

# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

## INVESTIČNÍ VÝSTAVBA SPOLUFINANCOVANÁ Z FONDŮ EU

DIPLOMOVÁ PRÁCE

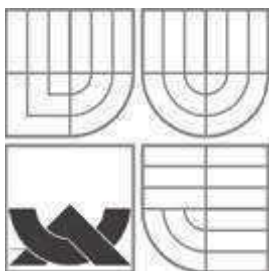
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

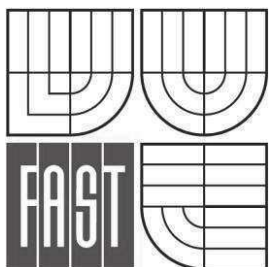
AUTHOR

BC. HANA SKLENÁŘOVÁ

BRNO 2015



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ  
ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING  
INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

## INVESTIČNÍ VÝSTAVBA SPOLUFINANCOVANÁ Z FONDŮ EU

INVESTMENT CONSTRUCTION CO-FINANCED FROM EU FUNDS

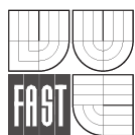
DIPLOMOVÁ PRÁCE  
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE  
AUTHOR

BC. HANA SKLENÁŘOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE  
SUPERVISOR

PhDr. Mgr. DAGMAR HRABINCOVÁ



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	N3607 Stavební inženýrství
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3607T038 Management stavebnictví
<b>Pracoviště</b>	Ústav stavební ekonomiky a řízení

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Diplomant</b>	Bc. Hana Sklenářová
<b>Název</b>	Investiční výstavba spolufinancovaná z fondů EU
<b>Vedoucí diplomové práce</b>	PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová
<b>Datum zadání diplomové práce</b>	31. 3. 2014
<b>Datum odevzdání diplomové práce</b>	16. 1. 2015
V Brně dne 31. 3. 2014	

.....  
doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

.....  
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA  
Děkan Fakulty stavební VUT

## **Podklady a literatura**

Kučerová.I.,: Hospodářské politiky v kontextu vývoje EU, Praha2012, Karolinium,  
Boháčková.I., a kol: Strukturální politika EU, Praha 2009, C.H.Beck,  
Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013, MMR, Praha 2007,  
www.mmr.cz - Ministerstvo pro místní rozvoj  
www.strukturální-fondy.cz

## **Zásady pro vypracování**

Cílem práce je provedení základní charakteristiky strukturální politiky Evropské unie a České republiky a aplikace těchto obecných poznatků na realizovaný stavební projekt spolufinancovaný EU.

1. Úvod
2. Strukturální politika EU
3. Strukturální politika ČR
4. Realizovaný projekt spolufinancovaný ze strukturálních fondů
5. Závěr

Výstupem práce bude popis aplikace obecných postupů stanovených v rámci strukturální politiky na vybraném stavebním projektu.

## **Předepsané přílohy**

Licenční smlouva o zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací

.....  
PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová  
Vedoucí diplomové práce

### **Abstrakt**

Práce se zaměřuje na Evropskou unii a fondy EU. Popis strukturální politiky a její historii, se zaměřením na strukturální fondy a fond soudržnosti. Dále je pozornost soustředěna na Evropské dotace získané z ROP jihovýchod. Ve stručnosti je uveden nový programový rámec 2014 – 2020.

Cílem praktické části diplomové práce bylo popsat, analyzovat a zhodnotit projekt spolufinancovaný ze strukturálních fondů EU. Projekt byl realizován v rámci ROP Jihovýchod a řešil integrovanou dopravu v regionu Břeclav.

### **Klíčová slova**

Evropská unie, Fondy EU, ROP Jihovýchod, Terminál IDS JMK Břeclav, Strukturální politika, Veřejná zakázka

### **Abstract**

This theses is focused on the European Union and EU funds. Description of structural policy and its history, with a focus on structural and cohesion funds. Furthermore, attention is focused on the subsidy received from the ROP southeast. In summary is given a new programming framework 2014-2020.

The practical part of the thesis was to describe, analyze and evaluate the project co-financed by EU structural funds. The project was implemented within the ROP SE and tackle integrated transport in the region Breclav.

### **Keywords**

European union, EU funds, ROP Southeast, Terminal IDS JMK Breclav, Structural policy, Public contract

...

## **Bibliografická citace VŠKP**

Bc. Hana Sklenářová *Investiční výstavba spolufinancovaná z fondů EU*. Brno, 2015. 88 s., 293 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce PhDr. Mgr. Dagmar Hrabincová

.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 16.1.2015

.....  
podpis autora  
Bc. Hana Sklenářová

# PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

## **Prohlášení:**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 16.1.2015

.....  
podpis autora  
Bc. Hana Sklenářová



# OBSAH

OBSAH .....	6
1 ÚVOD .....	10
2 EVROPSKÁ UNIE .....	11
2.1 Hlavní specifika EU jako ekonomického fenoménu.....	12
2.2 Hospodářský vývoj Evropské unie.....	13
2.2.1 Čtyřicátá léta 20. století .....	14
2.2.2 Padesátá léta 20. století .....	15
2.2.3 Šedesátá léta 20. století.....	16
2.2.4 Sedmdesátá léta 20. století.....	17
2.2.5 Osmdesátá léta 20. století .....	18
2.2.6 Devadesátá léta 20. století .....	19
2.2.7 Po roce 2000 .....	21
2.3 Vstup České republiky do Evropské unie .....	23
2.3.1 Období do roku 1989 .....	23
2.3.2 Období 1989 – 1992 .....	23
2.3.3 Období 1992 – 1996 .....	24
2.3.4 Období 1996 – 2004 .....	24
3 STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EVROPSKÉ UNIE .....	26
3.1 Vývoj regionální a strukturální politiky.....	27

3.1.1	Etapa 1958 – 1972 .....	28
3.1.2	Etapa 1973 – 1986 .....	28
3.1.3	Etapa 1986 – 1993 .....	28
3.1.4	Etapa 1994 – 1999 .....	29
3.1.5	Etapa 2000 – 2006 .....	29
3.1.6	Etapa 2007 - 2013 .....	29
3.2	Principy regionální politiky EU .....	30
4	FONDY EVROPSKÉ UNIE .....	32
4.1.1	Evropský fond pro regionální rozvoj .....	33
4.1.2	Evropský sociální fond .....	33
4.1.3	Fond soudržnosti .....	34
4.2	Cíle regionální politiky v období 2007-2013 .....	34
4.2.1	Cíl – Konvergence .....	35
4.2.1.1	Operační programy 2007 – 2013 - cíl Konvergence .....	35
4.2.2	Cíl – Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost .....	37
4.2.2.1	Operační programy 2007 - 2013 – cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost .....	38
4.2.3	Evropská územní spolupráce .....	38
4.2.3.1	Operační programy 2007 – 2013 – cíl Evropská územní spolupráce .....	38
4.3	ROP NUTS II Jihovýchod .....	39

4.4	Regionální členění.....	41
4.4.1	Statistické monitorování a analýza ekonomické a sociální situace v regionu 41	
4.5	Programové dokumenty politiky soudržnosti .....	43
4.5.1	Národní strategický referenční rámec v ČR .....	43
5	PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014 - 2020.....	44
5.1	Fondy pro období 2014 - 2020.....	44
5.1.1	Evropa 2020.....	46
5.1.2	Dohoda o Partnerství 2014 – 2020 .....	47
5.2	Programy pro období 2014 - 2020 .....	48
5.2.1	Integrovaný regionální operační program (IROP).....	49
5.3	Novinky pro období 2014 - 2020.....	49
6	STAVBA PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU IDS - JMK.....	50
6.1	Historie projektu Přestupního terminálu IDS - JMK .....	52
6.2	Žádost o přidělení prostředků z ROP jihovýchod .....	54
6.3	Finanční a ekonomické hodnocení projektu – eCBA analýza .....	59
6.4	Výběr zhotovitele .....	62
6.4.1	Smlouva o dílo .....	65
6.5	Realizace díla .....	66
6.6	Veřejné mínění na Přestupní terminál IDS – JMK .....	70
6.6.1	Dotazník.....	71

6.6.2	Názory vedení města.....	82
6.7	Zhodnocení projektu .....	83
7	ZÁVĚR .....	85
8	POUŽITÁ LITERATURA .....	86
9	SEZNAM ZKRATEK .....	89
10	SEZNAM PŘÍLOH.....	91

# 1 ÚVOD

Hlavním nástrojem pro realizaci evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti jsou fondy EU. Právě jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony.

Regionální a strukturální politika EU se řadí mezi nejdůležitější politiky Evropské Unie.

Cílem mé diplomové práce je popsat a provést základní charakteristiku strukturální politiky EU a České republiky a dále aplikovat tyto obecné poznatky na konkrétní realizovaný stavební projekt. Dotace z EU tvoří velkou část peněžních prostředků, díky nimž je možno realizovat velké množství projektů na území ČR. Finanční prostředky z evropských fondů jsou vypláceny prostřednictvím Regionálních operačních programů. Pro řešení projektu v této práci jsou využity prostředky z ROP Jihovýchod.

V současnosti probíhá nové programové období 2014 - 2020. S ohledem na dlouhá jednání České republiky s Evropskou komisí, které byly ukončeny podepsáním Dohody o partnerství dne 26. srpna 2014, nebylo možné pro tuto diplomovou práci řešit projekt, který by byl řešen v rámci programového období. První výzvy budou pravděpodobně vypsané ve druhém kvartále roku 2015.

Praktické využití dotace z evropských fondů bylo realizováno na konkrétním projektu „Stavba přestupního Terminálu IDS JMK v Břeclavi“. Podklady pro zpracování mi poskytlo město Břeclav, které bylo zároveň veřejným zadavatelem a příjemcem dotace. Jde o projekt financovaný z Evropských fondů v programovém období 2007 – 2013.

## 2 EVROPSKÁ UNIE

Evropská unie představuje prostor, který je v oblasti světové ekonomiky zcela specifický. V rámci EU došlo k harmonizaci širokého spektra zcela suverénních států po stránce ekonomické, institucionální i politické. Integrační proces započatý v Evropě po druhé světové válce byl nasměrován do oblasti ekonomické, ale jeho počátky jsou spojeny i s politickými argumenty. Vzhledem k tomu, že v rámci Evropského kontinentu byla velice citlivá témata politická a právní svrchovanost, zdála se ekonomická integrace dobrým prostředkem pro zamezení možných konfliktů mezi evropskými státy. Rozdíl mezi Evropskou unií a jinými ekonomickými subjekty je v upřednostňování politických a strategických cílů před ekonomickými. Tento aspekt je patrný například při začleňování některých států do společenství. Pomineme-li poražené Německo, tak jde o Řecko a Španělsko. Politika sehrála roli i v případě členství Portugalska a dokonce i Finska. V případě vstupu států východní Evropy do EU, jde z velké části opět o politické důvody, které jsou preferovány před aspekty ekonomickými.

Evropská unie v současné době sdružuje téměř všechny státy Západní Evropy a je jedním ze tří center světové ekonomiky. Spolupráce EU s nečlenskými státy je velice ojedinělá. Týká se především států EFTA (Evropské sdružení volného obchodu), se kterými má EU podepsáno několik sektorových dohod.

Původní Evropská unie tzv. „západní Evropa“, se vyznačuje velkými rozdíly v ekonomicko-sociálním vývoji v jednotlivých státech, které jsou do značné míry neaplikovatelné do jiných regionů. Do chvíle než se EU rozšířila o další státy tzv. „východní Evropy“, nebyl tento rozdíl ve vývoji tak patrný. V důsledku tohoto rozšíření přinesly nové členské státy tzv. institucionální diverzitu, a to především ve fungování legislativy, státních orgánů a jurisdikce. V důsledku toho musely všechny členské státy zavést tzv. *acquis communautaire*. Je to právní řád pro fungování Evropské unie, a znamená to, že je nadřazen právu všech členských zemí.

## **2.1 Hlavní specifika EU jako ekonomického fenoménu**

Evropská unie v současné době sdružuje 28 členských zemí a žije zde bezmála 490 milionů obyvatel. Jedná se o obrovský spotřebitelský trh, který je zcela liberalizovaný jak po stránce pohybu průmyslového a zemědělského zboží, tak i po stránce obchodu se službami. Nejde však pouze o velikost trhu, ale o tlak, kterému jsou vystaveni výrobci. V rámci EU je vysoká průměrná životní úroveň, a proto musí výrobci naplňovat velké požadavky spotřebitelů z hlediska kvalitativního i kvantitativního. Právě díky vysoké spotřební úrovni evropského obyvatelstva dochází k velkému znečišťování životního prostředí. Skutečností je, že tento problém se na evropském kontinentu vyskytuje už přes 200 let. Dáno je to tím, že Evropa prošla velkou industrializací na velmi malém prostoru, a proto došlo k velké koncentraci průmyslové výroby v jednom místě. Tento jev bezesporu způsobil rozsáhlé znečištění životního prostředí.

Dalším specifikem pro Evropskou unii je velmi nepříznivé věkové složení obyvatelstva. V nadcházejících desetiletích se bude zvyšovat počet obyvatel v postproduktivním věku, který se odhaduje až na 60%. Tyto prognózy jsou velmi alarmující, a proto před státy stojí změna v penzijním systému od průběžného k fondovému a s tím spojená i daňová reforma. K vysoké životní úrovni v EU také bezesporu patří vysoká sociální zabezpečení pro obyvatelstvo členských zemí. Každý stát má jiné nastavení společensko-ekonomických priorit, a proto má každý stát jiný systém sociálního zabezpečení. Problémem je, že díky tomu vzniká vnitřní konkurence ekonomik EU. V konečné fázi to znamená, že vysoké garance sociálního zabezpečení způsobují oslabení konkurenceschopnosti produkce evropských států na světových trzích.

Důsledkem nákladného systému sociálního zabezpečení evropského obyvatelstva je také menší příliv zahraničních investic. Čím vyšší jsou sociální garance, které se prolínají s vyššími výrobními náklady, tím nižší je zhodnocení investic. Zřejmé je, že jediné, co drží zahraniční investory dále se zdržovat na evropském trhu je kvalifikovanost pracovních sil a slušná produktivita práce i přesto, že je v tomto stále EU pozadu oproti Japonsku a USA. Od 90. let se značně zvýšil přítok produktivního

kapitálu do Evropské unie v podobě přímých zahraničních investic. V tomto ohledu je EU jako cílová oblast ve světě dominantní. Z velké části to je způsobeno průmyslovou tradicí, vysokou úrovní kvalifikace pracovních sil, ale hlavně velkým rozsahem trhu. Dalším pravděpodobným důvodem pro vstup investorů na evropských trh je vysoký reálný důchod obyvatel. Díky tomu je zajištěna efektivní poptávka po daném zboží či službě [1].

## **2.2 Hospodářský vývoj Evropské unie**

Integrační seskupení Evropské unie je důsledkem velmi bouřlivé historie v Evropě ve 20. století. V souvislosti se dvěma světovými válkami došlo k obrovskému zmatku mezi evropskými zeměmi. Došlo ke zničení hospodářské, politické a sociální základny v Evropě. Pro většinu zemí nastala naléhavá potřeba obnovy zemědělského, hospodářského a dopravního systému. Většina evropských zemí se potýkala s problémem uspokojit základní potřeby obyvatel. Nejvíce se tento jev projevoval nedostatkem zdravotního materiálu, potravin a strojního zařízení.

První organizace, která se snažila předejít případným problémům po druhé světové válce, byla UNRRA (Správa OSN pro pomoc a obnovu). Tuto organizaci sponzorovalo USA a pro země postižené válkou fungovala od roku 1943. Do roku 1947 dodala pro Evropu 25 milionů tun léků, potravin, oděvů a pohonných hmot. Přes tuto pomoc Evropa nadále trpěla důsledky 2. světové války. V roce 1948 nastoupil na místo organizace UNRRA Program obnovy Evropy (tzv. „Marshallův plán“). Tento program měl jednu z podmínek založení organizace OEEC (Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci). Marshallův plán velmi urychlil další vývoj evropských států a pomohl stabilizovat hospodářský systém. V rámci Marshallova plánu bylo rozděleno celkem 17,4 miliardy USD. Tento proces probíhal v letech 1948 – 1953. I přes velkou pomoc neměl tento program nijak zvláštní vliv pro další formování evropské integrace.

Po válce se projevoval integrační proces i v jiných souvislostech. Dá se tedy říci, že OEEC nebyla první integrací po válce. Některé státy se snažili zmírnit následky války prostřednictvím vlastních integrací. Příkladem můžeme uvést zamýšlenou integraci Francie v letech 1946 – 1947 nebo Skandinávskou unii v letech 1947 – 1950. Obě tyto organizace byly nakonec neúspěšné. Naopak Benelux byl v tomto směru



úspěšným uskupením. Hlavním rozdílem oproti předcházejícím příkladům je doba, kdy státy podepsaly tuto dohodu. V roce 1944 podepsali představitelé exilových vlád Belgie, Lucemburska a Nizozemska v Londýně mezi sebou smlouvu o vybudování celní unie po skončení 2. světové války. Od roku 1948 Benelux odstraňoval překážky, které bránily ve vzájemném obchodu. V roce 1958 již vstoupily do Evropského hospodářského společenství jako fungující celní unie.

V poválečné východní Evropě se začala seskupovat integrační organizace tzv. RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci). Tento proces byl založen na jiném principu než v západní Evropě, ale i přesto jde o projev integrace. Velkým problémem byla rozhodující role Sovětského svazu vůči ostatním státům. Proto se tato integrace ubírala jiným směrem, než tomu bylo v západní Evropě [1].

### ***2.2.1 Čtyřicátá léta 20. století***

Po roce 1945 se každý stát snažil co nejrychleji odstranit důsledky války. Ve většině zemí to znamenalo zavedení přidělového systému. U jednotlivých států byl v platnosti různou dobu, v závislosti na míře ochromení ekonomiky. Hospodářská situace byla v každém státu jiná. Odvíjela se od skutečnosti, zda byla daná země přímým účastníkem války či nikoli. Program UNNRA byl založen pro co největší zkrácení této doby. Velmi odlišná situace byla v poválečném Německu. V prvních úvahách o budoucnosti Německa se uvažovalo o jeho deindustrializaci, aby se předešlo případnému dalšímu zbrojení. Myšlenka Henryho Morgenthaua byla vytvořit v Německu agrární základnu pro celou Evropu. Nakonec k realizaci této idey nedošlo.

Ve čtyřicátých letech vzniká v Evropě nový fenomén, a to hospodářská politika jako trvale cílená činnost státu. Tento projev měl urychlit a usnadnit splnění strategických cílů v poválečných zemích. Díky tomu došlo k velkému posílení pozice státu v ekonomice. Převládl názor, aby stát zasahoval v oblastech, kde doposud byla zodpovědnost individuálně na každém ekonomickém subjektu. Státní zásahy se tak staly pro Evropu typickým jevem v poválečných letech. Lze říci, že státní zásahy do ekonomiky jsou a byly nejvíce aplikovány v zemích EU. Ve 40. letech se státy Evropy začaly chovat jako samostatné subjekty a s tím souvisela vlna zestátňování. Jednalo se především o bankovní instituce a nejdůležitější průmysl. Tento jev byl typický

především pro Velkou Británii, Francii a Itálii. Naopak ve Švédsku zestátňování neproběhlo i přesto, že bývá označováno jako sociální stát se silnou úlohou státu. Státní podniky měly za úkol stabilizovat trh práce a zvyšovat nabídku pracovních míst. Tento krok měl vliv na efektivnost a konkurenceschopnost.

V poválečné Evropě byl zaveden Brettonwoodský měnový systém, který byl založen na fixním kurzu amerického dolaru a na něm navázány evropské měny. Tento systém se stal prostředkem pro rozmach válkou zpřetrhaných obchodních vazeb, i prostředkem pro internacionalizaci evropských ekonomik. V tomto období také dochází k zapojení evropských zemí do GATT (všeobecná dohoda o clech a obchodu) a k celkové liberalizaci mezinárodního obchodu.

Na druhé straně došlo k rozdělení světového trhu na dvě odlišné hospodářské soustavy a vznikly dvě mocenské soustavy. V důsledku toho došlo ke zničení tradičních obchodních vazeb. Lze říci, že proces liberalizace mezinárodního obchodu byl narušen fenoménem studené války a právě spuštěnou „železnou oponou“. Ze strachu před dalším válečným konfliktem byla podepsána mezinárodní dohoda o kontrole vývozu specifických produktů do zemí sovětského bloku. Teprve až v 90. letech, po politických změnách ve východním bloku, došlo k liberalizaci vzájemných vztahů [1].

### ***2.2.2 Padesátá léta 20. století***

Období padesátých let bylo pro Evropu ve znamení velkého rozvoje. Postupně byly v dnešních státech EU překonány následky války, a také se dařilo navracet k předválečné výkonnosti hospodářství. V první polovině tohoto období ještě doznívало přidělové hospodářství, ale postupně se od něj ustupovalo. I přesto, že v Evropských státech dobře fungoval brettonwoodský měnový systém, bylo potřeba zavést užší měnovou spolupráci mezi Evropskými státy, a tak byla v roce 1950 založena Evropská platební unie v rámci OEEC. Posléze byla 27. 12. 1958 nahrazena Evropskou měnovou dohodou, aby přispěla ke stabilizaci směnných kurzů a rovnováze platebních bilancí.

Nejdůležitějším mezníkem v 50. letech je založení ESUO (Evropské společenství uhlí a oceli) jindy také nazývána Montánní unie. Toto integrační seskupení bylo založeno v roce 1951. Plán byl prvotně zaměřen na francouzsko-německé vztahy, ale počítal se všemi evropskými státy. Státy Beneluxu a Itálie se staly společníky.

V červenci 1957 byly podepsány tzv. Římské smlouvy. Jednalo se o založení sektorové integrace EUROATOM (Evropské společenství pro atomovou energii). Dále pak v roce 1958 makroekonomického seskupení EHS (Evropské hospodářské společenství). Reakcí na tak obrovský postup v budování integračního procesu bylo založení EFTA (Evropské sdružení volného obchodu). Od roku 1960 začala EFTA fungovat jako protipól EHS. Původní záměr EFTA bylo vytvoření pásma volného obchodu, aby byla alespoň částečnou konkurencí pro EHS. Padesátá léta byla obdobím, ve kterém se vytvořila současná podoba hospodářského a institucionálního vývoje.

### **2.2.3 Šedesátá léta 20. století**

Období 60. let je vnímáno jako doba mimořádné prosperity. V Evropě se po dvacetiletém období zvyšování životní úrovně podařilo nebývale zvýšit nárůst sociálních výdajů státu. Představa státu blahobytu je založena na zvyšování osobního disponibilního důchodu a z toho plynoucí expanze státních výdajů formou rozvětveného systému sociálního zabezpečení. V řadě států také dochází ke zkracování pracovní doby a s tím spojeným nárůstem volného času, což je také atribut státu blahobytu.

V průběhu šedesátých let dochází k odlivu lidí z průmyslu a zemědělství a dochází k rozšíření terciéru, tedy sektoru služeb. Tento stav je důsledkem zvyšující se životní úrovně a na druhé straně požadavku zvyšující se internacionalizace ekonomik. V roce 1965 v rámci EHS dochází k dokončení pásma volného obchodu jako předstupeň celní unie. V témže roce bylo rozhodnuto o spojení všech tří uskupení EUROATOM, ESUO a EHS a v roce 1967 vzniklo Evropské společenství. I přes nastoupený integrační trend se objevily problémy s různorodostí názorů na financování agrárního sektoru. V důsledku toho byl v roce 1966 přijat tzv. Lucemburský kompromis. Francie v roce 1965 odmítla přistoupit na většinový způsob hlasování, a proto byl Lucemburský kompromis řešením, kdy mohla daná země trvat na své pozici, dokud se nedosáhlo jednomyslného hlasování.

Šestá dekáda, velmi úspěšná, dokázala přesvědčit ostatní státy o výhodách ekonomické integrace. Během této dekády byla uvnitř společenství projednávána i možná politická integrace [1].

#### ***2.2.4 Sedmdesátá léta 20. století***

V roce 1970 byla uzavřena dohoda o finanční reformě, která měla fungovat od roku 1975. V důsledku krize vstoupila v platnost až v roce 1980. V rámci ES byl ustaven tzv. Wernerův výbor, který měl připravit podklady k hospodářské a měnové unii. Tato dekáda byla rozplánována do roku 1980 na jednotlivé etapy budování EMU (Evropské měnové unie). Počáteční etapa začala v roce 1971, ale tím také skončila. Důvodů bylo více, ale největší podíl měl rozpad bretonwoodského měnového systému, který oslabil měny, a také rozšíření ES o další 3 členské státy a následný ropný šok.

Rok 1973 se stal pro ES důležitým bodem. ES se rozšířilo o Velkou Británii, Dánsko a Irsko. I přes pečlivou přípravu znamenalo toto rozšíření velkou zátěž pro integrační vývoj. Rozpuštění bretonwoodského systému byl jen důsledek mnohaleté krize amerického dolaru. Jeho další devalvace způsobila evropským zemím komplikace v měnových vztazích. Posledním šokem byl ze strany zemí OPEC (Organizace zemí vyvážející ropu) obrovský nárůst cen ropy.

Následné krize, které přišly, odhalily zaostalost evropského průmyslu hlavně po stránce energetické úspory a produktivity práce, což znamená nízkou konkurenceschopnost. Dalším faktorem byla expanze Japonska na evropský trh, která způsobila obrovskou konkurenci. V důsledku těchto problémů rapidně vzrostla nezaměstnanost v zemích ES. Tímto bylo ES velmi zaskočeno. Do té doby byla nezaměstnanost okolo 1% a následně dosahovala i dvouciferných čísel. Dosavadní systém byl zaměřen na jednotlivce a ne na velkou skupinu lidí.

Přibližně v půlce dekády se ES začalo potýkat s tzv. stagflací. K tomuto jevu dochází, když je stagnace ekonomického růstu, popřípadě jeho propad doprovázen vysokou mírou nezaměstnanosti a zároveň s vyšší mírou inflace. Evropské státy reagovaly na tuto situaci velmi špatně a řídily se vesměs keynesiánskými přístupy, které vedly k růstu výdajů veřejných financí. V důsledku těchto krizí, které doprovázely 70. léta, se integrační proces zpomalil, ale i přesto byly stále evidentní výhody integrace. V roce 1974 byl Leo Tindemans pověřen vypracováním projektu přetvoření ES na Evropskou unii. Tato zpráva se nestala nikdy předmětem činnosti. V roce 1979

došlo ke spuštění Evropského měnového systému a k vytvoření bezhotovostní měny ECU (Evropská měnová jednotka).

V roce 1979 prodělaly světové trhy další ropný šok. Evropské státy se s tímto problémem vyrovnaly mnohem lépe než předtím. Bylo to způsobeno tím, že již některé Evropské země začaly těžit vlastní ropu, a proto se předešlo ropné závislosti. Z důvodů opakující se krize, která postihla sedmou dekádu vývoje, došlo v mnoha státech ES k výměně politických elit a začalo se uvažovat o změnách v hospodářské politice.

### ***2.2.5 Osmdesátá léta 20. století***

V 80. letech se státy výrazně poučily z předcházejících krizí a přistoupily ke změnám v hospodářské politice. Nejvíce se tyto změny projevily ve Velké Británii, Německu, Francii, Švédsku a Nizozemsku. Ve Velké Británii bylo od roku 1979 přehodnocení strategických cílů prováděno britskou premiérkou Margaret Thatcherovou. Začalo se opouštět od starého keynesiánského přístupu a tedy od posilování úlohy státu. Úspěch britských reforem se stal vzorem pro ostatní státy Evropy.

Během osmé dekády se začala velmi rozvíjet strukturální a regionální politika a znovu se začal prohlubovat integrační proces. Také dochází k dalšímu rozšíření členské základny o 3 evropské země a nazýváme ho tzv. „jižní rozšíření“. V roce 1981 se stalo členem ES Řecko. Byl to v pořadí 10. člen ES. Při začleňování Řecka jednoznačně převládly politické a strategické důvody. Na jedné straně chtěla ES pomoci Řecku při její cestě k demokratizaci, ale na straně druhé byl tento čin strategickým tahem, aby nedošlo k sovětizaci celého Balkánu. V roce 1986 byly přijaty do ES další dvě země, a to Španělsko a Portugalsko.

Každá nová členská země se ve svém ekonomickém vývoji výrazně lišila. Řecko bylo stále pod vlivem socialistické vlády, a proto se dá říci, že jen pasivně těžilo ze svého členství. Naopak Španělsko se co nejvíce snažilo překonat desetiletí trvající izolaci způsobenou režimem generála Francisca Franka. V průběhu 80. let docházelo ve Španělsku k rozsáhlé restrukturalizaci průmyslu a zemědělství, což mělo za následek nárůst nezaměstnanosti. Vývoj španělské ekonomiky se vyznačuje i obrovským

přílivem investic. Portugalsko je ze zemí tehdejšího ES nejchudším státem. Životní úroveň zde dosahuje pouze 54% průměru ES. Podobně jako ve Španělsku došlo i v Portugalsku od poloviny 80. let k výrazné restrukturalizaci a modernizaci. V Portugalsku byl tento proces provázen velkou privatizací.

Ve druhé polovině 8. dekády dochází k velkému prohlubování integračního procesu. V roce 1985 byla vydána tzv. Bílá kniha (Opatření k dokončení vnitřního trhu EHS). V této chvíli již nešlo o vytvoření jednotného trhu (cíl obsažený v Římské smlouvě), ale o založení vnitřního trhu. Bílá kniha mluví o absolutním spojení a sloučení jednotlivých národních trhů v jediný homogenní trh. V roce 1987 byl vydán v platnost Jednotný Evropský akt, který stanovil úkoly pro vytvoření vnitřního trhu do konce roku 1992. [1]

Od roku 1988 tedy začíná realizace společného trhu. Dochází k finanční reformě tzv. Delorsovým balíkem, aby ES získala finanční soběstačnost pro vytvoření vnitřního trhu. V roce 1989 byla vytvořena Evropská charta základních sociálních práv, která znamenala další výrazný integrační mezník. [1]

### **2.2.6 Devadesátá léta 20. století**

Devadesátá léta jsou obdobím velké diverzifikace cílů. Do této doby se ES zaměřovalo pouze na jeden strategický cíl a k němu přidružený dílčí cíle. V tomto období dochází k překrývání minimálně dvou a více úkolů, s dalšími dílčími cíli.

Nejdůležitějším bodem v období devadesátých let je přijetí Maastrichtské smlouvy s platností od listopadu 1993. V rámci Maastrichtské smlouvy se upravuje Římská smlouva a dochází k založení EU. Znamená to, že původně zamýšlená hospodářská integrace se přeorientovává i na společenské aspekty. Mezi zeměmi EU je od počátku roku 1993 spuštěn vnitřní trh a dochází k volnému pohybu zboží, služeb, kapitálu a pracovních sil. Od ledna roku 1994 je vytvořen Evropský hospodářský prostor (EEA), který propojuje vnitřní trh EU se třemi zeměmi EFTA. Další vývoj EU byl do značné míry ovlivněn i rozpadem východního bloku. Zemím, které vzešly ze sovětského bloku, jsou nabídnuty dohody o přidružení (Eurodohody), které umožňují pozdější začlenění do EU. Vzhledem k jistým negativním zkušenostem v rámci jižního

rozšíření EU dochází ke zpřísnění podmínek. V červnu roku 1993 na Kodaňském summitu byly vytvořeny kritéria pro budoucí uchazeče o členství v EU. Tyto tzv. Kodaňská kritéria chtěla po budoucích členech mimo demokratických principů i určité závazky. Tyto zmíněné závazky vyplývaly z cílů EMU, a také konkurenceschopnosti kandidátů vůči ostatním zemím unie. V roce 1993 poprvé zazněly požadavky pro budoucí členy EU.

V červnu roku 1995 byla zveřejněna Bílá kniha, která se stala výchozím materiálem pro konvergenci kandidátských států. V témže roce došlo i k dalšímu rozšíření integrace o tzv. „severní státy“ (Rakousko, Švédsko, Finsko). Rok 1995 byl velmi důležitý i z pohledu budování zóny volného obchodu. Šlo o vztah EU a dvanácti států středomoří. Tuto dohodu podepsalo jedenáct států a dvanáctý byl zástupce budoucí Palestiny. Tímto aktem byl počat tzv. Barcelonský proces.

V průběhu roku 1997 byla přijata Amsterodamská smlouva, která vešla v platnost v květnu 1999. Asi nejdůležitějším bodem v této smlouvě bylo zavedení pružnějšího systému při budování integrace. Tento bod umožňuje jednotlivým státům EU budovat hospodářskou a měnovou unii různě rychle, ale musí zachovat celistvost v rámci EU. Současně s Amsterodamskou smlouvou byl vytvořen materiál Agenda 2000. Jedná se o harmonogram dalšího fungování EU po roce 2000, kde byly uvedeny požadavky, jak na současné členské země, tak i na nové kandidáty.

V prosinci 2000 proběhlo podepsání Smlouvy z Nice, přinášející reformu, připravující se na příchod více jak 10 nových členských zemí a uzákoňuje z ekonomického hlediska tzv. Lisabonskou strategii. V devadesátých letech byl ekonomický vývoj věnován na snižování rozdílů mezi státy a jednotlivými regiony. K již existujícím strukturálním fondům přibyl např. Fond soudržnosti. Vytvořila se samostatná komunitární politika tzv. politika hospodářské a sociální soudržnosti, která se orientovala na odstranění hospodářských a sociálních rozdílů.

Během roku 1998 se dokončovaly přípravy pro odstartování hospodářské a měnové unie. Provedly se zkoušky, jestli byla splněna maastrichtská kritéria a bylo rozhodnuto, které členské státy se stanou členy EMU. V lednu 1999 nahradilo stávající ECU v bezhotovostním styku Euro [2].

### **2.2.7 Po roce 2000**

Na Lisabonském summitu v březnu roku 2000 byly vytyčeny cíle, které jsou uvedeny v tzv. lisabonské strategii. Jedná se v ní především o zvýšení konkurenceschopnosti EU. V tomto ohledu je EU pozadu oproti USA a Japonsku. Pro další dekádu je cílem podpora terciéru a podpora rozvoje nových technologií. Počátkem roku 2002 přechází členské země EU na platby v eurech a od března roku 2002 se v zemích eurozóny platí pouze v eurech. V dubnu roku 2003 se rozhodlo o přistoupení dalších 10 států do EU a byla podepsána tzv. Athénská smlouva. Tento krok proběhl 1. 5. 2004 a je nazýván jako východní rozšíření. Z hlediska kvantitativního i kvalitativního byl tento čin velmi přelomový. Státy, které v tomto roce přistoupily, vyjímaje Kypru a Malty, spadaly do vlivu sovětské sféry. Tyto státy byly dlouhou dobu zvyklé na centrálně plánovanou ekonomiku a na nedemokratický režim a byly také méně ekonomicky i technologicky vyspělé.

Během roku 2004 bylo zjištěno, velké zpoždění na všech frontách v realizaci lisabonské strategie. Během listopadu roku 2004 byla zveřejněna tzv. Win Kokova zpráva, která reálně posoudila dosaženého stupně plnění a nabídla jistá doporučení. V důsledku této zprávy proběhlo zasedání ER a byla vyhlášena revize lisabonské agendy. Vypracovaly se tři tříleté rámce a každý členský stát vytvořil národní program. S východním rozšířením začala platit reforma ochrany a dozoru nad hospodářskou soutěží. Vývoj EU je velmi členitý a nelze zcela oddělit vývoj hospodářskou část od části rozvoje institucionálního a politického. Těžištěm těchto tří stránek je ekonomická oblast vývoje.

Historie EU v základních bodech:

- 1950 – uvedena Schumanova deklarace
- 1951 – Itálie, Francie, Spolková republika Německo a státy Beneluxu podpisem tzv. Pařížské smlouvy rozhodli o založení Evropského sdružení uhlí a oceli (ESUO), s platností od 27. Července 1952.
- 1957 – 25. Března 1957 byly v Římě podepsány smlouvy o vzniku Evropského hospodářského společenství (EHS) a Evropské společenství atomové energie (EUROATOM). Tyto smlouvy vešly v platnost 1. ledna 1958.



- 1965 – všechna společenství (ESUO, EHS a EUROATOM) se dohodla na spojení institucí. Od 1. Července 1967 vzniká Evropské společenství (ES).
- 1968 – vznik celní unie
- 1973 – ES poprvé přijalo nové členy. Rozšířilo se o Velkou Británii, Dánsko a Irsko.
- 1979 – Proběhly volby do Evropského parlamentu, poprvé přímou volbou.
- 1981 – Další členskou zemí ES se stalo Řecko
- 1985 – Byly podepsány Schengenské dohody.
- 1986 – Přistoupení Španělska a Portugalska do ES. V témže roce proběhl podpis Jednotného evropského aktu. (JEA)
- 1992 – Podepsána Maastrichtská smlouva, která vstoupila v platnost 1. 11. 1993. Tímto aktem vznikla Evropská unie (EU).
- 1993 – Vzniká Jednotný vnitřní trh a zároveň jsou formulována Kodaňská kritéria.
- 1995 – K EU se přidává Rakousko, Finsko a Švédsko.
- 1997 – Došlo k podpisu Amsterodamské smlouvy a začala platit 1. Května 1999.
- 2001 – Byla podepsána Nicejská smlouva, která byla uvedena v platnost 1. Února 2003.
- 2002 – U dvanácti členských států, byla zavedena společná měna EURO. V současné době platí eurem sedmnáct členských států.
- 2004 – Česká republika s dalšími devíti státy vstupuje do EU. Jedná se o přistoupení tzv. postkomunistických států. Tímto je ukončeno rozdělení Evropy na východní a západní.
- 2007 – Rumunsko a Bulharsko vstupuje do EU.
- 2009 – Uvedena v platnost Lisabonská smlouva.
- 2013 – Došlo k poslednímu rozšíření EU o Chorvatsko. [2]

## **2.3 Vstup České republiky do Evropské unie**

### **2.3.1 Období do roku 1989**

Již od roku 1978 vznikali pozvolné kroky ke spolupráci mezi tehdy Československou socialistickou republikou a Evropským společenstvím uhlí a oceli. Mezi těmito stranami došlo v roce 1978 podle pravidel GATT (Všeobecná dohoda o clech a obchodu) ke vzniku tzv. „autolimitačního sektorového ujednání pro obchod s hutnickými výrobky.“ Během dalších čtyř let došlo k podobné dohodě. Jednalo se o bilaterální textilní dohodu mezi ČSSR a EHS. V roce 1988 vznikli mezi ČSSR a ES diplomatické vztahy. Následně dne 19. prosince 1988 došlo k podepsání první vzájemné dohody v Bruselu, která nesla název „Dohoda o obchodu průmyslovými výrobky mezi ČSSR a EHS“. Smlouva se stala platnou 1. 4. 1989 na dobu čtyř let. Během této doby došlo v Československu v listopadu 1989 k politickým změnám, a proto tato smlouva platila pouze jeden rok. Mezi Československem a ES byla podepsána zcela nová dohoda, která posunula vzájemné vztahy na vyšší úroveň. [3]

### **2.3.2 Období 1989 – 1992**

Po sametové revoluci v roce 1989 byla velká snaha ze strany Československa o začlenění do západoevropských struktur. Celková koncepce zahraniční politiky Československa se ubírala směrem k budoucímu začlenění do ES. [4] Nedlouho po listopadových událostech, v prosinci roku 1989, vyjádřil předseda vlády Marián Čalfa zájem Československa o vstup do ES. Po rozpadu Sovětského svazu v roce 1991 se počet adeptů pro členství v ES zvýšil. Samotné ES bylo nakloněno pro vstup nových členských zemí, ale až k tomu budou tyto země připraveny. Kandidátské země měly před sebou ještě spoustu příprav a změn, než k jejich přijetí došlo. [5]

Prvotní změny, které nastaly v Československu, se projeví otevřením hranic a odstraněním dovozních kvót. Další důležitým úkolem, který před Československem stál, bylo přeměnit centrálně plánovanou ekonomiku na tržní. [3] V roce 1990 se Československo přidalo k fondu PHARE, který napomáhal státům při přechodu na tržní ekonomiku. Zejména se z fondu PHARE financovaly projekty, které napomáhaly zmenšovat rozdíly mezi státy východního bloku a západní Evropou. Prvotně se tato

pomoc vztahovala pouze na Maďarsko a Polsko, ale postupně se začlenily i ostatní státy východního bloku. [6]

Země, které měly zájem o budoucí vstup do EU, podepisovaly Asociační dohody (tzv. Eurodohody). V případě České a Slovenské federativní republiky (ČSFR) a ES proběhl podpis tzv. Eurodohody v prosinci roku 1991. Tento akt automaticky neznamenal budoucí vstup do EU, ale došlo k zlepšení politického dialogu, odstraňování obchodních bariér a jiné. „ *Evropská unie se zavázala snižovat svoje cla, kvóty rychleji než východní státy, aby zmírnila dopady volného obchodu na jejich ekonomiky.* “ [3]

### **2.3.3 Období 1992 – 1996**

Po rozpadu České a Slovenské federativní republiky v roce 1993 se zrušila předcházející dohoda a v říjnu 1993 byla podepsána nová asociační dohoda. Platnost byla stanovena od 1. února 1995. Do roku 1993 nebylo závazně dáno, kdy budou moci vstoupit země z bývalého východního bloku vstoupit do EU. V červenci roku 1993 byla stanovena tzv. Kodaňská kritéria, která vymezila podmínky, které musí nové členské země splnit, aby mohly vstoupit do EU. Jednalo se především o ochranu lidských práv, začlenění legislativy ES do národní legislativy, existence fungující tržní ekonomiky a jiné. Další podmínky byly doplněny v roce 1995 v Madridu a v roce 1997 v Lucembursku. [3], [5]

### **2.3.4 Období 1996 – 2004**

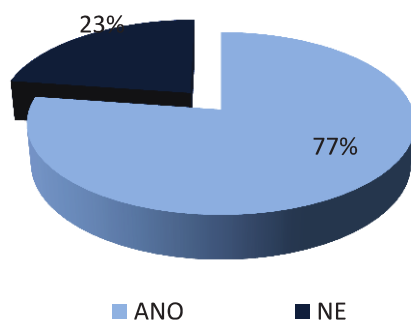
Premiér Václav Klaus předal oficiální žádost za Českou republiku pro vstup do EU 23. ledna 1996 v Římě. Oficiální jednání o přistupování České republiky do EU začalo 31. března 1998 a od té doby se stal vstup ČR do EU jedním z hlavních cílů zahraniční politiky ČR, které měli dopad i na politiku domácí. Po zveřejnění tzv. Agendy 2000, kterou vydala Evropská komise v červenci 1997, rozdělila rada EU uchazeče do dvou skupin. ČR patřila do první skupiny zároveň s Estonskem, Lotyšskem, Kypr, Maďarskem, Polskem a Slovinskem. Tato skupina se nazývala Lucemburská. S těmito zeměmi začala přistupová jednání v březnu roku 1998. S druhou skupinou uchazečů byla zahájena přistupová jednání v roce 1999 na summitu

v Helsinkách. Do této skupiny patřilo Bulharsko, Litva, Lotyšsko, Malta, Rumunsko a Slovensko. Tato skupina zemí se nazývala Helsinská. [3], [5]

Přístupová jednání probíhala mezi Českou republikou a členskými zeměmi formou šesti mezivládních konferencí. Českou republiku zastupoval na těchto jednáních náměstek ministra zahraničních věcí Pavel Telička a na straně EU vedla vždy jednání předsednická země EU. Jednou z nejdůležitějších částí těchto jednání byl tzv. screening. Jednalo se o analytické srovnání legislativy nových kandidátských zemí s evropským právem. Pro zjednodušení vyjednávání bylo *acquis communautaire* rozděleno do 31 kapitol. Nadále Evropská komise vydávala pravidelné hodnotící posudky o pokrocích kandidátských zemí a počínaje rokem 1998 vydávala Evropská komise „*Pravidelné zprávy o pokroku České republiky v přípravách na členství v EU.*“ [12]

Důležitým krokem kandidátských zemí byl podpis Smlouvy z Nice, která připravila instituce na vstup nových členů. Jednání byla s deseti novými kandidátskými zeměmi ukončena v prosinci 2002 v Kodani a mohla být vypracována konečná verze Smlouvy o přistoupení. Podepsání na těchto smlouvách byli národní parlamenty členských zemí EU, Evropský parlament a kandidátské země. Tato smlouva byla podepsána v dubnu 2003 v Athénách a vstup těchto zemí do EU byl stanoven na 1. května 2005. Způsob ratifikace si mohl vybrat každý stát sám. Některé si zvolili parlamentní způsob, jiné referendum. Česká republika si zvolila referendum, které se konalo 13. – 14. Června 2003. Pro vstup do EU se vyjádřilo 77,33% voličů a proti bylo 22,67%. Voleb se zúčastnilo 55,21% voličů. Ústavní soud se poté zabýval stížnostmi na průběh referenda. Soud došel k závěru, že referendum probíhalo zákonným způsobem. Na základě usnesení Ústavního soudu potvrdil prezident Václav Klaus platnost referenda a smlouva vstoupila v platnost 1. Května 2004. [8], [2]

Obr. 2 Referendum o přistoupení České republiky do EU[13]



### 3 STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EVROPSKÉ UNIE

V terminologii oficiálních dokumentů EU je strukturální politika definována takto: „*Strukturální politika je taková politika, jež záměrně ovlivňuje ekonomickou strukturu, která je uplatňována společně s kroky zabezpečujícími stabilizaci hospodářského vývoje, případně s usměrňováním hospodářského růstu*“ [5]. Strukturální procesy, jsou směřovány ke snižování nerovnosti mezi jednotlivými regiony. V rámci těchto procesů dochází také k posilování hospodářské a sociální soudržnosti a v neposlední řadě ke snižování sociálního napětí. V rámci principů EU, zejména principu solidarity, vytvořila Evropská unie systém nástrojů a finančních zdrojů, díky nimž se snaží postupně snižovat rozdíly mezi regiony v Evropě. Jedná se především o stránku hospodářskou a sociální. Všechny tyto negativní jevy, které ústí v nezaměstnanost a nízkou příjmovou úroveň, vznikají v důsledku špatných hospodářských a sociálních struktur. V důsledku těchto poznatků bylo nutno přistoupit ke snižování rozdílů cestou jejich nápravy. Díky těmto záměrům, došlo k rozvoji hospodářské a sociální soudržnosti a vytvoření strukturálních fondů. V EU platí obecná vůle po solidaritě, což prakticky znamená, že státy s vysokým ekonomickým potenciálem pomáhají zemím, které za nimi ekonomicky zaostávají. EU se snaží vytvářet srovnatelné podmínky pro hospodářskou soutěž mezi členskými státy. Lisabonský projekt napomáhá Evropské komisi měřit a porovnávat výkonnost regionů (členských zemí) pomocí 15 ukazatelů v ročním intervalu. Tento způsob napomáhá EK kvantitativně vyjádřit výkonnost jednotlivých regionů.

