



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Národní program podpory cestovního ruchu

Rok 2015, 2. výzva - Podprogram Cestování dostupné všem

Příloha žádosti

„Parkovací dům pro kola, Přerov“

Příloha A – Pprojektový záměr

předkládaný společností

Přerovská rozvojová, s.r.o.

Blahoslavova 79/3

750 02 Přerov I-Město

IČ: 27831337



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Národní program podpory cestovního ruchu

Rok 2015, 2. výzva - Podprogram Cestování dostupné všem

Projektový záměr pro projekt

„Parkovací dům pro kola, Přerov“

předkládaný společností

Přerovská rozvojová, s.r.o.

Blahoslavova 79/3

750 02 Přerov I-Město

IČ: 27831337

Obsah

1	Výchozí analýza	5
1.1	Vstupní analýza zdůvodňující potřebnost akce, reálnost a očekávaný přínos pro cestovní ruch	5
1.2	Cíle realizace akce	7
2	Komplexnost řešení akce	9
2.1	Popis plánovaných a realizovaných aktivit (včetně marketingu 5-10%) – zdůvodnění.....	9
2.2	Popis provázanosti jednotlivých řešení částí.....	12
2.3	Komplexnost realizované akce.....	12
2.4	Udržitelnost výsledku akce	13
2.5	Harmonogram akce a jednotlivých aktivit.....	13
2.6	Stručný marketingový mix akce.....	13
2.6.1	Produkt (stručný popis akce)	13
2.6.2	Distribuce.....	14
2.6.3	Cena	14
2.6.4	Cílové skupiny	14
2.6.5	Propagace	15
2.6.6	Místa realizace.....	15
3	Multiplikační efekty akce	17
3.1	Přínos realizace akce na vytvoření, respektive udržení stálého pracovního místa	17
3.2	Cíle a přínosy akce včetně popisu zaměření na cílové skupiny a popisu potřeb cílových skupin	17
3.3	Další plán rozvoje akce	17
4	Finanční plán akce	18
4.1	Náklady akce	18
4.2	Popis návaznosti rozpočtu na aktivity	18
4.3	Popis zdrojů a způsob financování akce	19
4.4	Plán průběhu financování akce (cash-flow)	19
4.5	Podrobný rozpočet akce.....	20

4.6	Popis nákladů rozpočtu (vč. členění nákladů na podporované aktivity a náklady na marketing), zdroje financování; vlastní prostředky x prostředky dotace, hmotný a nehmotný majetek, investiční a neinvestiční majetek	21
5	Zhodnocení finanční efektivity akce a její realizovatelnost	22
5.1	Ekonomická efektivnost akce kalkulována prostřednictvím ukazatele Společenské návratnosti investice (SROI)	22
6	Období využitelnosti realizované akce.....	24
6.1	Specifikace období využitelnosti.....	24
6.2	Využití produktu na snížení sezónnosti.....	24
7	Rizika akce	25
7.1	Analýza rizik akce a pravděpodobnost jejich výskytu.....	25
7.2	Popis rizik a systému jejich eliminace	25
8	Vliv projektu na horizontální témata	27
8.1	Popis kladných a negativních vlivů realizace dle jednotlivých aktivit k udržitelnému cestovnímu ruchu.....	27
8.1.1	Jak přispívá akce k ekologicky šetrnému rozvoji.....	27
8.1.2	Jak přispívá akce k posilování kulturně sociální identity	27
8.1.3	Jak přispívá akce ke zvyšování ekonomické prosperity.....	27
8.2	Popis kladných a negativních vlivů realizace dle jednotlivých aktivit k naplnění principu rovných příležitostí	27

Seznam příloh:

Příloha 1 – Tabulka SROI

Příloha 2 – Dokumentace pro územní rozhodnutí

Seznam Tabulek

Tabulka 1: Statistika návštěvnosti dle záznamů TIC Přerov	5
Tabulka 2: Srovnání návštěvnosti Cyklostezky Bečva za jednotlivé roky.....	6
Tabulka 3: Procentuální výsledky dotazníkového šetření k umístění parkovacího domu pro kola u Přerovského nádraží	6
Tabulka 4: Základní kapacity funkčních jednotek	9
Tabulka 5: Propočítání nákladů na provoz parkovacího domu pro kola	14
Tabulka 6: Počáteční investice (v Kč)	18
Tabulka 7: Aktivita – základová deska, dokumentace provedení stavby	18

Tabulka 8: Aktivita – rekonstrukce sprch.....	18
Tabulka 9: Aktivita – marketing	18
Tabulka 10: Zdroje financování projektu (v Kč).....	19
Tabulka 11: Cash flow projektu (Kč)	19
Tabulka 12: Cash flow projektu v letech (Kč).....	20
Tabulka 13: Rozpočet akce v Kč.....	20
Tabulka 14: Aktivita – základová deska, dokumentace provedení stavby.....	21
Tabulka 15: Aktivita – rekonstrukce sprch.....	21
Tabulka 16: Aktivita – marketing	21
Tabulka 17: Mapa dopadů.....	23
Tabulka 18: Možná rizika projektu.....	25

1 Výchozí analýza

1.1 Vstupní analýza zdůvodňující potřebnost akce, reálnost a očekávaný přínos pro cestovní ruch

Cílem předkládaného projektu s názvem „Parkovací dům pro kola, Přerov“ je vybudování parkovacího domu pro cyklisty, který přispěje ke zvýšení atraktivity a turistické návštěvnosti turistických atrakcí ve městě. Výstavba proběhne v blízkosti autobusového a vlakového nádraží, nedaleko křížení hlavních cykloturistických tras.

Potřebnost realizace projektu vychází primárně z dlouhodobé analýzy potřeb návštěvníků lokality realizovaného žadatelem a zároveň z dokumentu „Marketingová koncepce cestovního ruchu R 2013+“, ve kterém je uvedeno, že ČR se má stát stabilní destinací pro turisty z celé Evropy a má být na prvních místech v turistických ukazatelích. Jedním ze stěžejních hesel celého dokumentu je „ČR je na prvních místech mezi zvažovanými turistickými destinacemi v Evropě – a to zejména díky pověsti kulturní krajiny, kultury, relaxace, bezpečí a vstřícného zákaznického přístupu k turistům.“ Tento projekt se snaží tyto cíle naplňovat a přispívá tak k realizaci této marketingové strategie celé ČR. V rámci realizace projektu je rovněž zohledněn strategický dokument Olomouckého kraje „Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje na období 2014 – 2020“.

Město Přerov a jeho nejbližší okolí je vyhledávanou turistickou destinací převážně v letních měsících, především v období letních prázdnin, kdy je otevřeno nejvíce turistických lákadel. Celá oblast nabízí různé druhy rekreačního a relaxačního vyžití. Realizací projektu se tyto možnosti dále rozšíří zejména pro cílovou skupinu cykloturisti.

Tabulka 1: Statistiky návštěvnosti dle záznamů TIC Přerov

Název služby	2012	2013	2014
Dotaz – ubytování	87	37	61
Dotaz – kultura	1 398	1 848	1 493
Dotaz – stravování	14	33	19
Jiný	3 651	2 528	1 216
Služby IC	3 025	1 699	1 967
Prodej	1 790	2 851	2 462
Dotaz – sport	40	26	14
Dotazy – turistika	244	213	197
Dotaz – doprava	304	198	184
Celkem	10 553	9 433	7 613

Z výše uvedené statistiky by mohlo vyplývat, že návštěvnost města Přerova meziročně klesá. Je tomu tak proto, že jsou data zkreslena zlepšováním kvality informačních služeb pro turisty, zejména pak marketingem jednotlivých cílových destinací a zkvalitněním značení cest k vybraným lokalitám. Skutečný vývoj návštěvnosti TIC se odráží nejlépe v položce „Prodej“.

Od roku 1993 se podařilo ve městě v rámci cyklistické infrastruktury vybudovat a vyznačit téměř 19 km cyklostezek, které jsou vzájemně propojeny místními komunikacemi a tvoří ucelenou propojenou síť. Cyklostezky vedou nejen centrem města, ale směřují do místních částí a propojují tak místní části s městem. Město je možné projet bezpečně po cyklostezkách.

Významným prvkem cyklistické sítě je upravená polní cesta okolo řeky Bečvy pro cyklisty a in-line bruslaře, která vede po levém břehu řeky Bečvy, od Přerova po grymovský most, v délce 5,1 km. Tato upravená polní cesta propojuje cyklostezku vedenou v Přerově po levém břehu Bečvy s asfaltovými účelovými komunikacemi vedoucími kolem řeky až do 16 km vzdáleného Lipníku nad Bečvou.

Tato trasa je součástí velké Cyklostezky Bečva, která měří 141 km.

Městem vedou další čtyři cyklotrasy (Jantarová č. 5, č. 5042, č. 6035, č. 5035), které jsou provázány s místními cyklostezkami. Nejvýznamnější cyklotrasou je cyklotrasa č. 5, která patří mezi cyklotrasy I. třídy. Tyto cyklotrasy mají mezinárodní význam s propojením velkých měst s vazbou na evropská velkoměsta.

