kabelového vedení ČD vn 6 kV v žkm 263,804 – 263,842
- C.22 SO 659 – Přeložka kabelového vedení ČD vn 6 kV v žkm 268,444 – 269,864
- C.23 SO 663 – Ochrana sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 263,085 – 263,260
- C.24 SO 664 – Ochrana sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 263,577
- C.25 SO 665 – Přeložka sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 268,112 – 268,397
- C.26 SO 666 – Přeložky sdělovacích kabelů DK, TK, ZU ČD v žkm 268,32 – 269,90
- C.27 SO 801 – Vegetační úpravy

- D Související dokumentace, podklady a průzkumy
 - D.1 Záborový elaborát
 - D.2 Inventarizace zeleně
 - D.3 Dopravní značení
- E Organizace výstavby
- F Doklady – 1.část a 2.část
- G Soupis prací s oceněním

Od 12/2006, kdy byla dokončena DSP, se změnila situace s termínem výstavby železničního koridoru ČD a správní rada ROT rozhodla po dohodě s projektantem, že se v projektu nebudou realizovat stavební objekty SO 112, SO 658 a SO 666. Tímto se aktualizovala (v 6/2008) část A - Průvodní zpráva a část G - Soupis prací s oceněním.

Tím, že se plánovaná rekonstrukce železničního koridoru ještě o pár let posune z roku 2012 minimálně do roku 2016, tak se celá stavba cyklostezky zrealizuje od 1.3.2009 do 31.1.2010. Původně bylo plánováno, že se v km 4,454 – 8,028 na SO 103, SO 104, SO 110 zrealizuje vrchní vrstva cyklostezky z asfaltového betonu až po dokončení modernizace železniční trati, neboť tento úsek cesty měl být zároveň i jediným přístupovým úsekem pro těžkou techniku při výstavbě koridoru ČD.

Stavbu je možné rozdělit na samostatné úseky, ale realizace po etapách se neuvažuje. Nejprve budou po celé délce trasy provedeny navržené přeložky a úpravy inženýrských sítí a poté jednotlivé úseky nové komunikace a rekonstrukce stávajících komunikací.

Členění stavby na stavební objekty

Řada 100 – Objekty pozemních komunikací

- SO 103 – Víceúčelová komunikace, km 5,240 – 6,323
- SO 104 – Víceúčelová komunikace, km 6,323 – 8,029
- SO 105 – Víceúčelová komunikace, km 9,604 – 10,152
- SO 107 – Víceúčelová komunikace, km 11,308 – 13,141
- SO 110 – Obnova krytu v km 4,454 – 5,240
- SO 111 – Obnova krytu v km 11,006 – 11,308

Řada 200 – Mostní objekty, zdi a konstrukce

- SO 201 – Lávka přes Tichou Orlici v km 10,048

Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty

- SO 413 – Ochrana kabelového vedení nn v km 5,263
- SO 414 – Ochrana kabelového vedení nn v km 11,935
- SO 432 – Veřejné osvětlení v km 9,596 – 10,188
- SO 451 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 7,716
- SO 452 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 7,791
- SO 453 – Přeložka kabelu přístupové sítě na lávce
- SO 455 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 10,144
- SO 456 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 11,966
- SO 457 – Ochrana kabelu přístupové sítě v km 12,855

Řada 650 – Objekty drah

- SO 655 – Ochrana kabelového vedení ČD nn 1 kV v žkm 263,164
- SO 656 – Ochrana kabelového vedení ČD nn 1 kV v žkm 263,455 – 264,400
- SO 657 – Ochrana kabelového vedení ČD vn 6 kV v žkm 263,584 a 263,050
- SO 659 – Přeložka kabelového vedení ČD vn 6kV v žkm 268,444 – 269,864
- SO 663 – Ochrana sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 263,085 – 263,260
- SO 664 – Ochrana sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 263,577
- SO 665 – Přeložka sdělovacích kabelů DK, TK ČD v žkm 268,112 – 268,397

Řada 800 – Objekty úpravy území

- SO 801 Vegetační úpravy

Základní charakteristika objektů pozemních komunikací a mostních objektů

SO 103 - Víceúčelová komunikace, km 5,240 – 6,323

Tento úsek komunikace navazuje v km 5,240 na stávající zpevněnou komunikaci v osadě Bezpráví (SO 110). Trasa využívá stávající nezpevněnou kamenitou cestu v patě strmého zalesněného svahu. V km 6,242 je v tělese komunikace umístěn trubní propust z PVC DN 300, který bude zajišťovat odvádění vody ze stávajícího retenčního prostoru po pravé straně komunikace (ve směru staničení) do řeky. Stavba končí v km 6,323 před podjezdným železničním mostem přes Tichou Orlici.

SO 104 - Víceúčelová komunikace, km 6,323 – 8,029

Tento úsek navazuje na objekt SO 103 a začíná podjezdem pod železniční tratí (žkm 263,058). Za tratí se stáčí doprava a pokračuje po stávající polní cestě v souběhu s tratí. V oblouku je navrženo **na cyklostezce jediné odpočívadlo**. Komunikace v km 6,920 znovu podchází trať stávajícím podjezdem (žkm 263,585) a pokračuje kolem drážního domku a rybníka ke statku. Od zemědělského objektu je vedena po místní komunikaci se štětovým povrchem k silnici III/3123, kde končí. Napojení na silnici III/3123 je řešeno pomocí stávajícího asfaltového sjezdu.

SO 105 - Víceúčelová komunikace, km 9,604 – 10,152

Úsek začíná u koupaliště v Brandýse nad Orlicí a na začátku využívá stávající lesní cestu. V km 9,930 kříží potok v místě stávajícího mostku. Mostek je z dřevěných pražců, které budou v rámci stavby nahrazeny železobetonovou deskou tl. 0,20 m. Za potokem trasa obchází objekt VaK a v km 9,947 znovu přechází potok. Potok má v tomto místě obdélníkové betonové koryto, pro převedení komunikace bude koryto opět překryto železobetonovou deskou tl. 0,20 m. Komunikace pak pokračuje v souběhu s potokem po louce k Tiché Orlici. V km 10,021 potětí přechází přes potok, křížení je řešeno trubním propustem PVC DN 500. Komunikace je v celé délce trasy vedena nízko nad terénem, ale u propustku se niveleta zvyšuje z důvodu nájezdu na lávku přes Tichou Orlici, což ovlivňuje i délku propustku.

Pro převedení komunikace přes Tichou Orlici je využita stávající lávka, která bude v rámci stavby zrekonstruována (SO 201). Za lávkou komunikace pokračuje v trase stávajícího chodníku z betonových panelů, vozovka je z obou stran ohraničena zahradním obrubníkem. Levý obrubník je vyvýšen o 0,06 m nad vozovku a bude plnit funkci vodícího prvku pro osoby se sníženou schopností orientace. V km 10,152 se komunikace úrovně napojuje na vozovku stávající místní komunikace v Klopotské ulici. V místě napojení bude zhotoven výstražný pás pro osoby se sníženou schopností orientace šířky 0,40 m ze zámkové dlažby šedé barvy tl. 80 mm.

Chodník z betonových panelů mezi lávkou přes Tichou Orlici a místní komunikací bude odstraněn, panely budou odvezeny na skládku, příp. je lze použít jako podklad v úseku vedení trasy po louce pro zvýšení únosnosti pláň.

Dále bude provedeno v Klopotské ulici (km 10,180 – 10,317) v celém rozsahu stávající místní komunikace vyfrézování stávajícího asfaltového krytu cca v tl. 0,04 – 0,05 m a zřízení nového asfaltového krytu v rozsahu 620 m². **Tato rekonstrukce Klopotské ulice je řešena nad rámec SO 105 km 9,604 – 10,152 i nad rámec projektu ROP , ve kterém je zahrnuta mezi nezpůsobitelné výdaje.**

SO 107 - Víceúčelová komunikace, km 11,308 – 13,141

Tento úsek stavby navazuje na začátku úpravy na zpevněnou komunikaci v ulici V Lukách v Brandýse nad Orlicí, na konci úpravy pak na zpevněnou účelovou komunikaci od penzionu Mítkov do Chocně. Pro trasu komunikace je v celé délce úpravy využita stávající nezpevněná cesta, která z větší části vede v patě zalesněného svahu. V km 12,787 komunikace kříží železniční trať v místě stávajícího přejezdu (žkm 268,1), vybaveného výstražným křížem pro dvoukolejnou trať, světelnou a zvukovou signalizací a závorami.

SO 110 - Obnova krytu v km 4,454 – 5,240

Jedná se o úplnou obnovu krytu stávající místní komunikace s poškozeným asfaltovým povrchem v osadě Bezpráví. Komunikace prochází pod strmým zalesněným svahem a umožňuje přístup k objektům, které většinou slouží pro rekreaci. Zajišťuje propojení stavby „Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Choceň, 1. část“ s objektem SO 103 – Víceúčelová komunikace, km 5,240 – 6,323.

Začátek úpravy je ve stykové křižovatce v km 4,454, konec je za odbočkou k vlakové zastávce Bezpráví v km 5,240 (= začátek SO 103). Délka úpravy je 786 m.

SO 111 - Obnova krytu v km 11,006 – 11,308

Jedná se o úplnou obnovu krytu stávající místní komunikace v ulici V Lukách. Komunikace zajišťuje přístup k několika obytným objektům. Úprava začíná v místě výjezdu do Žerotínovy ulice napojením na novou sdruženou stezku pro chodce a cyklisty, která byla zřízena v rámci výstavby okružní křižovatky u penzionu Jiříčka, konec úpravy navazuje na SO 107 – Víceúčelová komunikace, km 11,308 – 13,141. Délka úpravy je 302 m.

SO 201 - Lávka přes Tichou Orlici v km 10,048

Lávka je řešena z ocelové konstrukce s dolní mostovkou, má rozpětí 29,56 m a volná šířka mezi zábradlími je 1,70 m. Je určena pro pěší a cyklisty.

Nýtovaná ocelová konstrukce je uložena na dvou betonových opěrách, které jeví značné poškození. Vlastní konstrukce trpí zanedbanou údržbou. Protože nebyla pravidelně prováděna protikorozní ochrana, došlo ke korozi některých prvků konstrukce.

Aby ocelová konstrukce mohla v budoucnu plnit svou funkci, je potřeba vyměnit nejvíce zkorodované prvky a provést důkladnou protikorozní ochranu celé konstrukce.

Na základě zhodnocení stávajícího stavu se ve srovnání s výstavbou nového přemostění jeví jako **ekonomicky výhodnější provést rekonstrukci stávající lávky.**

Část G - Soupis prací s oceněním (autorizovaný originál je obsažen v příloze č. 3 Benefit) a tudíž není součástí DSP+ZDS.

