



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



STUDIE PROVEDITELNOSTI CYKLOSTEZKY CHODOV - LOKET



PROJEKT: EFEKTIVNÍ VEŘEJNÁ SPRÁVA V MIKROREGIONU SOKOLOV – VÝCHOD
REGISTRAČNÍ ČÍSLO: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002970

OBSAH

ÚVOD.....	3
1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI.....	4
2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI.....	4
3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU.....	5
4. ZÁKLADNÍ POPIS PROJEKTU.....	13
5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI REALIZACE PROJEKTU.....	19
6. MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ.....	20
7. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU.....	23
8. DLOUHODOBÝ MAJETEK.....	25
9. VÝSTUPY PROJEKTU.....	25
10. FINANČNÍ ANALÝZA.....	26
11. ANALÝZA A ŘÍZENÍ RIZIK.....	31
12. VLIV PROJEKTU NA HORIZONTÁLNÍ KRITÉRIA.....	32
13. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU.....	33

ÚVOD

Projekt „Cyklostezka Chodov – Loket přes Nové Sedlo“ (cyklostezka) je součástí projektu „Efektivní veřejná správa v mikroregionu Sokolov východ“ (CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002970) v rámci 33. výzvy Operačního programu zaměstnanost (OPZ). Projekt vychází ze specifického cíle výzvy, kterým je „optimalizace procesů a postupů ve veřejné správě prostřednictvím posílení strategického řízení organizací, zvýšení kvality jejich fungování a snížení administrativní zátěže“. Realizace projektu byla zajištěna prostřednictvím firmy Ing. Jiří Soukup formou externích služeb s poddodávkami. Vlastní studie proveditelnosti projektu je zpracována na základě zadání žadatele o dotaci ve struktuře odpovídající standardům Integrovaného regionálního programu (IROP) a metodice Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) České republiky. Zpracovatelem konečné studie proveditelnosti je společnost ABRI, s.r.o. Stavebníkem je v rámci projektu město Nové Sedlo, které je součástí svazku obcí „Mikroregion Sokolov – východ“ (MSV). MSV je aktuálně tvořen 5 městy a 9 obcemi. Územně je svazek obcí situován do Karlovarského kraje, okresu Sokolov a okrajově pak do okresu Karlovy Vary.

Města a obce MSV

	Města	Březová Chodov Loket Nové Sedlo Sokolov
	Obce	Dolní Rychnov Hory Jenišov Královské Poříčí Mírová Lomnice Staré Sedlo Šabina Vintířov

Zdroj: webové stránky MSV

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI

Specifikace zpracovatele

Zpracovatel dílčího projektu	Obchodní jméno	Ing. Jiří Soukup, fyzická osoba zapsaná v Živnostenském rejstříku
	Sídlo	Jelínkova 1 875, 356 01 Sokolov
	IČ	737 11 870
	DIČ	CZ6711121296
	Statutární zástupce	Ing. Jiří Soukup, 605855558, jiri.soukup.pds@gmail.com
	Kontaktní osoba	Ing. Jiří Soukup, 605855558, jiri.soukup.pds@gmail.com
Místní poradenská podpora	Obchodní jméno	ABRI, s.r.o.
	Sídlo	Ondříčkova 537, 356 01 Sokolov
	IČ	616 79 763
	DIČ	CZ 616 79 763
	Statutární zástupce	Linda Zemanová, jednatel, zemanova@abri-dotace.cz
	Kontaktní osoba	Ing. Erik Maca, projektový manažer, 607 509 573, maca@abri-dotace.cz

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI

Specifikace žadatele

Žadatel o dotaci	Obchodní jméno/název	Mikroregion Sokolov - východ
	Sídlo	Lázeňská 114, 357 41 Královské Poříčí
	IČ	709 48 755
	DIČ	CZ 709 48 755
	Kontakt	352 669 596
	Právní forma	Svazek obcí
	Předseda	Patrik Pizinger, 352 325 241, starosta@mestochodov.cz
	Manažer	Ing. Miroslav Makovička, 603 322 411, m.makovicka@email.cz
	Manažer projektu	Mgr. Hana Bašková, 733 553 238, baskova@statek-bernard.cz
Hlavní projekt		Efektivní veřejná správa v mikroregionu Sokolov - východ
		CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002970
Dílčí projekt		Studie proveditelnosti cyklostezky Chodov - Loket
Údaje o stavebníkovi		Město Nové Sedlo, Masarykova 502, 357 34 Nové Sedlo, IČ 002 59 257

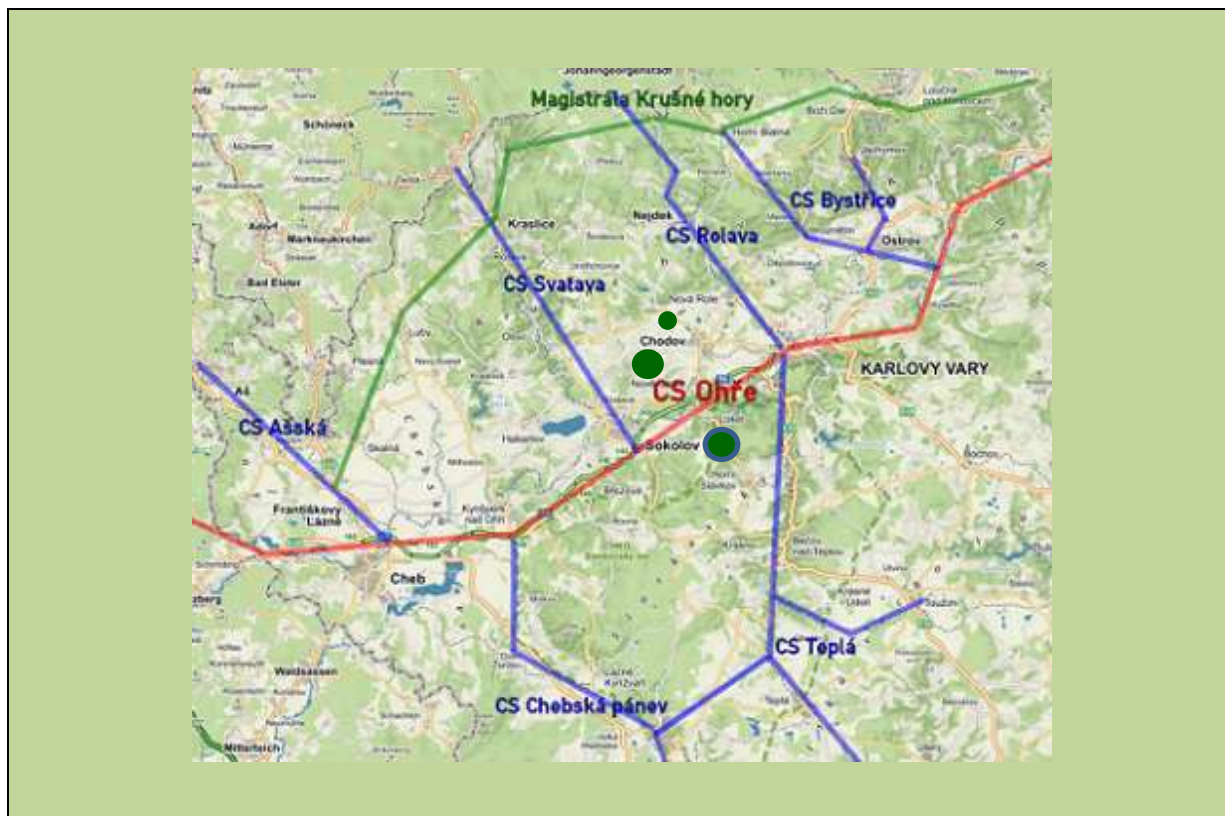
3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU

V rámci projektu je zpracována kompletní projektová dokumentace, včetně rozpočtů. Vstupními podklady byly geodetické zaměření, digitální katastrální mapy, zátopová území, archivní sondy z Geofondu, projektové podklady pro mosty SŽDC, projektová dokumentace pro územní řízení, podklady se zákresy stávajících inženýrských sítí od jednotlivých správců a požadavky stavebníka.

Místo realizace projektu

Místem stavby jsou Chodov, Chranišov, Nové Sedlo, Loučky a Locket. Dotčeným územím v rámci projektu jsou pozemky, které se nacházejí v intravilánu města Chodov v ulici Hrnčířská a Horní podél silnice II. 209, v obci Chranišov. V Novém Sedle pak podél nádraží ČD. Dále pak podél železniční trati Nové Sedlo Locket v Loučkách a v údolí Loučského potoka do Lokte v Sadové ulici, kde navržená cyklostezka končí. Projekt je úzce vázán na kompetní produkt rozvoje cestovního ruchu (CR) v daném území (primárně se jedná o provázání údolí řeky Ohře (vodáci) a poznávací turistiku (cyklisté). Tedy osy řeka Ohře a Krušné hory s návazností na tradiční produkt lázeňství (prvotně Karlovy Vary).

