INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

Specifická PRAVIDLA

PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

Specifický cíl 1.1

PRŮBĚŽNÁ výzva Č. 95

PŘÍLOHA Č. 4

**Osnova studie proveditelnosti**

pLATNOST OD 3. 8. 2020

# ÚVODNÍ INFORMACE

|  |  |
| --- | --- |
| Obchodní jméno, sídlo, IČ a DIČ zpracovatele |  |
| Členové zpracovatelského týmu, jejich role a kontakty |  |
| Datum vypracování |  |

# ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI

|  |  |
| --- | --- |
| Obchodní jméno, sídlo, IČ a DIČ žadatele |  |
| Jméno, příjmení a kontakt na statutárního zástupce |  |
| Jméno, příjmení a kontakt na kontaktní osobu pro projekt |  |
| Nárok na odpočet DPH na vstupu ve vztahu ke způsobilým výdajům projektu (Ano x Ne) |  |
| Název projektu |  |

# Charakteristika projektu a jeho soulad s programem

* Místo realizace projektu:
  + dotčený úsek/dotčené úseky Prioritní regionální silniční sítě;
  + popis úseku řešeného projektem (např. začátek, konec, délka, křižovatky, staničení);
  + vztah k nadřazené silniční a dálniční síti.
* Popis cílových skupin projektu.
* Popis cílů projektu.
* Problémy, které má realizace projektu vyřešit.
* Popis vazeb na realizované či plánované projekty na silniční síti, včetně projektů podpořených z IROP.

# Podrobný popis projektu

* Výchozí stav – popis výchozí situace.
* Stručná fotodokumentace aktuálního stavu silnice.
* Stručný popis souladu projektu s Dopravní politikou ČR 2014-2020 se zaměřením na kapitoly 4.4.2.2 a 4.6 (uvedení relevantních opatření).
* Popis zařazení projektu v Regionálním akčním plánu.
* Popis jednotlivých aktivit projektu:
  + stručný popis realizace hlavní aktivity projektu ve smyslu kap. 2.2 Specifických pravidel;
  + stručný popis realizace vedlejších aktivit projektu ve smyslu kap. 2.2 Specifických pravidel;
  + v případě projektu rekonstrukce/modernizace silnice II. nebo III. třídy popis naplnění znaků rekonstrukce/modernizace ve smyslu kap. 2.2 Specifických pravidel včetně uvedení délky návrhového období navržených souvrství vozovky, uvedení odkazu na příslušné části projektové dokumentace, případně diagnostický posudek; v případě rekonstrukce/modernizace komunikace, při které je definice rekonstrukce/modernizace naplněna pouze prostřednictvím zesílení krytu vozovky, také popis základních údajů do následující tabulky:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Řešený úsek (staničení)** | **Údaje z diagnostického posudku** | | **Údaje z projektové dokumentace** | |
| **tloušťka krytu k odstranění (mm)** | **tloušťka krytu k položení (mm)** | **tloušťka krytu k odstranění (mm)** | **tloušťka krytu k položení (mm)** |
| 1. úsek (km 0,000-1,000) |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |

* + návrhová kategorie silnice dle ČSN 73 6101;
  + v případě projektu zahrnujícího vyvolané investice zdůvodnění způsobilosti vyvolaných investic, včetně odkazu na příslušné části projektové dokumentace;
  + popis ukončení realizace projektu.
* Časový harmonogram realizace podle etap:
  + data počátku a konce etapy, jejich náplň a návaznost;
  + termíny zahájení a ukončení realizace projektu.
* Základní identifikace potenciálně negativních dopadů projektu.
* Možnost alternativních řešení (uvést zdůvodnění, pokud nejsou relevantní):
  + zdůvodnění, proč byla nulová varianta (ponechání stávajícího stavu) posouzena jako nevyhovující;
  + popis alternativních řešení a jejich slabých a silných stránek;
  + porovnání alternativ;
  + zdůvodnění vybrané alternativy, zejména zdůvodnění hospodárnosti, účelnosti  
    a efektivnosti vybrané alternativy.

# ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI REALIZACE PROJEKTU

* Stručné zdůvodnění záměru a jeho vazba na specifický cíl 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T.
* Identifikace dopadů a přínosů projektu s důrazem na popis dopadů na cílové skupiny.

# Management projektu a řízení lidských zdrojů

* Zajištění administrativní kapacity – počet a kvalifikace lidí, kteří budou řídit projekt v realizaci a udržitelnosti, vyčíslení nákladů na jejich osobní výdaje, dopravu, telefon, počítač, kancelářské potřeby – odhad v řádu desetitisíců.
* Zajištění provozu pro řízení projektu – kancelář (vlastní, pronajatá, vypůjčená, na jak dlouho), počítač, telefon apod.

# Technické a technologické řešení projektu

* Podstatné technické a technologické aspekty realizace projektu:
* zvolené technické řešení stavby komunikace a použitá technologie výstavby;
* informace o výchozích diagnostických posudcích, pokud jsou relevantní;
* výhody, nevýhody a rizika předpokládaného řešení;
* potřebné energetické a materiálové toky;
* identifikace nemovitostí, dotčených realizací projektu.

# Vliv projektu na životní prostředí

* Stručný popis vlivů projektu na hlavní složky životního prostředí a jejich významu:
  + vlivy na ovzduší a hlukovou situaci, vlivy na obyvatelstvo;
  + vlivy na vodu, půdu a horninové prostředí;
  + vlivy na flóru, faunu a ekosystémy;
  + vlivy na krajinu a kulturní památky.
* Popis změny velikosti emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic vyvolané projekty novostaveb (obchvaty, přeložky) v obydlených oblastech (na základě výsledků rozptylové studie).
* Popis zjišťovacího řízení a posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., pokud jsou u projektu relevantní:
  + kód a název záměru (dle Informačního systému EIA), ze kterého projekt vychází;
  + datum a výsledek závěru zjišťovacího řízení, pokud jej záměr/změna záměru vyžaduje;
  + datum a výsledek stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, pokud jej záměr vyžaduje;
  + výsledek posouzení vlivů záměru na území soustavy Natura 2000, pokud jej záměr vyžaduje;
  + popis změn v průběhu povolovacího procesu projektu oproti výchozímu záměru do tabulky:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Charakteristika** | **Záměr „xxx“ (IS EIA)** | **Projekt „yyy“ (MS2014+)** | **Poznámka** |
| dotčená silnice |  |  |  |
| dotčená katastrální území |  |  | (např. projekt realizován na dílčím úseku záměru) |
| délka silnice (začátek, konec) |  |  |  |
| šířka silnice (kategorie) |  |  |  |
| počet křižovatek |  |  |  |
| počet mostů |  |  |  |
| …případně další charakteristika nebo rozdílový prvek |  |  | (např. projekt v jednodušším technickém řešení oproti záměru) |

* + vyjádření žadatele, že se v průběhu povolovacího procesu jednalo nebo nejednalo o podstatné zvýšení kapacity či rozsahu záměru (délka, začátek a konec, šířka silnice apod.), podstatnou změnu technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání (přesměrování nových dopravních proudů na posuzovanou silnici apod.), podstatnou změnu umístění (nový průchod cenným územím, přiblížení k zástavbě apod.), nebo že má pochybnosti, zda se jednalo o podstatné zvýšení či podstatnou změnu;
  + výsledek vyjádření příslušného úřadu k posuzování vlivů na životní prostředí, zda změny záměru podléhají posuzování, pokud ke změnám došlo a žadatel o vyjádření požádal.
* Návrh zmírňujících a kompenzačních opatření ve fázi realizace (výstavby) a ve fázi provozu pozemní komunikace.

# Dlouhodobý majetek, pojištění

* Dlouhodobý investiční majetek vstupující do projektu (např. pozemky, stavba):
  + majetek vlastní;
  + majetek najatý (včetně popisu cílového stavu);
  + majetek vypůjčený (včetně popisu cílového stavu).
* Dlouhodobý investiční majetek pořízený při realizaci projektu:
  + investiční dlouhodobý majetek, např. technické zhodnocení, pozemek, stavba;
  + předpokládaná pořizovací hodnota majetku;
  + výdaje na pořízení majetku;
  + životnost majetku.
* Pojištění majetku[[1]](#footnote-1).

