

HODNOCENÍ Ú ELNOSTI ROZVOJOVÝCH PROJEKT : TEORETICKÁ A METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA A PRAKTICKÁ APLIKACE

ASSESSMENT OF EFFECTIVENESS OF DEVELOPMENT PROJECTS: THE THEORETICAL AND METHODOLOGICAL FRAMEWORK AND PRACTICAL APPLICATION

DOC. RNDR. MILAN VITURKA, CSc.

Katedra regionální ekonomie a správy | *Dept. of Regional Economics and Administration*
Ekonomicko-správní fakulta | *Faculty of Economics and Administration*
Masarykova univerzita | *Masaryk University*
 ☒ *Lipová 41 a, 602 00 Brno, Czech Republic*
E-mail: viturka@econ.muni.cz

Anotace

lánek se zabývá teoreticko-metodologickými východisky a praktickými nástroji hodnocení ú elnosti ve ejných investí ních projekt v kontextu aplikace principu 3E. Hlavní pozornost je soust ed na dva typy projekt : projekty výstavby/rekonstrukce silni ních komunikací (liniový typ) a projekty regenerace brownfields (bodový typ). Shromážd né teoreticko-metodologické poznatky byly prakticky využity pro vytvo ení originálních metodických p ístup založených na multikriteriálním hodnocení ú elnosti uvedených typ projekt . V tomto ohledu byl jako optimální v p ípad silni ních komunikací definován územn orientovaný p ístup a v p ípad brownfields pak uřivatel'sky orientovaný stakeholderovský p ístup.

Klí ová slova

rozvoj, ve ejný projekt, ú elnost, dopravní infrastruktura, brownfields, zainteresovaná strana

Annotation

The article deals with the theoretical and methodological approaches and the practical tools used for the evaluation of the effectiveness of public investment projects, in the context of the application of the principle 3E. The main attention is paid to two types of projects: projects of construction/reconstruction of roads (linear type) and projects of regeneration of brownfields (point type). The collected theoretical and methodological knowledge were practically used to create the original methodological approaches based on multi-criteria evaluation of the effectiveness of these types of projects. Regarding this, the territorially oriented approach was defined in the case of the roads and the user-oriented stakeholders' approach in the case of the brownfields.

Key words

development, public project, effectiveness, transport infrastructure, brownfields, stakeholder

JEL classification: H43, R58

1. Úvod

Hlavním cílem tohoto látku je diskuse teoreticko-metodologických východisek a navazujících nástroj hodnocení ú elnosti ve ejných investí ních projekt , která je integrální sou ástí aplikace v–eobecn roz–í eného principu 3E (viz dále). Zásadní význam hodnocení ve ejných projekt vyplývá ze skute nosti, že jde o neopominutelný nástroj ovliv ování společenského rozvoje. Ve srovnání s hodnocením soukromých projekt jde ov–em o podstatn obtížn j–í záležitost, nebo ve ejné projekty

jsou zam ěny na více cílových skupin uřivatel ě. Jejich hlavním cílem pak není dosahování zisku, ale dosahování obecného prosp ěchu neboli zvy–ování uřitk ě ob an ě plynoucích ze řivota ve spole nosti (Nunvá ová, 2010). Uvedené skute nosti jsou vesm s p ímo zakotvené v legislativ ě v eské republice jde zejména o Zákon ě. 218/2000 Sb. o rozpo tových pravidlech a o zm ěn ěn kterých souvisejících zákon ě, Zákon ě. 219/2000 Sb. o majetku eské republiky a jejím vystupování v právních vztazích, Zákon ě. 320/2001 Sb. o finan ní kontrole ve ve ejné správ ě a rovn ě Zákon ě. 137/2006 Sb. o ve ejných zakázkách (chápaných ve zn ění pozd ěj–ích p edpis ě). Aplikace jifl zmín ěného principu 3E slu ujícího hospodárnost, ú elnost a efektivnost vytvá í v interakci s p íslu–nou legislativou primární p edpoklady pro optimální alokaci zdroj ě v rámci celého procesu plánování, p ípravy a realizace ve ejných projekt ě i jim nad řízených program ě. V tomto kontextu je pak v nována hlavní pozornost dv ma skupinám investic ních projekt ě, orientovaných na výstavbu a rekonstrukci silni ní infrastruktury a regeneraci brownfields tj. nemovitostí, které ztratily své p vodní vyuřití. Praktický d raz je položen na tvorbu a aplikaci originální metodiky akcentující jak územní, tak stakeholderovské p ístupy.