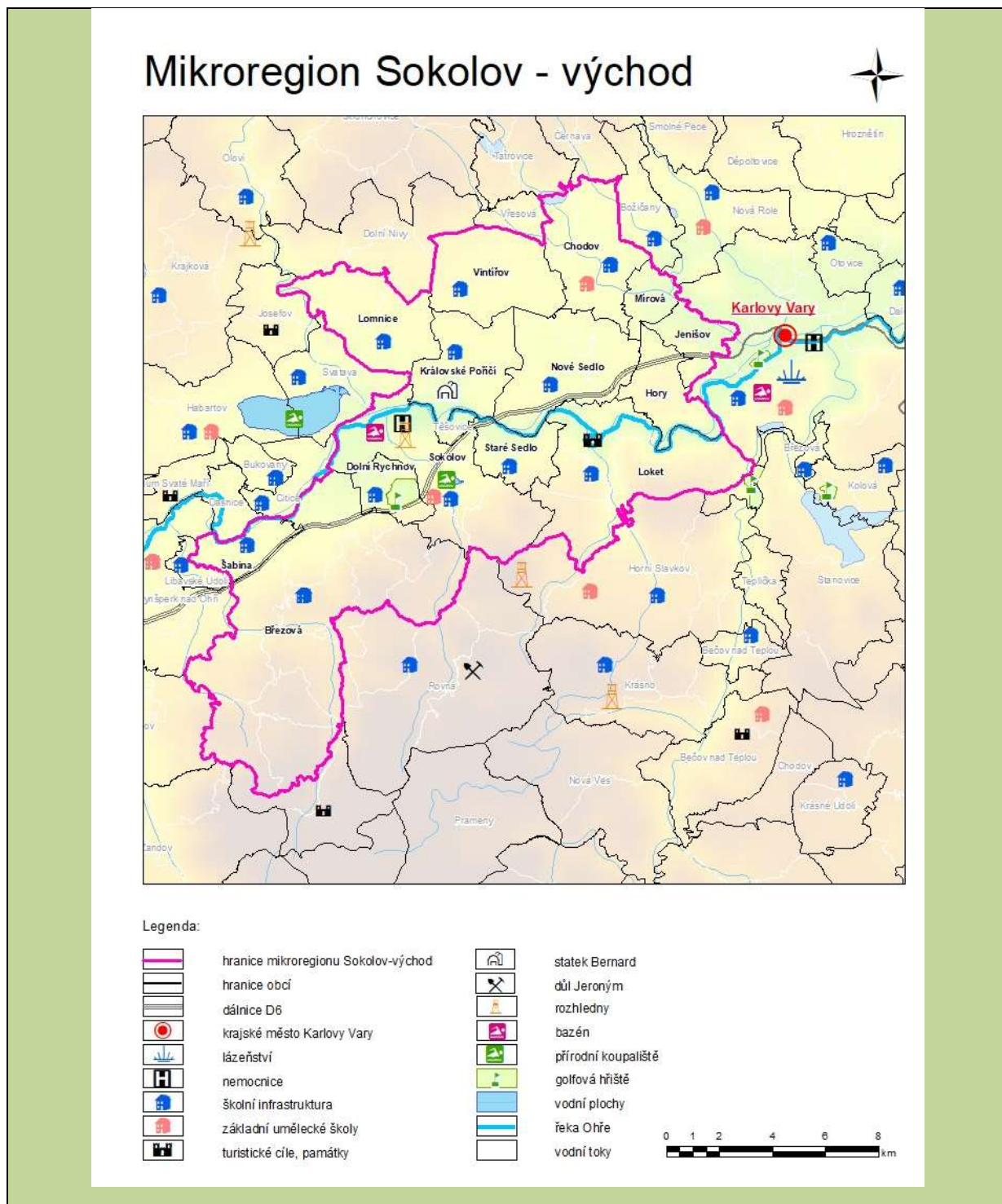
Páteří cyklotrasy na území Karlovarského kraje



Zdroj: Strategie cyklistiky Karlovarského kraje

Projekt tedy svým zaměřením směřuje k vyšší atraktivitě celého území. V rámci volného času je možnost (obrázek) širokého využití území jak prostřednictvím turistických cílů a památek (historie, tradice), tak prostřednictvím dalších činností (přírodní koupaliště, splavná řeka, bázény, golf a další vybavenost území). Vše ve vazbě na dostupnou infrastrukturu krajského města Karlovy Vary.

Atraktivity MSV a návaznost na Karlovy Vary



Zdroj: vlastní zpracování ABRI

Cílové skupiny projektu

Cílové skupiny projektu lze rozdělit na externí (vnější) a interní (vnitřní). V rámci externích skupin se jedná o návštěvníky vázané na hrad Loket, amfiteátr na břehu řeky Ohře a ostatní hosty (návštěvníky) dotčeného území. Projekt souběžně svým zaměřením odlehčuje dopravní zatížení města Loket. V zásadě se jedná o aktivity vázané na kulturu a poznávací cestovní ruch. Významný podíl tvoří skupina vázaná na řeku Ohři (vodáci/cykloturisté). Interní skupina je tvořena obyvateli města (dopad centrum). Cílová skupina, nezahrnutá do analýzy nákladů a užiteků (CBA) představuje souhrnně 200 tisíc návštěv ročně. V rámci cílové skupiny jsme prvotně vycházeli z oficiálních dat dotčené území v rámci MSV. Prvotně s návazností na data evidovaná ČSÚ po ose Ohře (vodáci a cyklostezka) a Loket směr Chodov (trasa cyklostezky) je potenciálně vázána na téměř 50% přenocování v území. Zde, na rozdíl od lázeňských Karlových Varů s dlouhodobými pobyty, převládají krátké pobyty (víkendy, zastávky na dovolené) s průměrnou délkou 2 až 3 dny. To ve spojení s poznáváním území.

Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení v rámci MSV

Město/obec	Stav k 31.12. 2017					
	Počet zařízení	Počet pokojů	Počet lůžek	Hosté	Přenocování	Průměrný počet přenocování
Březová	0	0	0	0	0	0
Dolní Rychnov	1	x	x	x	x	x
Hory	1	x	x	x	x	x
Chodov	3	61	142	3 487	8 189	2,35
Jenišov	0	0	0	0	0	0
Královské Poříčí	1	x	x	x	x	x
Loket	6	110	216	7 451	17 903	2,40
Lomnice	0	0	0	0	0	0
Mírová	0	0	0	0	0	0
Nové Sedlo	1	x	x	x	x	x
Sokolov	6	116	275	11 010	26 875	2,44
Staré Sedlo	0	0	0	0	0	0
Šabina	0	0	0	0	0	0
Vintířov	0	0	0	0	0	0
Celkem	23	287	633	21 948	52 967	2,41

Zdroj: ČSÚ, RISY, vlastní zpracování ABRI, aktuální statistiky/evidence/ analýzy

Statistika nezahrnuje kempy a tábory vázané na vodu. Zde je centrálním bodem řeka Ohře. V rámci MSV se prvotně vztahuje k městům Sokolov a Loket a obcím Královské Poříčí a Šabina. Zde je souběžně nezbytné dobudovat ubytovací kapacity, loděnici a zázemí pro vodáky a cykloturisty s dlouhodobým pobytem (dovolená). Souběžně pak vytvoření informačního systému s vazbou na poznávání, cykloturistiku a další aktivity. V oblasti řešení životního prostředí jde o revitalizaci břehů Ohře na území obcí a spolupráci s dotčenými organizacemi (Povodí Ohře, města a obce na toku řeky). Souběžně projekt směřuje i k řešení dopravního přetížení Chodov – Loket a pohyb v celém území.

Možné využití vodáckých kempů a táborů na dotčeném území řeky Ohře



Zdroj: mapy.cz, vlastní zpracování ABRI

V rámci řešení projekt souběžně akceptuje situaci trvalého růstu návštěvnosti území. To primárně s vazbou na hrad Loket a atraktivitu celé lokality. Pouze v letech 2015 až 2017 vzrostl počet návštěvníků ze 105 tisíc na 150 tisíc a místo je na úrovni zámku Konopiště a hradu Karlštejn. To i díky kombinaci s dalšími aktivitami cestovního ruchu (CR) a spojením variant poznávání na celém území.

Návštěvnost hradu Loket

Název památkového objektu	Adresa	telefon	Email	www stránky	Návštěvnost v roce		
					2017	2016	2015
Okres Cheb					42 434	41 875	31 215
SZ Kynžvart, Lázně Kynžvart	354 91 Lázně Kynžvart	+420 354 691 269	dvorakova.jana@npu.cz	www.npu.cz	41 513	40 744	29 582
Skanzen Doubrava (Rustlerův statek), Cheb	350 02 Cheb	+420 354 593 302	skanzen.doubrava@cbox.cz	www.skanzendoubrava.cz	921	1 131	1 633
Okres Karlovy Vary					90 731	84 925	76 014
Klášter premonstrátů Teplá	364 61 Teplá	+420 353 392 691	sekretariat@klaster-tepla.cz	www.klaster-tepla.cz	*	*	*
Státní hrad a zámek Bečov, Bečov nad Teplou	364 64 Bečov nad Teplou	+420 353 999 94	dvorakova.jana@npu.cz	www.npu.cz	74 438	70 365	65 801
Zámek Chýše	364 53 Chýše	+420 353 396 336			10 152	8 243	5 726
SZ Valeč, Valeč v Čechách	364 55 Valeč v Čechách	+420 353 399 731	dvorakova.jana@npu.cz	www.npu.cz	6 141	5 252	3 806
Hrad Hartenštejn s Karlovarskou věží, Bochov	364 71 Bochov	+420 353 670 121	klabanova@mesto-bochov.cz	www.mesto-bochov.cz	*	1 065	681
Okres Sokolov					150 213	132 898	105 372
HRAD LOKET o.p.s.	357 33 Loket	+420 352 684 648	ekonom@hradloket.cz	www.hradloket.cz	150 213	132 898	105 372

Zdroj: Centrum informací a statistiky kultury

Hrad Loket



Zdroj: webové stránky města Loket

V úvodu kapitoly uvedený předpoklad potenciálu využití cílovou skupinou území v rozsahu 200 tisíc návštěv ročně se tak jeví jako reálný. To především v souvislosti s cílem vytvoření pěší zóny v centru města Loket a nezbytností dopravního odlehčení celého centra města (varianty parkovací dům, odstavné plochy pendlové dopravy). Přímé zatížení cyklostezky je v dané fázi projektu nerelevantní.