# Výstupy projektu

* Výstupy projektu a indikátory:
  + definovaný výstup projektu;
  + indikátory a jejich cílové hodnoty;
  + způsob doložení a termín splnění cílů projektu a indikátorů.
* Očekávané významné multiplikační efekty projektu (např. nepřímo vytvořená pracovní místa).

# Připravenost projektu k realizaci

* Technická připravenost:
  + majetkoprávní vztahy;
  + připravenost projektové dokumentace;
  + připravenost dokumentace k zadávacím a výběrovým řízením, údaje o proběhlých řízeních;
  + stav závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy, informace o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu, společného povolení, společného souhlasu, o uzavření veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní řízení, nebo oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora, pokud jsou pro projekt relevantní;
  + popis procesu stavebního řízení v rámci projektu, termíny žádostí, povolení, nabytí právní moci, případně očekávané termíny povolení a nabytí právní moci, pokud je pro projekt relevantní;
  + analogicky dle předchozího bodu popis jiného procesu podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, ve stupni odpovídajícím stavebnímu povolení, pokud je pro projekt relevantní;
  + předpokládaný termín ukončení technické přípravy v případě rozpracovanosti.
* Finanční připravenost:
  + způsob financování realizace projektu, popis zajištění předfinancování  
    a spolufinancování projektu;
  + zajištění financí v provozní fázi projektu.

# Finanční analýza[[2]](#footnote-2)

Finanční analýza zahrnuje pouze údaje vztahující se přímo k projektu, případně zachycuje změny vyvolané projektem. Finanční analýza je sestavená do konce doby udržitelnosti s plánem údržby a reinvestic.

* Položkový rozpočet způsobilých výdajů projektu:
  + u každé položky rozpočtu projektu musí být uvedeno, zda se jedná o hlavní nebo vedlejší aktivity projektu podle kap. 2.2 Specifických pravidel a zároveň musí být uvedena konkrétní vazba na výběrové/zadávací řízení;
  + povinnost uvést jednotlivé položky do samostatného řádku rozpočtu je stanovena od 100 000 Kč bez DPH (pokud této částky dosáhnou v součtu věcně obdobná plnění). Ostatní položky je možné zahrnout do souhrnného řádku zbytkové položky. Souhrnná výše této položky může být v celkovém součtu vyšší než 100 000 Kč bez DPH;
  + vzor položkového rozpočtu projektu s příkladem položek:



Pozn.: Tabulka položkového rozpočtu způsobilých výdajů projektu může být zpracována samostatně mimo kapitolu 12 studie proveditelnosti.

* Plán cash-flow v realizační fázi projektu v členění po kalendářních letech:
  + celkové výdaje projektu;
  + případné čisté jiné peněžní příjmy během realizace projektu.
* Plán cash-flow v provozní fázi projektu v členění po kalendářních letech:
  + provozní výdaje (výdaje na údržbu a reinvestice) a případné příjmy příjemce plynoucí z provozu projektu, stanovené bez zohlednění inflace;
  + zdroje financování provozních výdajů.
* Vyhodnocení plánu cash-flow:
  + zdůvodnění negativního cash-flow v některém období a zdroj prostředků a způsob překlenutí.
* Finanční plán pro variantní řešení projektu (pokud je relevantní).

# Plán údržby

* Základní údaje o plánované péči o komunikaci v jednotlivých letech období udržitelnosti projektu:
  + výčet a četnost:
    - prohlídek komunikací a mostů;
    - opatření v rámci běžné údržby komunikací a mostů;
    - opatření v rámci souvislé údržby komunikací a mostů;
    - opatření v rámci oprav komunikací a mostů;
  + popis zajištění financování údržby a uvedení délky rozpočtového období.