Jedná se o níže specifikované indikátory:

- HDP na obyvatele
- produktivita práce na zaměstnance
- míra zaměstnanosti (%)
- míra zaměstnanosti žen (%)
- míra zaměstnanosti starších pracovníků (%)
- dosažené vzdělání (%)
- výdeje na výzkum a vývoj (%)
- investice firem (% HDP)
- komparativní úroveň cen
- míra lidí ohrožených chudobou (%)
- míra dlouhodobé nezaměstnanosti (%)
- rozptyl měr regionální zaměstnanosti
- emise skleníkových plynů
- energetická náročnost a objem dopravy
- monitorování a hodnocení jako jeden z nejvýznamnějších principů práce se strukturálními fondy je nutno využít v rámci hodnocení konkurenceschopnosti regionů. [3]

### **3.1 Vývoj regionální a strukturální politiky**

V zakladatelských smlouvách Evropského společenství nebyla regionální a strukturální politika samostatně zamýšlena. Prvotním cílem bylo vytvořit celní unii, ve které nebyly tak důležité některé rozdíly mezi regiony. Společná zemědělská politika a společné financování tohoto sektoru v rámci EHS už jistý význam mělo, a proto bylo potřeba regionální a strukturální vývoj začít koordinovat. V první fázi vývoje splývá zemědělská a strukturální politika dohromady, protože právě odlehlé venkovské oblasti měly a doposud mají strukturální problémy.

Vývoj regionální a strukturální politiky lze rozdělit do pěti fází [5]:

- 1958 – 1972
- 1973 – 1986

- 1986 - 1993
- 1994 – 1999
- 2000 – 2006
- 2007 – 2013[1]

### ***3.1.1 Etapa 1958 – 1972***

V tomto období se ještě neprojevovaly předpoklady regionální a strukturální politiky. Teprve po roce 1968 bylo založeno Generální ředitelství pro regionální politiku a kohezi. Po roce 1972 byly zavedeny 3 programy zaměřené na regionální a strukturální odvětví. Problémem bylo, že státy ES vycházely z horizontálního přístupu. To znamená, že celoplošně zasahovaly do dění, a tím se ztrácel charakter specifičnosti.

### ***3.1.2 Etapa 1973 – 1986***

V roce 1973 proběhlo první rozšíření ES o státy, které byly velmi různorodé. V tomto období se poprvé formulovaly základní předpoklady regionální a strukturální politiky. Na podzim roku 1973 přišla do ES první ropná krize, která vyústila v následné strukturální problémy. Došlo ke stagnaci a evropské ekonomiky musely projít rozsáhlou restrukturalizací. Díky těmto ekonomickým problémům došlo k velkým rozdílům v rozvoji regionů. Jedním z prvních kroků bylo vydání směrnice o znevýhodněných oblastech. Ve stejném roce došlo k založení ERDF (Evropský fond regionálního rozvoje), ale v jeho činnosti nebyl žádný systém v důsledku bouřlivých událostí tohoto období.

### ***3.1.3 Etapa 1986 – 1993***

Důležitým okamžikem v tomto období bylo přijetí Španělska a Portugalska do Společenství. Jednalo se o agrární ekonomiky s podobným zemědělstvím jako má např. Francie. Proto byla nutnost vytvořit strukturální programy na přizpůsobení těchto oblastí. Musíme si uvědomit, že tyto země byly oproti stávajícím zemím společenství velmi zaostalé, a proto bylo potřeba investic do budování infrastruktury a urychlení restrukturalizace ekonomik.

### ***3.1.4 Etapa 1994 – 1999***

Na konci roku 1993 byly vydány nové pokyny pro období 1994 – 1999. V těchto pokynech byly přesně vymezeny oblasti podpory. Do současné doby hradilo ES jen 25% na náklady v rámci strukturálních opatření. Po této reformě hradilo ES 50% nákladů a v oblastech nejchudších až 75% z celé částky. V období 90. let je zaměřován pojem integrace s pojmem koheze. Důvodem byl fakt, že při rozšiřování ES na jih se vytvořila značná nerovnost mezi státy. Prohloubily se rozdíly v životní úrovni a projevil se rozdíl v rámci jednotlivých států.

V roce 1995 byly přijaty další státy, které byly prosperující, ale měly své strukturální a regionální problémy. V roce 1997 byl vypracován dokument Agenda 2000, který přinášel nutné reformy týkající se vstupu postkomunistických zemí.

### ***3.1.5 Etapa 2000 – 2006***

V důsledku vzniku Agendy 2000 došlo ke změnám v rámci regionální a strukturální politiky ze šesti cílů na tři. Došlo k navýšení pomoci kandidátským zemím před vstupem do unie. Čerpání ze strukturálních fondů bylo částečně zpřísněno. V únoru 2004 Komise ohlásila, na programové období 2007 – 2013, zvýšení výdajů na regionální a strukturální politiku o 30%. Vedla je k tomu úvaha, že pokud budou vyrovnávány rozdíly mezi regiony, dojde k ekonomickému růstu. V EU byl zveřejněn stav a ukázalo se, že na podporu ze strukturálních fondů má nárok 37 regionů ze 41 nových členských zemí.

### ***3.1.6 Etapa 2007 - 2013***

V březnu roku 2005 byl na zasedání Evropské rady přijat programový rámec politiky koheze pro období 2007 – 2013. Pozornost byla věnována Lisabonské strategii, v rámci níž byla projednávána politika koheze jako nástroj realizace všech tří pilířů Lisabonské strategie. Politika soudržnosti jako podpora růstu a zaměstnanosti bere zvláštní zřetel na regionální nerovnosti a prostředky pro jejich snižování, dále pak přeshraniční spolupráci a nadnárodní a interregionální spolupráci v EU.

V úvahu se muselo vzít východní rozšíření EU o 12 nových zemí, které mají značně odlišnou ekonomickou a regionální činnost a odlišnou sektorovou strukturu.



Citelný rozdíl byl i ve výrazně nižší ekonomické výkonnosti nových regionů. Ty nejméně regiony byly nejdříve zařazeny do střední Evropy (Polsko, Slovensko) a později do východní Balkán (Rumunsko).

V konečném důsledku to znamená vytvořit takové cíle, které pomohou v rozvoji nejméně regionům ve východní Evropě a zároveň neuzavřou cestu ke komunitárním prostředkům ani k subjektům v původních státech EU. Tyto cíle musí také podpořit lisabonskou agendu. [3]

### **3.2 Principy regionální politiky EU**

V Amsterodamské smlouvě je dáno, že se ES zaměřuje na snižování rozdílů mezi regiony, a také na snížení zaostalosti nejvíce znevýhodněných oblastí, včetně venkova. Kontrolu nad touto činností mají vykonávat strukturální fondy, Evropská investiční banka a další finanční nástroje. Zásahy se uskutečňují podle stanovených principů. Nařízení Rady vždy uvádí zásady, které jsou platné pro dané programové období. Zásady se poprvé objevují v právním řádu v roce 1988 s reformou fondů. Podpora měla fungovat na základě čtyř následujících principů.

- Princip koncentrace – „*Znamenal soustředění se na naplňování základních cílů Společenství, zejména na cíl 1*“
- Princip programování – „*Vycházel z potřeby dlouhodobějších programů pro naplňování cílů Společenství, protože jednoleté projekty toho schopny nebyly. Tento princip patřil a doposud patří k základním zásadám poskytování pomoci.*“
- Princip partnerství – „*Byl významným principem, který se vztahoval na spolupráci jednotlivých aktérů strukturální politiky*“
- Princip adicionality – „*Ve kterém je pomoc Společenství jasně definována jako finanční prostředky doplňující prostředky národní či jiné.*“

Princip programování a princip adicionality byly platné už před rokem 1988, kdy proběhla reforma fondů. V Nařízení rady (EHS) 2052/1988 jsou výše zmíněné principy nazývány jako Metody strukturálních intervencí.

V programovém období 2007 – 2013 se na základě nařízení vychází z následujících zásad.

- Doplnkovost, provázanost, koordinace a soulad
- Partnerství
- Adicionalita
- Programování
- Rovnost žen a mužů a zákaz diskriminace
- Územní úroveň provádění
- Udržitelný rozvoj [3]

## 4 FONDY EVROPSKÉ UNIE

Fondy EU pomáhají při podpoře hospodářského růstu členských zemí, zlepšování vzdělanosti a snižování sociálních nerovností. Tyto fondy obsahují velké množství nástrojů finanční a technické pomoci. Evropská regionální a strukturální politika se snaží snižovat rozdíly v životní a ekonomické úrovni mezi chudšími a bohatšími regiony. Hlavním nástrojem pro realizaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti (HSS) jsou fondy EU.

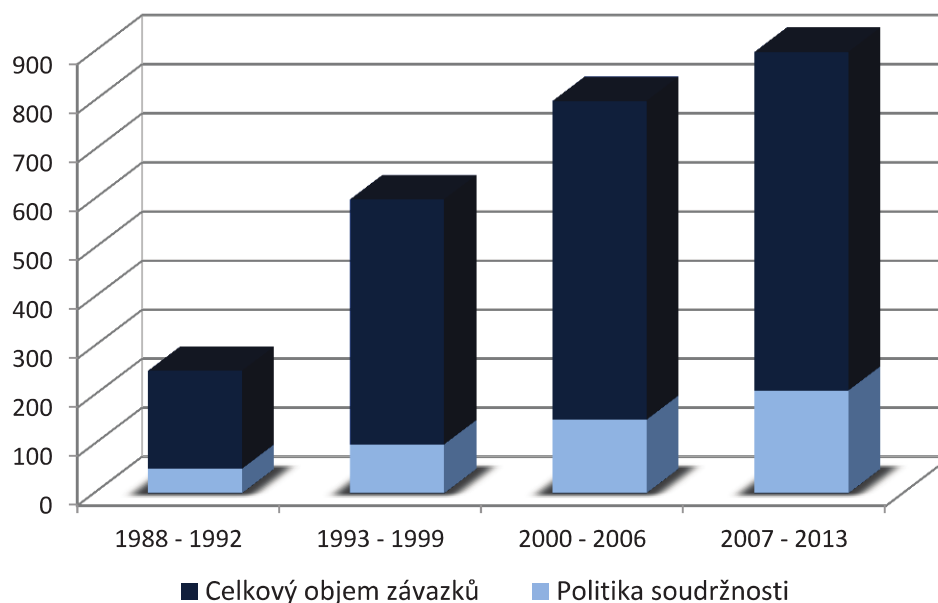
EU má tři hlavní fondy:

- Strukturální fondy
  - Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)
  - Evropský sociální fond (ESF)
- Fond soudržnosti (FS) – nepatří do strukturálních fondů

Mimo tyto zmíněné fondy může občan České republiky využít i další fondy a programy. Pomoc z fondů EU je zaměřena hlavně na projekty, které se snaží podporovat rozvoj měst a obcí, ochranu životního prostředí, rozvoj lidských zdrojů, rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury a další. [4]

Zažádat o finance na projekt mohou obce, kraje, ministerstva, živnostníci, školy, neziskové organizace a další. Česká republika patří mezi méně majetné státy EU. V programovém období 2007 – 2013 čerpá částku přibližně 26,7 miliard eur, což je bezmála 700 miliard Kč. EU financuje maximálně 85 % výdajů a zbytek je povinný uhradit stát. V programovém období 2007 – 2013 činila tato částka přibližně 133 mld. Kč. [6]

Graf 4.1 Podíl politiky soudržnosti na rozpočtu EU od r. 1988 – 2013 [13]



#### ***4.1.1 Evropský fond pro regionální rozvoj***

Cílem fondu je posilovat sociální a hospodářskou soudržnost a snižovat rozdíly mezi regiony EU. Z finanční pomoci ERDF jsou podporovány v rámci všech tří cílů regionální politiky následující oblasti:

- investice do podniků s cílem vytvořit udržitelná pracovní místa
- podpora infrastruktury (výzkum a inovace, doprava, energetika, životní prostředí)
- finanční prostředky na podporu regionálního a místního rozvoje a spolupráce měst a regionů
- opatření technické pomoci

#### ***4.1.2 Evropský sociální fond***

Cílem fondu je rozšíření pracovních příležitostí a zvýšení zaměstnanosti v rámci EU. Tento fond se orientuje na neinvestiční projekty v následujících oblastech:

- Přizpůsobování pracovníků a podniků – systém celoživotního vzdělávání a šíření inovačních forem organizace práce
- přístup k zaměstnání pro uchazeče o zaměstnání, ekonomicky neaktivní osoby, ženy a migrující pracovníky
- sociální začleňování znevýhodněných osob a boj proti diskriminaci na trhu práce
- Rozvoj lidského kapitálu prostřednictvím reformy vzdělávacích systémů a vytváření sítí vzdělávacích institucí

#### **4.1.3 Fond soudržnosti**

Tento fond vznikl v roce 1994 a nezaměřuje se na podporu chudších regionů, nýbrž států. Prvním kritériem je hrubý národní produkt (HNP) daného státu. HNP nesmí dosáhnout 90% průměru Evropské unie. Podpora z fondu je zaměřována podobně jako u ERDF, pouze s tím rozdílem, že se věnuje investičním projektům většího rozsahu. Finanční pomoc z fondu soudržnosti může pozastavit rozhodnutí Rady. Jedná se o případy, kdy daný stát vykazuje nadměrný schodek veřejných financí. Rada rozhodne o pozastavení této podpory v případě, pokud se tato situace nenapraví nebo opatření vedoucí k nápravě jsou nedostačující. [13]

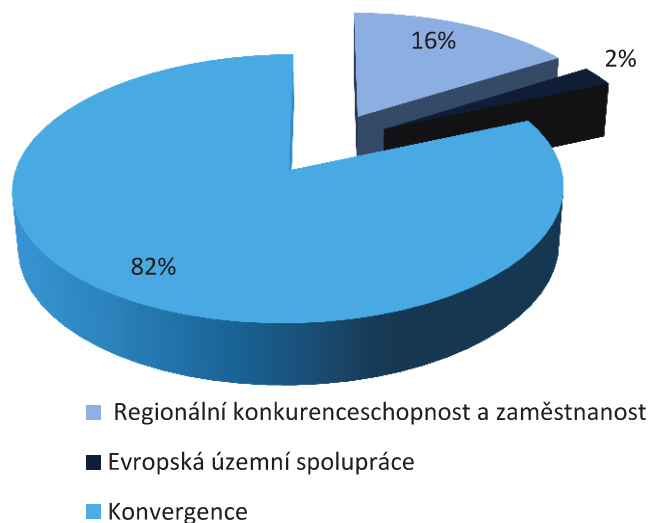
## **4.2 Cíle regionální politiky v období 2007-2013**

Evropská unie pojala novým způsobem cíle, které stanovila v zájmu svého rozvoje pro období 2007 – 2013. Tyto cíle jsou pro zmiňované období obsaženy v Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006, ze dne 11. 7. 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999, a to v kapitole II., čl. 3. [8]

Evropská unie rozděluje mezi cíle regionální politiky 35,7 % rozpočtu. Jedná se o částku 347,410 miliard eur. [11]

V letech 2007 – 2013 je v České republice určeno celkem 26 operačních programů, v rámci nichž lze využít zdroje z fondů EU. Tyto operační programy jsou rozděleny mezi tři cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti. [9]

Graf. 4.2 Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007 – 2013



#### 4.2.1 Cíl – Konvergence

Tento cíl se snaží o urychlení procesu sbližování v nejméně rozvinutých členských státech a regionech. Je nejdůležitějším cílem všech fondů a jsou z něj financována opatření na jeho realizaci. Mezi tato opatření patří investice do hmotného a lidského kapitálu, rozvoj inovací, rozvoj znalostí společnosti, růst kvality životního prostředí apod. Tato opatření a i mnohé další by měla vést k ekonomickému růstu a lepší zaměstnanosti obyvatel.

Tento cíl se týká regionů odpovídajícím úrovni NUTS II. Regiony, jejichž HDP za období 2000 – 2002 dosahuje nižší hodnoty než 75 % průměru HDP na obyvatele EU - Územní celky, které chtějí čerpat z fondu soudržnosti v rámci tohoto cíle, musí mít hrubý národní důchod nižší než 90% průměru tohoto ukazatele v EU – 25. hodnotící období je od roku 2001 do roku 2003. [8]

##### 4.2.1.1 Operační programy 2007 – 2013 - cíl Konvergence

V rámci České republiky patří pod cíl Konvergence všechny regiony soudržnosti mimo hl. města Prahy. Tento cíl je realizován prostřednictvím osmi tematických operačních programů a sedmi regionálních operačních programů. EU vyčleňuje pro tento cíl 25,89 miliard eur.

ROP pro regiony soudržnosti:

- ROP NUTS II Severozápad
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- ROP NUTS II Jihovýchod
- ROP NUTS II Severovýchod
- ROP NUTS II Střední Morava
- ROP NUTS II Jihozápad
- ROP NUTS II Střední Čechy

Tematické operační programy:

- OP Doprava
- OP Životní prostředí
- OP Podnikání a inovace
- OP Výzkum a vývoj pro inovace
- OP Lidské zdroje a zaměstnanost
- OP Vzdělání pro konkurenceschopnost
- Integrovaný operační program
- OP technická pomoc

Pro všechny regionální operační programy pro regiony soudržnosti je přidělena částka 4,66 miliard eur. Pro zbylých osm tematických operačních programů je přiděleno 21,23 miliard eur ze zdrojů EU. [9] Z národních zdrojů je k dispozici 822 milionů eur. [14]

Tab. 4.1 Regionální operační programy finanční alokace zdrojů (přepočet dle kurzu 1euro = 28 Kč) viz 4.2.1.1.

<b>Regionální operační programy – finanční alokace</b>		
	<b>Příspěvky společenství (v CZK)</b>	<b>Národní zdroje (v CZK)</b>
ROP NUTS II Jihovýchod	19, 7 mld.	3,5 mld.
ROP NUTS II Jihozápad	17,4 mld.	3,1 mld.
ROP NUTS II Moravskoslezsko	20,1 mld.	3,5 mld.
ROP NUTS II Severovýchod	18,4 mld.	3,2 mld.
ROP NUTS II Severozápad	20,9 mld.	3,7 mld.
ROP NUTS II Střední Čechy	15,7 mld.	2,8 mld.
ROP NUTS II Střední Morava	18,4 mld.	3,2 mld.

#### **4.2.2 Cíl – Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost**

Smyslem tohoto cíle je zvýšení zaměstnanosti a posílení konkurenceschopnosti a atraktivnosti regionů, které nespádají pod cíl – Konvergence. Dosáhnout toho lze pomocí prostředků, které jsou podobné jako u cíle – Konvergence (investice do hmotného a lidského kapitálu, rozvoj znalostí společnosti a podnikání, zlepšování životního prostředí, zvyšování dostupnosti trhu práce pro pracovní síly a podniky apod.). Územně do tohoto cíle spadají regiony na úrovni NUTS I a NUTS II. Dále jsou



to regiony, které v programovém období 2000 – 2006 splňovaly podmínky cíle 1 a dále již v novém programovém období tyto kritéria zařazení nespĺňují. [8]

#### **4.2.2.1 Operační programy 2007 - 2013 – cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost**

Pod tento cíl v České republice spadá pouze hl. město Praha, obsahující dva operační programy. Připadá na něj z EU částka 0,42 miliard eur.

- OP Praha Konkurenceschopnost
- OP Praha Adaptabilita [9]

#### **4.2.3 Evropská územní spolupráce**

Tento cíl podporuje přeshraniční spolupráci na místních a regionálních projektech. Dále se snaží podporovat spolupráci mezi regiony a výměnu zkušeností. V rámci tohoto cíle jsou podporovány regiony blízkosti pozemských hranic vnitřních i vnějších. Regiony podél mořských hranic. Vzdálenost mezi nimi je maximálně 150 km. Tyto regiony jsou na úrovni NUTS 3.

##### **4.2.3.1 Operační programy 2007 – 2013 – cíl Evropská územní spolupráce**

Všechny regiony v České republice spadají pod tento cíl. Prostředky jsou čerpány v rámci devíti operačních programů a je na ně vyčleněno z EU celkem 0,39 mil eur.

- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR - Sasko
- OP Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko
- OP Mezuregionální spolupráce
- OP Nadnárodní spolupráce
- síťový OP ESPON 2013
- síťové OP ITERACT II [9]

Tab. 4.2 Cíle a fondy v období 2007 – 2013 zdroj: [11]

Cíle 2007 - 2013	Fondy 2007 - 2013
<b>Konvergence</b>	Evropský fond regionálního rozvoje Evropský sociální fond Fond soudržnosti
<b>Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost</b>	Evropský fond regionálního rozvoje Evropský sociální fond
<b>Evropská územní spolupráce</b>	Evropský fond regionálního rozvoje

### 4.3 ROP NUTS II Jihovýchod

Regionální operační program je stanoven pro Region soudržnosti Jihovýchod. Skládá se z Jihomoravského kraje a kraje Vysočina. Z fondu pro regionální rozvoj je vyčleněno 720,36 mil eur na financování zlepšení např. dopravní dostupnosti a propojení regionu, podporu rozvoje infrastruktury i služeb, zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově apod.

ROP Jihovýchod je složen ze čtyř prioritních os. Dále jsou konkrétní operační programy logicky rozděleny do celků, které jsou specifikovány tzv. oblastmi podpory. Tímto jsou vymezeny typy projektů, které mohou být podpořeny prioritními osami a dále jsou rozděleny na oblasti podpory.

Prioritní osy:

- Dostupnost dopravy
  - Rozvoj dopravní infrastruktury v regionu
  - Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy
  - Obnova vozového parku drážních vozidel hromadné přepravy osob

- Rozvoj infrastruktury pro bezmotorovou dopravu
- Rozvoj udržitelného cestovního ruchu
  - Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch
  - Rozvoj služeb v cestovním ruchu
- Udržitelný rozvoj měst a venkovských sídel
  - Rozvoj urbanizace center
  - Rozvoj regionálních středisek
  - Rozvoj a stabilizace venkovských sídel
  - Veřejné služby regionálního významu
- Technická pomoc
  - Aktivity spojené s realizací a řízením ROP
  - Podpora absorpční kapacity

Tab. 4.3 Procentuální rozdělení finanční alokace ROP JV

<i>Priority Regionálního operačního programu Jihovýchod</i>	<i>Podíl prioritní osy</i>
<b>P1 DOSTUPNOST DOPRAVY</b>	49,0%
1.1 – Rozvoj dopravní infrastruktury v regionu 1.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy 1.3 – Obnova vozového parku drážních vozidel hromadné přepravy osob 1.4 – Rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu	
<b>P2 ROZVOJ UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU</b>	19,0%
2.1 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch 2.2 – Rozvoj služeb v cestovním ruchu	
<b>P3 UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚST A VENKOVSKÝCH SÍDEL</b>	28,6%
3.1 – Rozvoj urbanizačních center 3.2 – Rozvoj regionálních středisek 3.3 – Rozvoj a stabilizace venkovských sídel 3.4 – Veřejné služby regionálního významu	

<b>P4 TECHNICKÁ POMOC</b>	3,4%
4.1 – Aktivity spojené s realizací a řízením ROP	
4.2 – Podpora absorpční kapacity	

Operační program byl schválen Evropskou komisí 3. 12. 2007 a v rámci tohoto programu mohou žádat o podporu např. kraje, obce, malí a střední podnikatelé. Řídícím orgánem ROP Jihovýchod je regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod a je vedena jako právnická osoba.

Orgány rady:

- Předseda
- Výbor (8 zastupitelů z každého kraje)
- Úřad

#### **4.4 Regionální členění**

Regionální politika v rámci EU používá pro účely regionálního členění systém NUTS. Jednotlivé členské státy jsou rozděleny do tří úrovní a těchto statistických jednotek. Toto členění se vytváří v závislosti na počtu obyvatel. Nejvíce využívají čerpání z fondů regiony na úrovni NUTS II. V České republice byly v důsledku toho vytvořeny tzv. regiony soudržnosti.

##### **4.4.1 Statistické monitorování a analýza ekonomické a sociální situace v regionu**

Všechny členské státy EU prošly samostatným vývojem v rámci územně samosprávného členění, při kterém jsou respektovány přirozené potřeby státní správy a obyvatel. Z toho důvodu existuje v rámci EU 27 různých systémů správního členění. V důsledku toho nebyla možnost srovnání pro účely politiky a hospodářské a sociální soudržnosti (HSS). Tento problém byl vyřešen v roce 1988, kdy byla zavedena jednotná nomenklatura územních statistických jednotek (NUTS). [9]

K zásadní změně došlo v době, kdy bylo přijato Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. 5. 2003. Znamená to, že podle počtu obyvatel jsou definovány tři hlavní úrovně regionálního členění, podle vlastního uvážení mohou být i další úrovně. [9]

Tři hlavní úrovně regionálního členění:

- NUTS 1
- NUTS 2
- NUTS 3

Tab. 4.4 Klasifikační kritérium NUTS [8]

Úroveň NUTS	Počet obyvatel	
	minimum	maximum
<b>NUTS 1</b>	3 000 000	7 000 000
<b>NUTS 2</b>	800 000	3 000 000
<b>NUTS 3</b>	150 000	800 000

Mimo tři úrovně NUTS, také mohou existovat dvě úrovně nižší, které už nejsou důležité pro rozdělení prostředků z fondů EU. Mluvíme o místních administrativních jednotkách (LAU).

Tab. 4.5 Regionální členění [9]

Úroveň	Název	Jednotky
<b>NUTS 1</b>	Stát	1
<b>NUTS 2</b>	Regionální soudržnosti	8
<b>NUTS 3</b>	Kraje	14
<b>LAU 1</b>	Okresy	76 + 15 pražských obvodů
<b>LAU 2 Obce</b>		6249

## **4.5 Programové dokumenty politiky soudržnosti**

EU realizuje své cíle v průběhu sedmiletého období, v rámci kterého vypracovávají členské státy vždy nové programové dokumenty. V těchto dokumentech jsou zpracovány nové cíle a priority a je zde také stanoven rozpočet pro dané programové období. V souladu s těmito dokumenty se snaží členské státy EU, v daném období, plnit cíle a priority, které si stanovily.

Úkoly, kterými se EU řídí při realizaci kohezní politiky, jsou dány Strategickými a obecnými zásadami Společenství (SOZS). Zde jsou stanoveny pro období 2007 - 2013 úkoly politiky hospodářské a sociální soudržnosti (HSS). Každý stát, který je členem EU musí vytvářet svůj Národní rozvojový plán (NRP). V tomto dokumentu jsou uvedeny hlavní rozvojové problémy země. Stává se, že priority rozvoje státu neodpovídají prioritám celoevropské politiky soudržnosti, z toho důvodu se musí najít průnik NRP a SOZS. Dokument, který splňuje soulad mezi NPR a SOZS v každém členském státu se nazývá Národní strategický referenční rámec (NSRR). [9]

Hlavním koordinátorem pro využívání fondů z EU je v České republice Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR). Následně byl na MMR zřízen Národní orgán pro koordinaci (NKO), který zajišťuje výkon této funkce. MMR mělo za úkol vytvořit Národní rozvojový plán, Národní strategický referenční rámec a další oficiální dokumenty na období 2007 – 2013. Dohled nad dodržováním a uskutečňováním záměrů v rámci ČR má Řídící a koordinační výbor (ŘKV). Předseda výboru je ministr pro místní rozvoj.

### **4.5.1 Národní strategický referenční rámec v ČR**

*„Český NSRR popisuje strategické cíle, způsob řízení a koordinace politiky HSS v České republice, představuje systém finančních toků fondů EU v ČR a určuje české operační programy pro realizaci politiky HSS. Národní strategický rámec představuje základní programový dokument ČR pro využívání fondů EU v období 2007 -2013.“ [9]*

NSRR předcházela Národní rozvojový plán ČR, který byl schválen usnesením Vlády České republiky č. 176/3006. NSRR je rozdělen na analytickou a strategickou část. V analytické části je pozornost směřována na silné stránky ČR pro posílení konkurenceschopnosti, a naopak na slabé stránky a problematická místa, která mohou

bránit v růstu ekonomiky a společnosti. Strategická část se opírá o evropské SOZS a české strategické dokumenty např. Strategie udržitelného rozvoje, Strategie regionálního rozvoje 2007 – 2013 a jiné. „Zpracování Národního strategického referenčního rámce ČR 2007-2013 vychází z povinností členského státu definovaných v Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999.“ [9]

## **5 PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014 - 2020**

Kohezní politika EU je prováděna v sedmiletých cyklech. Od roku 2014 začíná v České republice nové programové období. Rokem 2013 se uzavírá programové období 2007 – 2013. Finance, které jsou čerpány, bude možno dočerpávat až do roku 2015. Dílčí cíle se v jednotlivých cyklech mění a přizpůsobují se aktuálním potřebám jednotlivých členských zemí, popřípadě nově přistupujícím státům. [15]

V České republice probíhají přípravy na nové období již od roku 2010. Hlavním orgánem, který stojí v čele přípravy je MMR (Ministerstvo pro místní rozvoj), ale spolupracuje s celou řadou partnerů jak na národní, tak i regionální úrovni a tím přispívá k naplňování principu partnerství. Dohodu o partnerství uzavírá každý stát a schvaluje ji Evropská komise. Pro podporu z Evropských strukturálních a investičních fondů, na období 2014 – 2020, zveřejnila dne 6. října 2012 Evropská rada balíček šesti nařízení, které budou po jejich projednání a následném schválení tvořit legislativní základ pro podporu z Evropských strukturálních a investičních fondů v tomto období. Dne 17. prosince 2013 došlo ke konečnému schválení všech nařízení. [16]

České republice je v současné době stanovena částka pro podporu ve výši přibližně 24 mld. eur. [9]

### **5.1 Fondy pro období 2014 - 2020**

Jednou z kapitol evropského rozpočtu nového programového období budou fondy zaměřené na podporu politiky soudržnosti, politiky rozvoje venkova a společné námořní

a rybářské politiky. Tyto fondy budou nést souhrnný název „Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF). Náplň těchto fondů se oproti současným fondům příliš nemění.

Jde o dva strukturální fondy:

- Evropský fond pro regionální rozvoj (EFFR) – půjde zde o podporu pro malé a střední podniky ve formě produktivních investic, dále pak investice do výzkumu a vývoje, budování infrastruktury apod.
- Evropský sociální fond (ESF) – zde půjde o povzbuzení k vyššímu stupni vzdělání a výcviku, mobilitu pracovních sil, rovnost pohlaví apod.

A další fondy:

- Fond soudržnosti (FS) – jeho cílem budou investice do infrastruktury v oblastech životního prostředí, efektivní využití energie apod.
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) – zaměřuje se na podporu konkurenceschopnosti zemědělství, nakládání s přírodními zdroji a vyvážený rozvoj venkovských území
- Evropský námořní a rybářský fond (ENRF) – podpora bude v ČR zaměřena na podporu akvakultury, která bude konkurenceschopná, životaschopná a sociálně i environmentálně udržitelná, a podpoří rozvoj území.
- Fond solidarity Evropské unie (EUSF) – finanční prostředky může z fondu získat stát, který byl zasažen přírodní katastrofou a škody jsou větší než 0,6 HDP daného státu. Dále jsou poskytovány prostředky z fondu na prevenci proti přírodním katastrofám.
- Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci (EFG) – jedná se o pomoc pro pracovníky, kteří přišli o práci v důsledku globalizace. Peníze fond uvolní například v případě, že dojde k bankrotu velkého podniku nebo je v jednom regionu propuštěno mnoho pracovníků najednou.

EU se snaží, aby fondy přispěly co nejvíce k naplnění strategie EU 2020. [9]



Tab. 5.1 Rozdělení finančních prostředků do jednotlivých fondů. [17]

<b>ESIF 2014 - 2020</b>	
<b>Fondy</b>	<b>Finanční částka pro podporu (euro)</b>
Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)	11,94 mld.
Evropský sociální fond (ESF)	3,43 mld.
Fond soudržnosti (FS)	6,26 mld.
Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV)	2,17 mld.
Evropský námořní a rybářský fond (ENRF)	0,03 mld.
<b>Celkem 23,83 mld.</b>	

### **5.1.1 Evropa 2020**

Jedná se o strategii, která započala v roce 2010 a nahradila tzv. Lisabonskou strategii. Jde především o začlenění členských států po stránce sociální a územní a o udržitelný růst zakládající se na principu znalostní ekonomiky. U členských států EU by mělo dojít k výrazným změnám v hospodářském a sociálním prostředí. Pro EU bylo stanoveno pět hlavních cílů, které byly schváleny Evropskou radou dne 17. června 2010. Díky těmto cílům by mělo být možné zjistit plnění strategie Evropa 2020. [18]

Cíle EU pro rok 2020:

- Zaměstnanost – snaha o zvýšení zaměstnanosti až na 75 % u žen a mužů ve věku od 20 do 64 let.
- Výzkum a vývoj – veřejné a soukromé investice by měli dosáhnout 3% HDP EU. Intenzitu vývoje by měly zajistit ukazatele, které Evropská komise vytvoří.
- životní prostředí – předpokladem je snížení emisí skleníkových plynů o 20% z původních hodnot z roku 1990, snaha o zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20% a zvýšit energetickou účinnost na 20 %.
- Vzdělání - snaha o zamezení předčasného ukončení školní docházky až o 10% a u osob ve věku 30 – 34 let zvýšit vzdělání ukončené vysokoškolským diplomem nebo ukončení vyšší odborné školy o 40 %.
- Chudoba - nejméně o 20 milionů snížit počet obyvatel na hranici chudoby, kterým hrozí vyloučení ze společnosti. [19]

Úkolem členských států bylo, na základě rozhodnutí rady z června roku 2010, vytyčit vlastní národní cíle. Po ukončení všech jednání, schválila vláda ČR, na základě závěrů Evropské rady dne 7. června 2010, některé hlavní cíle a podcíle strategie Evropa 2020. Následně dne 1. září 2010 byly tyto cíle rozšířeny. [16]

### **5.1.2 Dohoda o Partnerství 2014 – 2020**

Pro období 2014 – 2020 se jedná o základní dokument, který umožňuje čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních a investičních fondů. (ESI fondy) Vytyčuje hlavní cíle a předpokládané výsledky pro celé programové období. Na základě této dohody se určuje, kam bude směřovat podpora z fondů a také obsahuje soubor opatření, na základě kterých se rozhoduje o čerpání financí ČR z ESI fondů. Dohoda o partnerství je zastřešujícím strategickým dokumentem, který je nadřazen nad jednotlivé programové dokumenty pro období 2014 – 2020.

Během tříletého vyjednávacího procesu o Dohodě o partnerství, pod vedením MMR došlo ke svolání partnerů, kteří do této problematiky byli zainteresováni. Jednalo se o široké spektrum aktérů, především o zástupce Evropské komise, resorty regionálních a místních samospráv, zástupce neziskového sektoru, akademickou sféru a mnohé další. Hlavním cílem MMR bylo vytvořit strategický dokument, který bude základním

stavebním kamenem pro čerpání financí z EIS fondů. Dohoda o Partnerství byla schválena Evropskou komisí 26. srpna 2014. [18]

## **5.2 Programy pro období 2014 - 2020**

V programovém období 2014 – 2020 jsou vymezeny nové programy. Budou spolufinancovány z ESIF. Usnesením vlády č. 867 dne 28. listopadu 2012 byly vymezeny následující programy:

- OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
- OP Výzkum, vývoj a vzdělání
- OP Zaměstnanost
- OP Doprava
- OP Životní prostředí
- Integrovaný regionální operační program (IROP)
- OP Praha – pól růstu ČR
- OP Technická pomoc
- OP Rybářství 2014 – 2020
- Program rozvoje venkova

Mezi další programy patří:

- OP přeshraniční spolupráce mezi ČR a Polskou republikou
- OP přeshraniční spolupráce mezi Slovenskou republikou a ČR
- OP přeshraniční spolupráce mezi Rakouskou republikou a ČR
- OP přeshraniční spolupráce mezi Svobodným státem Bavorsko a ČR
- OP přeshraniční spolupráce mezi Svobodným státem Sasko a ČR
- Program nadnárodní spolupráce Central Europe 2020
- OP nadnárodní spolupráce Danube
- Espon 2020
- OP INTERACT III [20]

### **5.2.1 Integrovaný regionální operační program (IROP)**

Tento program bude realizován v programovém období 2014 – 2020 a je řízen Ministerstvem pro místní rozvoj. Nahrazuje regionální operační programy. Do programu bude vloženo 4,63 mld. eur. Mezi hlavní priority programu patří zkvalitnění veřejných služeb, vyvážený rozvoj území a udržitelný rozvoj měst, obcí a regionů. Cílem programu je snížení nezaměstnanosti, zkvalitnění a podpora vzdělanosti, posílení veřejných služeb, vytvoření konkurenceschopného prostředí a jiné. [20]

### **5.3 Novinky pro období 2014 - 2020**

Mimo již výše zmíněné rozšíření evropských fondů zapojených do cílů strategie EU 2020 a zavedení Dohody o partnerství jsou na programu pro nadcházející období některé novinky:

- snížení počtu cílů na 2 (Investice pro růst a zaměstnanost a Evropská územní spolupráce)
- zpřísnění pravidel pro vyplácení záloh členskými státy
- finanční závislost na rychlosti a kvalitě čerpání (výkonnostní rámec)
- vyčlenění 3 kategorií regionů podle parametrů jejich ekonomické výkonnosti
- vyšší míra uplatnění finančních nástrojů na úkor dotací
- nastavení systému předběžných podmínek
- vyšší měřitelnost přínosu podpořených operací (důraz na plnění stanovených indikátorů);
- znovuzavedení pravidla N+3 pro časovou způsobilost výdajů
- rozšíření a specifikace způsobů zjednodušeného vykazování nákladů
- vyšší míra uplatnění územně specifického přístupu a využití integrovaných nástrojů;
- zjednodušená a mezi fondy sblížená pravidla pro způsobilost výdajů a jiné. [9]

## 6 STAVBA PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU IDS - JMK

V této části DP je mým úkolem popsat, zhodnotit a analyzovat vybraný projekt. Jedná se o stavbu Přestupního terminálu IDS – JMK v Břeclavi. Jde o projekt, který je tvořený ze dvou částí. V první části je řešen samotný přestupní terminál a v druhé části příjezdová komunikace a přidružená okružní křižovatka. Tyto projekty byly řešeny současně a realizovala je jedna stavební firma, která vyhrála výběrové řízení. Projekty nebylo možné od sebe navzájem oddělit, protože příjezdová komunikace byla důležitou částí stavby, která umožňuje příjezd autobusů na přestupní terminál. Evropské dotace byly použity pouze na stavbu přestupního terminálu a příjezdová komunikace s okružní křižovatkou byla hrazena z rozpočtu města Břeclav.