2. Teoreticko-metodologická východiska hodnocení

Ú elnost tj. schopnost rozvrhovat prost edky pro pln ění smysluplných cíl ě nepochybn ě jedním ze základních atribut ě rozvoje jednotlivc ě i celé spole nosti (v tomto kontextu je t eba upozornit na rozdíl mezi ú elností a ú elovostí, chápanou jako jednání sledující pouze jediný izolovaný ú el). Její interpretace je nepochybn ě zna n složitou otázkou, které se budeme dále v novat z pohledu ve ejných projekt ě. Hodnocení ú elnosti (anglicky effectiveness) ve ejných projekt ě je ze řir–ího pohledu sou řástí aplikace v–obecného principu ozna ovaného jako 3E, zahrnujícího je–t ě hodnocení hospodárnosti (economy) a efektivnosti (effectivity). Pojem **hospodárnost** lze definovat jako takovou alokaci ve ejných prost edk ě, p í které jsou stanovené cíle napl ovány v pořádané kvalit ě a ase a p í vynaložení co nejniř–ího objemu finan ních, lidských a v ěných zdroj ě o jinými slovy jsou realizovány za minimální cenu (v etn ě náklad ě financování). Tento princip se primárn ě vztahuje pouze na vstupy a lze jej efektivn ě vyuřít i na vy–í programové úrovni, nap ě. pro rozd lování disponibilních zdroj ě. Pokud to umofl uje charakter projektu je pro analýzu hospodárnosti vhodná metoda CMA tj. cost-minimize analysis, p í jejířl aplikaci se vyuřívají normativní resp. standardizované cenové ukazatele (nap ě. pr m rná cena výstavby 1 km dálnice), která pak jsou porovnávány s nabídkovými cenami. Rozdíl mezi zbývajícím pojmy ú elnost a efektivnost (v praxi dochází k jejich pom ěrn ě stému sm –ování) patrn ě nejlépe vystihuje citát P. Druckera (1967): *šEfficiency is doing things right, effectiveness is doing right things* o ě tj. **efektivnost** znamená d lat v ci správn ě a **ú elnost** znamená d lat správn ě v ci. Efektivnost se logicky vztahuje ke vstup ěm i výstup ěm projektu a v souladu s tím je nej řast ji vyjad ována prost ednictvím pom ěru výnos ě a náklad ě (alternativou je pouřítí ukazatele rozdílů mezi sou asnou hodnotou výstup ě a sou asnou hodnotou vstup ě), který lze chápat jako podstatu v tomto sm ěru nej řast ji pouříváné metody CBA. Tato v–obecn ě známá metoda modeluje p ímé a nep ímé náklady plynoucí z ve ejné investice z pohledu jejich p ímých uřivatel ě (s p ípadným zohledn ěním pozitivních i negativních externalit) a pouřívá se zejména u projekt ě s p edpokládanými řirokými spole enskými dopady. Dal–í, praxi mnohokrát ov enou, metodou hodnocení efektivnosti je CUA tj. cost-utility analysis, která je založena na porovnávání p ířstk ě zdroj ě s relevantními (av–ak vesm s zcela subjektivn ě oce ovanými) zm ěnami uřitk ě. Tato metoda se pouřívá zejména p í posuzování možných alternativ zkoumaného projektu (nap ě. p í hodnocení zdravotnických projekt ě). Z pohledu celého procesu projektování tvo í finan ní a ekonomické analýzy záv ěre nou etapu p edb říých i standardních studií proveditelnosti (feasibility studies), které podrobn ě rozebírají podmínky a p edpoklady realizace jednotlivých investic, obvykle s d razem na co nejkompexn ěji pojaté analýzy jejich návratnosti a rizikovosti (viz nap ě. Archondo-Callao, 2008).

