



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

# VYUŽITÍ DOTAČNÍCH PROSTŘEDKŮ PRO ROZVOJ MĚSTA

USE OF SUBSIDY FUNDS FOR CITY DEVELOPMENT

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

## AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Michaela Rybníčková

## VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Mgr. Richard Bartes, Ph.D.

BRNO 2024

## Zadání diplomové práce

Ústav: Ústav stavební ekonomiky a řízení  
Studentka: **Bc. Michaela Rybníčková**  
Vedoucí práce: **Mgr. Richard Bartes, Ph.D.**  
Akademický rok: 2023/24  
Studijní program: N0732A260019 Městské inženýrství

Děkan fakulty Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

### **Využití dotačních prostředků pro rozvoj města**

#### **Stručná charakteristika problematiky úkolu:**

1. Investiční rozhodování měst a obcí
2. Způsoby hodnocení veřejných investic
3. Strukturální politika EU a dotační programy
4. Charakteristika konkrétní investice a její financování
5. Zhodnocení vlivu investice na rozvoj území

#### **Cíle a výstupy diplomové práce:**

Cílem diplomové práce je analýza možnosti financování investic v území za pomoci dotačních zdrojů. Požadovaným výstupem je analýza financování vybrané investice za pomoci dotačních prostředků a definování vlivu této investice na rozvoj území.

#### **Seznam doporučené literatury a podklady:**

- Korytářová, J., *Ekonomika investic*, studijní opora VUT FAST, Brno 2020
- Korytářová, J., Hromádka, V.: *Veřejné stavební investice I*, studijní opora VUT FAST, Brno, 2007
- Provazníková, R.: *Financování měst, obcí a regionů – 2. aktualizované a rozšířené vydání*, Grada Publishing a.s., 2009, ISBN 80-247-2789-7
- Boháčková, I., Hrabánková, M.: *Strukturální politika Evropské unie*. C.H.Beck, Praha, 2009, ISBN 978 80-7400-111-6
- Zákon č. 128/2000 Sb. O obcích (obecní řízení)
- Zákon č. 250/2000 Sb. O rozpočtových pravidlech územních rozpočtů

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku.

V Brně, dne 24. 3. 2023

L. S.

---

prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.

vedoucí ústavu

---

Mgr. Richard Bartes, Ph. D.

vedoucí práce

---

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc, MBA, dr. h. c.

děkan

## **ABSTRAKT**

Tato diplomová práce se zabývá využitím dotačních prostředků pro rozvoj města. V rámci analýzy bylo zkoumáno hospodaření města Kuřim v letech 2018-2022. Teoretický rámec práce se zaměřuje na studium zdrojů příjmů, jejich distribuci a výše, přičemž klíčovým aspektem je analýza vlivu dotačních prostředků na celkový ekonomický kontext města. Závěrečná část práce se věnuje hodnocení konkrétního projektu, a to rekonstrukci a modernizaci dopravního terminálu ve městě Kuřim, který byl realizován s využitím dotačních prostředků poskytnutých z Evropské unie. Metodou CBA je provedena finanční a ekonomická analýza projektu, která zahrnuje ocenění socioekonomických dopadů a výpočet klíčových kriteriálních ukazatelů jako jsou NPV, IRR, IR a návratnost investice. Výsledky finanční analýzy jasně ukazují, že projekt by bez využití dotace byl téměř nerealizovatelný v rámci jeho životnosti. Avšak i po započítání dotace je projekt stále ztrátový. Proto byla provedena ekonomická analýza, která je pro projekt veřejného charakteru relevantní. Zohlednění ekonomických faktorů ukazuje na celkový prospěch a přínos projektu pro město Kuřim v kontextu jeho dlouhodobé udržitelnosti a rozvoje.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Rozpočet, hospodaření obce, příjmy a výdaje obce, investiční projekt, dotace, Evropská unie, rozvoj území, analýza nákladů a užitků, finanční analýza, ekonomická analýza, dopravní terminál.

## **ABSTRACT**

This master's thesis addresses the utilization of subsidy funds for urban development. Within the analysis, the economic management of the town of Kuřim from 2018 to 2022 was examined. The theoretical framework of the study focuses on the examination of income sources, their distribution, and amounts, with a key emphasis on analyzing the impact of subsidy funds on the overall economic context of the town. The concluding section of the thesis evaluates a specific project: the establishment of a transportation terminal in the town of Kuřim, which was implemented using subsidy funds provided by the European Union. The Cost-Benefit Analysis method is employed for the financial and economic analysis of the project, that includes the valuation of socio-economic impacts and the calculation of key criteria such as NPV, IRR, IR, and return on investment. The results of the financial analysis clearly indicate that the project would be almost unfeasible without subsidy utilization over its lifespan. However, even after incorporating the subsidy, the project remains unprofitable. Therefore, an economic analysis, relevant for a project of public nature, was also conducted. Consideration of economic factors

demonstrates the overall benefit and contribution of the project to the town of Kuřim in the context of its long-term sustainability and development.

### **KEYWORDS**

Budget, municipal management, municipality income and expenses, investment project, subsidies, European Union, territorial development, cost-benefit analysis, financial analysis, economic analysis, transportation terminal.

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE**

RYBNÍČKOVÁ, Michaela. *Využití dotačních prostředků pro rozvoj města*. Brno, 2023. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí Mgr. Richard Bartes, Ph.D.

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Využití dotačních prostředků pro rozvoj města* zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 12. 1. 2024

---

Bc. Michaela Rybníčková  
Autor práce

## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu diplomové práce panu Mgr. Richardu Bartesovi, Ph.D., za odbornou pomoc při vedení, ochotu a odborné rady. Poděkování patří také paní Mgr. Karině Kiesslingové, DiS, a dalším zástupcům městského úřadu v Kuřimi, za jejich ochotu, komunikaci a poskytnutí materiálů k praktické části diplomové práce.



# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD A CÍL PRÁCE.....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>HOSPODAŘENÍ MĚST A OBCÍ .....</b>	<b>12</b>
2.1	Veřejný sektor.....	12
2.2	Obec.....	12
2.3	Rozpočet obce.....	13
2.4	Příjmy a výdaje obce .....	15
2.4.1	Příjmy obce .....	17
2.4.2	Výdaje obce .....	18
2.5	Závěrečný účet.....	18
2.6	Přezkoumání hospodaření obce .....	19
2.7	Investice ve veřejném sektoru .....	19
<b>3</b>	<b>REGIONÁLNÍ POLITIKA EU .....</b>	<b>21</b>
3.1	Principy regionální politiky EU .....	21
3.2	Vývoj regionální politiky v ČR.....	22
3.3	Regionální politika 2014 – 2020.....	23
3.4	Regionální politika 2021 – 2027.....	23
3.5	Regiony soudržnosti.....	23
3.6	Politika Soudržnosti 2021-2027 .....	26
<b>4</b>	<b>FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÝCH INVESTIC .....</b>	<b>27</b>
4.1	Strukturální fondy EU.....	27
4.2	Programové dokumenty ČR .....	29
4.2.1	Operační programy.....	29
4.2.2	Integrovaný regionální operační program (IROP) .....	31
4.3	Národní podpora.....	33
4.4	Podpora obcí a krajů .....	33
<b>5</b>	<b>METODY HODNOCENÍ VLIVU VEŘEJNÉ INVESTICE .....</b>	<b>34</b>
5.1	Analýza minimalizace nákladů - CMA (Cost-Minimize Analysis).....	34
5.2	Analýza efektivnosti nákladů - CEA (Cost-Effectiveness Analysis).....	34
5.3	Analýza užitečnosti nákladů - CUA (Cost-Utility Analysis) .....	35
5.4	Analýza nákladů a užitků - CBA (Cost-Benefit Analysis) .....	36
5.4.1	Definice podstaty projektu .....	37
5.4.2	Vymezení struktury beneficiantů .....	37

5.4.3	Popis nulové a investiční varianty .....	37
5.4.4	Vymezení, členění a kvantifikace užitků a nákladů projektu .....	37
5.4.5	Oddělení neocenitelných užitků a nákladů .....	38
5.4.6	Převod ocenitelných užitků a nákladů na hotovostní toky .....	38
5.4.7	Stanovení diskontní sazby .....	39
5.4.8	Výpočet kritériálních ukazatelů (NPV, IRR, IR) .....	39
5.4.9	Citlivostní analýza .....	42
5.4.10	Rozhodnutí o přijatelnosti a financování investice .....	43
<b>6</b>	<b>OBEC KUŘIM.....</b>	<b>44</b>
6.1	Charakteristika obce Kuřim.....	44
6.1.1	Demografická situace .....	44
6.1.2	Organizační struktura MěÚ Kuřim.....	45
6.1.3	Tvorba a schvalování obecního rozpočtu .....	46
6.2	Hospodaření obce v letech 2018 – 2022 .....	47
6.2.1	Struktura příjmů obce Kuřim .....	49
6.2.2	Nedaňové příjmy .....	54
6.2.3	Struktura výdajů obce Kuřim .....	60
6.3	Zhodnocení hospodaření Kuřimi v letech 2018-2022.....	64
<b>7</b>	<b>DOPRAVNÍ TERMINÁL KUŘIM.....</b>	<b>65</b>
7.1	Informace o projektu .....	65
7.1.1	Popis situace .....	65
7.1.2	Charakteristika projektu .....	67
7.1.3	Technické řešení projektu a stavební objekty .....	68
7.1.4	Cíl investice .....	70
7.1.5	Fáze projektu .....	71
7.2	Financování investice .....	72
7.2.1	Plánované financování investice .....	72
7.2.2	Reálná cena investice .....	75
<b>8</b>	<b>CBA ANALÝZA .....</b>	<b>76</b>
8.1	Identifikace nákladů projektu .....	76
8.2	Identifikace výnosů projektu .....	79
8.3	Finanční analýza .....	80
8.3.1	Hodnocení finanční efektivity projektu jako investice .....	80
8.3.2	Hodnocení financování .....	81
8.4	Ekonomická analýza .....	82
8.4.1	Socioekonomické dopady .....	82
8.4.2	Socioekonomické hodnocení .....	87
<b>9</b>	<b>ZHODNOCENÍ VLIVU INVESTICE NA ROZVOJ ÚZEMÍ .....</b>	<b>89</b>
<b>10</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>90</b>
<b>11</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>91</b>

<b>12</b>	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ .....</b>	<b>94</b>
12.1	Seznam obrázků .....	94
12.2	Seznam tabulek .....	94
12.3	Seznam grafů .....	95
<b>13</b>	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>96</b>
<b>14</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>98</b>

# 1 ÚVOD A CÍL PRÁCE

Rozvoj měst a obcí představuje komplexní proces, který vyžaduje efektivní investiční rozhodování a vhodné využívání dostupných finančních prostředků. S ohledem na stále se zvyšující nároky na kvalitu infrastruktury a služeb v urbanizovaných oblastech se stává klíčovým prvkem investiční strategie měst a obcí využívání dotačních prostředků pro jejich rozvoj.

Tato diplomová práce se zabývá analýzou investičního rozhodování měst a obcí, s důrazem na využití dotačních prostředků pro podporu rozvoje území. Práce se nejprve věnuje teoretickému vymezení klíčových pojmů v oblasti hospodaření měst a obcí, přičemž zkoumá také různé metody hodnocení veřejných investic. V rámci teoretické analýzy bude objasněn vliv regionální politiky Evropské unie a dotačních programů na rozhodovací procesy ohledně veřejných investic měst a obcí. Evropská unie hraje v tomto kontextu klíčovou roli, jelikož poskytuje finanční prostředky prostřednictvím různorodých programů s cílem podporovat udržitelný rozvoj a zlepšovat životní úroveň občanů.

V rámci praktické části bude zkoumána obec Kuřim a její konkrétní investiční projekt. V kontextu analýzy se zaměřím nejprve na samotné hospodaření Kuřimi v posledních letech a na strukturu příjmů a výdajů města, s důrazem na využití dotačních prostředků. Dále bude analyzována konkrétní investice a způsob jejího financování. Jako konkrétní projekt byla zvolena investice do modernizace a rekonstrukce dopravního terminálu v Kuřimi. Terminál byl realizován díky Integrovanému regionálnímu operačnímu programu, který čerpá dotace z evropského fondu pro regionální rozvoj. Pomocí metody CBA bude provedena finanční a ekonomická analýza projektu a zhodnocení jeho prospěšnosti.

Cílem diplomové práce je řádně zhodnotit hospodaření obce Kuřim a vynakládání jejích prostředků na rozvoj svého území. Právě analýzou konkrétní investice budu moci objektivně zhodnotit, jaké konkrétní dopady na rozvoj území mohou přinést investice do veřejných projektů za pomoci využití dotačních prostředků.

## 2 HOSPODAŘENÍ MĚST A OBCÍ

### 2.1 VEŘEJNÝ SEKTOR

Veřejným sektorem rozumíme oblast společenské reality, která se nachází ve veřejném vlastnictví, v níž se z politického hlediska rozhoduje veřejnou volbou a uplatňuje se v ní veřejná kontrola, přičemž účelem fungování veřejného sektoru je naplňování veřejného zájmu a správa věcí veřejných. [1]

Veřejný sektor je široce chápáný jako část ekonomiky, která zahrnuje instituce a organizace financované a spravované vládními nebo veřejnými subjekty na národní, regionální a místní úrovni. Tento sektor má několik klíčových charakteristik. Tou nejzásadnější je poskytování veřejných služeb, které jsou nezbytné pro fungování a uspokojení společnosti. Veřejný sektor má zároveň odpovědnost vůči občanům a musí je transparentně informovat o svých činnostech a efektivnosti využívání veřejných zdrojů. Z velké části je financován právě z prostředků získaných z daní a dalších veřejných příjmů, které jsou dále používány k financování veřejných služeb, infrastruktury a dalších projektů, které slouží veřejnému zájmu. [1]

Značným úskalím veřejného sektoru je jeho nestabilní prostředí, jelikož může být ovlivněn politickými změnami, volbami anebo měnícími se veřejnými prioritami. To může mít vliv na strategie, politiky a projekty veřejných institucí.

### 2.2 OBEC

Obec je základní jednotkou územní správy a samosprávy každého státu. Dle §1 Zákona č. 128/200 Sb. je „*obec základním územním samosprávným společenstvím občanů tvořící územní celek, který je vymezen hranicí obce*“. [2]

Obec je součástí veřejného sektoru, jelikož jako samosprávná jednotka hraje klíčovou roli v organizaci a poskytování veřejných služeb na místní úrovni, a tím přispívá k celkové funkci veřejného sektoru.

Obce a kraje mají širokou autonomii v samosprávě a zabezpečují si mnoho záležitostí v rámci vlastní samosprávné činnosti. Zároveň plní také úkoly, které jim byly svěřeny státem. V praxi je často složité rozeznat, zda obec nebo kraj jedná v rámci své samosprávy, kde vykonává své pravomoci nezávisle (samostatná působnost), nebo zda jedná jako prostředník státu, vykonávající delegované úkoly (přenesená působnost). [3]

V rámci samostatné působnosti se jedná o činnosti, které si obec spravuje samostatně ve vlastním zájmu nebo v zájmu svých občanů. [2] Při výkonu samostatné působnosti

musí brát obec ohled na všestranný rozvoj svého území a vytvářet podmínky pro rozvoj sociální péče a pro uspokojení potřeb svých občanů. Mezi činnosti samostatné působnosti obce patří zejména vydávání obecně závazných vyhlášek, schvalování rozpočtu a hospodaření podle něho, rozhodnutí o pořízení územního plánu a zásad územního rozvoje, poskytování dotací a další. [3]

V přenesené působnosti vykonává obec úkoly státní správy. Tyto úkoly jsou zadané státem a obec vykonává tuto činnost jeho jménem. Přenesená působnost je vykonávána většinou obecním úřadem a obec na ni získává příspěvky ze státního rozpočtu. V rámci přenesené působnosti se jedná o činnosti jako jsou např. zapisování občanů do evidence obyvatel, projednávání přestupků, vydávání občanských průkazů a další. [3]

Dle objemu výkonu státní správy v přenesené působnosti dělíme obce do tří stupňů:

**a) Obce I. stupně**

Tyto obce vykonávají samosprávné činnosti a vybrané činnosti státní správy pouze pro sebe ve své samostatné působnosti, jak je stanoveno platnými zákony.

**b) Obce II. stupně (s pověřeným obecním úřadem)**

Obce tohoto typu vykonávají samosprávné činnosti a úkoly státní správy pro sebe ze své samostatné působnosti, ale zároveň i některé činnosti státní správy pro obce ve svém správním obvodu, včetně těch, které jsou pověřeny obecním úřadem.

**c) Obce III. stupně (s rozšířenou působností)**

Tyto obce rovněž vykonávají samosprávné činnosti a úkoly státní správy pro sebe ve své samostatné působnosti a pro obce ve svém správním obvodu. Kromě toho se věnují nejen činnostem obce s pověřeným obecním úřadem, ale také specializovaným úkolům, jako je vydávání cestovních a osobních dokladů, živnostenských oprávnění, vedou evidenci obyvatel, evidenci motorových vozidel a podobně. [4]

## 2.3 ROZPOČET OBCE

*„Rozpočet územního samosprávného celku a svazku obcí je finančním plánem, jímž se řídí financování činnosti územního samosprávného celku a svazku obcí.“ [5, § 4 odst. 1]*

Rozpočet obce představuje plánované výdaje a příjmy na daný finanční rok. Jedná se o finanční dokument, který reflektuje potřeby a priority obce, a zároveň slouží jako nástroj pro správu a alokaci finančních prostředků. Správa rozpočtu je důležitou součástí efektivního řízení obce a zajišťuje, aby finanční prostředky byly alokovány v souladu

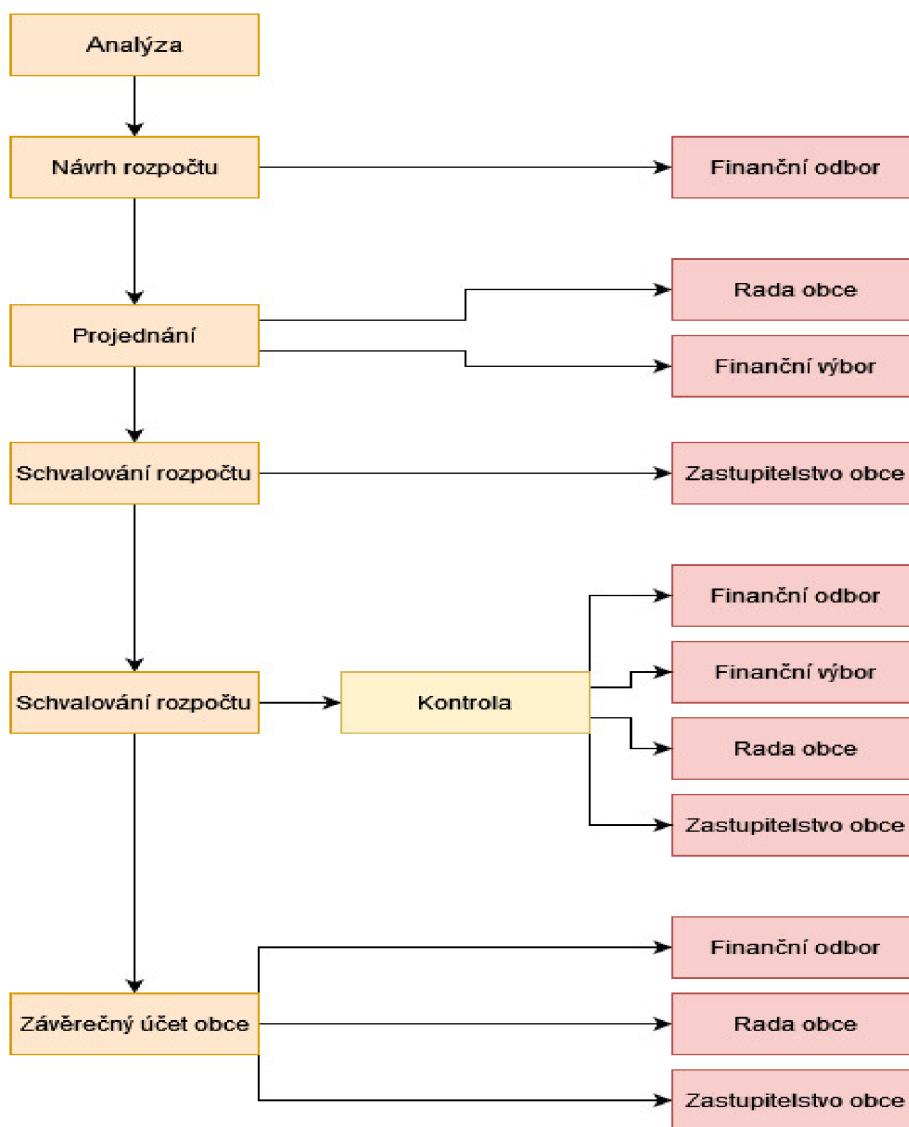
s potřebami občanů a cíli obce. Rada obce a zastupitelstvo mají klíčovou roli ve schvalování a dohledu nad rozpočtem. [3]

Rozpočet je vždy shodný s kalendářním rokem a při jeho zpracování se vychází ze střednědobého výhledového rozpočtu. Sestavuje se zpravidla jako vyrovnaný, ale výjimečně může být schválen jako schodkový, za předpokladu, že obec zabezpečí jeho refundaci. [5]

Samotný rozpočtový proces však trvá déle, a to zpravidla 1,5 až 2 roky. Pod pojmem rozpočtový proces rozumíme souhrn činností, které jsou nezbytné pro řízení hospodaření obce v daném rozpočtovém období. Rozpočtový proces se může u každé obce lišit, jelikož detaily jeho přípravy nejsou zakotveny v zákoně o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. [3]

Pokud se obec podílí na realizaci programu nebo projektu spolufinancovaného z rozpočtu Evropské unie, musí rozpočet na příslušný kalendářní rok obsahovat stanovený objem finančních prostředků účelově určených na spolufinancování programu nebo projektu Evropské unie. Obec zveřejní návrh svého rozpočtu po dobu nejméně 15 dnů přede dnem jeho projednávání na zasedání zastupitelstva na své úřední desce. K návrhu mohou být podány připomínky písemně nebo ústně při jeho projednávání na zasedání zastupitelstva. Po schválení rozpočtu v zastupitelstvu se provádí rozpis rozpočtu podle podrobné rozpočtové skladby. Obec poté uskutečňuje své finanční hospodaření v souladu se schváleným rozpočtem a vykonává kontrolu svého hospodaření podle zvláštního právního předpisu upravující finanční kontrolu ve veřejné správě (Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě). Kontrola probíhá celý kalendářní rok. V odůvodněných případech mohou být provedeny změny v rozpočtu pomocí rozpočtových opatření. Po skončení kalendářního roku se údaje o ročním hospodaření obce souhrnně zpracovávají do závěrečného účtu. [3]

Na následujícím obrázku (Obrázek 1) vidíme jednotlivé fáze rozpočtového procesu a za ně zodpovědné orgány.



**Obrázek 1 Fáze rozpočtového procesu a zodpovědné orgány**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 3, s. 297)

## 2.4 PŘÍJMY A VÝDAJE OBCE

Struktura územního rozpočtu může být sestavena dvojím způsobem, a to jako běžný a kapitálový rozpočet. Kapitálový rozpočet můžeme též chápat jako investiční či dlouhodobý. Rozdělení hospodaření na běžné a investiční umožňuje přehledně analyzovat, na co jsou vynakládány příjmy.

Běžným rozpočtem můžeme chápat běžné příjmy a výdaje, které se vztahují k danému rozpočtovému roku a většina z nich se každoročně opakuje. Běžnými příjmy se financují neinvestiční či provozní potřeby obce. Běžný rozpočet může být sestaven jako vyrovnaný nebo jako deficitní, kdy jsou běžné příjmy nižší než výdaje. V takovém případě nastává situace, kdy územní samosprávný celek již není schopen svými příjmy financovat provozní



výdaje. To by znamenalo, že dluhová služba musí být hrazena z kapitálového rozpočtu např. prodejem majetku. Běžné příjmy se skládají z příjmů daňových, nedaňových a přijatých transferů, kdy se jedná převážně o dotace ze státních zdrojů. Obecné schéma běžného rozpočtu zobrazuje Tabulka 1. [3]

**Tabulka 1 Schéma běžného rozpočtu**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 3, s. 303)

Příjmy	Výdaje
<p>Daňové</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Svěřené sdílené daně</li> <li>• Místní (a regionální daně)</li> <li>• Správní poplatky</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Všeobecné veřejné služby (veřejné správa)</li> <li>• Veřejný pořádek (policie, hasiči apod.)</li> <li>• Vzdělání</li> <li>• Péče o zdraví veřejné zdravotnictví apod.)</li> <li>• Bydlení</li> <li>• Komunální služby</li> <li>• Podnikání</li> <li>• Ostatní běžné výdaje (nahodilé, placené pokuty apod.)</li> <li>• Placené úroky</li> <li>• Běžné dotace jiným rozpočtům</li> </ul>
<p>Nedaňové</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uživatelské poplatky za služby</li> <li>• Příjmy z pronájmu majetku</li> <li>• Příjmy od vlastních neziskových organizací</li> <li>• Zisk z podnikání</li> <li>• Ostatní</li> </ul>	
<p>Přijaté transfery</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotace ze státního rozpočtu</li> <li>• Dotace ze státních fondů</li> <li>• Od územních rozpočtů</li> <li>• Ostatní (přijaté dary, sankce apod.)</li> </ul>	
<b>Saldo - přebytek</b>	<b>Saldo - schodek</b>

Příjmy, které se vztahují k financování investičních projektů, a přesahují období jednoho rozpočtového roku pak nazýváme jako kapitálové příjmy. Příjmy a výdaje tohoto typu jsou zpravidla jednorázové a neopakovatelné. Kapitálový rozpočet, jehož schéma vidíme v následující tabulce (Tabulka 2), je tedy prostředek k získávání dlouhodobých aktiv obce, jelikož výdaje na tyto aktiva jsou velké. Kapitálový rozpočet může být vyrovnaný, schodkový ale i přebytkový. [3]

## Tabulka 2 Schéma kapitálového rozpočtu

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 3, s. 307)

Příjmy	Výdaje
<ul style="list-style-type: none"><li>• Z prodeje majetku</li><li>• Kapitálové přijaté dotace z rozpočtové soustavy</li><li>• Příjmy z půjček</li><li>• Příjmy z emise vlastních obligací</li><li>• Přebytek běžného rozpočtu</li><li>• Dary na investice apod.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Na investice</li><li>• Kapitálové dotace jiným rozpočtům</li><li>• Na nákup obligací, akcií</li><li>• Poskytované střednědobé a dlouhodobé půjčky</li><li>• Splátky dříve přijatých půjček</li><li>• Krytí deficitu běžného rozpočtu</li></ul>

### 2.4.1 Příjmy obce

#### Daňové příjmy

Daňové příjmy tvoří značnou část rozpočtů obcí a krajů. V případě obcí jsou daňové příjmy klíčovým zdrojem financí. Jejich výše závisí na daňové pravomoci obcí, která je v České republice velmi omezená. Obce mají omezený vliv na předmět daně, způsob výpočtu základu daně, sazby daně a podobně. Většinu daní spravují a vybírají místně příslušné finanční úřady, které pak tyto příjmy převedou na účty příslušných obcí či krajů. V porovnání s obcemi jsou daňové příjmy v rozpočtech krajů obvykle nižší. [6]

#### Místní poplatky

Místní poplatky představují další zdroj financí pro obce. O tom, zda bude obec tyto poplatky vybírat od fyzických či právnických osob a jaké sazby stanoví, rozhoduje zastupitelstvo obce. Přestože má obec omezenou daňovou pravomoc při stanovení konkrétních sazeb, zákon o místních poplatcích určuje náležitosti a maximální rozpětí místních poplatků. Tyto poplatky představují formu financování místních služeb a infrastruktury. O tom, jaké poplatky může obec svou vyhláškou zavést, hovoří zákon č. 565/1990 Sb. [7]

#### Dotace

Obce a kraje jsou částečně finančně nesamostatné a závislé na dotacích, zejména ze státního rozpočtu. Dotace jsou klíčovým prvkem financování, zejména pokud mají obce a kraje přenesené úkoly od státu. Státní rozpočet poskytuje finanční prostředky na krytí nákladů spojených s přenesenou působností. Mimo to mohou obce a kraje získávat účelové dotace ze státních fondů, přičemž poskytnutí některých kapitálových dotací je podmíněno vlastním finančním příspěvkem na financování investic. Dotace tak hrají klíčovou roli při zajištění finanční stability a rozvoje obcí a krajů. [8]

## 2.4.2 Výdaje obce

Nejvýraznější částí výdajů státní samosprávy jsou alokační výdaje, které jsou spojeny se zabezpečováním veřejných statků. Tyto alokační výdaje hrají klíčovou roli ve stabilizaci ekonomiky. Obce a kraje, prostřednictvím nákupu produktů a služeb, mohou ovlivňovat celkovou poptávku, což má dále vliv na zaměstnanost a ekonomický rozvoj územní samosprávy.