Stavba je umístěna v těsné blízkosti vlakového nádraží, kde byly umístěny budovy Českých drah. Terminál těsně navazuje na první nástupiště vlakové stanice. Partnerem projektu byla společnost KORDIS JMK, spol. s.r.o. Podle požadavků společnosti bylo navrženo 11 autobusových zastávek, které jsou trvalé a jedna autobusová zastávka občasná. Odtud budou odjíždět autobusy náhradní dopravy, v případě potřeby Českých drah. Společnost KORDIS JMK, spol. s.r.o. bude mít na starosti kamerový systém umístěný v prostorách terminálu a elektronické panely, které poskytují informace o odjezdech a příjezdech. Také bude mít na starost koordinaci linek na novém terminálu. Se společností KORDIS s.r.o. bylo již spolupracováno v minulosti, v době kdy probíhala příprava na zavedení IDS na území Břeclavska.

Stavba byla spolufinancována z fondů Evropské unie v programovém období 2007 – 2013, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj. (viz 3.1.1 EFRR). Projekt je začleněn do ROP NUTS II Jihovýchod do kterého EU vyčlenila přibližně 19,7 mld. CZK pro období 2007 - 2013, což je patrné z tabulky 3.2.1.1. Projekt spadá pod prioritní osu P1 Dostupnost dopravy, která má posílit dopravní dostupnost a dopravní obslužnost regionu. ROP Jihovýchod přidělila 49% celkových dotací, které byly vyčleněny EU. (viz tabulka 3.3) Tato částka je přibližně 349 mil eur. (viz tabulka 3.3) Oblast podpory je Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy. Žadatelem o dotaci bylo Město Břeclav.

Podle výše ceny se jedná se o podlimitní veřejnou stavební zakázku. V žádosti o dotaci, která byla podána na ROP jihovýchod, byla předpokládaná cena stavební zakázky 84 059 000 Kč. Naopak předpokládaná cena ve vyhlášeném výběrovém řízení byla 82 281 000 Kč. Výběrové řízení na stavbu přestupního terminálu bylo vyhlášeno dne 24. 10. 2012. [26] Podle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, podle změny provedené zákonem č. 55/ 2012 s účinností od 1. 4. 2012 se jedná o podlimitní stavební zakázku. Dle zákona byly stanovené limity následující. „Podlimitní veřejnou zakázkou se rozumí veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota činí v případě veřejné zakázky na stavební práce nejméně 3 000 000 Kč a nedosáhne finančního limitu nadlimitní veřejné zakázky“. [24] V nařízení vlády č.77/2008 Sb. je finanční limit nadlimitní veřejné zakázky minimálně 125 265 000 Kč. Z toho vyplývá, že podlimitní veřejná zakázka je finančně vymezena mezi 3 000 000 do částky 125 265 000Kč. Rozhodující je doba, kdy je vyhlášeno výběrové řízení. Tento fakt zde zmiňuji, protože během doby, než došlo k dostavbě a předání díla do užívání proběhla změna zákona o veřejných zakázkách a limity pro veřejné stavební zakázky se změnily.

Na následujících fotografiích je vidět původní autobusové nádraží a současný nový přestupní terminál Břeclav.



Obr. 6.1 Původní autobusové nádraží Břeclav [22]



Obr. 6.2 Nový přestupní terminál Břeclav [23]

## **6.1 Historie projektu Přestupního terminálu IDS - JMK**

Původní autobusové nádraží v Břeclavi bylo postaveno cca před čtyřiceti lety a jeho stav byl již pár let v nevyhovujícím stavu. Hlavním problémem byla vzdálenost asi 320 metrů mezi vlakovým a autobusovým nádražím. Přístup byl pouze pěšky, a proto se stávalo, že některé spoje nenavazovali jeden na druhý, pro starší občany byla tato vzdálenost veliká, dokonce hrozilo nebezpečí při přecházení silniční komunikace. Dalším problémem bylo chybějící zastřešení nástupišť, nebyly označeny plochy pro přesuny, chybělo zázemí pro cestující a stavebně technický vlastnosti ploch autobusového nádraží i nástupních hran byl značně nevyhovující. Vzhledem k tomu, že Břeclav je vstupní branou do Lednicko-Valtického areálu a je velmi navštěvovaným turistickým místem zejména v letních měsících. Stávalo se, že turisté měli obrovský problém s orientací a těžko se na původní autobusové nádraží dostávali. Město Břeclav je také důležitým dopravním železničním uzlem a je zapojeno do integrovaného systému Jihomoravského kraje. Břeclav byla také jedním z posledních míst, kde nebyl moderní přestupní terminál vybudován.

V roce 2006 se proto začalo uvažovat o novém autobusovém nádraží (Přestupním Terminálu). Začalo se uvažovat, kde se má nádraží nacházet a jakou podobu má nádraží mít. Umístění bylo stanoveno v těsné blízkosti vlakového nádraží, aby bylo dosaženo

návaznosti na vlakovém spojení a minimálních přestupů. V té době vznikly tři studie, na základě kterých mělo být vybudováno nové autobusové nádraží (dnešní přestupní terminál). Tyto studie byly velmi rozsáhlé a finančně nákladné. Počítaly s využitím celého prostoru před nádražní budovou s přilehlými okolními pozemky, které ovšem nebyly v majetku města Břeclav. Na nákladech se měl podílet soukromý investor a v jedné ze studií bylo dokonce uvažováno, že by nad novým autobusovým nádražím byly umístěny obchodní prostory. K tomuto záměru nakonec nedošlo a investor od realizace ustoupil. Bez soukromého investora by byla investice pro město velmi nákladná a také velmi složitá, zejména kvůli výše zmíněným pozemkům, a proto se od ní ustoupilo.

Od roku 2007 probíhaly intenzivní diskuze a jednání, jejichž záměrem bylo stanovit podobu budoucího terminálu a rozsah projektu. Objevilo se několik návrhů s různým rozmístěním nástupišť, parkovacích ploch atd. Současně bylo jednáno s ČD, a.s. za jakých podmínek by bylo možno vybudovat nový přestupní terminál na jejich pozemcích a následný odkup pozemků zatížených stavbou. V roce 2008 – 2009 nabyla jednání na intenzitě a byl stanoven geometrický plán prostor, kde by mohl být vybudován nový přestupní terminál. Na základě tohoto plánu byla postupně stanovena podoba současného terminálu včetně napojení okružní křižovatky. Dále začala probíhat intenzivní příprava projektových dokumentací, kterou měla na starosti firma SUDOP Brno, spol. s r. o. Jejich projednávání a povolování probíhalo hned následně. V roce 2009 byly vyhlášeny nové výzvy na přestupní terminály. Vzhledem k rozsáhlosti a problematice terminálu nemělo Město Břeclav ještě všechna potřebná povolení, a proto se nepodařilo projekt do vyhlášené výzvy předložit na ROP jihovýchod.

Stavební povolení musely vydat následující stavební úřady:

- stavební úřad – odbor stavebního řádu a obecního živnostenského úřadu Městského úřadu Břeclav
- speciální stavební úřad – Odbor správních věcí a dopravy Městského úřadu Břeclav
- věcně příslušný úřad (vodoprávka) – odbor životního prostředí Městského úřadu Břeclav



- drážní správní úřad – Drážní úřad

V přípravě na projektu se nadále pokračovalo, protože se předpokládalo, že budou vydány ještě další výzvy k obdobným projektům. ROP jihovýchod vyhlásilo dne 3. listopadu 2011 výzvu k předkládání projektů, oblast podpory 1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy, která byla zaměřena na terminály veřejné hromadné dopravy a navázané systémy P + R. Žádosti mohly být předkládány od 14. listopadu 2011 do 14. února 2012. Rada města Břeclav schválila podání žádosti dne 21. prosince 2012. Město Břeclav podalo žádost o finanční prostředky na vybudování terminálu dne 9. února 2012. Zpracování žádosti o dotaci měla na starosti externí firma a muselo proběhnout výběrové řízení. Jednalo se o veřejnou zakázku malého rozsahu na služby. Podle zákona o veřejných zakázkách, viz přílohy výše, nesmí finanční limit přesáhnout 1 000 000 Kč. Výběrové řízení na zpracování žádosti o dotaci vyhrála firma Eurovision, a.s.

Pozemky, na kterých je umístěn přestupní terminál byly nakonec řešeny následujícím způsobem. V místech, kde stály původní nádražní budovy (viz fotodokumentace v příloze) byly odkoupeny a proběhla následná demolice. Další část pozemků byla řešena nájemní smlouvou a po dostavbě terminálu proběhl odkup pozemků. V současné době stojí celý přestupní terminál na pozemcích města Břeclav. [26]

## **6.2 Žádost o přidělení prostředků z ROP jihovýchod**

Žádost o dotaci z ROP jihovýchod zpracovávala firma EUROVISION a.s. Žádost byla zpracována na základě výzvy, kterou vyhlásila regionální rada Regionu soudržnosti Jihovýchod dne 3. 11. 2011. Výzva byla zaměřena na oblast podpory 1. 2 Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy a zaměření výzvy bylo terminály veřejné hromadné dopravy navázané systémy P + R. Nedílnou součástí žádosti je zpracování elektronické žádosti BENEFIT 7. [24] Projekt přestupního terminálu nese název IDS – JMK Břeclav. Unikátní kód žádosti na tento projekt je 2gSPkPOOO1. Žádost byla finálně vložena v IS BENEFIT 7 dne 9. února 2012 v 16:34 hodin.

Žádost, která byla podána na projekt přestupního terminálu je rozdělena do 21 bodů. Jak výše uvádím, jedná se o projekt IDS – JMK Břeclav a žadatelem o dotaci je Město

Břeclav. V úvodu žádosti je uvedena identifikace operačního programu, dále o jaký projekt se konkrétně jedná a je zde uveden i stručný obsah projektu (viz el. žádost): „*V rámci projektu bude vybudován nový přestupní terminál Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) ve městě Břeclav. Díky realizaci projektu dojde k významnému zlepšení systému veřejné dopravy v oblasti, možnost lepší koordinace veřejné dopravy, zvýšení komfortu a zkrácení přestupních časů. Výstup projektu přinese významné usnadnění využívání veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.*“ Zde bych si dovolila reagovat na výše uvedenou větu: *zkrácení přestupních časů*. Tento fakt není úplně pravdou, protože v některých případech, zejména u linkových městských autobusů se přestupní vzdálenost pro cestující, kteří pokračují v cestě vlakem, přibližně o 50 metrů zdelší. JE to způsobeno tím, že původní autobusová zastávka byla umístěna v těsné blízkosti vchodu do nádražní budovy. I přesto však lze konstatovat, že ve zbylých případech opravdu dojde ke zkrácení přestupní doby.

Z žádosti vyplývá, že projekt by měl být zahájen dne 22. října 2009 a datum ukončení projektu bylo stanoveno na 30. října 2014. Doba trvání projektu podle žádosti měla být 60 měsíců. Dále je zde uvedeno předpokládané datum začátku fyzické realizace projektu a to dne 1. listopadu 2011 a předpokládané datum ukončení a to dne 30. září 2014. V bodě číslo 8 v žádosti je popsán harmonogram projektu :

- **Nájemní smlouva (ČD, a.s.)** 22. 10. 2009 – 22. 10. 2009
- **Vydání územního rozhodnutí** 8. 10. 2010 – 14. 4. 2011
- **Zpracování projektové dokumentace** 1. 5. 2011 – 30. 11. 2011
- **Výběrové řízení na zpracovatele žádosti** 18. 10. 2011 – 8. 11. 2011
- **Vydání stavebního povolení** 21. 11. 2011 – 30. 4. 2012
- **VŘ na zpracovatele odborného posudku** 22. 11. 2011 – 22. 11. 2011
- **Zpracování odborného posudku** 23. 11. 2011 – 31. 12. 2011
- **Zpracování žádosti o dotaci** 1. 12. 2011 – 14. 2. 2012
- **Vyhodnocení žádosti** 14. 2. 2012 – 30. 5. 2012
- **VŘ na organizaci výběrového řízení** 20. 2. 2012 – 17. 3. 2012
- **VŘ na dodavatele stavby** 23. 4. 2012 – 30. 9. 2012
- **Podpis smlouvy o dotaci** 30. 6. 2012 – 30. 6. 2012

- **VŘ na technický dozor investora** 1. 7. 2012 – 31. 8. 2012
- **VŘ na koordinátora BOZP** 1. 7. 2012 – 31. 8. 2012
- **VŘ na autorský dozor** 1. 7. 2012 – 31. 8. 2012
- **VŘ na monitoring projektu** 1. 7. 2012 – 31. 8. 2012
- **Fyzická realizace** 1. 11. 2012 – 30. 9. 2014
- **Zahájení provozu** 1. 10. 2014 – 1. 10. 2014
- **Dokončení a vyúčtování projektu** 1. 10. 2014 – 30. 10. 2014
- **Ukončení projektu** 30. 10. 2014 – 30. 10. 2014

Z uvedeného harmonogramu vyplývá, že výběrových řízení bylo celkem osm. První výběrové řízení na Dodavatele stavebních prací v žádosti mělo pořadové číslo 001 a jednalo se o podlimitní zakázku s otevřeným výběrovým řízením. VŘ s pořadovým číslem 002 nese název Zpracování žádosti o dotaci. Jednalo se o veřejnou zakázku malého rozsahu na služby a bylo v době podávání žádosti zapsáno jako ukončené a byla vybrána firma EUROVISION a.s. jako zpracovatel žádosti o dotaci. Dalším výběrovým řízením s pořadovým číslem 003 byla Organizace výběrového řízení a také se jednalo o zakázku malého rozsahu na služby. Výběrové řízení 004 bylo na Technický dozor investora, VŘ 005 Koordinátora BOZP, VŘ 006 Autorský dozor, VŘ 007 Monitoring projektu, VŘ 008 Odhad – odborný posudek, kde byl také vybrán dodavatel výběrového řízení. U všech pěti VŘ se jednalo o veřejnou zakázku malého rozsahu na služby. Podle harmonogramu projektu všechna výběrová řízení s pořadovým číslem 001, a 003 – 007 v době podání žádosti ještě neproběhla, a proto zde není uveden vybraný uchazeč.

V elektronické žádosti v bodě č. 14 je uveden Přehled financování projektu. Celý rozpočet projektu z elektronické žádosti Benefit 7 je umístěn v příloze. Zde jsou rozděleny výdaje projektu na způsobilé a nezpůsobilé. Způsobilé výdaje i další náležitosti jsou uvedeny ve výzvě (viz příloha). Celkové výdaje činí 97 134 010, 07 Kč. Celkové způsobilé výdaje jsou ve výši 84 059 244, 83 Kč a celkové nezpůsobilé výdaje jsou ve výši 13 074 765,24. Hlavní způsobilé výdaje jsou 83 925 073, 02 Kč, což tvoří 99,84% veškerých způsobilých výdajů. Doplňkové způsobilé výdaje jsou ve výši 134 171 , 81 Kč a tvoří výdajů způsobilých tedy 0,16 %. Největší část rozpočtu tvoří Stavební a technologická činnost, která je uvedena pod kódem 02. 05. v částce 77 336 358 Kč. Největší položky jsou uvedeny pod kódem 02.05.01.07 SO 15 – 01

Nástupištní přístřešky v částce 26 613 785 Kč a 02.05.01.08 SO 15 – 02 Demolice stávajících objektů v hodnotě 20 051 245 Kč.

Dle žádosti by celkové způsobilé výdaje měli činit 84 059 244,83 bez příjmů. Dotace z EU by měli činit 85 % z celkových způsobilých výdajů a tedy částku 71 450 358,10 Kč a vlastní zdroje města v hodnotě 12 608 886,73 Kč, tedy zbylých 15%. Žádosti o platbu uvedené v bodě 15 pod názvem Finanční plán by měli probíhat ve čtyřech žádostech o platbu.

Personální zajištění projektu bude tvořeno osmi členy týmu. Sedm z nich, byli zaměstnanci MěÚ Břeclav, osmý člen byl ze společnosti EUROVISION, a.s., který má funkci konzultanta. Dále se jedná se o garanta projektu, který má na starosti mimo jiné dohled na přípravu projektu, dohled na realizaci projektu, prezentuje výstupy projektu a jiné. Vedoucí přípravného a realizačního týmu (Vedoucí odboru rozvoje a správy) má na starost koordinaci přípravných prací, koordinace a vedení realizačního týmu, bude zajišťovat údržbu a správu objektu terminálu a jiné. Součástí týmu je i manažer projektu, a asistent manažera, kteří jsou pracovníky Odboru rozvoje a správy. Finanční manažer a další člen týmu, který má na starosti investiční zajištění projektu. V neposlední řadě je členem týmu právník, který zajišťuje právní poradenství. V další části jsou uvedeny zkušenosti žadatele o dotaci. Je zde vyjmenováno devět projektů, ve kterých figurovalo město Břeclav jako žadatel o dotaci. Partnerem projektu byla firma KORDIS JMK, spol. s.r.o., o které se zmiňují výše.

Důležitou částí elektronické žádosti je publicita. Žadatel musí uvést, jak bude schopen zajistit publicitu, která je nedílnou součástí projektů, které jsou dotované z EU. V žádosti jsou uvedeny čtyři způsoby zajištění publicity. Prvním z nich je inzerce v tisku, která bude informovat o realizaci projektu a o podpoře EU. Předpokládá se, že budou uvedeny dva články na začátku a na konci stavby. Dále bude na stavbě umístěn velkoplošný reklamní panel, který musí žadatel umístit na stavbě po podpisu podmínek o spolufinancování. Také bude instalována pamětní deska, nejpozději do šesti měsíců po dokončení projektu. Tato deska by měla být umístěna v místě realizace. Oba zmíněné panely musí být v souladu s Nařízením Rady č. 1083/2006 a Nařízením komise 1828/2006. Dalším způsobem zajištění publicity budou internetové stránky. Informace

o realizaci projektu a podpoře z EU budou vyvěšeny na stránkách partnera projektu (Kordis, spol. s.r.o.) a na internetových stránkách města Břeclav.



Obr. 6.3 Umístění billboardu při realizaci stavby přestupního terminálu.

Další součástí žádosti jsou Rovné příležitosti, Horizontální témata, Prioritní téma, Udržitelný rozvoj, Hodnoty indikátorů a další povinné přílohy. Žádost musí být včetně všech náležitostí doručena osobně na pracoviště Regionální rady Jihovýchod ve stanoveném termínu. Ve výzvě je uvedeno, co všechno musí být obsahem žádosti. Žadatel musí doložit výstup elektronické žádosti v programu BENEFIT 7 v tištěné verzi se shodným kódem jako verze elektronická. Dále musí být podepsána statutárním zástupce žadatele ve dvou vyhotoveních (originál a jedna kopie). Povinné a další přílohy, které jsou uvedeny v příručce pro žadatele a příjemce vždy upravenou pro danou výzvu. Dále je určeno jaké přílohy mají být doloženy podle toho, o jakou organizaci se jedná (viz tabulka z příručky). [20]

V případě přestupního terminálu se jedná o následující přílohy:

- Tištěný výstup eCBA

- Prokázání právní formy žadatele – nebyla doložena
- Podrobný rozpočet projektu
- Projektová dokumentace v podrobnosti pro stavební povolení
- Koordinační situace stavby na podkladu snímku z katastrální mapy
- Stavební povolení nebo doklad o zahájení stavebního řízení
- Územní rozhodnutí nebo územní souhlas
- Doklad dokazující finanční zdraví žadatele - nedoložena
- Tištěný výstup tabulky finančního zdraví - nedoložena
- Prohlášení objektu za nemovitou kulturní památku – nedoložena
- fotodokumentace
- Souhlas zřizovatele s projektem – nedoloženo
- Znalecký posudek
- Právní dokument nepřenositelnosti výhody – nedoloženo
- Právní dokument prokazující plnění Altmarkt- nedoloženo
- Smlouva o závazku veřejné služby – nedoloženo
- Doklad o zajištění zdrojů spolufinancování
- Dohoda o partnerství
- Vyjádření o vývoji Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje za rok 2011
- Usnesení z ustavujícího zasedání Zastupitelstva města Břeclavi ze dne 18. listopadu 2010

Přílohy, které jsou označeny, že nebyly doloženy nebylo podmínkou podle Příručky pro žadatele a příjemce, aby byly doloženy. viz příloha č. 2

### **6.3 Finanční a ekonomické hodnocení projektu – eCBA analýza**

Jedná se o nástroj na hodnocení investičních projektů. eCBA analýza je součástí přílohy k žádosti BENEFIT 7. Podklady pro eCBA analýzu vypracovala firma EUROVISION a.s., která vypracovávala elektronickou žádost BENEFIT 7. viz eCBA analýza příloha V úvodu je uvedena identifikace daného projektu tedy IDS – JMK Břeclav, dále údaje o žadateli, operační program a další. V další části je uvedeno zdůvodnění daného projektu, jehož součástí je stručný popis projektu, který až na drobné odchylky

odpovídá popisu v žádosti BENEFIT 7. Hlavní cíl projektu je zvyšování podílu veřejné dopravy před dopravou individuální v celém Jihomoravském kraji. Zkvalitnění dopravy prostřednictvím koordinace jízdních řádů jednotlivých druhů dopravy. Pro fungování tohoto systému je nezbytnou podmínkou vybudování přestupních terminálů v místech, kde se setkává autobusová a železniční doprava. Nový přestupní terminál by měl tyto výhody obyvatelům nabídnout. Mezi specifické cíle projektu patří odsun původního autobusového nádraží a vybudování moderního přestupního terminálu, vybudování krytých zastávkových stání, zlepšit koordinaci dopravy, zajistit návaznost na železnici apod. Dále je zde uvedena v definici problému a jak dojde k jeho odstranění a technický popis řešení projektu, který je shodný jako v žádosti o dotaci.

V podkapitole 2.4 eCBA analýzy Identifikace cílových skupin jsou uvedeny cílové skupiny, na které bude mít stavba vliv. Jedná se o obyvatele obcí ve spádové oblasti přestupního terminálu IDS Břeclav. V tabulce č. 6. 1 jsou uvedeny konkrétní obce, počet osob a odhad dopadu po dostavbě terminálu. Uvádím zde pouze část tabulky, která bude mít vliv na cestující.

Tab. 6.1 Obce, počet osob a odhad dopadu po stavbě terminálu. (viz příloha č. 3)

Cílová skupina	Počet osob	Odhad dopadu
Obyvatelé obcí ve spádové oblasti terminálu IDS Břeclav.(Břeclav, Bulhary, Hlohovec, Hrušky, Kostice, Ladná, Lanžhot, Lednice, Moravská Nová Ves, Moravský Žižkov, Podivín, Přítluky, Rakvice, Tvrdonice, Týnec, Valtice, Velké Bílovice, Zaječí	59 178	zkvalitnění dopravní dostupnosti o města – 20 % zkvalitnění napojení na regionální centrum – 20% Zvýšení podílu veřejné dopravy vůči dopravě individuální – 7 % Zvýšení komfortu přepravy – 80 %

Další kapitolou je analýza konkurence. V podkapitolách je uvedeno zájmové území konkurence, kterým je v tomto případě kraj, zejména kvůli velikosti přestupního uzlu.

Přestupní terminál bude mít pozitivní dopad na celý Integrovaný dopravní systém v kraji. Obdobná zařízení v regionu zatím nejsou žádná. Co se týče konkurence, tak neexistuje v místě žádná relevantní konkurence.

V další kapitole jsou uvedeny investiční výdaje projektu. celkové výdaje projektu jsou shodné s Výdaji uvedenými v žádosti o dotaci. Neinvestiční výdaje nejsou v tomto projektu žádné a projekt nebude generovat žádné příjmy z realizace projektu.

V kapitole 5 Identifikace položek pro finanční cash flow – provozní fáze projektu je zřejmé, že projekt nebude mít žádné příjmy ani výdaje z produkce. Nebudou zde žádní zaměstnanci, a tedy nebude vyplácena žádná mzda. Provozní náklady projektu předpokládají výdaje na opravy a údržbu:

- pro rok 2014 10 000 Kč
- pro roky 2015 – 2020 40 000 Kč

Tyto výdaje jsou spojeny s údržbou a případnými opravami, které bude zajišťovat město Břeclav ze svého rozpočtu. Pro rok 2014 jsou uvedeny náklady nižší, protože bude terminál uveden do provozu až v průběhu roku 2014. Ostatní provozní příjmy nebudou z terminálu generovány. Zajištění financování projektu je podrobně uvedeno v kapitole 5. 2 DP.

V kapitole 7 eCba analýzy je uvedeno finanční cash flow projektu, dále v kapitole 8 Výsledky hodnocení projektu včetně dotace. V kapitole 9 jsou zpracovány socio – ekonomické dopady projektu, z něhož mimo jiné vyplývá, že po realizaci dojde k nárůstu počtu cestujících o 7 % ( jedná se o konzervativní předpoklad). Kompletní socioekonomické dopady projektu jsou uvedeny v eCBA analýze, která je součástí příloh.

V kapitole analýza rizik jsou v tabulce uvedeny druhy rizika, závažnost rizika, pravděpodobnost výskytu rizika význam a přecházení rizika. U všech druhů rizika byla pravděpodobnost výskytu téměř nemožná nebo výjimečně možná. U projektu terminálu jsem vybrala rizika velmi významnou závažností a ty zde uvedu. Jednalo se riziko nedostatečné koordinace stavebních prací. Pravděpodobnost tohoto rizika byla výjimečně možná. Dalším velmi významným rizikem bylo navýšení cen vstupů,



nedostatek finančních prostředků pro realizaci, nedodržení podmínek ROP a nedodržení právních norem ČR nebo EU. Podrobný popis eliminace rizika je uveden v eCBA analýze, která je součástí příloh. Jen bych uvedla, že Město Břeclav má s obdobnými projekty spolufinancovanými z fondů EU zkušenosti, a proto má dostatečné personální obsazení pro dané projekty, aby se těmto rizikům předcházelo.

Z rekapitulace výsledků eCBA analýzy vyplývá, že město Břeclav je způsobilým žadatelem o podporu z ROP Jihovýchod a má nárok na podporu až do výše 85% z celkových způsobilých nákladů projektu. Viz příloha č 3.

#### **6.4 Výběr zhotovitele**

Předmětem veřejné stavební zakázky je stavba přestupního terminálu integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje včetně dopravního napojení a okružní křižovatky. Stavebním pracím předcházela demolice stávajících objektů. Výběrové řízení bylo vyhlášeno dne 25. 10. 2012 a nabídky mohly být předkládány do 28. 11. 2012 do 10 hodin. Zadavatelem výběrového řízení bylo město Břeclav. Ve věstníku veřejných zakázek je identifikační číslo zakázky 00283061. ([www.vestnikverejnychzakazek.cz](http://www.vestnikverejnychzakazek.cz)). Z pohledu předpokládaných nákladů se jedná o podlimitní veřejnou zakázku. Předpokládaná hodnota VZ činila 82 281 000 Kč bez DPH. Tato cena je odlišná od předpokládané ceny uvedené v žádosti BENEFIT 7. Je to způsobeno již výše zmiňovaným faktem, že do žádosti o dotaci bylo žádáno pouze o datace na přestupní terminál IDS JMK včetně výběrových řízení apod. U tohoto výběrového řízení, šlo o dodavatele stavebních prací na přestupní terminál IDS JMK a okružní křižovatku. Proto se celková cena liší. Jednalo se o otevřené výběrové řízení, což znamená, že veřejný zadavatel podává výzvu neomezenému počtu dodavatelů k podání nabídky. Výběrové řízení bylo zveřejněno na věstníku veřejných zakázek. Podmínkou účasti ve výběrovém řízení bylo doložení profesní kvalifikační předpoklady dodavatelů včetně požadavků týkajících se registrace v profesních nebo jiných rejstřících dle zákona č. 137/2006 Sb.

Jednalo se o následující doklady:

- Základní kvalifikační předpoklady dle § 53 zákona – čestným prohlášením

- Profesní předpoklady dle § 54 zákona
  - a) výpis z obchodního rejstříku, nebo výpis z jiné obdobné evidence
  - b) doklad o oprávnění k podnikání, zejména doklad prokazující příslušné živnostenské oprávnění či licenci
  - c) doklad osvědčující odbornou způsobilost dodavatele

Dále muselo být doloženo čestné prohlášení o ekonomické a finanční způsobilosti uchazeče, aby byl schopen splnit veřejnou zakázku a také doložení technické způsobilosti. Dle §56 odst. 3 písmene a) seznam stavebních prací provedených dodavatelem za posledních 5 let a osvědčení objednatelů a řádném plnění a dle §56 odst. 3 písmene b) seznam techniků, kteří se budou podílet na plnění zakázky.

Konkrétně měl zadavatel tyto požadavky:

- výstavba alespoň 3 staveb občanské vybavenosti v hodnotě nejméně 10 mil Kč bez DPH
- výstavba alespoň 2 dopravních staveb, konkrétně křižovatek v hodnotě 5 mil Kč bez DPH
- předložení seznamu dvou osob, kteří budou splňovat tyto podmínky:
  - a) hlavní stavbyvedoucí – VŠ stavební, 10 let praxe, autorizaci pro obor pozemní stavby, zkušenost s realizací, alespoň 2 staveb občanské vybavenosti v hodnotě minimálně 10 mil Kč bez DPH
  - b) zástupce hlavního stavbyvedoucího – VŠ stavební, 10 let praxe, autorizace pro obor Dopravní stavby, zkušenost s realizací nejméně 2 dopravních staveb v hodnotě 5 mil Kč bez DPH

Pokud by některý z účastníků výběrového řízení tyto doklady nepředložil, nemohl by se výběrového řízení zúčastnit. Tyto doklady jsou podmínkou mimo jiné proto, aby se během realizace stavební zakázky nevyskytly problémy způsobené nedostatečným finančním zajištěním firmy nebo nezkušeností jednotlivých aktérů realizace. Jedná se o projekt, který je spolufinancovaný z evropských dotací a pokud by došlo k posunutí dokončení stavby nebo jiným problémům, mohlo by nastat, že by příjemce musel dotaci nebo danou část vyplacených prostředků vracet zpět.

Hodnotícím kritériem je nejnižší nabídková cena. Toto kritérium je v současné době nejvíce používané u většiny veřejných stavebních zakázek. Datum zahájení plnění zakázky je v oznámení o zakázce uveden na den 1. února 2013 a datum ukončení 15. 9. 2014. Otevírání nabídek proběhlo dne 18. 11. 2012 v místě MěÚ Břeclav a účastníky byla komise jmenovaná zadavatelem, zástupce zadavatele, administrátor, poskytovatel dotace tedy zástupce ROP Jihovýchod a za každého účastníka maximálně jeden zástupce. [25]

Do výběrového řízení se přihlásilo 14 uchazečů, jejichž nabídky byly hodnoceny. Uvádím zde název firmy a cenou, s kterou společností stanovily do výběrového řízení.

1. Sdružení terminál IDS JMK Břeclav (Habau CZ s. r. o.) s nabídkovou cenou ve výši 68 561 520 Kč
2. Eurovia CS a.s. s nabídkovou cenou ve výši 50 420 842 Kč
3. Sdružení pro stavbu dodavatele stavebních prací Terminál IDS JMK (M – silnice a.s.) s nabídkovou cenou ve výši 50 420 842 Kč
4. Firesta – Fišer rekonstrukce stavby a.s. s cenou ve výši 53 488 876 Kč
5. Staeg stavby s.r.o. s cenou ve výši 58 775 030 Kč
6. Berger Bohemia a.s. s nabídkovou cenou ve výši 48 996 485 Kč
7. Sdružení IDS Břeclav (VHS Břeclav s.r.o.) s nabídkovou cenou ve výši 49 195 698 Kč.
8. Sdružení CCh pro Břeclav – terminál (Colas CZ a.s.) s nabídkovou cenou ve výši 50 219 894, 17 Kč
9. OHL ŽS a.s. s nabídkovou cenou 49 436 382 Kč
10. Skanska a.s. s nabídkovou cenou 59 500 115 Kč
11. Stavoprogres Brno s. r.o. s nabídkovou cenou 49 865 204 Kč.
12. Porr a.s. s cenou ve výši 52 470 756 Kč
13. Swietelsky stavební s.r.o. s nabídkovou cenou ve výši 59 159 718 Kč
14. Strabag a.s. s nabídkovou cenou ve výši 47 423 679 Kč

Všechny nabídkové ceny jsou uváděny bez DPH.

Výhercem výběrového řízení se stala firma Strabag s.r.o., která stanovila nejnižší nabídkovou cenu ve výši 47 423 679 Kč. Podotýkám, že předpokládaná cena byla před

začátkem výběrového řízení stanovena na částku 82 281 000 Kč bez DPH. Firma Strabag s.r.o. dokázala snížit nabídkovou cenu o necelých 35 mil Kč než byla cena předpokládaná. V této souvislosti by se dalo namítnout, zdali firma nepodhodnotila svou nabídku. Když se však podíváme na všechny ostatní nabídky, tak žádná cena nebyla vyšší než 70 000 000 Kč a dalších šest firem šlo do výběrového řízení s nabídkovou cenou okolo 50 000 000 Kč. V tomto případě bych tedy jakékoli spekulace vyloučila.

Zde bych také chtěla podotknout, že původní předpokládaná cena Břeclavského terminálu byla uvedena v integrovaném plánu rozvoje města (IPRM) z června roku 2011. Uvádí se zde, v kapitole 7 Strategie města Břeclav na období 2007 – 2013, že mezi cíle v oblasti dopravy je plánována stavba přestupního terminálu IDS. Předpokládané náklady byly v roce 2007 stanoveny na částku 150 – 190 mil Kč. Viz příloha č. 4.

#### **6.4.1 Smlouva o dílo**

Zadavatel, tedy město Břeclav zastoupené starostou města podepsalo s firmou STRABAG, a.s. dne 12. dubna 2013 Smlouvu o dílo dle § 536 obchodního zákoníku. Ve smlouvě o dílo je mimo jiné uvedeno, že předmětem díla je Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi. Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace. Místem plnění je Město Břeclav. Zhotovitel je povinen zahájit stavební práce nejpozději do 10 dnů od předání a převzetí staveniště. Dokončení prací a předání díla objednateli je zhotovitel povinen nejpozději dne 15. září 2014.

Celková cena díla včetně DPH činí 57 382 652 Kč. Cena díla bez DPH je 47 423 679 Kč a DPH 21% je v hodnotě 9 958 973 Kč.

- Přestupní terminál „IDS JMK Břeclav“ tvoří částku 36 101 753 Kč bez DPH, DPH 21 % je ve výši 7 581 368 Kč. Celková cena je 43 683 121 Kč s DPH.
- Přestupní terminál „okružní křižovatka“ tvoří částku 11 321 926 Kč bez DPH, DPH 21 % je ve výši 2 377 605 Kč, Celková cena je 13 699 531 Kč s DPH.

Jak již uvádím v úvodu, fakturovány budou oba objekty zvlášť. Bude předložen samostatný výkaz výměr na objekt „IDS JMK Břeclav“ a na „okružní křižovatku“.

Všechny práce, které budou provedeny budou fakturovány jedenkrát měsíčně o objednatel (město Břeclav) uhradí vytavenou fakturu nejpozději do 60 dnů po jejím obdržení. Objednatel uhradí veškeré faktury do výše 90% z celkové ceny díla včetně DPH. Zbývající část bude zhotoviteli vyplacena až po předání a převzetí celého díla, popřípadě po odstranění všech vad a nedodělků.

Objednatel předá staveniště zhotoviteli nejpozději do 10 dnů od účinnosti uzavřené smlouvy. Bankovní záruka bude ve výši 10 % z celkové ceny díla bez DPH a bude objednateli předán v den podpisu smlouvy. Záruka na provedené dílo bude v délce 60 měsíců. Kompletní smlouva o dílo, včetně dodatků viz příloha č. 5.

## **6.5 Realizace díla**

Dne 22. 4. 2013 bylo provedeno předání a převzetí staveniště. Od 26. 4. 2013 do 2. 5. 2013 probíhaly v místě realizace stavby ostatní práce označeny v harmonogramu prací (viz příloha) SO 99. Jednalo se o stěhování buněk, kontejnerů, navážení oplocení. Dále probíhala stavba oplocení, došlo k vytyčení plynovodu v místě současné okružní křižovatky. Realizace stavebního díla byla započata dne 2. 5. 2013. Samotnou realizaci díla, neprováděla firma STRABAG, a. s. sama, ale měla také subdodavatele. Bylo jich celkem 16. Celý seznam subdodavatelů viz příloha. Dle harmonogramu stavebních prací bylo nejdříve započato se stavbou okružní křižovatky, kde prováděla zemní práce firma Stavba a údržba silnic, s.r.o. a současně probíhala demolice stávajících budov prostorách nového přestupního terminálu, kterou prováděla další subdodavatelská firma Tlak Smolík, s.r.o. Také bylo započato vytyčování komunikace. Začátkem června 2013 začali probíhat práce na přípojkách nízkého napětí v místě okružní křižovatky, provedena ochrana plynovodu a vodovodů a kanalizací, přeložky vodovodů a kanalizací (v místě okružní křižovatky), přeložky sdělovacích kabelů, úprava drážních silnoproudých kabelových rozvodů a přeložka drážních sdělovacích kabelů. Dále začala stavba silniční komunikace. Od poloviny června prováděla firma E. ON přeložku kabelů a také probíhala přeložka kabelů nízkého napětí, kterou provedla firma REPREL s.r.o.

Od 1. 7. 2013 probíhala stavba oplocení areálu firmou SPH stavby, s.r.o., byly prováděny přeložky a ochrana vodovodů a kanalizací v místě terminálu a byla

provedena přeložka sdělovacích kabelů. Začátkem srpna provedla firma 3E systém, s.r.o. instalaci kamerového systému v místě okružní křižovatky a firma REPREL, s.r.o. osvětlení komunikace v místě křižovatky. Také došlo k odstranění železničního svršku a proběhla demontáž kolejiště. V září roku 2013 byla provedena stavba chodníků v místě okružní křižovatky a také probíhala úprava boční rampy a započalo se stavbou nástupištních přístřešků. Také započaly práce v harmonogramu prací pod označením SO 34 – 01 Náhradní výsadba zeleně. Dle harmonogramu prací byly práce na okružní křižovatce ukončeny v listopadu 2013.