Ze zákona obvykle vyplývá povinnost územních samospráv stanovit kritéria pro hodnocení hospodárnosti, efektivnosti a ú elnosti. Tato povinnost v–ak velmi řasto není napl ována i je napl ována pouze parciálním zp ťsobem. Tomu lze p edejít zejména poříváním strategického řízení. S tím souvisejícími základními otázkami ve ejných program ě a tedy i projekt ě se zabýval nap ě. Stiglitz který je definoval takto (1997=upraveno):

1. Pro je program nejlepší m e-ením.
2. Pro má program takovou podobu, jakou má.
3. Jaký vliv má program na soukromý sektor.
4. Kdo získá a kdo ztratí následkem jeho realizace.
5. Jsou zisky v t-í nejl ztráty.
6. Existují lep-í alternativní programy, zejména programy s odli-ným dopadem na p erozd lování.
7. Jaké p ekáflky brání zavedení t chto alternativních program .

Princip ú elnosti se vztahuje p edev-ím k výstup m, p esn ji cíl m, projekt a vyjad uje míru dosažení stanovených cíl , tj. m í vztahy mezi stanovenými cíli a jejich pln ním (v zákon o veřejných zakázkách je proto p ímo stanovena povinnost od vodnit ú elnost projekt). V duchu vý-e uvedeného Druckerova citátu je v této souvislosti pot ebné upozornit na mnohokrát prokázaný fakt, že nevhodný výb r investičního projektu nelze vykompenzovat jeho efektivní realizací a vyhodnocení jeho ú elnosti tak lze pokládat za kritický faktor p edinvestiční etapy. Vzhledem k limitovaným možnostem pen ění vyjad ení v t-iny efekt generovaných realizací ve veřejných projekt (zejména synergicky i dlouhodob p sobících efekt) je dále prezentované hodnocení jejich ú elnosti založené p edev-ím na nepen ěních kritériích. Aplikace principu ú elnosti zd raz uje pohled ve veřejné územní správě a vytvá í tak odpovídající protíváhu k uflivatelsky orientované cost-benefit analýze, kterou tak vhodným zp sobem dopl uje, resp. roz-í uje. K vzájemnému vztahu ú elnosti, hospodárnosti a efektivnosti je dále t eba poznamenat, že projekt m že být hospodárný a efektivní a p itom nemusí dosáhnout zamý-šleného cíle a je tedy nezbytné jej hodnotit jako neú elný. Hypotetickým p íkladem je realizace projektu výstavby nové dálnice s cílem povzbudit ekonomický rozvoj dot ených region , kterého ov-em nemusí být (i v p ípad dosažení nížších než normativních stavebních náklad ó napln ní principu hospodárnosti a dále významným úsporám asu i snížení po tu dopravních nehod ó napln ní principu efektivnosti) vzhledem k nízké konkurenceschopnosti rozvojov nosných regionálních firem a následné vln bankrot vyvolané externí konkurencí dosaženo ¹. Reálné p íklady popsaného vývoje lze nalézt zejména v Itálii i Belgii (Bray, 1992) nebo nov ji ve východním N mecku. Z možných standardních p ístup k hodnocení ú elnosti lze uvést metodu CEA (cost-effectiveness analysis) která se hojn využíává ve zdravotnictví. A koliv princip ú elnosti je z logiky v cí nejdl eší principem hodnocení veřejných projekt je nutné obecn konstatovat, že neexistuje univerzální metoda pouflitelná pro všechny typy projekt . V tomto kontextu byla vyvinuta celá ada typov specifických metod. Jejich nej ast j-ím společ ným rysem je aplikace multikriteriální analýzy, jejífl pomocí jsou identifikovány významné dopady projektu p ekrá ující rámec bezprost edních ú inků na jeho p ímé uflivatele. Definovány jsou dva druhy dopad : celkové dopady ovliv ující -ír-í populaci obývající určité území (region) a specifické dopady hodnocené z pohledu hlavních zainteresovaných skupin resp. stakeholder .