V rámci podpory cyklo dopravy a cykloturistiky město vydalo několik cykloturistických map a letáků. Cyklomapy je možné zakoupit v Městském informačním centru Přerov.

Podrobnější dlouhodobé statistiky cykloturistické návštěvnosti jsou známy pouze z Cyklostezky Bečva, kde byly pořízeny v rámci monitoringu tohoto dotačně podpořeného projektu.

Tabulka 2: Srovnání návštěvnosti Cyklostezky Bečva za jednotlivé roky

Monitorovací roky	2010	2011	2012	2013	2014
Počet návštěvníků	3 458	4 963	7 822	8 830	9 659

Ve druhém čtvrtletí roku 2013 uspořádalo město Přerov dotazníkový průzkum mezi uživateli cyklostezek. Níže uvádíme procentuální zastoupení nejdůležitějších odpovědí na otázky, které mají přímou či nepřímou souvislost s cestovním ruchem:

- Na dotaz „Jak často jezdíte na kole“ odpovědělo 13 % respondentů **občas**, 51 % **často** a 36 % **velmi často (například i v zimním období)**.
- 42 % respondentů využívá kolo k rekreačním cestám, nebo sportovnímu vyžití.
- 94 % respondentů by uvítalo zvýšení počtu míst pro uložení kola.

Na základě požadavku na zvýšení počtu bezpečných parkovacích míst se sešla pracovní skupina, která měla za úkol nalézt vhodnou lokalitu. Výsledně byl vytipován pozemek v blízkosti vlakového nádraží. Důvodem byla nejen blízkost vlakové a autobusové dopravy, ale i fakt, že se zde sbíhají všechny hlavní cyklotrasy. Rovněž je odtud dostatečně blízko ke všem hlavním turistickým cílům (max hodinová docházková vzdálenost).

V dubnu 2015 byla pak městem Přerovem uspořádána konkrétní anketa zaměřená na parkování kol u Přerovského nádraží. Níže uvádíme detailní přehled otázek a odpovědí, spolu s procentuální četností těchto odpovědí:

Tabulka 3: Procentuální výsledky dotazníkového šetření k umístění parkovacího domu pro kola u Přerovského nádraží

Dotaz	Odpověď	Procentuální zastoupení
Uvítali byste rozšíření počtu míst pro parkování kol u nádraží?	Ano	93,7
	Ne	6,3
Využívali byste uzamykatelné parkování kol u přerovského nádraží, pokud by bylo dobře zabezpečené a snadno dostupné?	Ano	96,8
	Ne	3,2

Dotaz	Odpověď	Procentuální zastoupení
Považujete za užitečné, aby vaše kola byla hlídaná kamerovým systémem?	Ano	98,4
	Ne	1,6
Využili byste nabídky bezpečného parkování/úschovy kol i s příslušenstvím, tedy např. s helmou, cyklobrašnami, nákupní taškou apod.?	Ano	82,5
	Ne	17,5
Byli byste ochotni platit symbolický poplatek za bezpečné parkování kol?	Ano	88,9
	Ne	11,1
Na jaké cesty používáte kolo nejčastěji?	do práce/do školy	77,8
	na nákupy, na úřady apod.	63,5
	na cykloturistiku, aktivní odpočinek	81,0
	jiné	9,5

V celé oblasti je možné využívat různých typů rekreačních činností, jako např. Pěší turistika, cykloturistika, vodní sporty, návštěvy historických pamětihodností a další. Celý region je velice zajímavou destinací i pro zahraniční turisty. Přímo v místě realizace projektu se nacházejí 3 turistické atraktivity – historická nádražní budova železničního uzlu v Přerově, historické nástupištní informační tabule na druhém nástupišti železniční stanice v Přerově a Kafemlejnek před nádražím v Přerově.

V rámci projektu dojde k novostavbě parkovacího domu včetně související technické a dopravní infrastruktury. Provoz zařízení bude zcela automatizován, proto jej bude možné využívat v každou denní i roční dobu. Konkrétní zájem o využívání stavby bude, samozřejmě, závislé i na vhodných klimatických podmínkách.

Realizace předkládaného projektu je rovněž naplněním Rozvojových priorit Programu rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje na období 2014 – 2020. Primárně dochází k naplnění Opatření 1.3 Rozvoj a zvyšování kvality turistické infrastruktury a služeb, kdy se předkládaný záměr odráží v aktivitě 1.3.10 Podpora rozvoje komplexního systému cyklotras a cyklostezek, včetně podpory budování služeb pro cykloturisty, podpora vzniku pozice "cyklokoordinátora Olomouckého kraje". Okrajově jsou pak v rámci Opatření 1.1 Zkvalitnění dopravní infrastruktury a dopravní dostupnosti destinace naplňovány aktivity 1.1.3 Budování a modernizace dopravy v klidu (odpočívadla, parkoviště, odstavné plochy) a 1.1.5 Podpora hromadné dopravy v turistických destinacích (včetně podpory provozu skibusů, cyklobusů, cyklovlaků atd.).

1.2 Cíle realizace akce

1. Snížení projevů kriminality a vandalismu ve městě

Město Přerov je oblíbenou turistickou destinací, přesto zde však prakticky nejsou dostatečně chráněné volně přístupné prostory, kde by si mohli cykloturisté bezpečně odložit své dopravní prostředky. Turisté je pak přivazují nahodile v blízkosti míst, která chtějí navštívit, a to bez ohledu na vhodnost takového umístění. Takto nedostatečně zajištěná kola jsou pak oblíbeným cílem pro majetkovou trestnou činnost, ať již se jedná o pouhý vandalismus, nebo dokonce zcizení příslušenství či celého kola.

V plánovaném bezobslužném parkovacím domě bude zamezeno vstupu třetích osob, takže zde cykloturisté budou moci zanechat své dopravní prostředky beze strachu z těchto negativních vlivů. Navíc zde mohou zanechat i příslušenství, které k návštěvě zvolených turistických cílů nutně nepotřebují, tedy helmy, chránice, cyklovaky apod.

Pokud by snad přeci jen došlo k násilnému vniknutí do prostor cyklodому, vzhledem k tomu, že bude připojen na pult centrální ochrany a nepřetržitě monitorován, bude mnohem jednodušší pachatele vypátrat a případné poškozené odškodnit.

2. Udržení cykloturistů delší dobu v místě

Jako město stojící na křižovatce významných cyklotras je Přerov přirozeným centrem pro cyklovýlety za okolními atraktivitami cestovního ruchu. Nicméně, doposud cyklisté městem spíše projížděli, zdrželi se zde maximálně několik hodin, maximálně 1 noc a následně pokračovali dál. Důvodem byl právě fakt nedostatečné nabídky ubytování s možností levného, pohodlného **a zároveň bezpečného** uschování kola.

Právě na tento problém se připravovaný projekt zaměřuje. Jeho cílem je tedy, aby turisté setrvali v Přerově ubytování i několik dní v kuse, přičemž si každý den budou moci vyzvednout svá kola v cyklodomě, vyrazit na výlet a večer se opět vrátit a kolo zde bezpečně zaparkovat. Tím se zvýší výnos z navštěvujících turistů pro místní podnikatele a podpoří se ekonomický růst města.

Projekt také naplňuje následující cíl programu „Cestování dostupné všem“

Zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu v souladu s ekologicky šetrnými formami cestovního ruchu pro všechny

Vzhledem k náplni předkládaného projektu – vybudování samoobslužného parkovacího domu pro kola v historickém městě je naplnění tohoto cíle více, než zřejmé.

2 Komplexnost řešení akce

2.1 Popis plánovaných a realizovaných aktivit (včetně marketingu 5-10%) – zdůvodnění

Vybudování parkovacího domu pro kola

Předmětem investičního záměru je výstavba parkovacího domu pro jízdní kola zajišťujícího automatický příjem, evidenci, skladování, monitorování a následný výdej jízdních kol.

Tabulka 4: Základní kapacity funkčních jednotek

skladovací kapacita	min. 100 kol
rychlost odbavení jednoho požadavku	max. 60 s
Uskladnitelná jízdní kola	
Max. šířka	min. 910 mm
Max. délka	min. 1 950 mm
Max. výška	min. 1 550 mm
Max. hmotnost	min. 50 kg

Lokalita pro výstavbu se nachází v zastavěné části města Přerova v katastrálním území Přerov. Rozsah řešeného území je vymezen nádražní budovou Českých drah, stávajícím stánkem rychlého občerstvení a zpevněnou plochou prvního nástupiště.

V současné době je předmětná část pozemku pokryta štěrkovým násypem, nenachází se na něm žádná stavba, ani vzrostlé stromy. Budoucí staveniště je převážně rovinné.

Lokalita pro výstavbu je dopravně napojena na stávající dopravní systém zpevněných komunikací, konkrétně z komunikace Husova. Veškeré sítě technické infrastruktury potřebné pro provoz objektu jsou v blízkosti navržené výstavby.