Související dodávky a služby projektu ROP

Pro zdárnou realizaci a uvedení do provozu celého projektu ROP je třeba zajistit široké spektrum odborných služeb, které jsou součástí rozpočtu projektu ROP. Tyto služby lze rozdělit na :

a) služby nezbytné pro kvalitní zhotovení stavby

- projekční práce (v rozpočtu jsou zahrnuty jako způsobilé výdaje na dokumentaci žádosti ROP)
- autorský dozor (za účelem naplnění projektovaného záměru a parametrů)
- technický dozor stavby
- organizace zadávacích řízení (zajišťuje organizaci výběrových řízení na zhotovitele stavby a dodavatele dalších služeb)
- výkupy pozemků a pozemková agenda (v rozpočtu je zahrnuta jako nezpůsobilé výdaje)

b) služby nezbytné pro správné řízení a profinancování projektu

- management projektu a management ve vztahu k programu ROP a celkové řízení (jedná se o externí pomoc se složitým řízením projektu a realizačního týmu, např. dohled nad dodržením všech podmínek dotačního programu ROP – archivace, oddělené účetnictví, povinná publicita, koordinace dodavatelů, náležitosti dokumentů projektu, zpracování průběžných, etapových a závěrečné monitorovací zprávy se žádostmi o platby atd.)
- zajištění povinné publicity (jedná se o instalaci velkoplošné tabule v době realizace stavby a informačního letáku s uvedením informace o spolufinancování projektu z EU a ROP v předepsaném tvaru. Pamětní deska na kamenném podstavci s uvedením informace o spolufinancování projektu z EU a ROP v předepsaném tvaru je součástí stavby a je zahrnuta v jejím rozpočtu)

Celkové výdaje na realizaci projektu ROP

Celkové výdaje na realizaci popsaných částí a aktivit projektu ROP činí

27 696 871,- Kč

Výdaje na jednotlivé části a aktivity projektu a odhad jejich čerpání po letech uvádí následující tabulka:

Tabulka č.8: Výdaje na realizaci aktivit projektu po letech a celkem

Aktivita	2008	2009	2010	Celkem
Dokumentace žádosti ROP	290 000	0	0	290 000
Realizace stavby cyklostezky	0	19 141 360	565 522	19 706 882
Autorský dozor	0	167 000	13 000	180 000
Technický dozor	0	650 000	50 000	700 000
Povinná publicita	0	80 000	0	80 000
Management ROP	0	310 000	130 000	440 000
Organizace zadávacích řízení	100 000	95 000	0	195 000
Výkupy pozemků	0	500 000	500 000	1 000 000
Pozemková agenda	0	125 000	125 000	250 000
DPH	74 100	3 907 988	167 869	4 149 958
Úroky z úvěru		409 893	295 138	705 031
CELKEM	464 100	25 386 241	1 846 529	27 696 871

4.3. TECHNICKÉ, TECHNOLOGICKÉ A ORGANIZAČNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU V PROVOZNÍ FÁZI

Dodavatelské a servisní podmínky

Protože se jedná o stavební práce, bude snadné najít v podlimitním řízení dodavatele, o zakázku se budou zřejmě ucházet místní nebo regionální firmy za cenu obvyklou. **Servis stavební části je zcela běžný v záruce** a placené opravy po záruce s využitím místních kapacit z rozpočtu.

Opravy a údržba

Během provozu cyklostezky se budou řešit **opravy** cest např. po zimním období, kdy může vlivem mrazu dojít k narušení komunikace. S těmito opravami se počítá až v pozdějších letech provozu. Od začátku provozu se mohou řešit běžné opravy, na které se nebude vztahovat ani záruka ani pojištění cyklostezky, tj. do částky 10 tis. Kč, způsobené např. vandaly.

Údržbu cyklostezky bude zajišťovat vybraná firma, která bude několikrát ročně provádět běžnou údržbu povrchu a okolí cyklostezky, ale i revize lávky nebo prohlídky dopravního značení a odvodňovacích systémů.

Související služby

Externí služby, související s kvalitním řízením a profinancováním (management ROP ve fázi udržitelnosti) jsou na trhu běžně dostupné a na základě zadávacích řízení budou obsazeny pravděpodobně regionálními kapacitami. Podmínkou uzavření smluv bude předložení referencí a zkušeností, které zaručí kvalitní služby.

Provozní náklady a výnosy jsou uvedeny v kapitole č. 6.1 a v přílohách č. 6.2. a 6.5. SEH.

4.4. ŘEŠENÍ PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI PROJEKTU

Životnost projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň jako celku je počítána na 20 let od ukončení realizace projektu ROP, tj. **do dubna 2030**. V každém případě se předpokládá, že i **po 20ti letech bude cyklostezka stále plnit svůj účel bezpečného spojení měst Ústí nad Orlicí a Choceň pro cyklodopravu**. Po tomto období se však musí počítat s tím, že bude možná zapotřebí obnovit vrchní vrstvu komunikace.

4.5. ZPŮSOB PROVOZU A ORGANIZAČNÍ ZAJIŠTĚNÍ CELÉHO PROJEKTU

4.5.1. HLAVNÍ ORGANIZAČNÍ SCHÉMA REALIZACE A PROVOZU

Investor, vlastník a příjemce dotace Region Orlicko - Třebovsko (ROT) bude cyklostezku Bezpráví – Choceň i provozovat.

Funkce investora, vlastníka a příjemce dotace – ROT

ROT bude **realizátorem projektu ROP** a garantem technické, organizační a finanční správnosti realizace projektu, včetně dodržení všech všeobecně platných zákonných podmínek a podmínek programu. **Hlavním projektovým manažerem** bude externě najatý manažer ROT (svazek obcí nemá žádné zaměstnance), který povede projektový tým a povede hlavní originál oddělený archiv projektu. Představitelé vedení ROT a jeho orgány (správní rada, valná hromada) **ponesou tíži rozhodování** v záležitostech realizace a běhu provozní fáze.

Vlastník ROT se bude starat o případné **velké opravy dlouhodobého hmotného majetku a běžné opravy**. Dále bude zajišťovat prostřednictvím vybrané firmy **údržbu** cyklostezky a revize lávky. Bude platit i **pojištění** cyklostezky.

ROT povede veškeré **výdaje a příjmy** (s nimi se nepočítá) **projektu v realizační i provozní fázi v oddělené účetní evidenci na samostatném středisku projektu**, které bylo v účetnictví zavedeno od začátku roku 2008.

ROT **bude spolufinancovat** veškeré výdaje spojené s realizací a provozem projektu nad rámec poskytnutých dotací ROP na projekt.

Všichni členové týmu **jsou najatí externisté** (ROT nemá a nebude mít zaměstnance). Náklady spojené s jejich fungováním v týmu jsou součástí jejich obchodních smluv, zástupci samosprávy mají činnost v orgánech společnosti ROT zahrnutý v režii a mzdě své domovské organizace.

S provozem projektu pak budou souviset nemalé **provozní náklady**. Mezi nejvyšší náklady budou patřit: náklady na správce majetku (hlavně v prvních 5-ti letech provozu) a náklady na opravy (větší opravy po 5-ti letech) a údržbu. Ekonomika provozu je podrobně popsána v kapitole 6.1 SEH a přílohách č. 6.2, 6.3 a 6.5 SEH.

4.5.2. PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ - PROJEKTOVÝ TÝM

Zkušenosti investora (žadatele a příjemce) Regionu Orlicko-Třebovsko

Žadatel Region Orlicko-Třebovsko má zkušenosti s přípravou, realizací a řízením velkých investičních i neinvestičních projektů, dotovaných z externích zdrojů (kraje, státu, EU). Reference o úspěšně zrealizovaných projektech jsou uvedeny žádosti Benefit 7. Kromě desítek drobnějších akcí se jedná například **o tyto dva největší projekty, úspěšně realizované v posledních letech:**

- **Aktivní turistika v Česku** – vytvoření uceleného turistického produktu v rámci ČR pro širokou veřejnost, uvedení značky aktivní turistiky na trh cestovního ruchu prostřednictvím pilotní sítě 25 sportovně – rekreačních areálů
 - o projekt o rozpočtu 16,6 mil. Kč
 - 11,6 mil. Kč dotace z ERDF
 - 2,3 mil. Kč dotace ze státního rozpočtu
 - 0,8 mil. Kč dotace Pardubického kraje
- **Aktivní turistika na Orlicko-Třebovsku** – vybudování víceúčelových cyklokomunikací údolím řeky Tiché Orlice a řeky Třebovky, výstavba nové turistické ubytovny a zpřístupnění hradu Lanšperk
 - o projekt o rozpočtu 122,1 mil. Kč)
 - 49,4 mil. Kč dotace ERDF
 - 15,6 mil. Kč dotace ze státního rozpočtu
 - 7,7 mil. Kč dotace Pardubického kraje
 - 15,6 mil. Kč dotace SFDI

další:

- **Cyklo Glacensis** – mezinárodní propagační cyklojízda, kterou se pravidelně zahajuje cykloturistická sezóna v česko-polských příhraničních regionech (akce bývá podpořena dotací z programu Phare CBC, dotaci hejtmana Pardubického kraje a dotací Královéhradeckého kraje)
- Tradiční akce **Den Regionu Orlicko-Třebovsko** – cyklojízda starostů členských obcí a měst, cyklistů a dalších příznivců regionu (akce bývá podpořena dotací Pardubického kraje, v roce 2006 v rámci projektu Aktivní turistika v Česku dotací SROP)

Řídící tým těchto projektů byl složený z **předsedy a místopředsedy svazku obcí, právníka, ekonoma, zkušených projektových manažerů z firmy OHGS s.r.o., manažera výběrových řízení, partnerů projektu, projektanta a zástupců technických dozorů a jednotlivých dodavatelů (stavby, publicity,..)**

Hlavní projektový manažer předkládal návrhy řídicímu (na základě smlouvy o partnerství – příloha č. 9 SEH), který rozhodoval o financování a navržených změnách dle svého jednacího řádu (viz. příloha č. 10 SEH). Usnesení řídicího týmu bylo vždy podkladem pro jednání Správní rady a Valné hromady svazku obcí. Orgány svazku obcí v záležitostech týkajících se cyklostezek rozhodovali vždy v souladu s rozhodnutím partnerských obcí a pravidly a podmínkami programu SROP a SFDI.

Tento tým byl schopen správně absolvovat celý projektový cyklus od správného zformování projektového záměru, po zpracování potřebných stupňů technických dokumentací až po zajištění dokladů stavebního úřadu a pozemkové agendy a zajištění bezchybné organizace zadávacích řízení na dodavatele. V realizační fázi byl pak schopen zajistit pružné řízení projektu s projednáváním řady změn, **zpracováním monitorovacích zpráv**, dále správné **finanční řízení projektu** (oddělené účetnictví, správnost zaúčtování a zaevidování majetku, čerpání a splácení úvěru). Tým zkušenost s **ukončením realizace projektů** - převzetí díla od dodavatelů, s kolaudací a závěrečným vyúčtováním a s nelehkým převedením hotových zařízení do provozu a absolvování průběžných a následných **kontrol**.

Žadatel po těchto bohatých zkušenostech **disponuje významným know-how pro úspěšnou realizaci dalších velkých projektů**. Pro předkládaný projekt má již nyní vytvořen

projektový tým, jehož činnost **plynule přejde** z přípravné do realizační fáze (po doplnění o další členy, kteří budou teprve vybráni ve výběrovém řízení) a dále po redukci některých členů do fáze provozní. **Sestavení týmu je provedeno na základě zkušeností a poučení** z již realizovaných projektů, kdy došlo k doplnění některých nových členů a pozic a přesného rozložení odpovědností a funkcí (viz příloha č.4 SEH).

Zkušenosti hlavního projektového managementu

Podstatným článkem týmu bude hlavní projektový manažer a současně manažer ve vztahu k programu ROP, jehož hlavní funkcí bude **odborné vedení projektu** jako celku na základě zkušeností získaných v minulém programovém období, **správnost řízení, koordinace a dodržení všech podmínek dotačního programu, úkolování a kontrolování členů týmu, vedení archivu projektu.**

O tuto pozici se v zadávacím řízení bude ucházet **zkušený projektový manažer** **xxxxxxxxxxxxxxxxxx**, ze společnosti, která má velmi bohaté zkušenosti a výborné reference v oblasti přípravy a managementů projektů z předvstupních programů EU, programového období 2004 – 2006 (SROP, OP Infrastruktura, OP Průmysl a podnikání) a projektů podpořených již v programovém období 2007 – 2013 (OPŽP a PRV).

Projektový tým, jeho složení a fungování

Pro správné řízení a zajištění celého projektu v přípravné, realizační i provozní fázi je jmenován **projektový (realizační) tým**.