Na hierarchicky vy-í tj. programové úrovni lze vý-e diskutovaný pojem ú elnost chápat p edev-ím jako p ístup podporující systémové propojení typov vyhran ných skupin projekt s potenciálně nadpr m rnými rozvojovými p ínosy. Nep ekvapuje tak stále výrazn ji poci ována pot eba vytvo ení koncep n a metodicky sjednocené v-eobecné informa ní platformy poskytující co nejkomplexn j-í informace o dosaženém stavu ekonomického a sociálního rozvoje v jednotlivých regionech (s navazujícím využitím standardn strukturované analýzy SWOT). Tuto pot ebu lze efektivn saturovat prost ednictvím využití originálního modelu hodnocení kvality podnikatelského prost edí (KPP) v interakci s modelem hodnocení kvality sociálního prost edí (KSS), vytvo ených na Kated e regionálního rozvoje a správy Ekonomicko-správní fakulty MU v Brn . Oba modely jsou založeny na strukturované analýze podnikatelských preferencí resp. analýze ob anských preferencí (zji-t ných na základ rozsáhlých mezinárodních a domácích -et ení a na n navazujících výzkum). Zji-t né preference pak byly v p ípad KPP interpretovány pomocí obchodních, pracovních, infrastrukturních, regionálních a lokálních, cenových a environmentálních (zohledn ní negativních externalit produkovaných firmami) faktor a v p ípad KSS pak na základ sociálních, demografických, urbanistických, infrastrukturních (zdravotní a sociální infrastruktura) a environmentálních (zohledn ní

¹ I p es tuto skute nost se stále objevují absurdní (politicky podporované) projekty, jejichfl navýsost ilustrativním p íkladem z eské republiky je projekt výstavby plavebního kanálu Dunaj ó Odra ó Labe.

významného fenoménu kvality flivota s nar stajícím vlivem na dlouhodobou konkurenceschopnost region) faktor . Uvedené modely umohl ují analyzovat potenciální dopady jednotlivých typ projekt i v podrobn j-ích m ících, cofl koresponduje s pom rn silnou lokalizovaností jejich potenciálních dopad . Tento postup nepochybn umohl uje lépe vyhodnotit hlavní sm ry a intenzitu p sobení ve ejných projekt a to jak na mikroregionální (nodální regiony), tak na mezoregionální (krajské/metropolitní regiony) hierarchické úrovni. Dosafené výsledky aplikace obou model (spolu s d kladnou verifikací a syntézou jejich vypovídací schopnosti) vyústily do vytvo ení nové teorie nazvané integra ní teorie udržitelného regionálního rozvoje. Tato teorie zohled uje p sobení zákonitostí vývojové a hierarchické diferenciacie společenských systém na nadlokální úrovni s adekvátním d razem na jejich prostorové uspo ádání a teritoriální konkurenceschopnost. Identifikace prostorových systém pól a os rozvoje pak umohlnila vytvo it první prostorový model socioekonomického rozvoje eské republiky (Viturka, 2011).

3. Praktická aplikace

Jak jifl bylo uvedeno vý-e, pro posouzení reálných mořností a potenciálních p ínos praktické aplikace metodiky hodnocení ú elnosti byly vybrány dva **typové p íklady**, týkající se posuzování ú elnosti **výstavby a rekonstrukce silnic** (liniové projekty) a **regenerace brownfields** (bodové projekty), pro které jsou charakteristické dlouhodobé dopady. Výb r t chto p íklad zohled uje dv základní dimenze potenciálních dopad rozvojových projekt , tzn. územní ó posouzení dopad v rámci odpovídajících administrativn vymezených region (holisticky orientovaný p ístup) a uřivatelenskou ó posouzení dopad v rámci odpovídajících skupin uřivatel (stakeholderovsky orientovaný p ístup). K tomu je úvodem pot ebné poznamenat, fl e prvotní návrhy investí ních projekt jsou obvykle výsledkem politického procesu (s p ípadným vyuřitím týmů orientované delfské metody nebo kontaktního brainstormingu), který subjektivn reflektuje společenské pot eby vznikající na r zných hierarchických úrovních ve ejné správě a samosprávě. Jejich objektivní posouzení a navazující stanovení relevantních cíl a jim odpovídajících projekt pak vyřaduje mít k dispozici adekvátní teoreticky a empiricky ov ené postupy, na jejichřl po átku by m lo vřl dy stát co nejkomplexn j-í vyhodnocení jejich společenské ú elnosti.