# Analýza a řízení rizik

Uvedené druhy rizika jsou příkladem, žadatel zvolí rizika podle podmínek svého projektu, může doplnit další.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Druh rizika a fáze projektu, ve které je možné riziko očekávat** | **Závažnost rizika**  **(1 – nejnižší, 5 – nejvyšší)** | **Pravděpodobnost výskytu/četnost výskytu rizika** | **Předcházení/eliminace rizika** |
| **Technická rizika** | | | |
| Nedostatky v projektové dokumentaci |  |  |  |
| Dodatečné změny požadavků investora |  |  |  |
| Nedostatečná koordinace stavebních prací |  |  |  |
| Výběr nekvalitního dodavatele |  |  |  |
| Nedodržení termínu realizace |  |  |  |
| Živelné pohromy |  |  |  |
| Zvýšení cen vstupů |  |  |  |
| Nekvalitní projektový tým |  |  |  |
| **Finanční rizika** | | | |
| Neobdržení dotace |  |  |  |
| Nedostatek finančních prostředků na předfinancování a v průběhu realizace projektu |  |  |  |
| **Právní rizika** | | | |
| Nedodržení pokynů pro zadávání VZ |  |  |  |
| Nedodržení podmínek IROP |  |  |  |
| Nedodržení právních norem ČR, EU |  |  |  |
| Nevyřešené vlastnické vztahy |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Provozní rizika** | | | |
| Neplnění dodavatelských smluv |  |  |  |
| Nedodržení indikátorů |  |  |  |
| Nedostatek finančních prostředků v provozní fázi projektu |  |  |  |

# Vliv projektu na horizontální principy

Projekt nesmí mít negativní vliv na následující horizontální principy:

* podpora rovných příležitostí a nediskriminace;
* podpora rovnosti mezi muži a ženami;
* udržitelný rozvoj.

Ke každému principu žadatel uvádí zaměření projektu a odůvodnění:

* projekt je cíleně zaměřen na horizontální princip;
* projekt má pozitivní vliv na horizontální princip;
* projekt je neutrální k horizontálnímu principu.

Vliv projektu na horizontální principy musí být uváděn v souladu s přílohou č. 24 Obecných pravidel, v SC 1.1 tedy vždy neutrální.

# Závěrečné Hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu

* Shrnutí zajištění udržitelnosti projektu včetně popisu zajištění vlastnických nebo jiných práv k pozemkům, dotčeným stavbou, v období udržitelnosti.
* Zdůvodnění potřebnosti a nutnosti realizace projektu.
* Realizace projektu při neschválení dotace.

# Podklady pro výpočet ukazatelů CBA

Tato kapitola navazuje na kapitolu 2.13 Specifických pravidel, která specifikuje pravidla pro zpracování CBA ve výzvě. Žadatel v této kapitole přehledně uvede podkladové údaje o dotčené silnici/silniční síti a specifické vstupní údaje pro CBA, které následně zadává v modulu CBA v MS2014+.

Pro projekty s celkovými způsobilými výdaji nižšími nebo rovnými 100 mil. Kč není kapitola 17 relevantní.

**Podklady pro výpočet - silnice**

* Základní údaje o ovlivněné silniční síti:
  + rozsah ovlivněné silniční sítě:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Typ projektu** | **Popis** | **Identifikace ovlivněné sítě** |
| novostavba (obchvat/přeložka) | obchvat s několika křižovatkami napojujícími město/obec a zásadně měnící komunikační systém v celé oblasti | dopravní model – zjistit, na kterých úsecích současné sítě se změní intenzity dopravy (uvažují se rozdílné intenzity dopravy v nulové a investiční variantě) |
| jednoduchý obchvat/přeložka nahrazující stávající průtah/komunikace (1 paralelní trasa k nové komunikaci) | za ovlivněnou síť je považován stávající úsek |
| rekonstrukce, modernizace, bodové závady | rekonstrukce stávající komunikace i v případech, kdy se jedná o částečné přeložky (rektifikace) – nepočítá se s převedením dopravy z jiných komunikací | ovlivněná síť zahrnuje rekonstruovaný úsek, případně rekonstruovaný úsek a jeho objízdnou trasu, pokud se jedná o specifickou bodovou závadu hrozící neprůjezdností |
| mosty | rekonstrukce stávajících mostních objektů | ovlivněná síť zahrnuje úsek komunikace zahrnující rekonstruovaný most a její objízdnou trasu (v nulové variantě je uvažováno s postupným omezením provozu na mostě až po úplné vyloučení dopravy a její přesměrování na objízdnou trasu v závislosti na stavu/životnosti mostu) |