Stavba není navržena v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Jedná se o výrobek plnící funkci stavby bez přístupu veřejnosti.

Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení:

- Stavební objekty
 - SO01 Parkovací dům pro kola
- Inženýrské objekty
 - IO01 Kanalizační přípojka
 - IO02 Přípojka NN – Samostatná investiční akce
 - IO03 Přípojka SLP – Samostatná investiční akce
- Technická a technologická zařízení

Navrhovaný záměr nebude mít negativní vliv na okolní pozemky. Negativní vlivy na jinou infrastrukturu se nepředpokládají.

V současné době tvoří dotčené území plocha, kde dochází k přirozenému vsaku dešťových vod. Realizací záměru v I. etapě (umístění cyklo domu a pěší propojení) dojde ke zpevnění a zastavění cca 95m². Zbytek plochy bude prozatím ponechán ve stávající podobě, kde se budou dešťové vody nadále přirozeně vsakovat. Srážkové vody ze zastavěné plochy se již nebudou přirozeně vsakovat, ale budou z území odváděny dešťovou kanalizací do kanalizačního sběrače. Dešťové vody z komunikačních ploch budou odvedeny na stávající terén, kde se budou nadále přirozeně vsakovat.

Těmito opatřeními dojde ke změně odvodnění území, které se projeví nepatrným úbytkem dotace podzemních vod srážkovými vodami. Toto omezení filtrace je z hlediska povodí zanedbatelné, projeví se pouze lokálně, bez ovlivnění širšího okolí.

Výrobek je tvořen nosným rámem ve tvaru pravidelného dvanáctistěnu s šesti úložnými úrovněmi. Půdorys má průměr 8,15m, výška 11,38m po vrchol střechy. Jedná se o ocelovou konstrukci pro technologické vybavení. Tato konstrukce je uložena na betonový prstenec základové desky. Vnější sloupy rámu jsou uloženy na prstenec, který zároveň tvoří ochranný podstavec.

Boční stěny rámu jsou zaskleny bezpečnostními výkladci. Horní část je po celém obvodu odvětrána větracími mřížkami. Vrchlík kolárny je zastřešen plastovou fólií. V nejvyšším bodě je umístěn jímač hromosvodu. Přístupovou část pro veřejnost tvoří zákaznický modul umístěný na úrovni chodníku. Stěny, podlaha a strop zákaznického modulu jsou vyrobeny ze sendvičových panelů. Na levé straně modulu je ve stěně zabudován přístupový a platební terminál. Čelní stěna je otvíravá pro příjem a výdej jízdních kol. V horní části této stěny je umístěna informační obrazovka. Celý zákaznický modul je osvětlen a monitorován kamerami. V pravé stěně jsou integrovány vstupní dveře pro servisní pracovníky.

Vnitřní prostor kolárny vyplňuje systém zakladačů připojených na elektrický rozvod. Celý systém je řízen průmyslovými počítači a monitorován kontrolními čidly. Všechny ocelové konstrukce jsou natřeny polyuretanovou barvou.

Výrobek zajišťuje automatický příjem, evidenci, skladování, monitorování a následný výdej jízdních kol. Pro příjem kol přijede cyklista do zákaznického modulu. Podle návodu zaparkuje kolo do stojanu dveří. Zmáčknutím kavitačního tlačítka na přístupovém modulu spustí systém zakládání do kolárny. Systém odebere a uloží kolo a zároveň vydá stvrzenku o přijetí s čárkovým kódem, která zaručuje návrat stejného kola. Pro výdej kol přijde cyklista do zákaznického modulu. Podle návodu se přiložením stvrzenky na čtečku přihlásí do systému a tím spustí sled operací výdeje. Systém vyčíslí poplatek za skladování. Po zaplacení zobrazené částky systém vydá kolo zpět do stojanu dveří.

Stavba je navržena a bude provedena tak, aby při jejím užívání a provozu nedocházelo k úrazu uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem, výbuchem uvnitř nebo v blízkosti stavby, což je zajištěno dodržením příslušných ČSN a vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby. Materiály a výrobky musí vyhovovat zákonu č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky ve znění novely zákona 100/2013 Sb. a souvisejících prováděcích předpisů.

- Prostor kolem technologických zařízení je dimenzován tak, aby vyhovoval bezpečnostním, provozním, montážním a údržbovým nárokům. V provozu je nutno bezpodmínečně dodržet veškeré předpisy pro obsluhu strojních zařízení vydaných jejich výrobci.
- Pro technická zařízení v budově musí uživatel zpracovat provozní řád, ve kterém budou uvedeny pokyny pro obsluhu, zásady pro vykonávání kontrol, zkoušek a revizí.

- Elektrická zařízení a rozvody budou realizovány v souladu s § 195 až 199 vyhlášky 48. Z hlediska ochrany před úrazem elektrickým proudem budou navrženy a zrealizovány v souladu s ČSN 33 2000 - 4 - 41.
- K elektrickým zařízením a rozvodům provede montážní organizace výchozí revizi dle ČSN 33 2000-6-61 a vydá revizní zprávu dle ČSN 33 1500.

Navrhovanou výstavbou nedojde ke zhoršení podmínek proslunění a osvětlení u žádného z objektů v blízkém (dotčeném) okolí.

Negativní účinky dokončené stavby představují vliv na hlukovou situaci v místě záměru a vliv stacionárních technologických zdrojů hluku z technologického zázemí objektů a prací spojených s užíváním stavby. Realizací záměru se však hluková situace v území významně nezmění. Dojde pouze k nárůstům hluku akusticky nevýznamným a nevzniknou nové nadlimitní stavy v okolí stavby. Hlukové emise navrženého objektu do venkovního prostoru a jeho působení na okolí nepřekročí hodnoty stanovené hygienickými předpisy.

Negativní vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů (vibrace, elektromagnetické nebo radioaktivní záření apod.) jsou vyloučeny.

Za běžného provozu nevyvolává záměr žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutné eliminovat případně kompenzovat. Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů na životní prostředí vyplývá zejména z důsledného dodržování platných zákonných předpisů, norem, podnikových předpisů a schválených provozních nebo havarijních řádů.

Vliv stavby na ovzduší

Právní rámec ochrany ovzduší vytváří zákon č.86/2002 Sb., O ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, který mimo jiné upravuje podmínky pro další snižování množství vypouštěných znečišťujících látek působících nepříznivým účinkem na život a zdraví lidí a zvířat, na životní prostředí nebo na hmotný majetek. Dle tohoto zákona je provozovatel povinen zařadit stacionární zdroj do příslušné kategorie v souladu s tímto zákonem a předpisy vydanými k jeho provedení.

Navrhovaná stavba není vytápěna. Je tedy bez přímého vlivu na ovzduší. K ostatním zdrojům, dle tohoto zákona náleží také spalovací zařízení procesních ohřevů, u kterých jsou znečišťující látky vzniklé spalováním paliv odváděny společně se znečišťujícími látkami emitovanými technologickým procesem. Takovéto zařízení se v navrhované stavbě nevyskytuje.

Vliv stavby na hlukovou situaci v dané lokalitě

Požadavky na ochranu před hlukem vycházejí ze zákona 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví a následně z Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Negativní účinky dokončené stavby na hlukovou situaci v dané lokalitě představují vlivy stacionárních technologických zdrojů hluku z technologického zařízení. Realizací záměru se hluková situace v území významně nezmění. Dojde pouze k nárůstům hluku akusticky nevýznamným a nevzniknou nové nadlimitní stavy v okolí stavby. Hlukové emise navržené stavby do venkovního prostoru a jejich působení na okolní zástavbu nepřekročí hodnoty stanovené hygienickými předpisy.

Vliv stavby na povrchové a podzemní vody

Základní povinnosti týkající se ochrany vodních zdrojů jsou zakotveny v zákoně č. 254/2001 Sb., O vodách ve znění pozdějších předpisů, blíže jsou pak rozvedeny v jeho prováděcích předpisech.

Vlastní území výstavby je suché, neprotéká jím žádný trvalý ani občasný povrchový tok a do předemné lokality nezasahuje ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu výše jmenovaného zákona. Dotčené území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani zde nezasahuje pásmo hygienické ochrany (PHO) vodních zdrojů. V blízkém okolí záměru se nevyskytují zdroje minerálních, stolních nebo léčivých vod. V rámci realizace záměru nedojde k zásahu do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody a nebudou tak ovlivněny hydrogeologické charakteristiky dotčeného území.

Splaškové odpadní vody nevznikají. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že za standardního provozu nemůže dojít k ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod, a tyto vodní zdroje tedy nebudou navrženým záměrem ohroženy.

Odpadové hospodářství

Při provozu stavby nevznikají odpady.

Vliv stavby na půdu

Obecně jsou vlivy na půdu dány zábořem plochy půd zařazené do zemědělského půdního fondu (ZPF), pozemkům určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) nebo ovlivněním jejich kvality. Stavbou nedojde k záboru zemědělského půdního fondu (ZPF). Záměr nevyžaduje zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Z hlediska znečištění půd se při dodržení standardních stavebních postupů při výstavbě objektů nepředpokládá negativní vliv.