Nadále pokračovaly stavební práce na terminálu. V únoru 2014 započala stavba chodníků a dále pokračovaly práce na nástupištních přístřešcích a také práce SO 34 – 01. Od půlky března probíhala práce na přípojce nízkého napětí a bylo instalováno osvětlení komunikací. V dubnu probíhala instalace kamerového systému. Od května začala instalace osvětlení a informačního systému a také započala stavba nástupišť a došlo ke stavbě oplocení areálu. Postupně byly práce dokončeny a dle harmonogramu prací byly práce na terminálu ukončeny v září 2014. Termín ukončení prací byl dne 15. 9. 2014. Viz příloha č. 11

Během realizace stavebního díla došlo k navýšení ceny z důvodu víceprací. Těchto dodatků bylo celkem pět. V prvním dodatku k smlouvě o dílo se jednalo o navýšení ceny díla o 672 751 Kč včetně DPH. Jednalo se o dodatečné práce u přeložky areálového plynovodu, vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejích a dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE. Tímto dodatkem se celková cena díla navýšila na částku 58 055 403 Kč včetně DPH. viz dodatek č. 1 Z důvodu, že jsou oba objekty stavby fakturovány zvlášť, tak je cena rozdělena na částku určenou na přestupní terminál a částku na okružní křižovatku. Z této ceny činí cena přestupního terminálu IDS JMK Břeclav 44 191 301 vč. DPH a okružní křižovatka částku 13 864 103 Kč. Viz příloha č. 6

V dodatku č. 2 ke smlouvě o dílo došlo k dalšímu navýšení ceny z důvodu Stabilizace pláně pod komunikací v místě okružní křižovatky a došlo ke změně trasy kabelů do ATÚ a změna polohy dálkových kabelů v oblasti terminálu. V souvislosti s těmito vícepracemi se cena díla navýšila o 335 153 Kč s DPH. Celková cena díla po podepsání 2. dodatku smlouvy o dílo byla 58 390 556 Kč s DPH (viz dodatek č. 2 v příloze). U

terminálu jde o částku 44 302 846 Kč včetně DPH a u okružní křižovatky se jedná o částku 14 087 711Kč. Viz příloha č. 7

V dodatku č. 3 ke smlouvě o dílo byly vícepráce navýšeny v souvislosti se zkvalitněním asfaltových povrchů u okružní křižovatky, dále dopravní opatření k předčasnému užívání stavby u okružní křižovatky a kanalizační přípojky a oprava hydrantu. Celková cena dodatku č. 3 byla 264 889 Kč s DPH. A celková cena díla se zvedla na částku 58 655 445 Kč s DPH. Cena přestupního terminálu činí tedy 44 302 922 Kč s DPH a okružní křižovatka je v ceně 14 352 600Kč s DPH. Viz příloha č. 8

V souvislosti s dodatkem č. 4 byla cena díla navýšena o částku 546 249 Kč. Jednalo se o více práce Stabilizace pláně pod komunikacemi terminálu IDS Navýšení živ. vrstev asfaltových komunikací terminálu a u okružní křižovatky. Celková cena díla byla po podepsání 4. dodatku 59 201 693 Kč včetně DPH. Cena přestupního terminálu se navýšila na částku 44 865 194 Kč včetně DPH a cena okružní křižovatky se zvedla na částku 14 336 499 Kč s DPH. Viz příloha č. 9

V posledním dodatku č. 5 došlo ke snížení ceny díla a to konkrétně Změny stavby před dokončení v případě okružní křižovatky i Terminálu v důsledku méněprací a odchylek od projektu. Celková cena díla byla snížena o částku 149 781,37 Kč DPH. Celková cena díla tedy byla stanovena na částku 59 051 912 Kč včetně DPH. Z této ceny činí přestupní terminál částku 44 863 953 Kč včetně DPH a okružní křižovatka částku 14 187 959 Kč včetně DPH. Viz příloha č. 10

Výše uvedené navýšení ceny bylo způsobeno neočekávanými problémy, které nastaly během realizace. Jednalo se především o neúnosné a nevhodné podloží pod okružní křižovatkou a i budoucím terminálem, které bylo zjištěno statickou zátěžovou zkouškou Dále také, jak již uvádím výše, bylo při provádění zemních prací na místě okružní křižovatky a příjezdové komunikace k budoucímu terminálu zjištěna existence plynovodní přípojky, která nebyla v projektové dokumentaci ani v průběhu stavebního řízení řešena. Zpracovatel dokumentace o ní nebyl majitelem pozemku informován, a

proto není součástí předmětu díla a ani ceny díla. Dále jsou to další vícepráce uvedeny výše. Tyto problémy byly způsobeny především tím, že tyto prostory, na nichž leží přestupní terminál a okružní křižovatka, byly dlouhou dobu nezměněny a neprobíhaly na nich žádné stavební úpravy. Na základě toho, nebylo možno dohledat některé informace týkající se pozemků a byly zjištěny až během samotné realizace díla.

Na základě smlouvy o dílo včetně všech výše uvedených dodatků byla skutečná výše uhrazené ceny ve výši 59 051 912 Kč včetně DPH za stavební práce na přestupním terminálu a okružní křižovatce. Vzhledem k tomu, že fakturace probíhala zvlášť, jak pro okružní křižovatku, tak pro samotný přestupní terminál, uvádím zde v tabulce rozdělené náklady za okružní křižovatku a terminál.

Tab. 6.2 Tabulka výdajů za terminál a okružní křižovatku. Zdroj: MěÚ Břeclav.

	Terminál	Okružní křižovatka	Celkem
PS 14-01 Informační systém	873 122,00	0,00	873 122,00
PS 14-02 Kamerový systém	1 285 201,00	185 258,71	1 470 459,71
SO 18-01 Silniční komunikace	7 940 931,00	6 775 887,22	14 716 818,22
SO 18-02 Chodníky	1 798 718,00	937 345,29	2 736 063,29
SO 18-03 Nástupiště	106 962,00	0,00	106 962,00
SO 18-04 Dopravní opatření	270 612,00	239 903,07	510 515,07
SO 16-01 Úprava boční rampy	727 377,00	0,00	727 377,00
SO 17-01 Železniční svršek	1 060 495,00	0,00	1 060 495,00
SO 15-01 Nástupištní přístřešky	20 463 750,00	0,00	20 463 750,00
SO 15-02 Demolice stávajících objektů	2 611 759,00	0,00	2 611 759,00
SO 15-03 IPO	13,06	0,00	13,06
SO Osvětlení terminálu	870 949,00		870 949,00
SO 06-02 Osvětlení komunikací	204 321,00	717 276,00	921 597,00
SO 06-03 Přípojky nn	100 764,00	204 243,00	305 007,00
Přeložky nn		244 247,00	244 247,00
SO 06-04 Úprava drážních kabelů	1 023 006,00	0,00	1 023 006,00
SO 27-04 Přeložky a ochrany vodovodů a kanalizací	2 028 806,00	636 529,00	2 665 335,00
Ochrana plynovodů		277 300,00	277 300,00
SO 10-01 Přeložky drážních sdělovacích kabelů	3 023 812,00	0,00	3 023 812,00
SO 10-02 Přeložky sdělovacích kabelů TELEFONIKY	23 341,00	686 672,00	710 013,00
SO 33-01 Brána a oplocení areálu	169 020,00	3 254 262,00	3 423 282,00
SO 34-01 Náhradní výsadba a kácení zeleně	239 861,00	0,00	239 861,00
Ostatní	41 140,00	29 040,00	70 180,00
Budovy	1 464 756,48	758 243,52	2 223 000,00
Pozemky	3 774 124,69	1 445 875,31	5 220 000,00



Připojení		331 207,25	331 207,25
Ostatní (přeložky, přípojky)		173 021,18	173 021,18
Technický dozor	123 324,13	38 675,87	162 000,00
BOZP	30 857,68	9 677,32	40 535,00
Autorský dozor	552 674,80	173 325,20	726 000,00
Ostatní náklady mimo stavební práce	71 438,58	646 372,00	717 810,58
Příprava žádosti	158 763,91	13 154,09	171 918,00
Inzerce	5 324,00	0,00	5 324,00
<b>Celkové náklady - terminál</b>	<b>51 045 224,33</b>	<b>17 777 515,03</b>	<b>68 822 739,36</b>
<b>Dotace - odhad</b>	<b>38 870 000,00</b>	<b>0</b>	

Celkové náklady na stavbu přestupního terminálu a přidružené okružní křižovatky činí 68 822 739, 36 Kč včetně DPH. Celkové náklady na přestupní terminál z této částky činí 51 045 224,33 Kč. Předpokládané dotace z ROP Jihovýchod jsou odhadovány na částku 38 870 000 Kč. Dotace z ROP Jihovýchod, zde uvádím pouze jako předpokládané z důvodu, že žádost o platbu byla podána až v prosinci, a proto není jisté zda budou ze strany ROP Jihovýchod proplaceny všechny předložené náklady. Poslední žádost o platbu by měla být proplacena v březnu 2015. Doba udržitelnosti projektu je 5 let.

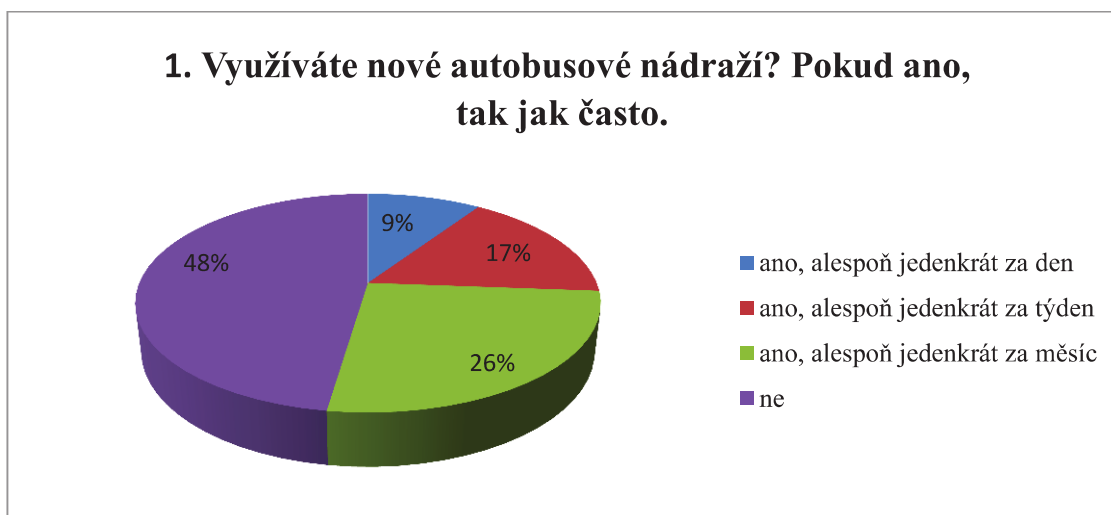
Náklady města Břeclav na stavbu přestupního terminálu a okružní křižovatku byly ve výši cca 29 952 739 Kč. Přestupní terminál byl uveden do provozu dne 28. září 2015.

## **6.6 Veřejné mínění na Přestupní terminál IDS – JMK**

Pro seznámení s veřejným míněním na stavbu nového přestupního terminálu v Břeclavi jsem chtěla znát názor obyvatel města Břeclav a také názory od zástupců vedení města Břeclav. V první části jsem vytvořila krátký dotazník a rozdala ho mezi obyvatele a v druhé části jsem oslovila současné i minulé vedení města. Terminál byl uveden do provozu dne 28. září 2014.

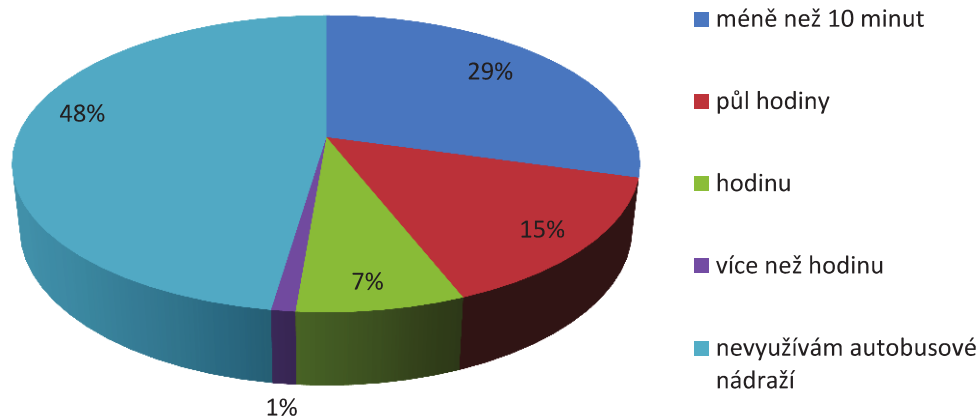
### 6.6.1 Dotazník

Dotazník, který jsem zpracovala byl tvořen devíti otázkami. Sedm otázek bylo uzavřených. Další otázka byla polouzavřená s odpovědí ano či ne a popřípadě mohli lidé vyjádřit svůj názor v několika větách. Poslední otázka byla otevřená a dalo se na ni volně odpovědět. Oslovila jsem 300 občanů z Břeclavi. Dotazník byl v elektronické podobě vyvěšen na sociální síti a ostatní byly v papírové podobě. Zpět se mi vrátilo 191 kompletně vyplněných dotazníků. Cílem dotazníku bylo zjistit, jak obyvatelé Břeclavi hodnotí nový přestupní terminál. Odpovědi jsem zaznamenala formou grafů s procentuálním vyjádřením odpovědí. Viz příloha č. 12



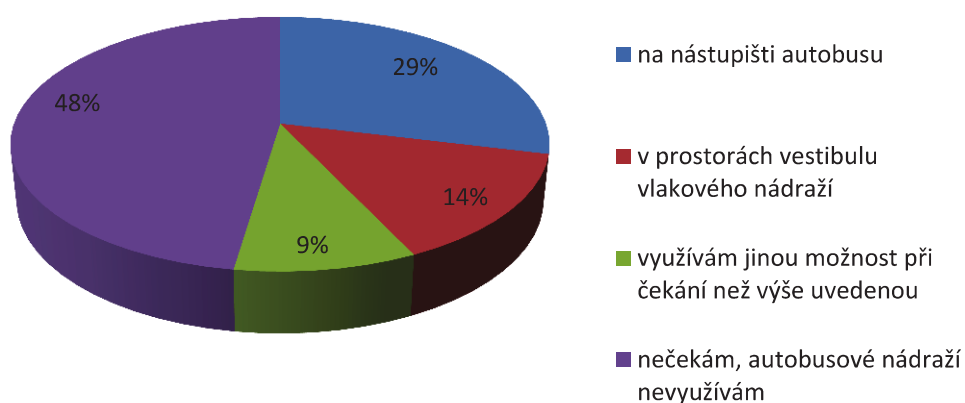
V první otázce bylo mým úkolem zjistit, kolik lidí využívá aktivně nové autobusové nádraží a jak často. Ze 191 respondentů odpovědělo 48 %, že autobusové nádraží nevyužívá. 26 % uvedlo, že využívají autobusové nádraží alespoň jedenkrát do měsíce. 17 % respondentů vystupuje či nastupuje na novém nádraží alespoň jedenkrát do týdne a zbylých 9% jezdí z nového nádraží alespoň jedenkrát za den. Pravdou je, že 48% respondentů odpovědělo záporně. Tato skutečnost může být způsobena krátkou dobou, po kterou je terminál otevřen, nebo tito lidé preferují osobní dopravu před dopravou autobusovou nebo nastupují na jiných zastávkách než na samotném autobusovém nádraží. I přesto je více jak polovina respondentů aktivními cestujícími, kteří autobusové nádraží využívá.

## 2. Jak dlouhou dobu trávíte při čekání na Váš spoj na autobusovém nádraží?



Ve druhé otázce bylo mým cílem zjistit, kolik času lidé stráví při čekání na autobusovém nádraží, než jim přijede autobus. 48% obyvatel vůbec autobusové nádraží nevyužívají. Dalších 29 % tráví na autobusovém nádraží méně než 10 minut. 15% respondentů se na autobusovém nádraží zdržuje po dobu 30 minut. Pouze 7% lidí zde stráví alespoň hodinu svého času. A zbývající 1% zde tráví více než hodinu.

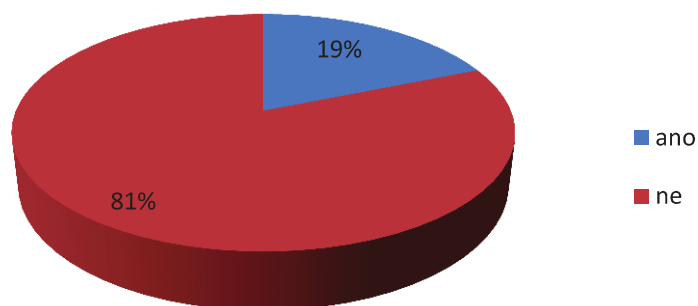
## 3. Kde trávíte čas při čekání na Váš spoj?



U třetí otázky jsem se snažila zjistit, kde tráví cestující svůj čas, než jim přijede jejich spoj. Ze 191 respondentů odpovědělo, že autobusové nádraží nevyužívá 48 %. Dalších 29 % tráví čekání na příslušném nástupišti. V prostorách vestibulu se zdržuje při čekání

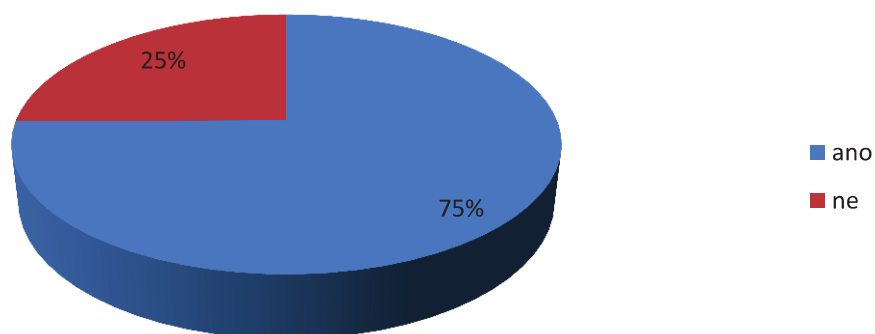
14 % respondentů a jinou možnost trávení času před příjezdem spoje využívá 9% lidí. Zde bych upozornila spojitost mezi druhou a třetí otázkou. Z průzkumu vychází, že lidé, kteří potřebují na přestup maximálně 10 minut, tráví ve většině případů svůj čas na nástupišti autobusu a nikam se nepřesunují. Pouze pár z nich stráví čas ve vestibulu vlakového nádraží a teprve poté se přesune na nástupiště autobusu. Lidé, kteří na svůj spoj čekají půl hodiny, tak ve většině případů stráví svůj čas v prostorách vlakového nádraží. Jen 3 % z nich využívají jinou možnost. Cestující, kteří mají při čekání na autobus čas hodinu nebo více než hodinu využijí jinou možnost naopak 2%, z nich tráví čekací dobu v prostorách vlakového nádraží.

#### 4. Změnilo se pro Vás nějakým způsobem cestování po otevření nového autobusového nádraží?



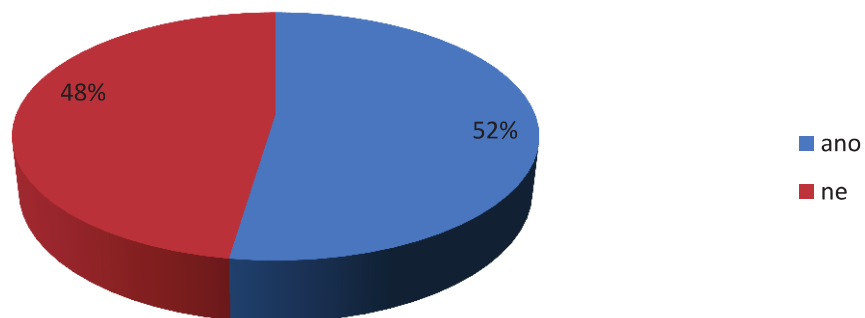
Pro 36 respondentů, tedy 19 % se jejich cestování po přestavbě změnilo. Zbýlých 81% lidí vidí své cestování stejně. Mezi těmi, pro které se cestování nezměnilo, je 59 % těch, kteří autobusové nádraží nevyužívají. Tedy pro ty, kteří autobusem jezdí, se pro 41% z nich cestování nezměnilo, a pro 19 % osob se po otevření nového terminálu cestování změnilo.

### 5. Líbí se Vám nové autobusové nádraží?



U této otázky jsem chtěla znát subjektivní pocit, každého z dotazovaných. Šlo mi o to, abych se dozvěděla, jestli se dotazovaným nové autobusové nádraží líbí, či nikoli. 75 % respondentů odpovědělo, že se jim terminál líbí a 25% zbývajících mělo opačný názor a nádraží se jim nelíbí. Následuje otázka číslo pět a v ní mohli lidé vyjádřit, co by tedy změnili, aby byly s terminálem spokojeni.

### 6. Pokud byste měli možnost, změnili byste něco na novém autobusovém nádraží?



48% respondentů se vyjádřilo, že by na autobusovém nádraží nic nezměnily, pokud by měli tu možnost. Jedná se o obyvatele, kteří autobusové nádraží nevyužívají, a proto tedy nemají důvod na tomto nádraží nic měnit, protože se jich to přímo nedotýká. Zbývajících 52% by změnu udělalo a vypsaly do dotazníku konkrétní změny, které by provedli.

Jednalo se o tyto poznatky:

- Přidat zeleň
- Zlepšení zastřešení (pod střechy prší), jsou příliš krátké
- Zvýšit počet laviček
- Přidání bariér proti větru (vytvořit závětrí pro cestující)
- Chybí zázemí pro cestující (WC, obchody, restaurace ...)
- Příjezdová cesta, by měla být z obou stran nádraží
- Chybí mapa nástupišť (orientační tabule)
- Větší informační tabule – umístěny pouze 2 světelné tabule v pravém rohu nádraží
- Zmenšit plochu – zbytečně rozlehlé
- Přidání odpadkových košů
- Přidat zastřešenou a vytápěnou čekárnu pro cestující
- Zastávka linkového městského autobusu by měla být blíže nádraží
- Trochu zlepšit celkový vzhled – příliš strohé
- Zlepšit architektonický ráz nádraží
- Chybí hodiny, jsou umístěny jen na světelné tabuli (jsou malé)
- Změna místa, kde leží současný terminál

Nejvíce respondentů napsalo, že jim zde vadí krátké zastřešení. Toto zastřešení bylo projektováno podle platné normy.



Obr. 6.4 Detail zastřešení nástupišť

I přesto je na této fotografii patrné, že zastřešení je u všech nástupišť po bocích nekryté. Vyjma nástupišť umístěných v těsné blízkosti budovy ČD. Pokud dojde k většímu dešti s větrem, tak pod zastřešení prší. A střecha tedy neplní svou funkci. Z této fotografie je také patrné, že zde nejsou umístěny žádné bariéry proti větru. Jediné kryté místo je, jak výše uvádím v prostoru u budovy ČD na pravé straně (viz foto). Na následující fotografii je patrné, že nádraží je z velké části po bocích nekryté. To způsobuje, že při velkém větru není na nástupištích kam se schovat. Po přidání zástěn proti větru by bylo čekání na zastávce mnohem příjemnější.



Obr. 6.5 Celkový pohled na terminál - absence většího počtu laviček

Dalším poznatkem, který se v dotazníku vyskytoval, bylo, aby se prostoru autobusového nádraží zvýšil počet laviček. V současné době je na každém nástupním místě umístěna jedna lavička, celkově je tedy na nástupišti 12 laviček a 6 laviček u vstupu k terminálu ze strany od nádražní budovy. Na celém terminálu je tedy 18 laviček. Cestujícím se zdá počet laviček nízký. Tato výtka od cestujících je snadno řešitelná. Z fotografie vidíme, že ke každému nástupišti by bylo možno přidat jednu lavičku a tím by se zvýšil jejich počet na 27 a zamezilo by se případným stížnostem ze strany cestujících.

Dalším nejčastěji uváděným poznatkem cestujících na změnu je, aby byla v místě terminálu umístěna větší světelná informační tabule, popřípadě zvýšit počet těchto tabulí. V místě terminálu jsou umístěny pouze dvě světelné informační tabule hned vedle sebe, které jsou umístěny v pravém rohu terminálu (viz foto). Z fotografie (obr. 6.6) je patrné, že tato tabule je opravdu velmi malá a z konkrétně z nástupiště číslo devět na ni není vidět. Pokud dojde cestující ze strany od okružní křižovatky, tak musí



absolvovat cestu cca 200 m, než si najde nástupiště, odkud mu daný spoj jede. Tento problém by se dal odstranit přidáním alespoň dalších dvou světelných tabulí do prostoru, odkud je fotka pořízena, tedy ze strany okružní křižovatky. Stejně tak by se měl zvýšit počet orientačních map nástupišť a přidat hodiny. Jediné hodiny v celém prostoru terminálu jsou umístěny pouze na světelné tabuli a tyto hodiny jsou příliš malé.



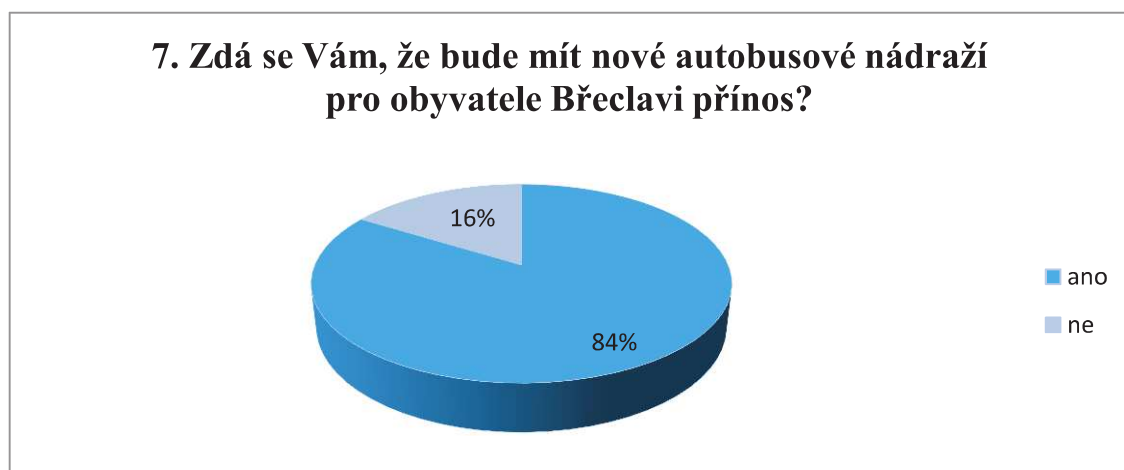
Obr. 6.6 Chybějící elektronické cedule s informacemi o odjezdech spojů.



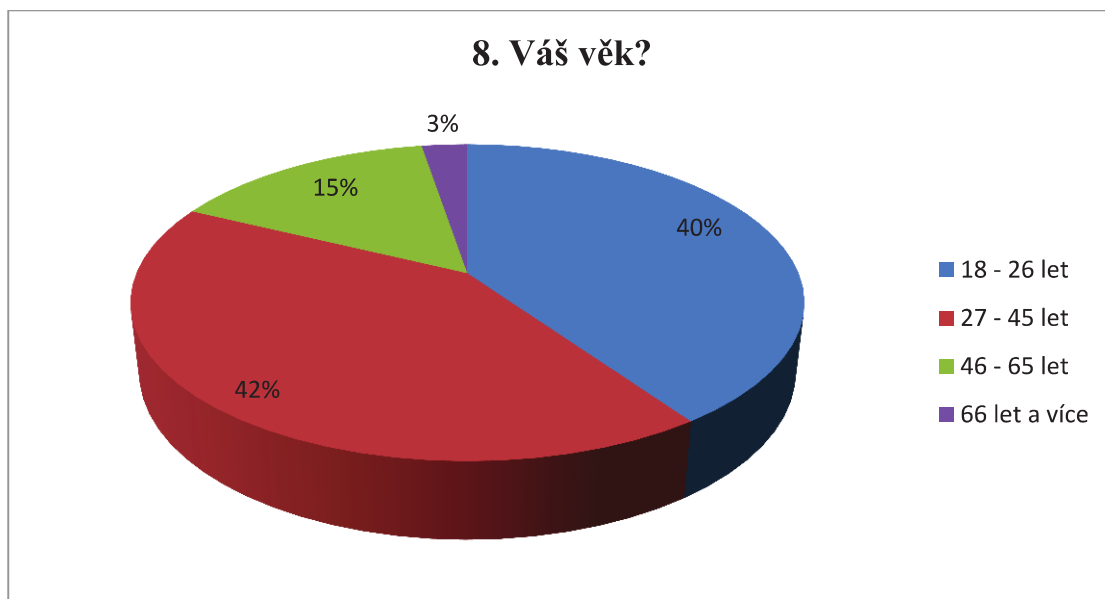
Obr. 6.7 Jediné informační tabule na celém terminálu

Další výtky ze strany cestujících se týkala nedostatečné respektive žádné občanské vybavenosti, tedy zejména chybějících WC, obchodů, restaurací a jiných. Z informací, které jsem získala od pracovníků městského úřadu, by tento problém měl být do budoucna řešen. Mělo by dojít k odkupu pozemků před nádražní budovou a prostory částečně využity pro tyto účely. V současné době, mohou cestující využít WC, obchody i restauraci, popřípadě čekárnu, v prostorách vestibulu vlakového nádraží. Také se v dotazníku velmi často objevovala připomínka, aby do prostor terminálu bylo přidáno více zeleně. Z výše uvedených fotek je patrné, že jedinou zelenou plochou je trávník situovaný u budovy vlakového nádraží. Přidáním zeleně by se zlepšil celkový vzhled nádraží.

Mezi výše uvedenými výtkami jsou takové, které v současné době nejdou změnit. Jde především o požadavek cestujících, aby byla příjezdová cesta k terminálu z obou stran nádraží, dále zlepšit architektonický ráz nádraží a změna místa, kde leží současný terminál. Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt financovaný z fondů EU a jeho udržitelnost je 5 let. Nemělo by se do projektu nijak zvlášť zasahovat, zejména co se týče velkých stavebních úprav na terminálu, který by mohl změnit nebo ohrozit jeho funkčnost a účel



Z celkového počtu 191 respondentů odpovědělo, že bude mít nové autobusové nádraží pro obyvatele Břeclavi přínos 160, což činí 85 % z celkového počtu. Pouze 31 respondentů má opačný názor a to je zbývajících 16 %.



Z celkového počtu dotazovaných tvoří věková skupina 18 – 26 let 40 %. Z toho aktivně využívá autobusové nádraží je 58 %, zbylých 42 % autobusové nádraží nevyužívá. Věková kategorie 27 – 45 let tvořila 42 % z celkového počtu respondentů. Z nich 53 % terminál nevyužívá a 47 % dotazovaných jsou aktivními cestujícími. U věkové skupiny 46 – 65 let bylo zastoupeno 15 % dotazovaných, z nichž 55 % autobusové nádraží nevyužívá 55 % a zbývajících 45 % autobusové nádraží využívá. U poslední věkové kategorie 66 let a více jsem získala odpověď 3 % dotazovaných. Z nich využívá autobusové nádraží 80 % a zbylých 20 % autobusem nejezdí.

### **9. Jaké výhody nebo nevýhody vidíte v novém autobusovém nádraží?**

Ze všech 191 respondentů neodpovědělo na otázku devět 31 % dotazovaných. Zbylých 69 % se vyjádřilo k výhodám a nevýhodám nového autobusového nádraží.

Mezi výhody, které byly v dotazníku uváděny, patří:

- Kratší vzdálenost k vlakovému nádraží – rychlejší přestupy
- Lepší návaznost na vlakové spoje
- Moderní vzhled a funkčnost
- Zlepšení celkového obrazu oblasti před vlakovým nádražím

- Celkový lepší vzhled města
- Více místa pro cestující a autobusy
- Nové parkovací místa v místě bývalého autobusového nádraží
- Lepší přehlednost, vše na jednom místě (MHD linky i meziměstské spoje)
- Celý terminál je kompletně zastřešený
- Propojení s vlakovým nádražím – jeden velký komplex
- Ulehčení dopravní situace před budovou vlakového nádraží
- Jednotný vzhled s vlakovým nádražím
- Lepší návaznost mezi linkovými a městskými spoji
- Velmi dobrá poloha

Mezi nevýhody respondenti uváděli následující odpovědi:

- Špatné krytí před větrem
- Špatné zastřešení (pod zastřešení prší)
- Chybí WC, obchody...
- Malá informační tabule – nepřehlednost, měla by být u každého nástupiště a u každého vstupu na autobusové nádraží
- Chybí značení ve městě o umístění nového terminálu
- Chybí nápaditost v architektonickém řešení, nebarevnost
- Chybí sjednocující detaily
- Větší vzdálenost MHD zastávek od nádražní budovy
- Chybí informační centrum – pro turisty
- Chybí zeleň
- Není ještě dostatečná synchronizace vlaků a autobusů především pak návaznost autobusů do okolních vesnic
- Chybí zábradlí
- Špatné umístění laviček a na nástupištích nedostatek laviček
- Chybí uzavřené prostory pro cestující, zejména při nepříznivém počasí
- Jedna příjezdová cesta

V celém dotazníku bylo uváděno spíše více výhod než nevýhod. Nejčastější výhodou byla pro cestující kratší přestupní vzdálenost, také lepší přehlednost, protože je vše na

jednom místě a také vznik nových parkovacích míst, kterých je v centru u nového terminálu málo. Nejčastější nevýhody uváděli dotazovaní, že je velmi špatně řešené zastřešení a pod zastřešení prší, dále také nedostatečná občanská vybavenost a také se jim nelíbí značení terminálu a malá informační tabule.

Problém, který během průzkumu nastal byla velmi krátká doba od otevření nového terminálu. Do provozu byl terminál uveden dne 28. září 2014 a Opravdu se jedná o velmi krátkou dobu, proto mohou být některé informace od cestujících neúplné.

### **6.6.2 Názory vedení města**

V této části jsem se snažila zjistit, jaký názor na nový přestupní terminál mají zástupci vedení města Břeclav. Oslovila jsem dva zástupce ze současného vedení města a bývalého starostu města Břeclav, který ve své funkci skončil po komunálních volbách v říjnu 2014 a byl tedy u celé přípravy a realizace projektu přestupního terminálu IDS JMK.

Z rozhovoru s bývalým starostou města cituji:

*„Podle mého názoru se jednalo o velmi potřebnou investici. Původní autobusové nádraží bylo ze 70. let minulého století a nenaplňovalo již podmínky moderního přestupního terminálu. Lidé museli chodit z autobusového nádraží na vlakové daleko. Břeclav byla posledním místem, kde nebyl v rámci IDS moderní přestupní terminál. Dneska máme autobusové nádraží v těsné blízkosti vlakového. Odmítám názory, že chybí v místě terminálu občanská vybavenost. Vše potřebné poskytuje vestibul budovy ČD. Terminál neslouží k tomu, aby zde lidé trávili spoustu času, k tomu slouží vestibul ČD, kde lidé najdou čekárnu, WC, obchody, restauraci apod., ale aby mohli rychle přestoupit na další prostředek. Plánuje se propojení terminálu s vlakovým nádražím. Terminál je pro Břeclav velkým přínosem, má zvýšit počet lidí, kteří využívají hromadnou dopravu. V místech bývalého autobusového nádraží je vybudováno parkoviště pro obyvatele, kteří přijedou autem a pokračují dále hromadnou dopravou. Přestupní terminál není dílem jen této radnice, ale tuto akci již připravovala minulá radnice. Projekt upravila současná radnice jen podle peněz, které měla k dispozici.“*

Dále z rozhovoru se zastupitelem města cituji:

*„Jedná se o výborný nápad se strategickou polohou. Předpokládaný pohyb je okolo 20 000 lidí za den včetně vlakového nádraží. Provedení se mi zdá špatné. Při uvedení do provozu nebyly v prostorách terminálu lavičky a informační tabule. Chybí zde občanská vybavenost. Nejsou zde žádné obchody. Nástupiště nejsou chráněna proti větru. Do budoucna se uvažuje o změně, což by přispělo ke zlepšení. Neexistuje plán, co se starým autobusovým nádražím. Prodloužení jízdy autobusů o 750 m a město to stojí o 750 000Kč více. „*

Dále z rozhovoru s radním města cituji:

*„ Břeclav do terminálu dala hodně peněz. Terminál je spíše pro okolní vesnice. Město uvažuje o koupi pozemků před vlakovým nádražím, pokud by se to podařilo, bude to komplexně řešeno. Nelíbí se mi střechy, které jsou krátké a příliš vysoké. “*

Zástupci vedení města se shodují, že stavba přestupního terminálu byla velmi potřebnou investicí. Břeclav je velmi důležitým dopravním uzlem a bylo potřeba moderního přestupního terminálu. V rozhovoru je zmiňována i cena díla, která podle radního města Břeclav byla velmi vysoká, ovšem v celkovém součtu vyšla stavba terminálu o cca 30 000 000 levněji než zadavatel, tedy město Břeclav předpokládalo. Celkově se dá říci, že terminál bude mít užitek, jak pro obyvatele Břeclavi, tak pro cestující z okolních vesnic a měst regionu.

## **6.7 Zhodnocení projektu**

Komplexně se dá konstatovat, že stavba Terminálu IDS JMK v Břeclavi byla velmi důležitým prvkem, který v Břeclavi chyběl. Původní autobusové nádraží již nebylo vhodné pro integrovaný dopravní systém, kterého je Břeclav součástí. Velká vzdálenost autobusového nádraží od vlakového byla značně nekomfortní a nepřehledná. Současná poloha autobusového nádraží zkvalitňuje dopravu pro cestující i pro řidiče, kteří dále pokračují hromadnou dopravou. Stavbou vzniklo moderní autobusové nádraží propojené s vlakovým nádražím a usnadnilo cestování cestujícím hromadné dopravy.

Prostředky z ROP Jihovýchod byly případně stavby přestupního terminálu přiděleny na velmi potřebný a účelný projekt pro město Břeclav. Díky dotacím z EU mohl vzniknout tento velmi důležitý projekt, který napomohl zkvalitnění hromadné dopravy v celém regionu. Jednalo se o finančně velmi nákladný projekt a pro město Břeclav by bez přidělené dotace znamenala obrovskou investici, o které není jisté, že by byla zrealizována.

Z finančního hlediska byl projekt v konečné fázi levnější, než bylo předpokládáno. Celkové náklady na stavbu přestupního terminálu a přidružené okružní křižovatky činí 68 822 739, 36 Kč včetně DPH. Dotace přidělené z Evropských fondů byla ve výši 38 870 000 Kč.

## 7 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo popsat, analyzovat a zhodnotit projekt spolufinancovaný z fondů Evropské unie. V teoretické části této práce byla stručnou formou popsána Evropská unie, především pak její strukturální politika. Dále byly zmíněny Regionální operační programy, zejména operační program ROP Jihovýchod a na novinky v programovém období 2014 – 2020.

Dále bylo ve stručnosti zmíněno programové období 2014 – 2020. Příprava na toto období v České republice byla započata v roce 2010. Cílem bylo zajistit plnění strategie Evropa 2020. V současné době ještě nebyly stanoveny přesné finanční limity pro jednotlivé programy, protože Dohoda o partnerství byla podepsána až srpnu 2014. Z tohoto důvodu nebylo možné použít projekt financovaný ze zdrojů tohoto programového období. Toto zpoždění bylo způsobeno především oddálením vymezení platného právního rámce budoucí politiky soudržnosti. Dále ze strany České republiky zpoždění podpisu Dohody o partnerství.

Konkrétní projekt „Stavba přestupního terminálu IDS JMK v Břeclavi“, který byl financovaný ze strukturálních fondů EU prostřednictvím ROP Jihovýchod spadal do programového období 2007 – 2013. Práce byla rozčleněna do jednotlivých fází podle členění jako u skutečné přípravy projektu, od přípravy až po samotnou realizaci a předání díla do užívání. Při analýze projektu bylo cílem zjistit, jak se pracuje s Evropskými dotacemi a co všechno je potřeba pro jejich získání. Stručně bylo popsáno, jak musí vypadat žádost o poskytnutí dotace v aplikaci BENEFIT 7, jaké jsou potřebné přílohy k samotné žádosti a kde je možno tyto informace dohledat. Dále je ve stručnosti popsáno výběrové řízení na zhotovitele stavebních prací a konkrétní smlouva o dílo se všemi dodatky, které vyvstaly během realizace.

V poslední části byl vypracován krátký dotazník pro posouzení veřejného mínění na samotný Přestupní terminál. I přesto, že všechny úkony provedené během přípravy, realizace i předání díla do užívání byly provedeny správně, tak je nutno podotknout, že hodnocení Terminálu z pohledu samotných uživatelů není vždy hodnoceno kladně.



## 8 POUŽITÁ LITERATURA

- [1] KUČEROVÁ, Irah. *Hospodářské politiky v kontextu vývoje Evropské unie*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2010, 367 s. ISBN 978-80-246-1628-5.
- [2] EUROSKOP.CZ. *Fakta o EU* [online]. [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: [www.euroskop.cz/9021/sekce/zakladni-data-o-eu](http://www.euroskop.cz/9021/sekce/zakladni-data-o-eu).
- [3] DUŠEK, Jiří. *Historie a organizace Evropské unie*. 2. přeprac. a dopl. vyd. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011, 284 s. Vysokoškolské učebnice (Vysoká škola evropských a regionálních studií). ISBN 978-808-6708-959.
- [4] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČR. *Historie vstupu České republiky do EU* [online]. [cit. 2014-11-06]. Dostupné z: [http://www.mzv.cz/jnp/cz/zahranicni\\_vztahy/evropska\\_unie/ceska\\_republika\\_a\\_eu/historie\\_vstupu\\_ceske\\_republiky\\_do\\_eu.html](http://www.mzv.cz/jnp/cz/zahranicni_vztahy/evropska_unie/ceska_republika_a_eu/historie_vstupu_ceske_republiky_do_eu.html).
- [5] LACINA, Lubor a Jan OSTRŮŽEK. *Učebnice evropské integrace*. 3., přeprac. a rozš. vyd. Brno: Barrister, 2011, 468 s. ISBN 978-80-87474-31-0.
- [6] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Phare* [online]. [cit. 2014-11-08]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>.
- [7] EVROPSKÁ KOMISE. *Česká republika v EU* [online]. [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/cr\\_eu/index\\_cs.htm#vzajemnych](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/cr_eu/index_cs.htm#vzajemnych).
- [8] BOHÁČKOVÁ, Ivana a Magdalena HRABÁNKOVÁ. *Strukturální politika Evropské unie*. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009, xvii, 188 s. ISBN 978-80-7400-111-6.
- [9] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Evropské strukturální a investiční fondy* [online]. [cit. 2014-10-16]. Dostupné z: [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz).
- [10] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod* [online]. [cit. 2014-10-18]. Dostupné z: [www.jihovýchod.cz](http://www.jihovýchod.cz).

- [11] EUROSKOP.CZ. *Věcně o Evropě* [online]. [cit. 2014-10-18]. Dostupné z: [www.euroskop.cz](http://www.euroskop.cz).
- [13] ANONYM. *Přistoupení ČR k EU* [online]. [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://www.volby.cz/pls/ref2003/re13?xjazyk=CZ>.
- [14] *Abeceda fondů Evropské unie 2007 -2013*. Praha: MMR ČR, odbor evropských fondů, 2007, 28 s. ISBN 978 – 80 – 254 – 0319 – 8.
- [15] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod-EU 2014* [online]. [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: <http://www.jihovýchod.cz/eu-2014/eu-2014>.
- [16] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Narižení kohezní politiky pro období 2014-2020* [online]. [cit. 2014-11-16]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Navrhy-novych-narizeni-kohezni-politiky-pro-obdobi>.
- [17] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Evropské fondy 2014-2020* [online]. [cit. 2014-11-18]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/getmedia/5248764ef0bd-4734-9b10-59204ac80e9d/PPT\\_ZOFIN\\_25-11-2014.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/5248764ef0bd-4734-9b10-59204ac80e9d/PPT_ZOFIN_25-11-2014.pdf).
- [18] VLÁDA ČR. *Strategie Evropa 2020* [online]. [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/strategie-evropa-2020/strategie-evropa-2020-78695/>.
- [19] EVROPSKÁ KOMISE. *Cíle strategie Evropa 2020* [online]. [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/targets/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/targets/index_cs.htm).
- [20] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Integrovaný regionální operační program* [online]. [cit. 2014-12-08]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/Integrovaný-regionální-operacni-program>
- [21] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod-pro žadatele* [online]. [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: <http://www.jihovýchod.cz/pro-zadatele/aktualni-vyzvy/dokumentace-k-vyzve-1-2/1-2-vyzva-k-3-11-2011>.
- [22] ANONYM. *Autobusové nádraží v Břeclavi* [online]. [cit. 2015-01-09]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/>.