3.1. Silní ní infrastruktura

Vytvo ená originální metodika hodnocení společenské ú elnosti investic do silní ní infrastruktury zaji- uje pot ebné systémové propojení relevantních technických, ekonomických, politických, prostorových a environmentálních faktor . Tato metodika byla prakticky aplikována jak na hodnocení projekt výstavby nových silnic na p íkladu dálnic a rychlostních silnic (Viturka, Pa il, Tonev, 2012), tak na hodnocení projekt rekonstrukce na p íkladu páte ních silnic regionálního významu 2. t ídy. Její aplikace vychází z p ti stanovených nepen řlních kritérií, ozna ených jako kritéria relevance, uřl ite nosti, integrace, stimulace a udrřitelnosti.

Kritérium relevance je obecn zam eno na vyhodnocení interakcí mezi reálným dopravním významem posuzovaných silnic a jejich technickými parametry. Za hlavní indikátor je pochopiteln považována intenzita dopravy, jejířl dosafená úrove a vývojové tendence determinují technickou pot ebnost výstavby a rekonstrukce silnic r zných kategorií. Vy erpání kapacity silnice s negativními dopady na plynulost a bezpe nost dopravy je pak logickým argumentem pro rekonstrukci p íp. výstavbu nové silnice vy- í kategorie (podle eského systému kategorizace je za limitní hodnotu kapacity dvoupruhové silnice I. t ídy pokládána pr m rná intenzita dopravy ve vý-i 20 tis. vozidel/den).

Kritérium uřl ite nosti vyjad uje úspory jízdního asu z pohledu p ímého uřivatele, které jsou v p ípad výstavby dálnic a rychlostních silnic generovány jejich lep- řmi technicko-provozními parametry ve srovnání s aktuáln nejrychlejš- řm silní ním spojením a v p ípad rekonstrukcí silnic pak odstran ním existujících technických resp. konstruk ních závad. Pro zaji- t ní pot ebné srovnatelnosti údaj je pak ú elné aplikaci kritéria zalofit na relativních hodnotách, odvozených v prvním p ípad z pom ru projektované pr m rné návrhové rychlosti a aktuální pr m rné rychlosti a ve druhém p ípad

z pom ru teoretické pr m rné rychlosti a aktuální pr m rné rychlosti zohled ující technický stav dané silnice.

Kritérium integrace je orientováno na vyhodnocení strategického významu výstavby i rekonstrukce silnic z pohledu vnit ní i vn j-í integrace státu a jeho region . V prvním p ípad jsou odpovídající p ínosy vyhodnoceny z pohledu zabezpe ení kvalitního spojení významných sídelních center národního a regionálního významu a ve druhém p ípad pak z pohledu zabezpe ení kvalitního spojení t chto center a jejich region se sousedními zem í resp. regiony. V obou p ípadech je pochopitelně respektována významová pozice sídelních center/region , p í emfl jsou brány v úvahu hlavní typy integra ních proces : integrace na bázi pracovních ó mikroregionální úrove , produk ních ó mezoregionální úrove , ídících ó makroregionální úrove a obchodních ó globální úrove interakcí (Víturka, Pa il, 2013).

Na vý-e popsaná kritéria navazují dv kritéria zam ená na hodnocení pozitivních i negativních dopad (externalit) daných projekt na podnikatelské a flivotní prost edí. První z nich ozna ené jako kritérium stimulace poskytuje jediné né informace o potenciálních pozitivních dopadech výstavby i rekonstrukcí silni ních komunikací na regionální kvalitu podnikatelského prost edí. Aplikace kritéria vychází z územn vázaných faktor odráflujících investí ní preference firem, kdy na základ výsledk mezinárodních –et ení dopln ných vlastními analýzami bylo identifikováno celkem 16 faktor rozd lených do –esti vý-e specifikovaných skupin v etn stanovení jejich významových vah (Víturka, et al., 2010). V na-em p ípad se hodnocení p íslu-ných dopad vztahuje k faktoru kvality silnic a fleznic. Následující kritérium udrflitelnosti je pak orientováno na potenciální negativní dopady plánovaných projekt výstavby i rekonstrukcí silni ních komunikací na kvalitu flivotního prost edí². Po ad provedených analýz byl pro tento ú el zvolen kombinovaný p ístup vycházející z územního vyhodnocení nejvýznamn j-ích dopad posuzovaných dopravních projekt na obytné prost edí jimi dot ených sídel (jako základní indikátor byla stanovena legislativn ukotvená hladina no ního hluku z dopravy) a dále z vyhodnocení t chto dopad z pohledu po-kození nejcecn j-ích ástí p írodního prost edí evropského a národního významu s d razem na fragmentaci krajiny (jako základní indikátor bylo stanoveno naru-ení legislativn chrán ných území p írody a významných vodních zdroj).

