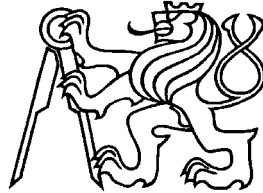


České vysoké učení technické v Praze

Fakulta dopravní

Katedra řízení dopravních procesů a logistiky



Czech Technical University in Prague

Faculty of Transportation Sciences

Department of Transportation Processes Operation and Logistics

Financování cyklistické infrastruktury pomocí zdrojů z fondů Evropské Unie

**(Cycling Infrastructure Financing by Means
of Resources from European Union Funds)**

Pavla Vohnická

Diplomová práce

Studijní program *M 3708 Dopravní inženýrství a spoje*
Studijní obor *3707T002 Management a ekonomika dopravy a telekomunikací*
Vedoucí diplomové práce *Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.*

Praha, 2005

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu diplomové práce Prof. Ing. Václavovi Skurovcovi, CSc., který mi poskytoval během vzniku diplomové práce odborné rady a podporu, dále všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této diplomové práce, zejména Ing. Jiřímu Čarskému, Ph.D. z ČVUT v Praze Fakulty dopravní, pracovníkům Ministerstva pro místní rozvoj Ing. Martině Dohnákové, Ing. Michalovi Kadlecovi, Ing. Barboře Machoňové a Ing. Lence Novákové, pracovníkům Ministerstva zemědělství Ing. Rostislavovi Hoškovi a Ing. Karlu Suchopárkovi, dále náměstkyni primátora pro investice, správu veřejných statků a životního prostředí v Českých Budějovicích Ing. Ivaně Popelové a všem pracovníkům Centra dopravního výzkumu. Nakonec je mou povinností poděkovat všem svým blízkým za morální i materiální podporu, které se mi dostávalo při vypracování této diplomové práce i po celou dobu mého studia.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracovala samostatně a použila jsem pouze podklady uvedené v seznamu použité literatury.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorských zákonů).

ABSTRAKT

Předmětem této diplomové práce je v její první části komplexní analýza postavení cyklistické dopravy v dopravní infrastruktuře České republiky a jejího rozvoje v domácích podmínkách včetně zmapování jednotlivých druhů cyklistické infrastruktury. Druhá část diplomové práce shrnuje možnosti financování projektů týkajících se cyklistiky jak z národních, tak mezinárodních zdrojů. Práce obsahuje i příklady projektů, které se týkaly jednotlivých možností financování. Cílem diplomové práce je ucelený souhrn všech možností financování včetně rad a návodů pro žadatele při žádostech o dotace z mezinárodních zdrojů a poukázání na možné problémy při žádostech o dotace z těchto zdrojů.

OBSAH

1. Postavení cyklistické dopravy v dopravní infrastruktuře České republiky	8
1.1. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému	8
1.2. Základní přehled předností cyklistiky	8
1.2.1. Cyklistika a zdraví	9
1.2.2. Cyklistika a životní prostředí	9
1.2.2.1. Cyklistika ve městech a obcích	10
1.2.3. Cyklistika a cestovní ruch.....	12
1.2.3.1. Podmínky kvalitního a funkčního cyklistického prostředí	12
1.3. Slabé stránky cyklistiky	13
1.3.1. Nehodovost cyklistů	14
1.4. Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	17
1.4.1. Podíl cyklistů na celkovém objemu dopravy v některých státech Evropy	18
2. Rozvoj cyklistické dopravy.....	19
2.1. Druhy cyklistických tras	20
2.2. Skladebné prvky cyklistických komunikací.....	22
2.3. Základní zásady při navrhování komunikací pro cyklisty.....	22
2.3.1. Dopravní politika	22
2.3.1.1. Ucelenost sítě	23
2.3.1.2. Spojení potenciálních zdrojů a cílů	24
2.3.1.3. Atraktivita sítě.....	24
2.3.2. Druhy cyklistických komunikací.....	26
2.3.3. Osazení svíslými dopravními značkami	27
2.3.3.1. Informativní směrové svíslé dopravní značky	27
2.3.3.2. Ostatní svíslé dopravní značky	28
2.3.4. Vybavení a objekty na cyklistických trasách	29
2.3.4.1. Informační panely.....	29
2.3.4.2. Odpočívky	29
2.3.4.3. Lávky pro chodce a cyklisty	30
2.3.5. Odhad ekonomických nákladů	30
2.3.5.1. Konstrukce povrchů cyklistických tras a komunikací	30
2.3.5.2. Svíslé dopravní značky	30
2.3.5.3. Vybavení a objekty na cyklistických trasách	30
3. Finance a budování cyklistické infrastruktury z národních zdrojů.....	30
3.1. Rozpočty obcí a krajů.....	31
3.2. Státní fond dopravní infrastruktury	32
3.3. Státní program podpory cestovního ruchu	37
3.4. Program obnovy venkova.....	43
3.5. Program Lesy 2000	44
3.6. Pozemkové úpravy	44
3.7. Vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a protipovodňových hrází.....	46
3.8. Využití opuštěných drážních těles	46
4. Finance a budování cyklistické infrastruktury z mezinárodních zdrojů.....	47
4.1. Základní politika Evropské unie.....	49

4.1.1.	Cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie	49
4.1.2.	Cíle regionální a strukturální politiky EU pro období 2000 - 2006	49
4.1.2.1.	Podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů	50
4.1.2.2.	Podpora hospodářské a sociální konverze regionů se strukturálními obtížemi	51
4.1.2.3.	Podpora politik a systémů vzdělávání, requalifikací a zaměstnanosti	52
4.1.3.	NUTS	52
4.2.	SROP – Společný regionální operační program	53
4.2.1.	Opatření 4.1. Rozvoj služeb pro cestovní ruch	55
4.2.1.1.	Struktura financování	56
4.2.1.2.	Podporované aktivity v rámci Podopatření 4.1.1	56
4.2.2.	Opatření 4.2. Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch	60
4.2.2.1.	Struktura financování	60
4.2.2.2.	Podporované aktivity v rámci Podopatření 4.2.1	61
4.2.3.	Problémy SROP	64
4.2.3.1.	Návrh řešení problémů SROP	65
4.2.4.	Rady pro žadatele o podporu v rámci programu SROP	65
4.3.	INTERREG III	67
4.3.1.	Iniciativy Společenství	67
4.3.2.	Účel iniciativy INTERREG	68
4.3.3.	INTERREG III A	68
4.3.3.1.	Žadatelé dotace	69
4.3.3.2.	Financování projektů	69
4.3.3.3.	Zaměření programu	69
4.3.3.4.	Program ČR – Polsko	70
4.3.3.5.	Program ČR – Slovensko	71
4.3.3.6.	Program ČR – Rakousko	72
4.3.3.7.	Program ČR – Bavorsko	74
4.3.3.8.	Program ČR – Sasko	75
4.3.3.9.	Výhody a nevýhody iniciativy INTERREG III A	78
4.3.3.10.	Rada pro žadatele dotace z iniciativy INTERREG III A	78
4.4.	LEADER+	79
4.4.1.	Místní akční skupina (MAS)	80
4.4.2.	Mikroregion	80
4.4.3.	Příjemci podpory	81
4.4.4.	Forma a výše podpory	82
4.4.5.	Druhy aktivit LEADER ČR	82
4.4.6.	Priority, opatření a podopatření OP Zemědělství	83
4.4.7.	Kritéria pro výběr projektů – bodování podle kvality projektů	84
4.4.8.	Schválené projekty v rámci iniciativy LEADER	85
4.4.9.	Výhody a nevýhody iniciativy LEADER+	86
4.4.10.	Rada pro žadatele dotace z iniciativy LEADER+	86
5.	Závěr	86
5.1.	ČR a rozvoj cyklistiky	86
5.2.	Mezinárodní propojení cyklistické sítě	87
5.2.1.	EuroVelo	87
5.2.1.1.	Přehled tras EuroVelo	88
5.3.	Cyklistika jako nástroj péče o zdraví lidu	90
5.4.	Cyklistika a externí náklady	92
5.5.	Podíly státu, krajů, obcí a EU na financování cyklistiky	95
5.5.1.	Městské rozpočty	95

5.5.2.	Krajské rozpočty.....	95
5.5.3.	Státní fond dopravní infrastruktury	96
5.5.4.	Evropská unie	96
5.5.5.	Praktické zkušenosti	96
5.5.5.1.	Projekt Cyklostezka Náchod – Velké Poříčí	96
5.5.5.2.	Projekt Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs	97
5.6.	„Synergický efekt 2006“	97
6.	Seznam literatury	99

1. POSTAVENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE ČESKÉ REPUBLIKY

1.1. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému

Doprava je nedílnou součástí života státu a dotýká se zájmů všech občanů, vytváří živý tep státu, ale přináší rovněž výrazné negativní dopady. Filozofie řešení dopravy musí vycházet z principu udržitelného rozvoje, který je nezbytný při dynamickém nárůstu automobilizace posledních let. Cílem dopravního plánování už proto nemůže být jen přizpůsobování se nárůstu automobilové dopravy, ale i systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí s tendencí brzdit nárůst motorizace a udržovat dopravu v přiměřených objemech. Do této skupiny je řazena i cyklistická doprava. Integrace cyklistické dopravy do celkového dopravního systému se tak stala důležitým úkolem této doby.

Většina lidských aktivit se stále více odehrává mimo domov. Vypadá to, že vzdálenosti do cíle nejsou žádnou překážkou. Nicméně je možno konstatovat, že většina uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Valná většina cest se zejména v rámci města či obce koná takovým způsobem, že 60% až 90% cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 km. Právě v mnoha obcích je cyklistická doprava (nebo chůze) nejpoužívanějším druhem dopravy. Tento trend lze předpokládat i do daleké budoucnosti.

1.2. Základní přehled předností cyklistiky

Užívání jízdního kola má mnoho předností, jako je např. bezhlučnost a nulové emise, finanční nenáročnost. Půlhodinka jízdy denně každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám, cyklisté rovněž nemají problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo přispívá k humanitě a družnosti. Významný je i přínos pro rozvoj cestovního ruchu.

Cyklistika má svá zřejmá pozitiva i v oblasti osobního rozvoje, ale zejména během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky jejích uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhy v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí stezek pro cyklisty a regionálních sítí cyklistických tras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i přístup

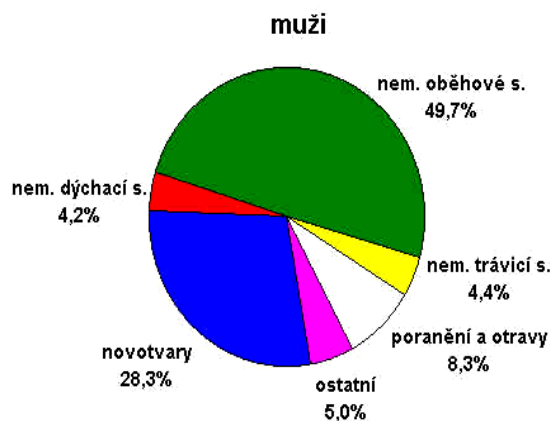
cykloturistů k pamětihodnostem v blízkém okolí, což pomáhá i městským obyvatelům poznávat okolí a udržovat se v kondici.

1.2.1. Cyklistika a zdraví

Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je nedostatek fyzické činnosti. Naopak cyklistika jako denní činnost může podporovat zdraví prostřednictvím fyzické činnosti, snižováním hluku a neznečišťováním ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50% snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50% snížení rizika obezity, 30% snížení rizika hypertenze. Celkem 30 minut cyklistiky po většinou dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k získání uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60% dětí má problémy se správným držením těla, 40% dětí má koordinační těžkosti, 35% dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

Strukturu příčiny smrti u mužů a žen ukazuje graf 1 a graf 2.

Struktura zemřelých podle příčin smrti



Graf 1

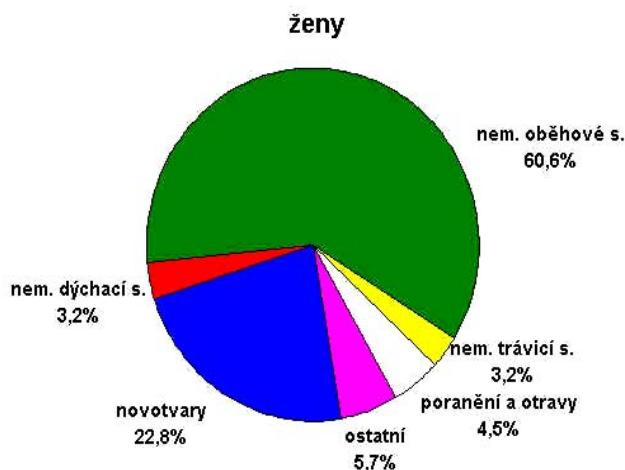
Struktura zemřelých žen podle příčin smrti

1.2.2. Cyklistika a životní prostředí

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak je bezemisní, nehlukná, nespotřebovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselé deště, neemituje toxické látky, není náročná na prostor, nepřispívá k obchodnímu saldu za dovoz uhlovodíků a prakticky téměř nevytváří externí náklady za škody na přírodě, majetku a zdraví tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Každý, kdo uspokojuje své dopravní potřeby jízdou na kole a zároveň neřídí automobil, výrazně šetří životní prostředí. Je

žádoucí, aby co největší podíl obyvatel ČR, ale i celosvětově mohl používat nemotorovou dopravu na bezpečných, kvalitních a environmentálně zasazených cestách do krajiny a měst a to o potřebné hustotě, které však zatím nejsou. Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné environmentální a zdravotní problémy.

Struktura zemřelých podle příčin smrti



Graf 2

Struktura zemřelých žen podle příčin smrti

Je proto potřebné, aby se obyvatelé ČR mohli nabídkou bezpečných oddělených stezek pro cyklisty a odpovídajícího zázemí každodenně svobodně rozhodnout a provozovat cyklistickou dopravu. Rozvoj cyklistické dopravy významně přispěje k naplňování environmentálních cílů ve snižování emisí skleníkových plynů a tím i k programu zmenšování klimatických změn, ke snižování produkce kyselých dešťů a acidifikace prostředí, k menší spotřebě neobnovitelných zdrojů energie, ke snižování hluku, ke snižování produkce nebezpečných látek z výfukových plynů motorové dopravy. Více k této tématice názorně ukazuje tabulka 1.

1.2.2.1. Cyklistika ve městech a obcích

Užívání jízdního kola ve městech má mnoho předností jak pro individuální uživatele, tak pro společnost i životní prostředí například tím, že cyklistika jako individuální druh dopravy nabízí rychlou a efektivní přepravu „od domu k domu“, neboť kola jsou zpravidla kdykoliv k dispozici a jejich provoz je relativně levný. Cyklisté pocítují výhodu úspory času nutného pro přepravu, jelikož se jich téměř nedotýkají dopravní zácpy. Přitom jízdní kolo poskytuje soukromí, nezávislost a svobodu při přepravě stejnou měrou jako osobní automobil zejména v případech příznivých klimatických podmínek.

Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km Základ = 100 (soukromý automobil bez katalyzátoru)						
Dopravní prostředek						
Spotřeba prostoru	100	100	10	8	1	6
Spotřeba primární energie	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Oxidy dusíku	100	15	9	0	290	4
Organické sloučeniny uhlíku a vodíku	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Celkové znečištění ovzduší	100	15	9	0	250	3
Riziko dopravních nehod	100	100	9	2	12	3

☞ = auto s katalyzátorem (je třeba pamatovat, že katalyzátor účinně funguje pouze při zahřátém motoru – u krátkých jízd ve městech není katalyzátor z hlediska znečištění životního prostředí žádným přínosem)*

Tabulka 1

Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km

Existuje totiž stále více důvodů, které hovoří ve prospěch užívání kola jako dopravního prostředku do zaměstnání, za nákupem či za kulturou. Mobilita, která je spojována s používáním automobilů k soukromým účelům, nyní splývá s apokalyptickými obrazy měst, kde se všechen pohyb zastavil.

Lze tedy říci, že výhody cyklistiky jsou pro města a obce nesporné, protože cyklistika:

- Nemá negativní vliv na kvalitu života ve městě (žádný hluk, žádné znečištění ovzduší)
- Přispívá k ochranně památek a zeleně
- Zabírá méně prostoru (jak při pohybu, tak při parkování), takže pomáhá hospodárněji využít povrchové plochy měst
- Méně opotřebovává silniční síť a snižuje potřebu výstavby nové dopravní infrastruktury
- Zvyšuje atraktivitu městských center (prodejny, kultura, rekreační činnosti, společenský život)
- Snižuje hospodářské ztráty působené dopravními zácpami, jejichž výskyt se působením cyklistiky zmenšuje
- Zlepšuje průchodnost pro motorová vozidla
- Přispívá ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy
- Zlepšuje přístupnost typických městských služeb pro všechny obyvatele (včetně dospívajících a mladých dospělých)
- Cyklistům na krátkých a středních vzdálenostech ušetří mnoho času

- Při každodenním používání kol mohou lidé zjistit, že vlastně druhé auto v domácnosti nepotřebují. Tím si uvolní prostředky v rodinném rozpočtu na jiné účely

1.2.3. Cyklistika a cestovní ruch

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky, a tím podporuje vytváření střední třídy.

V „Konceptu státní politiky cestovního ruchu ČR“ je cykloturistika vnímána jako nová, ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času a prostoru pro aktivní pohyb v ekologicky stabilním území během prázdnin a dovolené. Součástí tohoto programu jsou nové projekty vedení dálkových cyklistických tras, které jsou napojeny na celoevropskou síť dálkových cyklistických tras – EuroVelo (viz kapitola 5.2.).

Česká republika má dynamický rozvoj ve značení cyklistických tras. V roce 1997 bylo vyznačeno 552 km, v roce 1998 2 068 km, v roce 1999 4 300 km, v roce 2000 10 279 km, v roce 2001 již 17 154 km a v roce 2002 19 024 km. Jak plyne z průzkumu, 60% cyklistických tras je bez prostorového oddělení po silnicích, což není ideální stav z hlediska bezpečnosti.

Proto, abychom posílili cestovní ruch, je třeba se snažit o „cyklisticky přívětivé dopravní prostředí“. Podmínky mohou být nazvány jako cyklisticky přívětivé, pokud se lidská bytost jakéhokoliv věku cítí dostatečně bezpečně a pohodlně, aby používala jízdní kolo za měnících se společenských a ekonomických podmínek. Opravdovou výzvou při tvorbě tohoto prostředí je opustit koncept tvorby samostatné, oddělené cyklistické infrastruktury a místo toho vytvářet „integrovanou kvalitu“. Takovéto prostředí musí být v souladu s charakteristikami (potřebami) cyklistů: jsou zranitelnými účastníky silničního provozu, mají velmi úzké pneumatiky, jsou netrpěliví, odmítají zajižďky a jsou velice různorodou skupinou. Projektant, územní plánovač či dopravní inženýr pracující na tvorbě cyklisticky přívětivého prostředí musí být srozuměn s behaviorálními limity a technickými možnostmi cyklistů a jízdních kol. Cyklista je totiž řidičem, ekvilibristou a pohonem v jedné osobě.

1.2.3.1. Podmínky kvalitního a funkčního cyklistického prostředí

Vlastnosti a požadavky na kvalitní a funkční cyklistické prostředí je možné shrnout do pěti hlavních bodů:

- **Bezpečnost:** (cyklistická) infrastruktura musí v maximální míře zajišťovat bezpečnost cyklistů ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu
- **Koherence:** (cyklistická) infrastruktura musí utvářet koherentní a kontinuální síť, ve které jsou propojeny všechny zdroje a cíle cyklistické dopravy
- **Přímočarost:** (cyklistická) infrastruktura musí nabídnout co nejpřímější trasu, zajižďky musí být minimalizovány (taktéž zdroje zdržení, jako např. čekací doby na křižovatkách, musí být odstraňovány)
- **Atraktivita:** (cyklistická) infrastruktura musí být plánována a realizována v atraktivní podobě tak, aby podporovala používání jízdního kola za všech možných podmínek
- **Komfort:** (cyklistická) infrastruktura musí zajistit rychlý a pohodlný pohyb cyklistů

1.3. Slabé stránky cyklistiky

Je třeba také analyzovat i negativní důvody, které způsobují odpor k používání jízdního kola a tím pádem i pomalejší rozvoj cyklistické dopravy, především ve městech, ve srovnání s některými jinými evropskými zeměmi. Cyklisté mívají odpor k použití jízdního kola, který plyne zejména z pocitu ohrožování ostatní dopravou, z vynuceného pohybu ve smogu motorových vozidel a v nevhodném terénu. Dále zde mají vliv i fyzické možnosti potenciálních uživatelů (přičemž zdravotní stav zde hraje roli spíše než věk), nepříznivé počasí a zimní období, snížená bezpečnost (větší možnost pádu a úrazu u jednostopých vozidel) a samozřejmě i obavy z odcizení kol nebo jejich součástí po zaparkování, ale hlavně dlouhodobějším odstavení dražších typů kol na veřejném nehlídaném prostoru (pracoviště však obvykle mohou vytvořit daleko příznivější podmínky pro bezpečné a plošně únosné parkování jízdních kol zaměstnanců než jejich automobilů).

Dále je potřeba upozornit na absenci ucelené sítě cyklistických tras, nedostatečný rozsah stezek pro cyklisty, na nedostatečné průzkumy intenzity cyklistické dopravy, nehodovosti a dělby přepravní práce. Je také nedeřešená otázka správcovství a údržby informačního značení cyklistických tras, otázka koordinace investování a údržby cyklistických tras. Ve veřejných rozpočtech je nedostatečný podíl cyklistické dopravy a v neposlední řadě i nedostatečná legislativa, nedeřešené vlastnické vztahy k pozemkům ve vztahu k cyklistickým trasám. Chybí i ucelená propagace a nelze neuvést i vysoká částka základního cyklistického vybavení pro děti.

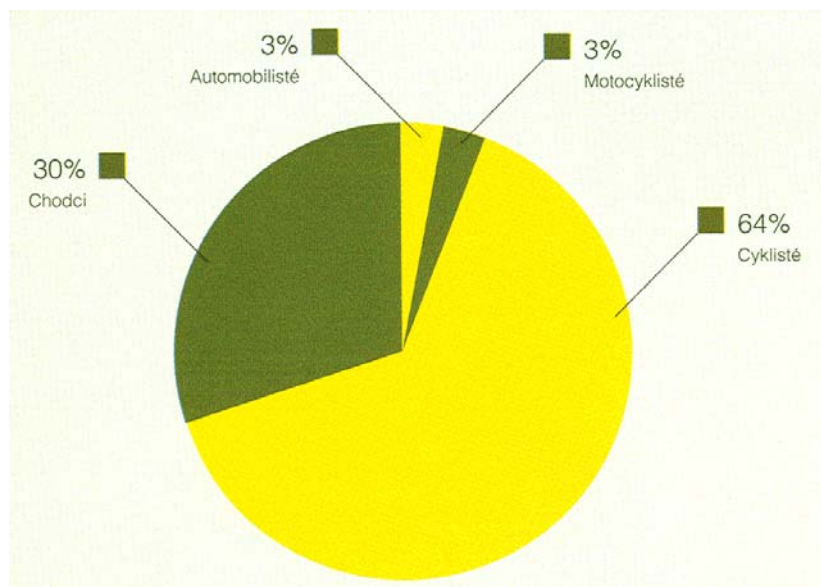
Cyklistice neprospějí ani tzv. „cyklistické paradoxy“:

- Cyklisté nepotřebují mnoho prostoru: Proto jim v mnoha případech není poskytnut žádný.
- Cyklisté se mohou ve městech pohybovat rychle: Proto jsou často nuceni jezdit zajižďkami.

- Jízdní kola je snadné ukradnout: Proto není cyklistům poskytován dostatek zabezpečených parkovacích ploch.
- Cyklistika je levný způsob dopravy: Proto jsou cyklisté nuceni za jízdní kolo v prostředcích MHD platit.
- Použití jízdního kola pro nakupování je snadné: Proto není cyklistická doprava v mnoha nákupních areálech povolena.
- Cyklistika neznečišťuje ovzduší: Proto nebývá podpora cyklistiky zahrnována do programů (politických strategií) snižování emisí.
- Dojezdové vzdálenosti cyklistů jsou omezené: Proto jsou obytné oblasti plánovány ve velkých vzdálenostech od škol, úřadů, kanceláří.

1.3.1. Nehodovost cyklistů

V průběhu roku 2001 byl proveden dopravně sociologický průzkum, kde bylo vyhodnoceno celkem 697 dotazníků. Bylo položeno celkem 9 otázek v souvislosti s postojem občanů k cyklistické dopravě. Průzkum byl proveden v šesti městech: Břeclavi, Liberci, Olomouci, Ostravě, Prostějově, Táboře a na veletrhu cestovního ruchu - Regiontour 2001. Mezi otázkami byla například i tato: Co podle Vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy? Nejčastější odpovědí (více jak 50%) byl strach z nehody při jízdě na kole na pozemních komunikacích. Blíže viz graf 3.



Graf 3

Struktura odpovědí na otázku „Kdo je podle Vás na vozovkách Vašeho města nejvíce ohrožen?“

Pro představu uvádím příklad vyčíslení celospolečenských ztrát nehod cyklistů za rok 1999:

- 142 cyklistů zemřelo 6 700 000 Kč/osobu
- 731 cyklistů těžce zraněno..... 2 200 000 Kč/osobu
- 3 666 cyklistů lehce zraněno..... 200 000 Kč/osobu

- celkem.....3 293 000 000 Kč

Řidiči nemotorových vozidel v roce 2004 zavinili 2 833 nehod. Nejčetnější skupinou této kategorie jsou cyklisté, kteří zavinili 2 699 nehod, vozkové 12 (o 2 méně než před rokem) a řidiči jiných nemotorových vozidel 21 nehod. 101 řidičů nemotorových vozidel - viníků nehody - z místa ujelo. Počet nehod zaviněných cyklisty byl v roce 2004 je nižší o 207 nehod (v porovnání s rokem 2003), počet usmrcených se o 22 osob snížil na celkových 43 usmrcených osob a nižší jsou i počty zraněných osob.