Funkce v týmu, konkrétní osoby a organizace a podrobný popis činnosti a odpovědnosti členů týmu v přípravné, realizační i provozní fázi je popsán v *příloze č. 4 SEH*. V týmu jsou navrženy i nezbytné funkce, které teprve budou obsazeny po realizaci zadávacích řízení na dodavatele. **Tím se liší záznam týmu uvedený v příloze od týmu v žádosti BENEFIT, kam bylo možné zaznamenat jen funkce v rámci týmu se jménem konkrétní osoby.**

V projektovém týmu jsou **obsazeny rámcově řečeno tyto funkce** s orientačním přiblížením jejich hlavní činnosti v týmu (*podrobněji v příloze č.4 SEH*) :

Zástupci investora :

- hlavní zástupce investora – předseda ROT (vrcholné rozhodování a zodpovědnost ve věci projektu)

Externí členové :

- zástupce partnerů – 10 měst a obcí podepsali již v roce 2006 partnerskou dohodu, aby se tak společně podílely na výstavbě cyklostezek v ROT a přilehlém okolí. Ve stejném složení jako pro tento projekt, se již úspěšně podíleli na realizaci projektu cyklostezek údolím Tiché Orlice z Ústí nad Orlicí do Letohradu, České Třebové a Bezpráví. A právě na poslední jmenovanou cyklostezku chce tým partnerů nyní navázat cyklostezkou z Bezpráví do Chocně.

Externí dodavatelé :

- hlavní projektový manažer a manažer ROP – hlavní organizační role, archiv a dodržování podmínek ROP (o tuto roli se bude v zadávacím řízení ucházet xxxxxxxxxx)
- zpracovatel žádosti ROP
- manažer výběrových řízení – organizace výběrových řízení a servis zadání veřejných zakázek
- ekonom – oddělené účetnictví projektu a vazba na rozpočet (zajišťuje pracovník Města Ústí n.O. na základě smlouvy o vedení účetnictví s ROT)
- právník – řešení vlastnických vztahů dotčených pozemků a právní servis
- dodavatel stavby
- zástupci autorského a technického dozoru – koordinace aktivit a dozor nad technickým provedením

Investor ROT vytvořil finanční i technické podmínky pro fungování projektového týmu a jasně definoval podmínky jeho práce a rozhodování.

Finanční zajištění: členové týmu vykonávají svou funkci v rámci své funkce (zástupce města a předseda svazku), externí dodavatelé jsou za funkci v týmu placeni v rámci obchodních smluv.

Technické podmínky: pro jednání řídicího týmu poskytuje k dispozici zasedací místnost jeden z partnerů projektu, město Ústí nad Orlicí. Členové týmu pro plnění svých funkcí v týmu k dispozici počítače a telefonické a internetové připojení v rámci režie svých organizací (měst). Externí dodavatelé mají své režijní náklady započítané v ceně.

Fungování projektového týmu :

Projektový tým bude řízen hlavním projektovým manažerem. Ten bude svolávat pozvánkami (přednostně elektronickou poštou) členy projektového týmu k pracovním schůzkám, pořádaným v zasedací místnosti a dle potřeby na místě stavby a realizace projektu. Projektový manažer bude ze schůzek pořizovat zápisy s důrazem na soupis úkolů a termínů jejich splnění pro jednotlivé členy týmu.

V době intenzivní realizace projektu od března 2009 do ledna 2010 budou schůzky minimálně jednou za 14 dní až za měsíc, v ostatním období realizace cca jednou za měsíc až za 2 měsíce a v provozní fázi (zůstávají funkční jen někteří členové dle rozpisu přílohy č. 4 SEH) dle potřeby jednou za 3 až 6 měsíců. Každý měsíc se však konají zasedání správní rady ROT, na kterých se řeší také otázky spojené z projektem cyklostezky.

Kromě tohoto režimu se nad řešením konkrétních specifických problémů může scházet jen část členů týmu, kterých se daný problém týká. Vždy by však měl být přítomen nebo informován hlavní projektový manažer, který povede centrální archiv všech originálních dokumentů i záznamů z jednání a schůzek.

Způsob rozhodování :

Členové týmu budou pracovat a rozhodovat podle svých pravomocí a odpovědností, uvedených v příloze č. 4 SEH. V případě, kdy se bude jednat o události a změny v projektu, které mají dopad na způsob řešení, harmonogram a rozpočet projektu, bude rozhodnutí o jejich provedení a dalším postupu složitější a bude řešen vždy na jednání projektového týmu. V první řadě připraví optimální návrh řešení odborní dodavatelé (autorský dozor aj.), ke schůdnosti návrhu (z finančního a jiného hlediska) se vyjádří hlavní zástupce investora a manažer ROP projedná akceptování změny s orgány ROP. Pokud ti potvrdí možnost změny, tak se přes projektového manažera dostane pokyn k realizaci změny na příslušné členy týmu (dodavatele).

Hlavní zástupce investora (předseda svazku ROT) rozhoduje za svazek tak, že záležitosti týkající se navýšení finančních prostředků nebo změny rozsahu projektu musí **projednat v řídicím týmu 10 spolufinancujících starostů** (na základě hlavní **smlouvy o partnerství, příloha č. 9 SEH**). Řídicí tým jedná a hlasuje podle **jednacího řádu** (viz příloha č.10 SEH).

4.5.3. PROVOZ PROJEKTU

Provozovatelem cyklostezky Bezpráví – Choceň bude ROT. Ten si na běžnou údržbu a revize cyklostezky vybere firmu, která zajistí několikrát ročně požadovanou údržbu. S touto firmou již nebude komunikovat SR ROT, ale pouze zástupce – správce majetku.

Provoz a činnosti v souvislosti s projektem jsou také popsány v kapitole 4.5.1. V podstatě se bude jednat o :

- **provoz cyklostezky Bezpráví - Choceň**
- **péče o cyklostezku** (běžná údržba cyklostezky a jejího okolí do 1m)
- **provozní řád cyklostezky Bezpráví – Choceň** (ROT vytvořil provozní řád cyklostezky pro lidi, kteří budou tuto cyklostezku využívat, je zobrazen v příloze č.8 a na cyklostezce bude umístěn na několika vytipovaných místech.

U provozovatele ROT to bude znamenat, aby vybral vhodnou firmu, která daný provoz a údržbu zajistí.

Provozní náklady a výnosy

S provozem projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň pak budou souviset nemalé **provozní výdaje**. Mezi nejvyšší budou patřit náklady na správce majetku, běžné opravy a údržbu. Výnosy z daného projektu nebudou, protože užívání cyklostezky bude zdarma. Podrobnosti k nákladům a výnosům na straně ROT jsou uvedeny v kapitole 6.1 SEH a přílohách č. 6.1 až 6.6 SEH.

5. POTŘEBA ZAJIŠTĚNÍ OBĚŽNÉHO MAJETKU A INVESTIC (DLOUHODOBÉHO MAJETKU)

5.1. INVESTIČNÍ (DLOUHODOBÝ) MAJETEK

V rámci projektu výstavby cyklostezky bude pořízen tento **dlouhodobý majetek** :

Tabulka č. 9 : Přehled dlouhodobého majetku

Druh dlouhodobého majetku	Účetní zařazení	Pořizovací cena (Kč)	Životnost (roky)
Stavba cyklostezky	DHM (stavba)	27 661 171	30 let
CELKEM		27 661 171	

Vysvětlivky : DHM dlouhodobý hmotný majetek

Investiční dlouhodobý majetek

Do **pořizovací ceny dlouhodobého hmotného majetku** jsou kromě vlastních výdajů na stavbu započteny i výdaje spojené s výkupy pozemků a s pozemkovou agendou, dále i nezbytné výdaje související s pořízením tohoto investičního majetku (§26 vyhlášky č. 505/2002 Sb.) : výdaje na dokumentaci ROP, dále výdaje na autorský a technický dozor, management ROP, organizaci zadávacích řízení a povinnou publicitu, a také investiční úroky z úvěru v realizační fázi před **zařazením do majetku**. Vše je shrnuto v tabulce č. 10.

Tabulka č. 10: Stanovení pořizovací ceny dlouhodobého hmotného majetku

Části pořizovací ceny cyklostezky	Cena vč. DPH (Kč)
Dokumentace žádosti o dotaci ROP	345 100
Výdaje na vlastní realizaci stavby	23 451 190
Autorský dozor	214 200
Technický dozor	833 000
Výkupy pozemků a pozemková agenda	1 297 500
Povinná publicita	59 500
Management projektu ROP	523 600
Organizace zadávacích řízení	232 050
Úroky z úvěru	705 031
CELKEM	27 661 171

Životnost investičního majetku byla stanovena podle daňových odpisových tříd, i když odpisy u majetku nebudou evidovány.

Obnova a opravy dlouhodobého hmotného majetku

Opravu dlouhodobého majetku bude provádět v rámci svých provozních nákladů provozovatel a má na ně v rozvaze provozních nákladů vyčleněny dostatečné finanční prostředky (viz kapitola 6.1).

Období, pro které je na projekt zpracována finanční analýza, činí 20 let od ukončení projektu, tj. do roku 2030. Co se týká stavby cyklostezky (s životností 30 let), tak se v uvedeném období nové investice, výměny nebo generální opravy nepředpokládají. Proto se nepočítá v projektu s náklady na **reinvestice**.

Pojištění majetku

Pořízený investiční majetek bude pojištěn investorem ROT k datu převzetí díla od zhotovitele (k 31.1.2010). Cena pojistného je dle kvalifikovaného odhadu stanovena ve výši **35 tis. Kč ročně**. Pojištění je zahrnuto ve finanční analýze mezi běžnými provozními výdaji investora (viz kapitola 6.1 SEH a viz příloha č. 6.2).

Veškerý majetek bude **pořízen dodavatelsky**. Dodavatelé stavby a inženýringu managementu budou vybráni v souladu se zákonem o veřejných zakázkách a v souladu s Pokyny pro zadávání veřejných zakázek v ROP (příloha č. 11 PPŽP).

Vzhledem k tomu, že ROT bude cyklostezku stavět a provozovat v rámci hlavní činnosti, nejsou na majetku evidovány **odpisy**.

V realizační i provozní fázi budou vznikat ROT **krátkodobé závazky** vůči dodavatelům (od data obdržení vystavené faktury do data její splatnosti).

Závěrem kapitoly je nutno konstatovat, že se jedná o **předpokládanou výši a sled** pořizovaného majetku. Skutečný průběh a cena pořízení bude ovlivněna skutečnými cenami díla po výběrových řízeních a reálným průběhem projektu.

5.2. OBĚŽNÝ MAJETEK

V rámci projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň nebude pořízen žádný **oběžný majetek**.

Všechny informační letáky (povinná publicita) budou rozdány během realizace projektu a nebudou evidovány na zásobách.

6. FINANČNÍ PLÁN

Finanční plán je zpracován **na dobu realizace projektu** (nebo také investiční, **realizační fázi**) a **provoz po dobu životnosti projektu** (nebo také **provozní fáze**).

Za **realizační fázi** se pro potřeby finanční analýzy považuje přípravná fáze od 1.1.2007 do fyzického zahájení realizace (1.3.2009) a vlastní realizační fáze do doby ukončení realizace projektu ROP 30.4.2010.

Za **provozní fázi** se pro potřeby finanční analýzy považuje období od zprovoznění výsledků projektu ROP, což je od 1.5.2010 do konce roku 2030 (tj. 20 let po ukončení projektu ROP). Dvacetileté období bylo stanoveno jako minimální fyzická životnost projektu. Součástí tohoto období je i první pětileté období povinné udržitelnosti projektu.