Mezi alokační výdaje patří:

- Výdaje na veřejné statky, jako například základní vzdělání.
- Výdaje na zajištění veřejného pořádku a bezpečnosti.
- Výdaje na veřejné osvětlení.
- Výdaje na infrastrukturu obce.
- Výdaje na předcházení či likvidaci negativních externalit, například čističky, skládky atd.
- Výdaje na správu a samosprávu.
- Financování výdajových programů. [3]

**Běžné výdaje**, které nejsou neinvestičního charakteru, slouží k financování pravidelných opakujících se výdajů v jednotlivých rozpočtových letech. Značnou část těchto výdajů tvoří mandatorní výdaje, které jsou dané legislativou.

Naopak **kapitálové výdaje** jsou investičního rázu a jsou určeny k financování potřeb, které obvykle přesahují jednotlivá rozpočtová období. Sem patří například investice do akcií nebo majetkových podílů. Tyto výdaje jsou zaměřeny na dlouhodobý rozvoj a investiční projekty, přičemž jejich vliv sahá přes rámec běžných rozpočtových cyklů.

## 2.5 ZÁVĚREČNÝ ÚČET

Každé hospodaření vyžaduje průběžné hodnocení a analýzu. V kontextu rozpočtu obce slouží k tomu závěrečný účet. Závěrečný účet obsahuje komplexní informace o plnění rozpočtu a dalších finančních operacích, zahrnující detailní rozčlenění a obsah týkající se hospodaření s peněžními fondy. Tato analýza hodnotí celkové finanční hospodaření obce, zahrnující i její příspěvkové organizace, a zkoumá také hospodaření s majetkem. Kromě toho obsahuje vyúčtování finančních vztahů se státním rozpočtem, státními fondy, jinými rozpočty a hospodařením dalších subjektů. Současně se provádí vyhodnocení využití dotací, příspěvků a podobných finančních prostředků a zjišťuje se, zda není nutné vrátit nepoužité částky. [5]

## **2.6 PŘEZKOUMÁNÍ HOSPODAŘENÍ OBCE**

Přezkoumání hospodaření obcí a svazků obcí je povinné každý rok a nelze udělat výjimky. Konkrétní pravidla pro toto přezkoumání stanovuje zákon č. 420/2004 Sb., o přezkoumávání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí. Přezkoumání provádí auditor nebo krajský úřad na základě smlouvy nebo přenesené působnosti.

Předmětem přezkoumání jsou údaje o ročním hospodaření obce nebo svazku obcí, které tvoří součást závěrečného účtu. Přezkoumávají se pouze údaje za předchozí kalendářní rok. Přezkoumání se zaměřuje nejen na zákonnost, ale také na účelnost, hospodárnost a správnost jednotlivých úkonů.

Výsledkem přezkoumání je vždy zpráva o výsledku bez ohledu na to, kdo přezkoumání prováděl. Obce a svazky obcí jsou povinny zprávu projednat ve svém zastupitelstvu a přijmout opatření k nápravě chyb a nedostatků. Tyto kroky musí následně oznámit krajskému úřadu. Přijetí a realizace opatření se musí uskutečnit do 15 dnů od projednání zprávy.

Pro úplnost je třeba poznamenat, že finanční hospodaření obcí a svazků obcí podléhá neustálému vnitřnímu dohledu, ačkoliv přezkoumávání hospodaření dle zákona č. 420/2004 Sb. představuje vnější kontrolu. [9]

## **2.7 INVESTICE VE VEŘEJNÉM SEKTORU**

Investice je ekonomický termín označující akt nakupování nebo vytváření aktiv s cílem generovat přínosy v budoucnosti. Tato aktivita je spojena s očekáváním zisků, výnosů nebo jiných užitek v dlouhodobém horizontu. Jedná se o klíčový prvek ekonomiky, jelikož podporuje růst, inovace a vytváří bohatství. Investice mohou být krátkodobé či dlouhodobé a mohou být prováděny soukromými subjekty, ale i veřejnými institucemi. [10]

Na rozdíl od soukromého sektoru, kde je hlavním cílem investice uspokojit potřeby investora a generovat zisk ve prospěch jednotlivce, je hlavním cílem veřejné investice naplnění potřeb společnosti. Veřejné investice nebývají finančně výnosné, ale jejich návratnost je měřena spíše širším společenským a ekonomickým vývojem. Tyto investice vyžadují také mnohem větší transparentnost, jelikož odpovědnost spočívá vůči občanům a veřejnosti a jsou proto často podrobeny veřejnému dohledu.

Města volí investiční projekty podle rozvojových potřeb, dlouhodobých plánů a strategií, a hodnotí jejich přínosy pro obyvatelstvo. Důraz se klade i na ochranu životního prostředí,

udržitelnost, finanční udržitelnost a prevenci rizik. Partnerství a spolupráce s různými subjekty jsou podporovány, a také se zdůrazňuje technologický a inovační potenciál projektů, které mohou modernizovat a zvýšit konkurenceschopnost města. [10]

Dle Zákona 23/2017 Sb. územní samosprávné celky musí dodržovat při výkonu své činnosti pravidla transparentnosti, účelnosti, hospodárnosti a efektivnosti nakládání s veřejnými financemi. [11]

### 3 REGIONÁLNÍ POLITIKA EU

Regionální, nebo také strukturální, politika EU je soubor politik a opatření, která mají za cíl vyrovnávat socioekonomické nerovnosti mezi různými regiony Evropské unie a podporovat udržitelný rozvoj. V současnosti se můžeme setkat i s pojmem politika hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Cílem této politiky je přispívat ke zmírňování nerovností, které stále přetrvávají mezi státy a regiony EU. Tyto nerovnosti mají negativní vliv na výkonnost a vývoj ekonomiky celé Evropské unie. Koordinaci politiky soudržnosti zajišťují orgány EU a její realizaci pak členské státy.

Regionální politika EU se opírá o dvě základní hodnoty, kterými jsou **solidarita** a **soudržnost**. Solidarita reprezentuje pomoc občanům a regionům, které jsou hospodářsky či sociálně znevýhodněny oproti situacím v jiných členských zemích. Soudržnost nám připomíná, že snižování rozdílů ve společnosti přináší výhodu pro všechny participanty. Jedná se o jednu z nejdůležitějších politik v celkové politice EU. Z hlediska finančních prostředků, které jsou vynakládány na zabezpečení svých cílů je hned za společnou zemědělskou politikou na druhém místě. [12]

Regionální politika je v rámci EU prováděna na třech základních úrovních:

- **Nadnárodní** – provádí jí přímo EU, kde jsou hlavními nositeli politiky Evropská komise a další evropské instituce,
- **Národní** – politiku provádí jednotlivé členské státy za pomoci národní vlády, ministerstev a dalšími orgány státní správy dané země,
- **Regionální** – existuje ve většině zemí a je dlouhodobě posilována, provádí ji orgány územní samosprávy a tzv. klíčoví aktéři, mezi které řadíme podniky, podnikatele a instituce. [13]

#### 3.1 PRINCIPY REGIONÁLNÍ POLITIKY EU

Fungování regionální politiky EU je postaveno na několika principech, které musí být splněny, aby mohlo být využito strukturálních fondů při financování projektů, které mají pomoci v rozvoji jednotlivým regionům. Jedná se o tyto principy:

- **Solidarity** – hospodářsky vyspělejší státy finančně podporují méně vyspělé země, a to za pomoci vložení příspěvků do společného rozpočtu,
- **Subsidiarity** – je nutno realizovat projekty, včetně jejich hodnocení a monitorování, na co nejnižší možné úrovni (např. v případě regionální politiky se jedná o Radu krajů),

- **Koncentrace** – finanční prostředky by měly být v co největším objemu směřovány do regionů s nejvíce závažnými problémy a dosáhnout tak co největšího možného užitku,
- **Partnerství** – jedná se o spolupráci mezi orgány na všech úrovních (národní, regionální, místní i soukromé subjekty), které rozhodují o rozmístění finančních prostředků ze strukturálních fondů,
- **Programování** – udává časový úsek, který je určen pro alokaci finančních prostředků, pomoc je realizována formou víceletých a víceoborových programů, které zpracovávají vlády jednotlivých členských zemí,
- **Adicionality (doplňkovosti)** – finanční prostředky poskytnuté z rozpočtu EU jsou pouze doplňkové zdroje pro výdaje členských států. Cílem principu je, aby členský stát byl taky finančně zodpovědný za investici, což by mělo vést k vyšší efektivnosti při vynakládání finančních prostředků,
- **Monitorování a vyhodnocování** – jedná se o průběžné sledování a hodnocení ve všech fázích projektu, s cílem vyhodnocení efektivnosti využívání prostředků EU. [1] [13]

### 3.2 VÝVOJ REGIONÁLNÍ POLITIKY V ČR

Historický vývoj regionální politiky v České republice lze sledovat skrze několik klíčových období, kde se proměny v přístupu k regionálnímu rozvoji odrážely podle doby a společensko-politických změn. Před rokem 1989, během komunistické éry, byla regionální politika centralizována, přičemž se zaměřovala na podporu průmyslu a infrastrukturních projektů. Po Sametové revoluci v roce 1989 došlo k transformaci politického a ekonomického systému, což zahrnovalo i změny v regionální politice. Snahy o decentralizaci a posílení místní samosprávy byly doprovázeny vytvářením samosprávných krajů. V následujícím období od roku 1990 do roku 2004 byly vytvářeny první regionální plány a programy, které měly stimulovat ekonomický růst v jednotlivých krajích. Se vstupem České republiky do Evropské unie v roce 2004 se regionální politika stala více propojenou s evropskými fondy a politikou soudržnosti. Vznik Operačních programů pro regionální rozvoj se stal klíčovým prvkem. V období po roce 2014, včetně programovacího období 2014–2020, byl kladen důraz na inovace, udržitelný rozvoj a zlepšení kvality života, s regionální politikou propojenou s evropskými partnery a aktivním zapojením místních subjektů. V současnosti, po roce 2020, se regionální politika nadále vyvíjí s cílem podporovat inovace, digitalizaci a udržitelný rozvoj a navazuje tak na předchozí programové období. Evropská politika soudržnosti zůstává klíčovým

prvkem v tvorbě vyváženého a konkurenceschopného regionálního rozvoje v České republice. [13]

### **3.3 REGIONÁLNÍ POLITIKA 2014 – 2020**

V období 2014-2020 poskytla regionální politika EU finanční podporu ve výši 366,8 miliard €, což představuje hlavní investiční nástroj k dosažení cílů strategie Evropa 2020. Dva hlavní cíle této politiky zahrnovaly investice pro růst a konkurenceschopnost (97,6 % rozpočtu) a evropskou územní spolupráci (2,4 % rozpočtu). Regiony EU byly rozděleny do tří kategorií: méně rozvinuté, přechodové a více rozvinuté. Strukturální fondy (ERDF a ESF) měly stanoveny klíčové priority, včetně inovací, digitální agendy a podpory malých a středních podniků. Evropský sociální fond se zaměřoval na zaměstnanost, vzdělávání, sociální začleňování a zlepšení veřejné správy. Fond soudržnosti podporoval členské státy ve výstavbě transevropských dopravních sítí a environmentálních projektech. Česká republika byla jednou z 15 zemí, které splnily kritéria pro čerpání z tohoto fondu. [12]

### **3.4 REGIONÁLNÍ POLITIKA 2021 – 2027**

Pro aktuální období 2021-2027 Evropská komise představila modernizaci politiky soudržnosti, jako hlavní investiční politiky EU. S rozpočtem ve výši 392 miliard eur se zaměřuje na národní a regionální programy s důrazem na růst, zaměstnanost, sociální integraci a spolupráci. Hlavními nástroji jsou Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), Evropský sociální fond+ (ESF+) a Fond soudržnosti. Nový rámec financí rozděluje regiony do tří kategorií: méně rozvinuté, přechodové a více rozvinuté. Cíle politiky soudržnosti zahrnují podporu inovací, malých podniků, digitální transformace, ekologického přechodu a sociální koheze. [12]

Tento nový přístup přináší zjednodušení pravidel a větší flexibilitu, aby mohl lépe reagovat na nečekané události. Navíc posiluje vazbu na evropský semestr s cílem vytvořit příznivé podmínky pro růst a podnikání v Evropě. Struktura financí by měla reflektovat regionální potřeby, přičemž hlavní důraz je kladen na inteligentnější a zelenější Evropu. Významnou součástí je také větší zapojení místních orgánů a spolufinancování, aby byla zajištěna odpovědnost a účinnost projektů financovaných EU v rámci regionů a měst. [12]

### **3.5 REGIONY SOUDRŽNOSTI**

Regiony soudržnosti jsou specifické územní celky, které jsou vymezeny v rámci politiky soudržnosti Evropské unie. Tato politika je zaměřena na vyrovnávání socioekonomických disparit mezi různými regiony EU. Regiony soudržnosti jsou oblasti, kde se uplatňují



konkrétní opatření a investice s cílem podporovat jejich ekonomický rozvoj, zvyšovat zaměstnanost a zlepšovat kvalitu života obyvatel. Vymezení těchto regionů a určení konkrétních opatření jsou součástí operačních programů a strategií, které jsou dohodnuty mezi Evropskou komisí a členskými státy. [1]

Ke statistickému sledování a analýze ekonomické a sociální situace zavedl v roce 1988 Eurostat klasifikaci NUTS (La **N**omenclature des **U**nités **T**erritoriales **S**tatistiques). Tato klasifikace byla v České republice platná od 1. 1. 2000 a současná podoba regionů podle NUTS je v platnosti od 1. 1. 2008. Klasifikace je právně zakotvena dle nařízení vlády 1059/2003 a je aktualizována na základě nařízení Komise každé tři roky. [13]

Klasifikace územních statistických jednotek v České republice CZ-NUTS má 6 úrovní a jejich význam je uvádí Tabulka 3.

**Tabulka 3 Klasifikace územních statistických jednotek NUTS**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 14)

Statistická jednotka		Počet v ČR
Zkratka	Český ekvivalent	
<b>NUTS 0</b>	<b>Stát</b> – jedná se o celou Českou republiku, využívá dvoumístný kód CZ	1
<b>NUTS I</b>	<b>Území</b> – jedná se o celé území ČR	1
<b>NUTS II</b>	<b>Region (soudržnosti)</b> – seskupení krajů. Rozhodující pro seskupení krajů byla jejich velikost měřená počtem obyvatelstva, aby byla zajištěna porovnatelnost údajů s NUTS v EU.	8
<b>NUTS III</b>	<b>Kraj</b> – jako vyšší samosprávný územní celek	14
<b>LAU I (dříve NUTS 4)</b>	<b>Okres</b>	76 + Praha
<b>LAU II (dříve NUTS 5)</b>	<b>Obec</b> – jako základní územní jednotka	6249

V minulosti byla Česká republika tradičně rozdělena do krajů na úrovni NUTS III. Se vstupem do Evropské unie byla však zavedena další úroveň členění odpovídající úrovni NUTS II, nazývaná regiony soudržnosti, která byla implementována mezi stát a kraje. Tato úprava byla provedena kvůli přizpůsobení se požadavkům EU a cílům konvergence a částečně i regionální konkurenceschopnosti a zaměstnanosti, na něž je zaměřena podpora z evropských fondů. Rozdělení bylo provedeno na základě počtu obyvatel, aby bylo možné porovnávat situaci s ostatními členskými státy EU. Rozmezí počtu obyvatel pro jednotlivé úrovně NUTS shrnuje Tabulka 4.

#### Tabulka 4 Definování úrovní NUTS na základě počtu obyvatel

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 14)

Úroveň	Doporučený minimální počet obyv.	Doporučený maximální počet obyv.
NUTS I	3 000 000	7 000 000
NUTS II	800 000	3 000 000
NUTS III	150 000	800 000

S cílem efektivního využívání finančních prostředků z EU byly na území České republiky vytvořeny regiony soudržnosti, které zahrnují jeden či více krajů. Evropská kohezní politika je zaměřena především na územní celky s populací mezi 800 tisíci a třemi miliony obyvatel. Vzhledem k tomu, že většina českých krajů tuto hranici obyvatelstva nedosahuje, vznikly regiony soudržnosti (Obrázek 2) Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Jihozápad, Střední Čechy, Střední Morava a Moravskoslezsko, které jsou řízeny regionálními radami. Tyto regiony jsou místy podpory v rámci cíle Konvergence, což znamená pomoc pro méně rozvinuté regiony, a Hlavní město Praha. [14]

Praha v ekonomických ukazatelích výrazně převyšuje ostatní části republiky, což ji vylučuje z příjmu finančních prostředků z hlavního cíle politiky soudržnosti – konvergence. Město tedy může čerpat z cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost, jelikož její HDP přesahuje 75 % průměru EU. Oproti zbytku státu získává z evropských fondů menší objem peněz, jelikož Praha má robustní ekonomiku a nízkou nezaměstnanost i bez podpory EU. [9]



Obrázek 2 Mapa rozdělení regionů soudržnosti NUTS II a krajů NUTS III

(Zdroj: 14)

### 3.6 POLITIKA SOUDRŽNOSTI 2021-2027

Politika soudržnosti je hlavním dlouhodobým nástrojem regionální politiky EU, která má za cíl vyrovnávat ekonomické a sociální nerovnosti mezi různými regiony v rámci EU. Jejím klíčovým prvkem jsou **strukturální fondy**, které poskytují finanční prostředky na podporu regionálního rozvoje, investic do infrastruktury, inovací, a zlepšení zaměstnanosti. Politika soudržnosti hraje důležitou roli v dosahování cílů Evropské unie spojených s ekonomickým růstem, konkurenceschopností a sociální soudržností. [12]

Hlavní cíle politiky soudržnosti pro období 2021–2027:

#### **Cíl politiky 1 – Inteligentnější Evropa**

Podporuje výzkum, inovace a řeší digitální nerovnosti. Investice budou směřovány do zdokonalených výzkumných zařízení pro 83 000 výzkumných pracovníků a podpory inovací a inteligentního růstu pro 725 000 podniků.

#### **Cíl politiky 2 – Zelenější, bezuhlíková Evropa**

Investice do energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie budou podporovat cíle *Zelené dohody* pro Evropu. Očekává se snížení energetické náročnosti pro 32 milionů m<sup>2</sup> veřejných budov a instalace 9 555 MW kapacity pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů.

#### **Cíl politiky 3 – Propojenější Evropa**

Politika soudržnosti také zaměřuje na spravedlivou transformaci, podporující podniky přecházející ke klimatické neutralitě. Téměř 39 000 podniků bude podpořeno a přes 5 000 malých a středních podniků získá investice do nových dovedností. Programy na trhu práce a vzdělávání budou přínosem až pro 120 000 nezaměstnaných a téměř 200 000 lidí získá nové kvalifikace.

#### **Cíl politiky 4 – Sociálnější Evropa**

Politika soudržnosti směřuje k sociálnější a inkluzivnější Evropě, podporující rozvoj dovedností a celoživotní učení pro nejméně 6,5 milionu nezaměstnaných. Podporuje integraci a inkluzi více než 3 milionů osob, včetně 600 000 osob z marginalizovaných skupin, a investuje do zdravotní a dlouhodobé péče pro 60 milionů pacientů.

#### **Cíl politiky 5 – Evropa bližší občanům**

V neposlední řadě politika soudržnosti přispívá k propojenější Evropě podporou efektivních dopravních systémů, včetně rozvoje železničních tratí a projektů spolupráce na úrovni EU a sousedních zemí. [12]

## 4 FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÝCH INVESTIC

Pro úspěšné naplnění a realizování veřejných investic je potřeba nalézt správný zdroj financování. Každý projekt je specifický a častokrát velice nákladný, jelikož slouží veřejnému zájmu. Obecně lze finanční zdroje rozdělit na dvě skupiny. První skupinou v rámci veřejného sektoru jsou vlastní zdroje, jedná se o financování na základě příjmů z veřejného rozpočtu, které jsme si definovali v kapitole 2. *Hospodaření měst a obcí*. Jelikož cena veřejných investic je většinou poměrně nákladná, samotný rozpočet obce nestačí na pokrytí celé investice. Proto je zde druhá možnost financování a tím jsou prostředky poskytnuté formou dotace. Ty mohou být na úrovni obce, kraje, státu či Evropské unie. Aby však Česká republika mohla tyto dotace alokovat do potřebných sfér, je třeba využít dostupných prostředků a nástrojů.

### 4.1 STRUKTURÁLNÍ FONDY EU

Strukturální fondy EU jsou klíčovým nástrojem Evropské unie na podporu regionálního rozvoje a vyrovnávání socioekonomických nerovností mezi různými částmi Evropy. Tyto fondy hrají klíčovou roli v rámci politiky soudržnosti EU a jsou zaměřeny na posílení konkurenceschopnosti, zaměstnanosti, a udržitelného rozvoje regionů. Strukturální fondy jsou součástí širšího rámce známého jako Politika soudržnosti EU. Zdrojem strukturálních fondů EU jsou finanční prostředky všech členských států do společného rozpočtu. Zhruba 35 % financí z rozpočtu EU je určeno právě pro regionální politiku. Prostředky ze strukturálních fondů a fondu kohezního jsou alokovány převážně do chudších regionů členských států s cílem jednotného vnitřního trhu EU. [13]

Tyto fondy plní významnou roli v dosahování strategických cílů, zahrnujících regionální rozvoj, zaměstnanost, vzdělávání, inovace a udržitelnost. Investují do projektů podporujících ekonomický růst, modernizaci infrastruktury a urbanizaci, zároveň se věnují oblastem zaměstnanosti, kvalifikace pracovní síly a integrace na trhu práce. Dále podporují inovace a výzkum, rozvoj malých a středních podniků, a přispívají k ochraně životního prostředí a udržitelnému využívání přírodních zdrojů. Fondy rovněž usilují o sociální začleňování, kvalitu života obyvatel a rozvoj inovační a digitální infrastruktury. Celkově představují klíčový mechanismus pro odstranění disparit mezi regiony a podporu udržitelného a vyváženého rozvoje v rámci celé Evropské unie. [1] [13]

Kromě již zmíněného Kohezního fondu byly zřízeny ještě další čtyři strukturální fondy, z nichž členské státy čerpají finanční podporu:

- **Evropský fond regionálního rozvoje** – EFRR (European Regional Development Fund – ERDF),
- **Evropský sociální fond – ESF** (European Social Fund – ESF),
- **Evropský zemědělský podpůrný a garanční fond – EZNRV** (European Agriculture Guidance and Guarantee Fund – EAGGF),
- **Finanční nástroj pro podporu rybolovu – ENRAF** (Financial Instrument for Fisheries Guidance – FIFG). [14]

**Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)** se zaměřuje na modernizaci a posílení hospodářství. Fond vznikl v roce 1975 za účelem podpory nejvíce problematických regionů. Podporuje investiční (infrastrukturní) projekty, včetně výstavby silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, rozvoj a obnova sportovních areálů, rekonstrukce kulturních památek, výsadba regenerační zeleně, zavádění služeb elektronické veřejné správy apod. [14]

**Evropský sociální fond (ESF)** byl založen roku 1960 jako hlavní nástroj sociální politiky a zaměstnanosti EU. Financuje neinvestiční (neinfrastrukturní) projekty, jako je rekvalifikace nezaměstnaných, speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel. Díky tomuto fondu dochází k vytváření inovativních vzdělávacích programů pro zaměstnance, rozvoj institucí služeb zaměstnanosti, rozvoj vzdělávacích programů apod. [14]

**Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV)** vznikl v roce 1962 jako hlavní zdroj financování společné zemědělské politiky. Jedná se o finanční nástroje na podporu rozvoje venkova. Prostředky z EAFRD slouží ke zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství a lesnictví, zlepšení životního prostředí a krajiny nebo kvality života ve venkovských oblastech a diverzifikace hospodářství venkova. [14]

**Evropský námořní a rybářský fond (ENRAF)** vznikl poměrně nedávno, a to v roce 1993 za účelem financování rozvoje přímořských oblastí. Tento finanční nástroj podporuje rybolov a spadá do společné rybářské politiky EU. Fond financuje aktivity týkající se mořského i vnitrozemského rybolovu (např. odbahňování rybníků), investice na modernizaci zpracovatelského průmyslu, modernizace plavidel, podpory likvidace už nedostačujících plavidel, zlepšování akvakultury apod. [14]

**Kohezní fond**, též nazývaný také jako **fond soudržnosti (FS)**, je na rozdíl od strukturálních fondů určen na podporu rozvoje chudších států, nikoli regionů. Podobně jako u EFRR jsou z něj podporovány investiční (infrastrukturní) projekty, avšak se zaměřením na dopravní infrastrukturu většího rozsahu (např. transevropské sítě),

ochranu životního prostředí a oblast energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie. Prostředky z tohoto fondu jsou poskytovány státům, jejichž HDP na obyvatele je nižší než 90 % průměru společenství. Finanční pomoc nelze kombinovat s jinými strukturálními fondy. [14]

## 4.2 PROGRAMOVÉ DOKUMENTY ČR

Výše zmíněné dotační zdroje – strukturální fondy a kohezní fond, nemohou být čerpány jen tak. Fondy musí být v rámci národní ekonomiky každého členského státu administrativně rozdělovány. Na začátku přípravy každého nového programového období musí být vytvořeny základní programové dokumenty. Tyto dokumenty jsou vzájemně provázány a rozvíjejí vždy nižší úroveň až k samotným projektům. V České republice jsou vytvořeny tyto druhy programových dokumentů:

- Národní rozvojový plán (Regional Development Plan – RDP),
- Rámec podpory společenství (CSF),
- Operační programy (OP),
- Jednotný programový doplněk (SPD).

Základní strategický dokument pro získání strukturálních fondů a fondu soudržnosti EU je v členských zemích Národní rozvojový plán. Ten určuje strategické priority a směr, které určují alokaci ze zdrojů dotačních evropských fondů. Globálním cílem regionální politiky všech členských států EU je **udržitelný rozvoj založený na konkurenceschopnosti**. Globálních cílů je dosaženo realizací Rámce podpory společenství, který stanovuje počet operačních programů a alokace na jednotlivé OP. Detailní cíle a podmínky čerpání této podpory jsou pak blíže specifikovány v jednotlivých konkrétních operačních programech, které jsou zaměřeny na specifické oblasti. [14]

### 4.2.1 Operační programy

V každém programovém období je podpora z fondů EU rozdělována pomocí operačních programů. Tento systém byl zaveden poprvé v programovém období 2000–2006 a od té doby je využíván. Programy v daném programovém období jsou vždy vymezeny usnesením vlády ČR a dále jsou řízeny podle odvětví příslušným ministerstvem.