Celkové zhodnocení společné ú elnosti zkoumaných infrastrukturních projekt výstavby a rekonstrukce silni ních komunikací je proceduráln zalofeno na aplikaci metody prostého sou tu po adí, kdy kone né po adí jednotlivých infrastrukturních projekt bylo ur eno na základ neváflených agregací díl ích po adí získaných v rámci jednotlivých vý-e definovaných kritérií. Pouflití tohoto benchmarkingového p ístupu lze považovat za významnou uflivatelskou výhodu vypracované metodiky. Po adí projekt v rámci souboru posuzovaných projekt lze považovat za syntetickou informaci, kterou lze efektivn vyuffit pro objektivizaci investí ních priorit rozvoje dopravní infrastruktury (p íp. i následnou optimalizaci projektovaných tras v interakci s jejich krajinná ským vyhodnocením).

3.2. Regenerace brownfields

Tzv. brownfields p edstavují díky negativním sociálním a environmentálním vliv m výraznou p ekáflku dal-ího rozvoje m st a obcí (erník, 2013) ó obvyklým d vodem je kontaminace p dy zvy-ující finan ní náro nost regenerace. Na druhé stran se asto jedná o území se zna ným potenciálem r stu, zejména když se p íslu-né plochy nacházejí v centrálních ástech sídel a lze je aktivovat bez vynaložení v t-ích náklad . Podpora regenerace brownfields se tak postupn stala významnou prioritou pro m stské instituce, motivované snahou o vyuffití p íleflitosti i odvrácení hrozeb (zejména ve druhém p ípad je úloha obcí nezastupitelná). P íkladem úsp –né regenerace je komplex bývalé strojírny a slévárny Va kovka v Brn , kde bylo vybudováno nové nákupní centrum (Malachová, Kunc, 2013). Projekty regenerace logicky vyfladují d kladné pr zkumy trhu resp. místních podmínek v etn co nejp esn j-í definice hlavních zainteresovaných skupin ó stakeholder .

² K tomu je vhodné dodat, fle hodnocení jednotlivých staveb podléhá procesu EIA, který je v-ak velmi úzce zam ený na jednotlivé stavby a neumoffuje tak jejich objektivní komparaci (Pa il, 2013).

Z procesního pohledu se vzhledem k náro nosti e-ení problematiky brownfields jeví jako vhodné v novat pozornost i ukazateli ōkapitálové p im enosti projekt ō pom ujícím kapitálovou sílu řadatele s p edpokládaným objemem investicích náklad (Halámek, Oplu-tilová, 2010). Individualita jednotlivých m st a obcí ov-em výrazn limituje možnosti aplikace univerzálních p ístup k e-ení dané problematiky (centráln řízené p ístupy k regeneracím jsou proto ojedin lé ō p íkladem je V. Británie). Z prokázaných pravidelností lze poukázat zejména na pozitivní korelace mezi rozvojovým potenciálem obcí a úspěšnou regenerací brownfields, která byla v na-ích podmínkách potvrzena analýzou provedenou v Jihomoravském kraji (Frantál a kol., 2013).