- [23] ANONYM. *Nový přestupní terminál Břeclav* [online]. [cit. 2015-01-09]. Dostupné z: [verejna-hromadna-doprava.cz](http://verejna-hromadna-doprava.cz).
- [24] Zákon č. 137/2006 Sb. Zákon o veřejných zakázkách upraven novelou platnou od 1. 4. 2012 č. 55/2012 Sb. Změna zákona č. 137/2006 Sb.
- [25] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Věstník veřejných zakázek* [online]. [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/>.
- [26] MĚSTO BŘECLAV. *Integrovaný plán města Břeclav* [online]. [cit. 2014-12-29]. Dostupné z: [breclav.org/sub/ors/pzd/.../1391-integrovaný-plan-rozvoje-mesta-breclav](http://breclav.org/sub/ors/pzd/.../1391-integrovaný-plan-rozvoje-mesta-breclav).
- [27] Ústní sdělení od pracovníků Městského úřadu Břeclav

## 9 SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSFR	Československá federativní republika
ČSSR	Československá socialistická republika
ECU	Evropská měnová jednotka
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EFTA	Evropské sdružení volného obchodu
EHS	Evropské hospodářské společenství
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
ER	Evropská rada
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ES	Evropské společenství
ESF	Evropský sociální fond
ESI	Evropské strukturální a investiční fondy
ESUO	Evropské společenství uhlí a oceli
EU	Evropská unie
EUROATOM	Evropské společenství pro atomovou energii
EZFRV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
FS	Fond soudržnosti

GATT	Všeobecná dohoda o clech a obchodu
HDP	Hrubý domácí produkt
HNP	Hrubý národní produkt
HSS	Politika hospodářské a sociální soudržnosti
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NRP	Národní rozvojový plán
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OEEC	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů
ROP	Regionální operační program
SOZS	Strategické a obecné zásady Společenství
UNRRA	Správa OSN pro obnovu a pomoc
USA	Spojené státy americké
USD	Americký dolar

## 10 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1	Výzva k předkládání projektů
Příloha č. 2	Elektronické žádosti BENEFIT 7
Příloha č. 3	eCBA analýza
Příloha č. 4	Písemná zpráva zadavatele
Příloha č. 5	Smlouva o dílo
Příloha č. 6	Dodatek č. 1 k SOD
Příloha č. 7	Dodatek č. 2 k SOD
Příloha č. 8	Dodatek č. 3 k SOD
Příloha č. 9	Dodatek č. 4 k SOD
Příloha č. 10	Dodatek č. 5 k SOD
Příloha č. 11	Harmonogram prací
Příloha č. 12	Dotazník



Regionální operační program Jihovýchod

## Výzva k předkládání projektů

- oblast podpory:** 1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy
- zaměření výzvy:** terminály veřejné hromadné dopravy a návazné systémy P+R
- vyhlášení výzvy:** 3. listopadu 2011
- příjem žádostí:** od 14. listopadu 2011 do 14. února 2012

## 1. Cíle oblasti podpory

### Hlavní cíl:

- Zajistit zlepšení dopravní obslužnosti území a zlepšovat úroveň veřejné dopravy v regionu s důrazem na podporu environmentálně šetrných druhů veřejné dopravy.

### Specifické cíle:

- Zvýšení zájmu obyvatel regionu, návštěvníků a turistů o využívání veřejné dopravy;
- podnícení územní mobility obyvatelstva;
- usnadnění pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace;
- vytvoření fungujícího protipólu k individuální automobilové dopravě;
- zajištění dopravní obslužnosti v hospodářsky a turisticky atraktivních územích a jejich propojení s okrajovými (vnitřně periferními) částmi regionu.

## 2. Popis financovaných aktivit oblasti podpory 1.2

- a) výstavbu a technické zhodnocení přestupních terminálů<sup>1</sup> a souvisejících záchytných parkovišť i dalšího zázemí pro veřejnou hromadnou dopravu (VHD), vybavení stávajících zastávek a terminálů bezbariérovým přístupem;

V rámci aktivit uvedených pod písmenem a) jsou financovatelné rovněž tyto aktivity:

- b) výstavbu návazných systémů Park and Ride (parkoviště pro osobní vozy s možností přestupu na VHD), Bike and Ride (prostor pro bezpečné uschování kola s možností přestupu na VHD), Kiss and Ride (krátkodobé parkovací místo sloužící k naložení a vyložení osob a materiálu při přestupu na VHD) apod.,

## 3. Příjemci podpory

- a) kraje;
- b) obce<sup>2</sup>;
- c) svazky obcí<sup>3</sup>;
- d) organizace zřizované nebo zakládáné obcemi a kraji<sup>4</sup>;

<sup>1</sup> Terminálem rozumíme místo sloužící k přestupu cestujících mezi linkami veřejné hromadné dopravy bez ohledu na druh dopravy (silniční, drážní) případně k usnadnění přístupu cestujících využívajících individuální dopravu (motorovou či nemotorovou) k veřejné hromadné dopravě.

<sup>2</sup> Dle zákona č.128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3</sup> Dobrovolné svazky obcí vytvořené dle zákona č.128/2000 Sb., o obcích, § 49 a další.

<sup>4</sup> Při splnění podmínek stanovených v Prováděcím dokumentu ROP JV, v kapitole 1 Vymezení pojmů.



#### 4. Doporučená struktura financování

Projekty, které veřejnou podporu nezakládají:

Příjemci v ROP JV		Maximální míra dotace způsobilých výdajů (v %)	Struktura dotace			Vlastní prostředky ve vztahu ke způsobilým výdajům celkem		Veřejné prostředky k celkovým způsobilým výdajům
			EU (ERDF)	RR JV (státní rozpočet)	RR JV (krajský rozpočet)	Veřejné	Neveřejné	
1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy	kraje	85,00%	100,00%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	100,00%
	obce	85,00%	100,00%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	100,00%
	svazky obcí	85,00%	100,00%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	100,00%
	organizace zřizované nebo zakládané obcemi a kraji	85,00%	100,00%	0,00%	0,00%	15,00%	0,00%	100,00%

U projektů generujících příjmy bude výše dotace vypočtena pomocí systému eCBA dostupném na [www.jihovychod.cz](http://www.jihovychod.cz).

Projekty zakládající veřejnou podporu:

Příjemci v ROP JV		Maximální míra dotace způsobilých výdajů (v %)	Struktura dotace			Vlastní prostředky ve vztahu ke způsobilým výdajům celkem		Veřejné prostředky k celkovým způsobilým výdajům
			EU (ERDF)	RR JV (státní rozpočet)	RR JV (krajský rozpočet)	Veřejné	Neveřejné	
Veřejné subjekty	kraje	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	60,00%	0,00%	100,00%
	obce	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	60,00%	0,00%	100,00%
	svazky obcí	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	60,00%	0,00%	100,00%
	organizace zřizované nebo zakládané obcemi a kraji	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	60,00%	0,00%	100,00%

#### 5. Výše dotace

Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů na jeden projekt

5 mil. Kč

Maximální výše dotace

100 mil. Kč

## 6. Finanční alokace pro výzvu

ERDF (Evropský fond pro regionální rozvoj) maximálně	330 mil. Kč
Celková výše dotace (bez vlastních zdrojů příjemce)	330 mil. Kč
Přepočteno k aktuálnímu kurzu 24,563 Kč/1€	

## 7. Místo realizace projektů

Jihomoravský kraj, kraj Vysočina

## 8. Doba realizace projektu

Maximálně dva roky od data podpisu smlouvy, nejpozději do 31. 12. 2014.

## 9. Termíny výzvy

Vyhlášení výzvy: 3. 11. 2011  
Příjem žádostí: od 14. 11. 2011, 8.30 hod.  
Ukončení příjmu žádostí: 14. 2. 2012 do 13.30.  
Místo podání žádosti: Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Jihovýchod (dále jen „ÚRR“), Brno, Kounicova 13 (pro projekty realizované v Jihomoravském kraji) a Jihlava, Žižkova 89 (pro projekty realizované v kraji Vysočina)

Úřední hodiny pro příjem žádostí jsou uvedeny v Příručce pro žadatele a příjemce a na [www.jihovychod.cz](http://www.jihovychod.cz) (v části Regionální rada - Informace dle zákona č. 106/1999 Sb.).

## 10. Kritéria pro poskytnutí nevratné přímé pomoci (dotace)

1. Projekt splnil formální náležitosti a kritéria přijatelnosti.
2. V případě projektu na „výstavu a technické zhodnocení přestupních terminálů“ jsou výdaje na stavební část projektu způsobilé, pouze pokud jsou realizovány na pozemku (pozemcích), na kterém (kterých) se nachází nebo bude nacházet dopravní část terminálu, jenž je předmětem projektu a veškeré tyto výdaje bezvýhradně souvisí s dopravní funkcí terminálu nebo se zázemím pro cestující (např. čekárnou).
3. U částí zázemí pro cestující, ve kterých jsou plánovány nebo budou realizovány komerční aktivity (např. občerstvení, denní tisk), jsou způsobilé pouze stavební náklady, nikoliv vnitřní vybavení. Podlahová plocha vyčleněná pro komerční aktivity nesmí přesáhnout 25 % půdorysné plochy zázemí (budovy).
4. U stavební část projektu týkající se příjezdové komunikace budou klasifikovány jako způsobilé výdaje pouze k hranici 1. nejbližší křižovatky (dle §2, písm. x) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů).
5. Jako nezpůsobilé budou klasifikovány výdaje na místní komunikace a silnice II. a III. tříd, které napojují výše uvedenou dopravní infrastrukturu do silniční sítě za hranicí první křižovatky. Výdaje na okružní křižovatky, mosty, apod. za touto hranicí rovněž nejsou způsobilé.
6. Poměr doplňkových způsobilých výdajů může tvořit maximálně 10% podíl z celkových způsobilých výdajů projektu.

7. Na území JMK mohou být realizovány pouze terminály (regionálně významné uzly), které rozvíjejí IDS JMK v souladu s usnesením Rady JMK 9922/11/R 133. Jedná se o následující uzly:

Prioritní uzly dle usnesení Rady JMK 9922/11/R 133:

- a. Blansko, a. n.
- b. Břeclav, žel. st.
- c. Klobouky nám.
- d. Kuřim, žel. st.
- e. Lelekovice, žel. st. Česká
- f. Lesná, penzion
- g. Lomnice, nám.
- h. Pohořelice, nám.
- i. Slavkov u Brna, žel. st.
- j. Šlapanice, Riegrova
- k. Tišnov, žel.st., P&R
- l. Vranovice, žel. st.
- m. Vyškov, žel. st. P&R

a dále zásobník projektů dle usnesení Rady JMK 9922/11/R 133:

- a. Brno, Černovice (ŽUB)
- b. Brno, letiště Tuřany (Brno-Přerov)
- c. Brno, Starý Lískovec, žel. st.
- d. Brno, terminál (ŽUB)
- e. Brno, Vídeňská (ŽUB)
- f. Brno, Židenice (ŽUB)
- g. Branišovice, pošta
- h. Kunštát nám.
- i. Letovice, žel. st.
- j. Miroslav, žel. st.
- k. Rousínov, žel. st. (Brno-Přerov)

8. Pro záchytná parkoviště (P+R, B+R) platí stejná výše uvedená věcná a územní omezení jako u terminálů, záchytné parkoviště musí mít přímou a jasnou souvislost s řešeným nebo již funkčním terminálem a kapacitně odpovídat přepravnímu výkonu tohoto terminálu.

9. Budou vybrány ty projekty, které dosáhly nejlepšího hodnocení, minimálně však nad hranicí stanovenou Výborem Regionální rady. Hodnotící kritéria jsou dostupná na [www.jihovychod.cz](http://www.jihovychod.cz).

## 11. Způsobilé výdaje

Hlavní:

- Výdaje na výkupy pozemků určených k zástavbě.
- Výdaje na nákup nemovitostí podmiňujících výstavbu.
- Výdaje na projektovou dokumentaci.
- Výdaje na inženýrskou činnost (stavební a autorský dozor).
- Výdaje na stavební a technologické činnosti.
- Stroje a zařízení, hmotný a nehmotný dlouhodobý majetek včetně drobného dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.
- Finanční leasing.
- Výdaje na publicitu v souladu s platnými Pravidly pro publicitu ROP JV.

Doplňkové:

- Lidské zdroje – výdaje na mzdové náklady a povinné pojistné.
- Nákup materiálu.
- Výběrová řízení.
- Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby.
- Inženýring bez stavebního a autorského dozoru.
- Finanční výdaje a poplatky (s výjimkou správních a místních poplatků).
- Licence, patenty a jiná práva využitá při pořízování majetku (s výjimkou SW k HW).
- Náhrady za omezení vlastnických práv, náhrady za majetkové újmy.
- Ostatní výše nespécifikované způsobilé doplňkové neinvestiční výdaje, zejména charakteru spotřebních služeb.

Doplňkové způsobilé výdaje mohou tvořit maximálně 10 % z celkových způsobilých výdajů projektu.

Podrobné rozpracování způsobilých výdajů je uvedeno v Prováděcím dokumentu ROP JV v kapitole č. 5 Způsobilé výdaje, který je dostupný na [www.jihovychod.cz](http://www.jihovychod.cz).

## 12. Monitorovací ukazatele

Žadatel se podpisem smlouvy zaváže k plnění monitorovacích indikátorů relevantních pro obsah projektu (mohou být doplněny):

Název indikátoru	Jednotka
Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Počet
Počet nových elektronických (řídících, informačních, odbavovacích) systémů ve veřejné hromadné dopravě	Počet
Počet vytvořených parkovacích míst	Počet

Název indikátoru	Jednotka
Počet nových či modernizovaných parkovišť typu P+R, K+R, B+R v místech přechodu z IAD na VHD	Počet
Počet nově vybudovaných a technicky zhodnocených parkovišť	Počet

### 13. Náležitosti žádosti o poskytnutí dotace

Žádost včetně povinných příloh bude doručena osobně na příslušné pracoviště Úřadu Regionální rady Jihovýchod ve výše uvedeném termínu. Žádosti, které jsou doručeny po termínu, nebudou pracovníky oddělení hodnocení projektů převzaty.

Obsah žádosti:

- Tištěný výstup elektronické žádosti vyplněné a finálně uložené v programu BENEFIT7 se shodným kódem jako elektronická verze, žádost je podepsána statutárním zástupcem žadatele – 1x v originále, 1x v kopii;
- povinné a další přílohy žádosti v rozsahu stanoveném dle Příručky pro žadatele a příjemce – 2x (v originále/ověřené kopii a 1 kopii) a vloženy do jedné obálky (krabici) k odevzdání.

Žádost vyplňuje žadatel prostřednictvím internetu v programu BENEFIT7 ([www.eu-zadost.eu](http://www.eu-zadost.eu) nebo [www.eu-zadost.cz](http://www.eu-zadost.cz)).

### 14. Další informace

Nezbytné dokumenty:

- Prováděcí dokument ROP JV – doporučujeme příjemcům pro získání podrobnějších informací o jednotlivých oblastech podpory. Obsahuje vymezení způsobilých výdajů pro jednotlivé prioritní osy a další informace. Prováděcí dokument navazuje na programový dokument ROP JV.
- Příručka pro žadatele a příjemce – podrobný průvodce přípravy žádosti do Regionálního operačního programu Jihovýchod. Příručka se skládá ze dvou částí – I. Příručka pro žadatele, II. Příručka pro příjemce.
- Znění výzvy a doplňující informace k výzvě na stránce výzvy na [www.jihovýchod.cz](http://www.jihovýchod.cz)
- Benefit a Uživatelská příručka Benefit7
- Aplikace eCBA
  - Stanovení finančního zdraví žadatele
  - Osnova studie proveditelnosti
  - Systém pro elektronické zpracování finanční a ekonomické analýzy
- Případné metodické pokyny

Doporučené dokumenty

- Kategorizace nestátních neziskových organizací
- Hodnotící kritéria
- Pravidla pro publicitu
- Loga pro ROP JV
- Metodická příručka způsobilých výdajů
- Regionální operační program Jihovýchod

- Indikativní přehled příloh projektové žádosti

Informace poskytuje:

Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Jihovýchod, Kounicova 13, Brno

Odbor implementace projektů Brno

Ing. Jan Karásek, vedoucí odboru, tel: 532 193 505, email: [karasek@jihovychod.cz](mailto:karasek@jihovychod.cz)

Odbor implementace projektů Jihlava, Žižkova 89

Ing. Erika Šteflová, vedoucí odboru, tel: 532 193 600, email: [steflova@jihovychod.cz](mailto:steflova@jihovychod.cz)

Odpovědnost za realizaci programu má Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod, Kounicova 13, Brno.



Unikátní kód žádosti: 2gSPkP0001

## Identifikace operačního programu

Číslo operačního programu: CZ.1.11  
 Název operačního programu: ROP NUTS II Jihovýchod  
 Číslo prioritní osy: 11.1  
 Název prioritní osy: Dostupnost dopravy  
 Číslo oblasti podpory: 11.1.2  
 Název oblasti podpory: Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy  
 Číslo podoblasti podpory:  
 Název podoblasti podpory:  
 Číslo výzvy: 23  
 Název výzvy: 1.2 - Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy  
 Typ účetní jednotky: Pro ÚSC, PO, SF a OSS  
 Účetní osnova: 410/2009 Sb. 701-704 (FZ 07/2009)

Název IPRM:

Kód IPRM:

Název aktivity IPRM:

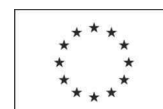
Číslo aktivity:

## Projekt

Název projektu: IDS - JMK Břeclav  
 Název projektu anglicky: IDS - JMK Břeclav  
 Datum zahájení projektu: 22.10.2009 Datum ukončení projektu: 30.10.2014  
 Doba trvání projektu: 60,3 měsíce  
 Celkové způsobilé výdaje projektu: 84 059 244,83  
 Jiné peněžní příjmy projektu: 0,00  
 Příjmy projektu dle článku 55: 0,00  
 Celkové způsobilé výdaje připadající na finanční mezeru: 84 059 244,83  
 Zakládá projekt veřejnou podporu: Ne  
 Režim veřejné podpory: Nerelevantní



Regionální operační  
 program NUTS 2  
 Jihovýchod



**Stručný obsah projektu:**

V rámci projektu bude vybudován nový přestupní terminál Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) ve městě Břeclav.

Břeclav v současné době představuje významný dopravní uzel. Současná nevyhovující poloha autobusového nádraží znesnadňuje cestujícím rychlý a pohodlný přestup.

Bude vybudován nový přestupní terminál v místě současných budov ČD, přiléhající těsně k 1. nástupišti vlakové stanice a nádražní budově.

Díky realizaci projektu dojde k významnému zlepšení systému veřejné dopravy v oblasti, možnosti lepší koordinace veřejné dopravy, zvýšení komfortu a zkrácení přestupních časů. Výstup projektu přinese i významné usnadnění využívání veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

To vše přispěje ke zlepšení dopravní dostupnosti území, zvýšení úrovně veřejné dopravy v regionu a ke zvyšování podílu veřejné dopravy ve vztahu k dopravě individuální.

**Žadatel**

**Validní dle ARES:** Ano

**Název žadatele:** MĚSTO BŘECLAV

**IČ:** 00283061

**DIČ:** CZ00283061

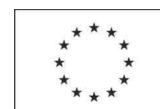
**Validní dle UIR-ADR:** Ano

**Oficiální adresa žadatele:** náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav

**Příjmení, jméno hlavní kontaktní osoby:** Ing. Zdeněk Mrlák

**Telefon, email hlavní kontaktní osoby:** **telefon:** +420519311309

**email:** dotace@breclav.eu





### **3. Popis projektu**

#### **Zdůvodnění potřeby projektu včetně popisu výchozího stavu:**

Přestupní uzel Břeclav v současnosti představuje významný dopravní bod. Jsou do něj zaústěny 4 elektrizované dvukolejné tratě a dvě neelektrizované jednokolejné tratě.

Stanoviště autobusové dopravy jsou na dvou místech. Před budovou vlakového nádraží jsou umístěny dvě zastávky městské hromadné dopravy. Zastávky pro regionální autobusovou dopravu jsou umístěna na autobusovém nádraží v vzdálenosti cca 320 m dostupných pouze pěšky.

Zkušenosti z provozovaných přestupních uzlů ukazují, že integrovaná doprava může být atraktivní a konkurenceschopná jen při minimalizaci přestupních pěších vzdáleností. Stávající poloha autobusového nádraží vůči poloze železniční stanice tuto podmínku v žádném případě nesplňuje.

Současný stav autobusového nádraží navíc neodpovídá potřebám kladeným na moderní přestupní terminál. Nejsou vymezeny plochy pro přesuny a přechody cestujících, chybí krytá zastávková stání, plochy nádraží i nástupní hrany jsou v nevyhovujícím stavu, chybí zázemí pro cestující. Chodci musí při pěších cestách na vlakové nádraží křížit ostatní dopravní trasy.

Zdůvodnění potřeby projektu v bodech:

- velká vzdálenost mezi jednotlivými druhy dopravy (bus - vlak - MHD - IAD),
- stavebně-technické vlastnosti ploch autobusového nádraží i nástupních hran jsou v nevyhovujícím stavu,
- nejsou vymezeny plochy pro přesuny a přechody cestujících,
- není umožněn přístup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace a tím pádem možnost bezbariérového přestupu,
- chybí krytá zastávková stání,
- není dostupné zázemí pro cestující,
- nevhodné řešení přestupů v rámci nástupišť,
- špatná bezpečnost silničního provozu a chodců.

Pokud by se projekt nerealizoval, docházelo by k ohrožení hlavních principů IDS JMK, jimiž je zvyšování komfortu cestujících vedoucí k jejich spokojenosti a nárůstu podílu hromadné dopravy na přepravě osob. Tento nepříznivý stav by vedl ke snížení počtu cestujících a jejich přechodu k individuální dopravě.



## Cíle projektu:

Hlavním cílem projektu je zvyšování podílu veřejné dopravy vzhledem k dopravě individuální v celém Jihomoravském kraji, a to prostřednictvím vybudování základní infrastruktury, která je nezbytná pro další zkvalitnění systému IDS JMK v již zaintegrovaných oblastech.

Realizace projektu IDS JMK si klade za cíl zkvalitnění nabídky veřejné dopravy na území Jihomoravského kraje, a to prostřednictvím koordinace jízdních řádů jednotlivých druhů dopravy. Cílem je vybudovat takový systém dopravní obsluhy, v němž všechny druhy dopravy vzájemně spolupracují, a který efektivně využívá jejich předností, minimalizuje jejich nevýhody a ve vztahu k cestujícím při zachování konkurenčního prostředí vystupuje jednotně, přehledně a systematicky.

Nezbytnou podmínkou pro funkci tohoto systému je vybudování kvalitních a kapacitních přestupních terminálů v místech styku železniční a autobusové dopravy. Na přestupech a bezprostřední návaznosti mezi jednotlivými spoji je systém IDS JMK založen. Jedním z terminálů, který je nezbytný pro další zkvalitnění systému IDS JMK je i přestupní uzel IDS Břeclav.

### Specifické cíle projektu:

- odsun současného autobusového nádraží a vybudování moderního přestupního terminálu blíže železniční stanici, který výrazně zvýší komfort cestujících, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, usnadní jim přestup a výrazně zkrátí potřebný cestovní čas
- vybudování krytých zastávkových stání, které zvýší komfort přestupu a povedou k nárůstu počtu cestujících z okolních obcí i samotného města,
- zajistit co nejkratší návaznost na železnici jako páteřní systém IDS JMK,
- zlepšit koordinaci dopravy v místě terminálu - vymezení koridorů pro pohyb pěších a autobusové dopravy, vybudování krytých venkovních nástupišť,
- zřízení parkoviště v místě současného autobusového nádraží,
- zvýšení potenciálu a přestupní kapacity tohoto uzlu, který je stěžejním pro celou oblast Břeclavska,
- vyhovět dlouhodobým požadavkům občanů, města a koordinátora veřejné dopravy.

## Soulad s cíli programu, prioritní osy a oblasti podpory:

Předkládaný projekt koresponduje s prioritní osou 1 Dostupnost dopravy Regionálního operačního programu NUTS 2 Jihovýchod. Hlavním cílem dané prioritní osy je posílení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti regionu v souladu s udržitelným rozvojem.

Tento přestupní terminál umožní další rozvoj veřejné dopravy, a to prostřednictvím nabídky nových nebo výrazně kvalitnějších spojení. Díky využívání výstupů projektu bude zkvalitněna dopravní dostupnost regionu v okolí a nepřímo i v celém Jihomoravském kraji.

Projekt je předkládán do Oblasti podpory 1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy ROP NUTS 2 Jihovýchod. Hlavním cílem této oblasti podpory je zajištění zlepšení dopravní dostupnosti území a zvýšení úrovně veřejné dopravy v regionu.

Jedním ze základních předpokladů, jak tohoto cíle dosáhnout, je vybudování přestupních uzlů, které cestujícím umožní snadné a pohodlné přestupy a zkrátí potřebný cestovní čas. Právě na přestupech a bezprostřední návaznosti mezi jednotlivými spoji je systém IDS JMK založen, čímž je podmíněna široká nabídka spojů při vyloučení souběhu jednotlivých druhů dopravy.

Díky realizaci projektu dojde k významnému zkrácení přestupních časů, zlepšení systému a návaznosti veřejné dopravy v oblasti a zvýšení komfortu při cestování hromadnou dopravou. Výstup projektu přinese i významné usnadnění využívání veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

To vše přispěje ke zlepšení dopravní dostupnosti území, zvýšení úrovně veřejné dopravy v regionu a ke zvyšování podílu veřejné dopravy ve vztahu k dopravě individuální.

Projekt je tedy v souladu s podporovanými aktivitami a strategií výše uvedené relevantní oblasti podpory.



Regionální operační  
program NUTS 2  
Jihovýchod



**Popis aktivit v přípravné fázi projektu:**

Od spuštění IDS JMK v roce 2004 se zvýšil počet obslužených obcí více než šestkrát. Výrazně narostla rovněž rozloha obsluhovaného území i počet obyvatel, kteří mohou IDS JMK využívat. K 14. prosinci 2008 bylo do IDS JMK nově zintegrováno celkem 124 obcí na Hodonínsku a Břeclavsku. Před jeho rozšířením na Břeclavsko byly identifikovány přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy a identifikovány kritické uzly. Tyto analýzy týkající se organizace dopravy zajišťoval partner projektu - společnost KORDIS JMK, spol. s r.o. - organizátor integrovaného dopravního systému v Jihomoravském kraji.

Na základě těchto kroků byla zpracována dokumentace k projektu. V dubnu 2011 získal projekt platné územní rozhodnutí č.j. MUBR 10083/2011 vydané MÚ Břeclav - OSŘ a OŽÚ, stavebním úřadem dne 14.4.2011, nabylo právní moci dne 17.5.2011 (SO terminál a SO křižovatka) a související územní rozhodnutí č.j. MUBR MuBR 77114/2011 vydané MÚ Břeclav - OSŘ a OŽÚ, stavebním úřadem dne 6.12.2011, nabylo právní moci dne 6.1.2012 (SO okružní křižovatky).

V roce 2011 byla zpracována projektová dokumentace ke stavebnímu povolení společností Sudop Brno spol. s r.o. Na základě této dokumentace byly v průběhu prosince 2011 a ledna 2012 podány celkem 4 žádosti o stavební povolení.

V průběhu předinvestiční fáze byly dále analyzovány možnosti spolufinancování projektu z rozvojových programů a určen vhodný dotační titul.

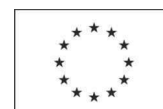
V předinvestiční fázi proběhlo zadávací řízení na zhotovitele žádosti o spolufinancování, po kterém bylo realizováno vlastní zpracování této žádosti včetně příloh.

Stavebním pracím bude předcházet zadávací řízení na dodavatele, technický dozor investora, autorský dozor a BOZP. Zadávací řízení bude vyhlášeno v souladu s Pokyny pro zadávání zakázek pro projekty realizované v rámci ROP NUTS II Jihovýchod a v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

**Popis aktivit v realizační fázi projektu:**



Regionální operační  
program NUTS 2  
Jihovýchod



## Finální verze žádosti (ROP-IP)

V realizační fázi projektu budou probíhat stavební práce na vybudování přestupního terminálu. V rámci projektu budou realizovány následující stavební objekty:

PS 14-01 Informační systém  
PS 14-02 Kamerový systém  
SO 18-01 Silniční komunikace  
SO 18-02 Chodníky  
SO 18-03 Nástupiště  
SO 18-04 Dopravní opatření  
SO 16-01 Úprava boční rampy  
SO 17-01 Železniční svršek  
SO 15-01 Nástupištní přístřešky  
SO 15-02 Demolice stávajících objektů  
SO 15-03 IPO  
SO 06-01 Osvětlení přestupního terminálu  
SO 06-02 Osvětlení komunikací  
SO 06-03 Přípojky nn  
SO 06-04 Úprava drážních silnoproudých kabelových rozvodů  
SO 27-04 Přeložky a ochrany vodovodů a kanalizací  
SO 10-01 Přeložky drážních sdělovacích kabelů  
SO 10-02 Přeložky sdělovacích kabelů TELEFONIKY O2  
SO 33-01 Brána a oplocení areálu  
SO 34-01 Náhradní výsadba a kácení zeleně

Detaily k jednotlivým stavebním objektům jsou uvedeny v příložené projektové dokumentaci.

Součástí aktivit v investiční fázi projektu bude také zajištění publicity, které proběhne podle Pokynů pro žadatele ROP NUTS II Jihovýchod. Mezi plnění povinností příjemce finanční podpory z ROP NUTS II Jihovýchod patří také monitoring projektu, který bude probíhat dle platné metodiky.

V průběhu realizace stavby bude zajištěn technický dozor investora, autorský dozor a činnost koordinátora BOZP.

Financování a vyúčtování projektu bude probíhat v souladu s podmínkami ROP NUTS II Jihovýchod.

Stavební činnost bude uzavřena předáním stavby. Spuštění provozu se předpokládá těsně po finálním ukončení fyzické realizace projektu, následně proběhne kolaudace.

### Popis aktivit v provozní fázi projektu a způsob udržení výsledků projektu:

V provozní fázi bude probíhat zajištění údržby výstupů projektu. Město Břeclav bude provádět letní a zimní údržbu; společnost KORDIS JMK, spol. s r.o. zajistí aktualizace základních informací pro uživatele systému IDS a další aktivity spojené s vlastním provozem IDS JMK.

Žadatel má v projektovém týmu vyčleněného pracovníka, který povede dohled nad údržbou v provozní fázi. Společnost Kordis má se zajištěním činností spojených s provozem IDS JMK bohaté zkušenosti a odpovídající personální i materiální zázemí.

Přestupní terminál IDS Břeclav bude zařazen do sítě IDS JMK a v provozní fázi bude nadále využíván k zajištění veřejné dopravy. Odpovědnost za zajištění nabídky veřejné dopravy nese partner projektu, společnost KORDIS JMK, spol. s r.o.

Finanční prostředky na zajištění údržby městských komunikací a dalších ploch jsou součástí rozpočtu města Břeclav, který je každoročně schvalován Zastupitelstvem.

### **Přípravenost projektu k realizaci:**

Projekt získal platné územní rozhodnutí a je zažádáno o stavební povolení. Po ukončení výběrového řízení na dodavatele stavby bude projekt připraven k realizaci.

Spolufinancování projektu je zajištěno z vlastních zdrojů žadatele. Žadatel má zajištěny dostatečné zdroje na spolufinancování projektu, které je doloženo čestným prohlášením žadatele.

Podání žádosti bylo schváleno Radou města dne 21.12.2011. Část peněz na financování je schválena v rozpočtu na tento rok, do dalších let bude zahrnuto v návrhu rozpočtu. Schválení projektu dofinancování vlastního podílu Zastupitelstvem města proběhne v případě získání dotace před podpisem Smlouvy o dotaci.

Předkládaný projekt je tak připraven k realizaci v plánovaném harmonogramu.

### **Vazba na jiné aktivity a projekty:**

Projekt přestupního terminálu IDS Břeclav je součástí ucelené koncepce zaměřené na modernizaci infrastruktury veřejné dopravy v Jihomoravském kraji a výstavbu nových přestupních terminálů IDS JMK, jehož koordinátorem je partner projektu společnost KORDIS JMK, spol. s r.o.

V rámci této koncepce byly v posledních letech realizovány následující projekty financované z ROP NUTS II Jihovýchod.

- přestupní uzel IDS Šakvice
- přestupní uzel IDS Tetčice
- přestupní uzel Medlovice
- přestupní uzel IDS Moravský Krumlov
- přestupní terminál IDS Otnice
- přestupní terminál IDS Bučovice
- přestupní terminál IDS Nesovice
- přestupní terminál IDS Rajhrad
- přestupní terminál IDS Hrušovany u Brna

Předkládaný projekt navazuje i na další aktivity:

Společný regionální operačního program:

- Rozvoj dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji formou integrovaného dopravního systému - II. fáze
- Rozvoj dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji formou IDS

Žadatelem o dotaci byl partner tohoto projektu a v jejich rámci byly vybudovány nebo zásadním způsobem zmodernizovány přestupní terminály nebo zastávky v IDS JMK.

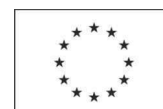
Regionální operační program Jihovýchod:

- Modernizace odbavování cestujících v IDS JMK - elektronické odbavování cestujících
- Modřice, smyčka, zázemí pro cestující
- Zavedení intermodálních informačních služeb dopravní telematiky - rozvoj Centrálního dispečinku a II. etapa budování elektronických informačních panelů

Žadatelem o dotaci byl partner tohoto projektu. V rámci těchto projektů došlo k rozvoji a modernizaci IDS JMK.

Tento projekt je součástí ucelené koncepce zaměřené na modernizaci celého okolí vlakového nádraží. V I.etapě bude realizován přestupní terminál, který navazuje na souběžně realizovaný projekt okružní křižovatky. Oba projekty spolu bezprostředně souvisí.

V následujících etapách jsou plánovány další investice a úpravy veřejných prostranství v blízkém okolí přestupního terminálu.



## 7. Partner projektu

**Validní dle ARES:** Ano

**Partner projektu:** KORDIS JMK, spol. s r.o.

**IČ:** 26298465

**DIČ:** CZ26298465

**Právní forma:** Společnost s r.o.

**Plátce DPH:** Ne

### **Předchozí spolupráce partnera s žadatelem:**

Společnost KORDIS JMK, spol. s r.o. je organizátorem systému integrované dopravy na území Jihomoravského kraje a podílí se na jeho zavedení a rozšiřování již od roku 2002. Vedle organizačního a finančního řízení tohoto systému je úkolem společnosti i jeho rozšiřování na další území Jihomoravského kraje. Vzájemná spolupráce probíhala především při přípravě zavedení IDS na území Břeclavska.

### **Zkušenosti partnera s obdobnými projekty:**

Společnost KORDIS JMK, spol. s r. o. v letech 2004 - 2005 úspěšně požádala o spolufinancování 2 projektů zaměřených na rozvoj systému integrované dopravy v Jihomoravském kraji ze Společného regionálního operačního programu:

1/ Rozvoj dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji formou IDS - V rámci projektu byly vybudovány tři přestupní terminály mezi železniční a autobusovou dopravou - v Sokolnicích, Zastávce u Brna a Křenovicích u Brna, zrekonstruováno několik zastávek IDS JMK a vybudována nebo instalována zařízení umožňující využívání veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Součástí projektu bylo i vybudování Centrálního dispečinku IDS JMK včetně pořízení speciálního SW. Náklady 73 191 766 Kč.

2/ Rozvoj dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji formou integrovaného dopravního systému - II. fáze - Rekonstrukce a modernizace celkem 23 přestupních terminálů a zastávek Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Součástí projektu byla rovněž rekonstrukce trolejbusové měřírny ve Šlapanicích u Brna a instalace informačních terminálů pro nevidomé.

V roce 2009 společnost úspěšně požádala o spolufinancování 3 projektů zaměřených na rozvoj systému integrované dopravy v Jihomoravském kraji z Regionálního operačního programu:

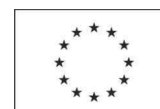
1/ Modernizace odbavování cestujících v IDS JMK - elektronické odbavování cestujících - Zavedení univerzálního identifikačního, platebního a paměťového média na bázi bezkontaktní čipové karty, které bude akceptováno v rámci celého regionu jako nosič předplatních a jednorázových jízdenek pro dopravu, jako elektronický platební prostředek v dopravě i mimo dopravu a bude poskytovat službu jednoznačného identifikátoru uživatele. Náklady 82 853 431 Kč.

2/ Modřice, smyčka, zázemí pro cestující - V prostoru terminálu Modřice, smyčka vybudována budova zázemí pro cestující. Náklady 9 645 465 Kč.

3/ Zavedení intermodálních informačních služeb dopravní telematiky - rozvoj CED a II. etapa budování ELP



Regionální operační  
program NUTS 2  
Jihovýchod



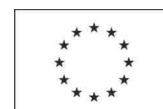
**8. Harmonogram projektu**

<b>Název aktivity:</b>	Nájemní smlouva (České dráhy, a.s.)
<b>Začátek aktivity:</b>	22.10.2009
<b>Konec aktivity:</b>	22.10.2009
<b>Název aktivity:</b>	Vydání územního rozhodnutí
<b>Začátek aktivity:</b>	08.10.2010
<b>Konec aktivity:</b>	14.04.2011
<b>Název aktivity:</b>	Zpracování projektové dokumentace (DSP)
<b>Začátek aktivity:</b>	01.05.2011
<b>Konec aktivity:</b>	30.11.2011
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na zpracovatele žádosti
<b>Začátek aktivity:</b>	18.10.2011
<b>Konec aktivity:</b>	08.11.2011
<b>Název aktivity:</b>	Vydání stavebních povolení
<b>Začátek aktivity:</b>	21.11.2011
<b>Konec aktivity:</b>	30.04.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na zpracovatele odborného posudku
<b>Začátek aktivity:</b>	22.11.2011
<b>Konec aktivity:</b>	22.11.2011
<b>Název aktivity:</b>	Zpracování odborného posudku
<b>Začátek aktivity:</b>	23.11.2011
<b>Konec aktivity:</b>	31.12.2011
<b>Název aktivity:</b>	Zpracování žádosti o dotaci
<b>Začátek aktivity:</b>	01.12.2011
<b>Konec aktivity:</b>	14.02.2012
<b>Název aktivity:</b>	Vyhodnocení žádosti
<b>Začátek aktivity:</b>	14.02.2012
<b>Konec aktivity:</b>	30.05.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na organizaci výběrového řízení
<b>Začátek aktivity:</b>	20.02.2012
<b>Konec aktivity:</b>	17.03.2012



## Finální verze žádosti (ROP-IP)

<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na dodavatele stavby
<b>Začátek aktivity:</b>	23.04.2012
<b>Konec aktivity:</b>	30.09.2012
<b>Název aktivity:</b>	Podpis smlouvy o dotaci
<b>Začátek aktivity:</b>	30.06.2012
<b>Konec aktivity:</b>	30.06.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na technický dozor investora
<b>Začátek aktivity:</b>	01.07.2012
<b>Konec aktivity:</b>	31.08.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na koordinátora BOZP
<b>Začátek aktivity:</b>	01.07.2012
<b>Konec aktivity:</b>	31.08.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na autorský dozor
<b>Začátek aktivity:</b>	01.07.2012
<b>Konec aktivity:</b>	31.08.2012
<b>Název aktivity:</b>	Výběrové řízení na monitoring projektu
<b>Začátek aktivity:</b>	01.07.2012
<b>Konec aktivity:</b>	31.08.2012
<b>Název aktivity:</b>	Fyzická realizace
<b>Začátek aktivity:</b>	01.11.2012
<b>Konec aktivity:</b>	30.09.2014
<b>Název aktivity:</b>	Zahájení provozu
<b>Začátek aktivity:</b>	01.10.2014
<b>Konec aktivity:</b>	01.10.2014
<b>Název aktivity:</b>	Dokončení a vyúčtování projektu
<b>Začátek aktivity:</b>	01.10.2014
<b>Konec aktivity:</b>	30.10.2014
<b>Název aktivity:</b>	Ukončení projektu
<b>Začátek aktivity:</b>	30.10.2014
<b>Konec aktivity:</b>	30.10.2014





**Datum zahájení projektu:** 22.10.2009  
**Datum ukončení projektu:** 30.10.2014  
**Doba trvání projektu v měsících:** 60,30  
**Předpokládané datum zahájení fyzické realizace projektu:** 01.11.2012  
**Předpokládané datum ukončení fyzické realizace projektu:** 30.09.2014

**Popis časové realizace:**

Předinvestiční fáze probíhá v období říjen 2009 - říjen 2012.

V předinvestiční fázi projektu byly partnerem projektu vytipovány klíčové přestupní uzly v souvislosti s rozšiřováním IDS JMK. Byla podepsána nájemní smlouva s ČD, zpracována dokumentace ke stavbě a projekt obdržel platné územní rozhodnutí.

V průběhu předinvestiční fáze byly dále analyzovány možnosti spolufinancování projektu a určen vhodný dotační titul. Následovalo zadávací řízení na zhotovitele žádosti a následné zpracování žádosti o spolufinancování včetně příloh.

Fyzické realizaci projektu předchází zadávací řízení na dodavatele stavebních prací, TDI, koordinátora BOZP a autorský dozor.