Česká republika se v regionálním rozvoji angažovala ihned po svém vstupu do Evropské unie v roce 2004 a zvládla se ihned zapojit do programového období 2000-2006, kde dokázala čerpat svou přidělenou částku 1,6 mld. eur. V následujícím programovém období 2007-2013 obdržela rozsáhlou podporu přesahující 26 mld. eur, čímž se stala lídrem v objemu finančních prostředků na obyvatele. Avšak čerpání těchto prostředků

bylo tehdy velice obtížné, zejména kvůli komplexní struktuře čtyřadvaceti operačních programů a osmnácti řídicích orgánů, což bylo mnohokrát kritizováno i Evropskou komisí. V programovém období 2014–2020 došlo k několika změnám, včetně mírného snížení počtu operačních programů, ale zejména vytvoření jednotného **Integrovaného regionálního operačního programu (IROP)**. Další novinkou bylo užší propojení politiky soudržnosti v rámci celé EU se strategií Evropa 2020, zahrnující nová témata jako ochrana klimatu, stárnutí populace a migrace. Častější využívání finančních nástrojů, jako jsou revolvingové úvěry, na úkor "klasických" dotací bylo dalším významným posunem, což také vedlo ke snížení celkové alokace na 22 mld. eur. [14]

Tabulka 5 níže uvádí, do kterých konkrétních oblastí byly alokovány strukturální fondy za poslední dvě programová období. Jak můžeme vidět v obou programových období bylo nejvíce prostředků přiděleno do programu IROP, dopravy a podnikání a inovací. Všechny tyto tři oblasti čerpají hlavně z fondu EFRR, tedy jedná se o fond pro regionální rozvoj. Ačkoliv v aktuálním programovém období 2021-2027 je mnohem více operačních programů, celková částka z fondů EU je o něco menší než v předchozím období.

**Tabulka 5 Srovnání programových období a alokace fondů mezi jednotlivé OP**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 14)

Programové období 2014-2020				Programové období 2021-2027			
Operační program (OP)	Řídicí orgán	EU fond	mld. €	Operační program (OP)	Řídicí orgán	EU fond	mld. €
Integrovaný regionální OP	MMR	EFRR	4,76	Doprava	MD	EFRR / FS	4,9
Doprava	MD	FS / EFRR	4,56	Integrovaný regionální OP	MMR	EFRR	4,8
Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost	MPO	EFRR	4,09	Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost	MPO	EFRR	3,1
Životní prostředí	MŽP	FS / EFRR	2,79	Jan Amos Komenský	MŠMT	EFRR / ESF	2,5
Výzkum vývoj a vzdělání	MŠMT	ESF / EFRR	2,77	Životní prostředí	MŽP	EFRR / FS	2,4
Program rozvoje venkova	MZe	EZFRV	2,31	Spravedlivá transformace	MŽP	FST	1,6
Zaměstnanost	MPSV	ESF	2,15	Zaměstnanost +	MPSV	ESF	1,5
Technická pomoc	MMR	FS	0,21	Technická pomoc	MMR	FST	0,24
Praha – pól růstu	Mag. HMP	ESF / EFRR	0,2	Azylového, migračního a integračního fondu	MV	Azylový, migrační a integrační fond	0,07
Rybářství	MZe	ENRF	0,03	Rybářství	Mze	ENRF	0,03
				Fondu pro vnitřní bezpečnost	MV	Fond pro vnitřní bezpečnost	0,03
				Nástroje pro fin. Podporu správy hranic a víz politiky	MV	Fond pro integrovanou správu hranic	0,03
<b>CELKEM</b>			<b>23,87</b>	<b>CELKEM</b>			<b>21,2</b>

#### 4.2.2 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Jedná se o specifický operační program, který byl vytvořen v rámci politiky soudržnosti Evropské unie. Cílem IROP je integrovat a koordinovat investice na úrovni regionů s cílem dosáhnout optimálního rozvoje a využití finančních prostředků. Tento program sloučil několik dříve samostatných operačních programů na jednotnou a komplexní strategii pro konkrétní region nebo skupinu regionů. [15]

Integrovaný regionální operační program může zahrnovat širokou škálu oblastí, jako jsou investice do infrastruktury, inovací, zaměstnanosti, vzdělání a životního prostředí. Jedním z hlavních cílů je zajistit, aby jednotlivé investice byly vzájemně propojené a aby společně



přispívaly k celkovému rozvoji daného území. Tímto způsobem IROP představuje pokus o komplexní a synergetický přístup k regionálnímu rozvoji s využitím finančních prostředků z fondů EU.

IROP je implementován pomocí různých nástrojů a mechanismů, včetně finančních prostředků poskytovaných z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), Evropského sociálního fondu (ESF) a dalších. Každý program vychází z dlouhodobého strategického plánování ve spolupráci s místními orgány a občanskou společností. Monitoring a vyhodnocování dosažených výsledků jsou integrované do implementačního procesu, což umožňuje pružnou reakci na změny a optimalizaci alokace prostředků. IROP tak představuje klíčový prostředek pro dosažení udržitelného rozvoje a konkurenceschopnosti regionů v České republice. [15]

Hlavní oblasti podpory IROP jsou silnice II. a III. třídy, dopravní obslužnost (nízkoemisní a bezemisní vozidla, dopravní terminály, cyklostezky apod.), integrovaný záchranný systém, zdravotnictví, vzdělávací zařízení, zateplování bytových domů, obnova kulturních památek, e-Government a další. Dotace jsou převážně přidělovány krajům, městům, obcím nebo jejich přidruženým organizacím, stejně jako neziskovým organizacím, vlastníkům bytových domů, památek a dalším typům žadatelů.[15]

K implementaci integrovaného přístupu k rozvoji regionů a území v rámci regionální politiky EU jsou navrženy specifické nástroje. Tyto nástroje jsou navrženy tak, aby reflektovaly konkrétní potřeby a specifika jednotlivých území a umožňovaly místním aktérům a občanům aktivně se podílet na procesu rozhodování a implementace rozvojových opatření. V rámci programu IROP máme tři hlavní nástroje:

- Integrované územní nástroje (ITI),
- Integrované plány rozvoje území (IPRÚ),
- Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD). [15]

**Integrované územní nástroje (ITI)** jsou určeny pro metropolitní oblasti a aglomerace, které nad 300 tisíc obyvatel. Jedná se hlavně o metropolitní oblasti Prahy, Brna, Ostravy a Plzně. Hlavními oblastmi tohoto nástroje jsou doprava a mobilita, sociální soudržnost, udržitelná ekonomika a životní prostředí.

**Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)** představují strategické dokumenty, které jsou vypracovány místními územními samosprávami ve spolupráci s regionálními aktéry a občanskou společností. Tyto plány se zaměřují hlavně na veřejné služby, vzdělávání a trh práce, dopravní obslužnost a životní prostředí včetně technické infrastruktury.

**Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)** představuje přístup k místnímu rozvoji, který klade důraz na participativní rozhodování a aktivní zapojení občanů a místních aktérů do procesu plánování a implementace rozvojových opatření. Tento nástroj alokuje své prostředky spíše do venkovských oblastí. Řeší hlavně témata v oblasti nezaměstnanosti, zajištění pracovních příležitostí, podpora podnikání a podporu rozvoje lokální ekonomiky. [16]

### **4.3 NÁRODNÍ PODPORA**

Obce mohou čerpat dotace také od státu a státních subjektů. Každá obec dostává každoročně finance ze státního rozpočtu na výkon veřejné správy, kterou spravuje státní agenda. Avšak v rámci jednotlivých oblastí můžou obce žádat podporu od ministerstev či rezortů, které mohou vypsat finanční podporu v rámci svojí působnosti. Další formu podpory mohou zaštiťovat fondy či agentury, jako např. Fond životního prostředí, národní fond pro obnovu a rozvoj a další.

### **4.4 PODPORA OBCÍ A KRAJŮ**

Každý kraj a obec může poskytnout ze svého rozpočtu další dotační podporu v rámci svého regionu. Záleží vždy na tom, jaké odvětví či oblast je v daném území nejvíce kritická a potřebuje z hlediska financí podat pomocnou ruku. Kraje i obce tak mohou vypisovat programy ve formě fondů pro konkrétní oblasti jako např. rozvoj sportu, kultury, školství, životního prostředí, regionálního rozvoje a další.

## 5 METODY HODNOCENÍ VLIVU VEŘEJNÉ INVESTICE

Při rozhodování o investičních akcích ve veřejném sektoru je možné využít různé kvantitativní metody. Tyto metody umožňují optimalizaci výběru konkrétní varianty nebo projektu. K posouzení ekonomické efektivity veřejných stavebních projektů se nejčastěji využívá čtyř nákladově-výstupových metod.

### 5.1 ANALÝZA MINIMALIZACE NÁKLADŮ - CMA (COST-MINIMIZE ANALYSIS)

Metoda sledující náklady v celém životním cyklu projektu při užítku se zaměřuje na komplexní hodnocení nákladů a přínosů projektu během celé jeho existence. Tato metoda, často využívaná při projektech veřejných zakázek, kde cena bývá rozhodujícím kritériem, umožňuje posouzení finanční efektivity od počáteční fáze až po dlouhodobý provoz. Klíčovým prvkem je sledování celkových nákladů, což je zvláště důležité pro spravedlivé a objektivní hodnocení hodnoty projektu. Tato metoda kalkuluje náklady spojené s pořízením a provozem projektu a zároveň klade důraz na relativní shodnost kvalitativních a kvantitativních výstupů, což zajistí vyvážené zhodnocení projektu z hlediska finančních aspektů a kvalitativních prvků, které přispívají k celkovému přínosu a uživatelské hodnotě projektu. Tímto způsobem metoda podporuje informovaná rozhodnutí při výběru a financování veřejných investic. [1]

$$LCC = PV + IC$$

Kde: LCC ... náklady životního cyklu

PV ... současná hodnota budoucích nákladů

IC ... investiční náklad

Zdroj: Metoda CMA [1, s. 45]

### 5.2 ANALÝZA EFEKTIVNOSTI NÁKLADŮ - CEA (COST-EFFECTIVENESS ANALYSIS)

Analýza efektivity nákladů představuje metodiku s několika klíčovými charakteristikami. Tato analýza se zaměřuje na měření výkonu pomocí naturálních jednotek, což jsou jednotky přímo spojené s cílem či účelem. Hlavním otázkou v rámci této analýzy je, jak dosáhnout stanoveného cíle nejlevněji, přičemž zůstává zachována požadovaná kvalita výstupu. K tomu patří strategické uvažování o tom, jak dosáhnout maximálního výstupu za určité předem stanovené náklady. Tato otázka je klíčová při plánování a rozhodování v oblastech, kde je nutné optimalizovat výsledky za dostupné finanční

prostředky. Metoda se využívá v případech, kdy je monetární ocenění užitků komplikované. Rozhodovacím nástrojem CEA jsou jednotkové náklady projektu, které jsou porovnávány s ostatními projekty. [1]

### 5.3 ANALÝZA UŽITEČNOSTI NÁKLADŮ - CUA (COST-UTILITY ANALYSIS)

Analýza užitečnosti představuje sofistikovaný přístup k hodnocení projektů s důrazem na klíčové charakteristiky této metodiky. Zaměřuje se na měření výkonu pomocí užitečnosti, přičemž forma užitečnosti může být flexibilně přizpůsobena konkrétním aspektům projektu. Tato analýza nalézá praktické využití zejména při hodnocení veřejných zakázek s více kritérii, což umožňuje komplexní zhodnocení projektů s ohledem na různé faktory. Klíčovou roli hraje také analýza efektivnosti podpůrných prvků v rámci systému optimalizované alokace zdrojů, což umožňuje systematické posouzení přínosu jednotlivých částí projektu. Matematické postupy CUA umožňují kvantifikaci nákladů a přínosů, což vede k objektivnímu vyhodnocení celkové užitečnosti projektu. Vícekritériální analýza poskytuje vyvážený přístup při rozhodování a hodnocení projektů, a výstupy této analýzy lze vyjádřit technickými i peněžními jednotkami. Celkově CUA přináší systematický a objektivní rámec pro hodnocení projektů, což zahrnuje různé faktory a kritéria, a posiluje metody hodnotové analýzy pro komplexní posouzení hodnoty projektu a jeho přínosu pro zainteresované strany. [1]

$$E = U / IC$$

Kde: E ... efektivnost projektu

U ... užitečnost projektu

IC ... investiční náklady projektu

Zdroj: Metoda CUA [1, s. 50-51]

Pro hodnocení užitečnosti projektů lze využít z řád metod hodnotové analýzy:

- Subjektivní metody,
- Kvalitativní metody,
- Kvantitativní metody.

Nejčastěji používané metodami jsou subjektivní metody. Jedná se o metody, kdy hodnotitel poměřuje projekty předem daným pravidlem. Pro stanovení dílčích užitečných vlastností projektu se užije nominální, ordinální a kardinální stupnici. Základním pravidlem této analýzy je seřazení vlastností od nejdůležitějších po ty nejméně důležité. Celková užitečnost projektu je poté vyjádřena tímto vzorcem:

$$U_d = \sum_{d=0}^n U_d \times v_d$$

Kde:  $U_d$ ... užitečnost dílčí užité vlastnosti projektu

$v_d$ ... váha dílčí užité vlastnosti projektu

$d$  ... dílčí užité vlastnost projektu

$n$  ... počet dílčích užité vlastností

Zdroj: Metoda CUA [1, s. 55-56]

## 5.4 ANALÝZA NÁKLADŮ A UŽITKŮ - CBA (COST-BENEFIT ANALYSIS)

Tato metoda se zaměřuje na srovnání **nákladů (cost)** a **užitků (benefit)** investice. Tato analýza je základním nástrojem pro posouzení projektu, zda je projekt společensky žádoucí či nežádoucí. Základním principem využití této analýzy je zjišťování efektivnosti veřejných projektů. Tyto projekty nemají dopad pouze na investora ale hlavně na společnost. Přínos pro společnost jako takový jde však velice těžce kvantifikovat a ocenit, proto se tato analýza zaměřuje právě na užitky, které projekt přináší pro společnost. Hlavním cílem je určit, zda jsou očekávané užitky větší než náklady. Výsledky mohou být vyjádřeny v ekvivalentních peněžních hodnotách.

Tato analýza má přesně definovanou osnovu:

1. Definice podstaty projektu,
2. Vymezení struktury beneficentů,
3. Popis nulové a investiční varianty,
4. Vymezení, členění a kvantifikace všech relevantních užitků a nákladů,
5. Oddělení neocenitelných užitků a nákladů,
6. Převod ocenitelných užitků a nákladů na hotovostní toky,
7. Stanovení diskontní sazby,
8. Nominální a reálné vyjádření peněžních toků a diskontní sazby,
9. Výpočet kriteriálních ukazatelů,
10. Citlivostní analýza,
11. Posouzení projektu na základě vypočtených kriteriálních ukazatelů,
12. Rozhodnutí o přijatelnosti a financování investice. [1]

### 5.4.1 Definice podstaty projektu

V tomto kroku se identifikuje a definuje jaký je hlavní předmět investice a podstata projektu. V rámci tohoto průzkumu bychom si měli zjistit jaké je technické, organizační a finanční zajištění investice a jaká bude struktura výstupů, které má investice zajišťovat. Zároveň je potřeba definovat předpokládané fáze projektu a doby jejich trvání. [17]

### 5.4.2 Vymezení struktury beneficentů

Identifikace a vymezení skupin osob nebo entit, které budou mít prospěch z realizace projektu. Zjišťuje se, kdo jsou beneficenti a jak projekt ovlivní jejich situaci. Beneficient by měl splňovat dvě hlavní podmínky – měl by být relevantní z hlediska zájmů investora a zároveň bude projekt pozitivně ovlivňovat beneficenta.

Beneficenty lze rozdělit do několika skupin:

- Domácnosti,
- Podniky,
- Municipální subjekty,
- Stát,
- Ostatní organizace. [1]

### 5.4.3 Popis nulové a investiční varianty

Nulová varianta reprezentuje stav, který by existoval, pokud by projekt nebyl realizován. Investiční varianta popisuje plánovanou implementaci projektu a její přínos a benefity.

### 5.4.4 Vymezení, členění a kvantifikace užitků a nákladů projektu

Jedná se o identifikace, rozčlenění a kvantifikace všech relevantních užitků a nákladů, které jsou spojeny s každou fází projektu od počátku do konce. Jde o reálný dopad projektu na společnost a je identifikován pomocí užitků, které projekt přinese a nákladů, které projekt společnosti způsobí.

Užitek neboli **benefit**, je definován jako vznik nových hodnot (např. zvýšení hodnoty statku) v důsledku realizace projektu. Náklad neboli **cost**, je naopak ztráta stávajících hodnot a zvýšení nákladů spojených s relevantními procesy v důsledku realizace projektu.

Užitky a náklady lze členit na základě několika kritérií:

- Podle subjektu, kterého se dotýkají (beneficienta),
- Podle fáze životního cyklu projektu, do kterého časově spadají (předinvestiční, investiční, provozní nebo likvidační fáze),

- Podle věcné povahy (hmotné, nehmotné, finanční),
- Podle schopnosti vyjádřit užitky a náklady v kvantitativních jednotkách,
- Podle jednoznačnosti příčinné souvislosti užitků a nákladu s investičním projektem (přímo nebo nepřímo plynoucí z projektu). [1]

#### 5.4.5 Oddělení neocenitelných užitků a nákladů

Jde o rozpoznání a popis prvků, které jsou obtížně měřitelné nebo nemají přímý finanční výraz. Tato kategorie zahrnuje neocenitelné faktory, které mohou ovlivnit rozhodování a nelze je vyjádřit ve formě peněžních toků.

#### 5.4.6 Převod ocenitelných užitků a nákladů na hotovostní toky

Mnoho Benefitů a Costů (C&B) je možné vyjádřit penězi, ale v nekomerčním prostředí zůstává část efektů vyjádřena jinak než finančně. Kde trh s cenou existuje, můžeme použít přímé ocenění na základě tržní ceny. U veřejných projektů to však není vždy možné, zejména u efektů, které mají charakter veřejného statku nebo služby, jako například čistší ovzduší nebo nižší hlučnost v obytných oblastech. Tyto benefity nemají tržní cenu, a lidé, kteří je využívají, často nejsou schopni stanovit, kolik by za ně byli ochotni zaplatit na trhu. V takových případech je nutné využít jiné metody k odhadu hodnoty těchto efektů investic.

- **Stínové ceny (Shadow Prices):** Principem stínových cen je nahrazení oceňovaného benefitu jiným statkem nebo službou, kterou již můžeme vyčíslit. Příkladem může být například rekonstrukce místní křižovatky, která je nepřehledná a nebezpečná. Její rekonstrukcí chceme dosáhnout nižší nehodovosti v daném úseku a snížení počtu úrazů ročně. Při použití principu stínových cen bychom tento přínos ocenily následovně:

*Benefit nižší úrazovosti v Kč = počet neuskutečněných úrazů v daném roce \* průměrné roční náklady na léčení jednoho úrazu způsobeného nehodou [17, s. 20]*

- **Náhražkové trhy (Substitute Markets):** Náhražkové trhy označují trhy, na kterých jsou dostupné alternativní zdroje nebo produkty, které mohou nahradit aktuální zdroje nebo produkty v daném projektu. Jako vhodným příkladem je například snížení hluku v obytných lokalitách. Benefitem je tedy snížení hlučnosti pro místní obyvatele tzn. že majitel si může dovolit zvednout cenu nájmu díky zlepšeným podmínkám pro bydlení v daném místě. Peněžní převod pomocí náhražkových trhů by vypadal následovně:

*Benefit jedné domácnosti bydlící v odhlučněném prostředí v Kč = roční tržní nájemné v lokalitě s adekvátně nižší úrovní hluku – roční tržné nájemné v jinak stejně lukrativní lokalitě s původní hladinou hluku [17, s. 21]*

#### **5.4.7 Stanovení diskontní sazby**

Určení diskontní sazby, která se použije k přepočtu budoucích peněžních toků do současné hodnoty. Vyjadřuje výnos alternativní investiční příležitosti k investiční příležitosti sledované a vymezuje minimální požadovanou výnosnost posuzovaného investičního projektu. Při prognóze vstupních parametrů pro výpočet kriteriálních ukazatelů, jako je NPV, IRR a IR, musí zpracovatel zohlednit časový vývoj jednotlivých proměnných a vliv inflace na tyto proměnné. Pokud je provedena korekce s odpovídajícím dodržením pravidel diskontování hotovostních toků příslušnou diskontní sazbou, výsledná hodnota NPV by měla být shodná u obou způsobů vyjádření a následného propočtu. To znamená, že reálné hotovostní toky by měly být diskontovány reálnou diskontní sazbou a nominální toky nominální sazbou, což zajišťuje správné zhodnocení a porovnání finančních toků.

Máme dva typy diskontní sazby – finanční a ekonomickou. Finanční diskontní sazba je 4 % a jedná se o úrokovou sazbu státních dluhopisů nebo dlouhodobou reálnou úrokovou sazbu komerčních úvěrů. Ekonomická diskontní sazba je transparentní a její hodnota je 5 %. [17]

#### **5.4.8 Výpočet kriteriálních ukazatelů (NPV, IRR, IR)**

Jedná se ukazatel ekonomické efektivnosti veřejných investic. V oblasti veřejných investičních projektů se provádí hodnocení efektivnosti projektů pomocí analýzy nákladů a výnosů s aplikací ukazatele čisté současné hodnoty. Mezi základní ukazatele patří čistá současná hodnota (NPV – Net Present Value), vnitřní míra výnosů (IRR – Internal Rate of return), index rentability (IR – Profitability Index) a prostá doba návratnosti (PB – Payback Method).

##### **5.4.8.1 Čistá současná hodnota NPV**

Čistá současná hodnota představuje rozdíl mezi předpokládanými čistými peněžními toky provozní a likvidační fáze projektu a investičními náklady do projektu vloženými. Toky budoucích výnosů nelze prostě sčítat, ale je nutné je diskontovat na jejich současnou hodnotu.



$$PV = \sum_{i=0}^n \frac{NCF_i}{(1+r)^i}$$

- Kde: PV... současná hodnota v Kč  
 NCF<sub>i</sub>... čisté peněžní toky v jednotlivých letech v Kč  
 i... počet let od 1 do n  
 r... diskontní sazba

Zdroj: Čistá současná hodnota [17, s. 26]

Čistou současnou hodnotu lze potom stanovit následujícím vztahem:

$$NPV = PV - IN$$

- Kde: NPV... čistá současná hodnota v Kč  
 IN... investiční náklad v Kč

Zdroj: Čistá současná hodnota [17, s. 26]

Investiční projekt jejichž hodnota ukazatele NPV je větší nebo rovna nule lze považovat za přijatelné. Toto rozhodovací pravidlo uvádí Tabulka 6.

#### Tabulka 6 Rozhodovací pravidlo NPV

(Zdroj: 17, s. 26-27)

Hodnota ukazatele	Interpretace
NPV ≥ 0	Projekt je přijatelný
NPV < 0	Projekt je nepřijatelný

#### 5.4.8.2 Vnitřní výnosové procento IRR

Představuje procentuální výnosnost projektu za celé hodnocené období. Výnos, při kterém projektované peněžní toky vyprodukují nulovou NPV. IRR je tedy v podstatě hodnota diskontní sazby.

$$0 = CF_0 + \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+IRR)^t}$$

- Kde: IRR ... vnitřní výnosové procento  
 CF<sub>t</sub>... Peněžní toky v daných letech v Kč

Zdroj: Vnitřní výnosové procento [17, s. 27]

Tento matematický vztah není vhodný pro přímý výpočet vnitřního výnosového procenta (IRR), protože není možné vyjádřit hledanou hodnotu přímo vzhledem k umocňování na t-tou mocninu. Výpočet IRR je v podstatě prováděn iterativní metodou, kdy postupně měníme diskontní sazbu v rovnici, dokud se hodnota NPV (čistá současná hodnota) nedostane na nulu. Tato metoda lze přirovnat k postupu prostřednictvím opakovaných pokusů a omylů, přičemž každý další pokus by měl být přesnější.

Projekt je přijatelný, pokud vnitřní výnosové procento je větší než předpokládaná diskontní sazba (Tabulka 7).

#### Tabulka 7 Rozhodovací pravidlo IRR

(Zdroj: 17, s. 29)

Hodnota ukazatele	Interpretace
$IRR \geq r$	Projekt je přijatelný
$IRR < r$	Projekt je nepřijatelný

#### 5.4.8.3 Prostá doba návratnosti PB

Prostá doba návratnosti udává, za kolik let přinese projekt peněžní toky, které pokryjí celkové investiční náklady na projekt. Tento ukazatel se spočítá jako podíl rozdílu kumulovaných peněžních toků a investičního nákladu ku ročnímu peněžního toku.

$$PB = \frac{CF_0}{CF_t}$$

Kde:  $CF_t$  ... peněžní toky v roce, kdy je projekt výnosový v Kč

Zdroj: Doba návratnosti [17, s. 33]

Pokud je prostá doba návratnosti větší nebo rovna době životnosti projektu, můžeme projekt interpretovat jako přijatelný (Tabulka 8). Zároveň platí, že čím je hodnota nižší, tím je projekt z tohoto hlediska lepší. Pokud porovnáváme více projektů měl by být zvolen ten projekt, jehož hodnota doby návratnosti je nižší.

#### Tabulka 8 Rozhodovací pravidlo doby návratnosti

(Zdroj: 17, s. 34)

Hodnota ukazatele	Interpretace
$PB \leq$ Doba životnosti	Projekt je přijatelný
$PB >$ Doba životnosti	Projekt je nepřijatelný

#### 5.4.8.4 Index rentability IR

Index rentability vypovídá o efektivnosti vynaložených investic. Posuzuje se, kolik Kč čistého diskontovaného přínosu spadá na jednu investovanou korunu. Tento ukazatel je výhodný, pokud porovnáváme více projektů. Uvádí poměr mezi čistou současnou hodnotou a investičními náklady.

$$IR = \frac{NPV}{IC} = \frac{(\sum_{i=0}^n CF_i)}{-\sum_{i=0}^x CF_i}$$

Kde: IR ... index rentability v Kč

NPV ... čistá současná hodnota

$CF_i$  ... peněžní toky v Kč

n ... počet let hodnoceného období

x ... počet let výstavby

Zdroj: Index rentability [17, s. 34]

Pro rozhodnutí, zda je přijatelný slouží opět jednoduché pravidlo. Pokud je index rentability větší nebo roven nule je projekt hodnocen jako přijatelný. Pokud je index v záporných hodnotách jedná se se nepřijatelný projekt. Rozhodovací pravidlo je znázorňuje Tabulka 9.

**Tabulka 9 Rozhodovací pravidlo IR**

(Zdroj: 17, s. 34)

Hodnota ukazatele	Interpretace
$IR \geq 0$	Projekt je přijatelný
$IR < 0$	Projekt je nepřijatelný

#### 5.4.9 Citlivostní analýza

Citlivostní analýza je klíčovým prvkem v rámci celkové analýzy nákladů a přínosů (CBA), který se zaměřuje na vyhodnocení citlivosti výsledků projektu nebo investice vůči změnám v klíčových vstupních proměnných. Tato analýza je navržena k identifikaci a hodnocení vlivu různých faktorů na konečné výsledky, což umožňuje lepší pochopení citlivosti projektu na změny v těchto faktorech.

Prvním krokem v citlivostní analýze je identifikace klíčových proměnných, které mají významný vliv na výsledky projektu. Tyto proměnné mohou zahrnovat náklady, přínosy, dobu trvání projektu nebo diskontní sazbu. Následně se stanoví rozsah, v němž by mohly tyto klíčové proměnné variabilní.

Dalším krokem je hodnocení vlivu změn v jednotlivých klíčových proměnných. To zahrnuje postupné měnění těchto proměnných v rámci stanoveného rozsahu a analýzu dopadů na výsledky projektu. Tímto způsobem lze identifikovat, které faktory mají největší vliv na konečné výsledky.