Marketing akce

Detailní popis marketingových aktivit je uveden v kapitole 2.6.5 Propagace.

2.2 Popis provázanosti jednotlivých řešení částí

Ačkoliv předkládaný projekt fakticky řeší pouze jedinou aktivitu – vybudování samoobslužného parkovacího cyklo domu, lze jej logicky rozdělit na tři hlavní části, které spolu úzce souvisejí:

Přípravná část - základová deska, dokumentace provedení stavby

Vzhledem k tomu, že existuje větší množství variantních řešení, nelze jednoznačně stanovit přesné podmínky výstavby cyklo domu, aby nedošlo k diskriminaci některého z potenciálních dodavatelů. Lze pouze stanovit, jaké technické parametry mají být dodrženy. Z tohoto důvodu bude na vítězném uchazeči, aby připravil prováděcí dokumentaci stavby a v rámci uzavřené veřejnoprávní smlouvy rozšířil i stavební řízení.

Jediným společným rysem všech známých řešení pro samoobslužné parkovací cyklo domy je pevné ukotvení v základové desce, která musí být přesně vyvážená, aby nedocházelo k poruchám technologických částí stavby. Před samotnou konstrukcí této desky je třeba provést důkladné zaměření, které bude nutné zopakovat po její instalaci.

Výstavba konstrukce parkovacího domu

Ve chvíli, kdy je druhým zaměřením ověřeno, že základová deska splňuje veškeré potřebné parametry a je zcela v rovině, bez jakýchkoliv dílčích nerovností, lze do ní zapustit základy parkovacího domu.

2.3 Komplexnost realizované akce

Předkládaný projekt představuje pouze nejdůležitější část celé investiční akce. Souběžně s ním bude realizováno napojení na elektrickou síť, kde však bude investorem distributor elektrické energie a dále

připojení na datovou síť Českých drah, které na parkovací dům umístí informační ceduli s dopravními informacemi. Tyto aktivity proto nejsou součástí předkládaného projektu, jejich realizace je však zajištěna.

2.4 Udržitelnost výsledku akce

Veškeré zařízení pořízené v rámci projektu bude podléhat standardním záručním dobám a řešení případných problémů bude řešeno ve smlouvách s dodavateli.

Celý projekt je udržitelný vzhledem k vysokému zájmu potenciálních uživatelů zjištěném v rámci průzkumů města i statistik využití nejvýznamnějších cyklostezek. Celý projekt je navržen tak, aby byl při odhadované průměrné vytiženosti minimálně ztrátový. Z tohoto hlediska je tedy projekt dlouhodobě udržitelný. Žadatel se zavazuje udržet veškeré pořízené výstupy projektu po dobu nejméně pěti let.

2.5 Harmonogram akce a jednotlivých aktivit

Aktivita	2015							2016	2017	2018	2019	2020
	6	7	8	9	10	11	12					
Příprava žádosti	■											
Výběr dodavatelů	■	■	■									
Podpis smlouvy se zhotovitelem			■	■								
Podepsání rozhodnutí				■								
Dokumentace provedení stavby				■	■							
Vybudování základové desky				■	■	■						
Výstavba konstrukce parkovacího domu				■	■	■	■					
Marketing projektu				■	■	■	■					
Závěrečné vyhodnocení projektu						■						
Zkušební provoz, slavnostní otevření							■					
Udržitelnost projektu							■	■	■	■	■	■
Další rozvojové aktivity							■	■	■	■	■	■

2.6 Stručný marketingový mix akce

2.6.1 Produkt (stručný popis akce)

V rámci projektu dojde k vybudování parkovacího domu pro cyklisty. Turisté přijíždějící do Přerova buď po cyklostezkách, nebo hromadnou dopravou a toužící shlédnout v klidu jeho pamětihodnosti bez starostí o svá kola a související vybavení (helmy, cyklobrašny apod.) zde budou moci za symbolický poplatek své dopravní prostředky uschovat bez obav z jejich poničení či krádeže. Obdobným způsobem mohou toto zařízení využívat turisté, kteří budou v Přerově ubytováni a využívat postupně cyklotrasy k výletům do okolí. Cílem je vytvořit minimálně 100 parkovacích míst a poskytnout uživatelům nejvyšší možné zabezpečení.

Požadavek na chráněná parkování pro cykloturisty je aktuální již několik let, návštěvníci sice doposud měli možnost nechávat kola u budovy nádraží na vyhrazených stojanech, ale tyto mají jednak nedostačující kapacitu, jednak jsou na volném prostranství, a proto není takto zaparkované kolo nijak chráněno. Nelze u něj rovněž ponechat žádné další vybavení, aniž by majitel riskoval krádež.

Aby byly minimalizovány náklady na provoz a tedy i poplatky uživatelů je parkovací dům navrhován jako bezobslužný. Částka 5 Kč byla stanovena na základě propočtu nákladů, jak je uvedeno níže:

Tabulka 5: Propoččet nákladů na provoz parkovacího domu pro kola

Nákladová položka		Roční náklady v Kč
Spotřeba el. energie		30 000
Pojištění včetně uschovaných kol		21 000
Připojení k internetu		4 800
PCO		7 200
Hotline		2 400
Servis a obsluha (dle HK)		60 000
Pravidelný generální servis 1xročně		30 000
Výměna baterií 1 x za pět let - podíl z 35 tis. Kč)		7 000
Celkové náklady		162 400
Výnosová položka	kapacita v %	Roční tržby z parkovného v Kč
parkovné 5 Kč/den/kolo	60	109 500
parkovné 5 Kč/den/kolo	70	127 750
parkovné 5 Kč/den/kolo	75	136 875
parkovné 5 Kč/den/kolo	80	146 000
parkovné 5 Kč/den/kolo	100	182 500
Výnosová položka		Roční tržby z reklamy
Maloplošná reklamní zařízení/2 m ²		5 000
Středněplošná reklamní zařízení/4 m ²		8 000
Reklama celkem		13 000
Rozdíl tržeb a nákladů při průměrné obsazenosti 75 %		-12 525

2.6.2 Distribuce

Distribuce v tomto směru je zajištěna přímou návštěvou lokality, ke které je volný přístup. Tento přístup je bezbariérový a dá se ho pohodlně dosáhnout autem, na kole i pěšky. Pro běžné návštěvníky je tedy distribuce výsledků projektu běžně přístupná. Otevírací doba zařízení bude zajištěna systémem 24/7, a to celoročně. Případné výpadky služby z důvodů poruchovosti budou odstraněny v nejkratším možném termínu. Skutečné využívání bude, samozřejmě, ovlivněno klimatickými podmínkami. Vyšší frekvence využití se očekává spíše v letních měsících, v zimních měsících je očekávána obsazenost spíše minimální, přesto nebude možnost parkovací dům využít nijak omezena.

2.6.3 Cena

Princip platby bude obdobný, jako u parkovacích automatů. Po zaparkování kola bude uživateli vydána stvrženka s vyznačením data uložení. Při požadavku na výdej bude vystaven účet a na základě jeho úhrady vydáno uložené kolo. Cena byla stanovena na 5 Kč/den.

2.6.4 Cílové skupiny

Projekt je obecně zaměřen na cílovou skupinu cykloturisté. Tu je možné ještě dále rozdělit na několik dílčích podskupin, a to podle důvodu, které je mohou vést k využití parkovacího domu:

- **Cykloturisté rozhodnutí v klidu si prohlédnout město** přijedou k parkovacímu domu po některé z cyklotras, uloží zde kolo a již nezatížení starostmi o takto uschovaný hmotný majetek budou moci navštívit libovolné atraktivní cestovního ruchu ve městě, případně se občerstvit v některém z rekreačních zařízení. Po ukončení plánovaných aktivit budou moci

pokračovat buď na kole dále, nebo využít cyklovlaků či cyklobusů k návratu do plánované destinace. V případě zapojení hromadné dopravy může být samozřejmě postup i obrácený.

- **Turisté krátkodobě ubytovaní ve městě či nejbližším okolí, kteří z něj vyrážejí na cyklovýlety do okolí,** nebudou omezováni pouze na zařízení, která umožňují bezpečné parkování jízdních kol v areálu, ale budou se moci ubytovat v kterémkoliv ubytovacím zařízení a opakovaně uskladnit své kolo bez obav z poškození či krádeže po celou dobu pobytu.

Z hlediska cílových skupin definovaných programem je projekt určen **rodinám s dětmi** a **seniorům**, kteří tvoří podstatný podíl cykloturistů, vyloučeno není ani využívání **zdravotně handicapovanými**, například sluchově deprivovanými, či alergiky.

Zejména rodiny s dětmi a senioři jistě uvítají možnost bezpečného uschování kola v době, kdy učiní občerstvovací zastávku.

Cílová skupina děti (do 15 let) byla v rámci analýzy vynechána z důvodu, že se u ní nepředpokládá majoritní samostatné zapojení do cestovního ruchu, tento typ uživatelů bývá téměř vždy doprovázen alespoň jedním z dospělých. Přesto nelze jejich zapojení zcela vyloučit.