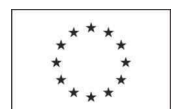
Investiční fáze bude probíhat v období listopad 2012 - září 2014.

V investiční fázi dojde k realizaci stavebních prací.

Součástí aktivit v investiční fázi projektu bude také zajištění publicity. Financování a vyúčtování projektu bude probíhat v souladu s podmínkami ROP NUTS 2 Jihovýchod.

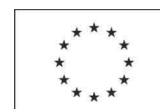
Provozní fáze projektu bude probíhat od října 2014.

Aktivity v provozní fázi projektu sestávají z prací na údržbě rekonstruovaného přestupního terminálu, v koordinaci s partnerem projektu, který zajistí aktualizaci údajů pro cestující a správu elektronického informačního panelu.



**13. Rozpočet projektu**

Kód	Název výdaje	Počet kusů	Cena kusu	Výdaj celkem	Z toho neinvestiční	Jednotka	Procento
01	Doplňkové způsobilé výdaje			134 171,81	0,00		0,16
01.01	Lidské zdroje			0,00	0,00		0
01.01.01	Mzdové výdaje - hrubá mzda	0	0,00	0,00	0,00		0
01.01.02	Odvody soc.a zdrav.pojištění zaměstnance	0	0,00	0,00	0,00		0
01.02	Nákupy materiálu (spotřební)	0	0,00	0,00	0,00		0
01.03	Další doplňkové výdaje			134 171,81	0,00		0,16
01.03.01	Výběrová řízení	1	60 000,00	60 000,00	0,00		0,07
01.03.02	Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby			74 171,81	0,00		0,09
01.03.02.01	Monitoring projektu	1	60 000,00	60 000,00	0,00		0,07
01.03.02.02	Odborný posudek na ceny nemovitostí	1	14 171,81	14 171,81	0,00		0,02
01.03.03	Inženýring bez stavebního a autorského dozoru	0	0,00	0,00	0,00		0
01.03.04	Finanční výdaje a poplatky (s výjimkou správních a místních poplatků)	0	0,00	0,00	0,00		0
01.03.05	Licence, patenty a jiná práva využitá při pořízení majetku (s výjimkou software)	0	0,00	0,00	0,00		0
01.03.06	Náhrady za omezení vlastnických práv, náhrady za majetkové újmy	0	0,00	0,00	0,00		0
01.03.07	Jiné	0	0,00	0,00	0,00		0
02	Hlavní způsobilé výdaje			83 925 073,02	0,00		99,84
02.01	Výdaje na povinnou publicitu			58 000,00	0,00		0,07
02.01.01	Velkoplošné reklamní panely (billboardy)	1	12 000,00	12 000,00	0,00		0,01
02.01.02	Stálá vysvětlující tabulka (pamětní deska)	1	30 000,00	30 000,00	0,00		0,04
02.01.03	Publicita v tisku	4	4 000,00	16 000,00	0,00		0,02
02.02	Nákup nemovitostí			5 777 895,02	0,00		6,87
02.02.01	Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	1	3 718 516,74	3 718 516,74	0,00		4,42
02.02.02	Nemovitosti vyjma pozemků	1	2 059 378,28	2 059 378,28	0,00		2,45
02.02.03	Ostatní způsobilé výdaje související s pořízením nemovitostí v rozpočtu jinde neuvedené	0	0,00	0,00	0,00		0
02.02.04	Jiné	0	0,00	0,00	0,00		0



Finální verze žádosti (ROP-IP)

02.03	Projektová dokumentace			116 820,00	0,00	0,14
02.03.01	Projektová dokumentace (náklady na zpracování žádosti a povinných příloh projektu)	1	116 820,00	116 820,00	0,00	0,14
02.03.02	Stavební dokumentace k územnímu a st. řízení, rozpočet stavby, průzkumné a jiné obdobné práce	0	0,00	0,00	0,00	0
02.03.03	Jiné	0	0,00	0,00	0,00	0
02.04	Stavební dozor, autorský dozor			636 000,00	0,00	0,76
02.04.01	Technický dozor investora	1	420 000,00	420 000,00	0,00	0,5
02.04.02	Autorský dozor	1	156 000,00	156 000,00	0,00	0,19
02.04.03	Koordinátor BOZP	1	60 000,00	60 000,00	0,00	0,07
02.05	Stavební a technologické činnosti			77 336 358,00	0,00	92
02.05.01	Ostatní způsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené			77 336 358,00	0,00	92
02.05.01.01	PS 14-01 Informační systém	1	667 278,00	667 278,00	0,00	0,79
02.05.01.02	PS 14-02 Kamerový systém	1	2 607 550,00	2 607 550,00	0,00	3,1
02.05.01.03	SO 18-01 Silniční komunikace	1	9 414 493,00	9 414 493,00	0,00	11,2
02.05.01.04	SO 18-02 Chodníky	1	3 432 377,00	3 432 377,00	0,00	4,08
02.05.01.05	SO 18-03 Nástupiště	1	168 101,00	168 101,00	0,00	0,2
02.05.01.06	SO 18-04 Dopravní opatření	1	108 012,00	108 012,00	0,00	0,13
02.05.01.07	SO 15-01 Nástupištní přístřešky	1	26 613 785,00	26 613 785,00	0,00	31,66
02.05.01.08	SO 15-02 Demolice stávajících objektů	1	20 051 245,00	20 051 245,00	0,00	23,85
02.05.01.09	SO 06-01 Osvětlení přestupního terminálu	1	2 444 513,00	2 444 513,00	0,00	2,91
02.05.01.10	SO 06-02 Osvětlení komunikací	1	437 245,00	437 245,00	0,00	0,52
02.05.01.11	SO 06-03 Připojky nn	1	197 376,00	197 376,00	0,00	0,23
02.05.01.12	SO 06-04 Úprava drážních silnoproudých kabelových rozvodů	1	2 686 773,00	2 686 773,00	0,00	3,2
02.05.01.13	SO 27-01 Přeložky a ochrany vodovodů a kanalizací	1	2 628 358,00	2 628 358,00	0,00	3,13
02.05.01.14	SO 10-01 Přeložky drážních sdělovacích kabelů	1	4 293 517,00	4 293 517,00	0,00	5,11
02.05.01.15	SO 10-02 Přeložky sdělovacích kabelů TELEFONIKY O2	1	95 863,00	95 863,00	0,00	0,11
02.05.01.16	SO 33-01 Brána a oplocení areálu	1	236 574,00	236 574,00	0,00	0,28
02.05.01.17	SO 34-01 Náhradní výsadba a kácení zeleně	1	473 298,00	473 298,00	0,00	0,56
02.05.01.18	Průzkumy	1	540 000,00	540 000,00	0,00	0,64



Regionální operační  
program NUTS 2  
Jihovýchod

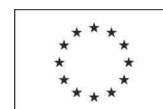


### Finální verze žádosti (ROP-IP)

02.05.01.19	Geodetické zaměření	1	240 000,00	240 000,00	0,00	0,29
02.05.02	Jiné	0	0,00	0,00	0,00	0
02.06	Stroje a zařízení, hmotný a nehmotný dlouhodobý majetek			0,00	0,00	0
02.06.01	Nákup a technické zhodnocení strojů a zařízení - (dlouhodobý hmotný majetek DHM)	0	0,00	0,00	0,00	0
02.06.02	Nákup dlouhodobého nehmotného majetku ( patenty, know-how, licence, sw) - DNM	0	0,00	0,00	0,00	0
02.06.03	Nákup drobného dlouhodobého hmotného nebo nehmotného majetku (DDHM a DDNM)	0	0,00	0,00	0,00	0
02.06.04	Jiné	0	0,00	0,00	0,00	0
02.07	Finanční leasing			0,00	0,00	0
02.07.01	Finanční leasing -splátky	0	0,00	0,00	0,00	0
02.07.02	Finanční leasing-zbytková kupní cena	0	0,00	0,00	0,00	0
03	Nezpůsobilé výdaje celkem			13 074 765,24	0,00	15,55
03.01	Nad limit kapitol - Výběrová řízení	1	40 000,00	40 000,00	0,00	0,05
03.02	SO 16-01 Úprava boční rampy	1	5 587 549,00	5 587 549,00	0,00	6,65
03.03	SO 17-01 Železniční svršek	1	2 138 441,00	2 138 441,00	0,00	2,54
03.04	SO 15-02 Demolice stávajících objektů	1	2 803 617,00	2 803 617,00	0,00	3,34
03.05	SO 15-03 IPO	1	84 655,00	84 655,00	0,00	0,1
03.06	SO 18-04 Dopravní opatření	1	56 781,00	56 781,00	0,00	0,07
03.07	SO 34-01 Náhradní výsadba a kácení zeleně	1	473 408,00	473 408,00	0,00	0,56
03.08	Odborný posudek na ceny nemovitostí	1	4 626,19	4 626,19	0,00	0,01
03.09	Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	1	1 385 054,15	1 385 054,15	0,00	1,65
03.10	Nemovitosti vyjma pozemků	1	500 633,90	500 633,90	0,00	0,6
04	Způsobilé výdaje			84 059 244,83	0,00	100
05	Celkové výdaje projektu			97 134 010,07	0,00	115,55

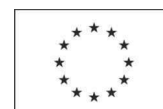


Regionální operační  
program NUTS 2  
Jihovýchod



**14. Přehled financování projektu**

	Náklady projektu v Kč	Procenta z celkových nákladů
<b>Celkové výdaje projektu</b>	97 134 010,07	
<b>Celkové způsobilé výdaje</b>	84 059 244,83	
<b>Celkové způsobilé investiční výdaje</b>	84 059 244,83	
<b>Celkové způsobilé neinvestiční výdaje</b>	0,00	
<b>Jiné peněžní příjmy projektu</b>	0,00	
<b>Příjmy projektu dle článku 55</b>	0,00	
<b>Způsobilé výdaje bez příjmů (finanční mezera)</b>	84 059 244,83	
<b>Křížové financování</b>		
<b>Vlastní podíl žadatele</b>		
- Veřejné prostředky	12 608 886,73	15,00
- Soukromé prostředky	0,00	0,00
<b>Dotace projektu</b>		
- Dotace z rozpočtu RR	71 450 358,10	85,00
- z toho EU	71 450 358,10	85,00
<b>Celkové veřejné prostředky</b>	84 059 244,83	100,00
<b>Celkové prostředky na krytí nezpůsobilých výdajů</b>	13 074 765,24	
<b>Žadatel</b>	12 608 886,73	
- Úvěry bank		
- Ostatní zdroje		
- Přímé výnosy		
- Vlastní zdroje	12 608 886,73	



## **20. Publicita**

**Způsob zajištění publicity:** Placená inzerce

**Konkrétní opatření pro zajištění publicity:**

Informace o realizaci projektu a o jeho podpoře ze strany Evropské unie bude publikována v tisku. Předpoklad zveřejnění 2 článků na úvod a 2 článků na závěr stavby.

**Způsob zajištění publicity:** Stálá vysvětlující tabulka (pamětní deska)

**Konkrétní opatření pro zajištění publicity:**

Žadatel instaluje v místě realizace projektu pamětní desku, a to nejpozději do šesti měsíců po dokončení projektu. Pamětní deska bude obsahovat kromě informací jmenovaných v článku 9 Nařízení komise č. 1828/2006 druh a název operace. Tato informace bude zabírat nejméně 25% panelu i pamětní desky.

Dané opatření pro zajištění publicity bude v souladu s Nařízením Rady č. 1083/2006 o obecných ustanoveních a s Nařízením komise č. 1828/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k Nařízením Rady č. 1083/2006.

**Způsob zajištění publicity:** Velkoplošný reklamní panel (billboard)

**Konkrétní opatření pro zajištění publicity:**

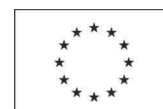
Žadatel umístí na stavbě velkoplošný panel (billboard) po podpisu podmínek o spolufinancování. Velkoplošný panel bude obsahovat kromě informací jmenovaných v článku 9 Nařízení komise č. 1828/2006 druh a název operace. Tato informace bude zabírat nejméně 25% panelu i pamětní desky.

Dané opatření pro zajištění publicity bude v souladu s Nařízením Rady č. 1083/2006 o obecných ustanoveních a s Nařízením komise č. 1828/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k Nařízením Rady č. 1083/2006.

**Způsob zajištění publicity:** Internetové stránky

**Konkrétní opatření pro zajištění publicity:**

Informace o realizaci projektu a o jeho podpoře ze strany Evropské unie bude umístěna jak na internetových stránkách žadatele, tak i partnera projektu - společnosti KORDIS JMK, spol. s r.o.



## Finanční a ekonomické hodnocení projektu

### 1. Identifikace projektu

Název projektu	IDS - JMK Břeclav
Název žadatele	Město Břeclav
Právní forma	obec
IČO	283061
Operační program	ROP Jihovýchod
Prioritní osa	1. Dostupnost dopravy
Oblast podpory	1.2 - Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy
Podoblast podpory	
Zahájení projektu	10 / 2009
Ukončení projektu	10 / 2014
Zahájení provozu	10 / 2014
Doba hodnocení [roky]:	20

Bude řešeno osvětlení krytých i nekrytých částí nového přestupního terminálu IDS JMK a napojení tohoto osvětlení na zdroj elektrické energie. Tímto zdrojem bude nový plastový rozvaděč RVO2 na pilířku, do něhož bude zavedena nespínaná přípojka nn z rozvodu distribuční sítě E.ON, z nového rozvaděče RE1, vybudovaného v rámci samostatného SO 06-03 Přípojky nn - okružní křižovatka a SO 06-03 Přípojky nn. Prostor přestupního terminálu bude osvětlen pomocí zářivkových svítidel upevněných na nosné konstrukci zastřešení. Mimo zastřešené prostory bude osvětlení zajištěno pomocí sadových osvětlovacích stožárů. Kabelové rozvody pro napojení osvětlení budou vedeny uvnitř konstrukce zastřešení. Přívodní kabely k jednotlivým řadám osvětlení budou do horní části zastřešení vyvedeny v určených nosných sloupech zastřešení. Bude řešeno i osvětlení nové příjezdové komunikace v rozsahu cca od místa úpravy stávajících kusých kolejí č. 25, 27 a 29 až po vjezd do nového přestupního terminálu IDS. Nové silniční osvětlovací stožáry budou napojeny na kabelový rozvod pro nové VO u příjezdové komunikace vedené k novému přestupnímu terminálu IDS JMK, který bude realizovaný v rámci SO 06-02.

Bude provedena úprava stávajících rozvodů SŽDC, s.o. a ČD, a.s. tak, aby došlo k uvolnění prostoru pro výstavbu nového přestupního terminálu IDS JMK. Za tímto účelem bude realizována demolice určených budov, úprava kolejiště a demontáž osvětlovací věže OV1 (ČD) na nákladišti. Dále bude provedena demontáž zásuvkových stojanů ZS9 a ZS10 (SŽDC). S těmito demolicemi jsou pak spojeny i vyvolané úpravy stávajících kabelových rozvodů v dotčeném území.

Hlavní částí stavebního objektu je vybudování novostavby dešťové kanalizace pro odvedení povrchové dešťové vody z nového terminálu integrovaného dopravního systému, tj. z nově navržených zpevněných ploch a zastřešení. Odvodnění komunikací bude řešeno pomocí podélných a příčných sklonů směrem do uličních vpustí, které budou svedeny do navržené kanalizace. Odvodnění parkovacích stání je pomocí podélných a příčných sklonů směrem do uličních vpustí.

Vzhledem ke skutečnosti, že s prostor výstavby přestupního terminálu IDS těsně sousedí s budovou telefonní ústředny drah, prochází prostorem stavby velké množství sdělovacích kabelů. Většina z nich je však vedena stávajícím kabelovodem, který musí být ve stavbě respektován. Mimo kabelovod jsou vedeny staré místní kabely k okolním budovám. Ty budou přeloženy s využitím nové vložené potřebné délky kabelů. Dotčeny budou i stávající dálkové kabely, které budou stranově přeloženy, aby nebyly dotčeny výstavbou zastřešení.

V prostoru výstavby nového přestupního terminálu IDS se nacházejí stávající inženýrské sítě TELEFONIKY O2. Kabel bude vždy dopředu přeložen do nové trasy, která nebude dotčena stavbou.

Bude provedeno oplocení stávající nádrže a strojovny čerpací stanice Bencalor NDN-16. Oplocení bude provedeno za účelem zamezení nepovolené manipulace se zařízením. Oplocení bude provedeno z prefabrikovaných železobetonových dílců.

Jako kompenzace za kácené dřeviny budou provedeny náhradní výsadby formou kus za kus. Tyto dřeviny budou vysazeny částečně na ploše nového terminálu IDS, dále budou dosazeny dřeviny na pozemcích města, které určí příslušný orgán ochrany přírody v rozhodnutí o kácení.

Vzhledem ke složitým geologickým podmínkám budou provedeny u některých stavebních objektů geologické průzkumy. Součástí rozpočtu je i geodetické zaměření.

Náklady na SO 18-04 Dopravní opatření jsou rozpočítány mezi tento předmětný projekt a projekt výstavby okružní křižovatky, a to v poměru odpovídající plochy jednotlivých realizovaných projektů.

Podrobné technické řešení je uvedeno v projektové dokumentaci.

## 2.4 Identifikace cílových skupin projektu

Cílová skupina	Počet osob	Odhad dopadu, kvantifikace
----------------	------------	----------------------------



Obyvatelé obcí ve spádové oblasti přestupního terminálu IDS Břeclav (Břeclav, Bulhary, Hlohovec, Hrušky, Kostice, Lahná, Lanžhot, Lednice, Moravská Nová Ves, Moravský Žižkov, Podivín, Přítluky, Rakvice, Tvrdonice, Týnec, Valtice, Velké Bílovice, Zaječí)	59178	zkvalitnění dopravní dostupnosti o města 20%, zkvalitnění napojení na regionální centrum o 20 %, zvýšení podílu veřejné dopravy ku individuální dopravě (nárůst cestujících) o 7%, zvýšení komfortu přepravy o 80%
Přepravci v IDS JMK	-	zvýšení bezpečnosti provozu o 20%, zkvalitnění organizace dopravy a zkrácení přestupních časů

## 2.5 Způsob ovlivnění cílových skupin, multiplikační efekty

zlepšení mediálního obrazu veřejné dopravy v Jihomoravském kraji, zlepšení modal splitu (MHD/IAD), zvýšení potenciálu a rozvoj IDS na Břeclavsku, vytvoření pracovních míst, zvýšení bezpečnosti provozu

## 2.6 Marketingový mix

Produkt	Cena	Propagace	Místo
Přestupní terminál IDS Břeclav	0	Žadatel bude o zahájení, průběhu a ukončení projektu referovat na svých internetových stránkách. Vlastní místo realizace projektu bude označeno informačními tabulemi.	Shodné s místem realizace projektu.

### 3. Analýza konkurence

#### 3.1 Zájmové území projektu : kraj

Vzhledem k velikosti přestupního uzlu, jeho kapacitě, napojením rozsáhlé oblasti a zapojením železnice je jedním z klíčových uzlů celého kraje. Projekt bude mít pozitivní dopad nejen na obce ve spádové oblasti přestupního terminálu IDS Břeclav zapojených do IDS JMK, ale i na celý Integrovaný dopravní systém v kraji.

#### 3.2 Obdobná zařízení v regionu

Název	Kapacita, stručný popis	Cena	Lokalita	Vzdálenost [km]
-------	-------------------------	------	----------	-----------------

#### 3.3 Významné konkurenční výhody projektu

Vzhledem k tomu, že se jedná o výstavbu veřejné infrastruktury IDS JMK, neexistuje v místě žádná relevantní konkurence žadatele.

#### 3.4 Veřejná podpora : projekt nezakládá veřejnou podporu a negeneruje příjmy

Předkládaný projekt vzhledem k neziskové povaze investice nebude hrozit narušením soutěže a nebude mít vliv na obchod mezi členskými státy. Vzhledem k již zmíněné skutečnosti, že projekt nebude v provozní fázi generovat žádné příjmy, nebude dané opatření zvýhodňovat určité podniky a nehrozí ani zvýhodňování určitého odvětví. Žadatel se nepohybuje vzhledem k charakteru své činnosti v tržním prostředí a nemůže být z tohoto důvodu zvýhodněn.

##### Dotace je poskytnuta z veřejných prostředků : Splňuji

V případě podpory projektu bude dotace poskytnuta z ROP JV.

##### Poskytnutím podpory dochází ke zvýhodnění určitého podnikání nebo určitého odvětví výroby : Splňuji

Jedná se o investici do infrastruktury. Projekt nevytváří žádné příjmy, nezvýhodňuje určité podniky a nehrozí ani zvýhodňování určitého odvětví. Žadatel se nepohybuje vzhledem k charakteru své činnosti v tržním prostředí a nemůže být z tohoto důvodu zvýhodněn ani on.

Poskytnutím podpory tedy nedochází ke zvýhodnění určitého podnikání nebo určitého odvětví výroby.

##### Poskytnutím podpory dochází k narušení či potenciálnímu ohrožení hospodářské soutěže : Splňuji

Předkládaný projekt je investicí do infrastruktury, na které není možné dle stávající legislativy vybírat poplatky. Nebude vykazována žádná ekonomická aktivita projektu.

Poskytnutím podpory tedy nedochází k narušení či potenciálnímu ohrožení hospodářské soutěže.

##### Podpora ovlivní obchod mezi členskými státy (tzv. přeshraniční efekt podpory) : Splňuji

Vzhledem k povaze projektu není relevantní.

#### 4. Identifikace položek pro finanční cash flow – fáze realizace projektu

##### 4.1 Investiční výdaje projektu

Název investice	Způsobilé výdaje	Doba životnosti [roky]	10.2009 [Kč]	2010 [Kč]	2011 [Kč]	2012 [Kč]
Výběrová řízení	Ano	2	0	0	0	60 000
Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby - monitoring projektu	Ano	2	0	0	0	20 000
Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby - odborný posudek na ceny nemovitostí	Ano	2	0	0	0	14 172
Velkoplošné reklamní panely (billboardy)	Ano	2	0	0	0	12 000
Stálá vysvětlující tabulka (pamětní deska)	Ano	25	0	0	0	0
Publicita v tisku	Ano	2	0	0	0	8 000
Projektová dokumentace (náklady na zpracování žádosti a povinných příloh projektu)	Ano	2	0	0	0	116 820
Technický dozor investora	Ano	2	0	0	0	36 522
Autorský dozor	Ano	2	0	0	0	13 565
Koordinátor BOZP	Ano	2	0	0	0	5 217
Ostatní způsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené	Ano	25	0	0	0	6 724 901
Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	Ano	25	0	0	0	3 718 517
Nemovitosti vyjma pozemků	Ano	25	0	0	0	2 059 378
Nad limit kapitol - Výběrová řízení	Ne	2	0	0	0	40 000
Ostatní nezpůsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené	Ne	25	0	0	0	969 083
Odborný posudek na ceny nemovitostí	Ne	2	0	0	0	4 626
Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	Ne	25	0	0	0	1 385 054
Nemovitosti vyjma pozemků	Ne	25	0	0	0	500 634
<b>Celkem</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15 688 489</b>

Název investice	2013 [Kč]	10.2014 [Kč]
Výběrová řízení	0	0
Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby - monitoring projektu	20 000	20 000
Nezbytné poradenství, konzultační, expertní a právní služby - odborný posudek na ceny nemovitostí	0	0
Velkoplošné reklamní panely (billboardy)	0	0
Stálá vysvětlující tabulka (pamětní deska)	0	30 000
Publicita v tisku	0	8 000
Projektová dokumentace (náklady na zpracování žádosti a povinných příloh projektu)	0	0

Název investice	2013 [Kč]	10.2014 [Kč]
Technický dozor investora	219 130	164 348
Autorský dozor	81 391	61 044
Koordinátor BOZP	31 304	23 479
Ostatní způsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené	40 349 404	30 262 053
Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	0	0
Nemovitosti vyjma pozemků	0	0
Nad limit kapitol - Výběrová řízení	0	0
Ostatní nezpůsobilé výdaje související s pořízením staveb, jinde v rozpočtu neuvedené	5 814 496	4 360 872
Odborný posudek na ceny nemovitostí	0	0
Pozemky včetně ostatních způsobilých výdajů souvisejících s pořízením pozemku	0	0
Nemovitosti vyjma pozemků	0	0
<b>Celkem</b>	<b>46 515 725</b>	<b>34 929 796</b>

Celková výše investice [Kč] 97 134 010  
 Vypočtená zbytková hodnota investice [Kč] 0  
 Zadaná zbytková hodnota investice [Kč] 0  
 Používat zadanou zbytkovou hodnotu investice Ne

#### 4.2 Neinvestiční výdaje projektu

Název výdaje	Způsobilé výdaje	Celkem [Kč]	2009 [Kč]	2010 [Kč]	2011 [Kč]	2012 [Kč]
<b>Celkem</b>			0	0	0	0

Název výdaje	2013 [Kč]	2014 [Kč]
<b>Celkem</b>	0	0

#### 4.3 Příjmy z realizace projektu (jiné peněžní příjmy)

Název výdaje	Celkem [Kč]	2009 [Kč]	2010 [Kč]	2011 [Kč]	2012 [Kč]
příjmy z projektu	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	0	0	0	0	0

Název výdaje	2013 [Kč]	2014 [Kč]
příjmy z projektu	0	0
<b>Celkem</b>	0	0

## 5. Identifikace položek pro finanční cash flow – provozní fáze projektu

### 5.1 Příjmy a výdaje z produkce

Název produktu	kapacita/rok	jednotková cena [Kč]	koeficient výdajů [%]	2014 [%]	2015 [%]	2016 [%]	2017 [%]	2018 [%]	2019 [%]
Jednic. výdaje celkem [Kč]				0	0	0	0	0	0
<b>Příjmy celkem [Kč]</b>				0	0	0	0	0	0

Název produktu	2020 [%]	2021 [%]	2022 [%]	2023 [%]	2024 [%]	2025 [%]	2026 [%]	2027 [%]	2028 [%]
Jednic. výdaje celkem [Kč]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Příjmy celkem [Kč]</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### 5.2 Počet zaměstnanců a mzdové výdaje

Průměrná hrubá mzda [Kč/měsíc] 0

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Přepočtený počet úvazků	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Mzdové výdaje celkem [Kč]</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Přepočtený počet úvazků	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Mzdové výdaje celkem [Kč]</b>	0	0	0	0	0	0

### 5.3 Ostatní provozní výdaje

Název výdaje	2014 [Kč]	2015 [Kč]	2016 [Kč]	2017 [Kč]	2018 [Kč]	2019 [Kč]	2020 [Kč]	2021 [Kč]	2022 [Kč]	2023 [Kč]
opravy, údržba	10 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
<b>Ost. výdaje celkem [Kč]</b>	10 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

Název výdaje	2024 [Kč]	2025 [Kč]	2026 [Kč]	2027 [Kč]	2028 [Kč]
opravy, údržba	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
<b>Ost. výdaje celkem [Kč]</b>	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

**5.4 Ostatní provozní příjmy**

Název příjmu	2014 [Kč]	2015 [Kč]	2016 [Kč]	2017 [Kč]	2018 [Kč]	2019 [Kč]	2020 [Kč]	2021 [Kč]	2022 [Kč]	2023 [Kč]
Ost. příjmy celkem [Kč]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Název příjmu	2024 [Kč]	2025 [Kč]	2026 [Kč]	2027 [Kč]	2028 [Kč]
Ost. příjmy celkem [Kč]	0	0	0	0	0

**5.5 Komentář k provozu**

Opravy a údržbu přestupního terminálu bude zajišťovat město Břeclav, s finančním krytím nákladu ze svého rozpočtu. Průměrné náklady na běžnou letní a zimní údržbu jsou projektantem vyčísleny dle podobných přestupních terminálů na 40.000 Kč/rok. Provozní náklady za rok 2014 jsou sníženy, protože přestupní terminál bude v provozu pouze po část roku.

## 6. Zajištění financování

### 6.1 Úvěrové financování

Název úvěru	Objem úvěru [Kč]	Typ úvěru	Úroková sazba (p.a.) [%]	Přijetí
<b>Celkem [Kč]</b>	0			

Název úvěru	Splatnost [počet let]
<b>Celkem [Kč]</b>	

### 6.2 Dotace na způsobilé výdaje projektu z prostředků ROP

Míra podpory [%] 85,00

	Celkem	2009 [Kč]	2010 [Kč]	2011 [Kč]
Přehled způsobilých výdajů projektu bez odečtení jiných peněžních příjmů	84 059 245	0	0	0
Přehled způsobilých výdajů projektu po odečtení jiných peněžních příjmů	84 059 245	0	0	0
Nárok na podporu z ROP	71 450 358	0	0	0

	2012 [Kč]	2013 [Kč]	2014 [Kč]
Přehled způsobilých výdajů projektu bez odečtení jiných peněžních příjmů	12 789 092	40 701 229	30 568 924
Přehled způsobilých výdajů projektu po odečtení jiných peněžních příjmů	12 789 092	40 701 229	30 568 924
Nárok na podporu z ROP	10 870 728	34 596 045	25 983 585

Nárok na podporu celkem [Kč] 71 450 358  
 Žádost o podporu [Kč] 71 450 358  
 Skutečná míra podpory [%] 85,00

### 6.3 Harmonogram žádostí o platby

Pořadí žádosti o platbu	Částka [Kč]	Datum
1. žádost o platbu	17 862 590	5/2013
2. žádost o platbu	17 862 589	11/2013
3. žádost o platbu	17 862 590	5/2014
4. žádost o platbu	17 862 589	10/2014
<b>Celkem [Kč]</b>	<b>71 450 358</b>	

### 6.4 Komentář financování

Spolufinancování projektu je zajištěno z vlastních zdrojů žadatele. Žadatel má zajištěny dostatečné zdroje na předfinancování a spolufinancování projektu. Spolufinancování projektu je doloženo čestným prohlášením žadatele.

Podání žádosti bylo schváleno Radou města dne 21.12.2011. Část peněz na financování je schválena v rozpočtu na tento rok, do dalších let bude zahrnuto v návrhu rozpočtu. Schválení projektu dofinancování vlastního podílu Zastupitelstvem města proběhne v případě získání dotace před podpisem Smlouvy o dotaci.

Financování projektu bude probíhat formou modifikovaných plateb.

## 7. Finanční cash flow projektu

všechny částky v [Kč]	2009 [Kč]	2010 [Kč]	2011 [Kč]	2012 [Kč]	2013 [Kč]	2014 [Kč]	2015 [Kč]	2016 [Kč]
Investiční výdaje	0	0	0	15 688 489	46 515 725	34 929 796	0	0
Zbytková hodnota investice	0	0	0	0	0	0	0	0
Neinvestiční výdaje projektu	0	0	0	0	0	0	0	0
Příjmy z realizace projektu	0	0	0	0	0	0	0	0
Příjmy z produkce	0	0	0	0	0	0	0	0
Jednicové výdaje	0	0	0	0	0	0	0	0
Mzdové výdaje	0	0	0	0	0	0	0	0
Ost. provozní výdaje	0	0	0	0	0	10 000	40 000	40 000
Ost. provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace z ROP	0	0	0	0	17 862 590	35 725 179	17 862 589	0
Příjem z úvěrů	0	0	0	0	0	0	0	0
Splátky úroků	0	0	0	0	0	0	0	0
Splátky jistin	0	0	0	0	0	0	0	0
Daň z příjmu	0	0	0	0	0	0	0	0
Čisté cash flow (projektové)	0	0	0	- 15 688 489	- 46 515 725	- 34 939 796	- 40 000	- 40 000
cash flow pro ROP	0	0	0	- 15 688 489	- 28 653 135	785 383	17 822 589	- 40 000
Diskontované cash flow pro ROP (d.s.5%)	0	0	0	- 13 552 307	- 23 573 005	615 368	13 299 490	- 28 427
Finanční cash flow	0	0	0	- 15 688 489	- 28 653 135	785 383	17 822 589	- 40 000
Diskontované finanční cash flow (d.s.5%)	0	0	0	- 13 552 307	- 23 573 005	615 368	13 299 490	- 28 427
Požadavky na vlastní financování	0	0	0	15 688 489	28 653 135	0	0	0

všechny částky v [Kč]	2017 [Kč]	2018 [Kč]	2019 [Kč]	2020 [Kč]	2021 [Kč]	2022 [Kč]	2023 [Kč]	2024 [Kč]
Investiční výdaje	0	0	0	0	0	0	0	0
Zbytková hodnota investice	0	0	0	0	0	0	0	0
Neinvestiční výdaje projektu	0	0	0	0	0	0	0	0
Příjmy z realizace projektu	0	0	0	0	0	0	0	0
Příjmy z produkce	0	0	0	0	0	0	0	0
Jednicové výdaje	0	0	0	0	0	0	0	0
Mzdové výdaje	0	0	0	0	0	0	0	0
Ost. provozní výdaje	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
Ost. provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace z ROP	0	0	0	0	0	0	0	0



všechny částky v [Kč]	2017 [Kč]	2018 [Kč]	2019 [Kč]	2020 [Kč]	2021 [Kč]	2022 [Kč]	2023 [Kč]	2024 [Kč]
Příjem z úvěrů	0	0	0	0	0	0	0	0
Splátky úroků	0	0	0	0	0	0	0	0
Splátky jistin	0	0	0	0	0	0	0	0
Daň z příjmu	0	0	0	0	0	0	0	0
Čisté cash flow (projektové)	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
cash flow pro ROP	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
Diskontované cash flow pro ROP (d.s.5%)	- 27 074	- 25 784	- 24 557	- 23 387	- 22 273	- 21 213	- 20 203	- 19 241
Finanční cash flow	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
Diskontované finanční cash flow (d.s.5%)	- 27 074	- 25 784	- 24 557	- 23 387	- 22 273	- 21 213	- 20 203	- 19 241
Požadavky na vlastní financování	0	0	0	0	0	0	0	0

všechny částky v [Kč]	2025 [Kč]	2026 [Kč]	2027 [Kč]	2028 [Kč]
Investiční výdaje	0	0	0	0
Zbytková hodnota investice	0	0	0	0
Neinvestiční výdaje projektu	0	0	0	0
Příjmy z realizace projektu	0	0	0	0
Příjmy z produkce	0	0	0	0
Jednicové výdaje	0	0	0	0
Mzdové výdaje	0	0	0	0
Ost. provozní výdaje	40 000	40 000	40 000	40 000
Ost. provozní příjmy	0	0	0	0
Dotace z ROP	0	0	0	0
Příjem z úvěrů	0	0	0	0
Splátky úroků	0	0	0	0
Splátky jistin	0	0	0	0
Daň z příjmu	0	0	0	0
Čisté cash flow (projektové)	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
cash flow pro ROP	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
Diskontované cash flow pro ROP (d.s.5%)	- 18 324	- 17 452	- 16 621	- 15 829
Finanční cash flow	- 40 000	- 40 000	- 40 000	- 40 000
Diskontované finanční cash flow (d.s.5%)	- 18 324	- 17 452	- 16 621	- 15 829
Požadavky na vlastní financování	0	0	0	0

## 8. Výsledky hodnocení efektivnosti projektu včetně dotace

Čistá současná hodnota (FNPV ROP) [Kč]	- 23 490 838
Index rentability (FNPV ROP / I) [%]	-29,66
Vnitřní míra výnosnosti (FIRR ROP) [%]	---
Statická doba návratnosti [roky]	není dosaženo
Dynamická doba návratnosti [roky]	není dosaženo

**9. Socio-ekonomické dopady projektu**

Druh dopadu	+/-	Míra dopadu	Počet dopadů			
bezbariérové úpravy	+		investice do bezbariérových úprav [Kč]			
úspora času při odbavení, cestujících	+	úspora času na 1 osobu	4,8	min	počet odbavených cestujících denně	4379
přírůstek přepravených osob ve VHD	+				nárůst osobokilometrů denně	4552
zvýšení komfortu pro cestující při odbavení	+	míra zlepšení současného stavu	100	%	počet odbavených cestujících denně	4379

Druh dopadu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
bezbariérové úpravy	0	0	0	0	0	0	0	0
úspora času při odbavení, cestujících	4686	5014	5365	5740	6142	6572	6572	6572
přírůstek přepravených osob ve VHD	4870	5211	5576	5966	6384	6831	7309	0
zvýšení komfortu pro cestující při odbavení	4686	5014	5365	5740	6142	6572	6572	6572

Druh dopadu	2023	2024	2025	2026	2027	2028
bezbariérové úpravy	0	0	0	0	0	0
úspora času při odbavení, cestujících	6572	6572	6572	6572	6572	6572
přírůstek přepravených osob ve VHD	0	0	0	0	0	0
zvýšení komfortu pro cestující při odbavení	6572	6572	6572	6572	6572	6572

**Komentář**

Údaje vychází z Vyjádření k projektu: IDS Břeclav (dále jen Vyjádření) od partnera projektu společnosti Kordis JMK, spol. s r.o. (viz příloha žádosti), který je koordinátorem Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a využívá svých statistik ke stanovení těchto údajů.

Údaje vychází i ze Zprávy o vývoji IDS JMK z roku 2011 (dále jen Zpráva o IDS).

Počty cestujících v IDS JMK (Zpráva o IDS str. 9):

"Počty přepravených osob v regionu mimo Brno vyjádřené v osobokilometrech s rozšiřováním IDS JMK narůstají. Pozitivním zjištěním je fakt, že k navýšení počtu přepravených osob dochází i v již zaintegrovovaných územích. Například počet přepravených osob v 1. etapě IDS JMK každoročně narůstá o cca 7 %. V roce 2008 byl zaznamenán nárůst o 11 %! Obdobný pozitivní vývoj lze zaznamenat i v dalších etapách. V roce 2009 došlo v důsledku nižšího hospodářského růstu k mírnému snížení počtu přepravených osob v regionálních linkách IDS JMK. Tento pokles byl v roce 2010 překonán a v porovnání s rokem 2009 došlo k opětovnému nárůstu počtu cestujících."

## 10. Analýza rizik

Druh rizika	Závažnost	Pravděpodobnost	Význam	Předcházení/eliminace rizika
nedostatky v projektové dokumentaci	významné	téměř nemožné	zanedbatelné	Riziko nedostatků v projektové dokumentaci je eliminováno pečlivou a dlouhodobou přípravou projektu ve spolupráci s partnerem projektu, koordinátorem IDS JMK, společností KORDIS JMK, spol. s r.o.
dodatečné změny požadavků investora	drobné	výjimečně možné	zanedbatelné	Toto riziko je eliminováno dlouhodobou a kvalitní přípravou projektu a jasným definováním očekávaných přínosů projektu a technického provedení jeho realizace.
nedostatečná koordinace stavebních prací	velmi významné	výjimečně možné	přijatelné	Odstranění tohoto rizika je plně v kompetenci dodavatele stavebních prací. Eliminace následků rizika pro investora bude ošetřena kvalitně zpracovanou smlouvou o dílo. Zadáatel má zkušenosti se zpracováním smluv z investičních projektů. Na řešení právních aspektů projektu byla vyčleněna samostatná pozice v rámci projektového týmu.
výběr nekvalitního dodavatele	drobné	výjimečně možné	zanedbatelné	Toto riziko bude sníženo na nejnižší možnou míru zadávacím řízením, ve kterém bude zvolen dodavatel s relevantními referenčními projekty a s dostatečným technickým, materiálním a personálním zázemím pro realizaci předmětné zakázky. Zadáatel má zkušenosti se zadávacími řízeními z investičních projektů. Riziko je navíc sníženo výběrem poradenské společnosti, zhotovitele výběrových řízení.
nedodržení termínu výstavby	drobné	výjimečně možné	zanedbatelné	Toto riziko bude eliminováno zahrnutím sankcí do smlouvy o dílo s dodavatelem stavebních prací. Tímto způsobem budou odstraněny také problémy, které by v důsledku nedodržení termínů výstavby vyvstaly vzhledem k povinnostem příjemce dotace z Regionálního operačního programu Jihovýchod.
živelné pohromy	nepřijatelné	výjimečně možné	přijatelné	Výskyt živelných pohrom je v daném území velmi nepravděpodobný, nelze ho však vyloučit (záplavy, větrné smršě a.). V případě výskytu živelné pohromy by bylo nezbytné vyčlenění dalších finančních prostředků žadatele na odstranění škod vzniklých v důsledku živelné pohromy a musel by být přehodnocen podstatnou měrou harmonogram stavebních prací.
navýšení cen vstupů	velmi významné	výjimečně možné	přijatelné	Toto riziko nelze vyloučit, byť investiční náročnost projektu byla pečlivě analyzována v rámci přípravných prací a nebezpečí výskytu tohoto rizika tak bylo na minimální možnou míru eliminováno. Vzhledem k vyšší rozpočtu a rezervám žadatele by to projekt výrazněji neovlivnilo.
neobdržení dotace	významné	výjimečně možné	přijatelné	V případě, že by dotace nebyla přidělena, musel by být přehodnocen v návaznosti na finanční zdroje, kterými žadatel disponuje, harmonogram realizace jednotlivých stavebních prací a nelze vyloučit významné prodloužení doby realizace projektu. Eliminace tohoto rizika je také odstraněna kvalitní přípravou projektové žádosti ve spolupráci s poradenskou společností.
nedostatek finančních prostředků pro realizaci	velmi významné	výjimečně možné	přijatelné	Město Břeclav má zajištěny finanční prostředky na realizaci stavebních prací ze svého rozpočtu pro rok 2012. Schválení projektu Zastupitelstvem proběhne před případným podepsáním smlouvy o dotaci a prostředky na realizaci budou vyčleněny v rozpočtu následujících let. Riziko, že by nebyly zajištěny dostatečné finanční prostředky na realizaci této stavby, je tedy velmi malé. Zadátel na předfinancování a spolufinancování projektu využije svých prostředků.
nedodržení podmínek ROP	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné	Žadatel má již zkušenosti s realizací projektu spolufinancovaného z fondů EU. Eliminace tohoto rizika je navíc podpořena konzultacemi s poradenskou společností.
nedodržení právních norem ČR nebo EU	velmi významné	téměř nemožné	zanedbatelné	Žadatel má zároveň řadu zkušeností s realizací investičních aktivit a má také dostatečné zkušenosti s aplikací právních norem ČR a EU. Dohled nad právními aspekty projektu bude zajištěn v rámci realizačního týmu samostatnou pozicí.

nevřešené vlastnické vztahy	nepřijatelné	téměř nemožné	zanedbatelné	Důkladně provedené průzkumy a rozbor v předinvestiční fázi vylučují výskyt nevyřešených majetkových vztahů.
nedostatečná poptávka	neznatelné	téměř nemožné	zanedbatelné	Vzhledem k prospěšnosti projektu jakožto investice do veřejné infrastruktury, doprovázené četnými přínosy projektu pro jednotlivé okruhy beneficentů, je téměř vyloučen nedostatek poptávky po službách představujících výstupy projektu. Vzhledem k předpokládanému dalšímu nárůstu počtu přepravených osob lze naopak předpokládat rostoucí poptávku po výstupech tohoto projektu.
nedostupná vhodná pracovní síla	neznatelné	téměř nemožné	zanedbatelné	Žadatel disponuje stabilním profesním zázemím svých zaměstnanců a dlouhodobě disponuje také dostatečnou personální kapacitou na vykonávání svých běžných činností.
nedostatek finančních prostředků v provozní fázi	drobné	téměř nemožné	zanedbatelné	Rozdíl současných a budoucích nákladů na provoz a údržbu není velký. Finanční prostředky jsou každoročně vyčleněny v rámci rozpočtu města. Vzhledem k jeho velikosti je nedostatek finančních prostředků v provozní fázi nepravděpodobný.