Cílová skupina

Cílová skupina		Specifikace
Externí	Návštěvníci hradu Loket	Hrad Loket ročně navštíví 150 000 evidovaných osob (data hradu). Amfiteátr v Lokti realizuje ročně 35 akcí s průměrnou návštěvností 2 000 osob. Celková návštěvnost činí 70 000 osob ročně. V rámci projektu je uvažováno i s hosty a dalšími návštěvníky území v celkovém rozsahu 40 000 osob. Externí cílová skupina tak představuje 280 000 návštěvníků. Prioritním problémem je aktuálně bezpečnost dopravy, parkovací kapacita vázaná na centrum města Loket a propojení všech aktivit cestovního ruchu (poznávací vozidla, cyklisté a vodáci).
	Návštěvníci Amfiteátru Loket	
	Ostatní hosté a návštěvníci v rámci území	
Interní	Obyvatelé území	Města Loket, Nové Sedlo a Chodov mají přibližně (2018) 19 000 obyvatel, kteří mohou potenciálně využívat cyklostezku mimo místní dopravu (automobilová a veřejná doprava).

Cíle a výstupy projektu

Projekt svými výstupy navazuje na aktuální strategii rozvoje MSV („Strategie rozvoje mikroregionu Sokolov – východ, SR MSV). Cílem je rozvoj prioritní oblasti cestovní ruch, dopravní systém a rozvoj samosprávy. V rámci zásobníku projektů se pak jedná o rozvoj územních atraktivit, cyklostezky a sport, místní komunikace, cyklostezky a dopravu do zaměstnání a koordinaci hromadné dopravy.

Vazba na priority a specifické cíle SR MSV

Prioritní oblast SR MSV (PO)		Specifický cíl SR MSV (SC)	
PO 3	Cestovní ruch	SC 3.1	Rozvoj rekultivovaného území
		SC 3.2	Rozvoj územních atraktivit
		SC 3.3	Cyklostezky – turistika a sport
		SC 3.4	Změna image mikroregionu
PO 05	Dopravní systém	SC 5.1	Místní komunikace
		SC 5.2	Cyklostezky – doprava do zaměstnání
		SC 5.3	Koordinace hromadné dopravy
PO 06	Samospráva	SC 6.1	Společné postupy k institucím
		SC 6.2	Společné vzdělávání a informace
		SC 6.3	Atraktivita mikroregionu a PR
		SC 6.4	Právní a dotační poradenství
		SC 6.5	Administrativní a personální podpora
		SC 6.6	Systém financování
		SC 6.7.	Společné komunitní akce
Specifický cíl SR MSV (SC)		Vstupní portfolio projektů a aktivit	
SC 3.2	Rozvoj územních atraktivit	• Projekt řeka Ohře (realizace investice a provoz) • Etapy podle jednotlivých opatření	
SC 3.3	Cyklostezky – turistika a sport	• Místní síť cyklostezek (napojení na páteřní síť, podpora CR) • Etapy podle jednotlivých opatření	
SC 5.1	Místní komunikace	• Studie místních komunikací (ná vaznost, bezpečnost) • Společné akce (místní komunikace, bezpečnost)	
SC 5.2	Cyklostezky – doprava do zaměstnání	• Napojení na páteřní síť (projektová aktualizace místní sítě) • Výstavba cyklostezek (ná vaznost na místo zaměstnání)	
SC 5.3	Koordinace hromadné dopravy	• Napojení na rozvojové projekty (kapacity a komunikace) • Doprava na venkov (využití společné přepravy/systémy)	

Zdroj: webové stránky MSV

V rámci bilance stavby je plánováno vybudování sedmi větví cyklostezky 4 048,17 metru. Celková délka cyklostezky, včetně úseků trasy na stávajících komunikacích, pak představuje 5 460,74 metrů. Součástí je lávka na větví D (1) a lávky na větví F (6). Výstupy projektu mají následující parametry.

Výstupy projektu

Větev		Délka (m)
A	Nová cyklostezka	343,12
B	Nová cyklostezka	468,54
C	Nová cyklostezka	300,81
D	Nová cyklostezka	815,61
E	Nová cyklostezka	581,42
F	Nová cyklostezka	1 538,67
Celkem nová stavba		4 048,17
Stávající místní komunikace a silnice		1 412,57
Celková délka cyklostezky		5 460,74

Synergické a komplementární vazby

Oblast synergických vazeb (vazby s přidaným účinkem společného působení) a komplementárních vazeb (vazby s doplňujícími se aktivitami) navazuje na páteřní cyklostezku Ohře (cyklostezka číslo 6). Daná trasa navazuje na Valdštejnovu cyklostezku v Bavorsku označenou jako Wallenstein-Radweg (Eger-Wondreb-Kösseine). Cyklostezka prochází v Karlovarském kraji čtyřmi regiony (Chebsko, Sokolovsko, Karlovarsko, Ostrovsko) v celkové délce 98 km. Cyklostezka v úseku mezi Karlovými Vary a Sokolovem vede po asfaltových a zpevněných lesních stezkách a má zcela rovinný profil. Celá cyklostezka je doprovázena cyklistickým značením 6. Trasa je vhodná pro cyklisty všech věkových kategorií. V blízkosti cyklostezky je nádraží v Sokolově. Železniční stanice je i v Chodově (propojení).

Cyklostezka Ohře, Svatošské skály



Zdroj: foto ABRI

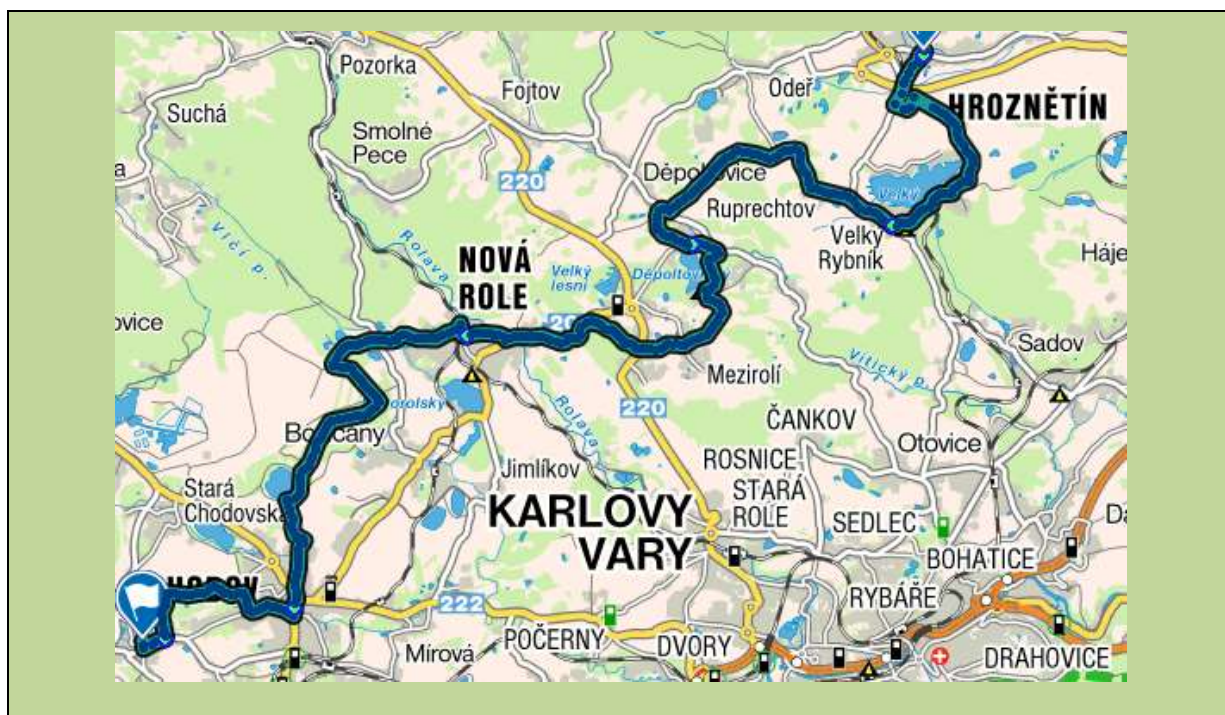
Cyklostezka Ohře, úsek Karlovy Vary – Locket



Zdroj: webové stránky Karlovarského kraje

V Chodově cyklostezka navazuje na trasu číslo 1012 (Vintířov - Chodov - Nová Role - Velký Rybník – Hroznětín). Propojení ve směru Chodov – Loket tak umožňuje napojení současných tras. Celý projekt tak má potenciál podpory cestovního ruchu. Souběžně odlehčení parkování v Lokti.

Cyklostezka 2012



Zdroj: webové stránky Karlovarského kraje

4. ZÁKLADNÍ POPIS PROJEKTU

Podrobný popis v rámci celkového řešení projektu obsahuje zpracovaná průvodní zpráva a souhrnná technická zpráva. To včetně výkresové dokumentace projektu. Na tomto místě uvádíme pouze základní parametry navrženého řešení projektu dle zadání pro studii proveditelnosti.

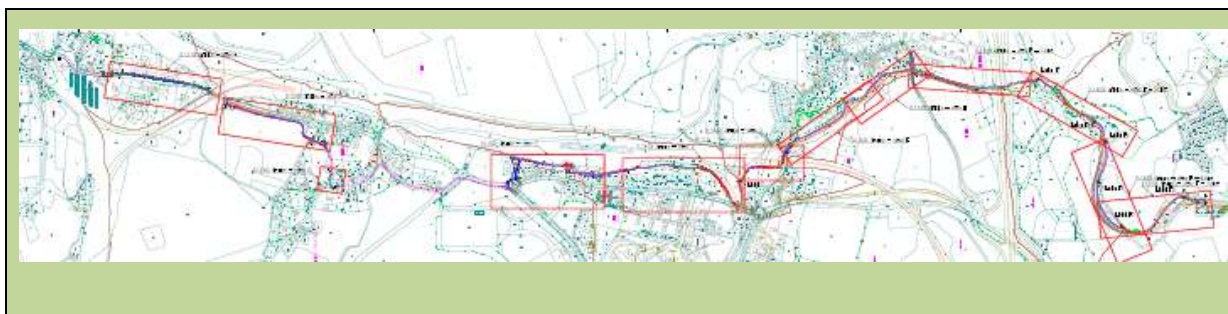
Identifikace nemovitostí dotčených realizací projektu

Návrh řešení se nachází na ploše, která se dotkne pozemků v intravilánu města Chodov v ulicích Hrnčířská a Horní podél silnice II/209, v obci Chránišov, v Novém Sedle podél nádraží ČD. Dále pak podél trati Nové Sedlo – Loket v Loučkách a v údolí Loučského potoka do Lokte v Sadové ulici, kde navržená cyklostezka končí. Geologický průzkum a ani jiný nebyl prováděn. Byla provedena pouze prohlídka místa a zjištění existence stávajících inženýrských sítí. Dotčené pozemky jsou v rozhodující míře ve vlastnictví měst Chodov, Nové Sedlo a Loket. Stavba ani území stavbou dotčená nejsou kulturní ani jinou památkou a není chráněna žádnými předpisy. Stavba nemá energetické nároky.