2.6.5 Propagace

Propagace je jednou z důležitých částí marketingového mixu. Z tohoto důvodu je propagace celého projektu a jeho výsledků rozdělena do několika kategorií:

Základní podpora komunikace

- Infocedule o podpoře z dotací, pořízení loga parkovacího domu.

Pasivní marketing

- Indoor rámeček v osobních vlacích – bude umístěn ve vybraných spojích českých drah
- fixní cyklomapa Přerova s vyznačením trasy k cyklostezce Bečva – mapa s vyznačením umístění parkovacího cyklo domu, bude umístěna v přerovském TIC, na vlakovém nádraží a na autobusovém nádraží
- rozebíratelné skládací cyklomapy (min 500 ks) – budou k dostání v TIC

Aktivní marketing

- Vytvoření živých webových stránek napojených na informační systém cyklověže
- vzdělávací/soutěžní kampaň v přerovských školách vč. odměn a dárkových předmětů
- infonoviny do přerovských domácností
- akce nasazování potahů na sedlo volně parkovaných kol s informací o parkovacím domě

Celkové náklady na marketing budou ve výši **480 000 Kč** bez DPH.

2.6.6 Místa realizace

Popis lokality:

Projekt bude realizován ve městě Přerově, v blízkosti autobusového a vlakového nádraží, na parcele číslo 6868/162.

Lokalita byla zvolena jednak z důvodu blízkosti stanovišť hromadné cyklo dopravy (cyklovlaky, cyklobusy), jednak pro relativní blízkost (max. hodina chůze) nejvýznamnějších turistických cílů ve městě:

- Historická nádražní budova železničního uzlu v Přerově – v místě
- Historické nástupištní informační tabule na druhém nástupišti železniční stanice v Přerově – v místě
- Kafemlejnek před nádražím v Přerově – v místě
- Pivovar Zubr – cca 10 minut
- Kino Hvězda – cca 20 minut
- Zimní stadion a sportovní hala – cca 25 minut
- Náměstí T.G. Masaryka – cca 25 minut
- Archeologické nálezy – cca 25 minut
- Horní náměstí (muzeum, zámek, vyhlídková věž aj.) – cca 30 minut
- Přerovská fortna – cca 30 minut
- Historické vily – cca 35 minut
- Památník lovců mamutů – cca 45 min
- Přírodní betlém v areálu Střední školy zemědělské v Přerově – cca 45 min

Dále se v dané vzdálenosti nachází množství kostelů a dalších architektonických zajímavostí, sportovišť, restaurací a ubytovacích zařízení...

3 Multiplikační efekty akce

3.1 Přínos realizace akce na vytvoření, respektive udržení stálého pracovního místa

Předkládaný projekt sice nevytváří nová pracovní místa, nicméně díky rozšíření aktivit napomáhá udržet místa, který by jinak musela být pro nedostatek pracovní náplně zrušena.

3.2 Cíle a přínosy akce včetně popisu zaměření na cílové skupiny a popisu potřeb cílových skupin

Projekt je obecně zaměřen na cílovou skupinu cykloturisté. Tu je možné ještě dále rozdělit na několik dílčích podskupin, a to podle důvodu, které je mohou vést k využití parkovacího domu:

- **Cykloturisté rozhodnutí v klidu si prohlédnout město** přijedou k parkovacímu domu po některé z cyklotras, uloží zde kolo a již nezatíženi starostmi o takto uschovaný hmotný majetek budou moci navštívit libovolné atraktivní cestovního ruchu ve městě, případně se občerstvit v některém z rekreačních zařízení. Po ukončení plánovaných aktivit budou moci pokračovat buď na kole dále, nebo využít cyklovlaků či cyklobusů k návratu do plánované destinace. V případě zapojení hromadné dopravy může být samozřejmě postup i obrácený.
- **Turisté krátkodobě ubytovaní ve městě či nejbližším okolí, kteří z něj vyrážejí na cyklovýlety do okolí**, nebudou omezováni pouze na zařízení, která umožňují bezpečné parkování jízdních kol v areálu, ale budou se moci ubytovat v kterémkoliv ubytovacím zařízení a opakovaně uskladnit své kolo bez obav z poškození či krádeže po celou dobu pobytu.

Z hlediska cílových skupin definovaných programem je projekt určen **rodinám s dětmi a seniorům**, kteří tvoří podstatný podíl cykloturistů, vyloučeno není ani využívání **zdravotně handicapovanými**, například sluchově deprivovanými, či alergiky.

Zejména rodiny s dětmi a senioři jistě uvítají možnost bezpečného uschování kola v době, kdy učiní občerstvovací zastávku.

Cílová skupina děti (do 15 let) byla v rámci analýzy vynechána z důvodu, že se u ní nepředpokládá majoritní samostatné zapojení do cestovního ruchu, tento typ uživatelů bývá téměř vždy doprovázen alespoň jedním z dospělých. Přesto nelze jejich zapojení zcela vyloučit.

3.3 Další plán rozvoje akce

Pro další rozvoj parkovacího domu se nabízí především umístění několika turistických kol k zapůjčení a úprava obslužného SW tak, aby parkovací dům nesloužil pouze jako úschovna kol, ale také jako bezobslužná půjčovna. Výhledovým rozvojem je pak připojení tohoto parkovacího domu do sítě takových domů po celé republice a navázání spolupráce s dopravci hromadné dopravy tak, aby bylo možné zapůjčit si kolo například v Přerově a vrátit jej třeba v Olomouci. Podobně, jako to již dnes umožňuje například projekt ČD Bike se svými půjčovnami na nádražích.

4 Finanční plán akce

4.1 Náklady akce

V této části jsou popsány výdaje, které jsou nezbytné k pořízení majetku potřebného k realizaci a zahájení provozu projektu.

V rámci realizační fáze projektu, která je plánována v délce 7 měsíců dle harmonogramu od června 2015 do prosince 2015, bude vybudován parkovací dům pro kola. Další nákladovou položkou bude samotná propagace projektu a náklady na marketing (výroba bannerů, tisk plakátů a letáků a tvorba webových stránek). Hodnota počáteční investice koresponduje s celkovými rozpočtovanými investičními výdaji projektu. Následující tabulka shrnuje pořízení dlouhodobých aktiv projektu v průběhu přípravné a realizační fáze.

Tabulka 6: Počáteční investice (v Kč)

Položka rozpočtu	Období pořízení	Náklady projektu bez DPH	DPH	Náklady projektu s DPH
Vybudování parkovacího domu pro kola	9-11/2015	9 500 000	1 995 000	11 495 000
Marketing	1-6/2015	480 000	100 800	580 800
Celkem		9 980 000	2 095 800	12 075 800

Zdroj: Rozpočet projektu, Zpracovatel.

4.2 Popis návaznosti rozpočtu na aktivity

Tato část specifikuje pořizovaný majetek z hlediska přiřazení k jednotlivým aktivitám.

Tabulka 7: Aktivita – základová deska, dokumentace provedení stavby

Aktivita	Cena (Kč)	
	bez DPH	s DPH
Základová deska, dokumentace provedení stavby		
Základová deska, dokumentace provedení stavby	950 000	1 149 500
Celkem	950 000	1 149 500

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

Tabulka 8: Aktivita – rekonstrukce sprch

Aktivita	Cena (Kč)	
	bez DPH	s DPH
Výstavba konstrukce parkovacího domu		
Výstavba konstrukce parkovacího domu	8 550 000	1 804 050
Celkem	8 550 000	1 804 050

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

Tabulka 9: Aktivita – marketing

Aktivita	Cena (Kč)	
	bez DPH	s DPH
Marketing		
Základní podpora komunikace	9 000	10 890
Pasivní marketing	83 000	100 430
Aktivní marketing	388 000	469 480
Celkem	480 000	580 800

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

4.3 Popis zdrojů a způsob financování akce

V této části bude specifikován způsob financování projektu v realizační fázi. Financování tohoto projektu bude zajištěno pomocí dotace a vlastních rozpočtových zdrojů žadatele.

Žadatel bude v souladu s výzvou žádat o dotaci ve výši 50% celkových způsobilých výdajů, což představuje 4 990 000 Kč. Finanční řízení projektu je založeno na předpokladu, že příjemce využije v realizační fázi možnost proplácení faktur přímo z dotačního účtu, ze kterého musí prostředky vyčerpat do konce roku 2015. K dofinancování zbývajících 50% nákladů (investičních a neinvestičních) a také na průběžné financování DPH (Kč) použije žadatel vlastních zdrojů ve výši 1 996 000 Kč a krátkodobého bankovního úvěru ve výši 2 994 000 Kč. Žadatel bude měsíčním plátcem, proto se předpokládá, že vratky DPH budou k dispozici následující měsíc po proplacení faktury. Analýza předpokládá, že žadatel si zajistí v dodavatelských smlouvách vystavování faktur s dostatečně dlouhou délkou splatnosti tak, aby se minimalizovala pravděpodobnost nutnosti navyšování vlastních zdrojů, resp. vzniku zvýšených nároků na výdajovou stranu rozpočtu žadatele.