Povinná osnova SEH dle PPŽP vyžaduje v kapitole 6. informace o nákladech a výnosech, hospodářském výsledku, aktivech a pasivech a dalších pojmech, které lépe odpovídají typům projektů, realizovaným v rámci vedlejší hospodářské činnosti města nebo projektům podnikatelským. Projekt „Cyklostezka Bezpráví - Choceň“ je typ projektu, který žadatel ROT v souladu s vyjádřením ekonoma ROT realizuje **v rámci hlavní činnosti**, tj. účtuje zejména o jeho **výdajích a příjmech a rozpočtovém schodku/přebytku**. O nákladech a výnosech a hospodářském výsledku projektu účtuje přiměřeně vzhledem k používaným účetním standardům a místním zvyklostem.

V SEH tohoto projektu jsou proto pojmy kapitoly 6 použity přiměřeně s tím, že v kapitole 6.1 jde zejména o postihnutí kladných a záporných peněžních toků běžného provozu, pojmoslovně se praví o provozních nákladech (výdajích) a provozních výnosech (příjmech), resp. hospodářském výsledku (rozpočtovém schodku/přebytku). **V kapitole 6.2 se praví o přehledu majetku a zdrojů krytí. V kapitole 6.3 cash-flow se pak pracuje se všemi výdaji a příjmy projektu.**

ROT eviduje od počátku projekčních přípravných prací projekt v **oddělené účetní evidenci**. ROT **není plátcem DPH** a nemá nárok na odpočet DPH na vstupu.

Finanční výkazy, které jsou výsledkem jednotlivých podkapitol 6.1 až 6.4 (viz přílohy č.6), jsou vzájemně **propojeny a provázány** a tyto návaznosti jsou níže popsány.

6.1. PLÁN PRŮBĚHU NÁKLADŮ A VÝNOSŮ

Průběh nákladů a výnosů slouží pro stanovení **hospodářského výsledku (rozpočtového schodku/přebytku)**.

Hospodářský výsledek (rozpočtovaný schodek/přebytek) realizační fáze je uveden v příloze č. 6.1 a **provozní fáze** v příloze č. 6.2. Výkaz je sestaven za použití:

- a) nákladů a výnosů (hospodářského výsledku) realizační fáze (viz podkapitola 6.1.1.)
- b) nákladů a výnosů (hospodářského výsledku) provozní fáze (viz podkapitola 6.1.2.).

6.1.1. NÁKLADY A VÝNOSY REALIZAČNÍ FÁZE

V příloze č. 6.1. SEH je uveden průběh **nákladů (výdajů) realizační fáze** po letech v členění dle aktivit projektu. Kompletní výdaje na realizaci projektu v různém členění (způsobilé, nezpůsobilé, po letech, účetně apod.) jsou uvedeny v příloze č. 5 Rozpočet.

Žádné výnosy (příjmy) v realizační fázi projektu se nepředpokládají.

6.1.2. NÁKLADY A VÝNOSY V PROVOZNÍ FÁZI

V souladu s kapitolou č. 4.5 budou výsledky projektu provozovány investorem ROT. Ten bude prostřednictvím svého správce majetku komunikovat s vybranou firmou, která zajistí několikrát ročně běžnou údržbu cyklostezky a jejího okolí a revize lávky.

Hlavní provozní náklady (běžné opravy, údržba, služby, pojištění) související s provozem projektu se projeví na straně ROT. Z těchto nákladů se pak pokryjí výdaje firem, které pro ROT zajistí běžnou údržbu, revize a opravy cyklostezky.

Pro názornost jsou ve finanční analýze dokumentovány výdaje a příjmy na straně žadatele, investora a provozovatele ROT. Jedná se o peněžní toky, které budou probíhat v provozní fázi na účetní **analytické organizaci** a budou se týkat **jenom a pouze provozu cyklostezky**.

Náklady a výnosy (resp. příjmy a výdaje) v provozní fázi u investora a provozovatele ROT jsou **pro standardní rok** po plném zaběhnutí provozu (rok 2014) uvedeny v následující tabulce č.11. Jedná se o předpoklad, vycházející z návrhu ekonomiky provozu cyklostezky.

Průběh příjmů a výdajů provozní fáze u investora v čase je uveden v příloze č. 6.2.

Tabulka č.11: Provozní výdaje u investora a provozovatele ROT v roce 2014

	Druh provozního výdaje	Výdaj (Kč)
1	Běžné opravy	20 000
2	Údržba cyklostezky a revize	70 000
3	management ROP v době povinné udržitelnosti (prvých 5 let)	35 000
4	Služby (správce majetku)	100 000
5	pojištění majetku	35 000
6	úroky z úvěru (mění se tak, jak se postupně splácí jistina)	x
7	Výkupy pozemků a pozemková agenda	-
	Předpokládané provozní výdaje celkem	260 000 + x

Poznámky k položkám provozní výdaje u investora a provozovatele ROT :

1. Běžné opravy

Již od prvního roku provozu budou prováděny každý rok drobné opravy cyklostezky, na které je rozpočtováno 20 000 Kč vč. DPH. Jsou to menší neočekávané opravy způsobené např. vandaly, dle zkušeností s provozem ostatních cyklostezek v ROT. Mezi tyto opravy nejsou počítány opravy v rámci záruční doby stavby cyklostezky. Po záruční době se ještě počítá jednou za 5 let s opravami většího rozsahu za 400 tis. Kč na lokální opravy povrchu cyklostezky např. poničené v zimním období.

2. Údržba cyklostezky a revize

Od prvního roku provozu se počítá se 70 tis. Kč ročně na běžnou údržbu a revize. Podrobnější rozpis údržby a jednotlivých sazeb je v tabulce č. 12, dle praktických zkušeností s provozem ostatních cyklostezek v ROT.

3. Management ROP v době povinné udržitelnosti

Jedná se o sledování dodržení podmínek ROP a vypracovávání ročních monitorovacích zpráv o udržitelnosti. V prvním roce nastavení systému se jedná o částku 20 000,- Kč vč. DPH ve 2. až 5. roce provozu se jedná o částku 35 000 Kč vč. DPH .

4. Služby správce majetku

V prvních třech letech provozu počítá ROT s intenzivním využitím služeb správce majetku, který bude za ROT komunikovat se všemi firmami zajišťujícími údržbu (dle tab.č.12) a běžné opravy cyklostezky s náklady 200 tis. Kč ročně, ve 4. a 5. roce s nižší intenzitou za 100 tis. Kč ročně a od 6. roku provozu počítá ROT už jen s minimálním zapojením služeb správce, tj. 30 tis. Kč ročně.

5. Pojištění majetku

Jedná se o částku stanovenou na 35 000 Kč ročně na základě smlouvy o pojištění již provozovaných cyklostezek v ROT.

6. Úroky z úvěru

Jedná se o úroky z úvěru v provozní fázi v období 9 let splácení dlouhodobého úvěru do roku 2018. Každý rok představují jinou částku. Bude dopočteno po výpočtu cash-flow. V prvním roce provozu se může jednat o částku téměř 500 tis. Kč. Výpočet úroků z úvěru je patrný v příloze č. 6.6 (úroky do dubna 2010 včetně jsou investiční, úroky od května 2010 jsou neinvestiční provozní).

7. Výkupy pozemků a pozemková agenda

V prvním roce provozu (2010) bude ještě třeba dokončit proces výkupů pozemků a pozemkovou agendu, která byla zahájena ještě v realizační fázi projektu v roce 2009, kdy byla součástí nezpůsobilých výdajů projektu.

Splátky úvěru jsou uvedeny v plánu cash-flow.

Tabulka č.12: Náklady na údržbu cyklostezky

	Činnost	Četnost	Cena vč.DPH za rok	Cena vč. DPH jednotková
a	sečení příkopů do vzdálenosti min 1,0 m podél cyklostezky, včetně křižovatek a okolo odpočívadel, bez odvozu sekaniny (délka příkopů k sečení – 6,7km)	3 x ročně	36 180,-Kč	1 800,-Kč/km (obousměrně)
b	zametání cyklostezek s odvozem smetků a jejich likvidací (7,8 km)	1x ročně (na jaře)	5 850,- Kč	750,-Kč/km
c	odmetání cyklostezek bez odvozu (7,8 km)	4 x ročně	8 112,- Kč	260,-Kč/km
d	prohrnování sněhu bez odvozu (7,8 km)	0 x ročně (nebo dle potřeby)	0,- Kč	95,-Kč/km
e	odvoz směsného komunálního odpadu z 1 míst na trase, včetně výměny plastového pytle a úklidu (posbírání) v okolí odpočívadla, s odvozem a likvidací odpadu (1 místo)	10 x v létě 3 x v zimě	1 950,-Kč	150,-Kč/odvoz
f	prohlídky vybavení odpočívadel a běžná údržba včetně nátěru luxol 1xročně, (velké opravy sjednávat případ od případu – 1 místo)	1 x ročně	1 300,-Kč	300,-Kč/soubor + 1x ročně nátěr
g	prohlídky odvodňovacích systémů (příkopy, sběrné šachtice, propustky a zábradlí na nich) s vyčištěním	1 x ročně	3 000,- Kč	3 000,- Kč/soubor
h	revize lávek vč. přísl. protokolů (1 ks lávek)	dne norem	3 000,- Kč	3000,- Kč/lávka/rok
i	prohlídka dopravního značení a jeho drobná údržba	2 x ročně	4 000,-Kč	2 000,-Kč/soubor
	Součet (v cenách roku 2008)		63 392,- Kč	
	Součet (v předpokládaných cenách od roku 2010, tj. + 10%)		70 000,- Kč	

Provozní příjmy u investora a provozovatele ROT

S provozními příjmy se v tomto projektu nepočítá, protože půjde o bezplatné využívání cyklostezky.

Rozdíl běžných provozních příjmů a výdajů u investora a provozovatele ROT
(hospodářský přebytek/schodek)

Příjmy 0 Kč
Výdaje 260 000 + x tis. Kč

Rozdíl cca – 490 000 Kč až – 760 000 Kč ročně
od 10.roku provozu = – 155 000 Kč ročně (jednou za 5 let = – 535 000 Kč ročně)

Vývoj výdajů a příjmů a hospodářský přebytek/schodek provozní fáze u investora je uveden v příloze č. 6.2 SEH.

Provozní náklady a výnosy – shrnutí

Provozní náklady a výnosy (běžné provozní příjmy a výdaje) vycházejí z kvalifikovaných odhadů a z příkladů jiných provozů. Jsou stanoveny na straně investora, žadatele a provozovatele ROT.

Ekonomika provozu je **optimálně nastavena** na základě **zkušeností ROT s provozem stávajících cyklostezek** v ROT.

Pro žadatele, investora a provozovatele ROT bude z hlediska běžných provozních výdajů provoz vždy ztrátový, protože se nepočítá s žádnými příjmy na cyklostezce. **Zejména v prvním roce bude provoz hodně ztrátový (- 2 133 tis. Kč)** díky vysokým úrokům z úvěru a dokončení výkupu pozemků a pozemkové agendy. Od roku 2018, kdy bude splacen úvěr se již budou provozní výdaje přibližně rovnat 155 tis. Kč. Z hlediska **celkového cash-flow** (viz kapitola 6.3), při zapojení splátek jistiny úvěru, je provoz do splacení úvěru, tj. roku 2018, hodně schodkový.

6.2. PLÁNOVANÉ STAVY MAJETKU A ZDROJŮ KRYTÍ

Přehled majetku a zdrojů krytí projektu po letech v průběhu realizační i provozní fáze je uveden v příloze č.6.3. a vychází z přehledu dlouhodobého majetku dle kapitoly 5.

Mezi **majetek (aktiva)** jsou zahrnuta :

Stálá aktiva :

Investiční dlouhodobý hmotný majetek : Stavba cyklostezky

Do pořizovací ceny investičního majetku byly v souladu s kapitolou 5.1 SEH rozpočteny také nezbytné související práce (projektové, inženýrské, povinná publicita, úroky z úvěru v době realizace).

Oběžná aktiva :

Nejsou relevantní v tomto projektu.