Výchozí stav

V rámci jednotlivých cyklotras v Karlovarském kraji není propojena cyklotrasa číslo 212 (Hroznětín – Chodov) a páteřní cyklotrasou (cyklostezkou číslo 6) Ohře (Karlovy Vary - Loket – Sokolov).

Identifikace řešeného území



Zdroj: Projektová dokumentace

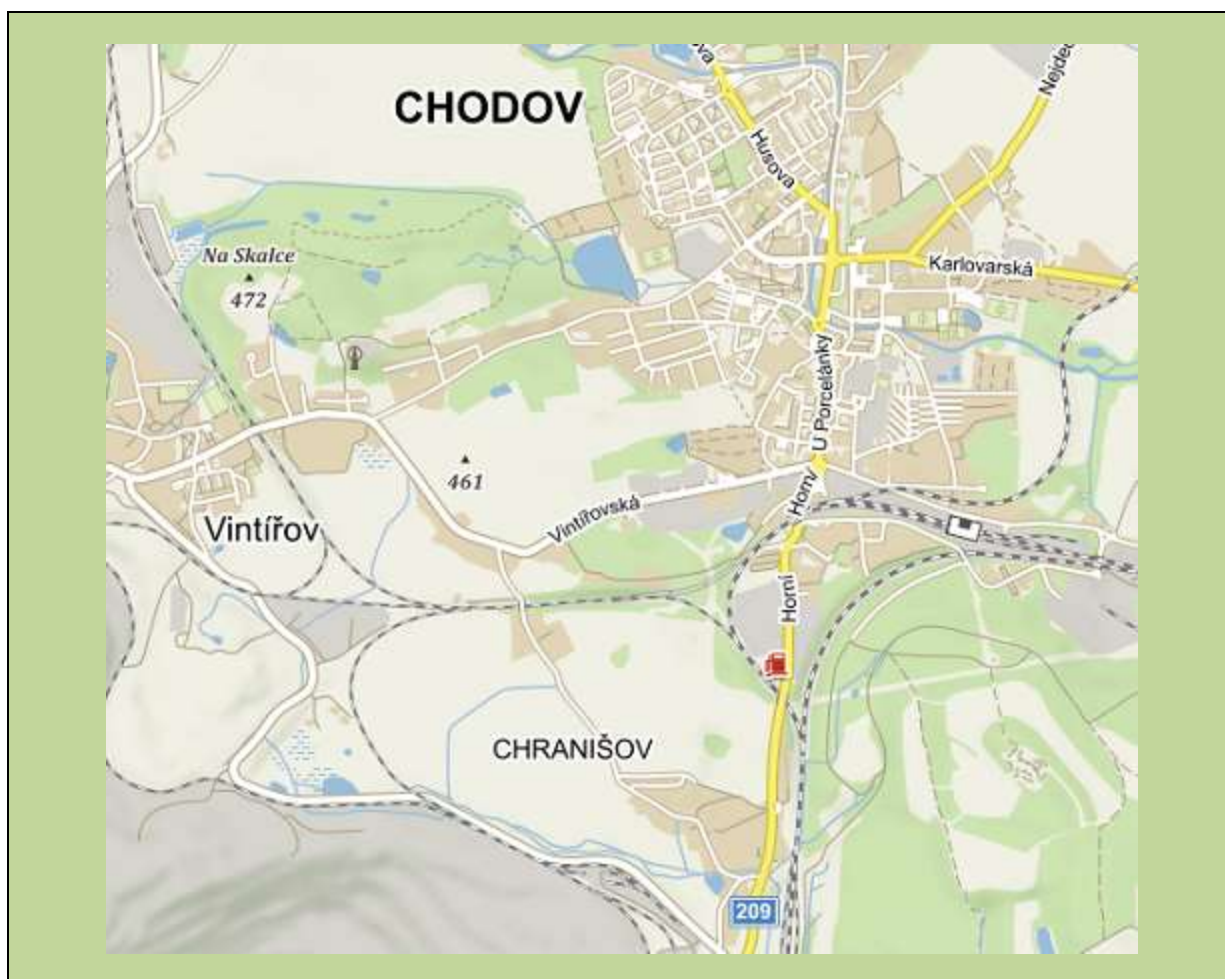
Nulová srovnávací varianta

Nerealizování cyklotrasy povede ke zvýšení dopravního zatížení cílového města Loket. Pouze v letech 2015 až 2017 došlo k nárůstu počtu evidovaných návštěvníků hradu Loket ze 105 tisíc na 150 tisíc osob. Akce amfiteátru a další akce na hradě představují dalších 70 tisíc návštěvníků. Opomenout nelze ani hosty s ubytováním a další aktivity (vodáci a vazba na řeku Ohři, činnosti spojené s cykloturistikou, jednorázové víkendové návštěvy). Všechny tyto aktivity výrazně zatěžují výdaje.

Investiční varianta

Větev A má 343,117m metrů. Dotčeným územím je Chodov, Horní ulice. Zde bude využit prostor podél silnice II/209 (spojení Chodov Sokolov), kde se nachází stávající chodník a travnatý pruh. Bude vybudována cyklostezka v souběhu s chodníkem pro pěší o celkové šířce 5,00 m. V místě stávajícího zálivu autobusové zastávky bude chodník rozšířen na 2,50 m. Úsek bude končit před silničním mostem nad tratí. Dále budou cyklisté vedeni po cyklotrase – po silnici II/209 - přibližně 92,00 metrů.

Cílové území větví A a B



Zdroj: mapy.cz

Větev B je složena ze dvou úseků. První úsek je dlouhý 411,311m. Začíná napojením na stávající polní cestu u napojení na silnici II/209 za silničním mostem nad tratí, před začátkem obce Chranišov. Odtud je cyklostezka vedena rovnoběžně se silnicí II/209 po okraji pole. Na konci pole se stáčí podél jeho jižní strany a je vedena na stávající místní komunikaci a prochází Chranišovem (druhá část (57,23 m). Dále budou cyklisté vedeni po cyklotrase – po místních komunikacích a částečně po ji vybudované cyklostezce (přibližně 740,00 m). Cyklotrasa opět výrazně odlehčuje dopravu a zvyšuje bezpečnost.

Větev C je složena ze tří úseků. První úsek je dlouhý 17,374 m. Jde o vybudování nové rampy ze stávající cyklostezky vedoucí podél západní hrany silnice II/209 mezi okružními křižovatkami. Bude provedena přestavba stávajících schodů vedoucích k místu pro přecházení u okružní křižovatky do plochy pod schody se napojí další rampa. Rampa bude mít šířku 2,00m a podélný sklon 7,50 %. Druhý úsek větve C je dlouhý 21,006 m a tvoří propojení plochy u místa pro přecházení u okružní křižovatky s místem pro přecházení na druhém rameni okružní křižovatky. I zde budou přestavěny schody u místa pro přecházení, aby byla zvětšena plocha pod schody. Druhý úsek větve C bude široký 2,00m a bude mít podélný sklon 0,50 %. Třetí úsek cyklostezky – větev C – bude dlouhý 262,441 m. Třetí úsek bude začínat u místa pro přecházení u okružní křižovatky na kraji zástavby v Novém Sedle. Odtud bude cyklostezka vedena podél oplocení na východ k prostoru železniční stanice Nové Sedlo.

Cílové území větvi C va D



Zdroj: mapy.cz

Délka větve D je 815,61 m. Cyklostezka bude vedena na jih podél paty násypu nádražního prostoru a dále kopíruje patu železničního násypu trati vedoucí do skláren v Novém Sedle. V místě, kde trať mimoúrovňově silnici II/209 bude stezka vedena pod mostem podél silnice II/209 a za mostem se stočí opět podél paty násypu mezi vodotečí Loučského potoka a drážního tělesa na východ. Po 80 metrech se stočí na jih a přes nově navrženou lávku (lávka D, délka 8,10 m) bude cyklostezka vedena podél stávajícího odvodňovacího příkopu směrem na jih k silnici III/2098 v Karlovarské silnici. Podél hrany silnice je trasa cyklostezky pod železničním mostem a je za ním fázově zakončena.

Délka větve E je 581,42 m. Začátek cyklostezky je napojen v místě sjezdu ze silnice III/2098 a prochází Loučkami u Lokte (místní část Nového Sedla). V rámci rozšíření silnice bude nutno provést i rozšíření (posun) stávajícího železničního přejezdu o 1,50m. F navazuje za křížením silnice III/2098.