Cyklisté představují naprostou většinu v této kategorii, a proto jsou v tabulce 2 uvedeny jejich hlavní příčiny. Četnosti jednotlivých hlavních příčin nehod cyklistů jsou odlišné od zastoupení hlavních příčin u řidičů motorových vozidel. Nejvíce nehod bylo zaviněno z důvodu nesprávného způsobu jízdy (65,5%), na druhém místě je nedání přednosti v jízdě (27,1%), následuje nepřiměřená rychlost jízdy a nesprávné předjíždění. Z důvodu technické závady jízdního kola se stalo 17 nehod.

Hlavní příčina nehody (rok 2004)	Počet nehod		Počet usmrcených	
Nepřiměřená rychlost	166	6,2 %	3	7,0 %
Nesprávné předjíždění	34	1,3 %	0	0,0 %
Nedání přednosti v jízdě	732	27,1 %	16	37,2 %
Nesprávný způsob jízdy	1766	65,5 %	24	55,8 %

Tabulka 2

Hlavní příčiny nehod cyklistů v roce 2004

V porovnání s rokem 2003 se významněji snížil počet nehod i počet usmrcených osob u hlavní příčiny – nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti.

Tabulka 3 ukazuje 6 nejčetnějších příčin nehod cyklistů v roce 2004:

Pořadí	6 nejčetnějších příčin nehod cyklistů (rok 2004)	Počet nehod
1	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	683
2	nezvládnutí řízení vozidla	607
3	nedání přednosti při vjíždění na silnici	220
4	vjetí do protisměru	208
5	nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě !“	203
6	jiný druh nesprávné jízdy	101

Tabulka 3

Nejčetnější příčiny nehod cyklistů v roce 2004

Nejčetnější příčinou nehod cyklistů bylo, podobně jako u řidičů motorových vozidel, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a nezvládnutí řízení vozidla atd.

Nejtragičtější příčinou pak bylo nezvládnutí řízení vozidla, při těchto nehodách zahynulo 11 lidí atd. (viz tabulka 4).

Pořadí	6 nejtragičtějších příčin nehod cyklistů (rok 2004)	Počet usmrcených
1	nezvládnutí řízení vozidla	11
2	nedání přednosti upravené dopravní značkou „Stůj ! Dej přednost v jízdě !“	6
3	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	6
4	nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě !“	5
5	nedání přednosti při vjíždění na silnici	3
6	jiný druh nesprávné jízdy	3

Tabulka 4

Nejtragičtější příčiny nehod cyklistů v roce 2004

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v roce 2004 ukazuje tabulka 5:

Viník nehody	Počet nehod		Počet usmrcených	
Řidič motorového vozidla	7721	91,4 %	58	98,3 %
Chodec	215	2,5 %	1	1,7 %
Cyklista	500	5,9 %	0	0,0 %
Ostatní	9	0,1 %	0	0,0 %
Celkem	8445	100,0 %	59	100,0 %

Tabulka 5

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v roce 2004

V tabulce 6 je porovnání počtu nehod a počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu zaviněných účastníky silničního provozu pod vlivem alkoholu s údaji za rok 2003. Počet těchto nehod i počet usmrcených byl, v porovnání s rokem 2003 nižší. Snížení počtu těchto nehod ovlivnili především řidiči motorových vozidel a cyklisté (o 466, resp. o 124 nehod méně). Počet usmrcených osob pak pozitivně ovlivnili řidiči motorových vozidel.

Abychom přispěli k bezpečnosti cyklistické dopravy mělo by být cílem kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury i rozpracování osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů v souvislosti s cyklistickou dopravou. K tomu patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování a zvýšení odpovědnosti všech účastníků dopravy. Součástí by měla být také kampaň pro nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí.

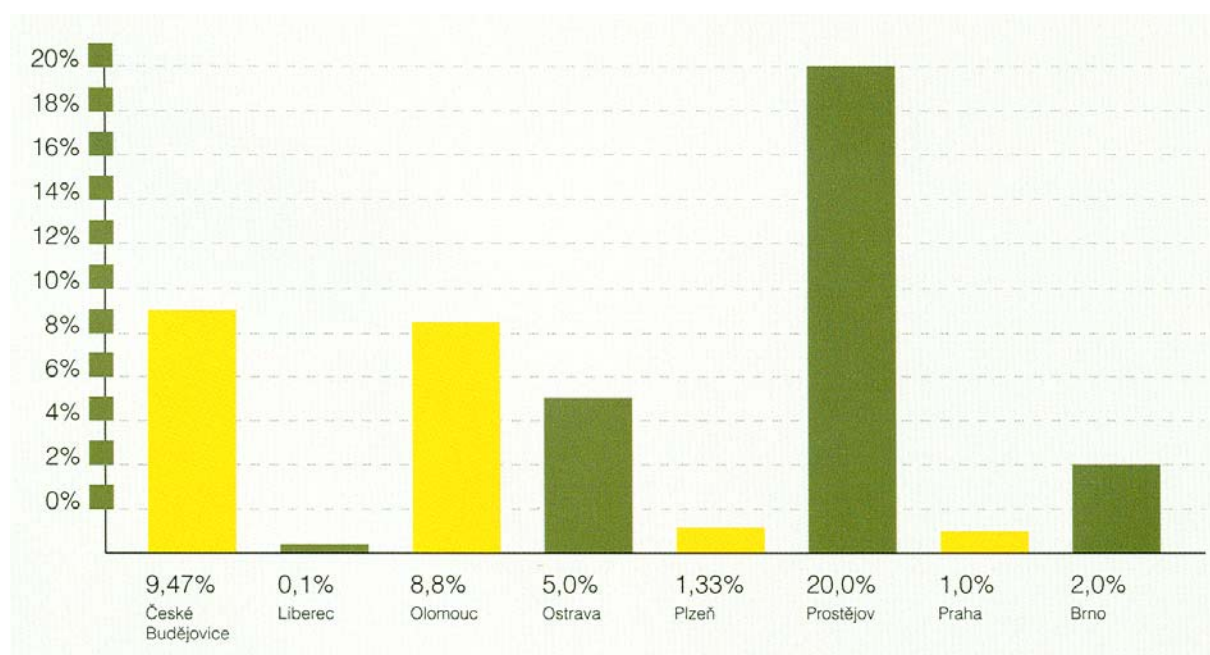
Viník nehody	Počet nehod		Počet usmrcených	
	rozdíl oproti roku 2003	Index (rok 2003 = 100 %)	rozdíl oproti roku 2003	Index (rok 2003 = 100 %)
Řidič motorového vozidla	-466	94,3	-40	59,2
Chodec	-37	85,3	-4	20,0
Cyklista	-124	80,1	-8	0,0
Ostatní	-4	69,2	0	0,0
Celkem	-631	93,0	-52	53,2

Tabulka 6

Porovnání počtu nehod a počtu usmrcených osob při nehodách v roce 2004 s rokem 2003

1.4. Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce

Podíl cyklistické dopravy na celkovém objemu dopravy je nedílnou součástí celkového dopravního objemu a důvody širšího rozvoje cyklistické dopravy v České republice rozhodně jsou. Zatímco podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v nizozemských městech se pohybuje běžně od 20% do 50%, v České republice při pravidelném sčítání dopravy bylo evidováno pouze 265 úseků s maximálním stupněm intenzity cyklistického provozu 50 cyklistů/h v jednom směru s největším podílem v Královéhradeckém a Pardubickém kraji (8,9%), dále v Moravskoslezském a Olomouckém kraji (4,9%) a v Jihomoravském a Zlínském kraji (3,4%). Podíl cyklistické dopravy na celkovém dopravním objemu ve městech s využitím jízdního kola (např. Pardubice, Hradec Králové, České Budějovice, Olomouc) činí v České republice cca 10% až 20% (viz graf 4).



Graf 4

Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce ve vybraných městech České republiky

Ve srovnání s evropskými zeměmi Česká republika značně zaostává při zpracování dat celkové dělby přepravní práce. Česká republika se v roce 2001 účastnila evropského projektu NATCYP, kde měla doložit údaje o celkové dělbě přepravní práce cyklistů do zaměstnání, v rámci práce, v rámci volného času, za nákupy a za rekreaci. Údaje roku 2001 měly být porovnávány s rokem 1990 a s výhledem pro rok 2010. Navíc údaje měly být porovnávány s individuální automobilovou dopravou, s veřejnou hromadnou dopravou a chůzí. Jelikož česká města prakticky nedisponují danými daty, a pokud ano, tak starými, jsou jakákoliv publikovaná data velmi spekulativní. Tuto skutečnost je nutno brát za velmi velký nedostatek celé České republiky. Určitým východiskem mohou být data, která shromažďoval Český statistický úřad v rámci sčítání obyvatel v roce 2001. Výsledky budou známy nejdříve koncem roku 2005.

Na mnoha místech by podíl cyklistické dopravy na celkovém objemu místní přepravy mohl být navýšen. Ve srovnání s chůzí cyklistika značně zvětšuje plochu, kterou lze pokrýt (na které se člověk pohybuje, kterou člověk dopravně pokryje) a také šetří lidem čas, který mohou využít pro další aktivity. Z celkového počtu jízd uskutečněných osobním automobilem je zhruba polovina na kratší vzdálenosti než 7,5 km, což odpovídá přibližně půlhodině jízdy na kole. Cyklistika je proto reálnou alternativou pro asi polovinu těchto krátkých cest osobním automobilem.

Ve velkých městech a na meziměstských cestách může cyklistická doprava rovněž obohatit potenciál městské hromadné dopravy. Jednotlivcům tak poskytuje efektivní přístup k hromadné dopravě. Veřejným dopravcům obohacuje potenciál pak tím, že cyklistika rozšiřuje sběrnou oblast z nádraží a zastávek.

1.4.1. Podíl cyklistů na celkovém objemu dopravy v některých státech Evropy

V současnosti se na kole vykonává např. v Německu cca 12% všech cest. To odpovídá ročnímu průměru 300 km/obyvatele. Ve městech přátelských k cyklistům jako Brémy, Münster nebo Borken dosahuje podíl cyklistů na celkovém objemu dopravy až 40%, zatímco ve velkoměstech jako Berlín a Stuttgart je pouze mezi 5 až 10%. Navzdory rozdílným výchozím podmínkám německých měst a obcí je jasné, že potenciál cyklistické dopravy, jejíž přednosti jako dopravního prostředku spočívají u krátkých cest do délky cca 5 km, není vesměs vyčerpán. To ukazují příklady evropských sousedů, kteří mohou sloužit jako vzor. Například v Nizozemsku je podíl cyklistiky na celkovém počtu cest cca 27%, v jednotlivých městech až cca 40%. V Německu by se mělo dosáhnout podle těchto příkladů podstatného růstu cyklistické dopravy.

Nejdůležitější pro zvýšení podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce se ukázalo vytváření přímé a nepřerušované cesty (cyklistické trasy). Ucelená cyklistická síť

prokázala jednoznačné výhody před jednotlivými samoučelnými stezkami separovanými od ostatní komunikační sítě. Podíl cyklistických komunikací je v holandských městech mezi 20 až 50%, zejména pak v Groningenu a Delftu s řadou doplňkových zařízení, jakými jsou podjezdy, mosty a světelná signalizační zařízení pro cyklisty, předsunuté stopčáry a provoz operativně vedený i do obrácených jednosměrných ulic. Svědčí to o úsilí najít optimální dělbu dopravní práce mezi cyklistikou, veřejnou hromadnou dopravou, pěším provozem a individuální automobilovou dopravou.

2. ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Rozvoji cyklistické dopravy v dnešní době nebrání členitý terén a cyklistická doprava se díky jízdním kolům s lehčími převody rozvíjí i v oblastech s kopcovitým terénem. Je však citlivá na klimatické a sklonové podmínky, náročná na co nejkratší spojení zdrojů a cílů dopravy. Cyklistická doprava je snadno přizpůsobivá konkrétním podmínkám.

Průměrná rychlost jízdy cyklisty na klasickém jízdním kole bývá na rovině cca 12-25 km/h. Může však dosahovat i podstatně vyšších hodnot v závislosti na těchto faktorech:

- sklonové a směrové poměry komunikace,
- přehlednost (viditelnost) komunikace,
- příčné uspořádání komunikace,
- kryt a vybavení komunikace,
- dopravní zatížení komunikace (intenzita),
- konstrukce jízdního kola,
- fyzický potenciál cyklisty,
- směr a síla větru (snížení rychlosti jízdy až o 15 km/h, boční vítr).

Cyklistická doprava se dělí na:

- dopravní - jízda na kole je přepravou k cíli.
 - Především každodenní doprava s cíli v zastavěném území sloužící k přepravě do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností. Vyznačuje se náročností na co nejkratší spojení, které si v případě nevhodného trasování cyklistické komunikace sama hledá. Každodenní cyklisté jsou většinou znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí většinou jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.
- turisticko - rekreační - cílem je samotná jízda na kole.
 - Doprava především za cíli mimo zastavěná území. Nevadí menší jí zajižďky, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí (výhledy, zeleň, apod.). Typickými představiteli jsou víkendoví cyklisté, mnohdy i s malými dětmi. Tomu je

třeba uzpůsobit návrh trasy, zejména křižování s jinými druhy dopravy. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě ale častěji i ve skupinách.

- sportovní - jízda na kole je prostředkem zvyšování sportovní výkonnosti.
 - Cyklisté využívají pro sportovní jízdu zpravidla motoristických komunikací, na kterých mohou dosahovat vyšších rychlostí (na rovině až 50 km/h) nebo speciálních závodních drah (bikros, freestyle apod.). Pro sportovní jízdu nejsou omezujícím předpokladem ani strmější stoupání. Komunikace pro cyklisty řešené touto publikací nejsou pro tuto cyklistiku zpravidla atraktivní.



Obr. 1

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (Brno)



Obr. 2

Jízdní pruh pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru (Plzeň)

2.1. Druhy cyklistických tras

Podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy rozlišujeme tyto druhy cyklistických tras:

- místní - využívané pro dopravu v obci (intravilánu) zejména pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální.
- regionální - spojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy jsou dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační).

- dálkové (nadregionální) - spojují vzdálené cíle (např. Praha - Vídeň). Slouží především pro rekreaci, zejména prázdninovou. Tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase (ubytovny, servery, mapy). Při průchodu obcí by měla využívat místních cyklistických tras.



Obr. 3
Obousměrný pás pro cyklisty
(Prostějov)



Obr. 4
Obousměrný pás pro provoz cyklistů a chodců
(Přerov)

Místní trasy se dělí na trasy:

- základní - cyklistické trasy ve městě spojující významné cíle pro cyklistickou dopravu. Vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě, která může mít rastrový nebo radiální systém. Jsou značené orientačním dopravním značením.
- doplňkové - cyklistické trasy ve městě spojující méně významné cíle buď přímo nebo propojující síť základních cyklistických tras. Jsou obvykle značené orientačním dopravním značením.



Obr. 5
Stezka pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru
(Pízeň)



Obr. 6
Stezka pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru
(Hradec Králové)

2.2. Skladebné prvky cyklistických komunikací

Aby se čtenář lépe orientoval, uvádím základní názvosloví:

- Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které je umožněn provoz cyklistů.
- Cyklistická trasa je komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.
- Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou (viz obr. 1 a obr. 2).
- Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty (viz obr. 3).
- Společný pás pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný provoz chodců a cyklistů (viz obr. 4).



Obr. 7

Samostatně vedená stezka pro cyklisty
(Kladno)



Obr. 8

Samostatně vedená stezka pro cyklisty
(Praha)

2.3. Základní zásady při navrhování komunikací pro cyklisty

2.3.1. Dopravní politika

Návrh koncepce cyklistické dopravy by měl vycházet ze schválené dopravní politiky města. Ta v podstatě definuje, do jaké míry a jakými způsoby se budou zmírňovat negativní účinky automobilové dopravy. Moderní dopravní politika každé obce by proto měla deklarovat podporu cyklistické dopravy.

V minulosti byl v mnoha případech uplatňován z pohledu preferování cyklistické dopravy chybný přístup, kdy komunikace pro cyklisty měly být budovány teprve tehdy, bylo-li dosaženo určité (poměrně vysoké) intenzity cyklistů. Je však zřejmé, že šance ke zvýšení podílu cyklistické dopravy vznikne až ve chvíli, kdy potenciální uživatelé zjistí, že mají k dispozici bezpečné, pohodlné, přímé a rychlé spojení vhodné pro cyklistický provoz.

Bezpečnost není přitom možno chápat jen v klasickém významu měřitelném počtem dopravních nehod a zranění, ale především ve významu psychologickém - zejména to, jak se cyklista při jízdě cítí ohrožen či omezován, rozhoduje o užívání jízdního kola.

Kromě deklarace podpory cyklistické dopravy může dopravní politika stanovit i základní zásady pro utváření sítě cyklistických komunikací.

Při navrhování sítě komunikací pro cyklisty je třeba respektovat následující zásady:



Obr. 9

Samostatně vedená stezka pro cyklisty
(Praha)



Obr. 10

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem
v přidruženém dopravním prostoru
(Příbram)

2.3.1.1. Ucelenost sítě

Síť musí být souvislá, bezpečná a vybavená zařízením pro cyklistickou dopravu (pro odstavení eventuálně uschovávání kol, orientační značení). Síť má na území města vytvářet plošný rastr tak, aby většina uživatelů mohla převážnou část své cesty ze zdroje k cíli uskutečnit po některé vybudované cyklistické trase.



Obr. 11

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem
v přidruženém dopravním prostoru
(Prostějov)



Obr. 12

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem
v přidruženém dopravním prostoru
(Kladno)



Obr. 13

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem v přidruženém dopravním prostoru (Plzeň)



Obr. 14

Samostatná stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem (Hodonín)

2.3.1.2. Spojení potenciálních zdrojů a cílů

Síť má vycházet z hlavních směrů poptávky, tedy směrů, kterými jsou propojeny hlavní zdroje a cíle cyklistické dopravy. Těmi mohou být obytné oblasti, střední a vysoké školy, terminály veřejné dopravy, průmyslové oblasti, obchodní, sportovní a kulturní zařízení, rekreační oblasti apod. Síť má být určena a jednotně navržena jak pro vnitroměstské cesty (ať už pravidelné nebo nepravidelné), tak pro cesty rekreační (mající cíl mimo město).



Obr. 15

Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem v přidruženém dopravním prostoru (Kladno)



Obr. 16

Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem v přidruženém dopravním prostoru (Týniště nad Orlicí – Petrovice)

2.3.1.3. Atraktivita sítě

Síť musí zohledňovat následující požadavky:

- bezpečnost cyklistů, chodců i automobilové dopravy - bezpečnost se chápe z hlediska cyklisty – segregace od automobilové dopravy např. formou cyklistických pruhů, ale i z hlediska chodců – snaha omezit nebezpečí vzájemného ohrožení – např.

preferováním stezek pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem. Dále je třeba vzít v úvahu i bezpečnost kriminální – vyvarovat se návrhům tras v odlehlých, neosvětlených nebo jinak nepřehledných místech,

- délka trasy, snaha o co nejkratší a nejkomfortnější spojení - z hlediska uživatelského komfortu je vhodné vyhýbat se trasám komplikovaným, s oklikami, prudkými sklony nebo zbytečným převýšením.



Obr. 17

Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem v přidruženém dopravním prostoru (Huštěnovice – Babice)



Obr. 18

Samostatná stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem (Albrechtice)

Z výše uvedených zásad vyplývá, že podstatná část tras bude navržena jako segregovaná podél hlavních komunikací, které musí být pro tento účel náležitě upraveny a vybaveny. Snaha vytvořit síť cyklistických tras pouze s využitím vedlejších, málo zatížených komunikací bez stavebních úprav, kde cyklistická doprava není žádným způsobem oddělena od dopravy automobilové, nevede zpravidla k dobrým výsledkům.



Obr. 19

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Břeclav)



Obr. 20

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Velký Osek)

2.3.2. Druhy cyklistických komunikací

Cyklistický provoz se ve vztahu k ostatním účastníkům dopravy navrhuje jako sloučený nebo oddělený. V provozu sloučeném jsou cyklisté vedeni ve společném prostoru s ostatními účastníky dopravy (jízdni pruh pro cyklisty, pruh, pás nebo stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem nebo s rozděleným provozem), v provozu odděleném jsou vedeni po pruzích nebo pásech pro cyklisty v prostoru místní komunikace (v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru), nebo po samostatných stezkách pro cyklisty mimo prostor místní komunikací).



Obr. 21

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty na světelně řízené křižovatce (Berlin, SR Německo)



Obr. 22

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Šumperk)

Následující obrázky názorně ukazují jednotlivé druhy:

- stezka pro cyklisty, tj. cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace (oddělená od ostatní dopravy včetně pěší) umístěný:
 - v přidruženém dopravním prostoru (viz obr. 5 a obr. 6)
 - samostatně (viz obr. 3, obr. 7, obr. 8 a obr. 9)
- stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem, tj. pozemní komunikace nebo její část určená pro oddělený provoz chodců a cyklistů umístěná:
 - v přidruženém dopravním prostoru (viz obr. 4, obr. 10, obr. 11, obr. 12, obr. 13 a obr. 24)
 - samostatně (viz obr. 14)
- stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem, tj. pozemní komunikace nebo její část určená pro neoddělený provoz chodců a cyklistů (uživatelé se nesmějí vzájemně ohrozit) umístěná:
 - v přidruženém dopravním prostoru (viz obr. 15, obr. 16 a obr. 17)
 - samostatně (viz obr. 18)

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty = část pozemní komunikace, vyhrazená pouze pro provoz cyklistů (v hlavním dopravním prostoru – viz obr. 19, obr. 20, obr. 21 a obr. 22)
- cyklistická doprava v obytných a v pěších zónách (kde je povolena) – viz obr. 23
- polní, lesní a parkové cesty – nezávislé na motorové dopravě
- cyklistické trasy, tj. cyklistická doprava vedena s ostatní dopravou



Obr. 23

Pěší zóna s povolením cyklistické dopravy
(Hodonín)



Obr. 24

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem
v přidruženém dopravním prostoru
(Břeclav)

2.3.3. Osazení svislými dopravními značkami

Na navrhovaných cyklistických trasách se předpokládá využití jednak standardních svislých dopravních značek (výstražné, příkazové, zákazové a informativní provozní značky, značky upravující přednost a dodatkové tabulky) a dále informativních směrových svislých dopravních značek pro cyklistické trasy.

2.3.3.1. Informativní směrové svislé dopravní značky

Značení na cyklistických trasách je podobné jako značení pro motorová vozidla. Cyklistické trasy dělíme podle důležitosti na:

- hlavní
 - I. třída (jsou označeny 1-cifernými čísly)
 - II. třída (jsou označeny 2-cifernými čísly)

- vedlejší – III. třída (jsou označeny 3-cifernými čísly)
- doplňkové – IV. třída (jsou označeny 4-cifernými čísly)

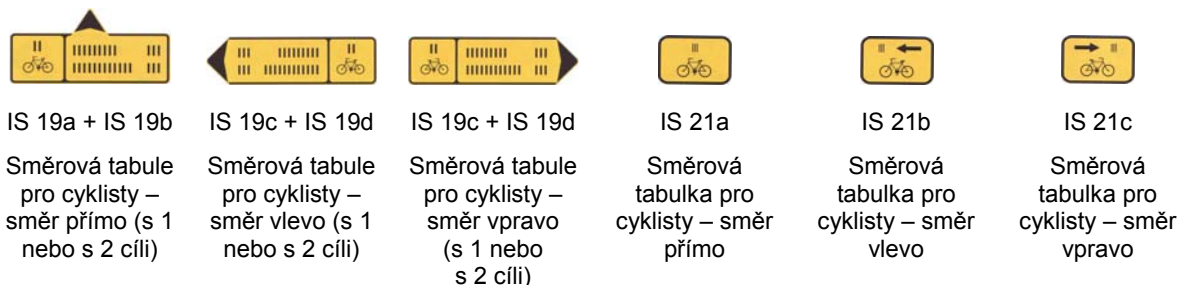
Pro značení cyklistických tras se používají tři základní cykloznačky:

- směrová tabule pro cyklisty (IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 19d)
- návěst před křižovatkou (IS 20)
- směrová tabulka pro cyklisty (IS 21a, IS 21b, IS 21c)

Výše uvedené značky se umisťují stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklistické trasy. Od roku 2001 jsou dopravními značkami a platí pro ně všechna pravidla jako pro ostatní svislé dopravní značky.

Informativními směrovými značkami je značena nejen síť národních, regionálních a místních cyklistických tras, ale doporučuje se rovněž i pro městské cyklistické trasy. Příkladem může být město Ostrava, na jehož území je v současné době realizováno 20 místních cyklistických tras, které jsou označeny písmeny A – Z. Kromě těchto tras jsou po území města vedeny i mimoměstské trasy navazující na mezinárodní síť cyklistických tras, které jsou značeny číslicemi.

Přehled výše uvedených informativních směrových svislých dopravních značek vhodných pro cyklistické trasy je uveden níže:



2.3.3.2. Ostatní svislé dopravní značky

Přehled výše uvedených svislých dopravních značek použitých při realizaci cyklistických tras a komunikací je uveden níže:





C 10a

Stezka pro chodce a cyklisty – s rozděleným provozem



C 10b

Konec stezky pro chodce a cyklisty – s rozděleným provozem



E 7b

Směrová šipka



IP 6

Přechod pro chodce



IP 7

Přejezd pro cyklisty



P 4

Dej přednost v jízdě!

2.3.4. Vybavení a objekty na cyklistických trasách

Na navržených cyklistických trasách je vhodné používat vybavení a objekty, sloužící nejen k oddělování cyklistů od motorové dopravy a k jejich bezpečnému převádění vybranými nebezpečnými úseky, ale i k odpočinku a relaxaci při jízdě po dané trase, kterými jsou:

2.3.4.1. Informační panely

Důležitou součástí vybavení cyklistických tras jsou informační panely, které poskytnou cyklistům informaci o atraktivních místech a cílech na cyklistických trasách v nejbližším okolí i o vedení vlastních cyklistických tras.

Informační panel by mohl obsahovat například mapy, jak uvádí obr. 25.



Obr. 25

Informační panel na cyklistické trase (Kladno)



Obr. 26

Odpočívka pro cyklisty (Ústí nad Labem)

2.3.4.2. Odpočívky

Typické místo odpočinku musí splňovat tato kritéria:

- úprava plochy zpevněním (způsob může být dán příslušnou lokalitou)
- vybavení, jako je stůl, dvě dvojlavice, odpadkový koš a stojany na kola (viz obr. 26)
- informační panel (viz kapitola 2.3.4.1.)