Pozn.: Ovlivněná silniční síť je složena z jedné nebo více komunikací, které se dělí na jednotlivé úseky. Dělení na jednotlivé úseky je vyvoláno významnou změnou základních parametrů komunikace, zpravidla dopravního zatížení. Okružní křižovatka odstraňující bodovou závadu stykové křižovatky je jednotlivým úsekem komunikace, jehož parametry se vztahují k ideální polovině okružního pásu a dopravní zatížení se vypočítá jako polovina součtu intenzit dopravy na komunikacích do křižovatky zaústěných.

* + údaje o jednotlivých úsecích ve variantě nulové a investiční:
    - délka (km)

*zdroj: mapové podklady, projektová dokumentace*

* + - průměrná cestovní doba (min.)

*zdroj: vlastní měření, mapové podklady, projektová dokumentace  
a předpoklad pro realizaci stavby*

* + - průměrná šířka vozovky (m)

*zdroj: mapové podklady, projektová dokumentace*

* + - plocha vozovky (m2)

*zdroj: délka \* průměrná šířka vozovky*

* + - stav komunikace (nový/výborný/dobrý/vyhovující)

*zdroj: diagnostika, vlastní průzkum, TP 87*

* + údaje o dopravním zatížení jednotlivých úseků ve variantě nulové a investiční (RPDI = počet vozidel/24 hod), v členění na:
    - kategorie vozidel:

osobní „O“ (= O dle CSD), motocykly „M“ (= M dle CSD), lehká nákladní „LN“ (= LN dle CSD), těžká nákladní „TN“ (= SN+TN+TR+TRP+SNP+TNP+NSN dle CSD), autobusy „A“ (= A+AK dle CSD)

*zdroj: celostátní sčítání dopravy (CSD) 2010 nebo 2016, dopravní model, vlastní dopravní průzkum a TP 189*

* + - roky referenčního období:

30 let následujících po datu zahájení realizace projektu

*zdroj: koeficienty vývoje intenzit nebo průměrné roční růsty intenzit dle TP 225 (LV pro kategorie „O“ a „M“, TV pro kategorie „LN“, „TN“ a „A“), dopravní model*

* Základní údaje o finančních nákladech projektu:
  + celkové výdaje (Kč) na:
    - stavební objekty řady 100;
    - stavební objekty řady 200;
    - stavební objekty řady 300;
    - veškeré ostatní výdaje projektu.

*zdroj: položkový rozpočet stavby, celkový rozpočet projektu*

**Specifické vstupní údaje pro CBA**

* Výpočet specifických finančních údajů vstupujících do MS2014+:
  + nediskontovaná zůstatková hodnota (Kč) složená z:
    - 50 % nákladů na objekty řady 100;
    - 70 % nákladů na objekty řady 200;
    - 40 % nákladů na objekty řady 300;
    - 0 % veškerých ostatních výdajů projektu.
  + rozdíl ročních nákladů na údržbu mezi variantou nulovou a investiční (Kč):
    - plocha vozovky \* hodnota nákladů na údržbu dle následující tabulky:

(součet pro všechny jednotlivé úseky)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Typ komunikace | Stav komunikace | Hodnota nákladů na údržbu (Kč/m2) |
| nově postavená, rekonstruovaná nebo modernizovaná komunikace | nová | 44,27 |
| stávající komunikace | výborný | 48,27 |
| dobrý | 60,00 |
| vyhovující (až špatný) | 63,84 |

Pozn.: V rozdílové variantě je potřeba od sebe hodnoty odečíst.