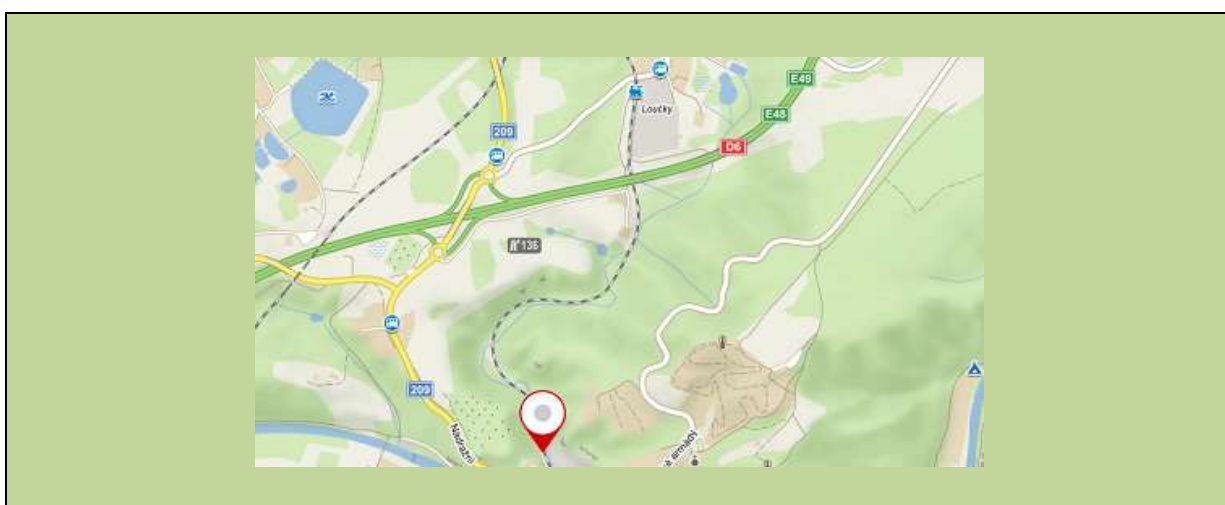
Cílové území větve E



Zdroj: mapy.cz

Délka větve F je 1.538,673 m. Začátek cyklostezky – větev F – je napojen na silnici III/2097 proti konci větve E. Cyklostezka bude vedena v trase stávající šterkové cesty podél oplocení areálu porcelánky, rovnoběžně s kolejí železniční trati. Součástí je šest lávek (délka 10,00 m). Za pátým mostkem je trasa cyklostezky vedena po trase stávající lesní cesty, kde cyklostezka bude křížit trať na nově navrženém železničním přejezdu a za přejezdem bude napojena na místní komunikaci v ulici Sadová v Lokti.

Cílové území větve E



Zdroj: mapy.cz

V rámci jednotlivých aktivit byla zpracována projektová dokumentace a studie proveditelnost). Dané činnosti byly financovány prostřednictvím OPZ. Hlavní a vedlejší aktivity projektu, ve struktuře výzev IROP, v rámci realizace budou následující (zařazeny jsou standardní aktivity a výdaje projektu). Projekt bude ukončen kolaudací, to při respektování případné etapizace stavebních prací.

Hlavní a vedlejší aktivity projektu ve struktuře IROP

Aktivita		Poznámka
Hlavní aktivity	Stavby a stavební práce spojené s výstavbou cyklostezky (komunikace, lávky)	Nová stavba, veřejná zakázka 01
Vedlejší aktivity	Projektová dokumentace/rozpočet, vstupní studie proveditelnosti	Smlouva dodavatel
	Studie proveditelnosti/podání žádosti	Smlouva dodavatel
	Zpracování zadávacích podmínek k zakázkám a organizace výběrových a zadávacích řízení	Smlouva dodavatel
	Zabezpečení výstavby (technický dozor investora, BOZP, autorský dozor)	Smlouva dodavatel
	Povinná publicita	Podle kapitoly 13. Obecných pravidel

Časový harmonogram

Projekt lze realizovat ve více etapách. Zahájení projektu bude dáno prvním právním úkonem vázaným na uznatelné výdaje projektu (projektová dokumentace). Uvedená struktura harmonogramu upřesňuje návaznost jednotlivých činností všech potřebných úkonů pro realizaci. V rámci harmonogramu se jedná o předpokládaný časový průběh, který se může během realizace změnit.

Rámcový harmonogram činností pro realizaci projektu

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

Identifikace negativních dopadů projektu

Jedná se o výstavbu nové cyklostezky a na několika místech i chodníku pro pěší. Dále se bude jednat o stavební úpravy stávajících chodníků. Stavba ani území stavbou dotčená nejsou kulturní ani jinou památkou a není chráněna žádnými předpisy. Zájmové území se nachází v některých úsecích v záplavovém území (větev F)a není v poddolované oblasti. Výstavbou nedojde k negativnímu ovlivnění okolních parcel, nedojde ke snížení bezpečnosti osob, ani k ovlivnění odtokových poměrů v území. V průběhu výstavby bude zvýšena doprava po místních komunikacích a v přilehlém okolí.

Navrhované jednotlivé větve cyklostezky jsou vždy svým koncem a začátkem napojeny na stávající silnici (silnice II/209, silnice III/2098, silnice III/2097), případně na místní komunikaci, nebo místní zklidněnou komunikaci. Stavba je navržena jako bezbariérová. Na stavbu bude vydáno územní rozhodnutí. Územní rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby „Cyklostezka Chodov – Loket přes Nové Sedlo“. Dotčené plochy a pozemky budou po skončení stavby uvedeny do původního stavu, včetně obnovy vegetačního krytu. Souběžně bude účinně chráněna veškerá v okolí rostoucí zeleň. Projekt je tak jako celek bez významných logistických rizik (podrobná specifikace je uvedena dále).

5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI REALIZACE PROJEKTU

Zdůvodnění záměru

Místem stvby jsou Chodov, Chranišov, Nové Sedlo, Loučky a Locket. Projekt je úzce vázán na kompetní produkt rozvoje cestovního ruchu (CR) v daném území (primárně se jedná o provázání údolí řeky Ohře (vodáci) a poznávací turistiku (cyklisté). Tedy osy řeka Ohře a Krušné hory s návazností na tradiční produkt lázeňství (prvotně Karlovy Vary). Projekt tak svým zaměřením směřuje k vyšší atraktivitě celého území. V rámci volného času je možnost širokého využití území jak prostřednictvím turistických cílů a památek (historie, tradice), tak prostřednictvím dalších činností (přírodní koupaliště, splavná řeka, bázény, golf a další infrastruktura území). Vše ve vazbě na dostupnou infrastrukturu krajského města Karlovy Vary. Souběžně jsou propojeny páteřní cyklostezka Ohře (číslo 6) a 2012 (C hodov – Hroznětín). Cílovým bodem cyklostezky je město Locket. Dané řešení by mělo napomoci odlehčení komplikované situace parkování v Lokti (centrum, hrad) a dopravní situace.

Parkování v centru města Locket



Zdroj: www.google.cz/maps

Identifikace dopadů a přínosů projektu

Vybudování dostatečného počtu parkovacích míst má v rámci strategického plánu města Locket nejvyšší prioritu. Aktuálně je zpracována studie na parkovací dům, variantou je i řešení prostřednictvím odstavných ploch a kyvadlové dopravy („pendl bus“ ze satelitního parkoviště do centrálního dopravního uzlu v místě původně plánovaného parkovacího domu.). Odlehčení dopravy by měla napomoci i plánovaná cyklostezka propojující železniční stanici Chodov a město Locket. V rámci bilance stavby je plánováno vybudování šesti větví cyklostezky 4 048,17 metru. Celková délka cyklostezky, včetně úseků trasy na stávajících komunikacích, pak představuje 5 460,74 metrů.

Výchozí a variantní cílový systém parkování města Locket



Parkoviště T. G. Masaryka	Centrum města	Placené
Parkoviště	U benzínové pumpy	Neplacené (s výjimkou vybraných akcí)
Parkoviště P2	Pod lesem	Neplacené (s výjimkou vybraných akcí)
Parkoviště P3	U fotbalového hřiště	Neplacené (s výjimkou vybraných akcí)
Parkoviště P4	Nádražní ulice	Neplacené (s výjimkou vybraných akcí)
Variantní kapacita	Louka nad hřbitovem	Neplacené
1	Minimalizace provozu, pěší zóna, určeno pro rezidenty	
2	Postupné omezení kapacit, využití ploch pro jiný účel	

Zdroj: webové stránky MSV, zpracování ABRI

Dané řešení souběžně odlehčuje zatížení dopravy v městech Chodov a Nové Sedlo (směr Sokolov a Locket mimo rychlostní silnici R6 - silnice II. třídy 209). Intenzita automobilové dopravy byla realizována prostřednictvím měření zaměstnanci Městského úřadu Chodov. To v rámci jiného projektu zpracovaného společností ABRI. Průměrná hodinová intenzita dopravy dosahovala v čase 5:00 – 21:00 (běžný denní provoz) 403,50 vozidel za hodinu (každou minutu tak ulicí projíždí více jak 6 vozidel). V sezónních špičkách je intenzita provozu ještě vyšší. Projekt má výrazně odlehčovací účel.

Výstupy měření intenzity automobilové dopravy II. 209

Den měření	Čas měření	Osobní	Nákladní	Celkem vozidel za měřený interval	Průměrně vozidel za hodinu	Průměrně za hlavní provoz ve dny sčítání	Průměrný počet vozidel za 16 hodin
4. 2. 2019 (pondělí)	5:00 - 6:00	282	14	2780	556,00	2 780,00	403,50 za hodinu (celkem 6 456)
	6:00 – 7:00	376	37				
	7:00 – 8:00	479	53				
	14:00 – 15:00	691	69				
	15:00 – 16:00	707	72				
8. 2. 2019 (pátek)	8:00 – 9:00	266	58	1722	344,40	1722,00	
	9:00 – 10:00	275	43				
	11:00 – 12:00	243	21				
	16:00 – 17:00	364	71				
	17:00 – 18:00	325	56				
13. 2. 2019 (středa)	11:00 – 12:00	256	37	1954	325,67	1 954,00	
	12:00 – 13:00	278	41				
	13:00 – 14:00	388	69				
	18:00 – 19:00	373	50				
	19:00 – 20:00	254	29				
	20:00 – 21:00	167	12				
Ostatní provoz (odhad 21:00 – 5:00)				40	5	50,00	
Průměrný počet vozidel za 24 hodin							253,42

Zdroj: Podklady ABRI

Vlastní měření bylo provedeno v měsíci únoru 2019. Tedy mimo sezónní turistickou návštěvu. V zásadě se jednalo o standardní dopravní situaci v místě, které představuje pouze běžný transfer zboží, veřejnou dopravu a pohyb obyvatel. Intenzita v rámci turistické sezóny je významně vyšší.