Tabulka 10: Zdroje financování projektu (v Kč)

Období realizace (rok/měsíc)		Dotace	Vlastní zdroje	Úvěr	Vratka DPH	Celkové zdroje
2015	10	959 000	201 390	0	0	1 160 390
2015	11	4 031 000	1 794 610	4 888 410	201 390	10 915 410
2015	12	0	0	-1 894 410	1 894 410	0
Celkem		4 990 000	1 996 000	2 994 000	2 095 800	12 075 800
		20,00%	30,00%	50,00%		

Zdroj: Rozpočet projektu, Zpracovatel.

V listopadu roku 2015 dojde k vyčerpání dotačního účtu a žadatel následně využije vlastních zdrojů, vratky DPH a především krátkodobý bankovní úvěr.

4.4 Plán průběhu financování akce (cash-flow)

Tato část přináší kalkulaci hotovostních toků projektu vyplývajících z projektu samotného. Agreguje tedy plánovaný průběh výdajů v přípravné a investiční fázi a strukturu zdrojů financování. Výdaje na změnu čistého pracovního kapitálu jsou v případě tohoto projektu kalkulovány jako nulové, takže v dalších výpočtech nejsou uvedeny.

Tabulka 11: Cash flow projektu (Kč)

Období realizace	Způsobilé výdaje	DPH	Celkové výdaje	Dotace	Vlastní zdroje	Úvěr	Vratka DPH	Celkové zdroje	Cash flow	Kumulované cash flow
2015 10	959 000	201 390	1 160 390	959 000	201 390	0	0	1 160 390	0	0
2015 11	9 021 000	1 894 410	10 915 410	4 031 000	1 794 610	4 888 410	201 390	10 915 410	0	0
2015 12	0	0	0	0	0	-1 894 410	1 894 410	0	0	0
Součty	9 980 000	2 095 800	12 075 800	4 990 000	1 996 000	2 994 000	2 095 800	12 075 800		

Zdroj: Žadatel, výpočet zpracovatel

Po započtení příjmů z dotace (4 990 000 Kč) je kumulované cash flow v nulové výši. V prosinci roku 2015 dojde k poslední vratce DPH, která je následně odečtena od úvěru. Celkové vlastní zdroje budou ve výši 1 996 000 Kč, úvěr ve výši 2 994 000 Kč.

Pro upřesnění uvádíme ještě souhrnnou tabulku cash flow v jednotlivých letech realizace projektu.

Tabulka 12: Cash flow projektu v letech (Kč)

Rok	2015
Provozní příjmy	0
Dotace	4 990 000
Vlastní zdroje na realizaci	1 996 000
Úvěr	2 994 000
Celkové příjmy	9 980 000
Celková výše investice	9 980 000
Provozní výdaje	0
Splátky úvěru na realizaci	0
Celkové výdaje	0
Cash flow	0
Kumulované cash flow	9 980 000

Zdroj: Žadatel, výpočet zpracovatel

4.5 Podrobný rozpočet akce

Tabulka 13: Rozpočet akce v Kč

Název položky	Cena bez DPH	DPH	Celková cena v Kč
Základová deska, dokumentace provedení stavby	950 000	199 500	1 149 500
Výstavba konstrukce parkovacího domu	8 550 000	1 795 500	10 345 500
Základní podpora komunikace	9 000	1 890	10 890
Pasivní marketing	83 000	17 430	100 430
Aktivní marketing	388 000	81 480	469 480
Celkem	9 980 000	2 095 800	12 075 800

Zdroj: žadatel

Podrobný rozpočet stavby není v této chvíli možné předložit, a to proto, že existuje několik možných variantních řešení, která se v podrobnostech výrazně liší. Ceny zde uváděné vycházejí z cen obdobných již realizovaných projektů.

4.6 Popis nákladů rozpočtu (vč. členění nákladů na podporované aktivity a náklady na marketing), zdroje financování; vlastní prostředky x prostředky dotace, hmotný a nehmotný majetek, investiční a neinvestiční majetek

Tato část specifikuje pořizovaný majetek z hlediska přiřazení k jednotlivým aktivitám, cen, způsobu financování, zařazení do investičního nebo neinvestičního majetku, rozdělení na hmotný či nehmotný majetek.

Tabulka 14: Aktivita – základová deska, dokumentace provedení stavby

Aktivita	Cena (Kč)		Majetek	Majetek	Financování
	bez DPH	s DPH			
Základová deska, dokumentace provedení stavby			Investiční/ neinvestiční	Hmotný/ nehmotný	Dotace/ vlastní zdroje
Základová deska, dokumentace provedení stavby	950 000	1 149 500	Investiční	Hmotný	Dotace
Celkem	950 000	1 149 500			

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

Tabulka 15: Aktivita – rekonstrukce sprch

Aktivita	Cena (Kč)		Majetek	Majetek	Financování
	bez DPH	s DPH			
Výstavba konstrukce parkovacího domu			Investiční/ neinvestiční	Hmotný/ nehmotný	Dotace/ vlastní zdroje
Výstavba konstrukce parkovacího domu	8 550 000	1 804 050	Investiční	Hmotný	Dotace/vlastní zdroje//úvěr
Celkem	8 550 000	1 804 050			

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

Tabulka 16: Aktivita – marketing

Aktivita	Cena (Kč)		Majetek	Majetek	Financování
	bez DPH	s DPH			
Marketing			Investiční/ neinvestiční	Hmotný/ nehmotný	Dotace/ vlastní zdroje
Základní podpora komunikace	9 000	10 890	neinvestiční	nehmotný	Vlastní zdroje/úvěr
Pasivní marketing	83 000	100 430	neinvestiční	nehmotný	Vlastní zdroje/úvěr
Aktivní marketing	388 000	469 480	neinvestiční	nehmotný	Vlastní zdroje/úvěr
Celkem	480 000	580 800			

Zdroj: žadatel, úprava zpracovatel

5 Zhodnocení finanční efektivity akce a její realizovatelnost

5.1 Ekonomická efektivnost akce kalkulována prostřednictvím ukazatele Společenské návratnosti investice (SROI)

Analýza společenské návratnosti investice (SROI) je metoda umožňující vyjádřit ekonomické, sociální a environmentální dopady aktivit či investic. Analýza SROI vychází z principů analýzy nákladů a přínosů (CBA). Analýza nákladů a přínosů projekt zkoumá z makro pohledu a posuzuje, jaký bude mít projekt vliv na společnost jako celek, analýza SROI pak zkoumá dopady projektu z pohledu jednotlivých zainteresovaných stran. Společenská návratnost investice hledá hodnotu, kterou projekt vytvoří.

Cílem analýzy je zjistit společenskou návratnost investice (vybudování parkovacího domu pro kola) s minimální kapacitou 100 zabezpečených parkovacích míst.

Popis jednotlivých zainteresovaných stran:

- **Cykloturisté** – osoby, které budou využívat parkovací dům
- **Stát** – veřejné rozpočty – potenciální příjem veřejných rozpočtů
- **Obec** – město Přerov
- **Žadatel** - Přerovská rozvojová, s.r.o.
- **Zdravotnictví** – zdravotní systém reprezentující zdravotními pojišťovnami
- **Místní podnikatelé** – podnikající subjekty v oborech cestovní ruch, služby, pohostinství a další

Udávané množství (75) reprezentuje průměrnou roční vytíženost parkovacího domu z 75%, tzn. 75 parkovacích míst.

Analýza SROI posuzovala skutečné dopady projektu za období 3 let po jeho ukončení. Ukazatel SROI projektu jako celku činil 2,2 : 1, což znamená, že každá 1 Kč investovaná do projektu vytvořila hodnotu ve výši 2,2 Kč, jak ukazuje následující tabulka (originál tabulky tvoří Přílohu č. 1 Projektového záměru):