**11. Rekapitulace výsledků**

Nárok na podporu celkem [Kč]	71 450 358
Žádost o podporu [Kč]	71 450 358
Skutečná míra podpory [%]	85,00
Index rentability (FNPV ROP / I) [%]	-29,66
Finanční zdraví 2009, 2010	56,87 bodů D - způsobilý žadatel o podporu z ROP Jihovýchod

**Čestné prohlášení**

Žadatel tímto čestně prohlašuje, že disponuje dostatečným množstvím finančních prostředků tak, aby byla plně zajištěna finanční udržitelnost projektu po celé hodnotící období. Minimální požadovaná výše vlastních prostředků je zdola omezena výstupem „Požadavky na vlastní financování“ v tabulce „Finanční cash flow“ projektu.

Žadatel dále prohlašuje, že veškeré uvedené údaje jsou úplné a pravdivé a je si vědom případných právních následků nepravdivého prohlášení.

.....  
podpis statutárního zástupce žadatele

Datum finalizace: 9.2.2012

# PÍSEMNÁ ZPRÁVA ZADAVATELE

podle ust. § 85 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění

## 1. Identifikační údaje zadavatele

Obchodní firma/název/jméno, příjmení zadavatele	Město Břeclav
IČ, DIČ, zápis v OR/ŽR/jiné evidenci	002 83 061
Sídlo/místo podnikání/bydliště zadavatele	Náměstí T. G. Masaryka 42/3, Břeclav
Jméno (jména) a příjmení osoby (osob) oprávněné jednat jménem zadavatele	Oldřich Ryšavý – starosta (ve věcech smluvních) Ing. Jana Šupová – vedoucí Odboru rozvoje a správy (ve věcech technických)

## 2. Předmět veřejné zakázky

Dodavatel stavebních prací – Terminál IDS JMK Břeclav

## 3. Cena sjednaná ve smlouvě a cena předpokládaná

Cena, na kterou byla uzavřena smlouva: 47.423.679,- Kč bez DPH

Předpokládaná cena: 82.281.000,- Kč bez DPH

## 4. Zvolený druh zadávacího řízení, způsob zveřejnění

Otevřené podlimitní řízení,  
zveřejnění na věstníku veřejných zakázek, textová část ZD na profilu zadavatele

## 5. Identifikační údaje vybraného uchazeče a důvod výběru

STRABAG a.s.

Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5

IČ 608 338 744

Uchazeč byl vybrán, jelikož předložil nabídku s nejnižší nabídkovou cenou.

## 6. Identifikační údaje o uchazečích, jejichž nabídky byly hodnoceny, a jejich nabídkové ceny

Nabídka č.	1
Obchodní firma:	Sdružení Terminál IDS JMK Břeclav (Habau CZ s.r.o.)
Sídlo:	Husova 685/17 České Budějovice
Právní forma:	---
IČ:	---
DIČ:	---
Nabídková cena:	68. 561 520,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>2</b>
Obchodní firma:	Eurovia CS a.s.
Sídlo:	Vídeňská 104, 619 00 Brno
Právní forma:	121
IČ:	452 74 924
DIČ:	CZ45274924
Nabídková cena:	54. 166 768,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>3</b>
Obchodní firma:	Sdružení pro stavbu dodavatel st. prací Terminál IDS JMK (M-Silnice a.s.)
Sídlo:	Husova 1697, 530 03 Pardubice
Právní forma:	---
IČ:	---
DIČ:	---
Nabídková cena:	50. 420 842,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>4</b>
Obchodní firma:	Firesta – Fišer rekonstrukce stavby a.s.
Sídlo:	Mlýnská 68, 602 00 Brno
Právní forma:	121
IČ:	253 17 628
DIČ:	CZ25317628
Nabídková cena:	53. 488 876,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>5</b>
Obchodní firma:	Staeg stavby s.r.o.
Sídlo:	Průmyslová 738/8f, 682 01 Vyškov
Právní forma:	112
IČ:	241 40 520
DIČ:	CZ24140520
Nabídková cena:	58. 775 030,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>6</b>
Obchodní firma:	Berger Bohemia a.s.
Sídlo:	Klatovská 410, 320 64 Plzeň
Právní forma:	121
IČ:	453 57 269
DIČ:	CZ45357269
Nabídková cena:	48. 996 485,- Kč



<b>Nabídka č.</b>	<b>7</b>
Obchodní firma:	Sdružení IDS Břeclav (VHS Břeclav s.r.o.)
Sídlo:	Fügnerova 1161, Břeclav
Právní forma:	---
IČ:	---
DIČ:	---
Nabídková cena:	49. 195 698,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>8</b>
Obchodní firma:	Sdružení CCH pro Břeclav - terminál (Colas CZ a.s.)
Sídlo:	Ke Klíčovu 9, Praha 9
Právní forma:	---
IČ:	---
DIČ:	---
Nabídková cena:	50. 219 894,17 Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>9</b>
Obchodní firma:	OHL ŽS a.s.
Sídlo:	Burešova 938/17, 602 00 Brno
Právní forma:	121
IČ:	463 42 796
DIČ:	CZ46342796
Nabídková cena:	49. 436 382,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>10</b>
Obchodní firma:	Skanska a.s.
Sídlo:	Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4
Právní forma:	121
IČ:	262 71 303
DIČ:	CZ26271303
Nabídková cena:	59. 500 115,- Kč

<b>Nabídka č.</b>	<b>11</b>
Obchodní firma:	Stavoprogres Brno s.r.o.
Sídlo:	Kabátníkova 2, 661 10 Brno
Právní forma:	112
IČ:	607 01 455
DIČ:	CZ60701455
Nabídková cena:	49. 865 204,- Kč

Nabídka č.	12
Obchodní firma:	Porr a.s.
Sídlo:	Václavské nám. 837/11, 110 00 Praha 1
Právní forma:	121
IČ:	430 05 560
DIČ:	CZ43005560
Nabídková cena:	52. 470 756,- Kč

Nabídka č.	13
Obchodní firma:	Swietelsky stavební s.r.o.
Sídlo:	Jahodová ulice 60, 620 00 Brno
Právní forma:	112
IČ:	480 35 599
DIČ:	CZ48035599
Nabídková cena:	59. 159 718,- Kč

Nabídka č.	14
Obchodní firma:	Strabag a.s.
Sídlo:	Tovární 3, 620 00 Brno
Právní forma:	121
IČ:	608 38 744
DIČ:	CZ60838744
Nabídková cena:	47. 423 679,- Kč

#### 7. Identifikační údaje uchazečů, kteří byli odmítnuti nebo vyloučeni

Vyloučení nebyli žádní uchazeči.

#### 8. Odůvodnění vyloučení uchazeče, jehož nabídka obsahovala mimořádně nízkou nabídkovou cenu

K vyloučení žádného z uchazečů z důvodu podání nabídky s mimořádně nízkou nabídkovou cenou nedošlo.

#### 9. Důvod zrušení zadávacího řízení, bylo-li zadávací řízení zrušeno

Zadávací řízení nebylo zrušeno.

#### 10. Datum a podpis zadavatele

V Břeclavi dne 25. dubna 2013  
MUDr. Oldřich Ryšavý – starosta




**SMLOUVA O DÍLO**

dle § 536 obchodního zákoníku

kterou uzavřeli

Objednatel : **Město Břeclav**  
 Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
 za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
 ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
 IČ: 002 83 061  
 DIČ: CZ00283061  
 Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
 pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
 (způsobilé náklady)  
 Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
 pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
 (nezpůsobilé náklady)  
 a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka



(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
 Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
 za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih  
 Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih  
 na základě plné moci  
 ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
 Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
 IČ: 60838744  
 DIČ: CZ60838744  
 Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
 Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
 Číslo smlouvy: 012 / LBKW / 2013  
 (dále též jako zhotovitel)

**I.**  
**PŘEDMĚT DÍLA**

1. Zhotovitel se zavazuje provést dílo způsobem a v rozsahu dle této smlouvy a objednatel se zavazuje řádně provedené dílo od zhotovitele převzít a zaplatit mu dohodnutou cenu.
2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

**„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.**

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  I  
 Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic 

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s.r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

3. Závazek k provedení díla dále zahrnuje:

- a) zajištění vytýčení veškerých inženýrských sítí, odpovědnost za jejich neporušení během výstavby a zpětné předání jejich správě na podkladě vyjádření správců sítí předaných objednatelem při předání staveniště,
- b) vyhotovení dokumentace skutečného provedení stavby, čímž se rozumí zákresy veškerých změn ve všech přílohách projektové dokumentace označené razítkem „dle skutečného provedení“ s datem a podpisy zhotovitele, objednatele a technického dozoru,
- c) uvedení dočasně užívaných ploch do původního stavu a jejich předání vlastníkům,
- d) údržby přístupu ke stavbě po celou dobu provádění stavebních prací a případných oprav po jejich dokončení,
- e) likvidace a evidence odpadů v rozsahu stanoveném zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- f) provádění průkazných zkoušek použitých materiálů v průběhu výstavby včetně výchozích atestů, dle zák. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění a jejich doložení k předání a převzetí díla.

4. Místo plnění: Město Břeclav

5. Podstatné dodací a kvalitativní podmínky prací, jejich obsah, složení a jednotkové ceny prací jsou uvedeny v této smlouvě, v předané projektové dokumentaci a v nabídce zhotovitele a jsou pro zhotovitele závazné. V případě rozporu mezi projektovou dokumentací a nabídkou zhotovitele má vždy přednost smlouva a pak projektová dokumentace.
6. Dojde-li při provádění předmětu díla k jakýmkoliv změnám, doplňkům nebo rozšíření předmětu díla na základě požadavku objednatele, je objednatel povinen předat zhotoviteli soupis těchto změn, který zhotovitel ocení podle cenové úrovně a jednotkových cen použitých pro návrh ceny díla tak, jak plyne z cenové nabídky zhotovitele, která byla součástí jeho nabídky předložené v rámci zadávacího řízení konaného dle zákona č. 137/2006 Sb. (dále uváděno jako „celková nabídka“) a která se takto stává přílohou této smlouvy a její neoddelitelnou součástí. Nebudou-li se strany moci dohodnout ohledně úpravy ceny díla a nebude-li možné provést ocenění s využitím jednotkových cen, jak je výše uvedeno, bude se výše úplaty za tyto změny řídit podle ceny, která je za taková plnění místně obvyklá. O těchto změnách uzavrou obě strany "Dodatek ke smlouvě".
7. Objednatel si vyhrazuje právo doplnit předmět díla o další práce a dodávky, a to i bez souhlasu zhotovitele, který je povinen tyto další práce a dodávky akceptovat a za úhradu provést. Objednatel si dále vyhrazuje právo jednostranně změnit rozsah předmětu díla (zejména ho omezit). O neprovedené práci a dodávky (tzv. méněpráce) bude snížena cena díla. V případě změny rozsahu díla bude mezi smluvními stranami uzavřen dodatek.
8. Objednatel je oprávněn i v průběhu realizace požadovat záměny materiálů, výrobků, konstrukcí a technologií oproti původně navrženým a zhotovitel je povinen na tyto záměny přistoupit. Požadavek na záměnu materiálů musí být písemný. Pokud v důsledku záměny materiálů dojde ke zvýšení či snížení ceny díla, strany si tyto rozdíly vypořádají, a to dodatkem ke smlouvě.
9. Bez předchozího písemného souhlasu objednatele nesmí být použity jiné materiály, výrobky, konstrukce ani technologie ani provedeny jakékoli změny oproti projektové dokumentaci, jejímu případnému upřesnění a přijaté a celkové nabídce. Současně se zhotovitel zavazuje a odpovídá za to, že při realizaci díla nepoužije žádný materiál, o kterém je v době jeho užití známo, že je škodlivý. Pokud tak zhotovitel učiní, je povinen na písemné vyzvání objednatele provést okamžitě nápravu a veškeré náklady s tím spojené nese zhotovitel.

10. Zhotovitel je povinen zajistit ve své péči a na své náklady veškeré subdodavatelské práce a za jejich provedení odpovídá objednateli tak, jako by je prováděl sám zhotovitel.
11. Zhotovitel potvrzuje, že se v plném rozsahu seznámil s předmětem, rozsahem a povahou díla, že jsou mu známy veškeré technické, kvalitativní a jiné podmínky nezbytné k realizaci díla a že disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi, které jsou k provedení díla nezbytné.
12. Dílo musí splnit a být v souladu s harmonizovanými, platnými a doporučenými ČSN, zákony, vyhláškami, nařízenými vládou a jinými právními předpisy, zejména hygienickými, protipožárními a předpisy týkajícími se bezpečnosti práce, které se vztahují na provádění díla, na dobu jeho životnosti a jeho provozování. Podmínkou předání díla resp. jeho převzetí je i předání příslušných dokladů o provedených zkouškách a revizích, použitých materiálech (prohlášení o shodě dle zákona č. 22/1997 Sb., v platném znění) a ostatních dokladů, vyplývajících z projektové dokumentace.

## II. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

1. Objednatel protokolárně předá nejpozději do 10 dnů od podpisu této smlouvy zhotoviteli celkem 4 vyhotovení projektové realizační dokumentace .
2. Zhotovitel je povinen předat objednateli nejpozději v den konečného předání celého díla 4 vyhotovení projektové dokumentace skutečného provedení stavby včetně souboru geodetických dat vzniklých v průběhu stavby a v kopii na CD. Předání projektové dokumentace skutečného provedení stavby a geodetické zaměření inženýrských sítí a přípojek je podmínkou pro převzetí celého díla objednatel.

## III. ČAS PLNĚNÍ

1. Zhotovitel zahájí stavební práce na realizaci díla do 10 dnů od předání a převzetí staveniště, pokud se strany písemně nedohodnou na jiném termínu.
2. Pokud z důvodu na straně objednatele dojde k časovému posunu termínu zahájení stavebních prací, má zhotovitel právo požadovat po objednateli posunutí termínu dokončení díla o stejný počet dnů, o který mu objednatel umožnil zahájit stavební práce později.
3. Pokud zhotovitel nezačne stavební práce ve sjednané lhůtě, ačkoliv mu objednatel umožnil provádění díla, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každý den prodlení.
4. Zhotovitel je povinen ukončit práce na díle a dílo předat dokončené objednateli nejpozději dne 15. září 2014.
5. V případě, že se zhotovitel dostane do prodlení s předáním řádně ukončeného díla objednateli, je zhotovitel povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 0,5 % z celkové ceny díla včetně DPH za každý den prodlení. Počínaje prvním měsícem prodlení zhotovitele s předáním řádně ukončeného díla objednateli se smluvní pokuta zvyšuje na 1,0 % z celkové ceny díla včetně DPH za každý den prodlení.
6. Zhotovitel doloží do 10 pracovních dnů od zahájení stavebních prací na díle podrobný aktualizovaný časový a finanční harmonogram zpracovaný podle požadavků objednatele a objednatelům odsouhlasený. Jestliže zhotovitel bude v prodlení s předložením časového a finančního harmonogramu dle tohoto bodu, zavazuje se zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 20.000,- Kč za každý den prodlení.
7. Předložený časový harmonogram po akceptaci objednatel se stává součástí této smlouvy o dílo a je pro zhotovitele závazný. V případě prodlení zhotovitele s plněním částí díla oproti předloženému harmonogramu se zhotovitel zavazuje zaplatit smluvní pokutu ve výši 1% z ceny za příslušný stavební objekt Kč za každý den prodlení.

#### IV. CENA DÍLA

1. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH 57.382.652,- Kč**

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – “IDS JMK Břeclav“ částku 36.101.753,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.581.368,- Kč a cena včetně DPH činí částku 43.683.121,- Kč.
- Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.321.926,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.377.605,- Kč a cena včetně DPH činí částku 13.699.531,-Kč
3. Cena díla je stanovena na základě celkové nabídky zhotovitele a je cenou nejvýše přípustnou.
4. Veškeré vícepráce, změny, doplňky nebo rozšíření i omezení rozsahu předmětu díla, musí být vždy před jejich faktickou realizací písemně odsouhlaseny objednatelem formou dodatku. Pokud zhotovitel provede některé z těchto prací či dodávek bez předchozího písemného souhlasu objednatele ve formě dodatku, má objednatel právo odmítnout jejich úhradu a to i v případě, dojde-li k odstoupení od smlouvy, a může požadovat odstranění takovýchto prací či dodávek.

#### V. FAKTURACE

1. Objednatel nebude zhotoviteli poskytovat žádné zálohy.
2. Fakturovány budou práce zvlášť na objekt přestupního terminálu – „IDS JMK Břeclav“ a na objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka (dle samostatných výkazů výměr).
3. Veškeré provedené práce budou 1x měsíčně fakturovány. To znamená, že zhotovitel předloží objednateli nebo zástupci objednatele pro věci technické vždy nejpozději do 5. dne měsíce následujícího po měsíci, v němž byly práce provedeny, oceněný soupis takto provedených prací. Po odsouhlasení soupisu provedených prací objednatelem vystaví zhotovitel fakturu ve čtyřech vyhotoveních, přičemž nedílnou součástí každého vyhotovení faktury musí být soupis provedených prací a dodávek odsouhlasený osobou či osobami pověřenými k tomuto účelu objednatelem. Bez tohoto odsouhlaseného soupisu prací a dodávek je faktura neplatná a objednatel není povinen ji proplatit.
4. Nedojde-li mezi oběma stranami k dohodě při odsouhlasení množství nebo druhu provedených prací, je zhotovitel oprávněn fakturovat pouze práce, u kterých nedošlo k rozporu.
5. Objednatel uhradí oprávněně vystavenou fakturu zhotovitele nejpozději do 60 dnů po jejím obdržení. Objednatel není v prodlení, uhradí-li fakturu do 60 dnů po jejím obdržení, i když datum uvedené na faktuře jako den splatnosti pominulo nebo pomine před uplynutím 60. dne od doručení faktury objednateli.
6. Objednatel bude zhotoviteli hradit veškeré jeho faktury až do výše 90 % celkové ceny díla vč. DPH. Zbývající neuhrazenou část (t.j. 10 % z celkové ceny díla vč. DPH – tzv. pozastávku) uhradí objednatel zhotoviteli po předání a převzetí celého díla a odstranění všech vad a nedodělků bránících užívání díla, a to na základě konečné faktury zhotovitele a po předložení záruční listiny (bankovní záruky) vystavené v souladu s článkem X. této smlouvy.
7. Strany si výslovně potvrzují, že objednatel nebude v prodlení s úhradou částí faktury v případě, kdy tato faktura bude vystavena na částku přesahující dohodnutý limit pro pozastávku, tj. nad 90 % celkové ceny díla vč. DPH. V takovém případě objednatel vrátí fakturu dodavateli k přepracování jako chybně vystavenou. Nová lhůta splatnosti v plné délce počíná běžet dnem vystavení opravené faktury.
8. Zhotovitel je oprávněn konečnou fakturu (ve 4 vyhotoveních) vystavit nejdříve v den, kdy došlo k předání a převzetí díla a odstranění všech vad a nedodělků bránících užívání díla, přičemž tato faktura je splatná uplynutím 60. dne od jejího doručení objednateli (v tomto termínu bude pozastávka

uvolněna). Konečná faktura musí mimo jiné náležitosti obsahovat výslovný název "konečná faktura" a musí obsahovat:

- celkovou sjednanou cenu.
- soupis všech uhrazených faktur.
- částku zbývající k úhradě.

Bez kterékoliv z těchto náležitostí je konečná faktura neplatná a nebude objednatel proplacena.

9. Faktury (daňové doklady) budou splňovat veškeré náležitosti dle § 28 odst. 2 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty v platném znění.
10. Faktura bude předána Objednateli ve 4 stejnopisech s platností originálu.
11. V případě, že objednatel odmítne fakturu uhradit z důvodu, že neobsahuje náležitosti uvedené shora v tomto článku, je zhotovitel povinen vystavit novou fakturu s opravenými údaji či náležitostmi, přičemž opětovným doručením nové faktury počne běžet nová lhůta splatnosti od začátku. Současně s vrácením faktury sdělí Objednatel Zhotoviteli důvody vrácení.
12. Dojde-li ze strany objednatele k prodlení při úhradě faktury, je objednatel povinen zaplatit zhotoviteli úrok z prodlení ve výši 0,05 % z dlužné částky za každý den prodlení.
13. Strany se dohodly, že pokud by se objednatel dostal do přechodné platební neschopnosti (zejména z důvodu včasného neuvolnění prostředků ze státního rozpočtu (dotace)), bude o této skutečnosti bez zbytečného odkladu písemně informovat zhotovitele. Dle dohody stran pak nebude po dobu 30-ti dnů ode dne odeslání takového oznámení objednatel v prodlení s placením faktur, zhotovitel v této lhůtě nepřerušuje provádění díla a bude dodržovat stanovený časový harmonogram. Strany se však dohodly, že oznámení o přechodné platební neschopnosti je objednatel oprávněn učinit pouze třikrát během provádění díla dle této smlouvy.
14. Objednatel si vyhrazuje právo kontroly dodacích listů (vč. technických listů) veškerých materiálů. Pokud toto svoje právo bude chtít uplatnit, je povinen o to písemně požádat zhotovitele s uvedením toho, které materiály požaduje doložit.
15. V případě, že objednateli vznikne dle této smlouvy nárok na smluvní pokutu vůči zhotoviteli, je objednatel oprávněn vystavit penalizační fakturu a jednostranně započítat tuto svoji pohledávku vůči pohledávce zhotovitele na zaplacení ceny díla resp. její části (tj. je oprávněn odečíst tuto částku z kterékoliv faktury resp. z více faktur zhotovitele). Splátlost penalizační faktury činí 30 dnů ode dne vystavení.

## VI. STAVEBNÍ DENÍK

1. Zhotovitel je povinen vést ode dne převzetí staveniště o pracích, které na díle provádí, stavební deník, do kterého je povinen zapisovat všechny skutečnosti rozhodné pro plnění smlouvy. Stavební deník musí mít náležitosti stanovené platnými právními předpisy, zejména stavebním zákonem. Zápisem ve stavebním deníku není možné změnit tuto smlouvu.
2. Zhotovitel je zejména povinen do stavebního deníku zapisovat údaje o časovém postupu prací, o jejich jakosti, zdůvodnění odchylek prováděných prací od projektové dokumentace, počty pracovníků apod. Povinnost vést stavební deník končí předáním a převzetím díla; v případě, že však dílo bude převzato s vadami či nedodělkami, končí povinnost vést stavební deník až okamžikem odstranění poslední z takových vad a nedodělků.
3. Ve stavebním deníku musí být uvedeno mimo jiné:
  - název, sídlo, IČ (příp. DIČ) zhotovitele
  - název, sídlo, IČ (příp. DIČ) objednatele
  - název, sídlo, IČ (příp. DIČ) zpracovatele projektové dokumentace
  - přehled všech provedených zkoušek jakosti
  - seznam dokumentace stavby včetně veškerých případných změn a doplňků
  - seznam dokladů a úředních opatření týkajících se stavby (provádění díla)
4. Veškeré listy stavebního deníku musí být vzestupně očíslovány.

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupcová 5

Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

5. Zápisy do stavebního deníku čitelně zapisuje a podepisuje stavbyvedoucí vždy ten den, kdy byly práce provedeny nebo v den, kdy nastaly okolnosti, které jsou předmětem zájmu, resp. jsou z pohledu provádění díla významné. Mezi jednotlivými záznamy ve stavebním deníku nesmí být vynechána volná místa. Mimo stavbyvedoucího může do stavebního deníku provádět potřebné záznamy pouze objednatel, případně jím pověřený zástupce, zástupce objednatele pro věci technické, zpracovatel projektové dokumentace nebo příslušné orgány státní správy.
6. Nesouhlasí-li zhotovitel se zápisem, který učinil objednatel nebo jeho zástupce, případně zpracovatel projektu do stavebního deníku, musí k tomuto zápisu připojit svoje stanovisko nejpozději do tří pracovních dnů, jinak se má za to, že s uvedeným zápisem souhlasí.
7. Objednatel je povinen vyjadřovat se k zápisům ve stavebním deníku učiněným zhotovitelem nejpozději do pěti pracovních dnů.
8. Zápis ve stavebním deníku není změnou smlouvy, ale může sloužit jako podklad pro vypracování dodatků, doplnků a změn smlouvy.

## VII. STAVENIŠTĚ

1. Stavenišťem se rozumí prostor určený projektovou dokumentací nebo jiným dokumentem pro stavbu a pro zařízení staveniště.
2. Objednatel předá zhotoviteli staveniště do 10 dnů od data účinnosti uzavřené smlouvy, pokud se strany nedohodnou jinak.
3. Zhotovitel je povinen zajistit řádné vytyčení staveniště a během provádění díla řádně pečovat o základní směrové a výškové body a to až do předání díla objednateli. Zhotovitel zajistí i podrobné vytyčení jednotlivých objektů a odpovídá za jeho správnost.
4. Zhotovitel je povinen seznámit se po převzetí staveniště s rozmístěním a trasou případných podzemních vedení v prostoru staveniště a tyto buď vhodným způsobem přeložit, nebo chránit tak, aby v průběhu provádění díla nedošlo k jejich poškození.
5. Veškerá potřebná povolení k užívání veřejných ploch, případně k zásahům do veřejných komunikací, zajišťuje na své náklady zhotovitel, který také veškeré případné poplatky s tím spojené hraď ze svého.
6. Jestliže v souvislosti se zahájením prací na díle bude třeba umístit nové nebo přemístit stávající dopravní značky podle předpisů o pozemních komunikacích, provede toto zhotovitel po předchozím souhlasu správce komunikací a příslušného správního orgánu. Zhotovitel dále zodpovídá i za umístění, přemístění a udržování dopravních značek v souvislosti s průběhem provádění díla.
7. Zhotovitel je povinen udržovat na převzatém staveništi pořádek a čistotu a je povinen odstraňovat odpady a nečistoty vzniklé při provádění díla. Pokud dojde ke znečištění komunikace vlivem stavby, musí ji zhotovitel neprodleně vyčistit.
8. Objednatel má právo nezahájit přejímací řízení ohledně díla, není-li na staveništi pořádek, zejména není-li uspořádán zbylý materiál nebo není-li odstraněn ze staveniště odpad vzniklý při stavebních pracích apod.
9. Nejpozději do 10 dnů po předání a převzetí díla je zhotovitel povinen vyklidit staveniště a upravit ho tak, jak určuje projektová dokumentace. Pokud staveniště v dohodnutém termínu nevyklidí nebo pokud ho neupraví do sjednaného stavu, je zhotovitel povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každý den prodlení se splněním takové povinnosti.
10. V rámci zařízení staveniště poskytne zhotovitel plochu 8 m<sup>2</sup> ve vytápěné staveništní buňce s napojením na elektroinstalaci pro výkon činnosti TDI.
11. Zařízení staveniště bude zabezpečeno proti neoprávněnému vniknutí oplocením a uzavíratelnou branou. Zařízení staveniště bude odstraněno do 14 dnů po předání a převzetí dokončeného díla. Staveniště bude vyklizeno nejpozději do 10 dnů po předání a převzetí dokončeného díla.
13. Zhotovitel je povinen v místě realizace díla umístit velkoplošný informační panel (billboard, rozměr a grafické zpracování dle směrnice či prováděcího předpisu ROP JV), který bude obsahovat nezbytné údaje stanovené ROP JV (název projektu, informace o nositeli dotačních prostředků). Informační panel musí být

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová 6  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašič



umístěn bezprostředně po zahájení fyzické realizace projektu a musí být zachován po celou dobu průběhu realizace projektu. Grafická podoba informačního panelu bude v předstihu odsouhlasena poskytovatelem dotačních prostředků a objednatelem.

14. Nejpozději do 10 dnů od předání a převzetí díla, bezprostředně po odstranění velkoplošného informačního panelu, je zhotovitel povinen opatřit dílo stálou informační tabulí (trvalou pamětní deskou). Pamětní deska musí mít trvanlivou formu, tzn., že musí být vyrobena z trvanlivého materiálu (např. leštěný kámen, sklo, apod.) a bude obsahovat grafické zpracování a údaje dle směrnice či prováděcího předpisu ROP JV. Konečnou podobu a umístění pamětní desky musí zhotovitel v předstihu konzultovat s objednatelem a ROP JV.

## VIII. PROVÁDĚNÍ DÍLA

1. Zhotovitel bude při provádění díla respektovat a plnit podmínky stanovené pro provádění díla dotčenými orgány státní správy a správci inženýrských sítí.
2. Zhotovitel je povinen alespoň 5 pracovních dní předem písemně (nikoli jen zápisem ve stavebním deníku, i když do něj se výzva také zapíše) nebo e-mailem současně na adresy: [cervenka@prodevelopment.cz](mailto:cervenka@prodevelopment.cz) nebo [nespor@prodevelopment.cz](mailto:nespor@prodevelopment.cz) a [milan.stavek@breclav.eu](mailto:milan.stavek@breclav.eu) nebo [vit.pohanka@breclav.eu](mailto:vit.pohanka@breclav.eu) vyzvat objednatele ke kontrole a prověření prací, které v dalším postupu budou zakryty nebo se stanou nepřístupnými. Neučiní-li tak, je povinen na žádost objednatele, učiněnou kdykoli, odkrýt práce, které byly zakryty nebo které se staly nepřístupnými, a to na svůj náklad.
3. Zhotovitel v plné míře odpovídá za bezpečnost a ochranu všech svých pracovníků a subdodavatelů v prostoru staveniště a zabezpečí jejich vybavení ochrannými pracovními pomůckami a jejich poučení dle příslušných právních předpisů. Dále se zhotovitel zavazuje dodržovat veškeré hygienické předpisy a předpisy z oblasti BOZP, z oblasti ochrany životního prostředí a protipožárních předpisů.
4. Veškeré odborné práce musí vykonávat pracovníci zhotovitele nebo jeho subdodavatelů mající příslušnou kvalifikaci. Doklad o kvalifikaci pracovníků či subdodavatelů je zhotovitel na požádání objednatele povinen doložit.
5. Zhotovitel na své náklady zajistí vytýčení inženýrských sítí v prostoru staveniště, zabezpečí je proti poškození a po ukončení díla, pokud bude nutno, je předá dotčeným správcům sítí.
6. Zhotovitel je povinen při realizaci díla dodržovat platné ČSN a bezpečnostní předpisy a další obecně závazné právní předpisy, které se týkají jeho činnosti. Pokud porušením těchto předpisů vznikne komukoliv jakákoliv škoda, je zhotovitel povinen k náhradě takto vzniklé škody a dále nese i veškeré v souvislosti s tím vzniklé náklady.
7. Zhotovitel je povinen v každém okamžiku zajistit dílo proti poškození, krádeži resp. rozkrádání.
8. Zhotovitel je povinen být pojištěn proti škodám způsobeným jeho činností včetně možných škod způsobených pracovníky zhotovitele minimálně do výše 100 mil. Kč. Zhotovitel je povinen uvedené pojištění platně a účinně sjednat a po celou dobu provádění díla ho udržovat v platnosti a účinné. Doklady prokazující existenci pojištění se stanoveným obsahem a rozsahem je zhotovitel povinen předložit objednateli jako součást této smluvní dohody (v příloze). Pokud zhotovitel předmětné pojištění nesjedná vůbec, anebo ho sjedná ale v rozporu s požadavky této smlouvy, nebo nedoloží jeho existenci objednateli vůbec, anebo ve stanovené lhůtě, zavazuje se zhotovitel zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 0,5 % z celkové ceny díla; v takovém případě má objednatel též právo smlouvu odmítnout nebo v případě uzavření od této smlouvy odstoupit. Pokud činností zhotovitele dojde ke způsobení škody objednateli nebo jiným subjektům z titulu opomenutí, nedbalostí nebo neplněním podmínek vyplývajících ze zákona, ČSN nebo jiných norem či povinností plynoucích z této smlouvy, je zhotovitel povinen bez zbytečného odkladu tuto škodu odstranit a není-li to možné, tak finančně nahradit. Veškeré náklady s tím spojené nese zhotovitel.
9. Zhotovitel se dále zavazuje zajistit, aby i všichni subdodavatelé podílející se na stavbě měli uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou třetím osobám v rozsahu pojistného plnění přiměřeného možné výši způsobené škody, kterou je možné s ohledem na činnost prováděnou subdodavatelem předpokládat, minimálně ve výši odpovídající výši dodávky prováděné subdodavatelem bez DPH. Na žádost objednatele je zhotovitel povinen pojištění subdodavatelů předložit.

10. Zhotovitel je povinen na vyžádání předložit objednateli písemný seznam všech svých subdodavatelů, podílejících se na zhotovení díla. Zhotovitel nesmí bez písemného souhlasu objednatele změnit subdodavatele, které uvedl v nabídce předložené ve výběrovém řízení. Zhotovitel se zavazuje, že prostřednictvím subdodavatelů nebude plnit práce vyloučené ze subdodavatelského plnění.
11. Zhotovitel předloží prohlášení o shodě dle zákona č. 22/1997 Sb., v platném znění, u materiálů připravených pro provádění díla, a to ještě před jeho zabudováním do díla. Nepředloží li toto prohlášení o shodě, nesmí materiál zabudovat do díla (stavby), a pokud tak v rozporu s touto povinností neučiní, je povinen tento materiál na své náklady z díla odstranit, a to na základě výzvy objednatele. Zhotovitel je povinen po dobu provádění díla zajistit údržbu všech komunikací v prostoru staveniště, v případě znečištění veřejných ploch v okolí staveniště sjednat neodkladně nápravu. Údržba se týká i odklízení a odvozu sněhu v zimním období. Zhotovitel je povinen odstraňovat znečištění veřejných komunikací vozidly stavby či veřejných ploch v okolí stavby zaviněné stavbou po celou dobu realizace stavby.
12. Zhotovitel je povinen respektovat povinnosti kontrolované osoby dodavatele prací pro projekt spolufinancovaný z veřejných prostředků v rozsahu daném řídicím orgánem programu. Zhotovitel se zavazuje poskytnout subjektům provádějícím audit a kontrolu v souladu s § 2, písmenem e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů v platném znění a zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole v platném znění, nezbytné informace týkající se dodavatelských činností spojených s předmětem projektu. Zhotovitel se zavazuje realizovat nápravná opatření týkající se díla, která byla jemu nebo objednateli uložena oprávněnými subjekty na základě kontrol prováděných při monitorování projektu, a to v termínu, rozsahu a kvalitě podle požadavků stanovených příslušným kontrolním orgánem. Zhotovitel se dále zavazuje písemně objednatel informovat o splnění těchto nápravných opatření.
13. Pokud zhotovitel poruší kteroukoliv z povinností uvedených v bodech 10. – 13. zavazuje se objednateli zaplatit smluvní pokutu ve výši 0,5 % z celkové ceny díla za každé takové jednotlivé porušení.
14. Zhotovitel je povinen umožnit a poskytnout i jiným dodavatelům objednatele, kteří budou poskytovat plnění při realizaci, vstup na místo plnění, a provádět dílo dle této smlouvy tak, aby neomezoval tyto ostatní dodavatele v jejich činnosti.
15. Technický dozor na stavbě nesmí provádět zhotovitel ani osoba s ním propojená.
16. Na staveništi se budou pravidelně každý týden konat kontrolní dny za účasti autorského a technického dozoru.

## IX. PŘEDÁNÍ DÍLA

1. Zhotovitel je povinen písemně oznámit objednateli alespoň 5 pracovních dnů přede dnem, v němž bude dílo připraveno k předání (resp. k zahájení přejímacího řízení) a v němž současně budou objednateli předloženy veškeré doklady, na jejichž předložení je vázáno převzetí díla objednatel. Pokud ve výše specifikovaný den, budou předloženy veškeré výše zmíněné doklady a dílo nebude vykazovat zcela zjevné či jinak zřejmé vady či nedodělky, objednatel v uvedený den zahájí přejímací řízení; v opačném případě se postupuje dle bodu 3. tohoto článku smlouvy.
2. Jestliže zhotovitel oznámí objednateli, že je dílo připraveno k předání, a při přejímacím řízení se zjistí, že dílo není podle podmínek smlouvy řádně ukončeno nebo připraveno k předání nebo nejsou předloženy všechny doklady, na jejichž předložení je vázáno převzetí díla objednatel, je zhotovitel povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každé porušení.
3. Zhotovitel je povinen připravit a doložit v rámci přejímacího řízení mimo jiné:
  - zápisy a osvědčení o provedených zkouškách použitých materiálů
  - zápisy o prověření prací a konstrukcí zakrytých v průběhu prací
  - zápisy o vyzkoušení smontovaného zařízení, o provedených revizních a provozních zkouškách, prohlášení o shodě
  - soubor geodetických dat vzniklých v průběhu stavby, včetně zaměření nově vybudovaných inženýrských sítí, a to jak v tištěné podobě, tak v digitální podobě na CD
  - stavební deník (originál)

Bez těchto dokladů a bez všech ostatních dokladů označených v textu této smlouvy jako doklady, bez jejichž předložení objednatel není dílo povinen převzít, nelze považovat dílo za dokončené a schopné předání a objednatel v takovém případě není povinen ani přejímací řízení zahájit resp. není povinen dílo převzít.

Podmínkou převzetí celého díla při konečném předání díla je též předání dokumentace skutečného provedení díla.

4. V průběhu přejímacího řízení pořídí objednatel zápis (předávací protokol nebo zápis o předání a převzetí díla), ve kterém se mimo jiné uvede soupis vad a nedodělků, pokud se na díle vyskytnou, s uvedením termínu pro jejich odstranění, který stanoví objednatel. Pokud objednatel odmítá dílo převzít, je povinen uvést do zápisu svoje důvody.
5. Objednatel má právo převzít i dílo, které vykazuje drobné vady a nedodělky, které nebrání užívání díla. V tom případě je zhotovitel povinen odstranit takovéto vady a nedodělky v termínu uvedeném v předávacím protokolu; tento termín stanoví jednostranně objednatel. Pokud zhotovitel neodstraní veškeré vady a nedodělky v termínu stanoveném objednatelem, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za jeden každý nedodělek či vadu a jeden den prodlení. Objednatel není povinen převzít dílo vykazující jakékoli vady či nedodělky.
6. Zhotovitel je povinen v objednatel stanovené lhůtě odstranit i ty vady a nedodělky, o nichž tvrdí, že za ně neodpovídá. Náklady na jejich odstranění v těchto sporných případech nese až do rozhodnutí soudu zhotovitel.  
Nenastoupí-li zhotovitel k odstraňování vad a nedodělků v objednatel stanovené lhůtě, nejpozději však do 5 dnů po obdržení písemné výzvy objednatele, zavazuje se zhotovitel zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za každý den, o který zhotovitel nastoupí později k odstraňování vad či nedodělků.

## X.

### BANKOVNÍ ZÁRUKA ZA PROVEDENÍ DÍLA

1. Zhotovitel poskytne objednateli záruku za dobré provedení díla, a to ve formě bankovní záruky vydané bankou zhotovitele, nebo jinou finanční institucí přijatelnou pro objednatele.
2. Tato bankovní záruka bude poskytnuta ve výši 10 % z ceny díla bez DPH.
3. Originál bankovní záruky bude objednateli předán při podpisu smlouvy o dílo. Platnost záruky za dobré provedení díla bude o 30 dnů přesahovat termín pro dokončení díla, stanovený touto smlouvou.
4. Po podpisu protokolu o předání a převzetí díla bude tato bankovní záruka nahrazena bankovní zárukou na odstranění vad v záruční době, pokud tak neučiní zhotovitel a to ve výši 1% z ceny díla bez DPH.
5. Tato bankovní záruka bude platná ode dne převzetí díla.
6. V případě, že záruka za dobré provedení díla v záruční době nebude předána v termínu do 30 dnů ode dne dokončení díla, bude to považováno za porušení smluvních povinností a může být přistoupeno k plnění z bankovní záruky platné v době plnění díla.

## XI.

### ZÁRUKA

1. Zhotovitel poskytuje na dílo a na veškeré jeho části, součásti a příslušenství záruku za jakost s tím, že záruční doba činí **60 měsíců**.
2. Zhotovitel neodpovídá za škody vzniklé v důsledku užívání předmětu díla, nebo jeho části v rozporu s parametry užívání vyplývajícími z projektové dokumentace.
3. Záruční doba začíná běžet ode dne podpisu předávacího protokolu při konečném předání díla oběma smluvními stranami, pokud v předávacím protokolu nebyly uvedeny žádné vady ani nedodělky. Pokud v předávacím protokole byly jakékoli vady nebo nedodělky uvedeny, pak záruční doba začíná běžet až ode dne, v němž bude prokazatelně odstraněna poslední vada i nedodělek zmíněné v daném předávacím protokolu.