Mezi **zdroje krytí** jsou zahrnuty :

Vlastní zdroje:

Vlastní zdroje (rozpočet ROT z příspěvků 10ti zapojených měst a obcí (partnerů) cyklostezek – účet/fond projektu)

- Jedná se o vlastní zdroje investora - z rozpočtu ROT, který bude složen dle partnerské dohody z příspěvků 10-ti zapojených měst a obcí. Z něho bude kryt majetek projektu a vyrovná bilanci ostatních zdrojů krytí do výše celkového stavu majetku projektu. Do roku 2008, kdy se jednalo o projekční a přípravné práce (nedokončený dlouhodobý majetek) jsou jediným zdrojem krytí majetku vlastní zdroje z rozpočtu ROT. V době realizace projektu 2009 – 2010 přistupuje výrazný zdroj krytí dotace ROP a úvěr, vlastní zdroje jsou v této fázi zapojeny pouze na splácení úroků z úvěru. Provozní fáze (od května 2010) je již kryta vlastními zdroji investora (účetem/fondem projektu), zejména při postupném splácení úvěru od roku 2011 do roku 2018, kdy se úvěr splatí. Od toho roku je celý majetek kryt vlastními zdroji ROT.

Dotace ROP

- Dotace ROP je poskytována formou dvou plateb jejichž výše vyplývá z cash-flow projektu (kapitola 6.3 SEH přílohy č. 6.4 a 6.5), celkem **18,889 mil. Kč** (tj. **74 % ze způsobilých výdajů**)

Cizí zdroje:

Úvěr

- Pořízený majetek je v období čerpání úvěru březen 2009 až červen 2010 a splácení úvěru srpen 2010 až květen 2018 částečně kryt úvěrem, maximální krytí úvěrem je dosaženo před první splátkou z dotace ROP na konci realizace projektu v srpnu 2010 (**17,3 mil. Kč**), viz příloha č.6.6.

Závěrem je nutno dodat, že se jedná o předpokládaný průběh, který v realitě bude ovlivněn řadou faktorů (výsledné ceny zakázek po výběrových řízeních, úprava harmonogramu, úprava dotace ROP apod.). Skladba majetku a zdrojů krytí v rámci projektu je však daná výše popsaným schématem.

6.3. PLÁN PRŮBĚHU CASH-FLOW (PŘÍJMŮ A VÝDAJŮ) – HOTOVOSTNÍ TOK

6.3.1 PLÁN PRŮBĚHU CASH-FLOW A UDRŽITELNOST

Plán průběhu cash-flow vychází z reálných finančních toků projektu (příjmů a výdajů) a je zpracován ve dvou formách :

- a) **Cash-flow realizační fáze (2008 – 2010) – podrobně po čtvrtletích**
- b) **Cash-flow realizační i provozní fáze (2008 – 2030) – po letech**
(se zakomponováním sumarizovaných výsledků z detailně rozebrané realizační fáze).

a) Cash-flow realizační fáze (2008 – 2010) – podrobně

Podrobný plán průběhu cash-flow po čtvrtletích období 2008 – 2011 realizační fáze je uveden v příloze č. 6.4.

Mezi **záporné peněžní toky** je zařazeno :

- výdaje na realizaci jednotlivých aktivit projektu realizační fáze s rozdělením na způsobilé a nezpůsobilé výdaje a s mezisoučtem způsobilých a nezpůsobilých výdajů (v každém čtvrtletí). Nastaven je reálný průběh výdajů na realizaci stavby a související inženýring, k tomu přistupuje rovnoměrný management ROP a na začátku a na konci výdaje na povinnou publicitu. Ve 4.Q 2009 a 1.Q 2010 budou probíhat výkupy pozemků a pozemková agenda. Celkové výdaje na realizaci činí 25,526 mil. Kč způsobilé a 2,171 mil. Kč nezpůsobilé, celkem **27,7 mil. Kč**
- Bankovní úvěr - splátky : jedná se o jedinou splátku ve výši **9,183 mil. Kč** na konci realizace projektu po obdržení poslední platby ROP ve 3.Q 2010

Mezi **kladné peněžní toky** je zařazeno :

- dotace ROP je rozdělena na 2 platby v souladu s plánem finančních etap (viz finanční plán níže). Dotace uvedená v konkrétním čtvrtletí, je vždy vypočtena jako **74% ze způsobilých výdajů finanční etapy** (za předpokladu, že platby budou poskytnuty na účet žadatele do 2,5 měsíců od podání žádosti o platbu, v souladu s pravidly ROP s půlměsíční rezervou na opravy nejasností), celková výše dotace ROP činí **18,9 mil. Kč**.
- Bankovní úvěr – čerpání : úvěr bude čerpán v letech 2009 a 2010 a bude dokrývat potřebu zdrojů nad rámec dotace ROP a vlastních (celková výše čerpaného úvěru se zahrnutím první splátky jistiny 9,18 mil. Kč v roce 2010 činí **17,3 mil. Kč** (tato částka je předmětem dlouhodobých rovnoměrných splátek v následných letech až do roku 2018)
- vlastní zdroje z rozpočtu investora ROT (účet projektu) : pro přehlednost jsou zvlášť uvedeny vlastní zdroje na úhradu úroků z úvěru v realizační fázi (705 tis. Kč) a zvlášť vlastní zdroje ostatní (účet projektu).

b) Cash-flow realizační i provozní fáze (2008 – 2030) – po letech

Plán průběhu cash-flow po letech v celém období realizační i provozní fáze 2008 – 2030 je uveden v příloze č.6.5.

Peněžní toky a bilance v období 2008 – duben 2010 je převzata z podrobného rozboru přílohy č.6.4. (komentář viz výše).

Plán peněžních toků v navazujícím **období květen 2010 – 2030** již ovlivňuje **potřeba provozních výdajů a příjmů** na straně investora. Běžné provozní výdaje a příjmy jsou uvedeny v příloze č.6.2, dále k nim přistupují rovnoměrné splátky úvěru.

Komentář k záporným peněžním tokům :

- výdaje na realizaci – výdaje na realizaci projektu po letech (vyplývající z přílohy č.5.5., 6.1 a 6.4)
- provozní výdaje : jedná o běžné provozní výdaje, převzaté z přílohy č. 6.2
- splátky bankovního úvěru : zapojena je první splátka 9,183 mil. Kč a po té již rovnoměrné měsíční splátky od září 2010 do dubna 2018 ve výši 88 100 Kč a poslední splátka 85 410 Kč v květnu 2018 (podrobný rozpis viz příloha č. 6.6).

Komentář ke kladným peněžním tokům :

- provozní příjmy : jsou v projektu nulové
- dotace ROP – inkasována ve dvou platbách 2009 a 2010, celkem 18,889 mil. Kč (roční částky převzaty z přílohy č. 6.4)
- čerpání bankovního úvěru – v realizační fázi v letech 2009 a 2010 dle potřeby cash-flow (viz příloha č. 6.4)
- vlastní zdroje (účet projektu) : v realizační fázi je potřeba vlastních zdrojů převzata z přílohy č. 6.4, v provozní fázi vlastní zdroje dorovnávají celkovou potřebu zdrojů do výše celkových výdajů. Zatímco potřeba v prvních letech provozu je díky splátkám úvěrů a vysokým úrokům značná (až 2,7 mil. Kč), postupně potřeba klesá a bývá vždy jednorázově zvýšena v letech plánovaných oprav 2016, 2021 a 2026. Nikdy však potřeba vlastních zdrojů neklesne pod 155 tis. Kč.

Souhrnné vyhodnocení cash-flow, zdrojů krytí projektu a udržitelnosti

Plán průběhu cash-flow po letech v celém období realizační i provozní fáze 2008 – 2030 ukazuje, že projekt je ve všech letech a obdobích financovatelný a proti záporným peněžním tokům vždy stojí reálné kladné peněžní toky v takové výši, že kumulované cash flow není ani v jednom roce záporné (resp. ani v jednom čtvrtletí realizační fáze). **Projekt je finančně udržitelný ve všech letech a fázích.**

Významným zdrojem financování tohoto veřejně prospěšného neziskového projektu v **realizační fázi** je **dotace ROP** (dobrovolně zvolil **investor sníženou výši dotace** z možných 92,5% na **74 % ze způsobilých výdajů**) a dále **úvěr 17,286 mil. Kč** a vlastní zdroje, které v době realizace kryjí v podstatě pouze úroky z úvěru ve výši **705 tis. Kč**.

Naopak, v **provozní fázi** jsou vlastní zdroje jediným finančním zdrojem krytí projektu, kterými jsou financovány provozní náklady vč. úroků a splátky úvěru. V prvním roce provozu je potřeba až 2,7 mil. Kč za rok, postupně klesá až do roku 2018 (splacení úvěru) a bývá vždy jednorázově zvýšena v letech plánovaných větších oprav 2016, 2021 a 2026. Nikdy však potřeba vlastních zdrojů neklesne pod 155 tis. Kč.

Investor je ochoten finančně ztrátový projekt zejména v realizační fázi financovat s vědomím jeho **celospolečenských přínosů** a vedlejších přínosů pro veřejnost (viz kapitola č. 7 SEH).

Institucionální udržitelnost projektu je plně zabezpečena a je blíže popsána v kapitole č.4.5 SEH.

6.3.2 FINANČNÍ PLÁN PROJEKTU

Finanční plán projektu byl sestaven na základě přání a finančních možností investora. Systém je dobře patrný z přílohy č.6.4 – podrobné cash-flow realizační fáze.

Projekt je rozdělen na **2 finanční etapy** a tři samostatné průběžné zpráva bez žádosti o platbu (viz tabulka č.13). Žádost o platbu bude podána vždy do 15-ti dnů od ukončení hodnocené etapy a počítá se s příjmem platby do 2,5 měsíců. **Závěrečné vyúčtování a žádost o 2.platbu bude podána k 30.4.2010.**

Tabulka č. 13: Finanční etapy projektu

Číslo finanční etapy	Od	Do	Termín podání zprávy/žádosti o platbu	Platba celkem v Kč	Z toho neinvestiční
1.etapa	1.1.2007	30.6.2009	15.7.2009	9 705 973	0
Průběžná	1.7.2009	30.9.2009	15.10.2009	0	0
Průběžná	1.10.2009	31.12.2009	15.1.2010	0	0
průběžná	1.1.2010	31.3.2010	15.4.2010	0	0
2.etapa	1.7.2009	30.4.2010	15.5.2010	9 183 357	26 418
Celkem				18 889 330	26 418

6.4. FINANČNÍ MÍRA NÁVRATNOSTI, UKAZATELE

V příloze č. 6.7 SEH je zpracována finanční míra návratnosti kapitálu vloženého do projektu pro základní investiční variantu popisovanou ve studii (jedná se o střední pravděpodobnou variantu provozních výdajů a příjmů).

Finanční analýza vychází z těchto **vstupních informací** :

Celkové výdaje na realizaci 2008 až 2010 : 27 696 871 Kč

Provozní výdaje v letech 2010 až 2030 : od 155 000 do 2 132 954 Kč

Provozní příjmy v letech 2010 až 2030 : 0 Kč

Dotace ROP v letech 2009 a 2010 celkem : 18 889 330 Kč

Diskontní sazba : 5 %

Tabulka č. 14: Výsledek finanční analýzy

Název ukazatele	Symbol	Hodnota
Finanční současná hodnota kapitálu	FPV_K	- 374 386 Kč
Finanční čistá současná hodnota kapitálu	$FNPV_K$	- 12 042 924 Kč
Index finanční ziskovosti kapitálu	$FNPV_K/I$	- 0,435
Finanční vnitřní výnosová míra kapitálu	$FIRR_K$	Nenalezena
Finanční doba návratnosti kapitálu (roky)	DN_K	Nenávratný

Závěrečné vyhodnocení analýzy finanční návratnosti :

Výsledek finanční analýzy návratnosti kapitálu vkládaného do projektu pro investiční základní variantu posuzovanou ve finanční analýze ukazuje, že je **projekt pro investora finančně ztrátový a že se jedná o typ veřejně prospěšného projektu, jehož přínosy je třeba hledat v rovině celospolečenských přínosů**. I při zapojení dotace ROP je finanční čistá současná hodnota kapitálu po 20 letech provozu záporná (- 12 mil. Kč) a finanční současná hodnota kapitálu nedosahuje hodnoty investice, ale činí – 374 tis. Kč.