2.3.4.3. Lávky pro chodce a cyklisty

Lávky pro chodce a cyklisty se zřizují v místech, která jsou pro cyklisty těžko sjízdná, například místa, kde je cyklista nucen přejít přes řeku či potok. Příkladem může být lávka u Kauflandu ve městě České Budějovice, jak ukazuje obrázek 27.

2.3.5. **Odhad ekonomických nákladů**

2.3.5.1. Konstrukce povrchů cyklistických tras a komunikací

Cena za konstrukci jednoho metru čtverečního se v průměru pohybuje v intervalu od 830 do 1600 Kč v závislosti na druhu použité konstrukce (zpevněné konstrukce 1 300 Kč/m², zpevněné konstrukce se zemním tělesem 1 600 Kč/m², zlepšený povrch 530 Kč/m², zlepšený povrch se zemním tělesem 830 Kč/m²).

2.3.5.2. Svislé dopravní značky

- značky IS 19a, IS 19b, IS 19c a IS 19d 590 Kč/kus
- značky IS 21a, IS 21b a IS 21c 240 Kč/kus
- ostatní značky 1 800 Kč/kus
- sloupek 5 000 Kč/kus

2.3.5.3. Vybavení a objekty na cyklistických trasách

- informační panel 11 000 Kč/kus
- odpočívka 130 000 Kč/kus
- lávka pro cyklistickou dopravu a pěší provoz 16 000 Kč/m²

3. **FINANCE A BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY Z NÁRODNÍCH ZDROJŮ**

Evidenci stezek pro cyklisty v České republice není doposud přesná, v současné době je pouze na základě výzkumu, který proběhl ve 37 městech, evidováno 300 km, z toho 60 km připadá na Prahu. Je nutné ovšem zdůraznit, že toto číslo stanovuje opravdu jen minimální údaj, neboť je jasné, že mnoho dalších měst a mikroregionů, které nebyly zahrnuty do tohoto výzkumu, budovalo cyklistické stezky. K 21.12.2002 bylo evidováno 235 projektů o celkové hodnotě 1,025 miliardy Kč.



Obr. 27

Lávka pro chodce a cyklisty
(České Budějovice)

Doposud není ani problematika financování řešena systémově a není dostatečně rozvinut princip partnerství při výstavbě a údržbě cyklistické infrastruktury. Vyšší finanční náročnost na budování cyklistické infrastruktury brzdí její rozvoj. Není možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování rozvoje cyklistické infrastruktury.

Národní zdroje financování:

- rozpočty obcí a krajů
- Státní fond dopravní infrastruktury
- Státní program podpory cestovního ruchu (MMR)
- Program obnovy venkova
- Program Lesy 2000
- nepřímo i v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření a rekonstrukcích železničních koridorů

3.1. Rozpočty obcí a krajů

Česká republika není rovinatá země, nicméně průzkumy finanční podpory cyklistické dopravy v českých městech ukazují, že reliéf krajiny není při technickém vývoji jízdních kol rozhodující. V současné době města jako např. Ústí nad Labem, Liberec, Jihlava, Žďár nad Sázavou investují do cyklistické dopravy stejně jako typicky cyklistická města, jako jsou Olomouc nebo České Budějovice.

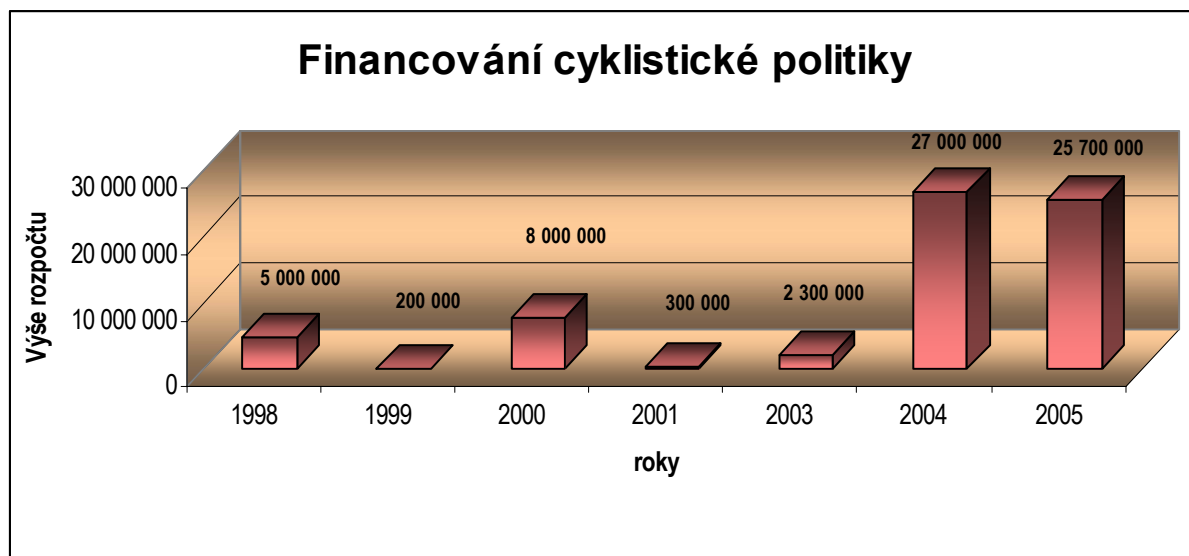
Nejvíce přispívají města Brno, Ostrava a Pardubice, naopak překvapivě nejméně Břeclav nebo Hradec Králové, ačkoliv zde byla v minulosti věnována stezkám pro cyklisty vysoká pozornost.

Nejvíce vybudovaných stezek pro cyklisty mají v Ostravě a Pardubicích (obě po 23 km). Pardubice nejsou cyklistickým městem proto, že zde každý jezdí na kole, ale proto, že politici rozhodli o výrazné finanční podpoře cyklistické dopravy, která se odráží v rozsáhlé síti vybudované cyklistické infrastruktury. Toto zjištění může být impulsem pro Olomouc, České Budějovice, ale znovu také pro Hradec Králové.

Specifickou oblast tvoří velkoměsta, jako jsou např. Praha nebo Brno. V současné době obsahuje podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce 1-2%, což je ve srovnání s jinými evropskými městy zanedbatelný podíl. Systematickou podporou cyklistiky by se měl tento podíl zvýšit minimálně na 5%.

Město je ochotno se finančně spolupodílet a někdy i výraznou částkou, pokud má šanci získat dotaci z různých fondů. Příkladem může být Liberec, Ústí nad Labem, ale také např. Prostějov.

Konkrétní příklad financování cyklistické politiky z rozpočtu města, uvádí následující graf 5. Jedná se o město České Budějovice, které si ve své dopravní politice uvědomuje, že hlavní cestou k řešení dopravy ve městě není pouze budování obchvatů pro tranzity, protože ty tvoří většinou minimální podíl na vnitroměstské dopravě, ale hlavně je to vytváření podmínek pro ty druhy dopravy, které město prostorově nezatěžují a nezatěžují ani jeho komunikace.



Graf 5

Příklad financování cyklistické politiky ve městě České Budějovice

Jedním ze základních cílů města je tedy optimální rozvoj cyklistických komunikací ve městě. Podle dopravně sociologického průzkumu tvoří cyklistická doprava pouze 9% všech cest vykonaných během dne, podíl by však podle studie mohl stoupnout až na 16%, pokud selepší jak technické tak bezpečnostní podmínky pro tento druh dopravy a to je i jednou z dopravních priorit Statutárního města České Budějovice.

3.2. Státní fond dopravní infrastruktury

I přes nedostatek finančních prostředků na řešení obtížné situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které podporují cyklistiku v České republice. Finanční podpora probíhá prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury se skládají z těchto zdrojů:

- 100% silniční daně
- 20% spotřební daně z minerálních olejů
- 100% příjmů z dálničních známek
- dotace z Fondu národního majetku/státního rozpočtu
- úvěry
- fondy EU

- další

Dotace, které Státní fond dopravní infrastruktury poskytne příjemcům dotací, jsou každoročně zúčtovány a to během měsíce ledna následujícího roku. Nevyčerpané finanční prostředky musí příjemci dotací vrátit na účet SFDI. Zákon o SFDI umožňuje tyto nevyčerpané finanční prostředky převést do následujícího roku.

Tabulky 7, 8, 9, 10 a 11 ukazují příspěvky z SFDI poskytnuté na výstavbu a údržbu cyklistických tras a komunikací v jednotlivých letech.

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2001 (dotace v tisících Kč)			
č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklostezka Nymburk - Kovanice - Chvalovice	Středočeský	650
2	Cyklostezky Kladno - jižní spojka	Středočeský	1 750
3	Sdružená trasa pro pěší a cyklisty Merklín - Hroznětín	Karlovarský	4 441
4	Výstavba cyklostezky Ostrov - Lanškroun	Pardubický	570
5	Cyklostezka Choceň - Vysoké Mýto	Pardubický	3 421
6	Cyklotrasa „M“ Plesná - Poruba	Ostravský	871
7	Údržba cyklostezky Libochovany - Ústí nad Labem	Ústecký	55
celkem			11 758

Tabulka 7

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2001

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2002 (dotace v tisících Kč)			
č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklistická stezka Vysoké Mýto - Dvořisko, trasa „B“	Pardubický	158
2	Cyklistická stezka Nymburk - Kovanice - Chvalovice II	Středočeský	1 010
3	Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou - VII. etapa	Vysočina	3 006
4	Cyklistická stezka Třebíč - Slavice	Vysočina	913
5	Cyklistická stezka v Hodoníně - bývalá vlečka	Jihomoravský	1 499
6	Cyklistická stezka mikroregionu Království, úsek Brodek u Přerova - Citov	Olomoucký	2 000
7	Moravská stezka - úsek Uherský Ostroh - Veselí nad Moravou	Zlínský	3 132
8	Cyklistická stezka Veselí nad Moravou – Kunovice - úsek 01 Ostrožská Nová Ves (lázně) - Kunovice	Zlínský	3 207
9	Cyklistická stezka Ostrava - Beskydy - Staré Město	Moravskoslezský	5 980
10	Cyklistická stezka - ZŠ Gebauerova	Moravskoslezský	1 349
celkem			22 254

Tabulka 8

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2002

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2003 (dotace v tisících Kč)			
č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklistická stezka Ústí nad Labem - Děčín	Ústecký	2 100
2	Cyklistická stezka Huštěnovice - Babice	Zlínský	854
3	Chodová Planá - Planá, stezka pro pěší a cyklisty podél I/21	Plzeňský	2 272
4	Cyklistická stezka Vysoké Mýto - Dvořisko, trasa „C“	Pardubický	3 951
5	Cyklostezka Královské Poříčí - Loket	Karlovarský	3 043
6	Stezka pro cyklisty - podjezd pod říčním mostem - Moravské nábřeží	Zlínský	584
7	Cyklistická stezka Ostrava – Beskydy - Staré město	Moravskoslezský	1 196
8	Silnice I/55 Zarazice- průtah, objekt 106 - cyklistická stezka	Jihomoravský	584
9	Cyklistická stezka Nymburk - Poděbrady	Středočeský	2 456
10	Oprava cyklostezky České Budějovice - Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	2 271
11	Cyklostezka Niva	Jihočeský	1 036
12	Cyklistická stezka Vrhavěč	Plzeňský	2 160
13	Cyklistická stezka Riegrova - Dyleňská	Karlovarský	783
14	Velká Hleďsebe, stezka podél Plzeňské ulice	Karlovarský	898
15	Cyklistická stezka Zborovská - Bezručova	Ústecký	2 340
16	Cyklistická stezka Petrovice - Týniště nad Orlicí	Královéhradecký	4 349
17	Cyklistická stezka Choceň - Vysoké Mýto, trasa „D“ - Dvořisko	Pardubický	1 150
18	Cyklistická stezka Lanškroun - Albrechtice	Pardubický	2 508
19	Vracov - cyklostezky I. a II. etapa	Jihomoravský	1 042
20	Cyklistická stezka Kozojídky - Hroznová Lhota	Jihomoravský	1 639
21	Cyklistická stezka v Hodoníně - bývalá vlečka	Jihomoravský	1 696
22	Cyklistická stezka Uničov - Střelice	Olomoucký	2 661
23	Cyklistická stezka Štítného ulice, II. a III. etapa	Olomoucký	419
24	Cyklistická stezka v Rožnově pod Radhoštěm	Zlínský	2 182
25	Cyklistická stezka Ostrava - Beskydy, úsek č. 1, 2, 3	Moravskoslezský	3 428
26	Cyklistická stezka Městský obvod Poruba - trasa 2 „T“	Moravskoslezský	1 055
celkem			48 657

Tabulka 9

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2003

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2004 (dotace v tisících Kč)			
č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklistická stezka podél Jižní spojky (hřiště TJ ABC - ulice Vrbova)	Hl. m. Praha	900
2	Cyklostezka při silnici II/125 na k.ú. Veltruby, Velký Osek a Kanín	Středočeský	9 554
3	Cyklistická stezka - ulice Poděbradova v Lysé nad Labem (I. etapa)	Středočeský	431
4	Cyklistická stezka Nymburk - Poděbrady, IV. etapa	Středočeský	2 291
5	Cyklistická stezka Stromovka - centrum města České Budějovice	Jihočeský	12 812
6	Cyklostezka podél silnice II/105 (Bavorovice - Ohrada)	Jihočeský	2 026
7	Oprava stezky pro chodce a cyklisty v Českém údolí	Plzeňský	925
8	Cyklostezka ve městě Cheb - SO 09	Karlovarský	547
9	Cyklistická stezka Ústí nad Labem - Děčín	Ústecký	4 699
10	Údržba cyklostezky Police nad Metují - Bezděkov podél silnice II/303	Královéhradecký	1 980
11	Cyklistická stezka Svítkov - Popovice - Staré Čivice	Pardubický	1 632
12	Stezka pro pěší a cyklisty Nemošice - Pardubičky (I. etapa)	Pardubický	4 276
13	Výstavba cyklostezky Velké Meziříčí - Mostišťe	Vysočina	1 177
14	Cyklostezka Ostrov u Macochy	Jihomoravský	642
15	Cyklostezka Moravská stezka, úsek V1 Veselí nad Moravou	Jihomoravský	857
16	Úprava cyklistické stezky č.5149 Židlochovice - Nosislav	Jihomoravský	172
17	Cyklostezka pro pěší a cyklisty ve Znojmě	Jihomoravský	823
18	Oprava cyklistické stezky Hranice - Velká	Olomoucký	475
19	Cyklistická stezka u vlečky PRECHEZA	Olomoucký	271
20	Cyklistická stezka Přerov - Kozlovice	Olomoucký	5 108
21	Výstavba cyklistické stezky Chořelice - Rozvadovice	Olomoucký	1 446
22	Cyklistická stezka Čechovy sady - Wellnerova ulice v Olomouci	Olomoucký	131
23	Cyklostezka Vlkoš - Věžky	Olomoucký	2 275
24	Cyklistická stezka Hluk - úsek II	Zlínský	676
25	Cyklistická stezka Vsetín - úsek II	Zlínský	2 733
26	Cyklostezka Moravská stezka 47 (průtah městem Uherský Ostroh)	Zlínský	2 106
27	Cyklistická stezka Pstruží	Moravskoslezský	2 985
28	Cyklistická stezka v úseku Palkovická - Olešná	Moravskoslezský	5 710
celkem			69 660

Tabulka 10

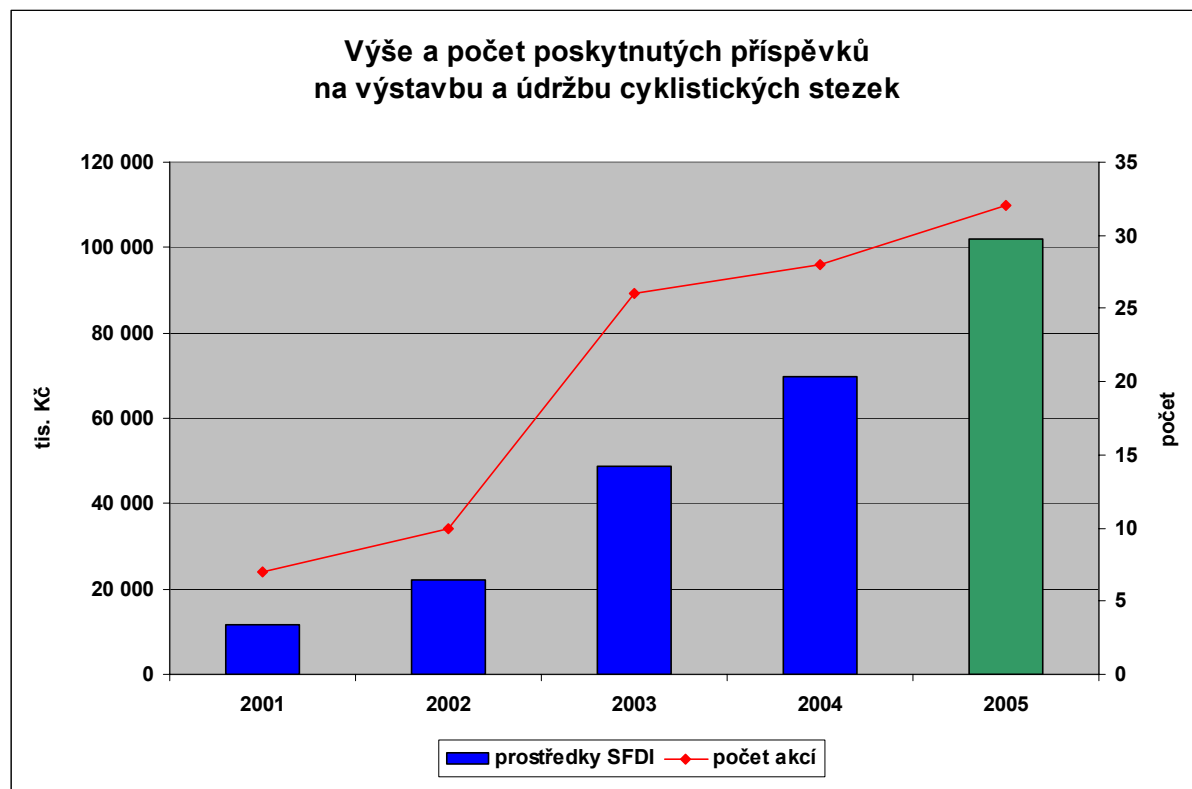
Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2004

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2005 (dotace v tisících Kč)			
č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Chodník pro pěší a cyklistická stezka v obci Velké Karlovice	Moravskoslezský	1 399
2	Cyklistická stezka - úsek K2, K3 v Kunovicích	Zlínský	2 920
3	Cyklistická stezka I. etapa - Prostějov - Bedihošť	Olomoucký	5 078
4	Cyklistická stezka Štarnov - Šternberk	Olomoucký	3 000
5	Cyklistická stezka Jindřichův Hradec - Děbolín	Jihočeský	1 894
6	Olomouc - cyklostezka Štítného - Foerstrova - Pražská	Olomoucký	978
7	Cyklostezka Podskalí, Strakonice	Jihočeský	4 084
8	Cyklistické stezky s pěšími trasami Liščí vrch a Ressler v Mostě	Ústecký	643
9	Stezka pro cyklisty - soutok Labe a Ploučnice v Děčíně - 1. etapa	Ústecký	1 065
10	Cyklistická stezka Přívoz, 1. etapa v Ostravě	Moravskoslezský	783
11	Stezka a lávka pro cyklisty přes Vltavu - I. etapa v Českých Budějovicích	Jihočeský	10 899
12	Cyklostezka ul. Havlíčkova - Humpolecká, Jihlava	Vysočina	5 231
13	Cyklistická stezka Staré Město - Za tratí	Zlínský	1 836
14	Cyklotrasa Liliová - Habrmannova - Suvorovova v Plzni	Plzeňský	261
15	Cyklistická stezka Pstruží, II. etapa	Moravskoslezský	1 187
16	Cyklistická stezka Svitkov - Popovice - Staré Čivice (II. etapa)	Pardubický	4 136
17	Cyklistická stezka Uherský Ostroh - Boršice (úsek Ostrožská Lhota - Hluk)	Zlínský	4 069
18	Svojsíkovo nábřeží Třebíč - cyklostezka	Vysočina	2 722
19	Oprava cyklostezky na nábřeží u Loděnice v Hranicích	Olomoucký	795
20	Rekonstrukce cyklostezky v úseku Všetuly - Količín v Holešově	Zlínský	600
21	Cyklistická trasa po městě Cheb - stezka před nádražím	Karlovarský	691
22	Stezka pro pěší a cyklisty Nemošice - Pardubičky (II. a III. etapa)	Pardubický	2 441
23	Cyklistická stezka Chylice 05 Ostrožská Nová Ves	Zlínský	1 517
24	Pasohlávky - cyklistická stezka v obci	Jihomoravský	850
25	Bezbariérový Uničov - III. etapa, cyklostezka na ulici Hrdinů a Šumperská	Olomoucký	2 615
26	Cyklostezka Munice - Hluboká nad Vltavou, 2. část	Jihočeský	842
27	Stavební úpravy přednádražního prostoru Hodonín - výstavba cyklostezky	Jihomoravský	611
28	Cyklistická stezka IKEA - soutok Svatky se Svitavou v Brně	Jihomoravský	5 357
29	Cyklostezka Kolín	Středočeský	11 000
30	Cyklostezka Těšetice - Ústín	Olomoucký	2 800
31	Cyklostezka Kelč	Zlínský	4 800
32	Cyklostezka Staré Město - Velehrad	Zlínský	15 000
celkem			102 104

Tabulka 11

Schválené příspěvky z SFDI na cyklistické projekty – rok 2005

Následující graf ukazuje celkovou výši a počet poskytnutých příspěvků z SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek:



Graf 6

Celková výše a počet poskytnutých příspěvků z SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek
 Od roku 2006 se pak očekává rozšíření finanční pomoci. Kromě standardních dotací na lokální projekty zvyšující bezpečnost cyklistů, bude možné požádat i o finanční spoluúčast na rozsáhlé integrované projekty regionálních, mezinárodních, dálkových a regionálních cyklistických tras ČR, které budou financovány ze Strukturálních fondů EU (viz kapitola 4.).

3.3. Státní program podpory cestovního ruchu

Program schválila vláda České republiky v roce 2000 a v roce 2004 přijala jeho zaměření na roky 2004 - 2007.

Představuje finanční nástroj podpory:

- rozvoje nabídky a kvality infrastruktury cestovního ruchu
- základních a doplňkových služeb cestovního ruchu
- přípravy lidských zdrojů
- rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu

Ve svých podprogramech se cyklistice věnuje v Podprogramech 1, 2 a 3:

- Podprogram č. 1 – Podpora rozvoje lázeňství

- Podprogram č. 2 – Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity
- Podprogram č. 3 – Podpora prezentace ČR jako destinace cestovního ruchu

V Podprogramu č. 1 je forma podpory systémová investiční dotace do výše 50% celkových rozpočtových investičních nákladů akce a příjemci podpory jsou města nebo obce, jež mají schválený statut lázeňského místa nebo mají stanovená místa jako přírodní lázně nebo se v jejich území či blízkosti nachází přírodní léčivý zdroj. Dále města, u kterých je v územním plánu vymezená oblast pro vybudování přírodních léčebných lázní a systematicky vytváří podmínky pro jejich vznik.

V rámci tohoto Podprogramu se podporuje aktivita, které se z hlediska cyklistiky zaměřuje na rekonstrukci a vybudování:

- místní komunikace, chodníku
- sportovně-rekreačního zařízení sloužícího aktivitám účastníků cestovního ruchu

V Podprogramu č. 2 je forma podpory systémová investiční dotace do výše 50% celkových rozpočtových investičních nákladů akce a příjemci podpory jsou občanská sdružení jako jsou sportovní a turistické svazy, kluby či spolky a dále pak podnikatelské subjekty ve formě právnické nebo fyzické osoby.

V rámci tohoto Podprogramu se podporují aktivity, které se z hlediska cyklistiky zaměřují na:

- vybudování, opravu a rekonstrukci cyklostezek v rámci sportovně- rekreačních aktivit
- parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku

V podprogramu č. 3 je forma podpory dotace do výše 50% celkových rozpočtových neinvestičních nákladů akce a příjemci podpory jsou obec, svazek obcí, kraj i podnikatelský subjekt ve formě právnické nebo fyzické osoby, občanské sdružení nebo obecně prospěšná společnost.

V rámci tohoto Podprogramu se podporují aktivity, které se zaměřují na:

- propagaci České republiky jako celku
- propagační aktivity, které překračují hranice jednotlivých regionů a krajů
- celostátní propagace jednotlivých tématických oblastí cestovního ruchu
- marketingové aktivity nadregionálního charakteru se zaměřením na Českou republiku jako součásti evropské destinace
- značení významných turistických a kulturních cílů
- propagace domácího cestovního ruchu
- rozvoj kongresové turistiky
- aktivity destinačního managementu

Tabulka 12 ukazuje přehled předložených projektů v roce 2005 v rámci Podprogramů č. 1 a 2 v Aktivitách, které podporují rozvoj cyklistiky v České republice:

Aktivita - Rekonstrukce a vybudování místní komunikace, chodníků (Podprogram 1)		
Rok 2005	Předložené projekty	Schválené projekty
	26	6
Aktivita - Rekonstrukce a vybudování parkoviště u odpočívárny pro cykloturistiku (Podprogram 2)		
Rok 2005	Předložené projekty	Doporučené projekty
	7	0
Aktivita - Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek v rámci sportovně-rekreačních aktivit (Podprogram 2)		
Rok 2005	Předložené projekty	Doporučené projekty
	0	0

Tabulka 12

Přehled předložených projektů v roce 2005 v rámci Podprogramu č. 1 a 2

Z tabulky vyplývá, že v současné době nebyly využity prostředky v rámci Podprogramu 2, protože projekty v případě aktivity Rekonstrukce a vybudování parkoviště u odpočívárny pro cykloturistiku byly buď nevyhovující kvůli chybám po formální stránce (například chyběly některé povinné přílohy) nebo nedosáhly potřebné výše bodového ohodnocení. V rámci aktivity Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek v rámci sportovně rekreačních aktivit nebyly projekty podány žádné.