Tabulka 17: Mapa dopadů

Rozsah analýzy (Krok 1.1)	Název projektu/akce		Parkovací dům pro kola, Přerov			Cíl zkoumaného projektu		Zjistit společenskou návratnost investice				Diskontní sazba	5,00%						
	Realizátor projektu/akce		Přerovská rozvojová, s.r.o.		Zadání analýzy	Zjištění společenské návratnosti Parkovacího domu pro kola v Přerově						Poznámky							
	Zkoumané období		2016-2018		Typ analýzy	Prediktivní		Zpracovatel analýzy	Erste Grantika Advisory, a.s.		Datum	26.6.2015							
Fáze 1		Fáze 2				Fáze 3				Fáze 4			Fáze 5						
Krok 1.2	Krok 1.3	Krok 2.1	Krok 2.2	Krok 2.3	Krok 2.4	Krok 3.1	Krok 3.2	3.3	Krok 3.4		Krok 4.1	Krok 4.2	Krok 4.3	Krok 5.1					
Zainteresaná strana	Očekávané/neočekávané změny (nepovinné)	Vstupy		Výstupy	Výsledky (změny)							Hrubý DOPAD	Očištění (v %)	Čistý DOPAD	Útlum [%]	Čistý dopad v jednotlivých letech			
		Popis vstupů	Hodnota vstupů v Kč		Popis změny	Ukazatel	Zdroj informací	Množství	Doba trvání výsledků	Prostředník	Hodnota v Kč					Komentář	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Cykloturisté	Úspory cykloturistů			Minimálně 100 zabezpečených parkovacích míst	Zabezpečení kol	Počet vyjžděk	Odhad	75	3 roky	Cykloturisté	750	Úspora na nákladech na dopravu (jízdenny, benzín, parkovné).	675 000	5%	641 250	5%	641 250	609 188	578 728
Stát	Daňový přínos	Vybudování parkovacího domu - dotace MMR	4 990 000		Zvýšení odvodů daní	Odvedená daň	Odhad	75	3 roky	Podnikatel	977	Příjem z DPH a jiných daní.	878 850	5%	834 908	5%	834 908	793 162	753 504
Obec	Příjem do obecního rozpočtu				Nárůst vybraných místních poplatků	Výše vybraných místních poplatků	Odhad	75	3 roky	Obec	300	Navyšování vybraných místních poplatků (turistická taxa, poplatky za likvidaci odpadu u krátkodobě ubytovaných turistů).	270 000	5%	256 500	5%	256 500	243 675	231 491
Žadatel	Poplatek za parkovné	Vybudování parkovacího domu - vlastní podíl na způsobilých výdajích	4 990 000		Vyšší příjem z parkovného	Tržby z parkovného	Kalkulace	75	3 roky	Žadatel	150	Výnos z parkovného.	135 000	0%	135 000	5%	135 000	128 250	121 838
Místní podnikatelé	Tržby				Navyšování počtu odběratelů zboží a služeb	Tržby místních podnikatelů	Odhad	75	3 roky	Podnikatel	4 500	Navyšování útraty turistů za stravování, ubytování, služby a vstupné.	4 050 000	5%	3 847 500	5%	3 847 500	3 655 125	3 472 369
Zdravotnictví	Snížení nákladů na zdravotní péči				Snížení nákladů na zdravotní péči	Náklady na zdravotní péči	Odhad	75	3 roky	Zdravotní pojišťovna	3 000	Úspora nákladů na zdravotní pojištění.	2 700 000	5%	2 565 000	5%	2 565 000	2 436 750	2 314 913
Cykloturisté	Snížení počtu ukradených a poškozených kol				Snížení počtu ukradených a poškozených kol	Počet škodných událostí/majetkových trestných činů	Odhad	1	4 roky	Policie ČR/pojišťovny	10 000	Úspory na zcizeném nebo poškozeném majetku.	120 000	0%	120 000	5%	120 000	114 000	108 300
Žadatel		Tržby z reklamy			Navyšování tržeb z reklamy	Tržby z reklamy	Kalkulace	1	3 roky	Žadatel	1 000	Tržby z maloplošné a středně plošné reklamy umístěné na plášti parkovacího domu.	12 000	0%	12 000	5%	12 000	11 400	10 830
CELKEM		9 980 000										8 412 158			8 412 158	7 991 550	7 591 972		
<i>Komentář zpracovatele/Závěrečné zhodnocení analýzy:</i>												Krok 5.2	8 011 579			7 248 571	6 558 231		
												Krok 5.3	2,2			:	1		

6 Období využitelnosti realizované akce

6.1 Specifikace období využitelnosti

Ačkoliv nefrekventovanějším obdobím pro cykloturistiku spojenou s návštěvou atraktivit cestovního ruchu je období od dubna do října, kdy je otevřena většina hradů a zámků alespoň o víkendech, i díky překvapivým výkyvům počasí lze dnes tento koníček provozovat prakticky celoročně, byť s omezením období, kdy na cyklotrasách leží příliš vysoká vrstva sněhu. Většina turistických lákadel nabízená městem Přerovem je přístupná právě po celý rok.

Z hlediska využitelnosti cyklo domu lze tedy říct, že bude využíván opravdu celoročně, byť průměrná obsazenost se bude v jednotlivých obdobích mírně lišit. Pro určení výnosů z provozu a SROI bylo počítáno s obsazeností 75 %.

6.2 Využití produktu na snížení sezónnosti

Vzhledem k charakteru předkládaného projektu a faktu, že parkovací dům pro kola bude provozován prakticky nepřetržitě, i s přihlédnutím k povaze cykloturistiky a měnícím se klimatickým podmínkám se nedá hovořit o klasickém rozšíření sezónnosti ve smyslu měsíců či ročních období.

Spíše je třeba podívat se na sezónnost ve smyslu vhodného a nevhodného počasí. V současné době se cykloturisté pohybují po městě na kolech, která zanechávají na volném prostranství vystavené povětrnostním vlivům. S příchodem případných srážek jsou pak jejich dopravní prostředky přímo zasaženy. Turistům pak nezbyvá než ponechat svá kola na pospas živlům a sami se uchýlit pod střechu, nebo v dešti pokračovat v cestě. To může být problém zejména u starších občanů či rodin s dětmi, neboť osoby nízkého, nebo naopak vysokého věku jsou náchylnější na promoknutí a s tím spojené prochlazení.

Pokud však budou mít cykloturisté zaparkované své dopravní prostředky v cyklo domě, mohou se buď uchýlit pod střechu a vyčkat konce srážek bez obav, že dojde k negativním dopadům počasí na jejich kola, nebo se za využití hromadné dopravy přesunout na autobusové nádraží, zde si svá kola vyzvednout a následně pokračovat dále cyklovlaky či cyklobusy, čímž minimalizují rizika promoknutí a prochlazení.

7 Rizika akce

7.1 Analýza rizik akce a pravděpodobnost jejich výskytu

Tabulka 18: Možná rizika projektu

Druh rizika	Závažnost	Pravděpodobnost	Význam
dodatečné změny požadavků investora	významné	téměř nemožné	zanedbatelné
nedostatečná koordinace stavebních prací	významné	téměř nemožné	zanedbatelné
výběr nekvalitního dodavatele	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné
nedodržení termínu realizace	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné
navýšení cen vstupů	významné	výjimečně možné	přijatelné
neobdržení dotace	velmi významné	běžně možné	vážné
nedostatek finančních prostředků pro realizaci	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné
nedodržení podmínek Programu	velmi významné	výjimečně možné	přijatelné
nedodržení právních norem ČR nebo EU	nepřijatelné	téměř nemožné	zanedbatelné
nevyřešené vlastnické vztahy	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné
nedostatečná poptávka	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné
nedostatek finančních prostředků v provozní fázi	velmi významné	výjimečně možné	přijatelné
negativní vliv počasí na provoz výstupů projektu	velmi významné	běžně možné	přijatelné

Zdroj: Žadatel

7.2 Popis rizik a systému jejich eliminace

Žadatel si je vědom veškerých rizik, které s přípravou, realizací i udržitelností projektu souvisejí a je i dostatečně připraven na vypořádání se s nimi:

1. Dodatečné změny požadavků investora

Potřebné zpracování projektu před zahájením realizace projektu.

2. Nedostatečná koordinace stavebních prací

Na koordinaci stavebních prací bude dohlížet jak vybraný technický dozor investora a autorský dozor, tak i členové realizačního týmu. Případné kolize prací budou řešeny operativně.

Stavbu bude realizovat jediný dodavatel, což snižuje riziko.

3. Výběr nekvalitního dodavatele

Budou realizována řádná výběrová řízení.

S vítěznými dodavateli bude sepsána smlouva o dílo, která bude zahrnovat příslušná sankční ustanovení pro případ nekvalitních stavebních prací. Na činnost dodavatelů bude také dohlížet realizátor projektu.

4. Nedodržení termínu realizace

Harmonogram projektu je navržen dostatečně velkoryse a obsahuje nezbytnou časovou rezervu. Bude existovat určitá volnost, týkající se drobných posunů harmonogramu, nicméně závažné změny budou podléhat schválení investora a poskytovatele dotace. Nedodržení těchto termínů bude předmětem smluvní pokuty.

5. Navýšení cen vstupů

Bude ošetřeno ve smlouvě o dílo s dodavateli.

Případné navýšení cen nad rámec způsobilých výdajů je žadatel připraven krýt z vlastních zdrojů.

6. Neobdržení dotace

V případě neobdržení dotace bude projekt realizován v delším časovém období a v omezenější míře.

Opatřením k eliminaci tohoto rizika je kvalitní zpracování žádosti vč. všech příloh, její průběžná konzultace s pracovníky MMR.

7. Nedostatek finančních prostředků pro realizaci

Žadatel bude disponovat dostatečným množstvím finančních prostředků na pokrytí realizační fáze, což dokládá čestným prohlášením. Financování projektu bude zajištěno z vlastních zdrojů a krátkodobým bankovním úvěrem.

8. Nedodržení podmínek Programu

Žadatel má bohaté zkušenosti s realizací rozvojových projektů, rovněž aktivně využívá celého spektra dotačních programů.