Standardní značení cyklotras



Zdroj: webové stránky KK

6. MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ

Projekt je aktuálně v přípravné fázi. V jeho rámci došlo k úzké spolupráci manažerů Mikroregionu Sokolov – východ (žadatel), a zástupci jednotlivých měst (Loket, Nové Sedlo a Chodov) jako prvotních uživatelů výstupů projektu a zpracovatelem (Ing. Soukup). Souběžně byla poskytnuta externí podpora ze strany místní poradenské firmy se zaměřením na dotační management a poradenství (ABRI, s.r.o.). V rámci celého průběhu projektu se předpokládá využití shodného maticového modelu. Činnost bude v rámci jednotlivých fází zajišťovat starostové města/místostarosta nebo pověřený člen rady města (řízení projektu, koordinace činnosti, komunikace) a pověřený úředníci jednotlivých odborů městského úřadu (finance, majetek, výstavba). Jako vstupní stavebník je v projektové dokumentaci uvedeno město Nové Sedlo. Souběžně budou využity externí služby (zabezpečení výstavby, dotace).

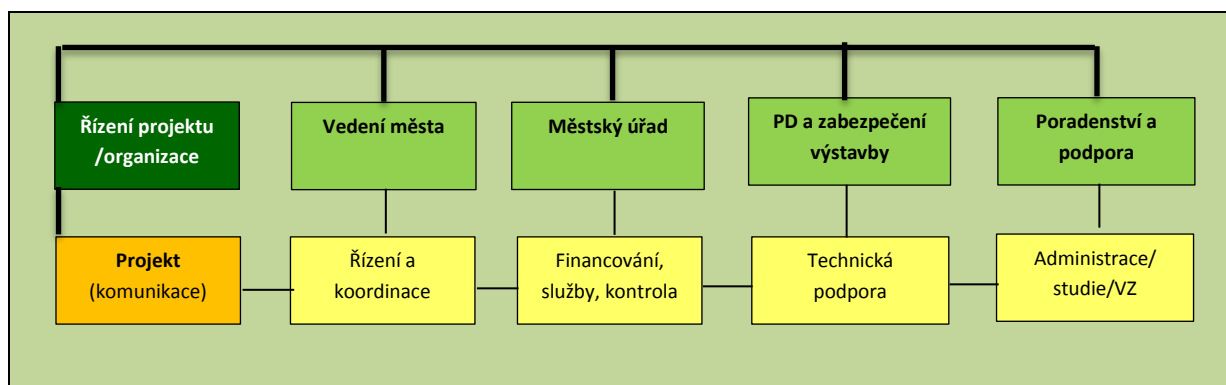
Chodov, Nové Sedlo a Loket



Zdroj: webové stránky jednotlivých měst

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

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



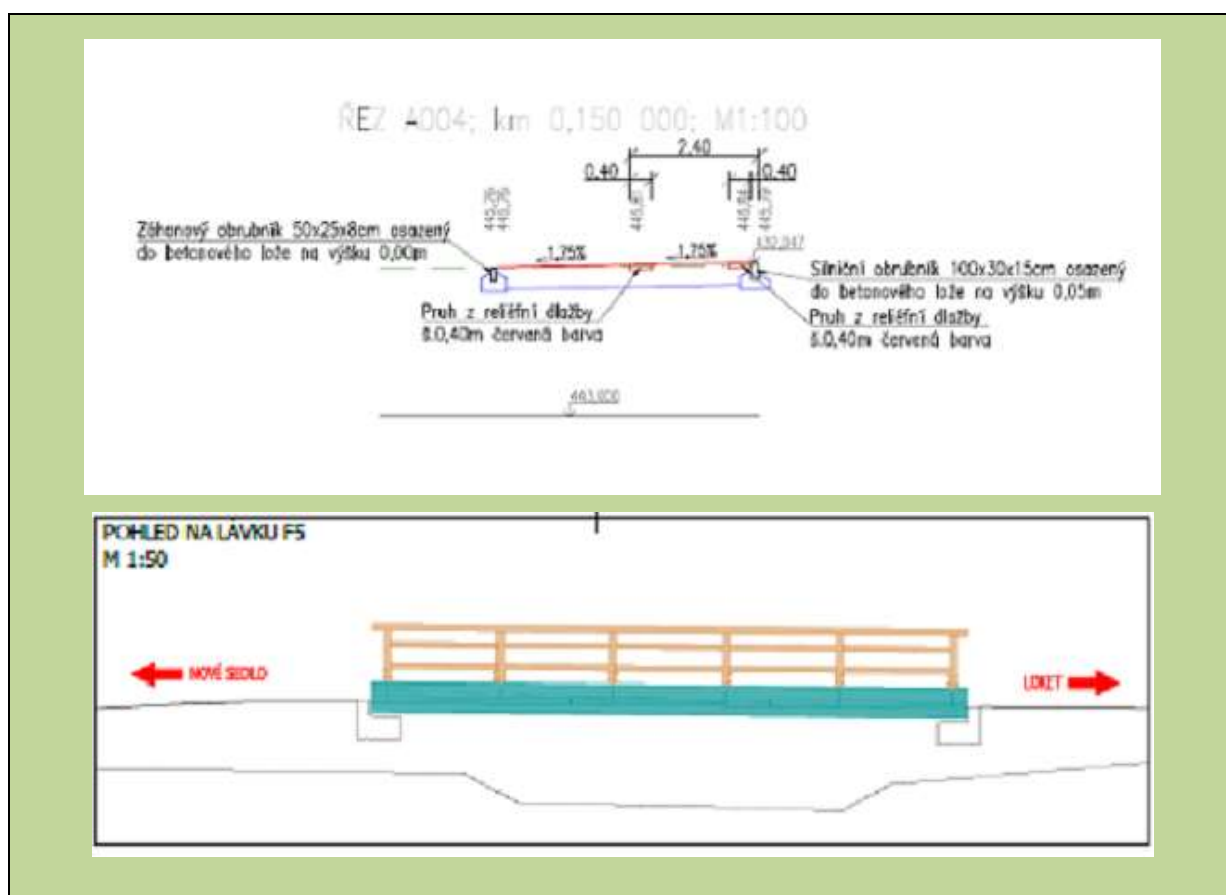
7. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU

Podrobné technické a technologické řešení projektu zahrnuje zpracovaná základní projektová dokumentace prostřednictvím samostatných příloh této studie proveditelnosti (průvodní zpráva, souhrnná technická zpráva, výkresová dokumentace a rozpočty). Na tomto místě uvádíme pouze základní parametry navrženého řešení cyklostezky (III. místní) dle zadání studie proveditelnosti.

Zvolené řešení

Všechny cyklostezky jsou navrženy jako cyklostezky a stezky pro pěší. Šířka cyklostezek (celkem 4 048,17 m, celkové délka cyklotrasy 5 100,17 m) je v základním modelu projektována na 2,50 m. V zúžených místech pak na 2,00 m. Délka lávky, jak již bylo v předchozím textu uvedeno, činí v rámci větve D 8,10 m (1) a v rámci větve F 10,00 m (6). Jednotlivé větve cyklostezky jsou napojeny na přilehlé silnice a místní komunikace. Silnice II/209, III/2098, III/2097 a místní komunikace v Chranišově, v ulici Karlovarská v Loučkách a místní zklidněnou komunikaci v ulici Sadová v Lokti. Stavbu tvoří úseky nemotoristické komunikace. Jsou napojeny na síť stávajících komunikací.

Příklady řešení větví A a větví F



Zdroj: Projektová dokumentace

Technické parametry jednotlivých zařízení včetně životnosti

Životnost komunikací na povrchu objektu je v souladu s platnými normami minimálně 20 let. Životnost navrácené zeleně podle údržby je minimálně 50 let. Majetek bude odpisován dle platných účetních předpisů. Ekonomická životnost je prostřednictvím IROP stanovena na 30 let (principy CBA).

Výhody a nevýhody předkládaných řešení

Stavba nebude mít žádný negativní vliv na životní prostředí. Stejně tak na přírodu a ekologické funkce a na soustavu chráněných území Natura 2000. Obdobně nejsou vyžadována žádná pásma ani opatření podle jiných právních předpisů. Z hlediska ochrany obyvatelstva budou učiněna opatření pro vyznačení staveniště v koordinaci s dotčenými organizacemi. Případná potřeba elektrické energie si stavba zajistí lokálně agregátem (napojení na stávající síť). Řešení je v dotčeném území optimální.

Ovlivnitelná a neovlivnitelná technická rizika

Technická rizika projektu jsou standardní a minimalizovaná. Navrhovaná lokalita je přilehlá k stávajícím silnicím a místním komunikacím. Příjezd na staveniště bude po stávajících silnicích a místních komunikacích. Pro výstavbu mostků bude částečně využito železniční trati a mostky a technika budou na místo stavby dopraveny a složeny kolejovým jeřábem. Staveniště bude chráněno před vjezdem dopravním značením. Stavební práce budou probíhat mimo pohyb osob a vozidel s výjimkou napojení na stávající komunikace. Kácení vzrostlé zeleně bude nutné. Stávající lávka na dolním konci větve F bude zdemolována a koryto pod ní bude upraveno. S odpady ze stavby bude nakládáno v režimu zákona 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění. Riziko srážkových vod bude řešeno přelivem. Stavební práce na komunikaci budou probíhat za omezení silničního provozu. Před zahájením stavebních prací bude před pracovní místo osazeno přechodné dopravní značení. Dopravní značky budou osazeny s dostatečným předstihem před zahájením prací. Pro stavební úpravy železničního přejezdu na silnici III/2097 v Loučkách u železniční zastávky a pro vybudování nového železničního přejezdu na trati v Lokti bude nutno zajistit v součinnosti se SŽDC traťovou výlukou.