Tabulka 13 ukazuje seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku*

Rok přijetí žádosti	Název projektu	Místo realizace	Kraj	Celkové náklady (tisíce Kč)	Požadovaná dotace (tisíce Kč)
2005	Odpočívárna pro cykloturistiku ve sportovním areálu v Hluboké nad Vltavou	Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	720	360
2005	Vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku	Nová Bystřice	Jihočeský	547	270
2005	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	3 797	1 898

Tabulka 13 (část 1)

Seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku

Rok přijetí žádosti	Název projektu	Místo realizace	Kraj	Celkové náklady (tisíce Kč)	Požadovaná dotace (tisíce Kč)
2005	Cyklisté vítáni	Moravská Nová Ves	Jihomoravský	350	168
2004	Vybudování víceúčelového hřiště a zařízení pro cyklisty u RZ Agmar, Malý Ratmírov	Malý Ratmírov	Jihočeský	600	300
2004	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	3776	1888
2004	Vybudování odpočívárny pro cyklisty u křižení cyklotrasy a zlaté turistické stezky Českého ráje	Turnov	Liberecký	10	5
2004	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty a turisty včetně přírodního chemického WC v areálu Dolánky	Turnov	Liberecký	124	62
2004	Vydání sady cyklovýletů „Na kole krajem Karla Hynka Máchy“	Doksy	Liberecký	100	47
2004	Odpočívárna pro cykloturistiku v katastrálním území Dobrá u Frýdku-Místku	Dobrá	Moravskoslezský	4220	1900
2004	Vybudování cykloturistického centra Rybí	Rybí	Moravskoslezský	1250	600
2004	Penzion „U Orla“ - Vybudování odpočívárny pro cykloturistiku	Ostružná	Olomoucký	500	250
2004	Oprava stodoly - přestavba na odpočívárnu pro cykloturistiku	Jindřichov	Olomoucký	713	356
2004	Okružní cyklostezka Tachov	Tachov	Plzeňský	1 288	644
2004	Cyklostezky Pardubického kraje - propagační materiál	Praha 10	Hl. m. Praha	1239	620
2004	Cyklotrasa okolím Dobrovíze	Dobrovíz	Středočeský	545	273
2004	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové (část Modrá)	Ústecký	2 138	1 069
2004	Vybudování půjčovny jízdních kol u hotelu Sádek	Kojetice	Vysočina	2 000	1 025
2004	Cyklotrasy Obora	Luhačovice	Zlínský	1 360	680
2004	Zpevněné plochy a parkoviště pro cykloturistiku a pěší turistiku „Ranch Kostelany“	Kostelany u Kroměříže	Zlínský	4 150	1 500

Tabulka 13 (část 2)

Seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku

Rok přijetí žádosti	Název projektu	Místo realizace	Kraj	Celkové náklady (tisíce Kč)	Požadovaná dotace (tisíce Kč)
2004	Vybudování parkoviště, odpočívárny pro cykloturistiku a WC	Kunovice	Zlínský	597	298
2003	Odpočívárna pro cykloturisty	Třeboň	Jihočeský	1 116	518
2003	Odpočívárna pro cykloturisty, úschovna lodí pro vodáky	Majdalena	Jihočeský	1 200	552
2003	Vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku na hradě Valdštejn	Turnov	Liberecký	13	6
2003	Vybudování odpočívárny pro cyklisty u křížení cyklotrasy a zlaté turistické stezky Českého ráje	Turnov	Liberecký	7	3
2003	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty a turisty včetně přírodního chemického WC v areálu Dolánky	Turnov	Liberecký	124	62
2003	Oprava stodoly - přestavba na odpočívárnu pro cykloturistiku	Jindřichov	Olomoucký	1 457	728
2003	Vybudování malého sportovního areálu s tenisovým kurtem, veřejným WC, parkovištěm a odpočívadlem pro cykloturistiku v areálu Benedikt	Most	Ústecký	4 125	2 000
2003	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové (část Modrá)	Ústecký	2 138	1 069
2003	Vybudování parkoviště pro cyklisty	Ratiboř	Zlínský	222	111
2002	Budování infrastruktury pro pěší a cykloturistiku	Jindřichův Hradec	Jihočeský	3 230	1 615
2002	Zřízení jízdního a odpočívárny pro cykloturisty - Spáleníště	Rapšach - Spáleníště	Jihočeský	800	320
2002	Chodníky a cyklistické trasy v Táboritské ulici	Třeboň	Jihočeský	2 113	845
2002	Přístavba cukrárny, odpočívárna pro turisty, parkoviště pro kola	Klimkovice	Moravskoslezský	973	475
2002	Lávka pro pěší a cyklisty U zdymadla	Poděbrady	Středočeský	11 350	5 670
2002	Výstavba nástupní a oddechové stanice cyklotrasy	Uherské Hradiště	Zlínský	5 062	2 531
2001	Úsek cyklistické stezky	Ostrožská Nová Ves	Zlínský	872	436

Tabulka 13 (část 3)

Seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku

Celkem předloženo:	37 žádostí
Celkové náklady:	64 826 280 Kč
Celková požadovaná dotace:	31 153 140 Kč
* skutečný počet žádostí může být i vyšší - bylo podpořeno mnoho akcí, které spočívaly v opravě komunikací a ulic zejména v obcích a městech se statutem lázeňského místa a v rámci těch mohla být vybudována infrastruktura pro cyklisty - vzhledem k počtu předložených žádostí to není možné zcela přesně určit	

Tabulka 13 (část 4)

Seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku

Rok přidělení	Název	Místo realizace	Kraj	Dotace přiznaná (Kč)
2005	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	1 708 000
2005	Cyklistická stezka, ul. Měšťanská, Purkyňova - II.etapa	Hodonín	Jihomoravský	754 000
2004	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty a turisty včetně přírodního chemického WC v areálu Dolánky	Turnov	Liberecký	62 000
2004	Okružní cyklostezka Tachov	Tachov	Plzeňský	450 000
2004	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové	Ústecký	1 000 000
2004	Vybudování půjčovny jízdních kol u hotelu Sádek	Kojetice	Vysočina	600 000
2004	Zpevněné plochy a parkoviště pro cykloturistiku a pěší turistiku	Kostelany u Kroměříže	Zlínský	800 000
2004	Cyklotrasy Obora	Luhačovice	Zlínský	680 000
2003	Odpočívárna pro cykloturistiku ve sportovním areálu Hluboká n.Vltavou	Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	500 000
2003	Odpočívárna pro cykloturisty	Třeboň	Jihočeský	500 000
2002	Zřízení jízďárny a odpočívárny pro cykloturisty - Spáleníště	Rapšach	Jihočeský	246 000
2002	Lávka pro pěší a cyklisty u zdymadla, Poděbrady	Poděbrady	Středočeský	5 380 000
2001	Úsek cyklistické stezky	Ostrožská Nová Ves	Zlínský	436 000
Celkem podpořeno:*				13
Celková přiznaná dotace:				13 116 000
* skutečný počet žádostí může být i vyšší - bylo podpořeno mnoho akcí, které spočívaly v opravě komunikací a ulic zejména v obcích a městech se statutem láz. místa a v rámci těch mohla být vybudována infrastruktura pro cyklisty - vzhledem k počtu předložených žádostí to není možné zcela přesně určit.				

Tabulka 14

Akce podpořené ze Státního programu podpory cestovního ruchu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2001 - 2005

Tabulka 14 ukazuje akce podpořené ze Státního programu podpory cestovního ruchu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2001 - 2005*.

3.4. Program obnovy venkova

Program obnovy venkova předpokládá participaci obyvatel venkova, občanských spolků a sdružení při obnově své obce v souladu s místními tradicemi a je zaměřen na hospodářský rozvoj obcí, regionů, svazků obcí, stavební obnovu obytných a hospodářských objektů, obnovu a výstavbu občanské vybavenosti, technické infrastruktury a péči o krajinu.

Probíhá na krajské úrovni, proto účelové dotace zabezpečuje kraj v rámci svého rozpočtu. Program obnovy venkova obsahuje tzv. Dotační tituly, pod kterými jsou vyjmenovány aktivity, na které se vztahuje podpora z tohoto Programu. Dotační tituly týkající se cyklistiky jsou:

- Dotační titul 4 - Výstavba, rekonstrukce a oprava cyklistických a pěších stezek
- Dotační titul 7 - Integrované projekty venkovských mikroregionů

Na účely z Dotačního titulu 4 lze poskytnout dotaci ve výši až 50% nákladů akce v běžném roce a na účely z Dotačního titulu 7 lze poskytnout dotaci ve výši až 70% nákladů akce v běžném roce.

V běžném roce může žadatel podat maximálně 2 žádosti rozlišené pořadím naléhavosti. Minimální výše dotace na jednu akci činí 25 000 Kč a maximální výše dotace na všechny akce jednoho žadatele činí nejvýše 1 milion Kč v běžném roce. Pokud budou poskytnuty pro dotovaný účel prostředky z fondů EU, může být podíl dotace na nákladech stanoven tak, aby spolu s prostředky z fondů EU a z rozpočtu kraje činila nejvýše 75 % celkových nákladů. Je vyloučeno požadovat dotaci na akce, které jsou dotovány z jiných dotačních titulů (programů) státního rozpočtu nebo státních fondů nebo grantových programů kraje.

Žadatelem v rámci Dotačního titulu 4 může být:

- obec do 2 000 obyvatel
- obec, jejíž přihláška do Programu obnovy venkova (vesnice) byla již dříve potvrzena územně příslušným okresním úřadem nebo od 1. ledna 2003 obecním úřadem obce s rozšířenou působností
- svazek obcí, který byl registrován v souladu se zákonem o obcích

Příklady projektů dotovaných z Dotačního titulu 4 může být poskytnutá dotace žadateli – obec Senomety (Středočeský kraj) na projekt Cyklotrasa – úsek v obci podél potoka ve výši 30 000 Kč v roce 2005 nebo žadateli Horní Loděnice (Olomoucký kraj) na projekt Oprava místní komunikace – cyklotrasy ve výši 120 000 Kč v roce 2004.

Žadatelem v rámci Dotačního titulu 7 může být:

- obec (která žádá jménem obcí a dalších osob zúčastněných na projektu) a svazek obcí
- Příkladem projektu dotovaného z Dotačního titulu 7 může být poskytnutá dotace žadateli – Svazek obcí mikroregionu Mohelnicko (Olomoucký kraj) na projekt Vyznačení cyklotras v mikroregionu Mohelnicko ve výši 280 000 Kč v roce 2004.

3.5. Program Lesy 2000

Vzhledem k tomu, že les je v naší zemi tradičně využíván k různým formám rekreace, jsou neodmyslitelnou součástí programu Lesy 2000 opatření vedoucí k rozvoji rekreačních funkcí lesů. Do tohoto programu lze zařadit i obnovu a údržbu lesních cest pro cyklistickou turistiku. V rámci projektu Lesy 2000 investují Lesy České republiky ročně cca 20 milionů Kč. Většinou se budují naučné stezky s informačními tabulemi o vyskytujících se druzích fauny a flóry, o délce, náročnosti a způsobu značení stezky, včetně budování doprovodné stavební architektury (odpočinková místa, odpočinková stanoviště atd.).

Konkrétně v roce 2004 bylo z investičních zdrojů například na stezky, trasy a odstavná parkoviště vyčerpáno 925 000 Kč, na nové odpočinkové a vyhlídkové objekty bylo čerpáno celkem 3 649 000 Kč a na budování informačního systému pro veřejnost se vyčerpalo celkem 263 000 Kč. Z neinvestičních zdrojů bylo například na péči o drobné objekty sloužící k odpočinku jako jsou odpočinkové a vyhlídkové objekty, odstavná parkoviště, dětská hřiště atd. vyčerpáno celkem 1 999 000 Kč, na informační systém pro veřejnost bylo vyčerpáno 263 000 Kč, opravy a údržba tras pro veřejnost se vyčerpalo 926 000 Kč. Tabulka 15 ukazuje přehled nákladů na realizaci programu Lesy 2000 za léta 1999 – 2004:

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004
celkové náklady (v tisících Kč)	10 000	30 000	22 863	23 921	25 842	18 591

Tabulka 15

Přehled nákladů na realizaci programu Lesy 2000 za léta 1999 – 2004

Příkladem projektu, který byl financován z tohoto programu je lesní cesta z města Náměšť na Hané, po které vede cyklistická trasa, jak uvádí obrázek 28.

3.6. Pozemkové úpravy

Jedním z podstatných problémů podmiňujícím prakticky veškeré rozvojové aktivity jsou nevyjasněné vlastnické vztahy. Jde o problém, který je zapříčiněn zcela jiným přístupem k vlastnictví v době totality, tedy omezením významu vlastnictví vůbec. To vedlo k nedůslednostem v evidenci vlastnictví, přičemž problémy se za uplynulé období roku od roku 1989 nepodařilo odstranit. V katastru nemovitostí je v současné době např. evidováno značné množství pozemků s tzv. duplicitním vlastnictvím, tedy k nemovitosti je evidováno

více než jeden vlastník (přítom ale nejde o spoluvlastnictví), u některých pozemků evidence neodpovídá skutečnosti, jiné pozemky nemají žádného vlastníka atd. Při trasování stezek pro cyklisty je tak v řadě případů velmi obtížné jednoznačně určit vlastníka dotčeného pozemku.

Pozemkové úpravy nejen nastolují vlastnickou údržbu, která je racionální z hlediska efektivního hospodaření a která odpovídá ekologickým potřebám, ale přinášejí také vyjasnění vlastnických vztahů. Jde ovšem o proces velmi náročný na finanční prostředky



Obr. 28

Lesní cesta s cyklistickou trasou
(Náměšť na Hané)

a zpracovatelské kapacity. Jako velmi vhodné se jeví budování stezek pro cyklisty prioritně v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. V rámci pozemkových úprav se budují (ve smyslu zákona 139/2002 Sb., O pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů) společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů.

Z hlediska budování stezek pro cyklisty jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty. Lze totiž budovat polní cesty tak, aby naplňovaly zároveň účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistické turistiky. Příkladem může být stezka pro cyklisty Bečva, jak ukazuje obrázek 29.



Obr. 29

Cyklostezka Bečva



Obr. 30

Účelová komunikace vedená na hrázi podél řeky Moravy s cyklistickou trasou

3.7. Vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a protipovodňových hrází

V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty stezek pro cyklisty a cyklistických tras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji stezek pro cyklisty podél vodních toků, ale je nutné je koncipovat jako víceúčelové komunikace (stezek pro cyklisty + účelová komunikace), neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové komunikace. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování stezky pro cyklisty, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení (tato stavba je uložena jako věčné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržby a značení. To stejné platí i v případě příčné stavby (např. jezy).



Obr. 31

Drážní těleso v Zábřehu vhodné pro realizaci cyklistické trasy

Příkladem může být účelová komunikace vedená na hrázi podél řeky Moravy, po které může být výhodně vedená cyklistická trasa (viz obrázek 30).

3.8. Využití opuštěných drážních těles

Kraje, mikroregiony i obce v České republice ve stále větší míře objevují možnost využití drážních těles po rušených železničních tratích pro budování stezek pro cyklisty (stezka pro cyklisty Varhany, stezka pro cyklisty Cheb - Waldsassen, stezka pro cyklisty Lupěné - Hoštejn apod.), případně pro vedení cyklistických tras (cyklistická trasa Kuřim - Veverská Bítýška). Získané zkušenosti je poté možno předat dalším realizátorům podobných projektů. Příkladem může být drážní těleso v Zábřehu, jak ukazuje obrázek 31.

4. FINANCE A BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY Z MEZINÁRODNÍCH ZDROJŮ

Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklistické infrastruktury obecní rozpočty, Program obnovy venkova MMR a předvstupní program EU, hlavně PHARE. Od roku 2001 přibýly prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury a krajských rozpočtů. Od roku 2004 se otevřela možnost financování ze Společného regionálního operačního programu (SROP) (podrobněji viz kapitola 4.2.) a některých iniciativ Evropské unie, především INTEREG III či LEADER+ (podrobněji viz kapitola 4.3. a kapitola 4.4.).

Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je kvalitně připravit takové projekty, aby bylo možné čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013. Jedná se o velmi žhavé téma, neboť jak ukázala aktuální studie připravenosti mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR ze září 2005, připravují se rozsáhlé projekty stezek pro cyklisty a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 milionů Kč. Na obrázku 32 a v tabulce 16 jsou pak uvedeny údaje k 30 připravovaným projektům, v rámci kterých se počítá s výstavbou cyklostezek a s vícezdrojovým financováním.

č.	Cyklistická trasa	Délka víceúčelových komunikací	Náklady (v milionech Kč)	Připravenost	Gestor
1	Labská (Ústecký kraj)	69,0	190,0	souhrnná zpráva + DSP + DÚR	Ústecký kraj a obce
2	Labská (Středočeský kraj)	126,0	300,0	stanovení problematických úseků	Středočeský kraj
3	Labská (Hradec Králové – Pardubice)	22,8	120,0	vyhledávací studie	Města Hradec Králové, Pardubice + kraje
4	Labská (Královéhradecký kraj)	98,0	20,0	vyhledávací studie	Královéhradecký kraj
5	Ohře (Karlovarský kraj)	102,0	308,0	DSP + DÚR + studie	Karlovarský kraj a obce
6	Ohře (Ústecký kraj: Boč - Libochovice)	122,0	155,0	projektová fiše	Chrám chmele a piva a. s.
7	Vltavská (Mělník - Horní Počaply)	20,0	45,4	DÚR	ČEZ-EMĚ a obec Hořín
8	Vltavská (Jihočeský kraj)	261,0	350,0	zadání vyhledávací studie	Nadace Jihočeské cyklostezky

Tabulka 16 (část 1)

30 připravovaných projektů s výstavbou cyklostezek s vícezdrojovým financováním

č.	Cyklistická trasa	Délka víceúčelových komunikací	Náklady (v milionech Kč)	Přípravenost	Gestor
9	Folmava - Plzeň - Rokycany	110,0	300,0	stanovení problematických úseků + DÚR	Plzeňský kraj a Svazek měst a obcí Domažlicko
10	Otava: Plzeňský a Jihočeský kraj	166,0	300,0	projektová fiše + zadání vyhledávací studie	obce podél Otavy + Nadace Jihočeské cyklostezky
11	Cyklostezka Nisa	55,0	40,0	stanovení problematických úseků	NISA o.p.s.
12	Nová Hřebenovka	283,0	280,0	stanovení problematických úseků	NISA o.p.s.
13	Horní Branná - Náchod - Zemská brána (číslo 22)	178,0	60,0	stanovení problematických úseků + DÚR	Královéhradecký kraj + obce
14	Jizera (Liberecký a Středočeský kraj)	91,0	100,0	studie proveditelnosti	Obce a města podél řeky Jizery
15	Cyklostezka Ploučnice	100,0	80,0	Záměr	Obce podél řeky Ploučnice
16	Česká Lípa – Kamenický Šenov	17,0	80,0	studie proveditelnosti + DÚR	Dobrovolný svazek obcí po trase
17	Orlická trasa Královéhradeckého kraje (Lípa nad Orlicí - Doudleby nad Orlicí)	10,0	32,0	DÚR + DSP	Kostelec nad Orlicí
18	Tichá Orlice a Třebovka	40,0	133,7	DSP	Region Orlicko - Třebovsko
19	Pardubice - Chrudim	11,0	44,0	DÚR	Pardubický kraj - města Pardubice a Chrudim
20	Brno – Hevlín	70,0	95,0	studie	Sdružení cyklostezky Brno - Wien
21	Vsetínská Bečva (Velké Karlovice - Bystřička)	49,0	49,0	DÚR + ohlášení stavebních úprav	Mikroregion Hornovosaská dráha
22	Bečva (Hustopeče - Kojetín)	73,0	225,5	DSP + DÚR + studie	kontaktní bod - město Hranice

Tabulka 16 (část 2)

30 připravovaných projektů s výstavbou cyklostezek s vícezdrojovým financováním

č.	Cyklistická trasa	Délka víceúčelových komunikací	Náklady (v milionech Kč)	Připravenost	Gestor
23	Moravská stezka (Mikroregion Olomoucko)	30,0	30,4	stanovení problematických úseků + DSP + DÚR	Mikroregion Olomoucko
24	Bařův kanál: Kroměříž - Nedakonice	43,9	150,0	studie + ÚR	Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu
25	Bařův kanál (Veselí nad Moravou - Hodonín)	28,0	130,0	DÚR	Bařův kanál, o.p.s.
26	Krnov - Opava - Velké Hoštice	33,0	64,0	DSP	Město Opava a města po trase
27	Koridory Greenways: Ostravou a podél Odry	35,0	102,0	DSP + DÚR + generel	Město Ostrava
28	Jihlava - Třebíč - Raabs	167,0	124,0	vyhledávací studie	Jemnický mikroregion a další obce po trase
29	Železná Ruda - Klatovy - Dobřany	94,0	70,0	připravuje se vyhledávací studie a DÚR	poradenská firma AgAkcent a obce po trase
30	Hranice na Moravě – Odry – Budišov nad Budišovkou	50,0	150,0	stanovení problematických úseků	Město Odry

DSP = Dokumentace pro stavební povolení
DÚR = Dokumentace pro územní rozhodnutí

Tabulka 16 (část 3)

30 připravovaných projektů s výstavbou cyklostezek s vícezdrojovým financováním

4.1. Základní politika Evropské unie

4.1.1. Cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie

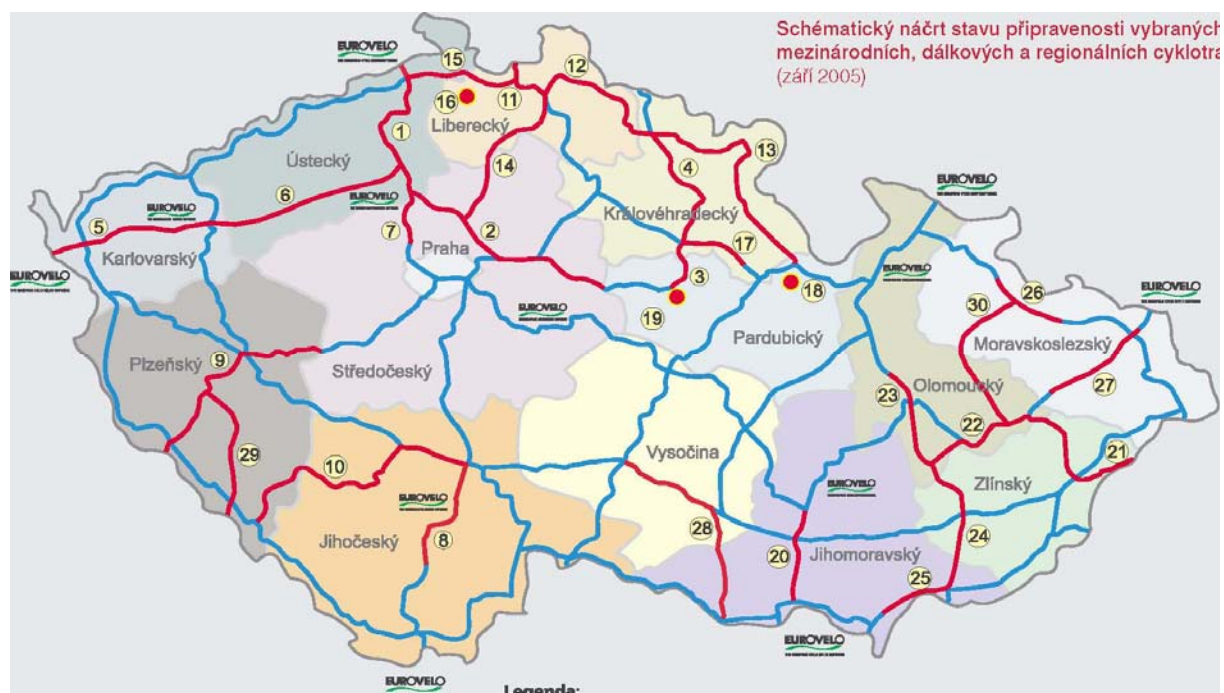
Cílem politiky hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie, jak je oficiálně nazývána, je podpora rozvoje právě těch regionů, jejichž úroveň nedosahuje v daných kritériích určitý evropský standard. Ochrana životního prostředí, zlepšení infrastruktury, snížení nezaměstnanosti, restrukturalizace průmyslu či rozvoj lidských zdrojů patří mezi základní cíle politiky soudržnosti EU.

4.1.2. Cíle regionální a strukturální politiky EU pro období 2000 - 2006

Současné programovací období 2000 - 2006 lze obecně charakterizovat následujícím způsobem:

- snaha snížení rozdílů v životní úrovni obyvatel jednotlivých regionů a zajištění relativně vyváženého ekonomického a sociálního vývoje tak, aby z něho měl prospěch co největší počet obyvatel EU;
- předcházení novým regionálním problémům, které mohou být způsobeny strukturálními změnami v evropském, případně světovém hospodářství.

V souladu se snahou o větší efektivnost vynakládaných prostředků (zvýšení koncentrace a zjednodušení operací regionální strukturální politiky) bylo pro období 2000-2006 rozhodnuto o naplňování tří cílů, a to dvou regionálních a jednoho horizontálního pro lidské zdroje.



Obr. 32

Schématičký náčrt stavu připravenosti vybraných mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR (září 2005)

4.1.2.1. Podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů

Cíl 1 je zaměřen na regiony na úrovni NUTS II (podrobněji viz kapitola 4.1.3.), jejichž hrubý domácí produkt na obyvatele měřený paritní kupní silou (vypočítaný za poslední tři roky) je menší než 75 % průměru EU.

Cíl je podporován ze strukturálních fondů a to z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF), z Evropského sociálního fondu (ESF), z Evropského zemědělského orientačního a záručního fondu (EAGGF) a Finančního nástroje pro usměrňování rybolovu (FIGF).

Cíl 1 je orientován na:

- zvýšení konkurenceschopnosti regionů;
- udržení a vytváření nových pracovních příležitostí;

- rozvoj infrastruktury;
- podporu malého a středního podnikání, zvláště pokud se očekává zvýšení nezaměstnanosti

4.1.2.2. Podpora hospodářské a sociální konverze regionů se strukturálními obtížemi

Cíl 2 je zaměřen na regiony, které stojí před rozsáhlou ekonomickou a sociální restrukturalizací. Pod tento Cíl mohou být zařazovány regiony úrovně NUTS III (podrobněji viz kapitola 4.1.3.), příp. mikroregiony.