Použitý stakeholderovský p ístup pro hodnocení účelnosti projekt regenerace brownfields respektuje skute nost, že řní stakeholderi mohou do tohoto procesu vná-et odlišné pohledy. To se týká zvlá-t modelového p íkladu brownfields lokalizovaných v centrálních ástech m st (se siln limitovanou možností jejich pr myslového využití, související i se silnou konkurencí greenfields). Případné konflikty pak vznikají zejména mezi požadavky generovanými dlouhodobým horizontem rozvojových vizí orientovaných na udržitelnost rozvoje (prvoplánov preferovaných ve ejným sektorem) a požadavky na okamžitě efekty navrhovaných projekt (obecn preferovaných privátním sektorem). Následující tabulka poskytuje základní informace týkající se percepce postoj nejvýznamn j-ích stakeholderovských skupin ō obce, vlastníci nemovitostí, podnikatelé, develope i, ob ané stran účelnosti hlavních aktivit/projekt cílených na regeneraci brownfields. Jejich výb r reflektuje názory odborník p sobících v dané oblasti, cílené na eskou republiku (Ferber et. al., 2006; Dolefelová, Vejvoda, 2008; Vráblík, 2009), dopln ěné výsledky výb rového -et ení provedeného na ESF MU a dal-ími informacemi (Kavická, 2012). Uvařovány jsou nejb řn j-í typy regeneračních aktivit, které se vztahují ke t em základním zp sob m využití m stského území, tj. ekonomickému (E), obytnému (O) a volno asovému resp. společenskému (V), dopln ěných smí-eným využitím (E/O/V).

Tab. 1: Nejvýznamn j-í stakeholderi a jejich percepce účelnosti regenerace brownfields

hlavní typy aktivit na využití území	obce	vlastníci nemovit.	podnikatelé	develope i	ob ané
E ō slufby					
E ō obchod					
O ō bydlení					
V ō volno asové aktivity					
E/O/V ō smí-ené využití					

Legenda: pozitivní , spí-e pozitivní , nejednozna ná , spí-e negativní , negativní .

Zdroj: vlastní výzkum.

K vypovídací hodnot údaj uvedených v tabulce je třeba poznamenat, že jde o siln generalizované informace, které se mohou s praxí (v souladu s konkrétními podmínkami) i výrazn rozcházet. Tyto informace jsou dále dopln ěny stručnými specifikacemi rozhodujících zájm hlavních stakeholder :

- obce ō komplexní regenerace v intencích platné legislativy s d razem na potla ování negativních tendencí ō nezam stanost, nep řznivý demografický vývoj, zhor-ující se kvalita řivotního prost edí (mořná modifikace zájm v d sledku lobbistických tlak);
- vlastníci ō zhodnocení nemovitostí p íp. u soukromých vlastníků zachování stávajícího, i společensky pochybného, využití p i nízké poptávce (systematická klasifikace postoj vlastníků je vzhledem k jejich r znorodým zájm m velmi obtížná);
- podnikatelé ō optimální využití rozvojového potenciálu místa spojené s objevováním nových p řležitostí p íp. s hledáním perspektivních synergií (mořné rozpory se zájmy obcí p íp. velkých developer);
- develope i ō co nejrychlejš ekonomická návratnost investice, indukující preferenci trřních slufeb s nejvyšší ziskovostí na m² ō nap . kancelá e finančních, informačních a dal-ích specializovaných slufeb (pom řn ástá snaha o manipulace územn -plánovacích proces);

- ob ané ó silný tlak na regeneraci za ú elem zvý-ení urbanistické kvality m stského prost edí resp. potla ení negativních vliv brownfields (odpor v i jednostrann orientovaným investorským zám r m).

4. Záv r

Hodnocení ú elnosti ve ejných projekt je komplikováno skute ností, že p íslu-né metodické postupy nejsou dosud rozvinuty na vyhovující úrovni a neumohl ují tak získat ucelené informace. Podle názor ády odborník lze tyto nedostatky významn snížit pomocí aplikace metod kladoucích d raz na hodnocení územních dopad (viz nap . ESPON, 2012). V rámci EU je tento p ístup poufíván pro hodnocení rozvojových program Politiky hospodá ské, sociální a územní soudrfnosti. Jak dále ukázaly vý-e komentované p ípadové studie výstavby/rekonstrukce silnic a regenerace brownfields na projektové úrovni hodnocení ú elnosti projekt lze považovat za adekvátní nástroj zvy-ování racionality rozhodovacích proces i na regionální a lokální úrovni (v p ípad individualizovaných lokálních projekt se jako významný p edpoklad jejich úsp -né realizace logicky prosazuje ú elná koordinace projekt v rámci relevantních stakeholderovských skupin). Z metodologického pohledu je pak pot ebné upozornit zejména na vysoce aktuální pot ebu kombinace pen fních a nepen fních kritérií hodnocení projekt , nebo tímto zp sobem lze zabezpe it pot ebnou komplexnost resp. vypovídací schopnost hodnocení (v etn zohledn ní dlouhodobých efekt v intencích konceptu udrřitelného rozvoje).