7. POPIS OČEKÁVANÉHO SPOLEČENSKÉHO (SOCIOEKONOMICKÉHO) PŘÍNOSU

Pro projekty, podpořené z veřejných financí, je potřeba zpracovat analýzu celospolečenských přínosů, tj. přínosů i negativních dopadů (újem) projektu na jiné subjekty a osoby nebo životní prostředí, které se v okruhu reálného dopadu projektu nacházejí.

Tento rozbor musí být o to pečlivější, pokud se jedná o projekt, který není pro jeho investora finančně návratný. Pak je zdůvodnění reálných příznivých dopadů - přínosů - pro ostatní skupiny, jediným důvodem pro podporu takového projektu z veřejných zdrojů.

Projekt Cyklostezka Bezpráví – Choceň je projektem nezakládajícím veřejnou podporu neboť poskytuje zdarma veřejně prospěšné služby (bezpečné pravidelné dojíždění na kole) a proto má tento projekt velké společenské přínosy.

Stanovení území dopadu projektu

Území dopadu projektu je vymezeno předpokládaným územím, ze **kterého mohou lidé pravidelně dojíždět na kole a využít přitom nový úsek cyklostezky z Bezpráví do Chocně.** Toto území je formou výčtu obcí popsáno v žádosti Benefit, dále je přehledně znázorněno v mapové příloze č. 1.2 a vyčísleno v počtech obyvatel obcí území dopadu projektu je v příloze č. 2.3.

Území dopadu bylo stanovené podle toho, ze kterých spádových obcí mohou občané reálně dojíždět do Chocně, Brandýsa nad Orlicí a Ústí nad Orlicí s využitím cyklostezky mezi nimi. Bylo to stanoveno podle spádovosti úřadů, zejména však s rešerší, z jakých obcí dojíždějí do místních podniků zaměstnanci (u největších podniků prověřeno dotazem) a z jakých obcí dojíždějí do ZŠ a SŠ studenti. Výsledek těchto rešerší je obsažen v marketingové analýze, v kapitole 3.4.

Tím, že je projekt zaměřen na nabídku **služby bezpečného pravidelného dojíždění na kole** za prací, do škol, na úřady a za ostatními službami, proto je území dopadu projektu dáno nejen spádovostí obcí, ale i přibližně 10-15km vzdáleností (pro cyklistu každodenně zvládnutelnou) z místa A do místa B s využitím úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň.

Územím dopadu projektu je tedy celý Region Orlicko – Třebovsko a část přilehlého území okolo města Choceň, Vysoké Mýto a Letohrad, která jsou na cyklostezku Bezpráví – Choceň napojena díky již vybudovaným úsekům cyklostezek (Choceň – Vysoké Mýto, Bezpráví – Ústí nad Orlicí – Letohrad, Ústí nad Orlicí – Česká Třebová).

Stanovení okruhu beneficiantů a celospolečenských dopadů na tyto skupiny obecně (benefitů)

Projekt se bude zaměřovat na několik **skupin cílových uživatelů (beneficiantů)** z území dopadu projektu. Pro ně jsou v porovnání s nulovou variantou, popsanou v kap. 3.1 a 3.2., stanoveny **celospolečenské dopady (přínosy)**, a to jak **vyčíslitelné** (zvýrazněny červeně), tak **nevyčíslitelné**. Žádné celospolečenské **náklady (újmy)** nebyly identifikovány.

A Široká občanské veřejnost z území dopadu (85 tis. obyvatel), s těmito specifickými skupinami :

- **zaměstnaní lidé, kteří již nyní nebo v budoucnu budou dojíždět za prací** – statistiky i velké podniky v regionu říkají, že přibližně 40% zaměstnanců za prací dojíždí a jsou tudíž hlavní cílovou skupinou, která může využít cyklostezku Bezpráví - Choceň pro pravidelné dojíždění. Jedná se o skupinu **1 387 pracovníků**, kteří mohou potenciálně denně využívat cyklostezku. Tento počet je v reálu mnohem vyšší, protože existuje více možností zaměstnání v regionu, do kterých lidé pravidelně dojíždějí z území dopadu. Výše uvedený počet 1 387 pracovníků lze proto považovat za prověřené minimum. Tito lidé uspoří čas (díky operativnosti jízdního kola jako dopravního prostředku bez nutnosti čekat na autobusové spoje, které nejsou tak četné) a peníze za cestovné autem nebo autobusem. Orientační vyčíslení těchto přínosů je následující :

Úspora času :

1 pracovník uspoří za jeden den operativností použití jízdního kola čas minimálně 0,5 hodiny.

Průměrná hodnota jedné hodiny : 100,- Kč/hodinu (vychází z výpočtu : průměrná hrubá mzda 21 470,- Kč hrubého, průměrná čistá mzda 17 122,- Kč, průměrný počet pracovních hodin v měsíci 167)

Úspora: 1387 pracovníků * 0,5 hodiny * 100,- Kč/hodinu * 253 pracovních dnů v roce * 0,3 (ne všechny dny pojede na kole) * 0,5 (každý 2. využije) = **2, 632 mil. Kč/rok**

Úspora za cestovné autobusem (2/3 potenciálních zaměstnanců) :

Cena jízdenky autobusu na průměrnou dojezdovou vzdálenost zaměstnanců (10km) v území dopadu činí 20,- Kč.

Úspora : 1387 pracovníků * 2/3 * 20,- Kč/jízdenku * 2 (tam a zpět) * 253 pracovních dnů v roce * 0,3 * 0,5 = **1,4 mil. Kč/rok**

Úspora za cestovné autem (1/3 potenciálních zaměstnanců) :

Cena za 1 km autem je 10,- Kč (cena za pohonné hmoty i amortizaci vozu)

Úspora : 1387 pracovníků * 1/3 * 10,- Kč/km * 10 km * 2 * 253 pracovních dnů v roce * 0,3 * 0,5 = **3,5 mil. Kč/rok**

- **Studenti středních a základních škol** – statistiky ukazují, že dojíždka do škol je v Pardubickém kraji druhá nejvyšší v ČR. Je dána tím, že ZŠ od 5. do 9. třídy a SŠ jsou pouze ve velkých městech (Ústí nad Orlicí, Choceň, Vysoké Mýto) a proto jsou ostatní studenti z území dopadu projektu nuceni do škol dojíždět. U studentů v regionu sice převládá dojíždění autobusem, ale i díky cyklostezce mohou získat pohodlnou a bezpečnou cestu do školy. Potenciálně se jedná o počet **2 959 žáků studentů**, kteří šetří čas a cestovné za autobus. Orientační vyčíslení přínosů je obdobné :

Úspora času :

1 žák/student uspoří za jeden den operativností použití jízdního kola čas minimálně 0,5 hodiny.

Průměrná hodnota jedné hodiny : 100,- Kč/hodinu

Úspora : 2 959 žáků * 0,5 hodiny * 100,- Kč/hodinu * 190 školních dnů v roce * 0,3 (ne všechny dny pojede na kole) * 0,5 (každý 2. využije) = **4,2 mil. Kč/rok**

Úspora za cestovné autobusem :

Cena jízdenky autobusu na průměrnou dojezdovou vzdálenost žáků (10km) v území dopadu činí 20,- Kč.

Úspora : $2\,959 \text{ žáků} \cdot 20,- \text{ Kč/jízdenku} \cdot 2 \text{ (tam a zpět)} \cdot 190 \text{ školních dnů v roce} \cdot 0,3 \cdot 0,5$
= **3,4 mil. Kč/rok**

P.S. : Stanovení počtu dojíždějících zaměstnanců velkých podniků a žáků a studentů středních a základních škol ze zájmového území je uvedeno v příloze č. 2.5.

- **Občané všech věkových kategorií, vč. nezaměstnaných a seniorů, dojíždějících na úřady** (sociální podpora) **a za ostatními službami** (lékař) **do spádových měst Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí a Choceň** – mohou využít cyklostezku pro bezpečné a ekonomicky výhodné dojíždění. Vyčíslení není stanoveno, protože lze obtížně tuto skupinu kvantifikovat.
- **Rodiny s dětmi a turisté všech věkových kategorií vyhledávající sportovní vyžití a cykloturistiku** – mohou využít cyklostezku pro odpolední či víkendové vyjížďky na kole, kdy ocení především to, že na cyklostezku mají motorová vozidla zákaz vjezdu a tak např. rodiče se nebudou muset bát o své děti.
- **Specifické skupiny občanské veřejnosti – handicapované osoby se sníženou pohyblivostí** : jedná se o vozíčkáře, pro které může být velice nevšední relaxační nabídkou projížďka po cyklostezce bez převýšení mimo provoz motorových vozidel.

B Podnikatelé v území dopadu

- **Dodavatelé realizace projektu**, kteří na zakázce získají hospodářský zisk Hospodářský výsledek ve výši 0,15 % z objemu zakázky bez DPH, tj. jednorázově ze 23,547 mil. Kč) : **3,532 mil. Kč**
- **Dodavatelé služeb pro provoz projektu (zejména pravidelnou údržbu)**, kteří na zakázce získají hospodářský zisk Hospodářský výsledek ve výši 0,15 % z objemu zakázky bez DPH, tj. ze služeb o objemu 70 tis. Kč za rok : **9 tis. Kč/rok**
- **Průmyslové podniky a další organizace**, jejichž zaměstnanci využijí cyklostezky jako výhodné formy dojíždění. Tyto podniky a organizace tak získají touto možností lepší podmínky pro zaměstnání, vyšší prestiž a s touto výhodou se jim zvýší perspektiva získat kvalitní pracovníky.
- **Podnikatelé v oboru prodej a servis jízdních kol a souvisejícího vybavení** – zvýší se jim obrát z prodeje a servisu a tržby.

C Samospráva a stát

- **Místní samospráva, zejména město Brandýs nad Orlicí, Choceň, Ústí nad Orlicí a okolní obce v území dopadu** : získá pro své občany atraktivní možnost příjemného, ekonomického a ekologického dojíždění, sportovního vyžití a volnočasových aktivit a tím podstatně zvýší atraktivitu svých obcí pro bydlení a podnikání, včetně atraktivity pro mladé, inteligentní a aktivně žijící občany
- **Pardubický kraj**, který touto cyklostezkou Bezpráví - Choceň o něco doplní a zlepší síť cyklostezek v kraji v souladu se svoji dopravní politikou a programem rozvoje kraje a přispěje tak ke zvýšení prestiže kraje, výrazně podporujícího cyklistiku jako ekologickou a ekonomickou dopravu a současně cykloturistiku jako vhodnou formu sportovního, volnočasového a rekreačního vyžití s vedlejšími příznivými (i ekonomickými) dopady do rozvoje cestovního ruchu
- **stát ČR**, který díky zlepšení zdravotního stavu obyvatel pravidelným dojížděním a snížení nehodovosti uspoří na zdravotních výdajích, a který jednorázově získá DPH z realizace stavby ve výši **4,15 mil. Kč**

Kromě popsaných celospolečenských dopadů na cílové skupiny existuje obtížně vyčíslitelný **příspěvek ke zlepšení životního prostředí**. Tím, že část lidí bude dojíždět na kole, dojde ke snížení znečištění ovzduší exhalacemi a hlukovou zátěží. Cyklistická doprava je také podstatně méně náročná na zábor parkovacích ploch a na produkci odpadu (vraky).