Kritéria pro zařazení regionu pod Cíl 2:

- průmyslové oblasti:
 - míra nezaměstnanosti převyšuje průměr EU, vyšší podíl pracovních míst v průmyslovém sektoru než představuje průměr EU, pokles zaměstnanosti v průmyslové oblasti
- venkovské oblasti jsou určeny následujícími kritérii:
 - hustota osídlení nižší než 100 obyvatel na km² (toto kritérium je nejdůležitější, z následujících kritérií stačí splnit jen některá)
 - podíl obyvatel pracujících v zemědělství na celkové zaměstnanosti musí převyšovat dvakrát průměr EU
 - míra nezaměstnanosti v těchto regionech musí přesahovat průměr EU
- městské oblasti, definované třemi kritérii, z nichž alespoň jedno musí být splněno:
 - obzvláště špatný stav životního prostředí
 - vysoká úroveň chudoby včetně nízké úrovně bydlení
 - míra dlouhodobé nezaměstnanosti musí přesahovat průměr EU
- oblasti závislé na rybolovu jsou určovány dvěma kritérii:
 - v rybářském odvětví musí být zaměstnán významný podíl obyvatel regionu;
 - restrukturalizace rybářství by vedla k podstatnému snížení zaměstnanosti v regionu

Cíl je podporován ze strukturálních fondů a to z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) a z Evropského sociálního fondu (ESF) a Finančního nástroje pro usměrňování rybolovu (FIFG).

Cílem 2 se sleduje především:

- pomoc ekonomické diversifikaci v regionu;
- pomoc životnímu prostředí v regionu;
- pomoc drobnému a střednímu podnikání v regionu;
- zlepšení přístupu k novým technologiím;
- pomoc v propojení venkovských oblastí s nejbližšími městy infrastrukturou.

4.1.2.3. Podpora politik a systémů vzdělávání, rekvalifikací a zaměstnanosti

Tento cíl slouží jako referenční rámec pro všechna opatření k podpoře rozvoje lidských zdrojů na národní úrovni, jeho smyslem je zlepšit přístup ke vzdělání, modernizovat systém vzdělávání, vzdělávacích programů a podpora zaměstnanosti. Vychází z kapitoly Amsterodamské smlouvy o zaměstnanosti a z nové evropské strategie zaměstnanosti. Cíl 3 nemá regionální dimenzi, přičemž způsobilé oblasti jsou takové, které nesplňují kritéria pro zařazení pod Cíl 1.

Cíl je podporován z jediného strukturálního fondu a to z Evropského sociálního fondu (ESF).

Cíl 3 podporuje aktivity v těchto oblastech:

- podpora aktivních strategií na trhu pracovních sil vedoucích ke snížení nezaměstnanosti;
- podpora přístupu k pracovnímu trhu, speciálně je kladen důraz na osoby ohrožené sociální izolací;
- zvyšování pracovních příležitostí prostřednictvím vzdělávacích programů a celoživotního vzdělávání;
- podpora opatření, která umožňují včasné rozpoznání sociálních a hospodářských změn a nutných opatření, kterých je třeba k přizpůsobení se těmto změnám;
- podpora rovných příležitostí pro muže a ženy.

4.1.3. NUTS

Pro zařazení určitého regionu do některého z Cílů 1 – 3 (podrobněji viz kapitola 4.1.2.) se na území Evropské unie používá statistické vymezení NUTS, které většinou vychází z administrativního členění jednotlivých zemí. Evropská unie je rozdělena do celkem pěti úrovní klasifikace NUTS I – NUTS V. Pro regionální a strukturální politiku jsou nejdůležitější jednotky NUTS úrovně II a III, které jsou klíčem k zařazování jednotlivých regionů pod jednotlivé cíle.

Česká republika byla na základě regionálního statistického členění EU rozdělena na regiony NUTS. Vláda ČR dne 26. října 1998 doporučila předsedovi ČSÚ, aby po dohodě se Statistickým úřadem Evropských společenství (Eurostatem) vymezil statistické územní jednotky NUTS na území České republiky dle návrhu předloženého vládě. Celá Česká republika tak tvoří region na úrovni NUTS I, který se dále dělí na 8 tzv. regionů soudržnosti (NUTS II), 14 krajů (NUTS III), okresy (NUTS IV) a obce (NUTS V).

NUTS II (regiony soudržnosti) a NUTS III v České republice ukazuje obrázek 33.



Obr. 33

NUTS II (regiony soudržnosti) a NUTS III v České republice

4.2. SROP – Společný regionální operační program

Česká republika zdělila na krajské úrovni poměrně malé regionální rozdíly, které jsou nižší ve srovnání s mnoha zeměmi západní Evropy. Předchozí systém centrálního plánování používal určité postupy, které přispívaly ke snižování regionálních disparit zejména prostřednictvím politiky přerozdělování příjmů a direktivní realokace průmyslových odvětví a dalších ekonomických aktivit, na druhé straně však určité disparity založil nebo podněcoval, např. koncentrací těžebního a energetického průmyslu. Současné rostoucí regionální rozdíly vyplývají z transformačních procesů a přechodu centrálně plánované ekonomiky na tržní ekonomiku. Česká regionální politika se harmonizovala s evropským systémem již v předvstupním období.

Regionální politika vlády ČR má dva základní cíle:

- cíl prorůstový spočívající v aktivizaci nedostatečně využívaného potenciálu a podpoře hospodářského rozvoje regionů
- cíl vyrovnávací sledující snižování meziregionálních rozdílů a pomoc ekonomicky slabším oblastem, jež by nebyly schopny zvládnout změny v ekonomické a sociální struktuře vlastními silami

Regionální politika nebo-li politika hospodářské a sociální soudržnosti EU je politikou solidarity. Více než třetina rozpočtu Evropské unie je věnována snížení rozdílů v rozvoji jednotlivých regionů a nerovností v blahobytu občanů. Prostřednictvím této politiky chce Unie přispět k rozvoji zaostávajících regionů, k restrukturalizaci průmyslových oblastí, které se ocitly v obtížné situaci, k ekonomické diverzifikaci venkovských oblastí, kde je zemědělství na ústupu, či k revitalizaci zanedbaných městských čtvrtí. Hlavním cílem je vytváření pracovních míst. Jedním slovem se jedná o posílení hospodářské, sociální i územní „soudržnosti“ Unie.

Společný regionální operační program (SROP) je programovým dokumentem zahrnujícím rozvojové priority sedmi regionů soudržnosti České republiky, které mohou být napojeny na strukturální fondy Evropské unie v rámci Cíle 1:

- Střední Čechy
- Jihozápad
- Severozápad
- Severovýchod
- Jihovýchod
- Moravskoslezsko
- Střední Morava

Cíl 1 se nevztahuje na hlavní město Praha, jelikož nesplňuje podmínku úrovně HDP na obyvatele měřeného paritou kupní síly, menší než 75% průměru Společenství, proto je pro tento region relevantní prioritní Cíl 2 a Cíl 3.

Řídícím orgánem SROP bylo jmenováno Ministerstvo pro místní rozvoj, platebním orgánem je pověřeno Ministerstvo financí.

SROP je tvořen čtyřmi prioritami, které respektují hlavní osu pomoci Společenství regionům Cíle 1:

- Priorita 1 - podpora malých a středních podniků ve vybraných regionech
- Priorita 2 - zlepšení infrastruktury v regionech
- Priorita 3 - rozvíjení infrastruktury pro rozvoj lidských zdrojů
- Priorita 4 - podpora cestovního ruchu

Financování SROP je zabezpečeno z veřejných zdrojů Evropské unie (u většiny opatření příspěvek EU dosáhne 75% veřejných zdrojů programu), přičemž je počítáno rovněž se zapojením soukromých zdrojů.

Podpora pro SROP je čerpána ze Strukturálních fondů Evropské a to konkrétně z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) a Evropského sociálního fondu (ESF). Pro léta 2004 až 2006 byly na tyto fondy vymezeny tyto finanční prostředky:

- Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF).....celkem 914 268 548 €
- Evropský sociální fond (ESF).....celkem 366 096 803 €

Podpora cyklistiky pomocí Společného regionální operačního programu se dá uplatnit v rámci Priority 4 – podpora cestovního ruchu a to v Opatření 4.1. Rozvoj služeb pro cestovní ruch a v Opatření 4.2. Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch.

Žadatelé mohou své projekty předkládat v rámci výzev, které vyhlašuje Řídící Orgán SROP. V zájmu zachování jednotného postupu v regionech určuje tyto termíny pro vyhlašování výzev k předkládání projektů: 1. června, 1. října a 1. února. Termín pro ukončení přijímání projektů je obvykle 60 dnů od jednotného termínu vyhlášení, tedy 31. července, 30. listopadu a 31. března. Toto sjednocení termínů výzev je žádoucí nejen z hlediska monitoringu a fázování prací v rámci systému implementace a kontroly. Jedná se především o zavedení potřebné míry pravidelnosti, která bude příznivá pro předkladatele projektů. Regionální rada může rozhodnout, zda v daném termínu výzvu vyhlásí, a to mimo jiné v závislosti na objemu prostředků, které zbývají k rozdělení.

Předešlé výzvy umožnily vybrat projekty až do výše celkového finančního plánu SROP (pro výzvy byly k dispozici závazky pro roky 2004, 2005 a 2006). Další výzvy budou vyhlašovány jen dokud nebudou všechny finanční prostředky, alokované v jednotlivých opatřeních, vyčerpány.

4.2.1. Opatření 4.1. Rozvoj služeb pro cestovní ruch

Opatření z 4.1. Rozvoj služeb se dále skládá z Podopatření:

- Podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu
- Podopatření 4.1.2 Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu,

přičemž cyklistika je řešena v obou Podopatření, nejprve se však zaměřím na Podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu.

Podpora je poskytována formou individuálních projektů (počet ucelených projektů je omezen), jejichž výběr je prováděn na národní úrovni. Koneční příjemci této podpory mohou být:

- státem zřízené organizace
- nestátní neziskové organizace
- kraje
- svazky obcí v přirozených turistických regionech

- Hospodářská komora ČR a její složky

4.2.1.1. Struktura financování

Minimální přípustná výše celkových uznatelných nákladů projektu pro aktuální výzvu je pro:

- všechny aktivity mimo podporu vytváření partnerství, zpracování marketingových studií a tvorbu propagačních materiálů 2 000 000 Kč
- aktivity spojené s podporou vytváření partnerství, zpracování marketingových studií a tvorbou propagačních materiálů 500 000 Kč

Strukturu financování projektů v rámci Podopatření 4.1.1 ukazuje tabulka 17:

Projekty žadatelů	ERDF (%)	Státní rozpočet (%)	Vlastní zdroje (%)
Státní organizace	75	25	-
Kraje	75	15	10
Nestátní nezisková organizace (NNO)	67,5	22,5	10

Tabulka 17

Struktura financování projektů z Podopatření 4.1.1

Aby byl projekt přijatelný v rámci Podopatření 4.1.1, musí splňovat následující kritéria:

- náplň se týká realizace a nákupu služeb v cestovním ruchu
- nadregionální význam, tj. na území alespoň dvou regionů NUTS II
- získání kladného vyjádření sekce cestovního ruchu u národních standardů kvality služeb CR a značení atraktivit a aktivit CR
- získání kladného vyjádření CzechTourismu u účasti na evropských výstavách a veletrzích, press tripů a fam tripů

4.2.1.2. Podporované aktivity v rámci Podopatření 4.1.1

- národní standardy kvality služeb cestovního ruchu, jejich certifikace a systém kontroly (aktivita, ve které se nejčastěji objevují projekty s tématem cyklistiky)
- tvorba jednotného značení atraktivit a aktivit CR
- účast ČR na evropských a světových výstavách, workshopech a veletrzích CR
- zajištění kulturních a sportovních akcí s národním či mezinárodním významem z hlediska CR
- výstavy, veletrhy a workshopy cestovního ruchu s vystavovateli z více než jednoho regionu NUTS II
- organizace mezinárodních symposií a konferencí o CR za určených podmínek
- organizace národních symposií a konferencí o CR celoplošně propagovaných, za určených podmínek
- zajišťování press tripů a fam tripů

Tabulka 18 ukazuje přehled projektů, které byly předloženy, hodnoceny, vyřazeny či schváleny v rámci první výzvy. Je zde uveden také rozbor financování těchto projektů (v mil. Kč).

Ukazatel	Počet projektů	Veřejné zdroje	Vlastní zdroje	Zdroje celkem
Projekty předložené v 1. výzvě	24	690,4	39,7	730,1
Projekty vyřazené	7	198,9	22,1	221,0
Projekty hodnocené	17	491,5	17,6	509,1
Projekty schválené	5	278,9	4,5	283,4
Finanční rámec 1. výzva	-	748,5	32,5	781,0
Zůstatek	-	469,6	28,0	497,6

Tabulka 18

Počty projektů předložených, hodnocených, vyřazených nebo schválených v rámci 1. výzvy Podopatření 4.1.1

Aktivita	Předložené projekty	Schválené projekty
Tvorba a distribuce propagačních materiálů	7	0
Propagační a informační kampaně	6	2
Tvorba ucelených produktů cestovního ruchu	4	2
Podpora zajištění vícedenních kulturních a sportovních akcí	4	0
Tvorba a uplatňování národních standardů kvality služeb CR	2	1
Zpracování marketingových studií a koncepcí pro CR	1	0
Tvorba jednotného značení atraktivit a aktivit CR	0	0

Tabulka 19

Přehled 24 projektů předložených v rámci 1. výzvy Podopatření 4.1.1

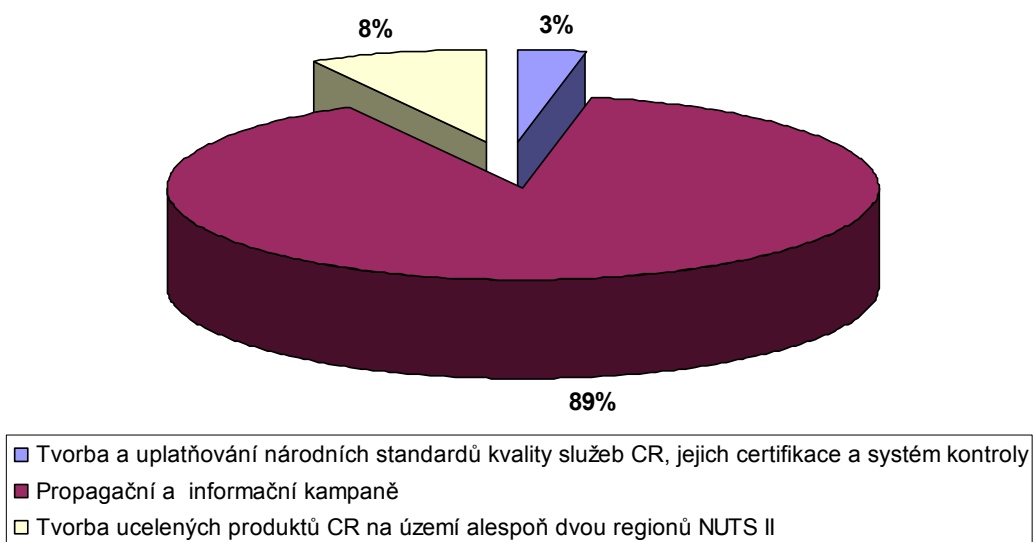
V první výzvě bylo předloženo 24 projektů, z toho projekty, které se týkaly cyklistiky jsou většinou v rámci aktivity Tvorba ucelených produktů cestovního ruchu a v rámci Aktivity Tvorba a uplatňování národních standardů kvality služeb cestovního ruchu, jak ukazuje v přehledu výše uvedená tabulka 19. Ne všechny předložené projekty byly schváleny, je to většinou z důvodu chyb po formální stránce (chyběly např. některé povinné přílohy) nebo z důvodu nedosažení potřebného bodového ohodnocení. Systém hodnocení je založen na souboru otázek, které jsou hodnoceny na základě projektové žádosti nebo povinných příloh. Soubor otázek se liší (nikoli zásadně) podle typu opatření a žadatele a zahrnuje následující skupiny otázek a přiřazenou váhu:

- hodnocení schopností a zkušeností žadatele (a partnerů)15%
- potřeba, relevance projektu30%
- kvalita projektu45%

- horizontální kritéria – vazba na horizontální cíle SROP 10%

Grafy 7 a 8 vyjadřují podíl celkové výše veřejných zdrojů na aktivity schválených projektů v procentech a v Kč.

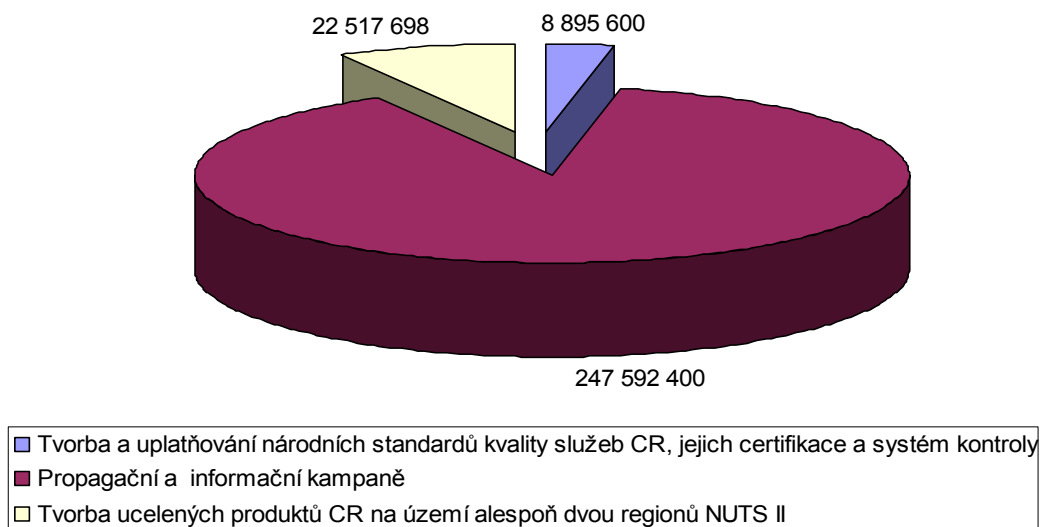
Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + SR) na aktivity schválených projektů v %



Graf 7

Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + státní rozpočet) na aktivity schválených projektů v %

Celková výše veřejných zdrojů (EU + SR) na aktivity schválených projektů v Kč



Graf 8

Celková výše veřejných zdrojů (EU + státní rozpočet) na aktivity schválených projektů v Kč

Tabulka 20 uvádí konkrétní schválené projekty v 1. kole výzvy v rámci výše zmíněných aktivit a graf 9 vyjadřuje procentuelní podíl vynaložených veřejných zdrojů na jednotlivé projekty:

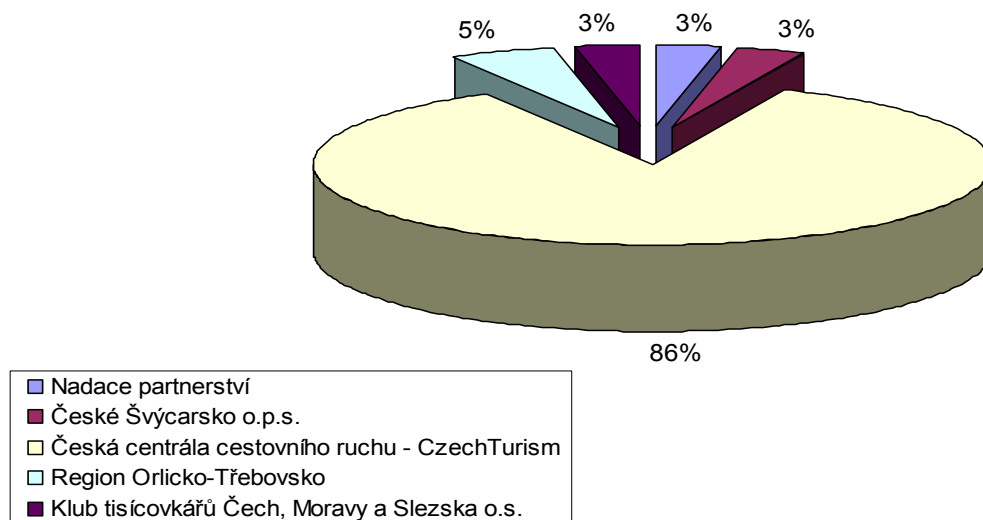
č.	Žadatel	Název projektu	Náklady celkem v milionech Kč	Body v %
1	Nadace partnerství	Cyklisté vítání*	9,9	80,44
2	Klub tisícovkářů Čech, Moravy a Slezska, o.s.	Nadregionální produkt CR - Poznávání tisícovek Čech, Moravy a Slezska	9,6	74,22
3	Region Orlicko-Třebovsko	Aktivní turistika v Česku*	15,4	72,89
4	České Švýcarsko, o.p.s.	České Švýcarsko - Propagační a informační kampaň 2006	10,0	68,44
5	Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism	Zvýšení návštěvnosti turistických regionů České republiky zahraničními turisty	238,6	66,22

* projekt týkající se cyklistiky

Tabulka 20

Projekty schválené v 1. kole výzvy v rámci aktivit Podopatření 4.1.1

Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + SR) na financování schválených projektů v %



Graf 9

Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + státní rozpočet) na financování schválených projektů v %
 Ve druhé výzvě bylo předloženo 28 projektů, z toho 2 projekty byly vyřazeny a tudíž hodnoceno 26 projektů, jak ukazuje tabulka 21. Počet schválených projektů ani o jaké projekty se konkrétně jedná, není oficiálně prozatím známo. Avšak podle neoficiálních informací jeden z projektů, které byly posuzovány k přijetí či nepřijetí k financování z tohoto

Programu, je projekt v Pardubickém kraji Aktivní turistika na Orlicko - Třebovsku, s celkovými náklady ve výši 133,7 mil. Kč. Dotace ze SROP by měla činit cca 65 mil. Kč. Jednalo by se o vůbec první projekt takového rozsahu, kterému se podařilo získat prostředky ze SROP.

Ukazatel	Počet projektů	Veřejné zdroje (v milionech Kč)	Vlastní zdroje (v milionech Kč)	Zdroje celkem (v milionech Kč)
Projekty předložené v 2. výzvě	28	238,6	54,5	293,1
Projekty vyřazené	2	2,6	0,3	2,9
Projekty hodnocené	26	236,0	54,2	290,2
Finanční rámec 2. výzva	-	100,0	10,0	110,0

Tabulka 21

Projekty předložené ve 2. výzvě v rámci Podopatření 4.1.1

4.2.2. Opatření 4.2. Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Opatření z 4.1. Rozvoj služeb se dále skládá z Podopatření:

- Podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury CR
- Podopatření 4.2.2 Podpora regionální a místní infrastruktury CR,

příčemž cyklistika je řešena v obou podopatření, nejprve se zaměřím na Podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury cestovního ruchu.

Podpora je zaměřena na individuální projekty předkládané veřejnými či neziskovými organizacemi a týká se omezeného počtu větších projektů cestovního ruchu nadregionálního významu s podstatným ekonomickým dopadem, zaměřených na ucelené produkty cestovního ruchu.

Koneční příjemci této podpory mohou být:

- státem zřízené organizace
- nestátní neziskové organizace
- kraje
- obce
- svazky obcí
- organizace zřizované kraji či obcemi

4.2.2.1. Struktura financování

Minimální přípustná výše celkových uznatelných nákladů projektu pro aktuální výzvu je 100 000 000 Kč (v předchozích kolech výzev byla tato výše jiná, většinou nižší).

Strukturu financování projektů v rámci Podopatření 4.2.1 ukazuje tabulka 22:

Projekty žadatelů	ERDF (%)	Státní rozpočet (%)	Vlastní zdroje (%)
Státní organizace	75	25	-
Kraje	75	15	10
Obce	75	15	10

Tabulka 22

Struktura financování projektů z Podopatření 4.2.1

Aby byl projekt přijatelný v rámci Podopatření 4.2.1, musí splňovat následující kritéria:

- zaměření na ucelený produkt CR
- příslušná podpořená zařízení jsou certifikována nebo existuje závazek k následné certifikaci
- týká se infrastruktury nadregionálního významu

4.2.2.2. Podporované aktivity v rámci Podopatření 4.2.1

- výstavba a obnova lázeňské infrastruktury většího rozsahu
- výstavba a obnova kongresových hotelů a center včetně nákupu jejich vybavení a zařízení
- vybudování celostátního informačního systému CR (pouze IP)
- ucelené projekty rozvoje ekoturismu v rámci CHKO a NP (pouze IP)
- rekonstrukce a obnova památek nadregionálního významu pro potřeby CR
- rekonstrukce a obnova objektů a budov nadregionálního významu pro potřeby CR
- výstavba a obnova sportovně rekreačních center národního a mezinárodního významu sloužící aktivitám účastníků CR
- ucelené projekty cestovního ruchu zaměřené na komplexní vybavení přirozeného turistického regionu infrastrukturou cestovního ruchu (pouze IP)
- rozšiřování portfolia hotelů hotelových řetězců v regionech
- budování dálkových cyklostezek a cyklotras včetně doplňkové infrastruktury (aktivita týkající se cyklistiky)
- budování infrastruktury pro rekreační plavbu
- výstavba a obnova infrastruktury pro mezinárodní filmové, divadelní a hudební festivaly

Tabulka 23 ukazuje přehled projektů, které byly předloženy, hodnoceny, vyřazeny či schváleny v rámci první výzvy. Je zde uveden také rozbor financování těchto projektů (v mil. Kč).

V první výzvě bylo předloženo 37 projektů, z toho projekty, které se týkají cyklistiky jsou v rámci Aktivity Ucelené projekty rozvoje ekoturismu v rámci CHKO a NP a Aktivity Budování dálkových cyklostezek a cyklotras. V první uvedené Aktivitě bylo předložen 1 projekt, který

byl i schválen, ve druhé uvedené Aktivitě nebyly předloženy projekty žádné, jak ukazuje tabulka 24. Projekty, které nebyly schváleny, měly obdobné problémy jako v Podopatření 4.1.1, tj. obsahovaly chyby po formální stránce (chyběly např. některé povinné přílohy) nebo nedosáhly potřebného bodového ohodnocení.