Literatura

- [1] RCHONDO-CALLAO, R., (2008). Applying the HDM-4 Model to Strategic Planning of Road Works. Washington: The World Bank Group.
- [2] BRAY, J., (1992). *The rush for roads: a road programme for economic recovery?* London: Transport.
- [3] ERNÍK, J., (2013). Structural problems in Northeast Bohemia: focused on brownfields. In *16th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 256-263. ISBN 978-80-210-6257-3. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-31.
- [4] DOLEfiELOVÁ, L., VEJVODA, O., (2008). Brownfieldy ó pohled do strategií vlastník lokalit. *Urbanismus a územní rozvoj*, iss. 6, pp. 14620. ISSN 1212-0855.
- [5] DRUCKER, P., (1967). *The effective executive*. New York: Harper & Row.
- [6] FINKA, M., JAMECNÝ, L., (2007). Sanácia a rozvoj európskych bankských regiónov. In *lov k , stavba a územní plánování II. Sborník ke kolokviu FS VUT*, pp. 6-14.
- [7] FERBER, U., NATHANAIL, P., JACKSON, J., GORSKI, M., KRYZWON, R., DROBIEC, L., PETRÍKOVÁ, D., FINKA, M., (2006). *Brownfields p íru ka*. Praha: Leonardo da Vinci pilot project.
- [8] FRANTÁL, B., KUNC, J., NOVÁKOVÁ, E., KLUSÁ EK, P., MARTINÁT, S., OSMAN, R., (2013). Location matters! Exploring brownfields regeneration in spatial context (a case study of the South Moravian region, Czech Republic). *Moravian Geographical Report*, iss. 2, pp. 5-19. ISSN 1210-8812.
- [9] HALÁMEK, P., OPLUŤILOVÁ, I., (2010). Capital adequacy of the municipal projects financed from ROP SE. In *13th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 215-223. ISBN 978-80-210-5210-9.
- [10] KAVICKÁ, P., (2012). *Mofnosti regenerace brownfields v R* [diplomová práce]. Brno: Masarykova univerzita.
- [11] MALACHOVÁ, A., KUNC, J., (2013). Brownfield development projects: Brno City case studies. In *16th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 245-255. ISBN 978-80-210-6257-3. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-30.
- [12] NUNVÁ OVÁ, S., (2010). Choice Instruments of Public Servicesø Quality Management. In *13th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 206-214. ISBN 978-80-210-5210-9.
- [13] PA IL, V., (2013). Environmental impact evaluation of chosen infrastructure transport projects with emphasis on appropriation of land. In *16th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 494-500. ISBN 978-80-210-6257-3. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-62.
- [14] STIGLITZ, J. E., (1997). *Ekonomie ve ejného sektoru*. Praha: Grada.
- [15] ESPON., (2012). *Territorial Impact Assessment of Policies and EU Directives*. Luxembourg: The Espon 2013 Programme.

- [16] VITURKA, M., HALÁMEK, P., KLÍMOVÁ, V., TONEV, P., FÍTEK, V., (2010). *Kvalita podnikatelského prost edí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3638-9.
- [17] VITURKA, M., (2011). Integra ní teorie udržitelného regionálního rozvoje (p edstavení a aplikace). *Politická ekonomie*, 2011, iss. 6, pp. 794-809. ISSN 0032-3233.
- [18] VITURKA, M., PA IL, V., TONEV, P., (2012). A contribution to the evaluation of the social impact of projects of express roads construction. In *15th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 250-256. ISBN 978-80-210-5875-0.
- [19] VITURKA, M., PA IL, V., (2013). Some remarks to hierarchy of social systems. In *16th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masarykova univerzita. pp. 102-108. ISBN 978-80-210-6257-3. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-12.
- [20] VRÁBLÍK, P., (2009). Regenerace brownfield v modelové oblasti Podkru-noho í a možnost jejich revitalizace. Ústí n. L.: FfP UJEP.

P ísp vek byl zpracován v rámci projektu specifického výzkumu MUNI/A/0768/2013.