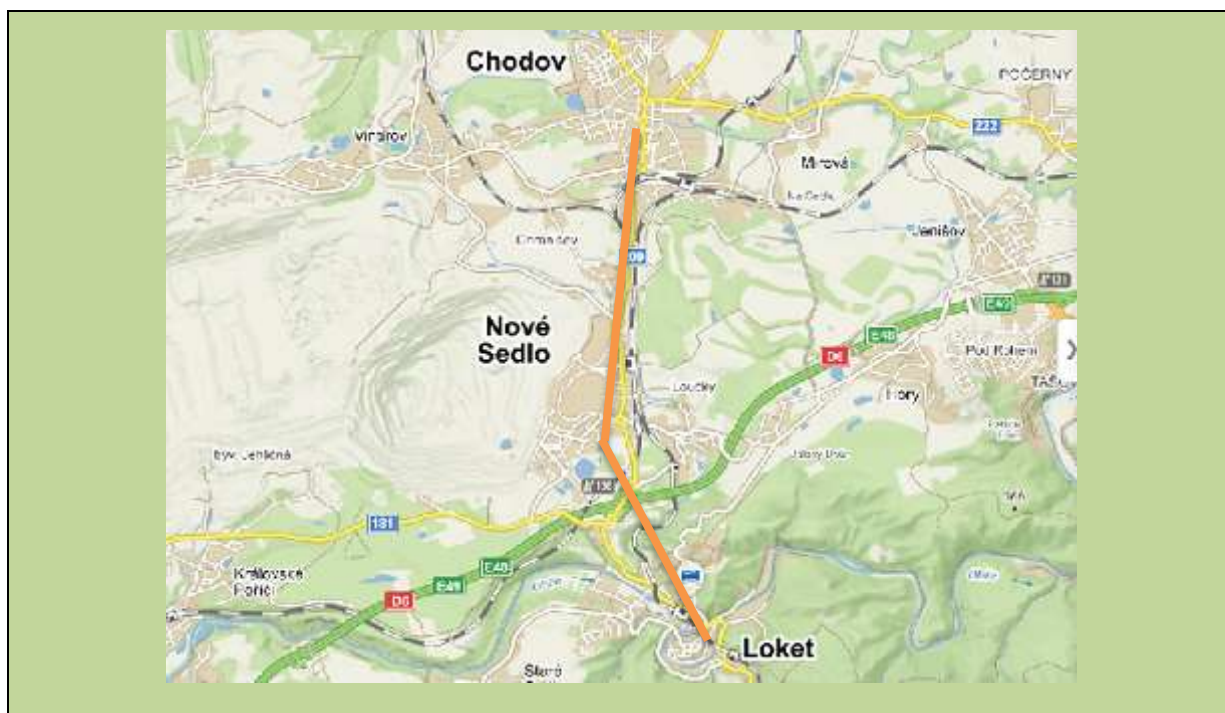
Nároky na údržbu a nákladnost oprav

Stavba je standardně řešena podle současných platných norem a nepředstavuje pro údržbu žádná běžná rizika. Projekt nevyžaduje kromě zimní údržby a běžných provozních oprav povrchu (údržba dlažby, frézování ploch, forma dodavatelských služeb zúčastněných měst) a revizí lávek (mostků) další náklady (výdaje) na provoz (kvantifikace provozních výdajů je uvedena v části 10. této studie).

8. DLOUHODOBÝ MAJETEK

Do projektu vstupuje dlouhodobý nemovitý majetek ve vlastnictví města Chodov, Nové Sedlo a Locket (podrobná specifikace je uvedena v průvodní zprávě a souhrnné technické zprávě, uváděny zkratky organizací). Další dotčené pozemky jsou ve vlastnictví Karlovarského kraje (KK), Vodohospodářského sdružení měst a obcí Sokolovska, Sokolovské uhelné, Státního pozemkového úřadu, Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC), Povodí Ohře a Lesů České republiky. Fyzické osoby byly minimalizovány.

Lokalizace dlouhodobého majetku



Zdroj: www.google.cz/maps

9. VÝSTUPY PROJEKTU

Výstupem projektu je vybudování komunikací v délce 4 048,17 metru. Celková délka propojené cyklostezky, včetně úseků trasy na stávajících komunikacích, pak představuje 5 460,74 metrů.

Indikátory projektu

Kód IROP	Název	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Nespecifikováno	Nově vybudovaná trasa	0	4 048,17
Nespecifikováno	Celková délka cyklostezky	1 412,57	5 460,74

10. FINANČNÍ ANALÝZA

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

Rozpočet projektu

V rámci projektu byl zpracován předpokládaný rozpočet prostřednictvím agregovaných položek RTS (plochy). Vstupní objem prostředků dosahuje pro celý projekt (všechny stavební oddíly) 48 542 tisíc Kč. Uvedený rozpočet je nezbytné považovat za rámcový (vstupní) a bude upřesněn v rámci zpracování prováděcí dokumentace investiční akce a jednotlivých SO a případných etap realizace.

Předpokládaný rozpočet investice

Dílčí část/větev/lávka			Cena (Kč)
A	Cyklostezka	1	5 169 268,72
B	Cyklostezka	1	3 241 964,18
C	Cyklostezka	1	4 086 449,13
D	Cyklostezka	1	6 850 706,54
	Lávka	1	779 576,00
E	Cyklostezka	1	5 153 119,32
F	Cyklostezka	1	10 451 072,42
	Lávka	6	5 469 976,00
Celkové náklady včetně DPH			48 542 149,98
Zaokrouleno			0,02
Cena celkem včetně DPH			48 542 150,00
Cena zaokrouhlená na tisíce Kč			48 542

Dělení projektu na jednotlivé větve (úseky) umožňuje realizaci v etapách (v časovém harmonogramu je nastaven průběh vlastní realizace na dva roky). Uvedeny jsou na tomto místě souběžně i položky ve struktuře ISKP 14+. Ty zahrnují i další náklady. Celkový rozpočet je nastaven na cenu 50 milionů Kč.

Předpokládaný rozpočet investice ve struktuře ISKP 14+

Číslo položky	Položka rozpočtu podle MS 2014+	Počet jednotek	Jednotky	Celková cena za položku (tisíce Kč)
1.1.1.1	Stavební práce a nemovitosti	1	ks	50 000
1.1.1.1.2.1	Stavby, stavební práce – hlavní aktivita	1	ks	48 542
1.1.1.1.2.2	Stavby, stavební práce – vedlejší aktivita	1	ks	0
	Uznatelné náklady – vedlejší aktivita			1 458

Pro následnou analýzu CBA vycházíme z předpokladu soutěžení dané ceny investice včetně potenciálně uznatelných výdajů (zabezpečení výstavby, administrativa). V rámci CBA tedy uvažujeme s celkovou cenou 50 000 tisíc Kč (padesát milionů Kč). To včetně dalších vedlejších aktivit (prováděcí dokumentace projektu, finální studie proveditelnost/podání žádosti/dotace, zadávací podmínky a výběrová řízení na dodávky prací, zabezpečení výstavby, povinná publicita projektu a další).

Při stanovení předpokladu objemu provozních příjmů a výdajů (návaznost vstupů na analýzu nákladů a užitků/přínosů – CBA) byly následně vymezeny potenciální provozní příjmy a výdaje investice. V rámci příjmů prvotně vycházíme z efektů projektu (synergických a komplementárních vazeb, uvedených v předchozím textu). V zásadě jde o zvýšení atraktivity území. Tyto efekty se prvotně projevují v rozpočtech měst (Chodov, Nové Sedlo, Locket) ve zvýšení přímo vázaných daní rozvojem (daň z příjmů fyzických osob dle bydliště podnikatele, daň z příjmu právnických osob podle sídla firmy, daň z nemovitostí podle bydliště). Objem uvedených daní činí v průměru za poslední tři roky téměř 100 milionů Kč (Zdroj Monitor ministerstva financí ČR). V rámci projektu je uvažováno s efektem do 1% , tedy maximálně 1 000 tisíc Kč ročně. To ve vazbě na zastavení dlouhodobého trendu snižování počtu obyvatel dotčených měst a podporu příjmů z cestovního ruchu (CR). Oblast výdajů zahrnuje údržbu a čištění komunikací, běžné opravy povrchů a revize v celkovém objemu až 400 tisíc Kč ročně. Příjmy i výdaje jsou diferencovány podle období (startovací období/běžný provoz).