Ukazatel	Počet projektů	Veřejné zdroje	Vlastní zdroje	Zdroje celkem
Projekty předložené v 1. výzvě	37	5 953,2	978,3	6 931,5
Projekty vyřazené	10	2 039,8	181,1	2 220,9
Projekty hodnocené	27	3 913,0	797,1	4 710,1
Projekty schválené	5	703,1	138,1	841,2
Finanční rámec 1. výzva	-	762,4	39,1	801,5
Zůstatek	-	59,3	-99,0	-39,7

Tabulka 23

Počty projektů předložených, hodnocených, vyřazených nebo schválených v rámci 1. výzvy Podopatření 4.2.1

Aktivita	Předložené projekty	Schválené projekty
Výstavba a obnova sportovně-rekreačních center	10	0
Výstavba a obnova lázeňské infrastruktury většího rozsahu	6	4
Rekonstrukce a obnova památek nadregionálního významu	6	0
Výstavba a obnova kongresových hotelů a center	5	0
Rekonstrukce a obnova budov a objektů nadregionálního významu	5	0
Ucelené projekty CR na komplexní vybavení turistického regionu	4	1
Ucelené projekty rozvoje ekoturismu v CHKO a NP	1	1
Vybudování celostátního informačního a rezervačního systému CR	0	0
Rozšíření portfolia hotelů a hotelových řetězců v regionech	0	0
Budování dálkových cyklostezek a cyklotras	0	0
Výstavba a obnova infrastruktury pro mezinárodní filmové, divadelní a hudební festivaly	0	0

Tabulka 24

Přehled 37 projektů předložených v rámci 1. výzvy Podopatření 4.2.1

Tabulka 25 uvádí konkrétní schválené projekty v 1. kole výzvy a graf 10 vyjadřuje procentuelní podíl vynaložených veřejných zdrojů na jednotlivé projekty.

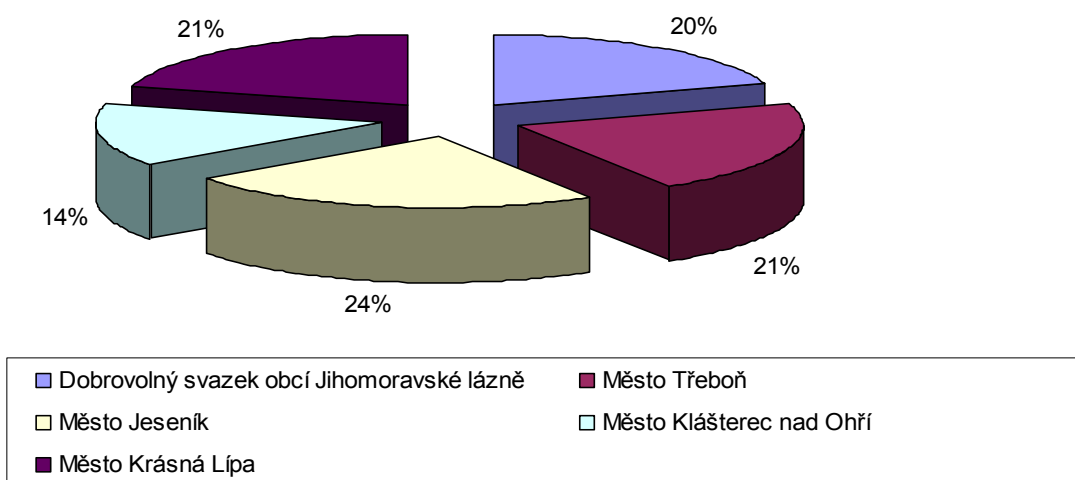
č.	Žadatel	Název projektu	Náklady celkem v milionech Kč	Body v %
1	Město Krásná Lípa	Centrum národního parku České Švýcarsko*	162,9	75,47
2	Město Jeseník	Multifunkční centrum pro cestovní ruch a lázeňství	187,9	69,36
3	Město Klášterec nad Ohří	Výstavba a obnova lázeňské infrastruktury	109,7	69,28
4	Dobrovolný svazek obcí Jihomoravské lázně	Rozvoj lázeňské infrastruktury v Jihomoravském kraji	216,3	68,06
5	Město Třeboň	Třeboň – rozvoj lázeňské infrastruktury	164,8	67,92

* projekt týkající se cyklistiky

Tabulka 25

Projekty schválené v 1. kole výzvy v rámci aktivit Podopatření 4.2.1

Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + SR) na financování schválených projektů v %



Graf 10

Podíl celkové výše veřejných zdrojů (EU + státní rozpočet) na financování schválených projektů v %
 Ve druhé výzvě bylo předloženo 37 projektů, z toho 3 projekty byly vyřazeny a tudíž hodnoceno 34 projektů, jak ukazuje tabulka 26 Počet schválených projektů ani o jaké projekty se konkrétně jedná, není zatím známo.

Ukazatel	Počet projektů	Veřejné zdroje (v milionech Kč)	Vlastní zdroje (v milionech Kč)	Zdroje celkem (v milionech Kč)
Projekty předložené v 2. výzvě	37	2 339,9	2 627,1	4 967,0
Projekty vyřazené	3	129,9	62,4	192,3
Projekty hodnocené	34	2 210,0	2 564,7	4 774,7
Finanční rámec 2. výzva	-	341,0	35,0	376,0

Tabulka 26

Projekty předložené ve 2. výzvě v rámci Podopatření 4.2.1

4.2.3. Problémy SROP

Ve Společném regionálním operačním programu jsou i další Podopatření, které se týkají cyklistiky o kterých se zmiňují výše. Jsou to Podopatření 4.1.2 Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu a Podopatření 4.2.2 Podpora regionální a místní infrastruktury CR. V těchto Podopatření se mohou podávat projekty, které jsou regionálního typu, tedy týkají se jednoho regionu oblasti NUTS II.

Projekty, které žádaly o dotaci ze SROP v rámci těchto Podopatření nejsou ve správě MMR, ale jsou ve správě samotných krajů či obcí. Nepodařilo se mi však najít ani jediný projekt, který by byl v žádosti o dotaci v rámci těchto Podopatření úspěšný.

Důvodem mohou být minimální přípustné výše celkových uznatelných nákladů projektu, které činí pro Podopatření 4.1.2 v poslední výzvě 200 000 Kč a pro Podopatření 4.2.2 2 000 000 Kč, což může být zejména pro malé obce příliš velká suma pro jediný projekt.

Daleko zásadnější problémy jsou však v hodnotících kritériích, kde jsou:

- projekty týkající se cyklistické infrastruktury zásadním způsobem znevýhodněny, kdy nemají praktickou šanci konkurovat projektu, který přímo vytvoří 1 pracovní místo či lůžko. Efekty ve formě přínosů nejsou brány v úvahu
- malé obce a města znevýhodňovány tím, že většinou nemohou dosáhnout dobrého hodnocení jakožto žadatele a profesionalitu v oblasti managementu projektu

Projekt týkající se cyklistické infrastruktury nemůže získat ani bod v oblasti kvantitativních cílů, které jsou obsaženy v části 3 hodnocení projektu (jejíž váha v celkovém hodnocení je 40%), které pro Podopatření 4.2.2 jsou:

- přímo nenaplnuje kvantitativní cíl – počet vytvářených stálých lůžek v ubytovacích zařízeních (5 bodů)
- nenaplnuje kvantitativní cíl – počet obnovovaných památek a kulturního dědictví (5 bodů)

- přímo nenaplnuje kvantitativního cíl – počet vytvořených hrubých pracovních míst (max. 2 x 5 bodů)

Ze 40 možných bodů v této části hodnocení projekt týkající cyklistické infrastruktury tedy získává handicap 20 bodů, čímž se, de facto, v Podopatření 4.2.2 stává automaticky vždy nekonkurenceschopnou oproti jakémukoliv jinému projektu, který přímo vytvoří byť jediné lůžko, či pracovní místo (i když je zřejmé, že projekty týkající se cyklistické infrastruktury vytvářejí podmínky právě pro to, aby nová lůžka i pracovní místa mohla vůbec vzniknout – jejich existence právě může generovat poptávku po těchto službách). Kvantifikovaný cíl ve formě kilometrů vybudovaných cyklostezek neexistuje (narozdíl od Podopatření 2.1.1 Místní komunikace – bod 3.5).

Prakticky je tedy bodový strop pro projekty týkající cyklistické infrastruktury cca 70 bodů (ze 100 bodů). Neúspěšnost dokazuje i fakt, že v roce 2004 na základě 1.výzvy Regionální rady NUTS II byl podán návrh na 2 projekty, které získaly 61 – 62% bodů (tedy pouze o 8 bodů méně, než bylo maximum), Regionální rada však vybrala projekt „Rekonstrukce zámeckého pivovaru v Litomyšli“, který získal 83,4% bodů. V letošním roce byly v rámci SROP vybrány ty projekty, které měly vždy nad 70 bodů.

Vzhledem k pravidlům SROP není možné stavbu cyklostezky realizovat z jiné priority, kdyby však projekty týkající se cyklistické infrastruktury byly zařazeny v Podopatření 2.1.1, tak by získaly více než dostatečný počet bodů pro výběr mezi projekty určené k financování.

4.2.3.1. Návrh řešení problémů SROP

Řešením výše uvedených problémů by mohly být níže uvedené varianty:

- v rámci popatření 4.2.2. zavést kvantitativní cíl vybudovaných km cyklistické infrastruktury a bodově ho adekvátně ohodnotit
- projekty týkající se cyklistické infrastruktury převést například pod Opatření 2.1 – Rozvoj dopravní infrastruktury tak, aby nebyly příliš handicapovány

S návrhem těchto řešení byl již odeslán dopis na MMR, pokud však MMR nebude tyto připomínky akceptovat, bylo by vhodné cyklistickou infrastrukturu vypustit z programových dokumentů SROP, aby potencionálním žadatelům bylo jasné, že tato oblast není z prostředků SROP podporována.

4.2.4. **Rady pro žadatele o podporu v rámci programu SROP**

- Žadatel by si měl udělat jasnou představu jaký projekt chcete realizovat a srovnat si projektový záměr. Základem je získat pro záměr širokou podporu okolí dodavatele a využít jeho pomoci při formulaci a rozpracování záměru.

- Vjasnit si, jakým způsobem chce žadatel projekt realizovat, za použití jakých prostředků a s jakými partnery. Na internetových stránkách www.strukturalni-fondy.cz si prostudovat Příručku pro žadatele, kde se nacházejí všechny podmínky programu.
- Po seznámení s nároky a požadavky programu kladených na žadatele při zpracování projektu zvážit časové a odborné možnosti jak žadatele, tak jeho týmu. Podmínky programu SROP jsou nastaveny tak, žádost se všemi povinnými přílohami je žadatel schopen zpracovat svépomocí a podle dostupné detailní metodiky, kterou vydává vyhlášovatel programu. Více než jinde platí, že nejlépe projekt napíše žadatel, protože mu nejvíce věří a zná všechny okolnosti.
- Je žádoucí kontaktovat Sekretariát regionální rady nebo regionální pracoviště Řídícího orgánu SROP a domluvit si konzultaci svého projektu. Zejména jeho přijatelnost pro program, udržitelnost projektu, způsob zpracování, časový harmonogram prací na projektu, jednotlivé povinné přílohy a klíčové aspekty podání žádosti. Reálné odhady nákladů a výnosů patří k nejčastějším slabinám studií proveditelnosti a analýz. Logika věci je taková, že pouze kvalitní a udržitelné projekty, které budou znamenat trvalý hospodářský růst mají nárok na vstupní injekci. Jsou to dostatečně ekonomicky zvážené, kvalitní projekty s dostatečnou udržitelností, které nezaniknou, jakmile přestanou téct peníze z dotace. Na druhou stranu projekty, které jsou vysoce profitní, zase dotaci nepotřebují. „Zpracovatelé tyto skutečnosti znají a tak si občas s čísly velmi rafinovaně hrají tak, aby vypadala co nejpříjemněji. Někdy je to však až příliš okaté, což experti hodnotící projekty například z hlediska reálnosti rozpočtu a návratnosti investice snadno odhalí. Tyto služby Řídícího orgánu SROP jsou zdarma a vyplatí se je využít spíše, než se obracet na různé „vykladače programu SROP“, kterých je velmi mnoho, ale jediné kvalitní, správné a aktuální informace mohou zaručit jenom lidé na oficiálních informačních místech SROP, tj. na tzv. Sekretariátech Regionálních rad (S-RR), regionálních kancelářích Řídícího orgánu SROP (ŘO SROP) a agentuře CzechInvest. Konzultacemi se žadatel můžete nejen vyhnout případným problémům v budoucnosti, ale i ušetřit při vhodném nastavení parametrů projektu a vyvarování se chyb. Klíčovým zdrojem informací je rovněž oficiální adresa programu SROP na www.strukturalni-fondy.cz.
- V případě, že se žadatel rozhodne nechat si zpracovat některou z příloh projektu externím komerčním zpracovatelem, je dobré si zjistit nabídky více zpracovatelů. Jejich nabídky je vhodné ověřit na základě referencí okolí, co kdy komu za podklady zpracovávali a jak byli žadatelé s jejich prací a přístupem spokojeni.
- Na základě zjištěných skutečností se by se měl žadatel rozhodnout, kdo bude jeho zpracovatelem projektu. Zda on sám či externí poradenská firma, která a za jakých podmínek.

- Při uzavírání smlouvy se zpracovatelem je potřeba dbát na všechny eventuality, které se mohou vyskytnout a řádně je zasmlouvat. Žadatel by se neměl nechat vmanipulovat do jednostranně nevýhodných podmínek. Většina úspěšných žadatelů potvrzuje, že si projektovou žádost vyplňuje sama. Externě zadávali studie proveditelnosti a analýzy nákladů a výnosů. Pokud se žadatel rozhodne nechat si projekt kompletně zpracovat externě, měl by mít ve smlouvě se zpracovatelem určeno povinné minimum, které musí zpracovatel garantovat. Tím je zpracování projektu tak, aby prošel kontrolou přijatelnosti, tedy prvním kolem posouzení, kdy se zjišťuje, zda splňuje hlavní parametry a také zda je správně formálně zpracován. Toto by měl externí zpracovatel garantovat a nést za to i finanční riziko. Tedy dostat zaplacenou smlouvenou částku až poté, co projekt projde prvním hodnocením.
- Během zpracování projektu by měl žadatel sledovat aktuální informace o podmínkách programu a neustále kontrolovat zpracovatele, jeho práci a její kvalitu. Nechávat si předkládat průběžné výsledky zpracování projektu a v případě jakýchkoliv pochybností konzultovat problém se svým regionálním pracovištěm ŘO SROP nebo na S-RR. Jinak může nastat situace, kdy až při předkládání projektu žadatel zjistí, že je v něm psáno něco úplně jiného, než chtěl.
- Žadatel by si měl správně rozvrhnout etapy projektu (věcně i časově) a s dostatečným předstihem si zajistit věrohodné financování projektu, protože v opačném případě se může stát, že celý projekt zkrachuje na bankovním úvěru, který bude žadateli přiznán pozdě nebo ne v požadované výši.
- Důležité je také dodržení formální úpravy projektu. Rovněž nesmí žadatel zapomenout na všechny povinné přílohy k projektu, tak jak jsou vypsány v Příručce pro žadatele.
- 11. rada na závěr – je potřeba, aby žadatel neustále konzultoval. Jen tak předejde zklamání v podobě připraveného projektu, který nelze do programu předložit, protože je v rozporu s některou z podmínek nebo nenaplňuje cíle programu. Navíc snahou úředníků v programu SROP je žadateli pomoci tak, aby bez problému prošel systémem a mohl se realizovat.

4.3. INTERREG III

4.3.1. Iniciativy Společenství

Kromě národních programů v Rámci podpory Společenství (operačních programů) a v rámci Jednotných programových dokumentů financují strukturální fondy také tzv. iniciativy Společenství.

Iniciativy Společenství jsou zvláštní programy řízené Evropskou komisí k řešení specifických problémů dotýkajících se celého území Evropské unie, které doplňují jiné programy ES nebo

usnadňují jejich implementaci. Pro programovací období 2000 - 2006 byly vytyčeny 4 iniciativy, na které bylo vyčleněno 10,44 mld. EUR, což představuje maximálně 5,35% rozpočtu strukturálních fondů. Jsou to:

- INTERREG III (A, B, C); je nástrojem pro překonání nevýhod plynoucích z příhraniční pozice dané oblasti. Má tři části, podporuje přeshraniční (A), nadnárodní (B, územní plánování) a meziregionální (C) spolupráci s cílem stimulovat harmonické a vyvážené regionální plánování a rozvoj celého území EU (financována z ERDF).
- LEADER+; má za úkol podporovat rozvoj venkova prostřednictvím iniciativ vyvinutých místními akčními skupinami (financována z EAGGF – podpůrná sekce), viz kapitola 4.4.
- EQUAL; směřuje k podpoře nadnárodní spolupráce s cílem podporovat nové nástroje v boji proti všem typům diskriminace a nerovnosti na trhu práce, se speciální pozorností věnovanou integraci žadatelů o azyl (financována z ESF).
- URBAN II; podporuje hospodářskou a sociální obnovu měst a městských oblastí v krizi s cílem podporovat udržitelný rozvoj měst (financována z ERDF).

4.3.2. Účel iniciativy INTERREG

Jednou z hlavních zásad Evropské unie je, že státní hranice by neměly být překážkou rovnoměrného rozvoje a integrace evropského území. Z tohoto důvodu se klade velký důraz na podporu přeshraniční spolupráce mezi příhraničními oblastmi, které jsou znevýhodněny izolací příhraničních komunit od svých přirozených sousedů na druhé straně hranice a zároveň okrajovým postavením území v rámci svých vlastních státních hranic a politik. Nástrojem pro překonání těchto nevýhod je právě iniciativa Společenství - INTERREG a její tři části: část A týkající se přeshraniční spolupráce, část B týkající se nadnárodní spolupráce a část C týkající se meziregionální spolupráce.

4.3.3. INTERREG III A

Část A iniciativy INTERREG ve svém zaměření zahrnuje podporu turistiky a cestovního ruchu, do něhož cyklistika samozřejmě patří. INTERREG III A bezprostředně navazuje v příhraničních oblastech na předvstupní program Phare CBC, který byl ukončen programem roku 2003 a ze kterého byly financovány některé projekty týkající se cyklistiky v době, kdy byla Česká republika kandidátem vstupu do Evropské unie.

Iniciativa Společenství je v České republice realizována prostřednictvím pěti samostatných programů podle jednotlivých hranic, a to na hranicích s Polskem, Slovenskem, Rakouskem a dvou německých hranic a to s Bavorskem a Saskem. Na základě rozhodnutí Evropské komise bylo stanoveno, že funkci Řídícího orgánu u programů ČR-Slovensko, ČR-Rakousko, ČR-Sasko a ČR-Bavorsko vykonávají příslušné úřady v partnerské zemi.

U programu ČR-Polsko je Řídícím orgánem Ministerstvo pro místní rozvoj, Odbor přeshraniční spolupráce.

Jednotliví žadatelé o dotaci z této iniciativy mohou předkládat projekty po celý rok, Řídící orgán zasedá zpravidla čtyřikrát za rok, kde tyto projekty posoudí a buď je doporučí, resp. schválí nebo nedoporučí, resp. pozastaví, resp. vyřadí.

4.3.3.1. Žadatelé dotace

Žadatelé dotace mohou být:

- Obce (svazky obcí)
- Města
- Kraje
- Organizace zřízené nebo založené státem, kraji či obcemi (100% vlastník je stát, kraj či obec)
- Nestátní neziskové organizace
- Zájmová sdružení právnických osob, Hospodářské a agrární komory

4.3.3.2. Financování projektů

Jednou ze základních podmínek pro výběr projektu je zajištění spolufinancování projektu žadatelem. Struktura financování jednotlivých projektů je následující:

- Maximální podíl prostředků ERDF (tj. dotace EU) činí 75% výše celkových výdajů
- Maximální podíl prostředků státního rozpočtu činí 5% výše celkových výdajů
- Minimální míra spolufinancování zajištěná žadatelem při překládání žádosti činí 25% výdajů

Požadavek míry spolufinancování zajištěné žadatelem ve výši 25% výdajů je stanoven z důvodu, že na 5% spolufinancování ze státního rozpočtu není právní nárok, tudíž státní podpora nemusí být projektu přidělena nebo nemusí být v maximální výši.

4.3.3.3. Zaměření programu

Základním cílem všech pěti programů Iniciativy Společenství INTERREG III A je pozvednout celkovou socioekonomickou úroveň příhraničních regionů s ohledem na obchodní, hospodářské, turistické a kulturní vztahy mezi sousedícími regiony.

Jednotlivé programy se zaměřují zejména:

- podporu rozvoje měst a venkova
- nepřímou podporu podnikání a rozvoje malých a středních firem, hospodářskou spolupráci a rozvoj hospodářského sektoru
- rozvoj cestovního ruchu a turistiky

- podporu integrace trhu práce a sociální zařazení
- rozvoj lidských zdrojů, technologický rozvoj, vzdělávání, na kulturu, vědu a zdravotnictví s cílem zvýšit produktivitu a pomáhat při vytváření udržitelných pracovních příležitostí
- ochranu přírody a životního prostředí, podporu obnovitelných zdrojů energie
- rozvoj dopravy a regionálních informačních a komunikačních sítí
- podporu malých místních iniciativ, socioekonomických aktivit s cílem podpořit projekty typu „lidi pro lidi“, tj. zvýšit spolupráci mezi komunitami z obou stran hranice

4.3.3.4. Program ČR – Polsko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-polském pohraničí je tvořeno 9 územními jednotkami NUTS III. Jedná se o 5 krajů Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský v ČR a 4 regiony Jeleniogórsko-Wałbrzyski, Opolski, Rybnicko-Jastrzębski, Bielsko-Białski v Polsku. Území je podporováno v plném rozsahu.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-polské hranici je 46 003 932 EUR (1 426 121 700 Kč) na období 2004 - 2006. Z toho pro českou část území 22 000 000 EUR (682 000 000 Kč).

Příspěvek z ERDF činí pro českou stranu 16 500 000 EUR (511 500 000 Kč). Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat. Závazky jsou dále členěny podle jednotlivých priorit a opatření, které jsou uvedeny v tabulce 27:

Priorita 1 Další rozvoj a modernizace infrastruktury na zlepšení konkurenceschopnosti přeshraniční oblasti	Priorita 2 Rozvoj místní společnosti v přeshraniční oblasti	Priorita 3 Technická pomoc
Opatření 1.1. Podpora infrastruktury přeshraničního významu	Opatření 2.1. Rozvoj cestovního ruchu	Opatření 3.1. Řízení, provádění, monitorování, kontrola
Opatření 1.2. Infrastruktura na ochranu životního prostředí a prevenci záplav	Opatření 2.2. Podpora iniciativ místních komunit (Fond mikroprojektů)	Opatření 3.2. Propagace a hodnocení programu
Opatření 1.3. Zajištění infrastruktury na podporu podnikání a cestovního ruchu	Opatření 2.3. Rozvoj a podpora přeshraničních organizačních struktur a sítí	

Tabulka 27

Priority a opatření programu ČR – Polsko (v rámci INTERREG III A)

V rámci programu ČR – Polsko bylo předloženo celkem 49 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky, bylo podáno celkem 5, jak ukazuje tabulka 28.

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace státního rozpočtu (v Kč)
Opatření 1.3. - Zajištění infrastruktury na podporu podnikání a cestovního ruchu				
1.	Cyklostezky městem	Město Vrbno pod Pradědem	8 683 133	578 875
2.	Okruh T. G. Masaryka - Cyklostezka Ulice Kladská v Náchodě	Město Náchod	7 261 597	484 106
3.	Okruh T.G.Masaryka - Cyklostezka Velké Poříčí	Obec Velké Poříčí	4 635 498	309 033
4.	Okruh T.G.Masaryka - Cyklostezka Náchod - Malé Poříčí	Město Náchod	1 106 360	73 757
Opatření 2.1 - Rozvoj cestovního ruchu				
5.	Čarodejnické cyklotrasy	Sdružení cestovního ruchu Šumpersko - Jeseníky	756 280	46 800

Tabulka 28

Projekty podané v rámci programu ČR – Polsko (INTERREG III A)

4.3.3.5. Program ČR – Slovensko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-slovenském příhraničí je tvořeno 6 samosprávnými kraji ležícími v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to kraje Moravskoslezský, Zlínský a Jihomoravský, v SR Žilinský, Trenčinský a Trnavský kraj. Území jsou podporována v plném rozsahu.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-slovenské hranici je 18 223 066 EUR (564 915 046 Kč) na období 2004 – 2006. Z toho pro českou část území 12 000 000 EUR (372 000 000 Kč).

Podpora z ERDF pro českou stranu činí 9 000 000 EUR (279 000 000 Kč). Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat. Závazky jsou dále členěny podle jednotlivých priorit a opatření, které jsou uvedeny v tabulce 29.

V rámci programu ČR – Slovensko bylo předloženo celkem 40 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projekty, týkající se cyklistiky, bylo podáno 3, jak ukazuje tabulka 30.

Priorita 1 Sociální a kulturní rozvoj a síťování	Priorita 2 Zachování krajiny a rozvoj cestovního ruchu	Priorita 3 Technická pomoc
Opatření 1.1. Lidské zdroje, sociální a kulturní rozvoj	Opatření 2.1. Budování a rozvoj infrastruktury cestovního ruchu	Opatření 3.1. Podpora řízení, implementace a kontroly programu, monitoring
Opatření 1.2. Zachování a zlepšení přírodních zdrojů a životních podmínek vzhledem k rozvoji cestovního ruchu	Opatření 2.2. Rozvoj krajiny vzhledem k aspektům životního prostředí	Opatření 3.2. Studie, semináře, opatření k informovanosti a prezentaci, hodnocení
Opatření 1.3. Fond mikroprojektů		

Tabulka 29

Priority a opatření programu ČR – Slovensko (v rámci INTERREG III A)

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace státního rozpočtu (v Kč)
Opatření 2.1. - Budování a rozvoj infrastruktury cestovního ruchu				
1.	Vybudování cyklistické stezky Bystřice pod Lopeníkem	Obec Bystřice pod Koprníkem	1 004 199	66 946
2.	Infrastruktura cykloturistických a turistických tras	Mikroregion Luhačovické Zálesí	898 742	59 916
Opatření 1.2. - Zachování a zlepšení přírodních zdrojů a životních podmínek vzhledem k rozvoji cestovního ruchu				
3.	CISE - Cykloturistický informační systém Euroregionu Beskydy	Sdružení Region Beskydy	465 000	0

Tabulka 30

Projekty podané v rámci programu ČR – Slovensko (INTERREG III A)

4.3.3.6. Program ČR – Rakousko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-rakouském příhraničí jsou území příslušných samosprávných regionů ležících v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to kraje Jihočeský, Vysočina a Jihomoravský kraj, v Rakousku okresy Weinviertel, Waldviertel, Mühlviertel, Wiener Umland Nord a město Vídeň. Omezenou podporu ve výši maximálně 20% prostředků alokovaných na rakouské straně hranice lze čerpat i v regionech NUTS III Linz - Wels a Innviertel ve spolkové zemi Horní Rakousko a St. Pölten a Mostviertel ve spolkové zemi Dolní Rakousko.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-rakouské hranici na období 2000 - 2006 je 53 458 000 EUR (1 657 198 000 Kč), z toho pro českou část území 14 666 667 EUR (454 666 677 Kč).