Citlivostní analýza umožňuje vytvořit různé scénáře na základě kombinace možných hodnot klíčových proměnných. Tato metodika poskytuje přehled o možných budoucích vývojích a umožňuje lépe porozumět, jak by se projekt mohl vyvíjet v různých situacích.

Celkově přispívá k posouzení nejistoty v projektu a umožňuje manažerům a analytikům přijímat informovaná rozhodnutí při nejistotě. Citlivostní analýza je tak cenným nástrojem pro strategické plánování a optimalizaci výsledků projektů. [12] [17]

#### **5.4.10 Rozhodnutí o přijatelnosti a financování investice**

Na základě výsledků CBA a posouzení projektu je učiněno rozhodnutí o přijatelnosti a financování investice. Toto rozhodnutí zohledňuje ekonomickou efektivnost a další relevantní faktory.

## 6 OBEC KUŘIM

### 6.1 CHARAKTERISTIKA OBCE KUŘIM

Město Kuřim se nachází zhruba 13 km severně od Brna, významné dopravní křižovatce spojující silnice Brno–Svitavy a Brno–Tišnov, a je rovněž přímo napojeno na železniční trať Brno–Havlíčkův Brod. S 11 263 obyvateli k datu 30. 12. 2023 [18] je Kuřim největším městem okresu Brno-venkov a klíčovým průmyslovým centrem v regionu. Jako součást zájmového území města Brna představuje Kuřim jádro Brněnské sídelní regionální aglomerace a je desátým největším městem v Jihomoravském kraji s výrazným potenciálem pro další rozvoj.

První písemná zmínka o městě Kuřim je z roku 1226. Avšak až v roce 1964 získala Kuřim statut města, což iniciovalo výstavbu nových obytných a komerčních prostor, včetně mateřských škol, základních škol, knihovny a polikliniky. Od 80. let probíhala intenzivní výstavba panelových sídlišť, a v následujících desetiletích se město transformovalo díky rozsáhlým bytovým projektům a investicím do průmyslu. To se projevilo na tváři města v 90. letech 20. století, kdy se vytváří podmínky pro další růst počtu obyvatel hlavně díky investici do rozsáhlého závodu společnosti TYCO Electronics Czech, s.r.o. Spolu s dalšími firmami a rozvojem TOS Kuřim – OS, a.s. velmi přispěla k vysokému saldu dojížděky za prací do města. [19]

K 1. 1. 2003 se v rámci reformy veřejné správy stala Kuřim obcí s rozšířenou působností. Do jejího správního obvodu spadá 10 obcí: Čebín, Česká, Hvozdec, Chudčice, Jinačovice, Kuřim, Lelekovice, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Veverská Bítýška. [18]

#### 6.1.1 Demografická situace

Tabulka 10 zobrazuje, jak se vyvíjel počet obyvatel ve městě Kuřim a v jeho správním obvodu za poslední roky. Jedná se o počet obyvatel, kteří mají v Kuřimi a ostatních zmíněných obcích trvalé bydliště. Údaje jsou platné vždy k 1. lednu daného roku. V posledních letech se město Kuřim přibližuje k hranici 11 tisíc obyvatel. Nejspíše tomu tak bude i za rok 2023, který ještě neskončil, a proto není v tabulce zaznačen, avšak k 30. 12. 2023 je evidováno ve městě Kuřim 11 263 obyvatel. [18]

### Tabulka 10 Vývoj počtu obyvatel ve správním obvodu Kuřim

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z Českého statistického úřadu)

Obec	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Kuřim</b>	<b>10 981</b>	<b>10 997</b>	<b>10 993</b>	<b>11 021</b>	<b>10 847</b>
Čebín	1 826	1 817	1 843	1 867	1 839
Česká	1 012	1 008	1 015	1 015	1 005
Hvozdec	316	326	336	343	351
Chudčice	957	954	982	996	1 005
Jinačovice	744	755	779	773	763
Lelekovice	1 852	1 862	1 914	1 915	1 883
Moravské Knínice	958	982	1 032	1 087	1 113
Rozdrojovice	1 011	1 032	1 075	1 096	1 061
Veverská Bítýška	3 198	3 270	3 376	3 441	3 478
<b>CELKEM</b>	<b>22 855</b>	<b>23 003</b>	<b>23 345</b>	<b>23 554</b>	<b>23 345</b>

#### 6.1.2 Organizační struktura MěÚ Kuřim

Dle zákona č. 314/2002 Sb. je Městský úřad Kuřim „Pověřeným obecním úřadem“ a od 1. 1. 2003 je také obecním úřadem s rozšířenou působností.

V oblasti samostatné působnosti plní úřad úkoly uložené Zastupitelstvem města Kuřimi, Radou města Kuřimi, starostou a místostarosty města. V oblasti přenesené působnosti vykonává úřad státní správu, která mu byla svěřena jako obci s rozšířenou působností, která do svého správního obvodu zahrnuje 10 okolních obcí.

Řízení městského úřadu a chod města je zajištěno těmito orgány:

- Zastupitelstvo města,
- Rada města,
- Starosta města. [2]

Úřad města tvoří starosta, místostarostové, tajemník úřadu a zaměstnanci města zařazení do úřadu. Zastupitelstvo města Kuřim je tvořeno 17 členy v čele se starostou Mgr. Drago Sukalovským. Radu města Kuřimi tvoří 5 členů.

V rámci městského úřadu funguje devět odborů, které vykonávají činnosti v samostatné i přenesené působnosti města Kuřim. Jedná se o tyto odbory:

- **Odbor dopravy** – jedná se o úsek dopravy, který zajišťuje silniční hospodářství a dopravně-správní agendu (evidence řidičských průkazů, silničních vozidel, autoškol apod.).

- **Odbor správní a vnitřních věcí** – hlavní náplní je zajišťovat služby pro občany správního obvodu, jedná se hlavně o vydávání občanských průkazů, cestovních dokladů a evidence obyvatel.
- **Odbor stavební a životního prostředí** – zajišťuje převážně plnění úkolů, které plynou ze zákonů o životním prostředí, spravuje odpadové hospodářství, půdní fondy a funguje také jako vodoprávní úřad.
- **Odbor sociálních věcí a prevence** – jedná se o sociální služby, včetně právního poradenství a zajištění dostupnosti sociálních služeb.
- **Odbor obecní živnostenský úřad** – vykonává veškeré činnosti s vydáváním živností a vede živnostenský rejstřík.
- **Odbor majetkoprávní** – tento odbor funguje ve prospěch samosprávy města a zabývá se převážně uzavíráním nájemních smluv, přípravou podkladů k prodeji a nákupu nemovitostí a eviduje majetek města.
- **Odbor finanční** – zabezpečuje hlavně přípravu a sestavování rozpočtu města a kontrolu hospodaření. Mimo jiné provádí také správu místních poplatků a vymáhá pokuty.
- **Odbor kancelář úřadu** – zabezpečuje úkoly starosty a místostarostů, zajišťuje jednání orgánů obce a spravuje informační a komunikační technologie a internetové stránky obce.
- **Odbor investiční** – má na starosti investiční výstavbu města. Pořizuje také územní a regulační plán města a změny jeho dokumentace. [20]

### 6.1.3 Tvorba a schvalování obecního rozpočtu

Vedoucí finančního odboru sestavuje rozpočet na základě informací poskytnutých správci rozpočtu jednotlivých odborů obecního úřadu. První verze rozpočtu je následně podrobena přezkumu vedení města. Vedoucí finančního odboru spolu s představiteli jednotlivých odborů diskutuje o případných úpravách výdajů tak, aby bylo možné hospodařit s dostupnými finančními prostředky. Tento proces vyžaduje snížení rozpočtových výdajů v méně zásadních projektech, přičemž je nezbytné udržet neohrožený chod města. Konečná verze je posléze předložena k projednání finančnímu výboru a následně městské radě. Schválená verze návrhu rozpočtu obce musí být veřejně vyvěšena na úřední desce. Po uplynutí patnácti dnů může být schválena nadpoloviční většinou zastupitelstva (minimálně devíti hlasy). Schvalování rozpočtu obvykle probíhá v lednu každého roku. Během roku mohou být potřebné úpravy schvalovány

prostřednictvím dalších rozpočtových opatření, která jsou případně předkládána a schvalována zastupitelstvem nebo radou města v případě nezbytných změn v rozpočtu města Kuřim. [5]

## **6.2 HOSPODAŘENÍ OBCE V LETECH 2018 – 2022**

V této kapitole se blíže podíváme na hospodaření města Kuřim v posledních pěti letech. Jelikož rok 2023 není ještě u konce, budeme počítat s hospodařením obce v období let 2018–2022. Základem hospodaření města je sestavení a schválení obecního rozpočtu. Na začátku každého kalendářního roku je vydán schválený rozpočet k danému roku, který obsahuje předpokládané příjmy a výdaje obce. V průběhu roku však může dojít ke vzniku neočekávaných příjmů nebo výdajů a finanční úřad se musí uchýlit k dalším rozpočtovým opatřením. Tyto opatření musí být stejně jako prvotní rozpočet schválena zastupitelstvem či radou obce. V průměru městský úřad schválí asi okolo 15 rozpočtových opatření ročně. Na konci roku vedoucí finančního odboru sestavuje závěrečný účet hospodaření města pro daný rok. Toto činí na základě finančních výkazů obce.

Na základě těchto informací byla sestavena Tabulka 11 s finančním hospodařením obce za uplynulých pět let. Z tabulky můžeme vyčíst, že v obecním rozpočtu sestavovaném na začátku každého roku se počítá s převyšujícími výdaji na příjmy. Stejně tak je tomu vždy i u upraveného rozpočtu a výsledky hospodaření se vždy předpokládají záporné. Když se podíváme na třetí oddíl tabulky, kde se nachází skutečné čerpání rozpočtu, vidíme, že až na rok 2021 se výsledky hospodaření dostávají do záporných hodnot. V posledních letech tedy hospodaří Kuřim spíše schodkově. Lehce pozitivní zprávou však může být, že oproti předpokládanému výsledku, jsou záporné výsledky hospodaření alespoň o polovinu nižší. V roce 2021 jsou dokonce kladné a město Kuřim bylo schopno si vytvořit alespoň menší finanční rezervu do dalších let. [21]

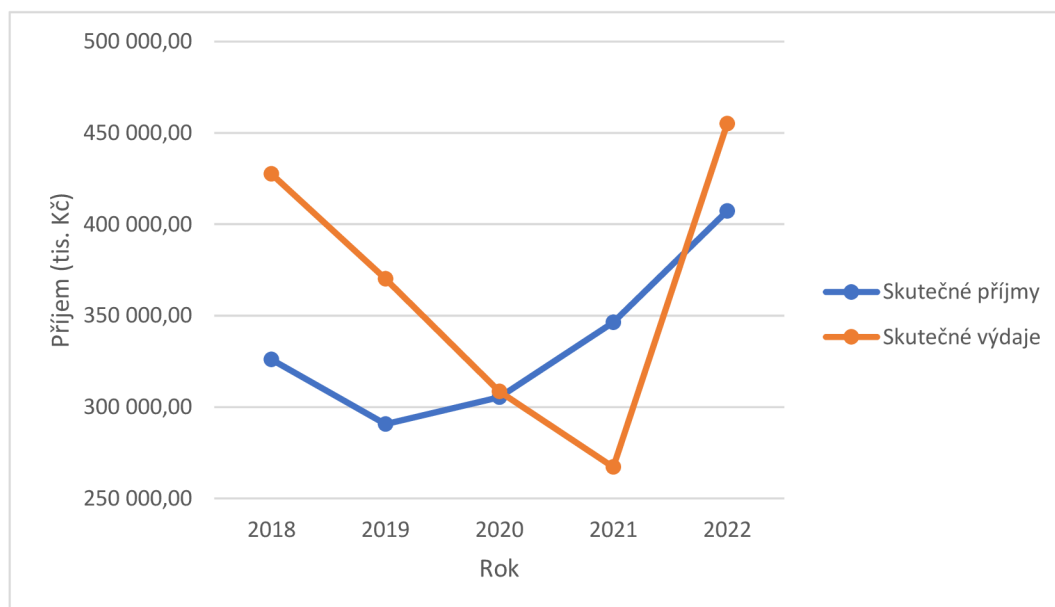


**Tabulka 11 Porovnání příjmů a výdajů schváleného, upraveného a skutečného rozpočtu v letech 2018-2022 (v tis. Kč.)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Schválený rozpočet</b>					
<b>Příjmy</b>	238 228,50	243 231,10	269 368,20	258 742,70	298 135,70
<b>Výdaje</b>	347 228,50	399 231,10	356 368,20	336 942,70	442 335,70
<b>CELKEM</b>	<b>-109 000,00</b>	<b>-156 000,00</b>	<b>-87 000,00</b>	<b>-78 200,00</b>	<b>-144 200,00</b>
<b>Upravený rozpočet</b>					
<b>Příjmy</b>	303 038,20	308 879,10	311 874,30	306 420,20	452 709,50
<b>Výdaje</b>	562 228,50	462 379,10	398 874,30	384 620,20	596 909,50
<b>CELKEM</b>	<b>-259 190,30</b>	<b>-153 500,00</b>	<b>-87 000,00</b>	<b>-78 200,00</b>	<b>-144 200,00</b>
<b>Skutečný rozpočet</b>					
<b>Příjmy</b>	326 003,43	290 640,13	305 303,98	346 299,85	407 314,44
<b>Výdaje</b>	427 588,75	370 170,61	308 451,98	267 108,01	455 041,05
<b>CELKEM</b>	<b>-101 585,32</b>	<b>-79 530,48</b>	<b>-3 148,00</b>	<b>+ 79 191,84</b>	<b>-47 726,61</b>

Níže můžeme vidět graficky znázorněn vývoj skutečných příjmů a výdajů hospodaření města Kuřimi (Graf 1). Zde můžeme vidět, že zatímco výdaje kolísají, příjmy mají naopak spíše stoupající tendenci. Trvalý růst příjmů znamená finanční stabilitu Kuřimi. Kuřim pravidelně investuje do mnoha veřejných projektů pro zvýšení kvality a rozvoje města a pro potřeby občanů. Podrobněji se budeme zabývat příjmy a výdaji v následujících kapitolách.

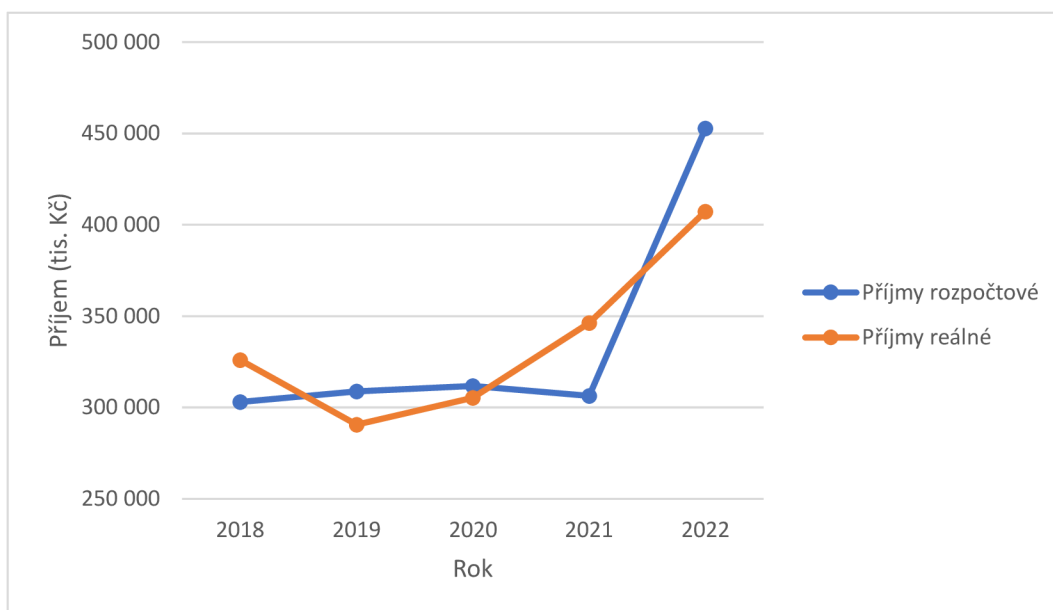


**Graf 1 Vývoj skutečných příjmů a výdajů v letech 2018-2020**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

### 6.2.1 Struktura příjmů obce Kuřim

V následujícím Graf 2 vidíme vývoj reálných a rozpočtových příjmů Kuřimi ve zkoumaném pětiletém období. Příjmy obce Kuřim mají růstovou tendenci. V rámci rozpočtových příjmů můžeme vidět skokový nárůst mezi lety 2021 a 2022. To je z důvodu rekonstrukce a modernizace dopravního terminálu, na jehož výstavbu město obdrželo dotace z Evropské unie.



**Graf 2 Vývoj reálných a rozpočtových příjmů v letech 2018-2022**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

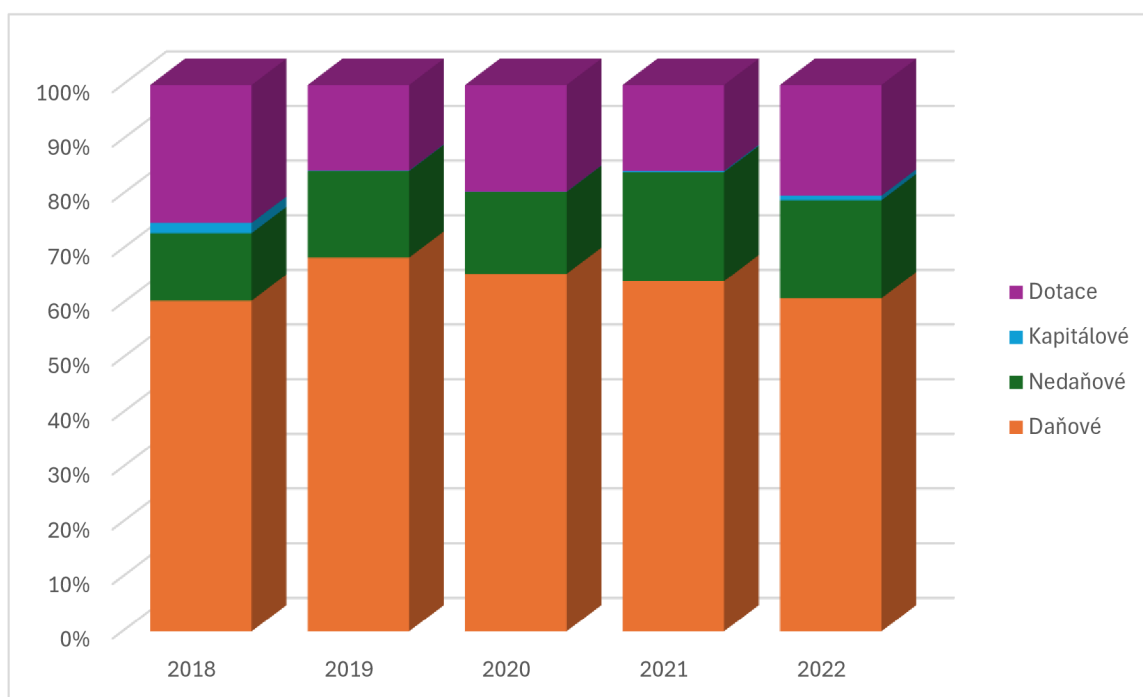
V obecném kontextu lze rozlišit příjmy města Kuřim na dvě hlavní kategorie – dotace a vlastní příjmy. Tyto příjmy lze dále kategorizovat podle rozpočtové struktury, která zahrnuje příjmy daňové, nedaňové, kapitálové a dotace. Tabulka 12 zobrazuje rozdělení příjmů města Kuřim v období od roku 2018 do 2022. Nejvíce důležitou skupinou příjmů jsou příjmy daňové a stejně jako u nedaňových příjmů, zde můžeme sledovat růstovou tendenci. Ta je způsobena mimo jiné i narůstajícím počtem obyvatel. Další důležitou skupinou příjmu jsou dotace, které tvoří každoročně podstatnou část příjmů obce. Ty však na rozdíl od daňových a nedaňových příjmů nemají žádnou předvídatelnou tendenci. Dotace se odvíjí od realizovaných projektů v daných letech.

**Tabulka 12 Rozdělení příjmů obce Kuřim v letech 2018–2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

Příjmy/rok	2018	2019	2020	2021	2022
Daňové	197 158	198 748	202 798	221 805	248 111
Nedaňové	40 367	45 980	46 484	69 069	73 139
Kapitálové	6 118	229	139	702	3 406
Dotace	82 360	45 681	60 690	54 722	82 656
<b>CELKEM</b>	<b>326 003</b>	<b>290 640</b>	<b>310 112</b>	<b>346 300</b>	<b>407 314</b>

Graf 3 zobrazuje, jak vypadá procentuální skladba těchto skupin příjmů. Konkrétně si jednotlivé skupiny příjmů blíže specifikujeme v následujících kapitolách.



**Graf 3 Skladba příjmů v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

### 6.2.1.1 Daňové příjmy

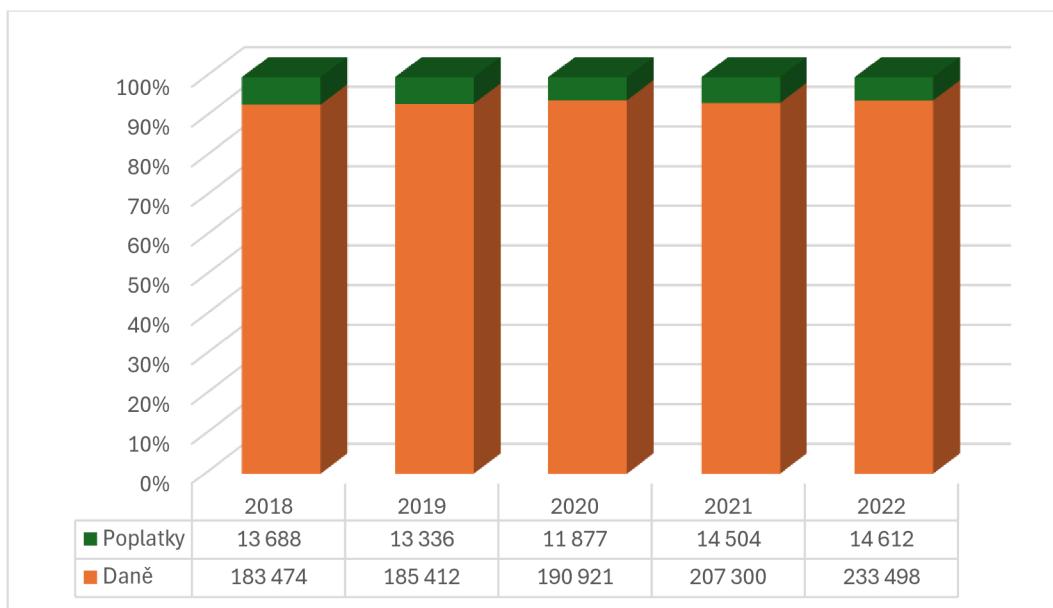
Nejvýznamnější částí příjmů obce jsou daňové příjmy, jež představují cca 60 % celkových příjmů obce a úzce korespondují s počtem obyvatel. Tato kategorie zahrnuje zejména daně od občanů s trvalým bydlištěm v Kuřimi, mezi daňové příjmy se ale řadí také místní poplatky stanovené městem Kuřim a správní poplatky vybírané obecním úřadem. Podrobné členění daňových příjmů je zobrazeno v Tabulce 13.

**Tabulka 13 Podrobné členění daňových příjmů obce Kuřim v letech 2018–2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

<b>Příjmy/rok</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
DPH	74 531	77 820	77 215	90 707	105 201
Daň FO	43 756	46 190	46 364	37 780	38 693
Daň PO	37 698	36 242	36 692	48 821	50 732
Daň z nemovitosti	14 303	9 298	14 872	15 639	14 856
Daň z technických her	0	14 927	14 714	13 015	22 518
Daň z hazardních her	13 186	934	1 064	1 338	1 499
Poplatek za komunální odpad	5 391	4 362	4 746	5 385	5 954
Správní poplatky	5 256	4 991	4 360	4 757	5 801
Poplatek ze psů	324	322	454	466	456
Příjmy za zkoušky odbor. zp. od žád. o ŘP	1 995	1 916	1 610	1 878	1 727
Př. z odvodů na odnětí půdy ze zem. půd. fondu dle z.	376	1 526	569	576	548
Poplatek za užívání veř. prostranství	201	126	78	105	47
Ostatní poplatky	146	94	61	1 338	79
<b>CELKEM</b>	<b>197 162</b>	<b>198 748</b>	<b>202 798</b>	<b>221 804</b>	<b>248 110</b>

Při analýze daňových příjmů, jsem je pro lepší pochopení rozdělila na daně a poplatky. Jejich vzájemný poměr ukazuje následující Graf 4. Je evidentní, že výrazná většina daňových příjmů, více jak 90 %, pochází právě z daní samotných. Tato část je pro město prakticky neměnná. Kuřim má však možnost ovlivnit část tvořenou daní z nemovitosti, kde nastavením koeficientu stanoveného zákonem může zvýšit příjmy z tohoto zdroje. Poplatky, tvořící zhruba 10 % daňových příjmů, jsou oblastí, kterou obec naopak ovlivňovat může. V souladu se zákonem č. 565/1990 Sb. může pomocí obecně závazné vyhlášky stanovit sazby místních poplatků, což poskytuje větší manévrovací prostor pro případné změny. Konkrétní místní daně a poplatky jsou analyzovány v další části.



**Graf 4 Rozdělení daňových příjmů na daně a poplatky (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

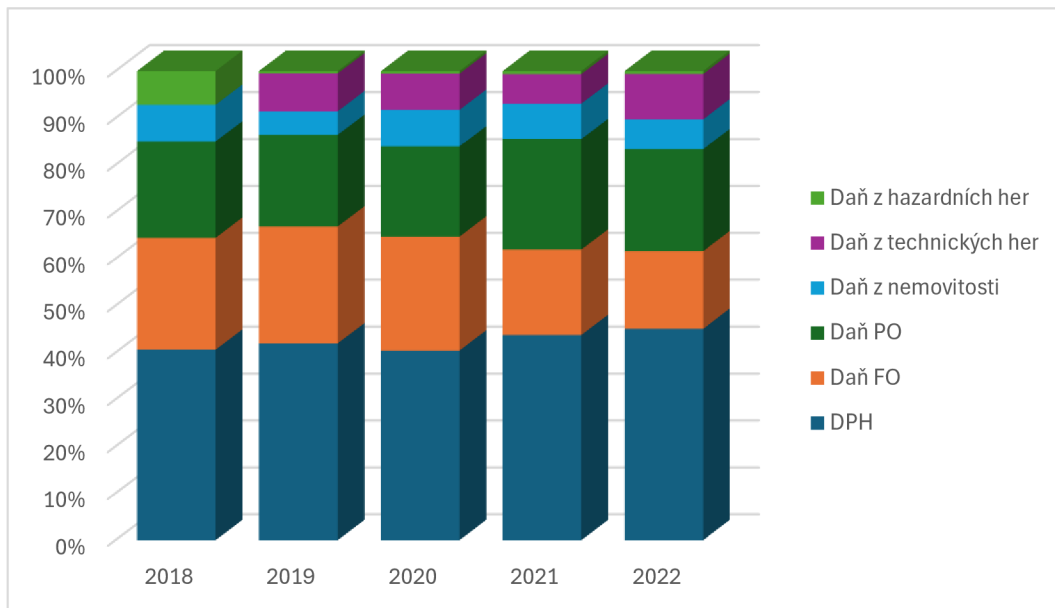
## Daně

Do skupiny daní ve městě Kuřim spadají následující položky:

- Daň z přidané hodnoty,
- Daň z příjmu PO,
- Daň z příjmu PO za obce,
- Daň z příjmů FO placené plátcí,
- Daň z příjmu FO placené poplatníky,
- Daň z nemovitých věcí,
- Daň z technických her,
- Daň z hazardních her.