* Výpočet specifických údajů pro socio-ekonomické dopady vstupujících do MS2014+:
  + pro dopad 2104 „úspora času cestujících, osobní vozidla“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = (O+M)\*365;
    - míra: rozdíl cestovní doby mezi variantou nulovou a investiční;
  + pro dopad 2105 „úspora času cestujících, nákladní vozidla“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = (LN+TN)\*365;
    - míra: rozdíl cestovní doby mezi variantou nulovou a investiční;
  + pro dopad 2106 „úspora času cestujících, autobusy“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = A\*365;
    - míra: rozdíl cestovní doby mezi variantou nulovou a investiční;
  + pro dopad 2109 „zlepšení stavu komunikací, snížení opotřebení vozidel, jednostopá vozidla“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = M\*365;
    - míra: délka rekonstruovaného/nového úseku;
  + pro dopad 2110 „zlepšení stavu komunikací, snížení opotřebení vozidel, osobní automobily“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = (O+LN)\*365;
    - míra: délka rekonstruovaného/nového úseku;
  + pro dopad 2111 „zlepšení stavu komunikací, snížení opotřebení vozidel, nákladní automobily a bus“ v jednotlivých letech:
    - počet: počet vozidel za rok = (TN+A)\*365;
    - míra: délka rekonstruovaného/nového úseku.

Výpočty pro dopady 2104, 2105 a 2106 lze použít, když ovlivněnou silniční sítí je jediný úsek s totožnou intenzitou dopravy v nulové i investiční variantě. V ostatních, složitějších případech, se „míra“ vypočítá jako rozdíl součtů cestovních dob na všech jednotlivých úsecích mezi variantou nulovou a investiční (tzv. hrubá úspora času na síti). Dále je třeba provést mezivýpočet úspory času všech vozidel dané kategorie za rok – jako rozdíl součtů cestovních časů všech vozidel dané kategorie za rok na všech jednotlivých úsecích mezi variantou nulovou a investiční. „Počet“ je výsledkem podílu úspory času všech vozidel dané kategorie za rok a hrubé úspory času na síti.

Výpočty pro dopady 2109, 2110 a 2111, které se týkají výhradně investiční varianty (nikoliv nulové nebo rozdílové varianty), lze použít, když ovlivněnou silniční sítí je jediný úsek. V ostatních, složitějších případech, se „míra“ vypočítá jako součet délek všech jednotlivých rekonstruovaných/nových úseků. „Počet“ je váženým průměrem počtu vozidel dané kategorie za rok na všech jednotlivých rekonstruovaných/nových úsecích, přičemž vahou je délka těchto úseků.

* Odůvodnění a výpočet specifických údajů dalších socio-ekonomických dopadů vstupujících do MS2014+, pokud žadatel zvolil nepovinné dopady.

Pozn.: ŘO IROP doporučuje rozsáhlejší údaje uvádět ve formě tabulek. Např. údaje o dopravním zatížení jednotlivých úseků ve variantě nulové a investiční je vhodné zpracovat do tabulky intenzit dopravy, kde ve sloupcích budou jednotlivé kategorie vozidel (O, M, LN, TN, A) a v řádcích jednotlivé roky referenčního období a výchozí údaj např. ze sčítání. Obdobně mohou být zpracovány tabulky počtů vozidel za rok, kde ve sloupcích budou jednotlivé kategorie (skupiny) vozidel dle dopadů (O+M, LN+TN, A, M, O+LN, TN+A) apod.

# Upozornění

Termínem provozní fáze projektu se rozumí období udržitelnosti projektu, tj. doba pěti let od provedení poslední platby příjemci, po kterou příjemce musí zachovat výstupy projektu v souladu  
s čl. 71 obecného nařízení. K udržení cíle a výstupů projektu je příjemce zavázán v Podmínkách Rozhodnutí o poskytnutí dotace. Jedná se zejména o zajištění provozu a řádné péče  
o rekonstruovanou, modernizovanou či nově vybudovanou silnici II. nebo III. třídy.

1. Není povinné. ŘO pojištění pořízeného majetku doporučuje. Žadatel vyplní v případě, že hodlá pořízený majetek pojistit. [↑](#footnote-ref-1)
2. Rozpočet projektu je součástí žádosti. Zde vyplněné údaje je nutné uvést do souladu s údaji v Rozpočtu projektu. [↑](#footnote-ref-2)