Priorita 1 Přeshraniční hospodářská spolupráce	Priorita 2 Dosažitelnost	Priorita 3 Přeshraniční organizační struktury a sítě	Priorita 4 Lidské zdroje	Priorita 5 Trvale udržitelný územní rozvoj a ochrana životního prostředí
Opatření 1.1. Rozvoj a podpora podniků a infrastruktury pro podnikovou sféru v příhraničí	Opatření 2.1. Zlepšení přeshraniční a telekomunikační infrastruktury	Opatření 3.1. Podpora přeshraničních organizačních struktur a rozvoj sítí	Opatření 4.1. Rozvoj regionálního trhu práce v kontextu rozšíření EU	Opatření 5.1. Management zdrojů, technická infrastruktura a obnovitelné zdroje energie
Opatření 1.2. Přeshraniční mezipodnikové kooperace (MSP), konzultace a poradenství pro přeshraniční aktivity	Opatření 2.2. Organizace dopravy, plánování a logistika	Opatření 3.2. Malé projekty, včetně typu akcí „people to people“ a pilotních projektů	Opatření 4.2. Rozvoj kooperace infrastruktury v oblasti vzdělání, kvalifikace a vědy	Opatření 5.2. Opatření v rámci ochrany přírody a životního prostředí včetně národních a přírodních parků
Opatření 1.3. Cestovní ruch a nabídka aktivit pro volný čas				Opatření 5.3. Přeshraniční územní rozvoj ve venkovských a městských oblastech

Tabulka 31

Priority a opatření programu ČR – Rakousko (v rámci INTERREG III A)

Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 11 000 000 EUR (341 000 000 Kč). Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat. Závazky jsou dále členěny podle jednotlivých priorit a opatření, které jsou uvedeny v tabulce 31.

V rámci programu ČR – Rakousko bylo předloženo celkem 69 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky bylo podáno 5, jak ukazuje tabulka 32.

Z programu ČR – Rakousko byl financován i projekt Otevření Lichtenštejnských stezek, který byl dokončen dne 14.6.2005. Projekt spadal pod Opatření 3.2 - Malé projekty včetně akcí typu „people to people“ a pilotních projektů. Celkové náklady činily 160 000 Kč, z toho 40 000 Kč bylo hrazeno z národních veřejných prostředků a 120 000 Kč činil příspěvek z EU.

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace státního rozpočtu (v Kč)
Opatření 2.1. - Zlepšení přeshraniční a telekomunikační infrastruktury				
1.	Spojení dvou břehů CZ-A - Stavební úpravy lávky pro cyklisty Nový Přerov - Jevišovka na trase Praha - Vídeň	Nový Přerov	3 375 000	225 000
2.	Bezpečné cykloturistické propojení Hustopečska s Dolním Rakouskem – oprava povrchů polních cest s využitím systému tras vinařských stezek	Mikroregion Hustopečsko	4 204 508	280 301
Opatření 2.2. - Organizace dopravy, plánování a logistika				
3.	Cyklostezka Jihlava -Třebíč - Raabs*	Jihlava	1 447 500	96 500
Opatření 1.3. - Cestovní ruch a nabídka aktivit pro volný čas				
4.	Portál turistiky Jihomoravského kraje v návaznosti na Dolní Rakousko	Jihomoravský kraj	5 625 000	375 000
5.	Realizace mlynářské stezky	Náměšť nad Oslavou	641 589	42 772
* projektu byla přiznána dotace z iniciativy INTERREG III A na projektovou dokumentaci (dále se předpokládá, že dotaci na realizaci projektu bude město žádat z programu SROP)				

Tabulka 32

Projekty podané v rámci programu ČR – Rakousko (INTERREG III A)

4.3.3.7. Program ČR – Bavorsko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko – bavorském pohraničí je na české straně tvořeno celým správním územím kraje Karlovarského, Plzeňského a správním územím kraje Jihočeského bez okresů Tábor a Jindřichův Hradec. Území určené pro dotační podporu na bavorské straně je tvořeno okresy Cham, Freyung - Grafenau, Hof, Neustadt an der Waldnaab, Regen, Schwandorf, Tirschenreuth a Wunsiedel im Fichtelgebirge a 2 statutárními městy Hof a Weiden v Horním Falcku (Oberpfalz). Omezenou podporu ve výši maximálně 20 % prostředků alokovaných na bavorské straně hranice lze čerpat i v okresech Amber - Sulzbach, Bayreuth, Deggendorf, Kronach, Kulmbach, Passau, Regensburg a Straubing - Bogen a statutárních městech Amberg, Bayreuth, Passau, Regensburg a Straubing.

Celková částka alokovaná z ERDF na program Iniciativy Společenství INTERREG III A na česko-bavorské hranici na období 2000-2006 je 76 396 066 EUR (2 368 278 046 Kč).

Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 8 600 000 EUR (266 600 000 Kč) na období 2004-2006. Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat. Závazky jsou dále členěny podle jednotlivých priorit a opatření, které jsou uvedeny v tabulce 33.

Priorita 1 Hospodářský rozvoj	Priorita 2 Infrastruktura	Priorita 3 Rozvoj oblasti a životního prostředí	Priorita 4 Lidské zdroje a sítě	Priorita 5 Zvláštní podpora regionů hraničících s kandidátskými zeměmi	Priorita 6 Technická pomoc
Opatření 1.1. Hospodářská spolupráce a rozvoj hospodářského prostoru	Opatření 2.1. Doprava	Opatření 3.1. Ochrana přírody a životního prostředí	Opatření 4.1. Odborné vzdělávání a trh práce	Opatření 5.1. Hospodářská spolupráce a rozvoj ekonomického prostoru	Opatření 6.1. Technická pomoc ve smyslu č. 2.1. pravidla č. 11 nařízení (ES) č. 448/2004
Opatření 1.2. Turistika, volný čas a rekreace	Opatření 2.2. Ostatní infrastruktura	Opatření 3.2. Územní plánování a rozvoj venkovských území	Opatření 4.2. Všeobecné vzdělávání, věda, výzkum, kultura, zdravotnictví a civilní obrana	Opatření 5.2. Cestovní ruch, volný čas a rekreace	Opatření 6.2. Technická pomoc 2: Hospodářská soutěž
			Opatření 4.3. Sítě (včetně Fondu mikroprojektů)	Opatření 5.3. Doprava	

Tabulka 33

Priority a opatření programu ČR – Bavorsko (v rámci INTERREG III A)

V rámci programu ČR – Bavorsko bylo předloženo celkem 68 projektů, které žádaly o dotaci a byly naplánovány k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky bylo podáno 17, jak ukazuje tabulka 34.

4.3.3.8. Program ČR – Sasko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-saském příhraničí je území příslušných samosprávných regionů ležících v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to Karlovarský kraj (území okresů Karlovy Vary, Sokolov a Cheb), Ústecký kraj (území okresů Chomutov, Most, Teplice, Louny, Litoměřice, Ústí nad Labem a Děčín) a Liberecký kraj (území okresů Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily). V Sasku podporované území zahrnuje okresy Vogtland, Aue - Schwarzenberg, Annaberg, Freiberg, Weißeritz, Saské Švýcarsko, Budyšín (Bautzen), Löbau - Zittau, Střední Krušnohorský okres a statutární město Plavno (Plauen). Na základě doložky o flexibilitě 20 % se do příhraničí zahrnují i okresy Saale - Orla (Svobodný stát Durynsko), Greiz (Svobodný stát Durynsko), Zwickauer Land, Stollberg, Mittweida, Mišeň (Meißen), Kameneč (Kamenz), Dolnoselzský – Hornolužický okres a statutární města Cvikov (Zwickau), Kamenice (Chemnitz), Drážďany (Dresden), Hoyerswerda a Zhořelec (Görlitz).

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace státního rozpočtu (v Kč)
Opatření 1.2. - Turistika, volný čas a rekreace				
1.	Plzeň - Regensburg: propagace mezinárodní cyklotrasy	Plzeňský kraj	375 000	0
2.	Cyklostezka Starý Dvůr- část cyklotrasy č. 3 Plzeň - Regensburg	Obec Kout na Šumavě	570 000	0
3.	Cykloturistika v Čechách a Bavorsku	Mikroregion Konstantinlázeňsko	1 377 000	0
4.	Krajinná výstava bez hranic Cheb - Marktredwitz 2006: Stezka pro pěší a cyklisty - ulice Březnická - Nad Řekou	Město Cheb	4 773 750	318 250
5.	Výstavba turistických tras, cyklotras a navigačního systému Kynšperk nad Ohří	Město Kynšperk nad Ohří	1 225 241	81 683
6.	Cyklostezky Městský park - nádraží ČD Klatovy - Luby	Město Klatovy	6 117 000	407 800
7.	Odstranění dopravně nebezpečného místa na cyklotrase Prachatice – Volary - Bischofsreut (SRN)	Město Prachatice	1 432 500	0
8.	Mezinárodní cyklostezka Regensburg - Plzeň, úsek v okrese Domažlice, část Domažlice - Babylon	Svazek českých měst a obcí v česko-bavorském pohraničním prostoru, Domažlicko	5 399 693	0
9.	Perspektivy Evropy: cestovní ruch a volnočasové aktivity v kontextu česko-bavorského pohraničí	Úhlava o.p.s.	1 113 615	0
10.	Cykloturistické mapy Plzeňského kraje	Plzeňský kraj	937 177	0
11.	Cyklotrasa přátelství Stříbro - Vohenstraus	Město Stříbro	319 515	0
12.	Cyklotrasa Tachov - Křížový kámen - Silberhütte „Sklářská cesta“	Ski klub Zlatý potok	1 485 675	99 045
13.	Značení cyklotras mikroregionu Borsko v návaznosti na síť cyklotras v Bavorsku	Město Bor	374 850	24 990
14.	Cyklostezka Gerlova Huť - Nová Hůrka – Prášíly - Smí, 1. úsek: Gerlova Huť - Nová Hůrka	Správa NP a CHKO Šumava	10 662 750	710 850
15.	Studie Šumavské cyklotrasy č. 38 a její propojení s cyklostezkou Regental	Město Přeštice	839 250	55 950
16.	Propojení cyklo a hipoturistiky v příhraničí	Mikroregion Konstantinlázeňsko	664 008	0
17.	Otavská cyklistická stezka-putování krajem Karla Klostermanna	Nadace pro Jihočeské cyklostezky	1 473 234	98 215

Tabulka 34

Projekty podané v rámci programu ČR – Bavorsko (INTERREG III A)

Doložka o flexibilitě znamená, že se tyto oblasti mohou podílet na projektech z Iniciativy Společenství INTERREG III A na česko-saské hranici do výše 20 % prostředků alokovaných na saské straně hranice.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-saské hranici na období 2000 - 2006 je 254 999 687 EUR (7 904 990 279 Kč). Z toho pro českou část území 13 200 000 EUR (409 200 000 Kč).

Priorita 1 Hospodářský rozvoj - kooperace podniků	Priorita 2 Infrastruktura	Priorita 3 Územní rozvoj a ochrana životního prostředí	Priorita 4 Lidské zdroje - sítě
Opatření 1.1. Hospodářský rozvoj (zlepšení možností rozvoje hospodářství za účelem vytvoření přeshraničního hospodářského prostoru)	Opatření 2.1. Dopravní infrastruktura (zlepšení dopravní infrastruktury za účelem zvýšení přeshraniční dostupnosti)	Opatření 3.1. Životní prostředí (snížení znečištění životního prostředí a rizik za účelem podpory trvale udržitelného rozvoje, dále pro prostředí snesitelného rozvoje pohraničí)	Opatření 4.1. Vzdělávání a kvalifikace (zlepšení školního a odborného vzdělávání a kvalifikace za účelem přeshraničního rozvoje lidských zdrojů)
Opatření 1.2. Turismus (zlepšení rozvojových možností turistiky za účelem vytvoření přeshraničního cestovního ruchu a prostoru pro odpočinek)	Opatření 2.2. Ostatní infrastruktura (zlepšení ostatních infrastruktur za účelem podpory rozvoje pohraničí)	Opatření 3.2. Rozvoj venkova (dlouhodobé zajištění trvale udržitelných forem přeshraničního rozvoje venkova v pohraničí)	Opatření 4.2. Sociokulturní rozvoj (zlepšení přeshraniční kooperace v sociální a kulturní oblasti za účelem podpory identifikace obyvatel s jejich společným životním prostorem)
			Opatření 4.3. Spolupráce (podpora přeshraniční komunikace a kooperace za účelem podpory dlouhotrvající spolupráce)
			Opatření 4.4. Bezpečnost (rozvoj přeshraniční spolupráce za účelem snížení deficitů v oblasti bezpečnosti a justičních problémů souvisejících s hraniční polohou)

Tabulka 35

Priority a opatření programu ČR – Sasko (v rámci INTERREG III A)

Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 9 900 000 EUR (306 900 000 Kč). Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat. Závazky jsou dále členěny podle jednotlivých priorit a opatření, které jsou uvedeny v tabulce 35.

V rámci programu ČR – Sasko bylo předloženo celkem 33 projektů, které žádaly o dotaci a byly naplánovány k financování. Projekty, týkající se cyklistiky byly podány 4, jak ukazuje tabulka 36.

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace státního rozpočtu (v Kč)
Opatření 1.2. - Turismus				
1.	Oprava lesních cest „Kaffenberská cyklotrasa“	Obec Boží Dar	6 498 750	0
2.	Oprava lesních cest „Jáchymovská spojka“ a „Špičácká“ - cyklotrasy č.2002 a č. 2005	Obec Boží Dar	4 186 000	0
3.	Cykloturistická stezka Oldřichov v Hájích - Albrechtice - 1.část	Obec Oldřichov v Hájích	849 370	0
4.	Bezručovo údolí - vybudování cyklistických stezek - 1. etapa	Město Chomutov	1 860 275	0

Tabulka 36

Projekty podané v rámci programu ČR – Sasko (INTERREG III A)

4.3.3.9. Výhody a nevýhody iniciativy INTERREG III A

Iniciativa INTERREG III má oproti SROP zásadní výhodu v tom, že neobsahuje hodnotící kritérium vytvoření lůžka ani pracovního místa. Zásadní nevýhodou je však silně omezený finanční rámec, který je poskytnut z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF), jak ukazuje tabulka 37.

Příhraniční region	miliony €	%
ČR - Sasko	9,90	18,00
ČR - Bavorsko	8,60	15,64
ČR - Rakousko	11,00	20,00
ČR - Polsko	16,50	30,00
ČR - Slovensko	9,00	16,36
Celkem	55,00	100,00

Tabulka 37

Finanční rámec poskytovaný ERDF

Výše podpory se v jednotlivých příhraničních regionech vztahuje na všechny priority iniciativy INTERREG III A, takže lze (teoreticky) realizovat pouze velice malé projekty.

4.3.3.10. Rada pro žadatele dotace z iniciativy INTERREG III A

Pro žadatele dotace z iniciativy INTERREG III A platí podobná pravidla jako pro žadatele ze Společného regionálního operačního programu (viz kapitola 4.2.). Aby byla žádost o dotaci z iniciativy INTERREG III A úspěšná, měl by si žadatel resp. zpracovatel pečlivě prostudovat

Příručku pro žadatele, která je zveřejněna na webových stránkách www.strukturalni-fondy.cz. Žadatelé mohou před podáním žádosti konzultovat na kontaktních místech, kterými jsou Ministerstvo pro místní rozvoj, Odbor programů Evropské unie a příslušné Krajské úřady.

4.4. LEADER+

Česká republika přistoupila v roce 2004 k rozšiřování principů iniciativy LEADER+ založením národního Programu LEADER ČR. LEADER - Propojování akcí hospodářského rozvoje venkova - je iniciativa Evropské unie, existující v členských zemích již po třetí programovací období (LEADER I, LEADER II, LEADER+). Program LEADER ČR je přípravou na využití prostředků z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EAFRD) v období 2007 - 2013.

Program LEADER ČR je určen venkovským mikroregionům a jejich organizačním strukturám, které vytvářejí společné rozvojové strategie a záměry, a místním subjektům, které realizují konkrétní projekty.

Cílem Programu je podněcovat a podporovat inovační zavádění a realizaci investic zamýšlených v rámci místních strategií, tvorbu originálních integrovaných strategií rozvoje venkovských mikroregionů a aktéry na místní úrovni k úvahám a záměrům využití potenciálů jejich území v dlouhodobější perspektivě. Zaměřuje se především na nové formy zlepšování kvality života ve venkovských oblastech, posílení ekonomického prostředí a zhodnocení přírodního a kulturního dědictví.

Celkový cíl Programu je Zlepšení organizačních schopností venkovských mikroregionů.

Specifické cíle:

- Nové formy zlepšení kvality života ve venkovských oblastech.
- Nové formy posílení místního ekonomického prostředí a tvorby pracovních míst.
- Nové formy zhodnocení místních přírodních a kulturních zdrojů.

Podpora bude udělena na základě kvalifikovaného odhadu asi 30 mikroregionům a 250 projektům s cílem vytvoření sítě s optimálním rozložením v celé ČR.

V Návrhu společné pozice EU a ČR je stanoveno, že Iniciativa Společenství LEADER+ nebude v plánovacím období 2004 – 2006 otevřena jako samostatný finanční zdroj, ale aktivity typu LEADER+ mohou být začleněny v rámci příslušných programových dokumentů. V rámci Operačního programu Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství (dále jen „OP Zemědělství“) se ČR rozhodla realizovat přechodné opatření LEADER+ v podobě výběru omezeného počtu pilotních místních akčních skupin (MAS) a spolufinancování realizace jejich integrovaných strategií místního rozvoje.

4.4.1. Místní akční skupina (MAS)

Pro Program LEADER ČR je základním předpokladem existence „místních akčních skupin“, které jsou založeny na místním partnerství soukromých a veřejných subjektů. MAS je iniciační a řídicí orgán a provádí administrativní činnosti spojené s příjmem, výběrem a kontrolou projektů v rámci svého mikroregionu, na základě písemné Dohody o provádění delegovaných činností a o finančním limitu podpory záměru místní akční skupiny v rámci Programu LEADER ČR uzavřené mezi Českou republikou – Ministerstvem zemědělství a místní akční skupinou. Členové MAS musí pocházet z daného mikroregionu. MAS je nezisková organizace ve formě občanského sdružení, obecně prospěšné společnosti či zájmového sdružení osob. Musí mít statut, stanovy, organizační řád a strukturu.

Aktivitami MAS jsou realizace strategie, společné projekty, vytváření informačních a podnikatelských sítí.

Pořadí	Kritérium	Body						Váha
		5	4	3	2	1	0	
1.	Pilotní charakter záměru	5	4	3	2	1	0	4
2.	Uplatnění principu partnerství	5	4	3	2	1	0	5
3.	Reálnost uskutečnění navrženého záměru	5	4	3	2	1	0	3
4.	Využití výsledků vědy a výzkumu	5	4	3	2	1	0	4
5.	Meziregionální nebo mezinárodní spolupráce	5	4	3	2	1	0	5
6.	Míra absolutního úbytku obyvatelstva v mikroregionu v % za období 1991 - 2001	X %						1

Tabulka 38

Obecná kritéria pro výběr MAS a mikroregionů

Obecná kritéria pro výběr MAS a mikroregionů ukazuje tabulka 38. Boduje se podle kvality projektů. Nejlepší hodnocení je 5 bodů. U rovnosti bodů rozhoduje pořadí podle míry nezaměstnanosti v mikroregionu.

Pilotním charakterem se rozumí nové produkty, metody, kombinace zdrojů, sektorů, místní specifičnost, participace. Partnerstvím se rozumí příprava strategie a záměru, složení MAS. Reálností se rozumí splnění cílů programu, finanční zdroje.

V roce 2005 bylo vybráno a uznáno celkem 21 MAS, kterým bylo celkem přiznáno 70 000 000 Kč na jejich akce. Jednotlivé MAS ukazuje tabulka 39.

4.4.2. Mikroregion

Mikroregion může ležet kdekoli na území České republiky kromě katastrálního území Prahy a měst nad 25 000 obyvatel. Mikroregion má minimálně 10 000 a nejvýše 100 000 obyvatel a hustotu nejvýše 120 obyvatel/km². Mikroregion musí být geograficky, ekonomicky nebo sociálně homogenní území. Mikroregiony programů LEADER se nesmí překrývat.

Pořadí	Název místní akční skupiny	Přiznaná dotace v Kč
1.	Sdružení růže	3 000 000
2.	Pobeskydí	5 000 000
3.	Rozkvět zahrady jižních Čech	3 000 000
4.	Sdružení SPLAV	3 000 000
5.	MAS Hornolidečska	3 000 000
6.	LAG Strakonicko	3 500 000
7.	Pošumaví	5 000 000
8.	MAS Třeboňsko	3 000 000
9.	Region Poodří	3 000 000
10.	Buchlov	3 000 000
11.	MAS Krajina srdce	3 000 000
12.	Rozvoj Krnovska	3 500 000
13.	MAS Jemnicko, o.p.s.	3 000 000
14.	MAS Frýdlantsko	3 000 000
15.	Vltava o.s.	3 000 000
16.	MAS Blanský les - Netolicko	3 000 000
17.	MAS Veselsko - Řečicko	3 000 000
18.	Podještědí	3 000 000
19.	Vladař	5 000 000
20.	Kozákov	3 000 000
21.	Region Haná	3 000 000
Dotace celkem		70 000 000

Tabulka 39

Jednotlivé Místní akční skupiny (MAS)

Správy územních celků v mikroregionu (např. svazků obcí, obcí, národních parků, chráněných krajinných oblastí) musí písemně vyjádřit souhlas s účastí v mikroregionu a musí být zastoupeny v místní akční skupině.

Jsou zvýhodněny mikroregiony s dlouhodobým úbytkem obyvatelstva. Zvýhodněny jsou také projekty umístěné v obcích do 2 000 obyvatel.

4.4.3. Příjemci podpory

- právnické osoby podnikatelské subjekty se sídlem nebo působností ve schváleném mikroregionu
- fyzické osoby podnikatelské subjekty s bydlištěm nebo místem podnikání ve schváleném mikroregionu,

- neziskové organizace se sídlem nebo s působností ve schváleném mikroregionu,
- obce a svazky obcí, jejichž katastrální území leží uvnitř schváleného mikroregionu, které svými projekty naplňují schválený záměr místní akční skupiny, a tím i strategii rozvoje mikroregionu.

Žadatelem – příjemcem podpory nemůže být organizační složka státu nebo organizace, kde podíl státu přesahuje 50%, ani občanské sdružení podle § 829 zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ani nepodnikatelská fyzická osoba.

4.4.4. Forma a výše podpory

Podpora je poskytována jako systémová investiční dotace na realizaci vybraných projektů. Je udělována na projekty výhradně uvnitř mikroregionu, kde je místní akční skupina, přijatá do Programu.

Výše podpory je rozlišena podle povahy subjektů a to:

- Projekty neziskových subjektů (obcí, svazků obcí, neziskových organizací):
 - max. 80% ze státního rozpočtu, min. 20% vlastní (v případě obcí nebo svazků obcí jde o územní rozpočty).
 - celkové přijatelné náklady na jeden projekt je v rozmezí od 100 000 Kč do 10 000 000 Kč (za předpokladu většího podílu vlastních prostředků).
 - maximální výše dotace je 3 000 000 Kč.
- Projekty ziskových subjektů (podnikajících právnických a fyzických osob):
 - max. 50 % ze státního rozpočtu, min. 50 % vlastní.
 - celkové přijatelné náklady na jeden projekt: od 100 000 Kč do nejvýše 10 000 000 Kč (za předpokladu většího podílu vlastních prostředků).
 - maximální výše dotace je 3 000 000 Kč.

Maximální limit dotací v každém roce na všechny přijaté projekty jednoho mikroregionu je 10 000 000 Kč. Výši limitu pro mikroregiony určuje Ministerstvo zemědělství podle záměru a požadovaných dotací, s přihlédnutím k počtu obyvatel mikroregionu. Minimální počet projektů na mikroregion jsou 2, tak aby byl zastoupen minimálně jeden projekt ziskového subjektu a jeden neziskového subjektu. Maximální počet projektů na mikroregion je 5, v odůvodněných případech 7. Pokud by se vyskytly 2 projekty navzájem propojené v rámci aktivity 2, započítávají se jako jeden projekt (viz kapitola 4.4.5.).

4.4.5. Druhy aktivit LEADER ČR

- Aktivita 1 – Realizace strategie rozvoje mikroregionu
 - konkrétní investiční projekty v zájmu mikroregionu, podle priorit strategie uvedených v záměru místní akční skupiny
- Aktivita 2 – Projekty spolupráce

- realizace „zrcadlových“ investičních projektů v různých regionech nebo v ČR a v dalších státech EU - použití metod řízení nebo realizace s pomocí vzorů nebo expertů z jiného regionu nebo státu EU (přitom dotaci lze poskytnout výhradně na projekty realizované na území ČR a ve schváleném mikroregionu)
- Aktivita 3 – Síť
 - informační regionální, celostátní a mezinárodní sítě s využitím internetu, podnikatelské sítě

Projekty týkající se cyklistiky se mohou objevit v rámci aktivity Realizace strategie rozvoje mikroregionu, která obsahuje dotační titul Zlepšení kvality života ve venkovských oblastech, pod který mohou být zařazeny projekty následujících typů:

- obnova nebo nová výstavba nebo strojové a technologické vybavení objektů služeb pro rozvoj zemědělství a lesnictví, podnikání a život obyvatelstva,
- obnova vesnické zástavby, zlepšení její estetické úrovně,
- obnova nebo nová výstavba základního občanského vybavení (školská, zdravotnická, sociální, kulturní, pokud jejich zajištění není v dané obci dostupné),
- obnova veřejných prostranství,
- obnova doprovodných místních komunikací, včetně nezbytné infrastruktury (pouze v malém rozsahu) - typ vhodný pro realizaci projektů s cyklistickou tematikou
- obnova významných budov a jejich využití jako společenských a informačních center, pořizování informačních systémů (včetně krizového řízení), informační technologie, zapojování do informačních sítí.