Jednoznačně největší část daňových příjmů tvoří daň z přidané hodnoty neboli DPH. Ta každým rokem narůstá a je větší než 40 %. Příjmy z daní z právnických osob jsou za roky 2021 a 2022 o něco vyšší než daň z příjmu fyzických osob. Nejmenšími položkami jsou daň z nemovitosti a daně z hazardních a technických her. Zde je poměrně zajímavé sledovat nárůst daní z technických her, a naopak velký pokles daní z hazardních her. To je způsobeno novelizací zákona č. 187/2016 Sb., o dani z hazardních her, která vstoupila v účinnost k 1. 1. 2017 a přidala právě kategorii technických neboli online her. Je to z důvodu toho, že daň z technických her se vztahuje k počtu povolených zařízení kdežto daň z hazardních her je odvozena od počtu obyvatel obce. Podíl daně pro obce a stát je taky jiný, u technických her jde 35 % daně státu a 65 % náleží obci, u hazardních her 70 %

jde státu a 30 % obci. Tyto poměry by se ale měly v nejbližší době ještě změnit. Je zde tedy vidět, jak velkou část tvoří právě samotná daň z technických her oproti výnosu z her hazardních. Znázornění podílu jednotlivých daní vidíme v následujícím grafu (Graf 5).



**Graf 5 Struktura daňových příjmů (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

## Místní poplatky

Místní poplatky se řídí zákonem o místních poplatcích. Město Kuřim je upravuje vyhláškou obce Kuřim č. 3/2009 o místních poplatcích.

V Kuřimi se vybírají následující poplatky, které budou blíže popsány:

- Poplatek za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů,
- Poplatek za užívání veřejného prostranství,
- Poplatek ze psů.

### a) Poplatek za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů

Poplatníkem je fyzická osoba s trvalým pobytem v obci Kuřim, nebo vlastník nemovité věci, která je umístěna na území obce. Sazba poplatku činí 550 Kč za rok. [22]

### b) Poplatek za užívání veřejného prostranství

Tento poplatek se se platí za zvláštní užívání veřejného prostranství, kterým se rozumí provádění výkopových prací, umístění dočasných staveb a zařízení sloužících

proposkytování prodeje a služeb a prodej, pro umístění reklamních zařízení, zařízení cirkusů, lunaparků a jiných atrakcí, umístění skládek, vyhrazení trvalého parkovacího místa a užívání tohoto prostranství pro kulturní, sportovní a reklamní akce, filmové potřeby a další. Tento poplatek se platí od prvního dne, kdy se začalo užívat veřejného prostranství až do dne, kdy užívání skončilo. [23]

Výše poplatku se odvíjí od typu užívání veřejného prostranství a velikosti plochy potřebné k užívání.

Od poplatku jsou osvobozeni například držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P; akce pořádané pro účely charitativní nebo veřejně prospěšné; vlastníci, spoluvlastníci nebo nájemci dotčených pozemků a další.

### **c) Poplatky ze psů**

Plátcem je držitel psa staršího 3 měsíce.

Sazba poplatku za kalendářní rok činí:

- |  |          |
|--|----------|
| • Za jednoho psa   | 800 Kč   |
| • Za druhého a každého dalšího psa téhož držitele          | 2 000 Kč |
| • Za psa, jehož držitelem je osoba starší 65 let           | 200 Kč   |
| • Za druhého a dalšího psa téhož držitele, staršího 65 let | 300 Kč   |

Opět jsou od poplatku osvobozeni například držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P; město Kuřim a organizace zřízené obcí apod. [24]

## **6.2.2 Nedaňové příjmy**

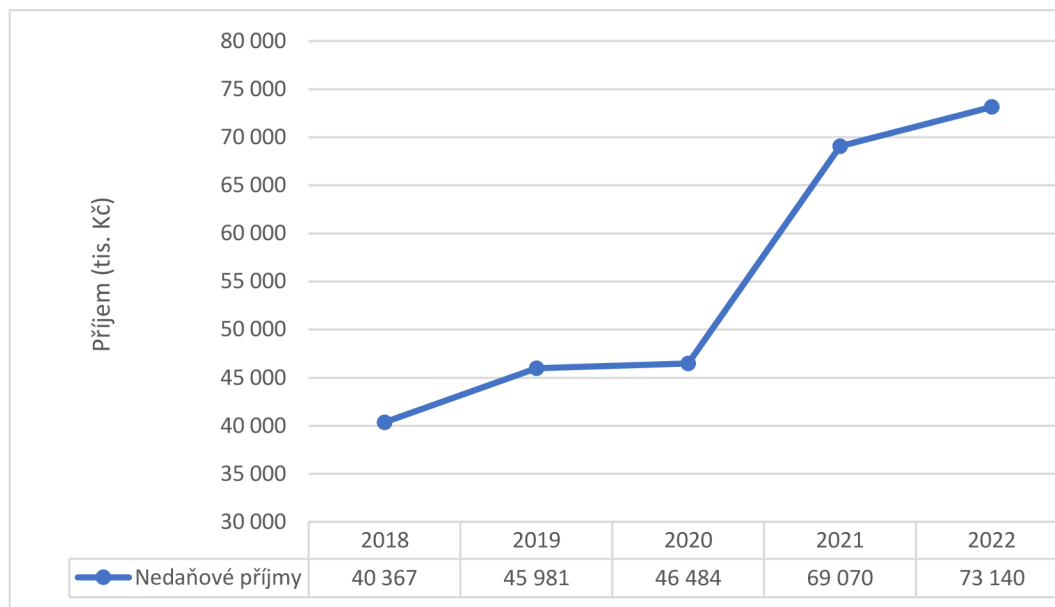
Mezi nedaňové příjmy řadíme ty, které si město vydělá běžným provozem. Tyto příjmy tvoří cca 15 % veškerých příjmů města.

Mezi tyto příjmy řadíme:

- Příjmy z vlastní činnosti,
- Příjmy z pronájmu majetku,
- Příjmy z úroků,
- Příjmy z pronájmu pozemků,
- Příjmy z odvodů příspěvkových organizací,
- Sankční platby od jiných subjektů.

Nedaňové příjmy mají narůstající tendenci (Graf 6). Od roku 2018 kdy se pohybovaly kolem 40 mil. Kč se od roku 2021 navýšily k částce 70 mil. Kč. Tento nárůst způsobily hlavně přijaté sankce od jiných subjektů. Jednalo se o pokuty, které byly uděleny

subjektům ve správním či přestupkovém řízení. Jedná se spíše o doplňkovou nepravidelnou položku, která hrála v letech 2021 a 2022 poměrně značnou roli v kontextu nedaňových příjmů. Avšak v rámci příjmů celkových je tato částka však poměrně zanedbatelná.



**Graf 6 Vývoj nedaňových příjmů v letech 2018–2022 (v tis. Kč)**

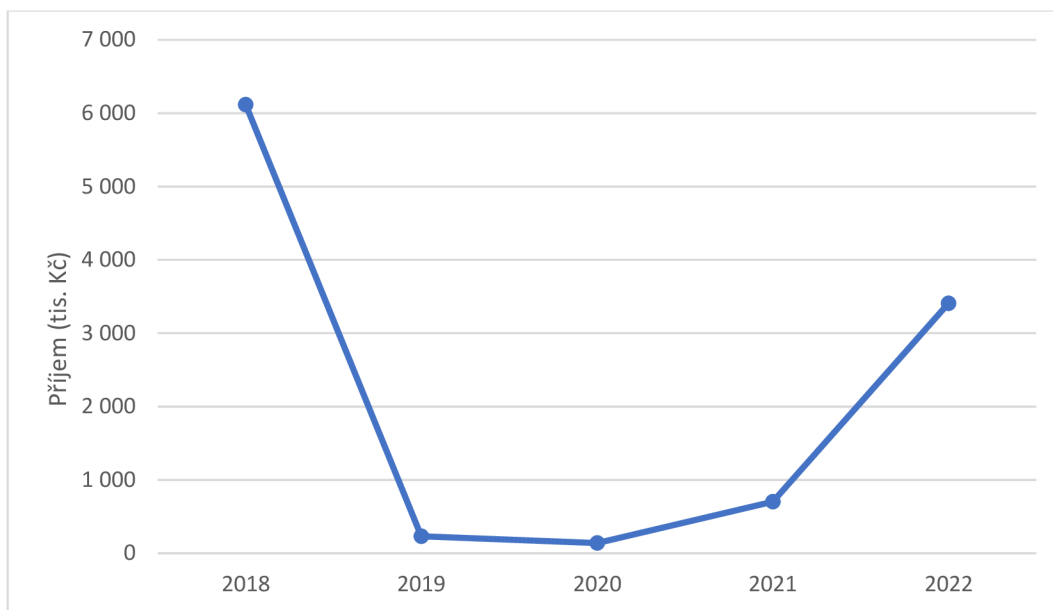
(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

### 6.2.2.1 Kapitálové příjmy

Jedná se o příjmy z dlouhodobého hmotného, nehmotného majetku a pozemků. Tyto příjmy má obec v okamžiku prodeje majetku. Kapitálové příjmy tvoří nejmenší část příjmů města Kuřim. Procentuálně se jedná v posledních letech o méně než 1 % celkových příjmů města.

Graf 7 zobrazuje vývoj kapitálových příjmů v průběhu zkoumaného období. Velký propad můžeme vidět mezi roky 2018 a 2019, kdy kapitálové příjmy dosáhly pouhých 230 tis. Kč. Oproti více než 6 mil. Kč v předchozím roce 2018 je to poměrně velký skok. V tomto roce byly malé příjmy z prodeje pozemků a nejvíce měly přispět příjmy na pořízení dlouhodobého majetku. Ty však byly v roce 2019 nulové. Od roku 2019 však kapitálové příjmy opět pomalu rostou a k roku 2022 tvořily částku více než 3 mil. Kč.





**Graf 7 Vývoj kapitálových příjmů v letech 2018-2022**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

Tabulka 14 zahrnuje seznam obchodních společností, které město Kuřim k roku 2022 vlastní anebo je částečným podílníkem. Stoprocentní podíl má město na Centru technický služeb, Městském technickém centru a Wellness centru.

**Tabulka 14 Dlouhodobý majetek města Kuřim**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

Společnost	Datum založení	Základní kapitál	Podíl města
Městské technické centrum Kuřim spol. s r.o., Jungmannova 968/75, IČ: 25 31 82 50	20.11.1996	100 000 Kč	100 %
Centrum technických služeb Kuřim s.r.o., Jungmannova 968/75, IČ: 26 30 71 89	9.12.2002	200 000 Kč	100 %
Wellness Kuřim s.r.o., Blanenská 1082, IČ: 29 21 33 80	19.4.2010	200 000 Kč	100 %
Střední průmyslová škola a Střední odborné učiliště Kuřim s.r.o., Křížkovského 48, IČ: 47 91 78 65	30.4.1993	140 000 Kč	15 %
Bytové družstvo Sv. Ján Kuřim, družstvo, Jungmannova 968/75, IČ: 26 27 72 12	5.3.2002	25 000 Kč	-

### 6.2.2.2 Dotace

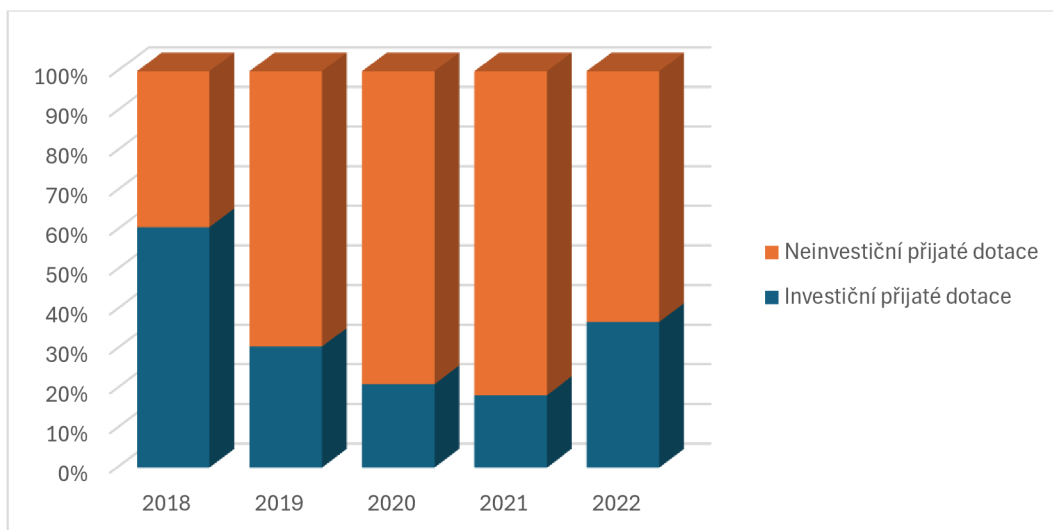
Dotace neboli také přijaté transfery každoročně tvoří poslední část příjmů a jedná se o příjmy o objemu cca 25 % v rozpočtu města. Jedná se o druhou největší a zároveň velmi důležitou položku příjmů v obecním rozpočtu. Z většinové části se jedná o dotace, mohou se sem však zařadit také peněžní dary, peněžní příspěvky, či dávky. V těchto případech se však nejedná o tak signifikantní částky, které by měly dopad na celkový rozpočet. Budeme tedy dále rozebírat hlavně dotační prostředky, které město Kuřim v posledních letech obdrželo.

Nejčastěji se jednalo o dotace z Evropské unie, která díky svým programům přerozděluje strukturální fondy, které pak alokuje do konkrétních oblastí podpory. Kromě EU můžou obce získávat dotace také ze státního rozpočtu či státních fondů, od krajů, ale také od obcí samotných. Výše těchto dotací záleží hlavně na snaze města, jelikož si o dotační podporu musí požádat. Administrativně jsou tyto žádosti poměrně složité, avšak město díky nim může získat dotace z různých oblastí.

Obecně můžeme dotace rozdělit na dvě skupiny:

- **Neinvestiční dotace** slouží k pokrytí běžných výdajů spojených hlavně s výkonem veřejné správy a nákupu krátkodobého majetku. Asi největší část transferů jde právě do veřejné správy. Obec každoročně obdrží příspěvky ze státního rozpočtu na plnění úkolů v přenesené působnosti. V první řadě je dotace určena na mzdové a provozní výdaje spojené se zaměstnanci, v druhé řadě je pak příspěvek doplněn dalšími financemi, které obce inkasují za výkon agend v přenesené působnosti. Také zde řadíme dotace na podporu různých vzdělávacích programů. Například od roku 2013 poskytuje město Kuřim dotace z vlastního rozpočtu na kulturní a sportovní činnosti. Jedná se o podporu celoroční činnosti organizací a spolků v oblasti kultury, sociálních komunit a sportu. Důvodem podpory bylo vytvoření kvalitních podmínek a nabídek v těchto odvětvích pro všechny věkové skupiny obyvatel.
- **Investiční dotace** tvoří převážnou část dotací, které obec využívá. Tyto prostředky jsou určeny pro nákup dlouhodobého majetku a investiční projekty, které s ním souvisejí. V Kuřimi byly investiční dotace využity především při rekonstrukcích městských budov, revitalizacích přírodních objektů, výstavbě cyklostezek, zakládání dětských hřišť, výstavbě wellness centra, rekonstrukce dopravní infrastruktury a dalších projektech.

V Grafu 8 vidíme jejich vzájemný poměr. Neinvestiční dotace výrazně převyšují. Jedná se totiž o pravidelné každoroční příjmy ze státního rozpočtu na chod města.



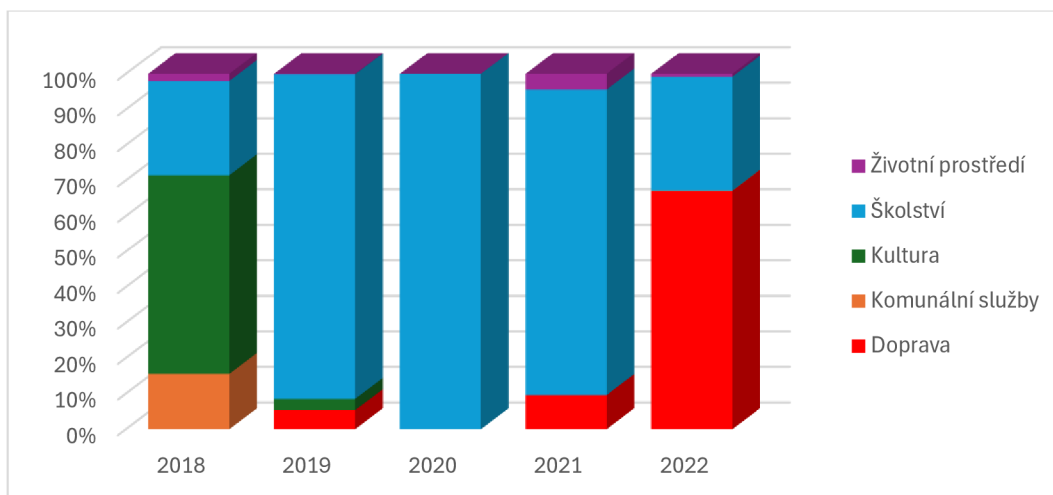
**Graf 8 Poměr investičních a neinvestičních dotací v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

Každým rokem se výrazně liší druhy přijatých investičních dotací, jelikož výše a druh dotací se odvíjí od specifických investičních akcí daného roku. V hodnoceném období 2018–2022 byly dotace alokovány převážně do těchto oblastí a s nimi spojenými projekty:

- **Školství** – v hodnoceném období probíhaly ve městě Kuřim rekonstrukce, zateplení a rozšíření kapacit na MŠ Zborovská, ZŠ Tyršova a ZŠ Jungmannova. Příspěvky na tyto projekty byly převážně z dotačních zdrojů EU.
- **Doprava** – v rámci dopravy byly za hodnocené období realizovány dva hlavní investiční projekty a těmi byly Cyklostezka Kuřim – Lipůvka a Rekonstrukce a modernizace dopravního terminálu v Kuřimi. Obě akce byly spolufinancovány dotacemi z EU.
- **Komunální služby** – jednalo se převážně o příspěvky na projekty spojené se strategiemi na změnu klimatu.
- **Kultura** – v roce 2018 byla dokončována rekonstrukce kulturního domu v Kuřimi, která byla dotovaná opět z Evropské unie.
- **Životní prostředí** – jednalo se o projekty varovného a výstražného systému, adaptační strategie změny klimatu, odpadové hospodářství apod. [21]

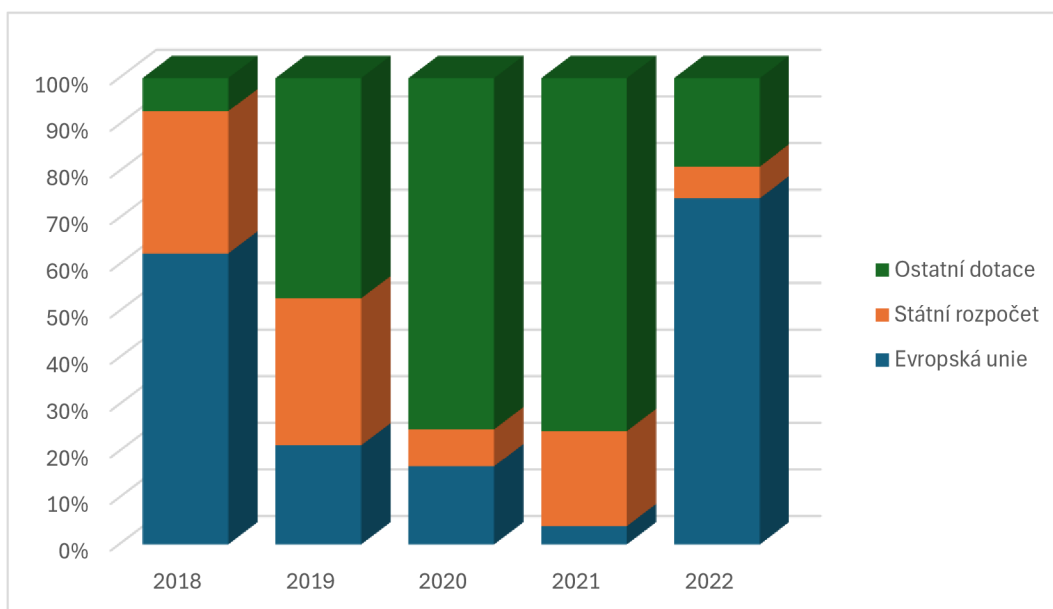
Graf 9 ukazuje, jakou část zastávaly projekty jednotlivých oblastí v hodnocených letech. Nejvíce projektů bylo realizováno v oblastech školství, dopravy a kultury. Avšak oblasti podpory dotací se každoročně mění podle potřeby a preferencí města. Také záleží, na jaké investiční akce je město schopné získat dotační podporu v daném roce.



**Graf 9 Struktura investičních dotací v letech 2018/2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

V následujícím grafu (Graf 10) je vidět, od kterých subjektů dotace do obecního rozpočtu plynuly. V rámci EU se jednalo převážně o investiční dotace z konkrétních programů a norských fondů. Ze státního rozpočtu plynule dotace neinvestičního charakteru na výkon veřejné správy, jak již bylo umíněno. Pod pojmem „ostatní dotace“ se skrývají transfery od krajů a finanční podpory z fondů v rámci konkrétních projektů (např. podpora cyklostezek, výukových kapacit apod.)



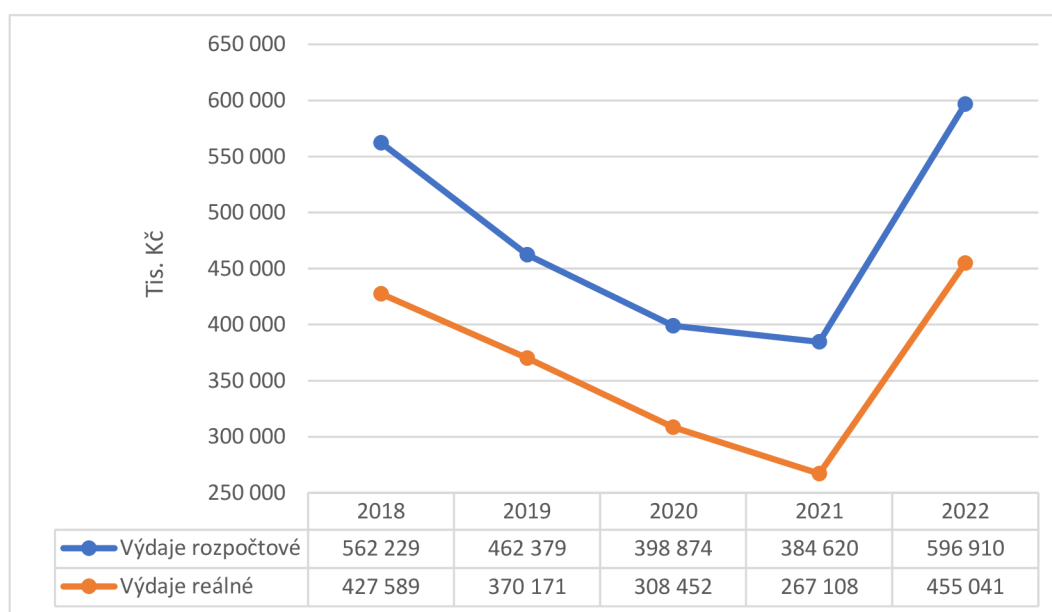
**Graf 10 Struktura dotací podle přispívajícího subjektu v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

### 6.2.3 Struktura výdajů obce Kuřim

Rozpočtová strana výdajů podléhá mnohem častějším změnám než strana příjmů, což je zejména patrné při investičních akcích, kde může být rozpočet upravován během roku. Tyto úpravy mohou být způsobeny například výsledky výběrových řízení dodavatelů nebo neočekávanými komplikacemi, jež vedou k následnému navýšení výdajů. V případě provozních výdajů jsou změny mnohem méně časté a nastávají pouze v reakci na nově získané dotace.

Výdaje města Kuřim nevykazují konzistentní růstový trend jako příjmy, ale spíše kolísají. Následující Graf 11 ukazuje, že výdaje od roku 2018 až do roku 2021 klesaly. V roce 2022 je patrný výrazný nárůst výdajů téměř o dvojnásobek ve srovnání s rokem 2021. Tento nárůst je důsledkem rozsáhlých investic, konkrétně rekonstrukce a modernizace dopravního terminálu a stále probíhající rekonstrukce škol (konkrétně se jednalo o MŠ Zborovská, ZŠ Tyršova a ZŠ Jungmannova). Na tyto projekty byly odhadovány náklady včetně přijatých dotací ve výši 160 mil. Kč, což představovalo skoro třetinu plánovaných výdajů.



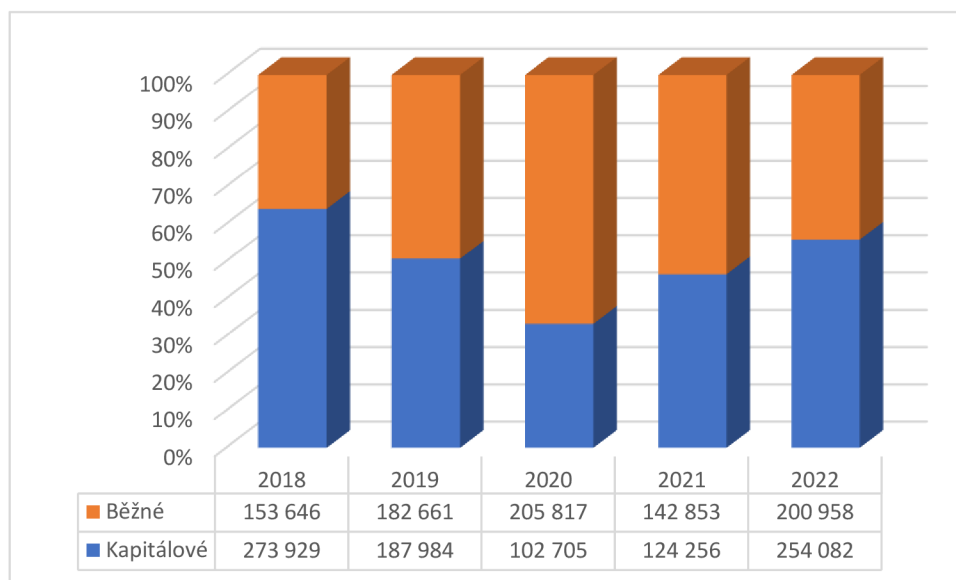
**Graf 11 Vývoj výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

Celkové výdaje obcí lze v zásadě rozdělit na dvě hlavní kategorie: běžné výdaje a kapitálové výdaje. Zatímco běžné výdaje souvisejí s provozními aktivitami, kapitálové výdaje směřují k modernizaci a rozšíření obecní infrastruktury. Kapitálové výdaje obcí představují významnou část celkových kapitálových výdajů veřejných rozpočtů, a jejich

financování významně ovlivňují dotace poskytované z fondů Evropské unie ale také od státu.

Z Grafu 12 můžeme vyčíst, že poměr běžných a kapitálových výdajů je velice nepravidelný a v každém roce je docela jiný. Kromě let 2020 a 2021 však převažují kapitálové výdaje nad těmi běžnými, a to právě z důvodu realizace mnoha investičních projektů. Blíže si jednotlivé skupiny výdajů specifikujeme v následujících kapitolách.