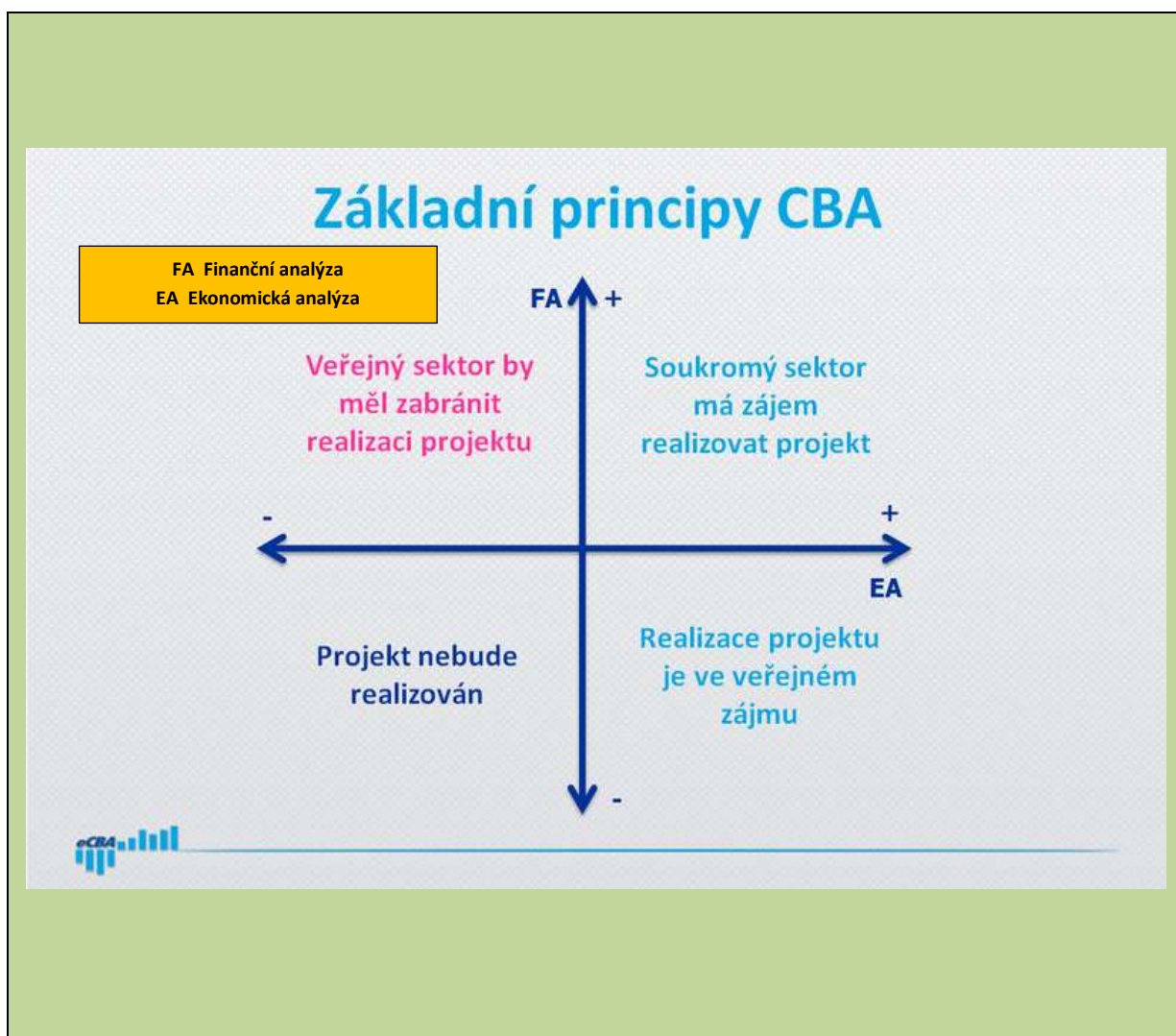
Předpoklad provozních příjmů a výdajů

Položka/parametr			Objem
Příjmy	Roční příjmy z nárůstu daní (startovací období 5 let)	Kč	500 000
	Roční příjmy z nárůstu daní (běžný provoz)	Kč	1 000 000
Výdaje	Roční výdaje na provoz (startovací období pěti let)	Kč	150 000
	Roční výdaje na servis (běžný provoz)	Kč	200 000

Zdroj: Obvyklé ceny a náklady zpracovatele

Analýza nákladů a užitků CBA

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



Zdroj: Metodiky Ministerstva pro místní rozvoj (MMR)

V rámci zvolené varianty 50% financování prostřednictvím dotací byl prvotně stanoveny příjmy a výdaje za období ekonomické životnosti investice 30 let. Současná hodnota (PV) je kladná, čistá současná hodnota (NPV) vyšší jak nula a projekt je rentabilní (NPV/I je menší jak 1). Přepokládaná doba návratnosti (DN) by dosahoval 22 let, což je pro veřené projekty obdobného typu obvyklé. Do CBA nejsou započteny další potenciální přínosy, které vyplývají z přínosů CR (soukromé subjekty). Základním problémem projektu je vysoká finanční náročnost. V rámci financování je potenciálním řešením využití dotací ve vyšším objemu. Ve struktuře operačních programů Evropské unie pro období 2014 – 2020 se aktuálně a prvotně jedná o zdroje IROP. Projekt je nezbytné financovat ze společných (sdružených prostředků) jednotlivých subjektů (MSV, město Chodov, stavebník město Nové Sedlo a město Loket). Další variantou řešení nákladovosti je redukce výdajů (šířka stezek a jiná materiálová řešení, vysoutěžení nižší ceny, oproti v této studii stanoveným předpokladům).

POUŽITÉ UKAZATELE CBA

Současná hodnota (PV)

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

Čistá současná hodnota (NPV)

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

nebo-li

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

Doba návratnosti DN)

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

nebo-li

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

Index rentability (NPV/I)

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

PV_t	Současná hodnota všech hotovostních toků (od roku 1 do roku n)
CF_t	Hotovostní tok v konkrétním roce t (diskontovaná veličina)
r	Diskontní sazba
t	Symbol konkrétního období
n	Poslední hodnocené období (období konce životnosti projektu)
NPV	Čistá současná hodnota investice
PV	Současná hodnota investice
I	Velikost investičních výdajů v nultem období (platí $-CF_0 = I$ a $-CF_0 = I$)
DN	Doba návratnosti investice v letech
NPV/I	Index rentability investice

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

CBA analýza projektu

Rok	Ukazatel			
	Výdaje (tisíce Kč)	Diskontní faktor	Příjmy (tisíce Kč)	Diskontní faktor
0	50 000	1,0000	25 000	1,0000
1	156	1,0400	520	1,0400
2	162	1,0816	541	1,0816
3	169	1,1249	562	1,1249
4	175	1,1699	585	1,1699
5	183	1,2167	608	1,2167
6	253	1,2653	1 265	1,2653
7	263	1,3159	1 316	1,3159
8	274	1,3686	1 369	1,3686
9	285	1,4233	1 423	1,4233
10	296	1,4802	1 480	1,4802
11	308	1,5394	1 539	1,5394
12	320	1,6010	1 601	1,6010
13	333	1,6650	1 665	1,6650
14	346	1,7317	1 713	1,7317
15	360	1,8009	1 801	1,8009
16	375	1,8730	1 873	1,8730
17	390	1,9479	1 948	1,9479
18	405	2,0258	2 026	2,0258
19	421	2,1068	2 107	2,1068
20	438	2,1911	2 191	2,1911
21	456	2,2788	2 279	2,2788
22	474	2,3699	2 370	2,3699
23	493	2,4647	2 465	2,4647
24	513	2,5633	2 563	2,5633
25	533	2,6658	2 666	2,6658
26	555	2,7725	2 772	2,7725
27	577	2,8834	2 883	2,8834
28	600	2,9987	2 999	2,9987
29	624	3,1187	3 119	3,1187
30	649	3,2434	3 243	3,2434
Celkem	61 386		80 492	
Diskontní sazba (%)		4,00		
Ekonomická životnost (let)		30		
PV (tisíce Kč)		19 106		
NPV (tisíce Kč)		30 492		
DN (let)		22		
NPV/I		0,6098		

11. ANALÝZA A ŘÍZENÍ RIZIK

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

Rizika projektu a jejich řízení

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

12. VLIV PROJEKTU NA HORIZONTÁLNÍ KRITÉRIA

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

Specifikace vlivu projektu na horizontální kritéria

Kritérium	Vliv	Popis vlivu
Podpora rovných příležitostí a nediskriminace	Neutrální	Projekt má neutrální vliv na kritérium rovných příležitostí a nediskriminace podle pohlaví (muži a ženy) a ostatních dílčích projevů (demografické, sociální a propojené faktory). Projekt svým pojetím akceptuje území a rizika SVL.
Podpora rovnosti mezi muži a ženami	Neutrální	Aktivita projektu nemají přímou souvislost s diskriminací podle pohlaví (neovlivňují oblast rovnosti mezi muži a ženami). Dopad je neutrální.
Podpora udržitelného rozvoje (životní prostředí)	Neutrální	Aktivita projektu nemají přímou souvislost s podporou udržitelného rozvoje. V rozhodující míře jsou využity pozemky spadající pod veřejná prostranství). Je minimalizován dopad souhlasu fyzických osob s provedením stavby.



Zdroj: webové stránky Loket

13. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU

Provedená analýza CBA v metodice IROP potvrdila vysokou finanční náročnost projektu. Ta, bude zatěžovat rozpočet dotčených měst (dluhová služba, omezení jiných investičních záměrů a aktivit).

Zajištění financování

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

Souhrnná finanční situace měst Chodov, Nové Sedlo a Locket (součet dat)

Konsolidace ekonomiky/disponibilní finanční prostředky				
Ukazatel				Rámcový stav (31. 12. 2018)
Město Locket	Aktiva celkem	1	tisíce Kč	2 259 556
	Krátkodobý finanční majetek (peněžní prostředky)	4	tisíce Kč	179 474
	Běžné výdaje	5	tisíce Kč	319 048
	Poměr krátkodobého finančního majetku a běžných výdajů	6	%	56,25
	Příjmy	7	tisíce Kč	425 344
	Saldo příjmů a běžných výdajů (7 - 5)	8	tisíce Kč	106 296
	Krytí běžných výdajů krátkodobým finančním majetkem (3 měsíce)	9	tisíce Kč	79 762
	Rozdíl krátkodobý finanční majetek a krytí běžných výdajů (4 - 9)	10	tisíce Kč	99 712
	Potenciál disponibilních zdrojů (8 + 10)	11	tisíce Kč	206 008

Zdroj: Monitor ministerstva financí

Celkový potenciál disponibilních peněžních zdrojů města ve svém souhrnu představuje rámcově více jak 200 milionů Kč. Řešení a volba řízení projektu je v kompetenci vedení dotčených měst a MSV. V jeho rámci lze plně využít podklady ze zpracované studie proveditelnosti. V rámci řešení formou veřejné volby zastupitelstvem měst Chodov, Nové Sedlo a Locket by měla být základem dohoda.

Zajištění administrativní kapacity

Výdaje na činnost budou součástí běžných výdajů měst (stálé výdaje, všeobecná veřejná správa a služby). Města zajistí financování administrativních kapacit. Projekt bude řešen dohodou měst.