Mezi nevyčíslitelné přínosy také patří **radost ze zdravého pohybu**, pohoda a klid, kterou přináší jízda na kole, **zlepšení osobní kondice a zdravotního stavu**.

Tabulka č. 15: Vyčíslitelné celospolečenské přínosy - rekapitulace

Celospolečenský přínos	Jednorázově 2009 (Kč)	Každoročně od 2010 (Kč)
úspora dojíždějících zaměstnanců (úspora času a za cestovné autobusem nebo autem)	-	7 532 000
úspora dojíždějících žáků a studentů (úspora času a za cestovné autobusem)	-	7 600 000
hospodářský zisk dodavatelů stavby	3 532 000	-
hospodářský zisk dodavatelů pro provoz		9 000
přínos pro stát – příjem DPH z realizace	4 150 000	-
Celkem	7 682 000	15 141 000

Závěrečné vyhodnocení celospolečenských dopadů

Porovnáním **jediné investiční varianty** oproti **nulové** variantě stávajícího stavu byly stanoveny vyčíslitelné i nevyčíslitelné celospolečenské dopady realizace a provozu projektu Cyklostezka Bezpráví - Choceň, a to zejména ve stanoveném **území dopadu** s téměř **85 tis. obyvateli**.

Mezi **hlavní beneficienty** – příjemce **přínosů** z projektu patří :

- **Široká občanská veřejnost ze spádového území**, zejména
 - potenciálně po cyklostezce dojíždějící zaměstnanci velkých podniků regionu (minimálně 1 387 osob), kteří mohou uspořit čas a cestovné až ve výši 7,5 mil. Kč za rok
 - potenciálně po cyklostezce dojíždějící žáci a studenti regionu (2 959 osob), kteří mohou uspořit čas a cestovné až ve výši 7,6 mil. Kč/rok
 - občané všech věkových kategorií, vč. nezaměstnaných a seniorů, kteří dojíždějí do spádového území na úřady a za službami (lékaři apod.)
 - rodiny s dětmi a turisté, kteří cyklostezku použijí pro bezpečnou cyklistickou dopravu, sportovní a volnočasové využití
- **Podnikatelé** v území dopadu (dodavatelé stavby i poskytovatelé služeb v provozu inkasují hospodářský zisk z těchto dodávek, tržby se zvýší prodejcům a poskytovatelům servisu kol, průmyslové podniky získají výhodu pro získání kvalitních zaměstnanců)
- **Samospráva, zejména město Brandýs nad Orlicí, Choceň, Ústí nad Orlicí a spádové obce** získají pro své občany atraktivní možnost dojíždění a volnočasových aktivit a zvýší tak atraktivitu svých obcí pro bydlení a donikání, **Pardubický kraj** doplní síť cyklostezek – ekologické dopravy
- **Stát ČR** získá DPH a ušetří na zdravotních výdajích
- **Zlepší se životní prostředí a pohoda lidí, využívajících cyklostezku.**

Žádné újmy společnosti nebyly v souvislosti s projektem identifikovány. **Celkové přínosy** jsou vyčísleny na **15 mil. Kč ročně**, jednorázově v roce 2009 pak **7,7 mil. Kč**.

Tyto přínosy jednoznačně prokazují celospolečenskou prospěšnost a návratnost projektu a oprávněnost této investice a dotace z veřejných prostředků.

8. ŘÍZENÍ RIZIK

Tato kapitola se zabývá **stanovením rizik projektu Cyklostezka Bezpráví – Choceň** a **návrhem účinných opatření k jejich snížení či eliminaci** v jednotlivých fázích projektu. Každému riziku nebo nejistotě je přiřazena **váha rizika**, a to od nejnižší váhy 1 (nízké riziko) po váhu 5 (nejvyšší riziko), kterému je při realizaci nutné věnovat vysokou pozornost.

Tabulka č. 16: Rizika a nejistoty projektu, jejich váha a návrh eliminačních opatření

váha 1 nízké riziko	váha 2 zvýšené riziko	váha 3 střední riziko	váha 4 vysoké riziko	váha 5 nejvyšší riziko
-------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------	----------------------------------

Riziko Váha	Popis rizika Návrh opatření ke snížení nebo eliminaci rizika
PŘÍPRAVNÁ FÁZE	
Náročná příprava dokumentace žádosti o dotaci ROP Váha 2 Zvýšené riziko	Popis rizika : Projekt regionální cyklostezky o délce 10 km je složitý v projekční přípravě zejména s ohledem na velice náročnou pozemkovou agendu, technické vyprojektování v urbanizovaném území a konkrétně včasném vydání stavebního povolení (právní moc nabývá k 30.6.2008). K projektu náleží projektová DSP z 12/2006, ve které je nyní aktualizovaný rozpočet a průvodní zpráva z 6/2008 se zohledněním změn v projektu. Dokumentace z 12/2006 je komplexnější a realizovat se z ní nebudou SO 112, 658 a 666. I postup výstavby cyklostezky se od roku 2006 změnil tím, jak se změnil termín plánované výstavby železničního koridoru procházejícího v blízkosti cyklostezky. Rizikem je zhoršená orientace v projektové dokumentaci a rozpočtu. Opatření ke snížení rizika : Opatřením pro snížení rizika byla týmová práce, aby bylo včas vydáno platné stavební povolení a zpracována celá dokumentace. Co se týká možných nejasností v DSP a rozpočtu, opatřením je jasný a výstižný popis a vysvětlení předmětu projektu ROP a jeho vztahu k projektové dokumentaci ve studii ekonomického hodnocení, který následně zajistí snadnou orientaci v projektové dokumentaci.

REALIZAČNÍ FÁZE	
Technická koordinace výstavby s bezkolizním provozem a kvalita provedení Váha 3 Střední riziko	Popis rizika : S ohledem na uživatele stávající komunikace (dopravní obsluha, majitelé rekreačních chatků, zemědělské stroje, ...) bude obtížná koordinace při samotné výstavbě cyklostezky během letní sezóny. Důležitá je také kvalita provedení stavby s ohledem na předejmutí budoucím vysokým nákladům na brzké opravy (propadlé komunikace, výmoly apod).
	Opatření ke snížení rizika : V rámci dokumentace pro stavební povolení byl vypracován plán organizace výstavby, který zajistí bezkolizní provoz na komunikaci. Na kvalitní provedení stavby bude dohlížet precizně sestavený realizační tým zahrnující technický a autorský dozor.
Dodržení harmonogramu Váha 2 Zvýšené riziko	Popis rizika : Rizikem projektu v realizační fázi je dodržení předpokládaného harmonogramu, zejména včasné zahájení stavby v návaznosti na realizované výběrové řízení na dodavatele stavby a ukončení realizace stavby pro možné vydání rozhodnutí o dočasném užívání stavby.
	Opatření ke snížení rizika : Základním předpokladem pro eliminaci rizika je pečlivě provedené výběrové řízení s výběrem kvalitního a zodpovědného dodavatele již v přípravné fázi. Zejména je potřeba připravit velice kvalitní zadávací podmínky výběrového řízení na zhotovitele, ve kterých budou precizně definovány kvalifikační předpoklady s požadavkem uvedení příslušných potvrzených referencí a dále budou přesně definovány podmínky provedení stavby, termíny a případné sankce za nedodržení termínů včetně zvýšené kontroly s nadstandardním projednáváním případných změn s ohledem na financování z ROP. Realizaci stavby je pak třeba důsledně a odborně řídit technickým dozorem (technická kvalita) a autorskými dozory (dodržení projektu a architektonického řešení) a především zajistit kvalitní management projektu. Předpokladem je zajištění managementu realizace projektu ROP hlavním projektovým manažerem, který má zkušenosti s realizací projektů cyklostezek.

PROVOZNÍ FÁZE	
Zajištění bezkolizního provozu na cyklostezce Váha 4 Vysoké riziko	Popis rizika : S ohledem na větší počet uživatelů cyklostezky - od cyklistů chodců, kočárků, in-line bruslařů po dopravní obsluhu a zemědělské stroje, bude náročné zajistit bezkolizní fungování a provoz na cyklostezce.
	Opatření ke snížení rizika : Při jednání s vlastníky pozemků, byl a bude kladen důraz na ohleduplné využívání cyklostezky, a to jak ve vztahu k ostatním uživatelům cyklostezky, tak vzhledem k samotné stavbě cyklostezky. Cyklostezka bude vybavena dopravním značením, ze kterého bude patrné cyklistům, chodcům a dalším uživatelům, že je přístupná i dopravní obsluze a proto tomu musí upravit svoje chování a pohyb na cyklostezce. Byl sestaven i provozní řád cyklostezky (viz příloha č.8), který bude umístěn na mnoha vytipovaných místech cyklostezky, aby o něm měli všichni účastníci cyklostezky povědomí. Dále se plánuje umístit v regionálním tisku rubriku „Život na cyklostezkách ROT“, kde by byli občané území dopadu projektu informováni o důležitých informacích týkajících se mj. ohleduplného chování na cyklostezce a dalších úskalích.
Vypořádání se s neočekávanými přírodními vlivy Váha 3 Střední riziko	Popis rizika : Vzhledem k tomu, že se cyklostezka nachází v údolí řeky Tichá Orlice a v okolí lesů, dá se předpokládat, že převážně v jarním období může dojít vlivem zvýšené a kolísavé hladiny řeky k naplaveninám na cyklostezku. Dále po vichřicích s přívalem deště dochází i k pádu stromů na cyklostezku a dalšímu znečištění cyklostezky, které může být nebezpečné pro provoz na cyklostezce.
	Opatření ke snížení rizika : Kromě toho, že je v provozním řádu popsáno, jak se chovat po těchto přírodních kalamitách a v jarních měsících, tak budou domluveny s vybranou firmou podmínky údržby cyklostezky v nichž bude popsán i termín uklizení cyklostezky do 2 dnů po obdržení objednávky. Tím, že cyklostezka leží převážně na parcelách dotčených obcí, tak např. po pádu stromu dojde k jeho včasnému odklizení. Na stávajících cyklostezkách již tento systém údržby bezvadně funguje.

Závěrečné hodnocení rizik :

V analýze **byla posouzena všechna známá a významná rizika**, která mohou ovlivnit přípravu, realizaci a provoz projektu a splnění jeho výsledků a očekávání.

V **přípravné fázi** bylo třeba se zaměřit týmovou práci pro včasné vyřízení pozemkové agendy a včasné vydání platného stavebního povolení a na kvalitní vysvětlení předmětu a rozpočtu projektu v kontextu technické dokumentace pro stavební povolení.

V **realizační fázi** je třeba se soustředit na kvalitní provedení náročné stavby, včetně náročné organizace výstavby a koordinace při realizaci stavby s ostatními uživateli stávající komunikace. Velice pečlivě je třeba se věnovat řízení projektu v projektovém týmu se zapojením specialistů pro zdárné dodržení předpokládaného harmonogramu a kvality provedení.

V **provozní fázi** je nejtěžší zajistit bezkolizní provoz na cyklostezce a její ohleduplné užívání od všech jejích uživatelů.

Pro všechna tato rizika jsou navržena **eliminační opatření**, která je reálné splnit. Vesměs se opírají **o pečlivou a důslednou práci projektového týmu a kvalitní řízení projektu**. Projektový tým a jeho fungování je velice dobře promyšleno a již nyní pracuje, mezi jeho členy je řada zkušených expertů. **Obrovskou výhodou celého projektového týmu jsou bohaté zkušenosti s realizací již vybudovaných cyklostezek v ROT, na které tento projekt navazuje. Není tedy pochyb o tom, že by se nedokázali vypořádat s výše uvedenými riziky.**

Rizika jsou takového charakteru, že nebrání realizaci projektu.