**Graf 12 Poměr kapitálových a běžných výdajů (v tis. Kč)**

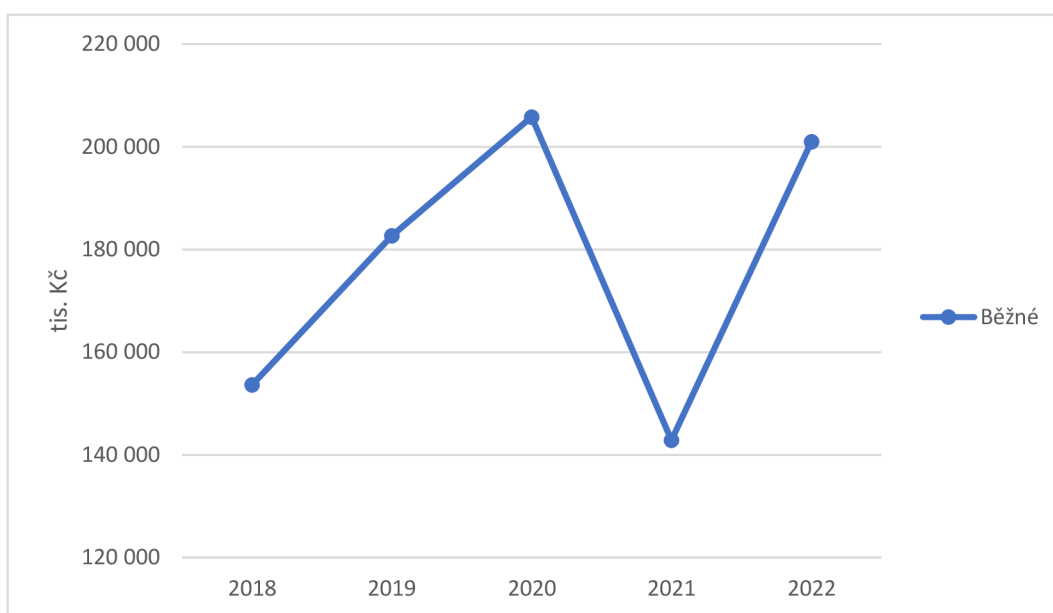
(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města Kuřim)

### 6.2.3.1 Běžné výdaje

Běžné výdaje představují finanční prostředky, které obec alokuje na běžný chod a zajištění nezbytných služeb pro občany. Největší část běžných výdajů tvoří mzdové náklady, což zahrnuje platby zaměstnancům obce. Tímto způsobem se financují pracovníci v oblasti veřejné správy, sociálních služeb, školství a dalších sektorů. Důležitou částí běžných výdajů jsou také náklady spojené s každodenním provozem úřadu, jako jsou nájemné, energie, a ostatní provozní výdaje. Tím se zajišťuje, že obecní úřad může efektivně fungovat a poskytovat služby občanům.

V neposlední řadě můžeme mezi tyto výdaje zařadit sociální služby, které zahrnují programy podpory rodin, péči o seniory, a další sociální programy. V oblasti školství a kultury běžné výdaje zahrnují financování místních škol, knihoven, kulturních akcí a dalších vzdělávacích a kulturních programů. Tyto výdaje jsou klíčové pro udržení kvality života v obci a poskytování potřebných služeb občanům.

Následující Graf 13 zobrazuje kolísavost běžných výdajů. V normálním případě bychom očekávali spíše růstovou či konstantní tendenci. Z grafu však vidíme, že po růstu v letech 2018-2020 je v roce 2021 rapidní propad. Můžeme spekulovat, co zapříčinilo tento důsledek, avšak rozpočet Kuřimi na rok 2021 byl již od schválení podstatně nižší v příjmech i výdajích než v předchozích letech. Tato situace byla pravděpodobně značně ovlivněna krizí COVID-19, která ovlivnila hospodaření všech veřejných subjektů v celé České republice. Většina institucí byla zavřená a lidé pracovali na home-office, tudíž nebylo třeba vydávat tolik výdajů na energie městem provozovaných institucí. Kulturní, sportovní ani jiné vzdělávací akce se nesměly pořádat a lidé se nesměli shromažďovat. Je tedy logické, že velká část běžných výdajů obci doslova „odpadla“.



**Graf 13 Vývoj běžných výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města)

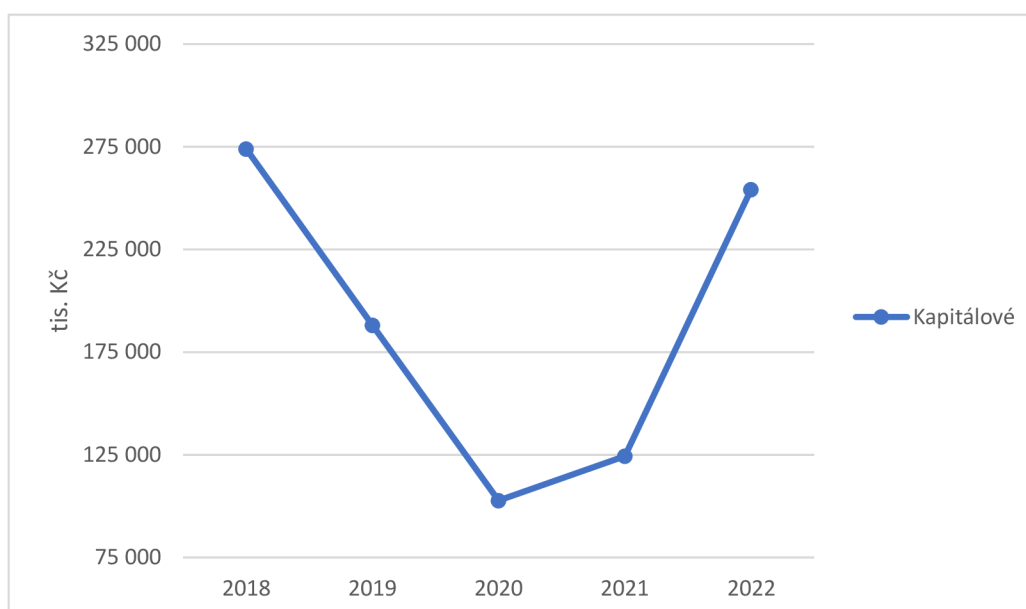
### 6.2.3.2 Kapitálové výdaje

Kapitálové výdaje představují investiční výdaje, které mají dlouhodobý dopad na infrastrukturu a majetek obce. To může zahrnovat investice do nové nebo rekonstruované infrastruktury, jako jsou silnice, mosty, kanalizace a vodovody. Tyto projekty přispívají k celkovému rozvoji obce a zajišťují, že infrastruktura splňuje současné potřeby a odpovídá budoucím výzvám.

Dále kapitálové výdaje zahrnují nákup majetku, jako jsou pozemky, budovy nebo technologie, které mohou být využity obcí k posílení své dlouhodobé pozice. Tyto výdaje jsou často spojeny s rozvojem a modernizací města nebo obce. Kromě toho

mohou kapitálové výdaje zahrnovat rozvojové projekty, jako jsou nové parky, sportovní zařízení nebo revitalizace městských částí, které přispívají k celkovému rozvoji a kvalitě života v obci.

V Graf 14 můžeme opět pozorovat vývoj kapitálových výdajů v hodnoceném období 2018-2022. Z grafu vidíme, že kapitálové výdaje nemají žádnou předvídatelnou tendenci. Záleží vždy na investičních projektech obce v daném roce, které se vybírají podle potřeby a podle dostupných financí. Zde můžeme pozorovat, že investiční výdaje měly od roku 2018 klesající tendenci. Město nemělo tedy v plánu nějaké rozsáhlejší investiční akce anebo jich bylo poměrně málo, což mohlo být částečně ovlivněno covidovou krizí, ale také nedostatkem financí v daném roce. Město pravděpodobně ani nežádalo o mnoho dotací z důvodu krize.



**Graf 14 Vývoj kapitálových výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč)**  
(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat získaných z rozpočtu města)



### 6.3 ZHODNOCENÍ HOSPODAŘENÍ KUŘIMI V LETECH 2018-2022

Správa financí obcí se výrazně odlišuje od hospodaření běžných firem, jejichž hlavním zájmem je především generování zisku. U veřejných subjektů, jako jsou obce, je primárním cílem uspokojování potřeb svých občanů. Proto je běžné, že hospodaření obce se mění každý rok a může být buď přebytkové, nebo schodkové, v závislosti na aktuálních potřebách a podmínkách.

V analyzovaném pětiletém období bylo hospodaření obce Kuřim převážně schodkové, s výjimkou roku 2021, kdy bylo zaznamenáno přebytkové hospodaření. Město si tak bylo schopno vytvořit alespoň finanční rezervu do dalších let. Pozitivním aspektem je, že nebyly reálné schodky v rozpočtu tak výrazné, jak bylo původně předpokládáno. Obec Kuřim byla schopna financovat své výdaje díky přebytkům z předchozích let a čerpání úvěrů. Na základě těchto údajů lze konstatovat, že město je schopné samostatně hospodařit bez větších problémů.

Největší částí příjmů Kuřimi jsou daňové příjmy, které tvoří až dvě třetiny rozpočtu města. Město také získává finanční prostředky z nedaňových příjmů a dotací, které pocházejí z evropských fondů, státních zdrojů a regionálních podpor. Deficity v rozpočtech byly způsobeny především realizací rozsáhlých investičních projektů. V roce 2018 byla dokončena výstavba sportovní haly a rekonstrukce kulturního domu. Během dalších tří let probíhaly rekonstrukce, opravy a zateplení několika mateřských a základních škol. V oblasti dopravní infrastruktury byla realizována cyklostezka mezi Kuřimí a Lipůvkou a rozsáhlou rekonstrukcí prošel i hlavní dopravní terminál.

Z této analýzy lze konstatovat, že Kuřim pravidelně investuje do projektů, které rozvíjejí infrastrukturu města a poskytují občanům nové a modernější možnosti využívání veřejných prostranství. Většina těchto projektů může být realizována právě díky dotacím, o které město každoročně žádá a které tvoří značnou část jeho příjmů. Díky různorodým oblastem podpory může město realizovat projekty všech druhů, čímž rozvíjí své území a poskytuje svým občanům kvalitnější služby.

## 7 DOPRAVNÍ TERMINÁL KUŘIM

Druhá část analýzy se zabývá využitím dotačních prostředků pro konkrétní projekt realizovaný městem Kuřim a jeho dopadu na rozvoj města. V rámci této analýzy se budu zabývat finančním a socioekonomickým hodnocením projektu za pomoci CBA analýzy. Předmětem analýzy bude výstavba a rekonstrukce dopravního terminálu v Kuřimi, která byla dotovaná ze strukturálních fondů EU prostřednictvím programu ITI Brněnské aglomerace. Rekonstrukce terminálu Kuřim je součástí dlouholeté modernizace kuřimského přestupního uzlu.

### 7.1 INFORMACE O PROJEKTU

#### 7.1.1 Popis situace

Město Kuřim se nachází v Jihomoravském kraji 14 km od Brna a je největším městem v okrese Brno-venkov. Se svými 11 tisíci obyvateli a rozlohou 17,2 km<sup>2</sup> je nejbližším a nejvýznamnějším rekreačním zázemím města Brna. Nachází se na spojnici důležitých dopravních tahů, které ho propojují s Brnem a je zatíženo vysokými intenzitami tranzitní i cílové dopravy. Nejdůležitější silniční komunikací z hlediska celostátní dopravy je silnice I/43, která převádí dopravu z Jihomoravského kraje do kraje Pardubického, Královohradeckého a částečně Olomouckého. Ve vztahu k Brnu je další významnou dopravní spojnici silnice II/385, II/386 a silnice III/3846. Kuřim patří mezi nejvýznamnější centra dojížděky za prací na území brněnské aglomerace. Do města se za prací sjíždějí obyvatelé z okolních obcí v okrese Brno-venkov. Jedná se o obyvatele obcí Ivančice, Rosice, Šlapanice a Tišnov. V Kuřimi se totiž nacházejí dva klíčové podnikatelské subjekty, které se nacházejí ve dvou průmyslových zónách – nejvýznamnější roli zaujímá průmyslová zóna SEVER, která rozvíjí areál tradičního průmyslového podniku TOS Kuřim, druhou průmyslovou zónou je ZÁPAD, který využívá areál bývalého státního statku. Jedná se převážně o firmy elektrotechnického, strojírenského a stavebního průmyslu. [19]

Město Kuřim je dopravně obsluhováno Integrovaným dopravním systémem Jihomoravského kraje (IDS JmK). Ten začal v zázemí jihomoravské metropole fungovat od 1. 1. 2004.

Součástí IDS JmK je také řada autobusových linek, které spojují okolní obce s městem Kuřim a s železniční stanicí v Kuřimi, která je přestupní stanicí IDS JmK. Autobusová a železniční stanice se nachází v samém středu města Kuřim (Obrázek 3). Ta až donedávna však představě moderního přestupního terminálu nevyhovovala zejména kvůli nesplněným požadavkům na bezbariérovost, absencí doprovodných služeb

a nedostatečného mobiliáře. To se změnilo roku 2022, kdy byla dokončena nákladná rekonstrukce železniční stanice, kde došlo k přebudování celého vestibulu se zbudováním doprovodných služeb jako např. kavárnou, prodejnou oblečení či novinovým stánkem. Byl také prodloužen podchod pod vlakovým nádražím, čímž byla stanice otevřena do severní části města. Na tuto první etapu navázala generální rekonstrukce železniční stanice a nádražní budovy. Další etapou byla rekonstrukce autobusového terminálu, která je předmětem této analýzy. Celý plán modernizace zakončí rekonstrukce a revitalizace nádražního parku, která započala v červenci letošního roku 2023 a měla by být hotová do konce roku 2024. Tuto finální etapu dopravního přestupního uzlu město financuje za pomoci dotací z fondu životního prostředí a Norských fondů.



**Obrázek 3 Umístění autobusového terminálu**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 25)

## 7.1.2 Charakteristika projektu

**Název projektu:** Dopravní terminál Kuřim

**Místo projektu:** Jihomoravský kraj, Město Kuřim, k.ú. Kuřim, p. č. 1199, 1196 a 375

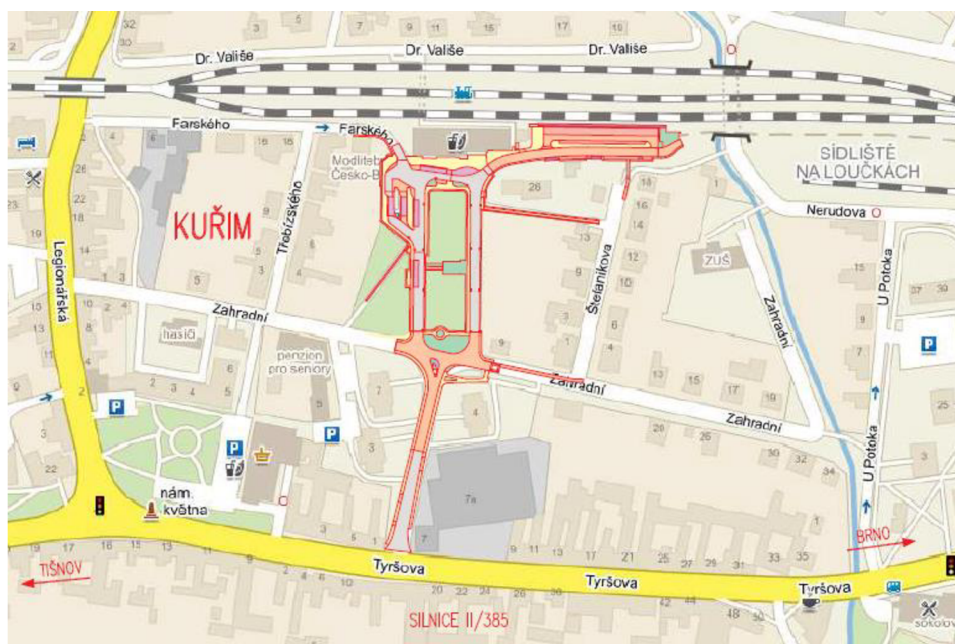
**Investor:** Město Kuřim, Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim, IČ: 00281964

**Hlavní projektant:** Ing. Jiří Bajer, projekční a inženýrská kancelář, Venhudova 25, 613 00 Brno

**Zhotovitel:** GEMO a.s., Dlouhá 562/22, 779 00 Olomouc, Lazce

Stavba započala na konci září 2021 a byla realizována ve čtyřech etapách (etapa A, B, C, D). Projektovou dokumentaci zakázky vypracovala projekční a inženýrská kancelář Ing. Jiří Bajer. Hlavním zhotovitelem stavby byla firma GEMO a.s.

Etapy A a B byly realizovány zároveň a jejich náplní byly demolice a bourací práce, budování kanalizace včetně retenčních nádrží a budování základů pro zastřešení terminálu. V etapě C byly zbudovány inženýrské sítě, kanalizace a vodovodní přípojky, jako první došlo k výstavbě komunikace včetně chodníků a vybudování části nosné ocelové konstrukce pro zastřešení nástupiště. V poslední etapě D se realizoval finální zastřešení nástupiště, výstavba autobusových stanovišť, vybudování zázemí pro cyklisty a sanitárního kontejneru a mobiliáře. Obrázek 4 zobrazuje rozsah plánované rekonstrukce. [26]



**Obrázek 4** Situační výkres širších vztahů

(Zdroj: 26)

V Tabulka 15 je rozpis jednotlivých etap s termíny zahájení a ukončení a jejich kalkulované ceny. Jedná se o plánované způsobilé výdaje (ZV) na začátku projektu. Evropská dotace, kterou město obdrželo, byla necelých 73,3 mil. Kč. Dotace měla pokrýt 90 % všech investičních nákladů. [27]

### Tabulka 15 Jednotlivé etapy projektu a jejich plánované ceny

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

Pořadí etapy	Název etapy	Termín zahájení	Termín ukončení	Předpoklad ZV (stávající)	Předpoklad ZV (změna)
1.	-			-	-
2.	Etapa A+B	30.09.2021	31.03.2022	18 289 192,34	16 520 126,59
3.	Etapa C	01.04.2022	31.07.2022	32 333 625,39	11 496 897,23
4.	Etapa D	01.08.2022	30.06.2023	31 048 663,02	53 391 854,00
<b>CELKEM ZV</b>				<b>81 671 480,74</b>	<b>81 408 877,82</b>
Dotace				90 %	73 267 990,04
Vlastní zdroje				10 %	8 140 887,78

### 7.1.3 Technické řešení projektu a stavební objekty

Dopravní terminál ve městě Kuřim byl navržen v rámci integrované dopravy a řeší obslužnost města Kuřim, které spadá do Brněnské metropolitní oblasti. Dopravní terminál je přestupní uzel pro vozidla autobusové dopravy s několika zastávkami v návaznosti na sousedící vlakové nádraží. Projekt byl realizován jako veřejná zakázka, jejíž cílem byla celková rekonstrukce autobusového nádraží a zvýšení jeho kapacity. Rekonstrukce spočívala zejména v navýšení počtu autobusových nástupišť ze tří na pět, rekonstrukci nástupních ploch a vybudování zastřešení terminálu pro zlepšení komfortu cestujících (Obrázek 5). Nebyl opomenut ani nový a moderní mobiliář. Vše bylo vybudováno za účelem většího využívání veřejné hromadné dopravy.

Stanoviště s 5 nástupišti vychází ze stávajícího uspořádání a polohy zastávek. Nástupiště je situováno přímo na místní komunikaci ul. Nádražní a Farského. Každá zastávka má samostatnou nástupní hranu, 3 zastávky mají nástupiště navazující na průběžný chodník, 2 zastávky mají nástupiště na samostatných ostrůvcích. Všechny zastávky jsou propojeny chodníky a přechody pro chodce v bezbariérové úpravě.

Součástí projektu byla také výstavba parkovacích systémů P+R, K+R a B+R v přímé návaznosti na veřejnou dopravu. Parkoviště pro osobní automobily má celkem 43 stání a další 3 stání v režimu K+R jsou podél ul. Nádražní. Z celkového počtu 46 stání jsou 3 vyhrazená pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. [26]



**Obrázek 5 Nástupiště a zastřešení terminálu**

(Zdroj: Autor)

Výstavba terminálu měla několik částí a v rámci výstavby bylo vytvořeno i cyklocentrum se 12 bike boxy pro 24 jízdních kol (Obrázek 6) a sanitární kontejnerem se sprchou a WC pro rekreační využití (Obrázek 7). V rámci smart řešení přibyly také Wifi připojení, nabíjecí stanice a digitální informační panely. Současně s rekonstrukcí proběhla také výstavba nové kanalizační stoky, vodovodu a veřejného osvětlení včetně kompletní obnovy povrchů vozovek a chodníků kolem nádražního parku a na ulici Nádražní. Kompletní seznam realizovaných stavebních objektů obsahuje Tabulka 16.

**Tabulka 16 Souhrn stavebních objektů**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě informací z projektové dokumentace)

Objekty stavby	
Označení	Název objektu
SO 001	Příprava staveniště - demolice objektů
SO 101	Příjezdová komunikace a parkoviště
SO 102	Parkoviště
SO 103	Autobusové stanoviště
SO 104	Rekonstrukce chodník do ul. Štefánikova
SO 105	Oprava komunikace ul. Nádražní
SO 301–308	Kanalizace dešťová. Splašková, vodovod
SO 401–404	Veřejné osvětlení, rozvody silnoproudu a slaboproudu
SO 701	Zastřešení dopravního terminálu
SO 721	Zázemí pro cyklisty



**Obrázek 6 Bike boxy**

(Zdroj: Autor)



**Obrázek 7 Kontejner se sociálním zázemím**

(Zdroj: Autor)

#### **7.1.4 Cíl investice**

Cílem investice byla celková rekonstrukce autobusového terminálu v Kuřimi a zvýšení jeho kapacity. Rekonstrukce spočívala zejména ve zvýšení počtu autobusových nástupišť ze tří na pět, rekonstrukci nástupních ploch, vybudování zastřešení terminálu pro zlepšení

komfortu cestujících, a to za účelem většího využívání veřejné dopravy. Důležitá byla také modernizace celého nástupiště ve smyslu instalace smart prvků jako je např. Wifi, LED osvětlení nebo nabíjení elektrokol. Pro zvýšení komfortu bylo vybudováno i nové hygienické zázemí pro cestující.

## **7.1.5 Fáze projektu**

### **7.1.5.1 Předinvestiční fáze**

Předinvestiční fáze započala v roce 2018, kdy probíhala projekční příprava, která musela brát ohled hlavně na polohu stavby, která se nachází u ochranného pásma železniční dráhy. V této fázi došlo k upřesnění půdorysného uspořádání prostoru terminálu a rozsahu projektu. Byly zahájeny projekční fáze v jednotlivých profesích, jako byly kanalizace, veřejné osvětlení a zázemí pro cyklisty. Na jaře 2019 byl dokončen projekt ve stupni DUR a byl předložen na SŽDC a Drážní úřad. Na podzim 2019 byl vyhotoven projekt ve stupni pro stavební povolení a muselo být zažádáno o dotace. K financování projektu byly použity dotace z evropského fondu pro regionální rozvoj IROP prostřednictvím programu ITI Brněnské aglomerace. Celkové předpokládané náklady byly 81,67 mil Kč. Výše dotace činila necelých 73,3 mil. Kč, tudíž měla pokrýt 80-90 % nákladů projektu.

V rámci předinvestiční fáze proběhlo také vypořádání majetkoprávních vztahů. Šlo především o zřízení věcných břemen. [27]

### **7.1.5.2 Investiční fáze**

Investiční fáze započala na podzim roku 2021 a trvala až do června roku 2023.

Investiční fáze byla rozdělena na čtyři etapy (A, B, C a D). Etapa A a B probíhaly současně. V této první fázi došlo k demolici skladové budovy a nákladové rampy v prostoru budoucího parkoviště terminálu. Současně proběhlo budování kanalizace v úseku ul. Štefánikova včetně retenční nádrže, a to jak v samotné ulici, tak i v ulicích Zahradní a Nádražní. Kromě toho bylo zahájeno budování zastřešení terminálu, přičemž práce zahrnovaly založení a spodní stavbu. První fáze byla dokončena v březnu 2022.

Etapa C započala v dubnu 2022 a pokračovalo se v budování kanalizace, tentokrát v prostoru budoucího parkoviště s napojením do ul. Štefánikova. Probíhalo také budování inženýrských sítí kanalizace a vodovodu SŽDC před nádražní budovou. Další aktivity zahrnovaly výstavbu komunikace ul. Nádražní v úseku od ul. Tyršova po ul. Zahradní, včetně chodníků, a přístupového chodníku z ul. Štefánikova. Rovněž byla dokončena



výstavba zastřešení terminálu nad stanovišti BUS č. 2,3,4. Tato etapa byla dokončena na konci července roku 2022.

Poslední fází byla Etapa D, kdy se pokračovalo budováním inženýrských sítí v úsecích ul. Nádražní a Farského a byla dokončena výstavba komunikace v křižovatkách a parkoviště. Proběhla montáž osvětlení zastřešení terminálu a dokončení části nosné ocelové konstrukce. Současně bylo dokončeno zastřešení terminálu včetně podhledů, zasklení, dřevěné stěny a osvětlení. Ostatní aktivity zahrnovaly výstavbu autobusových stanovišť, zázemí pro cyklisty a dodávky cykloboxů s příslušenstvím. Tato finální fáze projektu trvala od srpna roku 2022 a byla dokončena v červnu roku 2023.

Ukončení investiční fáze projektu bylo 27. 6. 2023, kdy proběhlo slavnostní otevření terminálu Kuřim a nový autobusový terminál byl oficiálně uveden do provozu. [27]

### **7.1.5.3 Provozní fáze**

Provozní fáze započala vydáním kolaudačního souhlasu a slavnostním přestřihnutím pásky při oficiálním slavnostním otevření. Oficiální uvedení terminálu do provozu organizovalo město Kuřim v čele s panem starostou Drago Sukalovským.

Provozování autobusového terminálu a jeho údržbu obstarává město Kuřim.

## **7.2 FINANCOVÁNÍ INVESTICE**

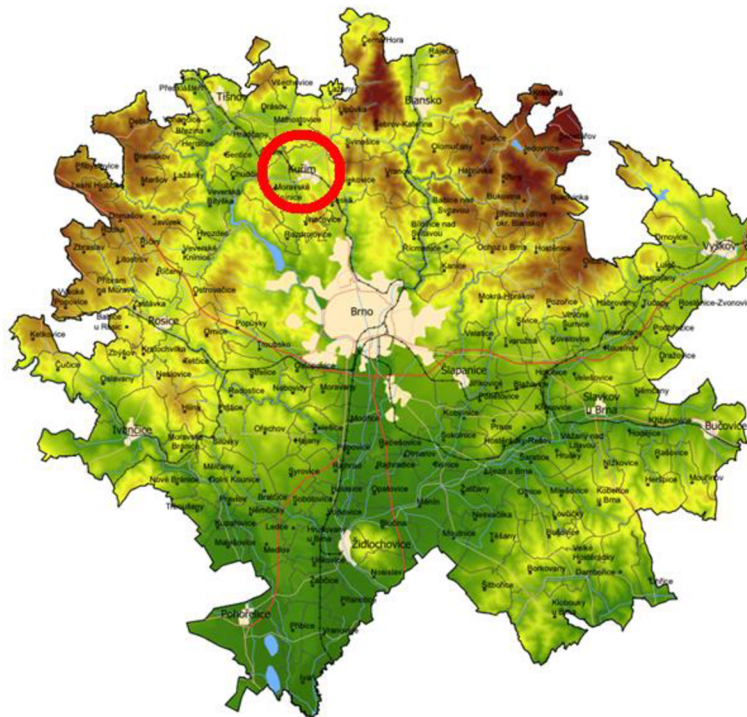
Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, investiční projekt Dopravního terminálu v Kuřimi byl z větší části financován z dotace získané od Evropské unie. Tato částka byla čerpána z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). V rámci tohoto programu získalo město Kuřim dotaci ve výši 73 267 990,04 Kč.