5. Záruční doba se u těch částí díla, ohledně nichž byla uplatněna reklamace, vždy prodlužuje o dobu, která uplynula od uplatnění reklamace u zhotovitele do okamžiku odstranění reklamované vady.
6. Sjednáním záruky na jakost není dotčena zákonná odpovědnost zhotovitele za vady díla.
7. Objednatel je povinen vady písemně reklamovat u zhotovitele bez zbytečného odkladu po jejich zjištění. V reklamaci musí být vady popsány a musí být uvedeno, jak se projevují.
8. Reklamované vady bránící užívání díla, anebo v případě havárie budou takové vady odstraněny okamžitě nejpozději do 24 hodin od nahlášení (zde postačí telefonická nebo e-mailová reklamace s tím, že následně se vyhotoví i v písemné podobě). Telefonní čísla nebo e-mailové spojení na zhotovitelovu havarijní službu nebo servisního technika předá zhotovitel objednateli při předání díla, jinak není objednatel povinen dílo převzít.
9. Zhotovitel je povinen nejpozději do 5 kalendářních dnů po obdržení reklamace reklamovanou vadu prověřit a písemně oznámit objednateli, zda reklamaci uznává, jakou lhůtu navrhuje k odstranění vady nebo z jakých důvodů reklamaci neuznává. Pokud tak neučiní, má se za to, že reklamaci objednatele uznává.
10. Reklamaci lze uplatnit nejpozději poslední den běhu záruční lhůty, přičemž i reklamace odeslaná objednatelem v poslední den záruční lhůty se považuje za včas uplatněnou.
11. Zhotovitel je vždy povinen nastoupit k odstranění reklamované vady nejpozději do 10 kalendářních dnů po obdržení reklamace, pokud nebude písemně dohodnuta lhůta jiná, a to i v případě, že reklamaci neuznává. Pokud se zhotovitel dostane do prodlení s plněním této povinnosti, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za každý den prodlení (tj. za každý den, o který nastoupí později) a jednotlivou vadu.  

Zhotovitel je vždy povinen odstranit reklamovanou vadu formou opravy (nebude-li dohodnuto jinak) nejpozději do 30 kalendářních dnů po obdržení reklamace (s výjimkou uvedenou pod bodem 8.), pokud nebude písemně dohodnuta lhůta jiná, a to i v případě, že reklamaci neuznává. Pokud se zhotovitel dostane do prodlení s odstraněním reklamovaných vad, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za každý den prodlení a jednotlivou vadu. Náklady na odstranění reklamované vady nese zhotovitel i ve sporných případech až do rozhodnutí soudu.
12. Nenastoupí-li zhotovitel k odstranění reklamované vady ani do 15 dnů po obdržení reklamace objednatele a nebo neodstraní-li reklamovanou vadu ve stanovené lhůtě, je objednatel oprávněn pověřit odstraněním vady jinou, k tomu způsobilou, třetí osobu na náklady zhotovitele. Rozhodnutí o způsobilosti této třetí strany je plně v kompetenci objednatele s tím, že záruka za jakost díla tímto není nijak dotčena.
13. Prokáže-li se ve sporných případech, že objednatel reklamoval neoprávněně, tzn. že jím reklamovaná vada nevznikla z důvodů na straně zhotovitele a že se na ni nevztahuje záruka, nebo že vadu způsobil nevhodným užíváním díla objednatel, je objednatel povinen uhradit zhotoviteli veškeré jemu, v souvislosti s odstraněním vady, vzniklé náklady.

## XII.

### Ostatní ujednání

1. Objednatel je po celou dobu provádění díla jeho vlastníkem, avšak nebezpečí škody na díle nese zhotovitel.
2. Nebezpečí škody na díle nebo na jeho části přechází na objednatele okamžikem předání a převzetí díla dle článku IX. této smlouvy.
3. Žádné ujednání o smluvní pokutě obsažené v této smlouvě se nedotýká nároku objednatele požadovat v plné výši náhradu škody způsobené porušením povinnosti zhotovitele, na kterou se vztahuje smluvní pokuta.
4. Při neplnění ujednání této smlouvy zhotovitelem je objednatel oprávněn, v nezbytně nutných případech, zejména pokud by byl ohrožen život, zdraví nebo majetek osob, zasáhnout a to na náklady zhotovitele. Rozumí se tím především, že objednatel provede nebo jinak zajistí provedení některých částí díla,

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová 10  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

pomocných nebo vedlejších prací, bezpečnostních opatření apod. Takovýmto zásahem do díla zhotovitele, provedeným objednatelem nebo třetí osobou na základě pokynu objednatele, nejsou dotčeny žádné povinnosti zhotovitele dle této smlouvy. Takový zásah rovněž nezabavuje zhotovitele odpovědnosti z jím převzaté záruky dle této smlouvy.

### XIII. ZMĚNA A UKONČENÍ SMLOUVY


1. Tuto smlouvu lze měnit pouze písemným oboustranně potvrzeným ujednáním výslovně nazvaným „Dodatek ke smlouvě“. Jiné zápisy, protokoly apod. se za změnu smlouvy nepovažují a nejsou jí.
2. Nastanou-li u některé ze stran skutečnosti bránící řádnému plnění této smlouvy, je povinna to příslušná strana ihned bez zbytečného odkladu oznámit druhé straně a vyvolat jednání zástupců oprávněných k podpisu smlouvy.
3. Objednatel i zhotovitel mají právo od smlouvy odstoupit v případech stanovených touto smlouvou a obchodním zákoníkem. Mimo případy uvedené v ustanovení § 345 odst. 2 obchodního zákoníku se za podstatné porušení této smlouvy považuje následující:
  - vůči zhotoviteli bylo zahájeno insolvenční řízení a došlo tím k obrožení plnění zhotovitele dle této smlouvy;
  - příslušný insolvenční soud vydá rozhodnutí o úpadku zhotovitele nebo zamítne insolvenční návrh pro nedostatek majetku zhotovitele jako dlužníka;
  - zhotovitel neodstraní ani v dodatečně stanovené přiměřené lhůtě vady a nedostatky při provádění díla, o nichž byl proveden záznam do stavebního deníku nebo které mu byly písemně oznámeny objednatelem;
  - prodlení zhotovitele s prováděním díla jako celku nebo jeho částí oproti časovému harmonogramu delší než jeden měsíc;
  - opakované jiné porušení této smlouvy zhotovitelem;
  - opakované závažné porušení této smlouvy objednatelem.
4. Objednatel si vyhrazuje právo odstoupit od této smlouvy v případě, že mu nebude poskytnuta dotace, jejímž předmětem je spolufinancování ceny díla. V případě takového odstoupení provedou strany finanční vypořádání dosud provedených prací.
5. V případě odstoupení od smlouvy jsou pak povinnosti obou smluvních stran následující:
  - zhotovitel provede soupis všech na díle provedených prací a dodávek a ocení je způsobem, kterým byla stanovena cena díla,
  - zhotovitel provede finanční vyčíslení provedených prací a dodávek,
  - zhotovitel sestaví přehled poskytnutých záloh a zpracuje „dílčí konečnou fakturu“,
  - zhotovitel odveze veškerý svůj nezabudovaný materiál ze staveniště, pokud se strany nedohodnou jinak,
  - zhotovitel písemně vyzve objednatele k "dílčímu předání díla" a objednatel je povinen do tří dnů od obdržení vyzvání zahájit "dílčí přejímací řízení". Zhotovitel v takovém případě poskytuje záruku za jakost v rozsahu a s obsahem dle článku XI. na všechny takto dosud provedené práce a dodávky. Tato ujednání ve smyslu příslušných ustanovení obch. zákoníku trvají i po skočení smlouvy.
6. Pokud objednatel odstoupí od této smlouvy z důvodů jsoících na straně zhotovitele, zavazuje se zhotovitel uhradit objednateli veškerou na straně objednatele vzniklou škodu. Pokud se kdykoli za trvání této smlouvy zhotovitel dostane do prodlení s plněním kterékoli ze svých povinností stanovených v této smlouvě, není zhotovitel oprávněn vůči objednateli uplatňovat žádné nároky vzniklé z titulu prodlení objednatele s úhradou fakturovaných částek.
7. Předmětem případného finančního vypořádání v případě odstoupení nebudou náklady zhotovitele spojené s jeho účastí v soutěži o veřejnou zakázku, neboť tyto náklady nese zhotovitel sám.
8. Strany se zavazují, že se budou veškeré případné spory snažit řešit dohodou. Pokud se jim to nepodaří, předloží věc k projednání příslušnému obecnému soudu.

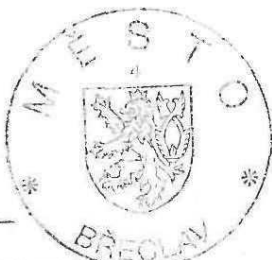
**XV.  
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

1. Smlouva nabývá platnosti a účinnosti po podpisu oběma smluvními stranami.
2. Objednatel je oprávněn odstoupit od smlouvy z důvodu nepřidělení finančních prostředků z dotačního programu ROP Jihovýchod od poskytovatele Regionální rady regionu soudržnosti Jihovýchod. Toto odstoupení nezakládá žádné nároky zhotovitele na odškodnění popř. ušlý zisk apod.
3. Obě strany prohlašují, že došlo k dohodě o celém rozsahu této smlouvy.
4. Zakázka je předmětem dotace z ROP Jihovýchod a její realizace podléhá pravidlům poskytovatele dotace, jimiž se musí řídit i zhotovitel stavby.
5. Objednatel a zhotovitel se zavazují, že obchodní a technické informace, které jim byly svěřeny smluvním partnerem, nezpřístupní třetím osobám bez předchozího písemného souhlasu druhé strany, anebo tyto informace nepoužijí k jinému účelu, než pro plnění podmínek této smlouvy. Za porušení této povinnosti zaplatí smluvní strana, která tuto povinnost porušila, druhé smluvní straně smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za každé porušení. Výjimku tvoří povinnost zadavatele zveřejnit plné znění smlouvy včetně všech jejích dodatků na profilu zadavatele v souladu se zákonem o veřejných zakázkách.
6. Smlouva je vyhotovena ve 4 stejnopisech, z nichž 2 obdrží objednatel a 2 zhotovitel.

V Břeclavi dne 12. 4. 2013

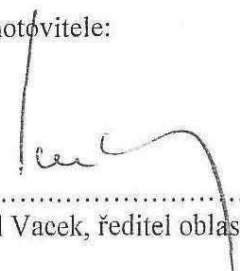
Za objednatele:

  
MUDr. Oldřich Ryšavý, starosta města




V Brně dne 12. 4. 2013

Za zhotovitele:

  
Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

STŘAŽACÍ  
STRAŽACÍ  
OBSTĚHNÝ ZÁVOD BRNO  
TOVÁRNÍ  
602-620 00 BRNO

  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

Smlouvu přezkoumal:

**Doložka**

Tato smlouva byla schválena na 57. zasedání rady města dne 20. 2. 2013.

Za Město Břeclav.....

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

25/2013/ORS

## Dodatek č.1 ke smlouvě

uzavřené dne 12.4.2013 dle § 536 obchodního zákoníku na akci s názvem  
„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“

### SMLUVNÍ STRANY

Objednatel : **Město Břeclav**  
Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
IČ: 002 83 061  
DIČ: CZ00283061  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(způsobilé náklady)  
Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(nezpůsobilé náklady)  
a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka  
(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih  
na základě plné moci  
ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
IČ: 60838744  
DIČ: CZ60838744  
Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
Číslo smlouvy: **012 / LBKW / 2013**  
(dále též jako zhotovitel)


### PŘEDMĚT DODATKU

Smluvní strany se dohodly na změně rozsahu předmětu díla a z tohoto důvodu mění a doplňují následující články smlouvy.

Za věcnou a formální  
správnost odpovídá:



1

Za právní  
správnost odpovídá:  


**I.  
PŘEDMĚT DÍLA**

2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

**„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.**

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s.r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

Součástí díla jsou i tyto dodatečné práce

ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu (Terminál)

ZL 02 – Vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejích (Terminál)

ZL 03 – Dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE (OK)

**IV.  
CENA DÍLA**

1. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla dle SOD bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>57.382.652,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

Cena Dodatku č.1 bez DPH:

ZL 01	408.938,- Kč
-------	--------------

ZL 02	11.045,- Kč
-------	-------------

ZL 03	136.010,- Kč
-------	--------------

Celkem Dodatek č.1	555.993,- Kč
--------------------	--------------

DPH 21%	116.758,- Kč
---------	--------------

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 1 vč. DPH</b>	<b>672.751,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena díla dle SOD a Dodatku č.1 bez DPH celkem	47.979.672,- Kč
------------------------------------------------	-----------------

DPH 21%	10.075.731,- Kč
---------	-----------------

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>58.055.403,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – “IDS JMK Břeclav“ částku 36.521.736,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.669.565,- Kč a cena včetně DPH činí částku 44.191.301,- Kč.

Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.457.936,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.406.167,- Kč a cena včetně DPH činí částku 13.864.103,-Kč

Ostatní ujednání smlouvy o dílo zůstávají beze změn.

Za věcnou a formální  
správnost odpovídá:



2

Za právní  
správnost odpovídá:  
JUDr. Roland Čížek





Přílohy dodatku č.1: ZL 01 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
ZL 02 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
ZL 03 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny

V Břeclavi dne 30.9.2013

V Brně dne 30.9.2013

Za objednatele:

MUDr. Oldřich Ryšavý, starosta města



Za zhotovitele:

Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

**STRABAG**

STRABAG a.s.  
ODŠTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
OBLAST JIH  
TOVÁRNÍ 3  
CZ-620 00 BRNO

Smlouvu přezkoumal:

Andreas Opil

**Doložka**

Tato smlouva byla schválena  
na ...<sup>72</sup>... zasedání ...<sup>RM</sup>...  
dne ...<sup>18.9.13</sup>...  
za Město Břeclav: .....

Za věcnou a formální  
správnost odpovídá:

3

Za převzetí  
správnost odpovídá:



**ROP**  
Jihovýchod



Evropská unie  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Investice do vaší budoucnosti

## Protokol o provedení změny a souhlas se změnou

### ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu

Registrační číslo projektu:

Název projektu: **Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi**

Žadatel: **STRABAG a.s.**

#### I. Žádost o provedení změny (vyplňuje žadatel)

Údaj, ve kterém dochází ke změně:	Původní hodnota:	Nová hodnota:
SO 22-01 Přeložky a ochrana plynovodů <b>Přeložka přípojky plynu</b>	0,00 Kč	408 938,02 Kč

#### Důvod změny:

Důvodem změny (dodatečných víceprací) je odкрытие stávající STL plynovodní přípojky při provádění zemních prací v prostoru budoucí okružní křižovatky a příjezdné komunikace k terminálu IDS.

Tato stávající přípojka nebyla v rámci projektu řešena - o její existenci nebyl zpracovatel dokumentace při zpracovávání dokumentace ani v průběhu stavebního řízení vlastníkem přípojky ani majitelem pozemku, na němž je přípojka uložena, informován. Z tohoto důvodu není její provedení součástí předmětu ani ceny díla zhotovitele. Bez provedení této přeložky není možné pokračovat v realizaci díla a jeho dokončení.

Dopad na monitorovací ukazatele: navýšení ceny

Přílohy (pokud jsou relevantní):

1. Položkový rozpočet přeložky přípojky plynu
  2. Kalkulace – rozklad položek
  3. Subdodavatelská nabídka stavebních prací
  4. Subdodavatelská nabídka projekčních prací
  5. Situace stávající přípojky
  6. Stanovisko gen. projektanta k ZL 01
- Projektová dokumentace přeložky přípojky plynu

	Datum	Jméno, příjmení	Podpis
Změnu oznámil	12.8.2013	Ing. Václav Opiol	

#### II. Protokol o provedení změny a souhlas se změnou (vyplňuje ORP)

Záložka v MONITU, kde dochází ke změně:

Dodatek Smlouvy o poskytnutí dotace: ANO NE

	Datum	Jméno, příjmení	Podpis
Změnu provedl			
Provedení změny schválil			

Žadatel se změnou souhlasí / bere na vědomí			
---------------------------------------------	--	--	--

# Dodatek č.2 ke smlouvě o dílo

uzavřené dne 12.4.2013 dle § 536 obchodního zákoníku na akci s názvem

„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“

## SMLUVNÍ STRANY

Objednatel : **Město Břeclav**  
Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
IČ: 002 83 061  
DIČ: CZ00283061  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(způsobilé náklady)  
Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(nezpůsobilé náklady)  
a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka  
  
(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih  
na základě plné moci  
ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
IČ: 60838744  
DIČ: CZ60838744  
Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
Číslo smlouvy: **012 / LBKW / 2013**  
  
(dále též jako zhotovitel)

## PŘEDMĚT DODATKU

Smluvní strany se dohodly na změně rozsahu předmětu díla a úprava záručních podmínek díla, z těchto důvodů se mění a doplňují následující články smlouvy.

Za věcnou a formální  
správnost odpovídá:



1

Za právní  
správnost odpovídá:  
JUDr. Roland



I.  
PŘEDMĚT DÍLA

2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

**„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.**

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

Součástí díla jsou i tyto dodatečné práce

- ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu (Terminál)
- ZL 02 – Vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejích (Terminál)
- ZL 03 – Dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE (OK)
- ZL 04 – Stabilizace pláně pod komunikacemi (OK)
- ZL 05 – Změna trasy kabelů do ATÚ a změna polohy dálkového kabelů (Terminál)

IV.  
CENA DÍLA

1. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla dle SOD bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>57.382.652,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

Cena Dodatku č.1 bez DPH:

ZL 01	408.938,- Kč
ZL 02	11.045,- Kč
ZL 03	136.010,- Kč

Celkem Dodatek č.1	555.993,- Kč
DPH 21%	116.758,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 1 vč. DPH</b>	<b>672.751,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena Dodatku č.2 bez DPH:

ZL 04	184.800,- Kč
ZL 05	92.186,- Kč

Celkem Dodatek č.2	276.986,- Kč
DPH 21%	58.167,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 2 vč. DPH</b>	<b>335.153,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena díla dle SOD a Dodatku č.1 a 2 bez DPH celkem	48.256.658,- Kč
DPH 21%	10.133.898,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>58.390.556,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – "IDS JMK Břeclav" částku 36.613.922,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.688.924,- Kč a cena včetně DPH činí částku 44.302.846,- Kč.

Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.642.736,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.444.975,- Kč a cena včetně DPH činí částku 14.087.711,-Kč

## XI. ZÁRUKA

1. Zhotovitel poskytuje na dílo a na veškeré jeho části, součásti a příslušenství záruku za jakost s tím, že záruční doba činí 60 měsíců. Záruční lhůta na dodávky strojů a technologického zařízení, na něž výrobce těchto zařízení vystavuje samostatný záruční list, se sjednává v délce lhůty poskytnuté výrobcem, nejméně však v délce 24 měsíců.

Ostatní ujednání smlouvy o dílo zůstávají beze změn.

Přílohy dodatku č.2: ZL 04 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
ZL 05 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny

Smlouvu přezkoumal:

*Acéla Gil*

V Břeclavi dne 12. 12. 13

V Brně dne 12. 12. 13

Za objednatele:



MUDr. Oldřich Ryšavý, starosta města

Za zhotovitele:

Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

**STRABAG**  
STRABAG a.s.  
ODŠTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
OBLAST JIH  
TOVÁRNÍ 3  
CZ - 620 00 BRNO  
(29)

### Doložka

④

Tato smlouva byla schválena

na 78. zasedání R. 17

dne 17. 12. 13

za Město Břeclav: .....

Za věcnou a formální  
správnost odpovídá:

*OR*

3

Za právní  
správnost odpovídá:  
JUDr. Roland Vlach

*RV*



**ROP**  
Jihovýchod



Evropská unie  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Investice do vaší budoucnosti

## Protokol o provedení změny a souhlas se změnou

ZL 04 – Stabilice pláně pod komunikacemi

Registrační číslo projektu:

Název projektu:

Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi

Žadatel:

STRABAG a.s.

### I. Žádost o provedení změny (vyplňuje žadatel)

Údaj, ve kterém dochází ke změně:	Původní hodnota:	Nová hodnota:
celková cena za provedení stavebního objektu:		
SO 18-01 Silniční komunikace - OK	5 486 867,00	5 671 667,00

### Důvod změny:

Po odstranění stávajících konstrukčních vrstev vozovky a úpravě zemní pláně v prostoru okružní křižovatky a na ulici Střemořadní bylo zjištěné statickou zatěžovací zkouškou nevhodné, neúnosné podloží.

Pro dosažení požadované únosnosti bylo navrženo zlepšení podloží přidáním pojiva a promícháním zemní frézou do hloubky 30cm. V místech s neúnosným jílem bylo navrženo přidání vápna v množství 2% a v místech se škvárou a jinými nesoudržnými materiály přidání Doroportu v množství 4%.

Dopad na monitorovací ukazatele: navýšení ceny díla o 184 800,- Kč bez DPH

Přílohy (pokud jsou relevantní):

1. Položkový rozpočet víceprací
2. Situace se zákřesem sanovaných míst
3. Výsledky statických zatěžovacích zkoušek
4. Technologický předpis

	Datum	Jméno, příjmení	Podpis
Změnu oznámil	18.11.2013	ING. VÁCLAV OPIOL	

**STRABAG**  
STRABAG a.s.  
ÚSTŘEDNÍ ZÁVOD BRNO  
OBLAŠT  
TOVÁRNÍ  
602 00 BRNO  
(29)

### II. Protokol o provedení změny a souhlas se změnou (vyplňuje ORP)

Záložka v MONITU, kde dochází ke změně:

Dodatek Smlouvy o poskytnutí dotace: ANO NE

	Datum	Jméno, příjmení	Podpis
Změnu provedl			
Provedení změny schválil			

Žadatel se změnou souhlasí / bere na vědomí			
---------------------------------------------	--	--	--

## Dodatek č.3 ke smlouvě o dílo

uzavřené dne 12.4.2013 dle § 536 obchodního zákoníku na akci s názvem

„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“

### SMLUVNÍ STRANY

Objednatel : **Město Břeclav**  
Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
IČ: 002 83 061  
DIČ: CZ00283061  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(způsobilé náklady)  
Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(nezpůsobilé náklady)  
a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka  
(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblastí Jih  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblastí Jih  
na základě plné moci  
ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
IČ: 60838744  
DIČ: CZ60838744  
Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
Číslo smlouvy: **012 / LBKW / 2013**  
(dále též jako zhotovitel)

### PŘEDMĚT DODATKU

Smluvní strany se dohodly na změně rozsahu předmětu díla, z tohoto důvodu se mění a doplňují následující články smlouvy.



## I. PŘEDMĚT DÍLA

2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

### „Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s.r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

Součástí díla jsou i tyto dodatečné práce

- ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu (Terminál)
- ZL 02 – Vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejích (Terminál)
- ZL 03 – Dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE (OK)
- ZL 04 – Stabilizace pláně pod komunikacemi (OK)
- ZL 05 – Změna trasy kabelů do ATÚ a změna polohy dálkového kabelů (Terminál)
- ZL 06 – Zkvalitnění asfaltového povrchu okružní křižovatky (OK)
- ZL 07 – Dopravní opatření k předčasnému užívání stavby – DIO 2014 (OK)
- ZL 08 – Kanalizační přípojky a oprava hydrantu (Terminál)

## IV. CENA DÍLA

1. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla dle SOD bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>57.382.652,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

Cena Dodatku č.1 bez DPH:

ZL 01	408.938,- Kč
ZL 02	11.045,- Kč
ZL 03	136.010,- Kč

Celkem Dodatek č.1	555.993,- Kč
DPH 21%	116.758,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 1 vč. DPH</b>	<b>672.751,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena Dodatku č.2 bez DPH:

ZL 04	184.800,- Kč
ZL 05	92.186,- Kč

Celkem Dodatek č.2	276.986,- Kč
DPH 21%	58.167,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 2 vč. DPH</b>	<b>335.153,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena Dodatku č.3 bez DPH:

ZL06	-55.603,- Kč
ZL07	198.267,- Kč

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

ZL08	76.253,- Kč
Celkem Dodatek č.3	218.917,- Kč
DPH 21%	45.973,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DODATKU č. 3 vč. DPH 264.889,- Kč**

Cena díla dle SOD a Dodatku č.1 až 3 bez DPH celkem	48.475.575,- Kč
DPH 21%	10.179.870,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH 58.655.445,- Kč**

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – “IDS JMK Břeclav“ částku 36.613.922,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.688.924,- Kč a cena včetně DPH činí částku 44.302.846,- Kč.

Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.861.653,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.490.947,- Kč a cena včetně DPH činí částku 14.352.600,-Kč

Ostatní ujednání smlouvy o dílo zůstávají beze změn.

Přílohy dodatku č.3: ZL 06 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
 ZL 07 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
 ZL 08 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny

Smlouvu přezkoumal: *Opil*

V Břeclavi dne

31. 3. 2014



Za objednatele:

MUDr. Oldřich Ryšavý, starosta města

V Brně dne 14 -03- 2014

Za zhotovitele:

Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

**STRABAG**  
 STRABAG a.s.  
 ODŠTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
 OBLAST JIH  
 TOVÁRNÍ 3  
 CZ-620 00 BRNO  
 (29)

**Doložka**

Tato smlouva byla schválena na 84. zasedání rady města dne 12. 3. 2014.

za Město Břeclav.....

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
 Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

*JS*

# Dodatek č.4 ke smlouvě o dílo

uzavřené dne 12.4.2013 dle § 536 obchodního zákoníku na akci s názvem  
„Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“

## SMLUVNÍ STRANY

Objednatel : **Město Břeclav**  
Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
IČ: 002 83 061  
DIČ: CZ00283061  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(způsobilé náklady)  
Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(nezpůsobilé náklady)  
a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka  
  
(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih  
na základě plné moci  
ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
IČ: 60838744  
DIČ: CZ60838744  
Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
Číslo smlouvy: **012 / LBKW / 2013**  
  
(dále též jako zhotovitel)

## PŘEDMĚT DODATKU

Smluvní strany se dohodly na změně rozsahu předmětu díla, z tohoto důvodu se mění a doplňují následující články smlouvy.

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

# I. PŘEDMĚT DÍLA

2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

## „Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

Součástí díla jsou i tyto dodatečné práce

- ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu (Terminál)
- ZL 02 – Vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejkách (Terminál)
- ZL 03 – Dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE (OK)
- ZL 04 – Stabilizace pláň pod komunikacemi (OK)
- ZL 05 – Změna trasy kabelů do ATÚ a změna polohy dálkového kabelů (Terminál)
- ZL 06 – Zkvalitnění asfaltového povrchu okružní křižovatky (OK)
- ZL 07 – Dopravní opatření k předčasnému užívání stavby – DIO 2014 (OK)
- ZL 08 – Kanalizační přípojky a oprava hydrantu (Terminál)
- ZL 09 – Stabilizace pláň pod komunikacemi terminálu IDS (Terminál)
- ZL 10 – Navýšení odstranění živ. vrstev asf. komunikací IDS (Terminál)
- ZL 11 – Navýšení odstranění živ. vrstev asf. komunikací OK (OK)

# IV. CENA DÍLA

I. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla dle SOD bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH	57.382.652,- Kč
---------------------------	-----------------

Cena Dodatku č.1 bez DPH:

ZL 01	408.938,- Kč
ZL 02	11.045,- Kč
ZL 03	136.010,- Kč

Celkem Dodatek č.1	555.993,- Kč
DPH 21%	116.758,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DODATKU č. 1 vč. DPH	672.751,- Kč
-----------------------------------	--------------

Cena Dodatku č.2 bez DPH:

ZL 04	184.800,- Kč
ZL 05	92.186,- Kč

Celkem Dodatek č.2	276.986,- Kč
DPH 21%	58.167,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DODATKU č. 2 vč. DPH	335.153,- Kč
-----------------------------------	--------------

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

Cena Dodatku č.3 bez DPH:	
ZL06	-55.603,- Kč
ZL07	198.267,- Kč
ZL08	76.253,- Kč
Celkem Dodatek č.3	218.917,- Kč
DPH 21%	45.973,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DODATKU č. 3 vč. DPH 264.889,- Kč

Cena Dodatku č.4 bez DPH:	
ZL09	336.072,- Kč
ZL10	52.427,- Kč
ZL11	62.947,- Kč
Celkem Dodatek č.4	451.446,- Kč
DPH 21%	94.803,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DODATKU č. 4 vč. DPH 546.249,- Kč

Cena díla dle SOD a Dodatku č.1 až 4 bez DPH celkem	48.927.019,- Kč
DPH 21%	10.274.674,- Kč

---

CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH 59.201.693,- Kč

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – "IDS JMK Břeclav" částku 37.078.673,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.785.521,- Kč a cena včetně DPH činí částku 44.865.194,- Kč.

Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.848.347,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.488.153,- Kč a cena včetně DPH činí částku 14.336.499,- Kč

Ostatní ujednání smlouvy o dílo zůstávají beze změn.

Přílohy dodatku č.4: ZL 09 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
 ZL 10 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
 ZL 11 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny

V Břeclavi dne 2.5.14

Za objednatele:

MUDr. Oldřich Ryšavý, starosta města



V Brně dne 2.5.14

Za zhotovitele:

Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

Smlouvu přežkoumal. *Phil*

**STRABAG**  
 STRABAG a.s.  
 ODŠTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
 OBLAST JIH  
 TOVÁRNÍ 3  
 CZ-620 00 BRNO  
 (29)

**Doložka**

Tato smlouva byla schválena  
 na .....zasedání .....  
 dne 30.4.14

za Město Břeclav: .....

Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
 Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic

# Dodatek č.5 ke smlouvě o dílo

uzavřené dne 12.4.2013 dle § 536 obchodního zákoníku na akci s názvem

## „Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“

### SMLUVNÍ STRANY

Objednatel : **Město Břeclav**  
Břeclav, nám. T.G.Masaryka 42/3  
za nějž jedná : starosta MUDr. Oldřich Ryšavý  
ve věcech technických: vedoucí odboru rozvoje a správy, Ing. Jana Šupová  
IČ: 002 83 061  
DIČ: CZ00283061  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., č.ú. 107-3066250217/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(způsobilé náklady)  
Komerční banka, a.s., č.ú. 19-1832790257/0100  
pro objekt přestupního terminálu „IDS JMK Břeclav“  
(nezpůsobilé náklady)  
a pro objekt Přestupní terminál – okružní křižovatka  
(dále též jako objednatel)

Zhotovitel : **STRABAG a.s.**  
Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5  
za nějž jedná Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih  
Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih  
na základě plné moci  
ve věcech technických: Ing. Michal Dubský, hlavní stavbyvedoucí  
Ing. Jiří Rous, zástupce hlavního stavbyvedoucího  
IČ: 60838744  
DIČ: CZ60838744  
Bankovní spojení: UniCredit Bank Czech Republic a.s., č.ú. 5061885001/2700  
Zápis v OR: u Městského soudu v Praze oddíl B, vložka 7634  
Číslo smlouvy: **012 / LBKW / 2013**  
(dále též jako zhotovitel)

### PŘEDMĚT DODATKU

Smluvní strany se dohodly na změně rozsahu předmětu díla, z tohoto důvodu se mění a doplňují následující články smlouvy.

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic



## I. PŘEDMĚT DÍLA

2. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje pro objednatele provést dílo :

### „Výstavba terminálu IDS JMK v Břeclavi“.

Dílo spočívá v provedení stavby v rozsahu dle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP BRNO, spol. s r.o., zak. č. 1923-03-2010 (dále jen „projektová dokumentace“) a zahrnuje provedení všech prací a dodávek nutných k řádnému provedení díla při respektování rozhodnutí a vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy. Součástí předmětu smlouvy je také předání všech atestů, osvědčení, protokolů a certifikátů o zkouškách, revizních knih a revizních zpráv, prohlášení o shodě a příslušné dokumentace pro veškeré věci, práce a služby použité při zhotovení díla, zajištění a kontrola kvality provádění díla, poskytnutí všech práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví umožňující řádné provozování díla a poskytnutí záruk pro dílo.

Součástí díla jsou i tyto dodatečné práce

- ZL 01 – Přeložka areálového plynovodu (Terminál)
- ZL 02 – Vybudování provizorních zarážedel na upravovaných kusých kolejích (Terminál)
- ZL 03 – Dodatečné práce na přeložce plynovodu vyvolané požadavky RWE (OK)
- ZL 04 – Stabilizace pláně pod komunikacemi (OK)
- ZL 05 – Změna trasy kabelů do ATÚ a změna polohy dálkového kabelů (Terminál)
- ZL 06 – Zkvalitnění asfaltového povrchu okružní křižovatky (OK)
- ZL 07 – Dopravní opatření k předčasnému užívání stavby – DIO 2014 (OK)
- ZL 08 – Kanalizační přípojky a oprava hydrantu (Terminál)
- ZL 09 – Stabilizace pláně pod komunikacemi terminálu IDS (Terminál)
- ZL 10 – Navýšení odstranění živ. vrstev asf. komunikací IDS (Terminál)
- ZL 11 – Navýšení odstranění živ. vrstev asf. komunikací OK (OK)
- ZL 12 – Změny stavby před dokončením – přestupní terminál (Terminál)
- ZL 13 – Změny stavby před dokončením – okružní křižovatka (OK)

## IV. CENA DÍLA

1. Cena díla byla dohodnuta takto:

Cena díla dle SOD bez DPH celkem	47.423.679,- Kč
DPH 21%	9.958.973,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH</b>	<b>57.382.652,- Kč</b>
----------------------------------	------------------------

Cena Dodatku č.1 bez DPH:

ZL 01	408.938,- Kč
ZL 02	11.045,- Kč
ZL 03	136.010,- Kč
Celkem Dodatek č.1	555.993,- Kč
DPH 21%	116.758,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 1 vč. DPH</b>	<b>672.751,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena Dodatku č.2 bez DPH:

ZL 04	184.800,- Kč
ZL 05	92.186,- Kč
Celkem Dodatek č.2	276.986,- Kč
DPH 21%	58.167,- Kč

---

<b>CELKOVÁ CENA DODATKU č. 2 vč. DPH</b>	<b>335.153,- Kč</b>
------------------------------------------	---------------------

Cena Dodatku č.3 bez DPH:	
ZL06	-55.603,- Kč
ZL07	198.267,- Kč
ZL08	76.253,- Kč
Celkem Dodatek č.3	218.917,- Kč
DPH 21%	45.973,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DODATKU č. 3 vč. DPH** 264.889,- Kč

Cena Dodatku č.4 bez DPH:	
ZL09	336.072,- Kč
ZL10	52.427,- Kč
ZL11	62.947,- Kč
Celkem Dodatek č.4	451.446,- Kč
DPH 21%	94.803,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DODATKU č. 4 vč. DPH** 546.249,- Kč

Cena Dodatku č.5 bez DPH:	
ZL12	-1.025,56 Kč
ZL13	-122.760,70 Kč
Celkem Dodatek č.5	-123.786,26 Kč
DPH 21%	-25.995,11 Kč

---

**CELKOVÁ CENA DODATKU č. 5 vč. DPH** -149.781,37 Kč

Cena díla dle SOD a Dodatku č.1 až 5 bez DPH celkem	48.803.233,- Kč
DPH 21%	10.248.679,- Kč

---

**CELKOVÁ CENA DÍLA vč. DPH** 59.051.912,- Kč

2. Z této ceny činí cena přestupního terminálu – “IDS JMK Břeclav“ částku 37.077.647,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 7.786.306,- Kč a cena včetně DPH činí částku 44.863.953,- Kč.

Z této ceny činí cena objektu Přestupní terminál - okružní křižovatka částku 11.725.586,- Kč bez DPH, DPH 21% činí částku 2.462.373,- Kč a cena včetně DPH činí částku 14.187.959,-Kč

Ostatní ujednání smlouvy o dílo zůstávají beze změn.

Přílohy dodatku č.5: ZL 12 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny  
ZL 13 Formulář Souhlas se změnou a položkový rozpočet změny

V Břeclavi dne 24.9.14

Za objednatele:

MUDr. Oldřich Rysavý, starosta města



V Brně dne 24.9.14

Za zhotovitele:

Pavel Vacek, ředitel oblasti Jih

Ing. Ondřej Volek, ekonom oblasti Jih

Smlouvu prověřil

**STRABAG**  
STRABAG a.s.  
ODŠTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
OBLAST JIH  
TOVÁRNÍ 3  
CZ-620 00 BRNO  
(29)

#### Doložka

Tento dodatek byl schválen radou města č.99/14/26c dne 17. 9. 2014.

Za věcnou a formální správnost odpovídá: Ing. Jana Šupová  
Za právní správnost odpovídá: JUDr. Roland Vlašic



## Terminál IDS JMK Břeclav

### Časový a finanční harmonogram výstavby

PS, SO	Název PS a SO - práce při realizaci Terminálu IDS Břeclav Zařízení staveniště, vyřízení inženýrských sítí, geodetické práce, průzkumné sondy a výhyby u křížení sítí s kanalizacemi	Cena v Kč bez DPH	rok/měsíc r. 2013												rok/měsíc r. 2014											
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9						
Přestupní terminál IDS JMK - okružní křižovatka		11 321 926 Kč																								
PS 14-02	Kamerový systém - okružní křižovatka	254 611 Kč																								
SO 18-01	Slučovací komunikace - okružní křižovatka	5 486 867 Kč																								
SO 18-02	Chodníky - okružní křižovatka	740 816 Kč																								
SO 06-02	Osvětlení komunikací - okružní křižovatka	592 790 Kč																								
SO 06-03	Připojky m - okružní křižovatka	168 796 Kč																								
SO 06-05	Přeložky kabelů vn E.ON	0 Kč																								
SO 06-06	Přeložky kabelů m	201 857 Kč																								
SO 22-01	Ochrany plynovodů	93 164 Kč																								
SO 27-01	Přeložky a ochrany vodovodů a kanalizací - okružní křižovatka	526 057 Kč																								
SO 10-02	Přeložky sdělovacích kabelů	567 496 Kč																								
SO 33-01	Břána a oplocení areálu	2 689 472 Kč																								
Přestupní terminál IDS JMK		36 101 753 Kč																								
PS 14-01	Informační systém	721 558 Kč																								
PS 14-02	Kamerový systém	1 051 350 Kč																								
SO 18-01	Slučovací komunikace	6 283 114 Kč																								
SO 18-02	Chodníky	1 433 522 Kč																								
SO 18-03	Nástupníště	88 398 Kč																								
SO 18-04	Dopravní opatření	223 646 Kč																								
SO 16-01	Úprava boční rampy	601 138 Kč																								
SO 17-01	Železniční svršek	865 398 Kč																								
SO 15-01	Nástupištní příslejšky	16 909 331 Kč																								
SO 15-02	Demolice stávajících objektů	2 158 478 Kč																								
SO 15-03	IPO	52 924 Kč																								
SO 06-01	Osvětlení přestupního terminálu	719 792 Kč																								
SO 06-02	Osvětlení komunikací	168 860 Kč																								
SO 06-03	Připojky m	83 276 Kč																								
SO 06-04	Úprava drážních silnoproudých kabelových rozvodů	845 459 Kč																								
SO 27-01	Přeložky a ochrany vodovodů a kanalizací	1 097 441 Kč																								
SO 10-01	Přeložky drážních sdělovacích kabelů	2 405 832 Kč																								
SO 10-02	Přeložky sdělovacích kabelů TELEFONIKY O2	19 290 Kč																								
SO 33-01	Břána a oplocení areálu	139 685 Kč																								
SO 34-01	Náhradní výsadba a kácení zeleně	198 232 Kč																								
SO 99	Ostatní	34 000 Kč																								
<b>Celkem v Kč bez DPH</b>		<b>47 423 679</b>	0	389 500	3 066 478	3 070 021	5 510 889	4 887 084	4 834 610	2 740 880	11 146	0	200 000	1 054 000	4 766 232	7 589 150	3 757 590	2 857 322	2 243 588	505 189						

Termin zahájení: 2.5.2013  
Termin ukončení: 15.9.2014

**STRABAG**  
S.T.R.A.B.A.G. a.s.  
ODSTĚPNÝ ZÁVOD BRNO  
OBLAST  
TOVARNÍ JIŘÍ S  
CZ-620 00 BRNO  
(94)

Pospíšil Karel  
stavbyvedoucí

Klemš František  
vedoucí PJ Hrušky

3 0-04- 2013

## Hodnocení stavby Terminálu v Břeclavi (Nové autobusové nádraží)

Dobrý den,

věnujte prosím několik minut svého času vyplnění následujícího dotazníku.

1. Využíváte nové autobusové nádraží? Pokud ano, tak jak často?
  - ✓ ano, alespoň jedenkrát za den
  - ✓ ano, alespoň jedenkrát za týden
  - ✓ ano, alespoň jedenkrát za měsíc
  - ✓ ne
2. Jak dlouhou dobu trávíte při čekání na Váš spoj na autobusovém nádraží?
  - ✓ méně než 10 minut
  - ✓ půl hodiny
  - ✓ hodinu
  - ✓ více než hodinu
  - ✓ nevyžívám autobusové nádraží
3. Kde trávíte čas při čekání na Váš spoj?
  - ✓ na nástupišti autobusu
  - ✓ v prostorách vestibulu vlakového nádraží
  - ✓ využívám jinou možnost při čekání než výše uvedenou
  - ✓ nečekám, autobusové nádraží nevyžívám
4. Změnilo se pro Vás nějakým způsobem cestování po otevření nového autobusového nádraží?
  - ✓ ne
  - ✓ ano
5. Líbí se Vám nové autobusové nádraží v Břeclavi?
  - ✓ ano
  - ✓ ne
6. Pokud byste měli možnost, změnili byste něco na novém autobusovém nádraží?
  - ✓ ne
  - ✓ ano
7. Zdá se Vám, že nové autobusové nádraží bude mít pro obyvatele Břeclavi přínos?
  - ✓ ano
  - ✓ ne
8. Váš věk?
  - ✓ 18 - 26
  - ✓ 27 - 45
  - ✓ 46 - 65
  - ✓ 66 a více
9. Jaké výhody nebo nevýhody vidíte v novém autobusovém nádraží?