Případné sporné záležitosti budou konzultovány s pracovníky MMR.

Konzultace s pracovníky MMR budou také průběžně probíhat při řešení běžných záležitostí ve vztahu k realizaci projektu, změnám, výběru dodavatele apod.

9. Nedodržení právních norem ČR nebo EU

Na dodržování právních norem bude žadatel bedlivě dohlížet.

Případné sporné záležitosti budou konzultovány s pracovníky MMR, případně s externími právníky.

10. Nevyřešené vlastnické vztahy

Žadatel provádí realizaci projektu na pozemcích v pronájmu. Právo stavby je zaneseno v katastru nemovitostí. Realizace nebude mít negativní vliv na obyvatele okolních nemovitostí a vedení příslušné obce ji podporuje.

11. Nedostatečná poptávka

Projekt je určen turistům navštěvujícím danou oblast. Opírá se rovněž o průzkum provedený městem Přerovem, který dokladuje vysokou poptávku po zřizovaných službách. Vzhledem k plánovanému dalšímu rozvoji aktivit je možno s vysokou měrou pravděpodobnosti předpokládat, že poptávka je nejen dostatečná, ale bude se rovněž postupně zvyšovat.

12. Nedostatek finančních prostředků v provozní fázi

Jak ukazuje analýza nákladů a přínosů projektu, záměr je, i přes nízké ceny parkovného, minimálně ztrátový. V případě výrazného navýšení cen nákladů může být cena za služby adekvátně upravena. Případná ztráta bude hrazena z rozpočtu žadatele, kde na ni bude vytvořen rezervní fond.

8 Vliv projektu na horizontální témata

8.1 Popis kladných a negativních vlivů realizace dle jednotlivých aktivit k udržitelnému cestovnímu ruchu

Realizace projektu má **kladný vliv na ekologický rozvoj území**. Projekt počítá s minimálními stavebními zásahy, nezabírá další zemědělskou či lesní půdu. Dále dojde k pozitivnímu dopadu na životní prostředí díky podpoře ekologicky šetrné formy turismu.

Ekonomický přínos projektu bude také značný, jelikož dojde ke zvýšení návštěvnosti celé oblasti, což bude mít za následek zvýšení tržního potenciálu.

8.1.1 Jak přispívá akce k ekologicky šetrnému rozvoji

Realizace projektu povede k zatraktivnění cykloturismu jakožto ekologicky šetrné formy dopravy za kulturou a památkami.

8.1.2 Jak přispívá akce k posilování kulturně sociální identity

Jelikož je parkovací dům navrhován jakožto bezobslužný a bez přístupu veřejnosti, nebude docházet k jevům, kdy moderní a drahá kola budou viditelně umístěna vedle kol starších a prostých, což mohou negativně vnímat a slyšitelně komentovat zejména mladší turisté.

8.1.3 Jak přispívá akce ke zvyšování ekonomické prosperity

Cílem projektu je zejména zajistit, aby se turisté zdržovali v regionu po delší časové úseky. Logika věci je zcela jednoznačná – turista, který stráví v regionu více času, utratí více peněz. Utržené peníze budou moci být použity k dalšímu rozvoji regionu. Region, který bude na vysoké úrovni, opět přiláká více turistů, kteří zde budou ochotni strávit více času a utratit více peněz.

V další měřítku přispěje projekt k uchování pracovního místa, které by jinak muselo být zrušeno. Z tohoto hlediska má projekt pozitivní vliv na udržení zaměstnanosti, jakožto na jeden z makroekonomických ukazatelů.

8.2 Popis kladných a negativních vlivů realizace dle jednotlivých aktivit k naplnění principu rovných příležitostí

Projekt má pozitivní vliv na rovné příležitosti mužů a žen.

V rámci projektu dojde k udržení jednoho pracovního místa, které by jinak bylo třeba zrušit. Jedná se o místo technika, který bude zaškolen dodavatelskou firmou a bude mít na starosti údržbu systému v případě drobné poruchy.

Výstupy projektu budou moci využívat všichni návštěvníci lokality bez ohledu na pohlaví či jiná omezení, která by zakládala na nedodržení principu rovných příležitostí.

Projekt bude mít pozitivní dopad na životní prostředí.

Projekt má značný pozitivní vliv na sociální úrovni, kdy pomáhá eliminovat negativní předsudky vůči jiným kulturám, národnostem i hendikepovaným občanům.

Mapa dopadů

Rozsah analýzy (Krok 1.1)	Název projektu/akce	Parkovací dům pro kola, Přerov			Cíl zkoumaného projektu	Zjistit společenskou návratnost investice			Diskontní sazba	5,00%									
	Realizátor projektu/akce	Přerovská rozvojová, s.r.o.	Zadání analýzy	Zjištění společenské návratnosti Parkovacího domu pro kola v Přerově						Poznámky									
	Zkoumané období	2016-2018	Typ analýzy	Prediktivní	Zpracovatel analýzy	Erste Grantika Advisory, a.s.	Datum	26.6.2015											
Fáze 1	Fáze 2				Fáze 3				Fáze 4			Fáze 5							
Krok 1.2	Krok 1.3	Krok 2.1	Krok 2.2	Krok 2.3	Krok 2.4	Krok 3.1	Krok 3.2	Krok 3.3	Krok 3.4		Krok 4.1	Krok 4.2	Krok 4.3	Krok 5.1					
Zainteresaná strana	Očekávané/ neočekávané změny (nepovinné)	Vstupy		Výstupy	Výsledky (změny)							Hrubý DOPAD	Očištění (v %) Nulová varianta	Čistý DOPAD	Útlum [%]	Čistý dopad v jednotlivých letech			
		Popis vstupů	Hodnota vstupů v Kč		Popis změny	Ukazatel	Zdroj informací	Množství	Doba trvání výsledků	Prostředník	Hodnota v Kč					Komentář	Rok 1	Rok 2	Rok 3
Cykloturisté	Úspory cykloturistů			Minimálně 100 zabezpečených parkovacích míst	Zabezpečení kol	Počet vyjížděk	Odhad	75	3 roky	Cykloturisté	750	Úspora na nákladech na dopravu (jízdenky, benzín, parkovné).	675 000	5%	641 250	5%	641 250	609 188	578 728
Stát	Daňový přínos	Vybudování parkovacího domu dotace MMR	4 990 000		Zvýšení odvodů daní	Odvedená daň	Odhad	75	3 roky	Podnikatel	977	Příjem z DPH a jiných daní.	878 850	5%	834 908	5%	834 908	793 162	753 504
Obec	Příjem do obecního rozpočtu				Nárůst vybraných místních poplatků	Výše vybraných místních poplatků	Odhad	75	3 roky	Obec	300	Navýšení vybraných místních poplatků (turistická taxa, poplatky za likvidaci odpadu u krátkodobě ubytovaných turistů).	270 000	5%	256 500	5%	256 500	243 675	231 491
Žadatel	Poplatek za parkovné	Vybudování parkovacího domu vlastní podíl na způsobilých výdajích	4 990 000		Vyšší příjem z parkovného	Tržby z parkovného	Kalkulace	75	3 roky	Žadatel	150	Výnos z parkovného.	135 000	0%	135 000	5%	135 000	128 250	121 838
Místní podnikatelé	Tržby				Navýšení počtu odběratelů zboží a služeb	Tržby místních podnikatelů	Odhad	75	3 roky	Podnikatel	4 500	Navýšení útraty turistů za stravování, ubytování, služby a vstupné.	4 050 000	5%	3 847 500	5%	3 847 500	3 655 125	3 472 369
Zdravotnictví	Snížení nákladů na zdravotní péči				Snížení nákladů na zdravotní péči	Náklady na zdravotní péči	Odhad	75	3 roky	Zdravotní pojišťovna	3 000	Úspora nákladů na zdravotní pojištění.	2 700 000	5%	2 565 000	5%	2 565 000	2 436 750	2 314 913
Cykloturisté	Snížení počtu ukradených a poškozených kol				Snížení počtu ukradených a poškozených kol	Počet škodných událostí/majetkových trestných činů	Odhad	1	4 roky	Policie ČR/pojišťovny	10 000	Úspory na zcizeném nebo poškozeném majetku.	120 000	0%	120 000	5%	120 000	114 000	108 300
Žadatel		Tržby z reklamy			Navýšení tržeb z reklamy	Tržby z reklamy	Kalkulace	1	3 roky	Žadatel	1 000	Tržby z maloplošné a středně plošné reklamy umístěné na plášti parkovacího domu.	12 000	0%	12 000	5%	12 000	11 400	10 830
CELKEM			9 980 000												8 412 158		8 412 158	7 991 550	7 591 972
<i>Komentář zpracovatele/Závěrečné zhodnocení analýzy:</i>												Krok 5.2			8 011 579	7 248 571	6 558 231		
												Krok 5.3			2,2 : 1				

Pozn.:

Výpočet SROI ukazatele pro konkrétní zainteresovanou stranu se v tabulce zobrazí po vymazání buněk s hodnotami čistého dopadu ostatních zainteresovaných stran.