### **7.2.1 Plánované financování investice**

Město Kuřim žádalo o dotaci v rámci integrovaného regionálního operačního programu v programovém období 2014-2020. IROP v každém programovém období vymezí několik oblastí, do kterých alokuje finanční prostředky získané z EU. Město Kuřim čerpalo dotaci z oblasti podpory IROP pro Dopravu, jednalo se o *Specifický cíl 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy* [15]. IROP si v programovém období 2014-2020 vyčlenil pro oblast dopravy částku 15,94 mld. Kč a podpořeno jím bylo 590 projektů. Tato podpora byla určena na projekty těchto typů:

- nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu využívajících alternativní palivo,
- modernizaci a výstavbu přestupních terminálů a parkovacích systémů pro přestup na veřejnou dopravu,
- rekonstrukci a výstavbu chodníků, bezpečnostních opatření pro chodce, cyklostezek a cyklopruhů,
- zavedení a modernizaci sledovacích a řídicích systémů, informačních, odbavovacích a platebních systémů pro cestující ve veřejné dopravě, tzv. telematiku. [15]

O dotaci žádalo město Kuřim v rámci výzvy č. 39, která byla určena konkrétně pro projekty na výstavbu a modernizaci přestupních terminálů na území Brněnské metropolitní oblasti. Zprostředkujícím subjektem pro uplatňování nástroje Integrované územní investice (ITI) bylo statutární město Brno. Tato výzva na předkládání žádostí byla zveřejněna 11. 3. 2020 a ukončení příjmu žádostí bylo dáno termínem 31. 7. 2020. Aby mohli žadatelé žádat o tuto dotaci musela být realizace konkrétního projektu ukončena do 30. 6. 2023. O tuto formu podpory mohly žádat kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a jimi zřizované organizace, které se nachází v Brněnské metropolitní oblasti. Toto kritérium město Kuřim splňuje (Obrázek 8). [28]



**Obrázek 8 Brněnská metropolitní oblast**

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 28)

Žádost o dotaci v rámci programu IROP funguje následovně. Žadatel zažádá o částku, která stanoví předpokládanou cenu celkové plánované investice. V rámci rozdělování fondů z EU se předpokládá s finanční spoluúčastí žadatele. V tomto konkrétním programu je tedy míra podpory z Evropského fondu pro regionální rozvoj stanovena na 85 % a ze státního rozpočtu dostane žadatel ještě 5 % z celkové částky. Žadatel tedy dostane dotaci ve výši 90 % žádané částky. Zbylé náklady na projekt musí zafinancovat sám.

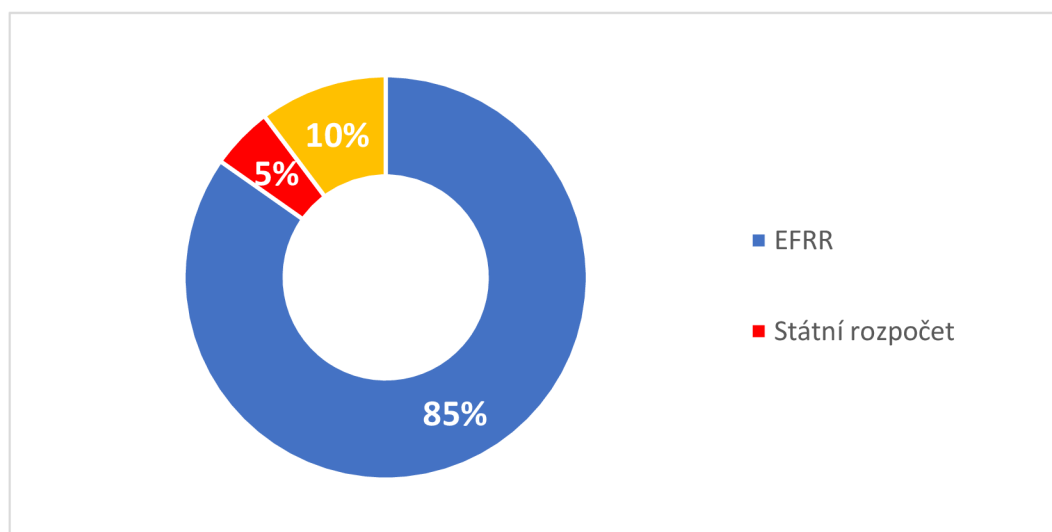
V Tabulce 17 vidíme předpoklad města Kuřim, že tato konkrétní investice do rekonstrukce a modernizace dopravního terminálu bude stát celkem 81 671 481 Kč. V rámci evropského fondu EFRR obdrželo dotaci ve výši 69 420 758,62 Kč, ze státního rozpočtu jim byla připsána podpora ve výši 4 083 574,08 Kč. Celková výše dotace tedy činila 73 267 990,04 Kč. Zbylých 10 %, tedy 8 403 490,96 Kč bylo vymezeno z rozpočtu města Kuřim.

#### Tabulka 17 Shrnutí plánovaného financování investice

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat poskytnutých městem Kuřim)

Plánované financování		
EFRR	69 420 759 Kč	85 %
Státní rozpočet	4 083 574 Kč	5 %
<b>Dotace celkem</b>	<b>73 504 333 Kč</b>	<b>90 %</b>
Vlastní zdroje města Kuřim	8 403 491 Kč	10 %
<b>CELKEM</b>	<b>81 907 824 Kč</b>	<b>100 %</b>

Graf 15 zobrazuje procentuální vyjádření podpory z evropského fondu EFRR, státního rozpočtu a vlastních zdrojů města.



**Graf 15 Procentuální vyjádření plánovaného financování investice**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat poskytnutých městem Kuřim)

## 7.2.2 Reálná cena investice

Tabulka 18 shrnuje průběh financování investice dopravního terminálu od roku 2021 do roku 2023. Reálná cena investice tedy byla 124 844 800 Kč, skoro 60 % nákladů pokryla dotace z programu IROP. Konečná cena je včetně DPH.

**Tabulka 18 Shrnutí financování investice v jednotlivých letech (v Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat poskytnutých městem Kuřim)

	2021	2022	2023	Celkem	
<b>Dopravní terminál Kuřim</b>	849 680	80 567 120	43 409 000	<b>124 844 800</b>	<b>100,00 %</b>
<b>Vlastní zdroje</b>	0	31 458 470	20 101 730	<b>51 560 200</b>	<b>41,30 %</b>
<b>Dotace EU</b>	849 680	49 108 650	23 307 270	<b>73 267 990</b>	<b>58,69 %</b>

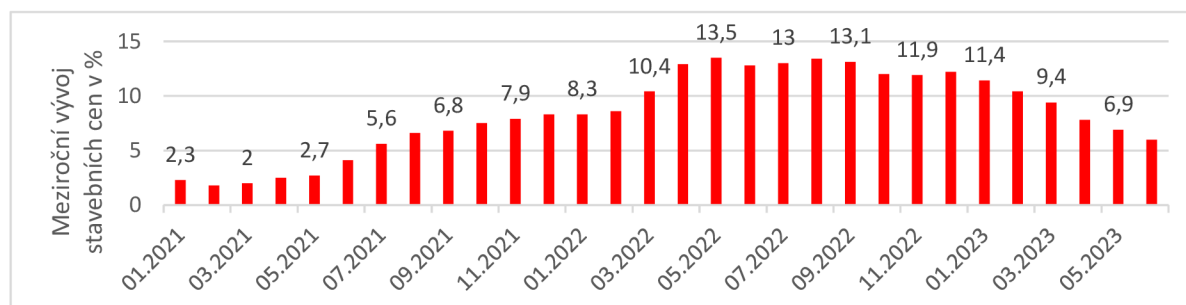
Ve srovnání s plánovanou variantou byla reálná cena investice o 50 % větší. Město původně počítalo, že ze svého rozpočtu dofinancuje částku 8,4 mil. Kč. Finální částka však byla šestkrát větší. Konečné vyčíslení ukazuje Tabulka 19.

**Tabulka 19 Porovnání plánované a reálné ceny investice (v Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat poskytnutých městem Kuřim)

	Plánovaná částka	Reálná částka	Nárůst
<b>Dopravní terminál Kuřim</b>	81 671 481	124 844 800	+ 52,86 %
<b>Vlastní zdroje</b>	8 403 491	51 560 200	+ 513,56 %
<b>Dotace EU</b>	73 267 990	73 267 990	+ 0,00 %

Tento nárůst mohl být ovlivněn hlavně inflací způsobenou koronavirovou krizí, která započala roku 2020. Od počátku roku 2021, kdy byla inflace kolem 3 %, vzrostla na 17,5 % začátkem roku 2023 [18]. To mělo samozřejmě obrovský vliv na stavební průmysl a ceny materiálů, který se s největší pravděpodobností promítnul i ve finální ceně řešené investice. V Grafu 16 můžeme sledovat růst stavebních cen v průběhu realizace investice, kde je patrné, že v roce 2022 dosahovala krize svého vrcholu.



**Graf 16 Vývoj stavebních cen v době realizace investice**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z Českého statistického úřadu)

## 8 CBA ANALÝZA

### 8.1 IDENTIFIKACE NÁKLADŮ PROJEKTU

Náklady spojené s rekonstrukcí a modernizací autobusového terminálu v Kuřimi můžeme rozčlenit na tři skupiny – předinvestiční, stavební (investiční) a provozní. Všechny náklady byly převzaty z podkladů poskytnutých městem Kuřim. Město Kuřim je plátcem DPH, proto budou pro účely ekonomické a finanční analýzy použity ceny bez DPH.

Mezi předinvestiční náklady, které jsou zobrazeny v následující tabulce (Tabulka 20), jsou zařazeny ty akce, které bylo nutné provést ještě před samotným zahájením rekonstrukce. Jedná se převážně o projektové práce, které zahrnují průzkumy a analýzy území, výkon technického dozoru a koordinátora BOZP a administrativní činnosti. V neposlední řadě jsou zde náklady na vyřešení majetkoprávních vztahů.

**Tabulka 20 Předinvestiční náklady**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

<b>PŘEDINVESTIČNÍ NÁKLADY</b>	
<b>Investiční náklad</b>	<b>Náklady projektu bez DPH</b>
<b>Projektové práce</b>	
Projektová dokumentace DUR + DSP	2 260 331 Kč
Pasportizace inženýrských sítí	116 529 Kč
Geodetické práce	90 909 Kč
Hydrogeologický průzkum	44 628 Kč
Inženýrskogeologický průzkum	66 116 Kč
Dopravně – inženýrská analýza	49 587 Kč
Dopravně inženýrské řešení	84 298 Kč
Autorský dozor projektanta	82 645 Kč
Výkon technického dozoru investora	165 289 Kč
Výkon koordinátora BOZP	82 645 Kč
Administrace dotace	140 496 Kč
Administrace veřejné zakázky	123 967 Kč
<b>Majetkoprávní vypořádání</b>	
Nákup skladové haly (České dráhy)	756 198 Kč
Nákup pozemku majetku SŽDC, cca 2400 m <sup>2</sup>	1 487 603 Kč
Předpokládané úhrady za zřízení věcných břemen	20 661 Kč
<b>CELKEM</b>	<b>5 571 901 Kč</b>

Tabulka 21 obsahuje seznam a ceny všech investičních nákladů, které se pojí se samotnou realizací terminálu. Jedná se převážně o stavební náklady, které jsou rozčleněny na základní a vedlejší rozpočtové náklady. Základní rozpočtové náklady zahrnují samotnou rekonstrukci terminálu. Jedná se o výstavbu všech stavebních objektů,

kteřé byly realizovány v rámci projektu. Do vedlejších rozpočtových nákladů jsou zařazeny práce, které se bezprostředně pojí s výstavbou. Jedná se o přípravu staveniště, průzkumy, měření, inženýrské činnosti a další.

### Tabulka 21 Stavební náklady

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

STAVEBNÍ NÁKLADY	
Investiční náklad	Náklady projektu bez DPH
<b>Základní rozpočtové náklady</b>	
Příprava staveniště – demolice objektů	6 123 104 Kč
Příjezdová komunikace parkoviště	4 418 741 Kč
Parkoviště	3 357 840 Kč
Autobusové stanoviště	9 132 997 Kč
Rekonstrukce chodníku do ul. Štefánikova	298 452 Kč
Oprava komunikace ul. Nádražní	7 488 908 Kč
Prodloužení stok jednotné kanalizace	4 990 201 Kč
Dešťová kanalizace parkoviště vč. retenční a akumulační nádrže	4 424 412 Kč
Dešťová kanalizace horní části ul. Nádražní vč. retenční a akumulační nádrže	7 719 632 Kč
Dešťová kanalizace spodní části ul. Nádražní	2 362 213 Kč
Přeložka kanalizace SŽDC	2 095 022 Kč
Přeložka a prodloužení vodovodu před budovou ČD	995 487 Kč
Splašková kanalizace pro zázemí pro cyklisty vč. splaškové přípojky	942 050 Kč
Vodovod pro zázemí pro cyklisty vč. vodovodní přípojky	648 195 Kč
Veřejné osvětlení dopravního terminálu zastřešení	3 535 765 Kč
Veřejné osvětlení dopravního terminálu část mimo zastřešení	2 026 736 Kč
Veřejné osvětlení ul. Nádražní	463 089 Kč
Rozvody silnoproudu dopravního terminálu	965 831 Kč
Rozvody slaboproudu a informační systém dopravního terminálu	771 639 Kč
Zastřešení dopravního terminálu	29 953 253 Kč
Zastřešení dopravního terminálu - drobná architektura	811 734 Kč
Zázemí pro cyklisty	2 487 519 Kč
<b>Vedlejší rozpočtové náklady</b>	
Průzkumné, geodetické a projektové práce	960 000 Kč
Zařízení staveniště	640 000 Kč
Inženýrská činnost	200 000 Kč
Provozní vlivy	480 000 Kč
Ostatní náklady	20 000 Kč
<b>CELKEM</b>	<b>98 312 820 Kč</b>

Celkové investiční náklady činily dohromady 103,8 mil. Kč bez DPH. Shrnutí všech investičních nákladů udává Tabulka 22.

### Tabulka 22 Celkové investiční náklady

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

INVESTIČNÍ NÁKLADY	
Předinvestiční náklady	5 571 901 Kč
Stavební náklady	98 312 820 Kč
<b>CELKEM</b>	<b>103 884 721 Kč</b>

Dalšími náklady, které bude muset obec vynaložit v příštích letech, jsou náklady provozní. Částky uvedené v Tabulce 23 jsou odhadované roční provozní náklady, jelikož terminál je v provozu teprve 6 měsíců, je tato částka stanovena na základě odhadovaných ročních nákladů.

### Tabulka 23 Provozní náklady

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

POVOZNÍ NÁKLADY	
Investiční náklad	Náklady projektu bez DPH
Údržba komunikací (chodníky, silnice, parkoviště)	123 558 Kč/rok
Údržba zastřešení terminálu	36 000 Kč/rok
Údržba a provoz zázemí pro cyklisty	96 000 Kč/rok
Veřejné osvětlení – uliční osvětlení	13 666 Kč/rok
Veřejné osvětlení – zastřešení	31 536 Kč/rok
Zázemí pro cyklisty – vytápění	11 826 Kč/rok
Zázemí pro cyklisty – nabíjení elektrokol	56 765 Kč/rok
Vodné a stočné zázemí pro cyklisty	9 400 Kč/rok
Údržba a provoz retenčních nádrží	16 800 Kč/rok
<b>CELKEM</b>	<b>395 551 Kč/rok</b>

Cena za jednotlivé činnosti byla vždy stanovena podle množství a jednotkové ceny. Údržba komunikací byla odvozena od celkové plochy všech komunikačních ploch, která činí 8 237 m<sup>2</sup> a cena údržby komunikace za m<sup>2</sup>/rok je 15 Kč. Veřejné osvětlení bylo vypočteno podle toho, kolik a jaký typ svítidel byl instalován. Sazba dotované elektrické energie činí 2,4 Kč/kW. Pro uliční osvětlení byly instalovány 1,3kW LED svítidla o výkonu 5 694 kW/rok, pro osvětlení v zastřešené části terminálu byly instalovány 3kW LED svítidla o celkovém výkonu 13 140 kW/rok. V případě bike boxů a zázemí pro cyklisty je stanovena sazba elektrické energie na 4,5 Kč/kW. Na vytápění zázemí byly instalovány 3kW topná tělesa s celkovým výkonem 2 628 kW/rok a pro nabíjení elektrokol bylo instalováno 12 bike boxů pro 24 elektrokol, tyto bikeboxy dohromady spotřebují 12 614 kW elektrické energie

za rok. Spotřeba vody v zázemí pro cyklisty byla odhadnuta na 100 m<sup>3</sup>/rok, kde jednotková cena za vodné a stočné činí 94 Kč/m<sup>3</sup>.

## 8.2 IDENTIFIKACE VÝNOSŮ PROJEKTU

S realizací projektu se pojí také očekávané výnosy, které by měl autobusový terminál generovat. Mezi hlavní a nejvýnosnější položky by mělo být samotné pronajmutí stanoviště autobusu. Další výnosové položky budou činit poplatky za cykloboxy, za dobíjení elektrokol, za využívání hygienického zázemí, za parkování a v neposlední řadě příjmy z pronájmu reklamních ploch. Všechny předpokládané výnosy obsahuje Tabulka 24.

### Tabulka 24 Předpokládané provozní výnosy

(Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů poskytnutých městem Kuřim)

<b>PŘEDPOKLÁDANÉ VÝNOSY</b>	
<b>Položka</b>	<b>Plánovaný výnos</b>
Poplatek za využití zázemí pro cyklisty (sprchy a toalety)	20 000 Kč/rok
Poplatek za využití parkování pro cyklisty (cyklobox, bez dobíjení elektrokola)	15 000 Kč/rok
Poplatek za využití parkování pro cyklisty (cyklobox, s dobíjením elektrokola)	25 000 Kč/rok
Pronájem reklamní plochy v prostoru dopravního terminálu	60 000 Kč/rok
Poplatek za parkování	30 000 Kč/rok
Poplatek za pronájem stanoviště BUS	200 000 Kč/rok
<b>CELKEM</b>	<b>350 000 Kč/rok</b>



## 8.3 FINANČNÍ ANALÝZA

V této fázi známe všechny vstupní hodnoty a můžeme přejít k samotné analýze. V první fázi se bude jednat o finanční analýzu, kde budeme počítat konkrétní kritériální ukazatele čisté současné hodnoty, vnitřního výnosového procenta, indexu rentability a doby návratnosti. Pro účely analýzy jsou ceny uvedeny v korunách a bez DPH. Jelikož se jedná o finanční analýzu a hodnocení investice je k ukazatelům přiřazeno specifické označení F a c. Diskontní sazba pro finanční analýzu byla stanovena na 4 %. Hodnocení projektu se zaměřuje na období 30 let, což je základní délka hodnotícího období stanovena rezortní metodikou. [29]

### 8.3.1 Hodnocení finanční efektivity projektu jako investice

K hodnocení efektivity projektu jako investice se využívá celkové cash-flow, není zde zohledněn vliv financování projektu. Do výpočtu jsou použity jako vstupní hodnoty počáteční investice (bez dotace), provozní náklady a provozní příjmy, které jsou zaznačeny v Tabulce 25. Podrobný výpočet je uveden v Příloze 1. Cílem tohoto hodnocení je zjistit, jak efektivní by bylo realizování projektu bez dotační podpory.

**Tabulka 25 Hodnocení efektivity projektu jako investice (v Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování)

	<b>Celkem</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	...	<b>2050</b>
Počáteční investice	-103 884 721	-702 215	-66 584 397	-35 875 207			
Provozní náklady	-11 866 530			-197 776	-395 551		-395 551
Provozní příjmy	10 500 000			175 000	350 000		350 000
<b>Celkem CF</b>		-702 215	-66 584 397	-35 897 982	-45 551		-45 551
Diskontní faktor 4,00 %		1,0000	0,9615	0,9246	0,8890		0,3207
CF diskontované		-702 215	-64 023 458	-33 189 702	-40 495		-14 606
Kumulované DCF		-702 215	-64 725 673	-97 915 376	-97 955 870		-98 603 087

V Tabulce 26 vidíme že čistá současná hodnota nabyla hodnoty -98 603 087 Kč. Vnitřní výnosové procento je menší než diskontní sazba a index rentability je menší než nula. Doby návratnosti nelze stanovit, jelikož čistá současná hodnota nenabývá kladných hodnot. Za takovýchto výsledků by byl projekt zamítnut k realizaci, jelikož podle vypočtených kritériálních ukazatelů v rámci analýzy není vyhovující. Realizace projektu a udržení jeho provozu je závislé na dotačním financování. Dotace bude započtena v dalším kroku hodnocení financování.

## Tabulka 26 Finanční analýza – Výpočet kritériálních ukazatelů

(Zdroj: vlastní zpracování)

Finanční čistá současná hodnota	FNPVc	-98 603 087 Kč
Finanční vnitřní výnosové procento	FIRRc	-14,09 %
Finanční index rentability	FNPVc/I	-95 %
Prostá doba návratnosti	PB	Není dosaženo

### 8.3.2 Hodnocení financování

Pro hodnocení financování investice použijí obdobnou tabulku jako v předchozí kapitole (Tabulka 27). Přibude nám zde však příjem z dotace, který činil 73 267 990 Kč. Hodnocení financování za celé hodnocené období je zobrazeno v Příloze 2.

## Tabulka 27 Celkové hodnocení financování (v Kč)

(Zdroj: vlastní zpracování)

	Celkem	2021	2022	2023	2024	...	2050
Počáteční investice	-103 884 721	-702 215	-66 584 397	-35 875 207			
Provozní náklady	-11 866 530			-197 776	-395 551		-395 551
Provozní příjmy	10 500 000			175 000	350 000		350 000
Příjem z dotace	73 267 990	846 680	49 108 650	23 307 270			
Celkem CF		144 465	-17 475 747	-12 590 712	-45 551		-45 551
Diskontní faktor 4,00 %		1,0000	0,9615	0,9246	0,8890		0,3207
CF diskontované		144 465	-16 803 603	-11 640 821	-40 495		-14 606
Kumulované DCF		144 465	-16 659 137	-28 299 959	-28 340 453		-28 987 670

Díky dotaci můžeme vidět, že čisté cash-flow je v podstatě v celém hodnoceném období v záporných hodnotách, kromě prvního roku, kdy probíhala investiční fáze a byla obdržena první část dotace. Ve výpočtu byl stanoven diskontní faktor na 4 %. Po vypočtení diskontovaného a kumulovaného CF je čistá současná hodnota po 30 letech – 28 987 670 Kč. Index rentability investice je -28 %. Vnitřní výnosové procento o hodnotě -6,19 %. Doba návratnosti investice opět není dosažena (Tabulka 28).

## Tabulka 28 Celkové hodnocení financování – Výpočet kritériálních ukazatelů

(Zdroj: vlastní zpracování)

Finanční čistá současná hodnota	FNPVc	-28 987 670 Kč
Finanční vnitřní výnosové procento	FIRRc	-6,19 %
Finanční index rentability	FNPVc/I	-28 %
Doba návratnosti	PB	Není dosaženo

Projekt je z finanční stránky stále neefektivní, avšak díky dotaci je o něco více přijatelný. Avšak stále pokud bychom hleděli pouze na finanční stránku projektu by nebyl projekt přijat k realizaci. Míra návratnosti vložených prostředků je záporná a udržení provozu může vytvářet tlak na investora z důvodu převyšujících výdajů nad příjmy. Jedná se však o veřejnou investici, jejíž cílem není zisk ale celospolečenský užitek. Socioekonomické dopady na společnost jsou hodnoceny v následující kapitole.

## **8.4 EKONOMICKÁ ANALÝZA**

V této fázi analýzy hledáme odpověď na otázku „Co komu investice přináší a co komu investice bere?“. Ekonomická analýza projektu vyplývá z jeho socioekonomického hodnocení a identifikace beneficiantů. To zahrnuje přiřazení přínosů a nákladů projektu specifickým skupinám v dané oblasti a jejich převedení na hotovostní toky. V našem případě můžeme určit jako beneficianty tyto subjekty:

- Metropolitní oblast Brno,
- Město Kuřim,
- Obyvatele města Kuřim,
- Obyvatelé sousedních obcí, dojíždějících do Kuřimi,
- Turisté, návštěvníci města.

### **8.4.1 Socioekonomické dopady**

Základním prvkem při hodnocení je definování socioekonomických dopadů projektu, které identifikují pozitivní nebo negativní vliv projektu na společnost, oblast, region nebo obec. Pro účely hodnocení socioekonomických dopadů projektů je klíčová identifikace a následné kvantifikace těchto dopadů. Níže budou detailně popsány jednotlivé dopady a jejich jednotkové ceny. Při hodnocení konkrétních dopadů je kritické rozlišit, zda se jedná o výnos nebo náklad. Počet jednotek v rámci jednotlivých dopadů byl stanoven na základě odborných odhadů, přičemž tyto odhady čerpají z předchozích hodnocení podobných projektů. Jednotkové ceny jsou odvozeny z odborných studií, statistik a reálných cen, což poskytuje solidní základ pro celkové vyhodnocení projektu.

V prvním roce uvažujeme nižší hodnoty než v dalších hodnocených letech. Terminál byl uveden do provozu na konci června roku 2023, tedy v polovině roku, proto očekáváme nižší hodnoty než v dalších letech, kdy bude terminál využíván celoročně.

### 8.4.1.1 Zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti

Díky aplikaci bezbariérových prvků, nového osvětlení a lepší přehlednosti terminálu můžeme očekávat nižší míru nehodovosti. V rámci dopravních nehod můžeme definovat čtyři skupiny nehod:

- Nehody s usmrcením,
- Nehody s těžkým zraněním,
- Nehody s lehkým zraněním,
- Nehody s hmotnou škodou.

Hodnotu lidského života a zdraví můžeme vyčíslit. Na základě průzkumu bylo v roce 2021 statisticky vyhodnoceno toto riziko. Výpočet socioekonomických ztrát z dopravních nehod provádělo *Centrum dopravního výzkumu (CDV)*. Mezi socioekonomické ztráty z dopravních počítáme ztráty z osobních následků a ztráty z dopravních nehod. Ztráty z osobních následků se vztahují k postižené osobě. Mezi tyto náklady tedy zahrnujeme zdravotní náklady, ztráty na produkci a frikční náklady osoby, pohřebné, nemocenská, bolestné, ztráta kvality života apod. Ztráty z dopravních nehod jsou vyčísleny ze vzniklé hmotné škody na vozidlech či infrastruktuře a administrativních nákladech na složky integrovaného záchranného systému (hasiči, policie, záchranáři), právní náklady a administrativní náklady pojišťoven. Je proto potřeba započítat všechny socioekonomické ztráty. [30]

Jednotkou tohoto dopadu je tedy předejití dopravním nehodám, které mohou mít dopad na lidský život či hmotné věci. Níže je popsáno, jakou nehodovost bychom mohli v následujících letech očekávat. Tyto odhady jsou odvozeny ze statistik nehodovosti z roku 2021, které provádělo CDV. Dopravní nehody budeme uvažovat až od nově započatého roku 2024.

**Nehody s usmrcením** – jednotkou dopadu je předejití dopravní nehody, která by vedla k usmrcení lidského života. Jedná se o dopravní terminál, a ne frekventovanou silnici, na kterém se nehody s usmrcením prakticky nestávají. Nebude brát tedy tento druh nehody jako relevantní pro tuto analýzu.

**Nehody s těžkým zraněním** – jednotkou dopadu je předejití těžkému zranění. Počítáme s jedním těžkým zraněním jednou za 10 let. Celkem předpokládáme předejití 3 nehodám s těžkým zraněním, které můžeme ohodnotit částkou 40 217 400Kč.

**Nehody s lehkým zraněním** – jednotkou tohoto dopadu je předejití lehkému zranění. Jedná se o poměrně frekventovaný dopravní terminál, počítáme tedy s jedním lehkým zraněním jednou za tři roky. Tento dopad je hodnocen částkou 12 891 000 Kč.