9. PODROBNÉ ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ PROJEKTU

Stručné shrnutí předmětu, cílů a zdůvodnění projektu

Investor projektu ROT se rozhodl v souladu se strategickým plánem zajistit rozvoj bezpečné cyklo dopravy v regionu. K tomuto cíli si zvolil **projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň**.

Výstupem projektu bude **vybudování cyklostezky Bezpráví – Choceň navazující na stávající síť cyklostezek v regionu a propojující města Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí a Choceň**. Celková délka bude 10,25 km, z toho **6,25km úplně nové cyklostezky** a 4km s využitím současných asfaltových cest. Cyklostezka bude celá dopravně značena pro využití cyklisty, pěší a dopravní obsluze vjezd povolen. Tato cyklostezka má zajistit bezpečný provoz cyklistické dopravy v regionu svedením této dopravy ze silnice II. tř. č. 315 v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň a silnice II. tř. č. 312 v úseku Seč – Choceň a zvýšit atraktivitu pro pravidelné dojíždění do zaměstnání, škol, na úřady, za zábavou i rekreací.

Dobudováním tohoto úseku vznikne ucelená síť 45km cyklostezek se spádovým územím 85 tis. obyvatel v druhém nejlidnatějším okrese pardubického kraje. Zatraktivní se tak pravidelné dojíždění např. do zaměstnání (ve spádovém území je 8 velkých výrobních podniků pro více než 6000 zaměstnanců).

Projekt je dlouhodobě připravován a po rozboru více variant byla vytvořena **jedna optimální investiční varianta řešení**, která je předmětem DSP a je posouzena v této studii.

Celkový **rozpočet projektu činí 27 696 871,- Kč** vč. DPH, z toho je 25,5 mil. Kč způsobilých výdajů a 2,17 mil. Kč nezpůsobilých. Projekt bude realizován v návaznosti na přípravnou fázi **od března 2008 do dubna 2010**. Projekt **nezakládá na veřejnou podporu**.

Marketingová analýza - poptávka

O vybudování cyklostezky Bezpráví - Choceň je velký zájem. Důvodem je **velký počet pravidelně dojíždějících osob** v území dopadu projektu (potenciálně 1 387 zaměstnanců a 2 959 žáků a studentů), podložený navíc **anketou** občanů a návštěvníků ROT z roku 2008 (87% respondentů jezdí pravidelně na kole). Zájem o vybudování cyklostezky vyjádřila také SR ROT (nepovinná příloha Benefitu.B). Cyklostezka bude veřejně bezplatně přístupná.

Zajištění realizace a provozu

Celý projekt bude ve všech fázích řízen **projektovým týmem**, složeným ze zástupců ROT i externích odborníků, pro jeho práci je vytvořeno dobré zázemí a jsou jasné stanoveny rozhodovací postupy. **Žadatel má zkušenosti s úspěšnou realizací investičních projektů cyklostezek** spolufinancovaných z dotací EU. Projekt bude organizačně koordinován hlavním projektovým manažerem, který je zároveň i mozkovým centrem projektu a garantem dodržení správnosti pravidel a vyúčtování ROP.

Investorem a příjemcem dotace ROP bude **ROT**, který realizační fázi zadá ve výběrových řízeních odborným dodavatelům. Všechny fáze projektu bude řídit prostřednictvím zkušeného externího projektového manažera, opírajícího se o projektový tým a o řídicí tým deseti spolufinancujících obcí. Provoz bude spočívat v pravidelné údržbě (zametání, sečení příkopů, ...) a opravách (o ceně cca 20 až 400 tis. Kč za rok). Tyto práce budou řešeny na zakázku vybranými dodavateli.

Hlavní zástupce investora (předseda svazku ROT) rozhoduje za svazek tak, že záležitosti týkající se navýšení finančních prostředků nebo změny rozsahu projektu musí **projednat v řídicím týmu 10 spolufinancujících starostů** (na základě hlavní **smlouvy o partnerství**). Řídicí tým jedná a hlasuje podle **jednacího řádu**.

Finanční analýza

V rámci projektu bude pořízen **dlouhodobý investiční majetek** stavby cyklostezky o hodnotě 27,6 mil. Kč s životností 30 let.

Životnost projektu byla stanovena **minimálně na 20 let**. ROT bude projekt realizovat v rámci hlavní činnosti v oddělené účetní evidenci. ROT není plátce DPH.

Spolufinancování nad rámec **dotace ROP** ve výši **18 889 tis. Kč (74 % ze způsobilých výdajů)** ROT zajistí pomocí bankovního úvěru, který bude do roku 2018 splácet. Z vlastních zdrojů bude financovat úroky z úvěru.

Provozní výdaje investora jsou věnovány na pojištění, běžnou údržbu, management a běžné opravy.

Z plánu a **průběhu cash-flow** je patrné, že projekt je **ve všech letech finančně udržitelný**, kumulované cash-flow je ve všech letech realizace i provozu nulové. Investor se rozhodl pro **dvě finanční etapy** v realizačním roce 2009 (k 30.6.) a v roce 2010 (k 30.4.).

Projekt je pro investora z hlediska vložení vlastního kapitálu **finančně nenávratný**, finanční čistá současná hodnota kapitálu za období 20 let činí **FNPV = - 12 043 tis. Kč**, současná hodnota **FPV = - 374 tis. Kč**, index finanční ziskovosti **FNP/I = - 0,435**.

Celospolečenské přínosy a rizika projektu

Vzhledem k finanční nenávratnosti projektu je třeba hledat jeho zdůvodnění v celospolečenských přínosech. Posouzení vyčíslitelných i nevyčíslitelných celospolečenských dopadů projektu, kdy se jedná pouze o přínosy a není známa žádná újma, jednoznačně vede k závěru, že **projekt Cyklostezka Bezpráví - Choceň je celospolečensky velice přínosný** pro tyto beneficienty a jejich benefity :

- **Široká občanská veřejnost ze spádového území**, zejména
 - potenciálně po cyklostezce dojíždějící zaměstnanci velkých podniků regionu (minimálně 1 387 osob), kteří mohou uspořit čas a cestovné až ve výši 7,5 mil. Kč za rok
 - potenciálně po cyklostezce dojíždějící žáci a studenti regionu (2 959 osob), kteří mohou uspořit čas a cestovné až ve výši 7,6 mil. Kč/rok

- občané všech věkových kategorií, vč. nezaměstnaných a seniorů, kteří dojíždějí do spádového území na úřady a za službami (lékaři apod.)
- rodiny s dětmi a turisté, kteří cyklostezku použijí pro bezpečnou cyklistickou dopravu, sportovní a volnočasové vyžití
- **Podnikatelé** v území dopadu (dodavatelé stavby i poskytovatelé služeb v provozu inkasují hospodářský zisk z těchto dodávek, tržby se zvýší prodejcům a poskytovatelům servisu kol, průmyslové podniky získají výhodu pro získání kvalitních zaměstnanců)
- **Samospráva, zejména město Brandýs nad Orlicí, Choceň, Ústí nad Orlicí a spádové obce** získají pro své občany atraktivní možnost dojíždění a volnočasových aktivit a zvýší tak atraktivitu svých obcí pro bydlení a podnikání, **Pardubický kraj** doplní síť cyklostezek – ekologické dopravy
- **Stát ČR** získá DPH a ušetří na zdravotních výdajích
- **Zlepší se životní prostředí a pohoda lidí, využívajících cyklostezku.**

Celkové přínosy jsou vyčísleny na **15 mil. Kč ročně**, jednorázově v roce 2009 pak **7,7 mil. Kč**. Tyto přínosy jednoznačně prokazují celospolečenskou prospěšnost a návratnost projektu a oprávněnost této investice a dotace z veřejných prostředků.

V analýze **byla posouzena všechna známá a významná rizika**, která mohou ovlivnit přípravu, realizaci a provoz projektu a splnění jeho výsledků a očekávání. V **přípravné fázi** bylo třeba se zaměřit na kvalitní technickou přípravu a dovysvětlení předmětu a rozpočtu projektu. V **realizační fázi** je třeba se soustředit na kvalitní provedení náročné stavby, včetně náročné organizace výstavby a koordinace při realizaci stavby s ostatními uživateli stávající komunikace. Velice pečlivě je třeba se věnovat řízení projektu v projektovém týmu se zapojením specialistů pro zdárné dodržení předpokládaného harmonogramu a kvality provedení. V **provozní fázi** je nejtěžší zajistit bezkolizní provoz na cyklostezce a její ohleduplné užívání od všech jejích uživatelů. Pro všechna tato rizika jsou navržena **eliminační opatření**, která je reálné splnit, vesměs se opírají o **kvalitní řízení v projektovém týmu**. S tím má **ROT značné zkušenosti při realizaci stávajících cyklostezek regionu**.

Na základě studie ekonomického hodnocení doporučuji projekt

Cyklostezka Bezpráví - Choceň

k realizaci a podpoře z programu ROP NUTS 2 Severovýchod

dotací ve výši 18 889 330 Kč
(při způsobilých výdajích projektu ve výši 25 526 121 Kč
a při celkových výdajích projektu 27 696 781 Kč).

Vypracoval : **Ing. Karel Hartman**

Spolupracovaly: RNDr. Renata Šedová, Mgr. Lenka Pudíková

OHGS s.r.o.

17. listopadu 1020, 562 01 Ústí nad Orlicí

tel. 465 526 075, 739 281 976

e-mail : hartman@ohgs.cz , www.ohgs.cz

V Ústí nad Orlicí, 27.6.2008

10. SEZNAM PŘÍLOH

1. Mapové podklady a situace
 - 1.1. Mapa širších vztahů
 - 1.2. Mapa území dopadu projektu
 - 1.3. Mapa vybudovaných i plánovaných cyklostezek v Pardubickém kraji
 - 1.4. Mapa cyklostezky Bezpráví - Choceň
2. Marketingová analýza
 - 2.1. Vybrané ukazatele v jednotlivých okresech Pardubického kraje v r.2004-2007
 - 2.2. Tisková zpráva Krajské reprezentace ČSÚ v Pardubicích k vydání publikace Dojíždka za prací a do škol
 - 2.3. Počet obyvatel v obcích z území dopadu projektu
 - 2.4. Firmy v Pardubickém kraji nad 600 zaměstnanců
 - 2.5. Velké podniky, základní a střední školy ve městech Choceň, Brandýs nad Orlicí, Ústí nad Orlicí a Vysoké Mýto pro pravidelné dojíždění v území dopadu projektu
 - 2.6. Vyhodnocení monitoringu na cyklostezkách ROT v roce 2007 – 2008
3. Harmonogram projektu
4. Personální zajištění projektu – projektový tým
5. Rozpočet projektu s vnitřním členěním
 - 5.1. Věcný rozpočet aktivit projektu
 - 5.2. Přehledný rozpočet aktivit projektu dle způsobilosti výdajů
 - 5.3. Rozpočet projektu dle Benefitu
 - 5.4. Rekapitulace stavby po objektech, položkový rozpočet (xxxxxxxxxxxxx)
 - 5.5. Rozpočet projektu po letech
6. Finanční analýza
 - 6.1. Náklady a výnosy (výdaje a příjmy) realizační fáze
 - 6.2. Náklady a výnosy (výdaje a příjmy) provozní fáze u investora
 - 6.3. Stav majetku a zdrojů krytí v realizační a provozní fázi
 - 6.4. Cash-flow realizační fáze
 - 6.5. Cash-flow realizační i provozní fáze
 - 6.6. Výpočet úroků z úvěru
 - 6.7. Finanční analýza návratnosti kapitálu
7. Fotodokumentace
8. Provozní řád cyklostezky Bezpráví – Choceň
9. Smlouva o partnerství a spolupráci
10. Jednací řád řídicího týmu cyklostezek