**Nehody s hmotnou škodou** – jednotkou tohoto dopadu je předejití hmotné škody na majetku. Tento dopad můžeme brát jako nejvíce častý, i podle statistik, tudíž předpokládáme předejití 1 dopravní nehodě způsobující hmotnou škodu každý rok. Tento dopad je za celé období hodnocen částkou 14 244 000 Kč.

#### **Tabulka 29 Socioekonomické ztráty z dopravních nehod**

(Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z Centra dopravního výzkumu)

	<b>Nehody s smrcením</b>	<b>Nehody s těžkým zraněním</b>	<b>Nehody s lehkým zraněním</b>	<b>Nehody s hmotnou škodou</b>	<b>Výnosy celkově</b>
Ztráta z osobních nákladů (Kč)	58 235 000	12 211 000	575 600	0	71 021 600
Ztráta z dopravních nehod (Kč)	1 603 100	1 194 800	713 500	474 800	3 986 200
Počet	0	3	10	30	43
<b>CELKEM</b>	<b>0</b>	<b>40 217 400</b>	<b>12 891 000</b>	<b>14 244 000</b>	<b>67 352 400</b>

Tabulka 29 přehledně zobrazuje typy nehod a jejich jednotlivé částky. Díky novým bezpečnostním prvkům a lepší přehlednosti terminálu můžeme očekávat předejití dopravních nehod a zvýšení tak bezpečnosti terminálu. Celková částka tohoto dopadu je 67 352 400 Kč a jedná se o výnosový dopad.

#### **8.4.1.2 Zvýšení cestovního ruchu**

Díky lepší dopravní přístupnosti by bylo město Kuřim více atraktivní pro návštěvníky, případně turisty. Město Kuřim není metropolitním městem tudíž se dá předpokládat, že se bude jednat spíše o jednodenní turisty či návštěvníky z okolí. Město Kuřim disponuje mnoha sportovišti a atrakcemi, obzvláště wellness v Kuřimi je poměrně vyhlášené, a kromě aquaparku a wellness se zde nachází také fitness či restaurace. Rozhodla jsem se tedy tento dopad vyčíslit na základě ceny jednodenního vstupné do Wellness Kuřim. Jednodenní vstupné na osobu je 450 Kč [31]. Předpokládáme, že za první necelý rok fungování terminálu bude tento nárůst o 150 návštěvníků. V každém dalším roce předpokládáme 300 nových návštěvníků ročně. Celkové tento dopad za hodnocené období vyčíslíme na hodnotu 3 982 500 Kč a jedná se o výnosový dopad.

#### **8.4.1.3 Zvýšení využívání veřejné dopravy**

Můžeme též chápat jako zvýšení tržeb z veřejné dopravy. Na základě dat z *Českého statistického úřadu (ČSÚ)* víme, že podíl vyjíždějících za prací či studiem z Kuřimi je 50 %. Počet obyvatel Kuřimi k roku 2023 je 11 263, jedná se tedy o 5 632 obyvatel, kteří vyjíždí

skoro každodenně mimo Kuřim. Konkrétně do Brna jezdí 3 023 obyvatel [18], zbytek vyjíždějících je rozprostřeno do okolních obcí. Podle dat z ČSÚ 30–40 % vyjíždějících v Jihomoravském kraji využívá hromadnou dopravu. Pro výpočet jsem uvažovala střední hodnotu, tudíž 35 % vyjíždějících využívá integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje.

Předpokládáme, že díky modernizaci a větší efektivnosti terminálu naroste počet cestujících využívajících hromadnou dopravu o 5 %. Pro výpočet jsem uvažovala, že polovina vyjíždějících jsou studenti, tudíž cena jízdného bude nižší pro tuto skupinu obyvatel. Ceny jízdného jsem uvažovala dle aktuálního ceníku jízdného IDS JmK platného k 1. 12. 2023 [32] Pro výpočet jsou uvažovány roční předplatné jízdenky. Celková částka tohoto dopadu za hodnocené období je 14 760 551 Kč.

### Tabulka 30 Výpočet výnosu jízdného

(Zdroj: vlastní zpracování dle: 18, 31)

	Počet vyjíždějících celkem	Počet vyjíždějících využívající veřejnou dopravu (35%)	Cena jízdenky (roční v Kč)		Výnos v roce 2023 (Kč)	Plánovaný nárůst o 5 % (Kč)	Výnosy za 30 let (Kč)
			Dospělí	Student			
Do Brna	3 023	1 058	7 300	3 000	5 448 958	272 448	8 173 436
Do jiných měst	2 609	913	6 500	3 120	4 391 410	219 570	6 587 115
<b>CELKEM (Kč)</b>	<b>5 632</b>	<b>1 971</b>	<b>13 800</b>	<b>6 120</b>	<b>9 840 367</b>	<b>492 018</b>	<b>14 760 551</b>

#### 8.4.1.4 Zlepšení životního prostředí

V předchozím bodu jsme si určili, že předpokládáme nárůst 10 % vyjíždějících obyvatel za prací či do školy, kteří začnou využívat veřejnou dopravu. To znamená že očekáváme úbytek o 10 % těch, kteří využívají automobil. Díky tomu můžeme očekávat redukce dopravních zácp, snížení emisí CO<sub>2</sub> a jiných škodlivých látek. Dopad tedy vypočítáme jako úsporu za pohonné hmoty.

Průměrná spotřeba auta k roku 2023 činí přibližně 7 l / 100 km [33]. Průměrná ceny za pohonné hmoty (počítáme průměrnou částku za naftu i benzín) se pohybuje k 22. 12. 2023 kolem 40,5 Kč/l (Kurzy.cz, 2023) . Cesta z Kuřimi do Brna je 15,8 km, tedy 31,6 km pro cestu zpáteční. Spotřeba auta tedy vychází na 2,21 l za cenu 89,59 Kč.

Aktuální počet vyjíždějících obyvatel k roku 2023 je 4 224 osob. Počítáme s 5 % snížením, tzn 211 osob nebude nadále využívat automobil. Z tohoto výsledku však započítáme pouze 60 % (bereme v úvahu, že část vyjíždějících mohou být děti nebo členové jedné domácnosti). Počet pracovních dní v jednom kalendářním roce je 260, roční úspora

za pohonné hmoty tedy vychází na 2 951 346 Kč (89,59 x 211 x 0,6). Za celkové hodnocené období můžeme počítat s úsporou za pohonné hmoty 88 540 375 Kč.

#### **8.4.1.5 Rozvoj zaměstnanosti v regionu**

Vzhledem ke zvýšené turistické návštěvnosti, atraktivitě a také dostupnosti pro cyklisty počítáme také s rozvojem zaměstnanosti v regionu. Můžeme předpokládat vznik minimálně jednoho pracovního místa na plný úvazek. Jednotkou dopadu je vytvořené jedno pracovní místo. Minimální mzda pro rok 2023 je 17 300 Kč měsíčně. Za hodnocené období 30 let se jedná o výnos celkem 6 228 000 Kč.

#### **8.4.1.6 Neocenitelné užitky**

Rekonstrukce terminálu v sobě nese i další společenské přínosy, které nelze peněžitě ocenit, ale měly by zde být zmíněny:

##### **Zvýšení komfortu cestujících**

Modernizace terminálu spočívá i v poskytnutí nových a moderních technologií. Na terminálu je k dispozici wifi připojení, nabíjení mobilních telefonů, nové sociální zázemí a digitální informační panely. Zastřešení a osvětlení terminálu také velice zpříjemňuje čekací dobu na spoj.

##### **Zabránění škodě na majetku**

Díky nově instalovaným kamerovým systémům se dá vypátrat a předejít tak škodě na majetku v prostorách terminálu anebo také drobným krádežím a kriminalitě například v nočních hodinách.

##### **Zvyšování udržitelné formy dopravy**

Na dopravním terminálu jsou instalovány cykloboxy, nabíjení elektrokol a hygienické zázemí. To by mohlo přilákat nové sportovní nadšence a zvýšit atraktivnost více udržitelných forem přepravy ve formě nejen jízdních kol ale také chůze. Toto vede i k lepší tělesné kondici obyvatel. K využití těchto forem přepravy napomáhá i nově vytvořená cyklostezka mezi Kuřimí a Lipůvkou.

## 8.4.2 Socioekonomické hodnocení

Hodnocení projektu bylo provedeno pomocí softwaru Microsoft Excel na základě spočítaných socioekonomických dopadů. Projekt byl hodnocen na 30 let. Klíčovými výstupy ekonomické analýzy jsou ukazatele ekonomické čisté současné hodnoty (ENPV), ekonomického vnitřního výnosového procenta (EIRR) a indexu rentability (ENPV/I). Tyto hodnoty vycházejí ze socioekonomických toků projektu. Dalším relevantním ukazatelem může být prostá doba návratnosti. Pro zajištění přesnosti výpočtů byly investiční a provozní náklady převedeny na ekonomické ceny s využitím konverzních faktorů pro silniční infrastrukturu. Konkrétně byl použit konverzní faktor 0,807 pro investiční náklady a 0,791 pro provozní náklady. Tyto konverzní faktory byly převzaty z dokumentu *Ministerstva dopravy ČR Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (SFDI)*. [29] Pro další upřesnění čistých toků byla aplikována 5 % diskontní sazba na diskontované hotovostní toky. Níže vidíme zkrácenou ekonomickou analýzu (Tabulka 31), podrobný výpočet všech hodnocených let je uveden v Příloze 3.

**Tabulka 31 Ekonomická analýza investice (v Kč)**

(Zdroj: vlastní zpracování)

	<b>Celkem</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>...</b>	<b>2050</b>
Počáteční investice	-83 834 970	-566 688	-53 733 608	-28 951 292			
Provozní náklady	-8 604 223	0	0	-156 440	-312 881		-312 881
<b>Příjem z dotace</b>	<b>73 267 990</b>	<b>846 680</b>	<b>49 108 650</b>	<b>23 307 270</b>			
Nehody s těžkým zraněním	40 217 400			0	0		13 405 800
Nehody s lehkým zraněním	12 891 000			0	0		1 289 100
Nehody s hmotnou škodou	14 244 000			0	474 800		474 800
Zvýšení cestovního ruchu	3 982 500			67 500	135 000		135 000
Zvýšení využívání veřejné dopravy	14 760 551			0	492 018		492 018
Zlepšení životního prostředí	88 540 375			0	2 951 346		2 951 346
Rozvoj zaměstnanosti v regionu	6 228 000			0	103 800		207 600
<b>Celkem CF</b>		<b>279 992</b>	<b>-4 624 958</b>	<b>-5 732 962</b>	<b>3 844 083</b>		<b>18 642 783</b>
Diskontní faktor 5,00 %		1,0000	0,9524	0,9070	0,8638		0,2429
CF diskontované		279 992	-4 404 722	-5 199 966	3 320 664		4 529 196
Kumulované DCF		279 992	-4 124 730	-9 324 696	-6 004 032		64 990 537

Veškeré zvolené dopady na projekt byly výnosové tudíž pozitivní. Z hlediska dopadu projektu na společnost je projekt velmi pozitivní a ekonomicky výhodný v závislosti



na povaze a rozsahu nehmotných dopadů projektu. Ekonomická čistá současná hodnota je 64 990 537 Kč a ekonomické vnitřní výnosové procento je 39,50 %. Index rentability byl vypočítán na 78 %. Vzhledem ke zvoleným dopadům je projekt přínosný a je vhodný pro realizaci. Prostá doba návratnosti projektu by v takovém případě byla 5 let. Výpočet kritériálních ukazatelů uvádí Tabulka 32.

**Tabulka 32 Ekonomická analýza - výpočet kritériálních ukazatelů**

(Zdroj: vlastní zpracování)

Ekonomická čistá současná hodnota	ENPVc	64 990 537 Kč
Ekonomické vnitřní výnosové procento	EIRRc	39,50 %
Ekonomický index rentability	ENPVc/I	78 %
Prostá doba návratnosti	PB	5 let

## 9 ZHODNOCENÍ VLIVU INVESTICE NA ROZVOJ ÚZEMÍ

Praktická část práce byla zacílena na analýzu vlivu investice do dopravního terminálu na rozvoj území města Kuřim. Výzkum nám poskytl hlubší vhled do potenciálních dopadů této investice a na její finanční, ekonomický a sociální kontext v dané oblasti.

Pro tuto studii jsem zvolila město Kuřim, které je největším městem v okrese Brno – venkov. Jedná se také o obec s rozšířenou působností, která se nachází v brněnské metropolitní oblasti a nabízí mnoho pracovních, ale také kulturních a sportovních příležitostí. Až polovina obyvatel Kuřimi pravidelně vyjíždí za prací či vzděláním do Brna, tudíž investice do dopravního terminálu zde byla velmi důležitou a potřebnou investicí, neboť původní terminál byl neorganizovaný, zastaralý a nesplňoval standardy bezbariérovosti. Realizace dopravního terminálu byla dokončena v roce 2023 a navázala na rekonstrukci železniční trati ve stejném místě. Na tento projekt bude v následujícím roce navazovat revitalizace nádražního parku, která kompletně zakončí celkovou rekonstrukci přestupního uzlu.

Vzhledem k povaze projektu se jedná o veřejnou investici s hlavním záměrem sloužit potřebám obyvatel a veřejnosti, nikoli generovat zisk. Pouze finanční hodnocení projektu by vedlo k závěru, že se jedná o neefektivní projekt, který by spíše vedl k zadlužení obce než k zisku. Klíčovým faktorem pro realizaci této investice bylo využití dotace z Integrovaného regionálního operačního programu, která výrazně snížila finanční zátěž pro město Kuřim.

Z hlediska ekonomické analýzy byly získány pozitivní výsledky. Investice do dopravního terminálu přináší významné sociální a ekonomické přínosy, zvyšuje komfort pro cestující, odpovídá normám bezbariérovosti a zvyšuje bezpečnost v okolí. Vytvoření terminálu nejen podporuje socioekonomický růst, ale díky moderním službám generuje i nové příjmy pro město. Zlepšená dostupnost díky rekonstrukci dopravního terminálu má pozitivní vliv na regionální cestovní ruch a přispívá k celkovému rozvoji služeb ve městě Kuřim.

Tato kategorie projektů bývá obvykle velmi finančně náročná, a je proto důležité, aby jejich financování bylo podporováno i jinými způsoby než pouze z vlastních zdrojů obce. Díky programům vytvořených v rámci regionální politiky EU, které podporují široké spektrum infrastrukturních odvětví, mají města jako Kuřim možnost lépe a efektivněji přispívat k rozvoji svého území. Modernizované a efektivní terminály nabízejí lepší služby pro cestující, což přispívá k celkové spokojenosti veřejnosti a vytváří pozitivní image daného regionu.

## 10 ZÁVĚR

Cílem práce bylo teoreticky definovat problematiku hospodaření měst a obcí v souvislosti s regionální politikou a jejím vlivem na způsob financování a realizací investic do veřejných projektů.

V rámci praktické části byla provedena analýza města Kuřim, největšího města okresu Brno-venkov a významného centra brněnské metropolitní oblasti. V rámci analýzy bylo nejprve zkoumáno hospodaření města v posledních 5 letech. I přes období s převážně schodkovým hospodařením bylo město schopno efektivně spravovat svůj rozpočet. Hlavním zdrojem příjmů pro město byly daňové příjmy, avšak Kuřim pravidelně doplňuje své příjmy o přijaté transfery ve formě dotací, které jsou alokovány do veřejných projektů. V posledních letech se město zaměřilo zejména na rekonstrukce a přestavby mateřských a základních škol, kulturních institucí a dopravní infrastruktury.

Právě oblast dopravní infrastruktury byla tématem navazující analýzy, kde byl zvolen konkrétní investiční projekt a tím byla rekonstrukce dopravního terminálu. Ta byla součástí celkové rekonstrukce přestupního uzlu v Kuřimi. Projekt byl pomocí metody CBA podroben finanční a ekonomické analýze. Z hlediska finanční efektivity byl projekt vyhodnocen jako ztrátový a bez významné dotace by nebyla možná jeho realizace. Socioekonomická analýza však potvrdila prospěšnost projektu pro společnost a rozvoj území. Modernizovaný terminál podporuje udržitelnou veřejnou dopravu, zvyšuje komfort a bezpečnost cestujících a nabízí nové moderní služby. Terminál je také plně bezbariérový, což je jeden z hlavních požadavků pro tento typ projektů.

Závěrem mohu konstatovat, že díky dotacím jsou města jako Kuřim schopna efektivněji hospodařit se svými financemi a realizovat veřejné projekty, na které by za normálních okolností neměla finance. Díky operačním programům mohou města získat finanční podporu na projekty v oblastech dopravní infrastruktury, životního prostředí, školství, kultury a mnoha dalších. Právě takové projekty mají celospolečenský užitek a díky tomu jsou města schopna rozvíjet své území a zvyšovat životní úroveň svých občanů.

## 11 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] KORYTÁROVÁ, Jana a HROMÁDKA, Vít. *Veřejné stavební investice I*. Studijní opora FAST VUT. 2007.
- [2] Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení). In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 15. 5. 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>.
- [3] PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů*. Online. 2. aktualizované a rozšířené vydání. Grada publishing, 2015. ISBN 978-80-86929-71-2. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/kniha/financovani-mest-obci-a-regionu-teorie-a-praxe-2513/>. [cit. 2023-12-16].
- [4] *Obce*. Online. Dostupné z: <https://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/obce.asp>. [cit. 2024-01-06].
- [5] Zákon č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 9. 8. 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-250>.
- [6] Zákon č. 243/2000 Sb. o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní). In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 9. 8. 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-243>.
- [7] Zákon č. 565/1990 Sb. Zákon České národní rady o místních poplatcích. In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 28. 12. 1990. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-565>.
- [8] DENÍK VEŘEJNÉ SPRÁVY. *Investiční dotace obcí*. Online. 9.6.2023. Dostupné z: <https://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6908924>. [cit. 2024-01-06].
- [9] Zákon č. 420/2004 Sb. o přezkoumávání hospodaření územních samosprávných celků a dobrovolných svazků obcí. In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 19. 7. 2004. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-420>.
- [10] VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. Ekopress, 2001. ISBN 978-80-86929-71-2.

- [11] Zákon č. 23/2017 Sb. o pravidlech rozpočtové odpovědnosti. In: *Zákony pro lidi*. Ze dne 6. 2. 2017. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-23>.
- [12] EUROPEAN COMMISSION. *Regional policy*. Online. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/home\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/home_en). [cit. 2024-01-06].
- [13] STEJSKAL, Jan a KOVÁRNÍK, Jaroslav. *Regionální politika a její nástroje*. Online. Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-588-2. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/kniha/regionalni-politika-a-jeji-nastroje-3228/>. [cit. 2023-12-16].
- [14] *Evropské fondy v ČR*. Online. Dotace EU. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr>. [cit. 2023-12-17].
- [15] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Integrovaný regionální operační program*. Online. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/cs/>. [cit. 2023-12-19].
- [16] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Integrované nástroje*. Online. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/stara-ud/integrované-nastroje>. [cit. 2024-01-06].
- [17] SIEBER, Patrik. *Analýza nákladů a přínosů: metodická příručka*. Online. Verze 1.4. 2004. Dostupné také z: [https://www.dotaceeu.cz/getmedia/6b6b2a08-ad87-4bf2-bd96-b7cfd5f64779/1085590024cba\\_cz](https://www.dotaceeu.cz/getmedia/6b6b2a08-ad87-4bf2-bd96-b7cfd5f64779/1085590024cba_cz).
- [18] Český statistický úřad. Online. ČSÚ. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/domov>. [cit. 2023-12-22].
- [19] MĚSTO KUŘIM. *Strategický plán rozvoje Kuřim*. Online. 2006. Dostupné z: <https://www.kurim.cz/cs/zajima-me/rozvoj-mesta/archiv-strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-rozvoje-mesta-2006.html>. [cit. 2024-01-07].
- [20] MĚSTO KUŘIM. *Struktura MěÚ*. Online. Dostupné z: <https://www.kurim.cz/cs/zajima-me/struktura-meu/>. [cit. 2024-01-07].
- [21] MĚSTO KUŘIM. *Rozklikávací rozpočet města*. Online. 31.12.2023. Dostupné z: <https://radnice.kurim.cz:8082/greportviewer/>. [cit. 2024-01-07].
- [22] Obecně závazná vyhláška č. 2/2021: o místním poplatku za obecní systém odpadového hospodářství. In: . 2021.

- [23] Obecně závazná vyhláška č. 7/2019: o místním poplatku za užívání veřejného prostranství. In: . 2019.
- [24] Obecně závazná vyhláška č. 6/2019: o místním poplatku ze psů. In: . 2019.
- [25] *Mapy.cz*. Online. *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz>. [cit. 2024-01-12].
- [26] BAJER, Jiří. *Projektová dokumentace: Dopravní terminál Kuřim*. Ing. Jiří Bajer, projekční a inženýrská kancelář. 2021.
- [27] *Dopravní terminál Kuřim: Podklady k projektu*. Město Kuřim. 2021.
- [28] *Brněnská metropolitní oblast*. Online. 2021. Dostupné z: <https://metropolitni.brno.cz/>. [cit. 2024-01-07].
- [29] *Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb*. Online. Státní fond dopravní infrastruktury. 2023. Dostupné z: [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017\\_02\\_rezortni\\_metodika-komplet.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_02_rezortni_metodika-komplet.pdf). [cit. 2023-12-26].
- [30] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Celospolečenské ztráty z dopravních nehod*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/celospolecenske-ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2021-presahly-hranici-100-miliard/>. [cit. 2023-12-22].
- [31] *Oficiální stránky wellness Kuřim*. Online. Wellness Kuřim. Dostupné z: <https://www.wellnesskurim.cz/>. [cit. 2024-01-11].
- [32] *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje*. Online. IDS JMK. Dostupné z: <https://www.csad-tisnov.cz/wp-content/uploads/Cenik-IDS-JMK.pdf>. [cit. 2024-01-07].
- [33] *Spotřeba paliva*. Online. Kurzy.cz. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/vypocet/spotreba-paliva-auto/>. [cit. 2023-12-22].

## 12 SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

### 12.1 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Fáze rozpočtového procesu a zodpovědné orgány .....	15
Obrázek 2 Mapa rozdělení regionů soudržnosti NUTS II a krajů NUTS III .....	25
Obrázek 3 Umístění autobusového terminálu .....	66
Obrázek 4 Situační výkres širších vztahů.....	67
Obrázek 5 Nástupiště a zastřešení terminálu.....	69
Obrázek 6 Bike boxy.....	70
Obrázek 7 Kontejner se sociálním zázemím .....	70
Obrázek 8 Brněnská metropolitní oblast .....	73

### 12.2 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Schéma běžného rozpočtu.....	16
Tabulka 2 Schéma kapitálového rozpočtu .....	17
Tabulka 3 Klasifikace územních statistických jednotek NUTS .....	24
Tabulka 4 Definování úrovní NUTS na základě počtu obyvatel.....	25
Tabulka 5 Srovnání programových období a alokace fondů mezi jednotlivé OP .....	31
Tabulka 6 Rozhodovací pravidlo NPV .....	40
Tabulka 7 Rozhodovací pravidlo IRR .....	41
Tabulka 8 Rozhodovací pravidlo doby návratnosti .....	41
Tabulka 9 Rozhodovací pravidlo IR .....	42
Tabulka 10 Vývoj počtu obyvatel ve správním obvodu Kuřim.....	45
Tabulka 11 Porovnání příjmů a výdajů schváleného, upraveného a skutečného rozpočtu v letech 2018-2022 (v tis. Kč.) .....	48
Tabulka 12 Rozdělení příjmů obce Kuřim v letech 2018–2022 (v tis. Kč) .....	50
Tabulka 13 Podrobné členění daňových příjmů obce Kuřim v letech 2018–2022 (v tis. Kč) .....	51
Tabulka 14 Dlouhodobý majetek města Kuřim .....	56
Tabulka 15 Jednotlivé etapy projektu a jejich plánované ceny.....	68
Tabulka 16 Souhrn stavebních objektů .....	69
Tabulka 17 Shrnutí plánovaného financování investice .....	74
Tabulka 18 Shrnutí financování investice v jednotlivých letech (v Kč).....	75
Tabulka 19 Porovnání plánované a reálné ceny investice (v Kč) .....	75
Tabulka 20 Předinvestiční náklady .....	76
Tabulka 21 Stavební náklady.....	77
Tabulka 22 Celkové investiční náklady.....	78
Tabulka 23 Provozní náklady .....	78
Tabulka 24 Předpokládané provozní výnosy .....	79

Tabulka 25 Hodnocení efektivnosti projektu jako investice (v Kč) .....	80
Tabulka 26 Finanční analýza – Výpočet kritériálních ukazatelů .....	81
Tabulka 27 Celkové hodnocení financování (v Kč) .....	81
Tabulka 28 Celkové hodnocení financování – Výpočet kritériálních ukazatelů .....	81
Tabulka 29 Socioekonomické ztráty z dopravních nehod .....	84
Tabulka 30 Výpočet výnosu jízdného .....	85
Tabulka 31 Ekonomická analýza investice (v Kč) .....	87
Tabulka 32 Ekonomická analýza – výpočet kritériálních ukazatelů .....	88

### 12.3 SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Vývoj skutečných příjmů a výdajů v letech 2018–2020 .....	48
Graf 2 Vývoj reálných a rozpočtových příjmů v letech 2018-2022 .....	49
Graf 3 Skladba příjmů v letech 2018-2022 (v tis. Kč) .....	50
Graf 4 Rozdělení daňových příjmů na daně a poplatky (v tis. Kč) .....	52
Graf 5 Struktura daňových příjmů (v tis. Kč) .....	53
Graf 6 Vývoj nedaňových příjmů v letech 2018–2022 (v tis. Kč) .....	55
Graf 7 Vývoj kapitálových příjmů v letech 2018-2022 .....	56
Graf 8 Poměr investičních a neinvestičních dotací v letech 2018-2022 (v tis. Kč) .....	58
Graf 9 Struktura investičních dotací v letech 2018/2022 (v tis. Kč) .....	59
Graf 10 Struktura dotací podle přispívajícího subjektu v letech 2018-2022 (v tis. Kč).....	59
Graf 11 Vývoj výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč) .....	60
Graf 12 Poměr kapitálových a běžných výdajů (v tis. Kč) .....	61
Graf 13 Vývoj běžných výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč) .....	62
Graf 14 Vývoj kapitálových výdajů v letech 2018-2022 (v tis. Kč) .....	63
Graf 15 Procentuální vyjádření plánovaného financování investice .....	74
Graf 16 Vývoj stavebních cen v době realizace investice .....	75



## 13 SEZNAM ZKRATEK

CBA	Analýza nákladů a užitků
CEA	Analýza efektivnosti nákladů
CF	Peněžní tok
CMA	Analýza minimalizace nákladů
CUA	Analýza užitečnosti nákladů
ČR	Česká republika
DCF	Diskontované peněžní toky
DPH	Daň z přidané hodnoty
E	Efektivnost
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIRR	Ekonomické vnitřní výnosové procento
ENPV	Ekonomická čistá současná hodnota
ENRF	Evropský námořní a rybářský fond
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
EZRFV	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
FIRR	Finanční vnitřní výnosové procento
FNPV	Finanční čistá současná hodnota
FS	Fond soudržnosti
i	Aktuální rok hodnoceného období
IN	Investiční náklad
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IR	Index rentability
IROP	Integrovaný regionální operační program
IRR	Vnitřní výnosové procento
ITI	Integrované územní investice
Kč	Koruna česká
LCC	Náklady životního cyklu
Mag. HMP	Magistrát hlavního města Prahy
MD	Ministerstvo dopravy
MěÚ	Městský úřad
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí

MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NCF	Čisté peněžní toky
NPV	Čistá současná hodnota
PB	Prostá doba návratnosti
r	Diskontní sazba
R	Výnos
U	Užitečnost

## **14 SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1 – Finanční analýza bez dotace

Příloha 2 – Finanční analýza s dotací

Příloha 3 – Ekonomická analýza