4.4.6. Priority, opatření a podopatření OP Zemědělství

Jak je zmíněno výše, Iniciativa Společenství LEADER+ nebude v plánovacím období 2004 – 2006 otevřena jako samostatný finanční zdroj, ale aktivity typu LEADER+ mohou být začleněny v rámci příslušných programových dokumentů, v našem případě V rámci Operačního programu Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství (OP Zemědělství).

OP Zemědělství obsahuje tyto priority, opatření a podopatření:

Priorita I – Podpora zemědělství, zpracování zemědělských produktů a lesnímu hospodářství

Přehled opatření a podopatření:

- 1.1 Investice do zemědělského majetku / zemědělských podniků
 - 1.1.1 Investice do zemědělského majetku a podpora mladým začínajícím zemědělcům
 - 1.1.2 Prohlubování diverzifikace zemědělských činností
- 1.2 Zlepšení zpracování zemědělských výrobků a jejich marketing

- 1.3 Lesní hospodářství
 - 1.3.1 Obnova lesního potenciálu poškozeného přírodními kalamitami a požárem a zavádění příslušných ochranných preventivních opatření
 - 1.3.2 Investice do lesů
 - 1.3.3 Sdružování majitelů lesa
 - 1.3.4 Zalesňování zemědělsky nevyužívaných půd

Priorita II – Rozvoj venkova, rybářství a odborné vzdělávání

Přehled opatření a podopatření:

- 2.1 Posílení přizpůsobivosti a rozvoje venkovských oblastí
 - 2.1.1 Pozemkové úpravy
 - 2.1.2 Obnova potenciálu a zachování zemědělské krajiny
 - 2.1.3 Řízení a zajištění funkčnosti zemědělských vodních zdrojů
 - 2.1.4 Rozvoj venkova (podopatření typu LEADER+) – vhodné pro realizaci projektů s cyklistickou tematikou
 - 2.1.5 Diverzifikace zemědělských aktivit a aktivit blízkých zemědělství
- 2.2 Odborné vzdělávání
- 2.3 Rybářství
 - 2.3.1 Zpracování ryb a marketing výrobků z ryb
 - 2.3.2 Chov vodních živočichů - akvakultura
 - 2.3.3 Činnosti prováděné odborníky v rybářství

Priorita III – Technická pomoc

- 3.1 Technická pomoc

4.4.7. Kritéria pro výběr projektů – bodování podle kvality projektů

Tabulka 40 ukazuje bodování projektů výběrovými komisemi MAS. Kritéria 1 – 5 jsou povinná obecná kritéria hodnocení projektů pro výběrové komise místních akčních skupin. Dalších, maximálně pět volitelných kritérií a jejich váhy (v rozpětí 1 – 5), si může příslušná místní akční skupina stanovit buď podle tématu záměru pro všechny projekty stejná, nebo podle jednotlivých opatření různá. Bodové hodnoty těchto kritérií jsou uvedeny v níže uvedené tabulce 40 v řádce 6. až 10. Volitelnými kritérii jsou:

- uplatnění výsledků vědy a výzkumu, inovační projekt
- zlepšení základního vybavení nebo služeb v obci
- zvýšení společensko-kulturních aktivit v obci
- diverzifikace činností zemědělských subjektů
- vytvoření nové živnosti nebo podniku
- rozvoj místní tradiční produkce

- zvýšení počtu obchodních akcí
- obnova kulturní památky
- rehabilitace přírodní lokality
- využívání obnovitelných zdrojů energií
- jiné

Splnění kritéria musí být ověřitelné na základě dokladu.

Pořadí	Kritérium	Body		Váha
		Ano	Ne	
1.	Umístění v obci do 2000 obyvatel	10	0	4
2.	Příznivý vliv na životní prostředí	10	0	4
3.	Tvorba nových pracovních míst	10	0	5
4.	Uplatnění rovných příležitostí	10	0	3
5.	Přidaná hodnota, resp. multiplikační efekt	20	0	4
6.	Volitelné kritérium	10	0	?*
7.	Volitelné kritérium	10	0	?*
8.	Volitelné kritérium	10	0	?*
9.	Volitelné kritérium	10	0	?*
10.	Volitelné kritérium	10	0	?*

* stanoví místní akční skupina

Tabulka 40

Bodování projektů výběrovými komisemi MAS

4.4.8. Schválené projekty v rámci iniciativy LEADER

V roce 2004 bylo schváleno celkem 60 projektů v celkové hodnotě 77 000 000 Kč. Z toho projekty, které se týkaly cyklisticky jsou v tabulce 41:

Místní akční skupina - Region Haná
Obec Luběnice - Cyklostezka Luběnice - Těšetice
Místní akční skupina - Český západ - Místní partnerství o.s.
Mikroregion Konstantinolázeňsko - Značení cyklotras
Stříbrský region - Značení cyklotras

Tabulka 41

Bodování projektů výběrovými komisemi MAS

Konkrétně projekt Cyklostezka Luběnice – Těšetice využil v rámci OP Zemědělství Podopatření 2.1.4. Rozvoj venkova, kde soulad s iniciativou LEADER ČR je v typu projektu - obnova doprovodných místních komunikací, včetně nezbytné infrastruktury. Předmětem projektu je 740 m délky rekonstruované stezky pro cyklisty v šířce 1,5 m.

Přehled o celkovém rozpočtu projektu a jednotlivých zdrojích financování (včetně DPH) uvádí tabulka 42:

Rozpočet	Veřejné výdaje								Soukromé		Celkem	
	Leader ČR		Územní rozpočty				Celkem					
			Obce		Kraje							
	Kč	%	Kč	%	Kč	%	Kč	%	Kč	%		
Obnova cyklostezky	790 236	80	197 559	20	0	0	987 795	100	0	0	987 795	100
Celkem	790 236	80	197 559	20	0	0	987 795	100	0	0	987 795	100

Tabulka 42

Celkový rozpočet projektu a jednotlivé zdroje financování iniciativy LEADER ČR

V roce 2005 bylo schváleno celkem 94 projektů v celkové hodnotě 70 000 000. Bohužel ani jeden z nich se netýkal cyklistiky.

4.4.9. Výhody a nevýhody iniciativy LEADER+

Výhodou je, že v roce 2006 se předpokládá se zvýšením dotace iniciativy LEADER ČR na 135 000 000 Kč a rozšíření MAS na celkový počet 36. Operační program Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství – LEADER+ 65 mil. Kč ročně. Metoda „MAS“ je vhodná i pro žádosti do jiných programů – strukturálních fondů EU.

Nevýhodou je, že iniciativa Leader ČR je na tvorbu infrastruktury zaměřená pouze okrajově.

4.4.10. Rada pro žadatele dotace z iniciativy LEADER+

Pro žadatele dotace z iniciativy LEADER+ platí podobná pravidla jako pro žadatele ze Společného regionálního operačního programu (viz kapitola 4.2.). Aby byla žádost o dotaci z iniciativy LEADER+ úspěšná, měl by si žadatel pečlivě prostudovat Pravidla LEADER ČR, Podrobnou osnovu záměru MAS, pravidla pro Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství, které najde na webových stránkách www.mze.cz. Žadatelé mohou před podáním žádosti konzultovat na kontaktním místě, kterým je Ministerstvo zemědělství.

5. ZÁVĚR

5.1. ČR a rozvoj cyklistiky

Úkolem státu, resp. politiků není jen cyklistickou dopravu propagovat, ale především vytvářet dobré podmínky pro cyklisty. Stát může pomoci finančně, zlepšit legislativní zázemí a nabízet metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Zároveň je však nutné zdůraznit, že je potřeba spolupráce, vůle a nasazení všech dalších partnerů. Vláda proto schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, ve které se zavázala

k podpoře cyklistické dopravy a k budování stezek pro cyklisty, které by oddělily cyklistický provoz od motorového. Strategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i podvědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

Podpora cyklistické dopravy by měla zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, která umožní většímu podílu intenzivnější využívání kola. Tomu pomůže vytvoření cyklistických krytých parkovišť na parkovištích, u obytných domů, u obchodů, úřadů v centrech měst a také u zastávek autobusů, tramvají, metra a železničních nádraží i možnost uložení kol v ubytovacích zařízeních a obytných budovách, rozšíření sítě půjčoven jízdních kol nebo systémů půjčování kol pro dopravu po městech péčí samotných měst a obcí a jimi zřízených subjektů dopravní obsluhy.

5.2. Mezinárodní propojení cyklistické sítě

Izolované cyklistické trasy nebudou nikdy samy o sobě úspěšné. Cyklisté nebudou nikdy jezdit jen z bodu A do bodu B, potřebují síťové trasy, aby mohli kombinovat úseky podle potřeby – do bodů C, D ale i V. I Česká republika navazuje domácí cyklistické trasy na cyklistické trasy okolních států. Příklady příhraničních a přeshraničních cyklistických tras jsou následující:

- Magistrála Český les; Cheb - Tachov - Domažlice, 140 km
- Šumavská magistrála; Domažlice - Železná Ruda - Horní Dvořiště, 240 km
- Česko-rakouská příhraniční trasa; Horní Dvořiště - Nové Hrady - Nová Bystřice - Znojmo - Břeclav, 270 km
- Beskydsko-karpatská magistrála; Břeclav - Hodonín - Vsetín - Český Těšín, 276 km
- Cyklistický okruh Euroregionem Těšínské Slezsko; Jablunkov - Havířov - Bohumín, 85 km
- Slezská magistrála; Bohumín - Opava - Jeseník, 100 km
- Jesenicko-orlická magistrála; Jeseník - Králíky - Náchod, 130 km
- Krajem pískovcových skal; Hrádek nad Nisou - Česká Kamenice - Děčín, 100 km
- Jizersko-krkonošská magistrála; Náchod - Trutnov - Hrádek nad Nisou, 185 km
- Krušnohorská magistrála; Děčín - Cheb, 255 km

5.2.1. EuroVelo

Evropská cyklistická federace organizuje síť evropských cyklistických tras, tzv. EuroVelo, jako projekt 12 dálkových tras napříč celým evropským kontinentem. Celková délka projektovaných tras je přes 60 000 km, ze kterých je již přes 20 000 km v provozu.

Tratě projektu EuroVelo jsou zamýšleny pro cyklistickou turistiku po Evropě, ale jsou také

používány pro místní cestování. Trasy jsou tvořeny jak existujícími stezkami pro cyklisty a silnicemi, tak i s navrhovanými a plánovanými stezkami, které jsou potřebné pro jejich propojení. Dosud není žádná z tras zcela dokončena, některé trasy jsou dokončeny více, jiné méně.

Projekt EuroVelo momentálně není financován Evropskou unií, projekt by však v budoucnu rád podporu EU získal.

5.2.1.1. Přehled tras EuroVelo

- Severojižní trasy
 - EV 1 – Trasa po pobřeží Atlantiku: Nordkapp – Sagres (8 186 km)
 - EV 3 – Poutnická trasa: Trondheim – Santiago de Compostela (5 122 km)
 - EV 5 – Via Romea Francigena: London – Brindisi (3 900 km)
 - EV 7 – Středoevropská trasa: Nordkapp – Malta (6 000 km)
 - EV 9 – Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta): Gdaňsk – Pula (1 930 km)
 - EV 11 – Východoevropská trasa: Nordkapp – Athina (5 964 km)
- Západovýchodní trasy
 - EV 2 – Cesta hlavními městy: Galway – Moskva (5 500 km)
 - EV 4 – Roscoff – Kyjiv (4 000 km)
 - EV 6 – Od Atlantiku k Černému moři (Říční trasa): Nantes – Constanța (3 653 km)
 - EV 8 – Středomořská trasa: Cádiz – Athina (5 388 km)
- Okruhy
 - EV 10 – Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh) (7 930 km)
 - EV 12 – Trasa kolem Severního moře (5 932 km)
- Celá síť - 63 505 km

Tabulka 43 uvádí přehled vedení jednotlivých tras EuroVelo, schéma jednotlivých tras EuroVelo je na obrázku 34.

EuroVelo trasy – část 1 (navazující trasy jsou v závorkách)				
Číslo trasy	Název trasy	Města	Země	Délka (km)
EV1	Trasa po pobřeží Atlantiku	Nordkapp (EV7, EV11) – Norské pobřeží – Trondheim (EV3) – Bergen (EV12) – Aberdeen (EV12) – Inverness (EV12) – Glasgow – Stranraer – Belfast – Galway (EV2) – Cork – Rosslare – Fishguard – Bristol (EV2) – Plymouth – Roscoff (EV4) – Nantes (EV6) – La Rochelle – Burgos (EV3) – Salamanca – Sagres	Norsko, Spojené království, Irsko, Francie, Španělsko, Portugalsko	8186

Tabulka 43 (část 1)
EuroVelo trasy

EuroVelo trasy – část 2 (navazující trasy jsou v závorkách)				
Číslo trasy	Název trasy	Města	Země	Délka (km)
EV2	Cesta hlavními městy	Galway (EV1) – Dublin – Holyhead – Bristol (EV1) – London (EV5) – Harwich – Rotterdam – Den Haag – Münster (EV3) – Berlin (EV7) – Poznaň (EV9) – Warszawa (EV11) – Minsk – Moskva	Spojené království, Nizozemsko, Německo, Polsko, Bělorusko, Rusko	5500
EV3	Poutnická trasa	Santiago de Compostella – León – Burgos (EV1) – Bordeaux – Tours (EV6) – Orleans (EV6) – Paris – Namur (EV5) – Aachen (EV4) – Münster (EV2) – Hamburg (EV12) – Odense (EV10) – Viborg – Frederikshaven (EV12) – Gothenburg (EV12) – Oslo – Roros – Trondheim (EV1)	Španělsko, Francie, Belgie, Německo, Dánsko, Švédsko, Norsko	5122
EV4	Roscoff – Kyjev	Roscoff (EV1) – Francouzské pobřeží Atlantiku – Le Havre – Calais (EV5) – Middelburg – Aachen (EV3) – Bonn – Frankfurt – Praha (EV7) – Brno (EV9) – Krakov (EV11) – Lviv – Kyjiv	Francie, Belgie, Německo, Česko, Polsko, Ukrajina	4000
EV5	Via Romea Francigena	London (EV2) – Canterbury – Calais (EV4) – Brusel – Namur (EV3) – Luxembourg – Strasbourg – Basel (EV6) – Luzern – Milano – Piacenza (EV8) – Parma – Firenze (EV7) – Siena – Roma (EV7) – Brindisi	Spojené království, Francie, Belgie, Lucembursko, Švýcarsko, Itálie	3900
EV6	Od Atlantiku k Baltu (Říční trasa)	Nantes (EV1) – Tours (EV3) – Orleans (EV3) – Nevers – Chalon sur Saône – Basel (EV5) – Passau – Ybbs (EV7) – Linz – Wien (EV9) – Bratislava – Budapest – Beograd (EV11) – București – Constanța	Francie, Švýcarsko, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Rumunsko	3653
EV7	Středoevropská trasa	Nordkapp (EV1, EV11) – Haparanda (EV10) – Sundsvall (EV10) – střední Švédsko – København (EV10) – Gedser – Rostock (EV10) – Berlin (EV2) – Praha (EV4) – Ybbs (EV7) – Salzburg – Mantua (EV8) – Bologna – Firenze (EV5) – Roma (EV5) – Naples – Siracusa – Malta	Norsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Česko, Rakousko, Itálie, Malta	6000
EV8	Středomořská trasa	Cardiz – Malaga – Almeria – Valencia – Barcelona – Monaco – Piacenza (EV5) – Mantua (EV7) – Ferrara – Venezia – Trieste (EV9) – Rijeka – Split – Dubrovnik – Tiranë – Patra – Athina (EV11)	Španělsko, Francie, Monako, Itálie, Slovinsko, Chorvatsko, Černá Hora, Albánie, Řecko	5388

Tabulka 43 (část 2)

EuroVelo trasy

EuroVelo trasy – část 3 (navazující trasy jsou v závorkách)				
Číslo trasy	Název trasy	Města	Země	Délka (km)
EV9	Od Baltu k Jadranu (Jantarová trasa)	Gdaňsk (EV10) – Poznaň (EV2) – Olomouc – Brno (EV4) – Sien (EV6) – Maribor – Ljubljana – Trieste (EV8) – Pula	Polsko, Česko, Rakousko, Slovinsko, Itálie, Chorvatsko	1930
EV10	Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh)	Sankt Peterburg – Helsinky (EV11) – Vaasa – Oulu – Haparanda (EV7) – Sundsvall (EV7) – Stockholm – Ystad – Malmö – København (EV7) – Odense (EV3) – Rostock (EV7) – Gdaňsk (EV9) – Kaliningrad – Klaipėda – Riga – Tallinn (EV11) – Sankt Peterburg	Rusko, Finsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Polsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko	7930
EV11	Východoevropská trasa	Nordkapp (EV1, EV7) – Finská jezera – Helsinky (EV10) – Tallinn (EV10) – Tartu – Vilnius – Warszawa (EV2) – Kraków (EV4) – Košice – Beograd (EV6) – Skopje – Thessaloniki – Athina (EV8)	Norsko, Finsko, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Makedonie, Řecko	5964

Tabulka 43 (část 3)

EuroVelo trasy

5.3. Cyklistika jako nástroj péče o zdraví lidu

Jak bylo již v úvodu zmíněno, lidé, kteří aktivně jezdí na kole, si nejen udržují fyzickou kondici, ale zároveň předcházejí typickým problémům a nemocem, které jsou zapříčiněny nedostatkem pohybu (obezita, srdečně-cévní choroby, vysoký krevní tlak, diabetes atd.).

Doprovodným efektem cyklistické dopravy je nulové znečištění výfukovými plyny, které přispívají ke „skleníkovému efektu“, čím se cyklistika řadí k programu zmenšování klimatických změn, ke snižování produkce kyselých dešťů a acidifikace prostředí, k menší spotřebě neobnovitelných zdrojů energie a dále také nepřímo přispívá ke snižování hluku v území. Všechny tyto jevy samozřejmě nepřímo podporují zdraví obyvatel nejen v České republice.

V České republice je cyklistika celonárodně oblíbená, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času. Aby tomu bylo i nadále, je potřeba výběrem vhodných produktů neustále upozorňovat na širší využití kola, a to jak běžného dopravního prostředku, tak i jako požitku z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou, který nemůže nahradit pohyb v autě či prostředcích městské hromadné dopravy. Je potřeba komplexně rozvinout program ekologické výchovy, osvěty a vzdělávání na podporu cyklistické dopravy a její

žadoucí společenské zdravotní a ekologické efekty. Cílem by měla být také změna životního stylu dnešních obyvatel, který bohužel trpí nedostatkem pohybové aktivity.



SÍŤ EVROPSKÝCH DÁLKOVÝCH TRAS "EUROVELO" SITUAČNÍ SCHÉMA

ING.ARCH.JAROSLAV HALUZA A KOL."0900

Obr. 34

Situační schéma sítě evropských dálkových tras „EuroVelo“

5.4. Cyklistika a externí náklady

Cyklistika nevytváří externí náklady za škody na přírodě, zdraví a majetku tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy.

Pro lepší názornost uvádím konkrétní příklad na projektu Cyklostezky Městský park – nádraží ČD Klatovy – Luby, u kterého proběhla kalkulace stínových úspor. Délka stezky pro cyklisty je celkem 1 545 m, náklady na běžný metr stezky pro cyklisty činí 5 180 Kč. Dále můžeme vyjádřit rozsah osobní přepravy na realizované stezce pro cyklisty, vyjádříme-li počet osobových kilometrů. Osobový kilometr (os/km) představuje přepravu 1 osoby na vzdálenost 1 km.

Cílové skupiny	Počet osob	Počet dnů	Přepočtený počet osob
Děti – Luby	30	106	3 180
Dospělí – Luby	40	148	5 920
Děti – okolí	20	106	2 120
Dospělí – okolí	30	148	4 440
Děti – Klatovy	30	106	3 180
Dospělí - Klatovy	30	148	4 440
Amatérští sportovci - Klatovy	50	115	5 750
Turisté – příměstští cyklisté	50	93	4 650
Turisté – rekreační cyklisté	2 660	2	5 320
Závodníci Krále Šumavy	3 500	1	3 500
Cyklisté z Eurocampu Běšiny	1 700	1	1 700
Celkem osob	8 140	-	-
Délka stezky pro cyklisty	1,545 km		

Tabulka 44

Cílové skupiny potenciálních cyklistů podle marketingové analýzy
(Infocentrum Klatovy a Eurocamp Běšiny)

V kalkulaci uvažujeme cílové skupiny, které vygenerovala marketingová analýza. Jednotlivé cílové skupiny jsou shrnuty do tabulky 44. V tabulce je uveden uvažovaný počet osob, které se budou pohybovat na stezce pro cyklisty v období kalendářního roku od dubna do října. Počet dnů vyjadřuje výskyt osob na stezce pro cyklisty. Je tak zohledněn pohyb osob, kteří jezdí trasu Klatovy – Luby, Luby – Klatovy denně za zaměstnáním, do škol, nákupy a zájmovými činnostmi. U ostatních cílových skupin jsou pak zohledněny víkendy, případně dovolené. Rozsah osobní přepravy je vyčíslen jako vzájemný vztah mezi počtem osob, počtem dnů strávených na kole a délkou cyklostezky v km.

Položka	Měrná jednotka	Kč
Průměrná spotřeba pohonných hmot na 1,545 km stezky pro cyklisty	Kč/osoba	2,00
Průměrné náklady pojištění na 1 den zdravotní péče	Kč/osoba	38,00
Průměrná denní útrata cyklisty s ubytováním	Kč/osoba	1 300,00
Průměrná denní útrata cyklisty bez ubytování	Kč/osoba	150,00
Spotřeba Kč za MHD dospělí Luby-Klatovy	Kč/osoba a zpět	12,00
Spotřeba Kč za MHD děti Luby-Klatovy	Kč/osoba a zpět	8,00
Spotřeba Kč za MHD dospělí - okolí	Kč/osoba a zpět	16,00
Spotřeba Kč za MHD děti - okolí	Kč/osoba a zpět	28,00

Tabulka 45

Nejvýznamnější náklady představující ekonomický přínos

Projekt realizace cyklostezky má veřejný charakter, tudíž nelze uvažovat žádné zisky nebo finanční příjmy z jejího provozování. Lze však předpokládat určité významné socioekonomické efekty či přínosy. Tyto efekty, přínosy jsou metodou stínových cen vyčísleny a vyjádřeny v korunách. Pro jejich stanovení se vychází z průměrných nákladů (viz tabulka 45 – Nejvýznamnější náklady představující ekonomický přínos).

Nehody	Počet osob	Počet dnů	Náklady za léčbu	Úspora celkem (v Kč)
Vážně zranění	1	210	38	7 980
Lehce zranění	25	14	38	13 300
Celkem				21 280

Tabulka 46

Socioekonomické efekty realizace projektu – úspora na zdravotní péči

Pro realizovaný projekt jsou uvažovány následující socioekonomické přínosy:

- Úspora na zdravotní péči, která vznikne menší nehodovostí cyklistů s automobily. Cyklisté budou odkloněni z běžného rizikového silničního provozu na bezpečnou stezku pro cyklisty. Dojde tak ke snížení počtu dopravních nehod a následnému snížení počtu osob, které musí podstoupit léčení.
- Úspora pohonných hmot díky snížení počtu automobilů a nahrazení levnou cyklistickou dopravou.
- Úspora nákladů vynaložených na MHD v případě možnosti dopravy na kole po stezce pro cyklisty na trase Luby – Klatovy, Klatovy – Luby.
- Nárůst čistých příjmů podnikatelů následným rozvojem cestovního ruchu. Realizovaná stezka pro cyklisty bude napojena na stezku pro cyklisty do obce Vrhavěč, která

pokračuje dále do obce Běšiny, kde se nachází známý a hojně navštěvovaný rekreační areál Eurocampu.

Úspora nákladů na MHD	Náklady na MHD (v Kč tam - zpět)	Počet osob	Počet dnů	Úspora celkem (v Kč)
Spotřeba Kč za MHD dospělí Luby - Klatovy	12	70	148	124 320
Spotřeba Kč za MHD děti Luby - Klatovy	8	60	106	50 880
Spotřeba Kč za MHD dospělí - okolí	16	30	148	71 040
Spotřeba Kč za MHD děti - okolí	28	30	106	89 040
Celkem úspora				335 280

Tabulka 47

Socioekonomické efekty realizace projektu – úspora nákladů vynaložených na MHD

Nárůst čistých příjmů podnikatelů	Útrata v Kč/osobu	Počet osob	Celkem útrata/den	Počet dní	Úspora celkem (v Kč)
Turisté rekreační - včetně ubytování + stravy	1 300	340	442 000	2	884 000
Turisté příměstští	150	50	7 500	1	7 500
Celkem úspora					891 500

Tabulka 48

Socioekonomické efekty realizace projektu – nárůst čistých příjmů podnikatelů

Další těžko vyčíslitelné socioekonomické přínosy projektu realizace stezky pro cyklisty:

- Zlepšení zdraví obyvatel města i dalších občanů/turistů, kteří se budou věnovat cykloturistice. Jedná se o příležitost pro občany při vytváření aktivního a zdravého životního stylu.
- Zlepšení životního prostředí díky snížení exhalace výfukových plynů náhradou kol namísto automobilů.
- Snížení hlučnosti snížením objemu projíždějících automobilů.
- Obohacení turistických zážitků.
- Zlepšení image Klatovska; užitek bude přenesen i na zúčastněné obce.
- Povzbuzení místních podnikatelů k rozšíření a zkvalitnění nabízených služeb.
- Napojení na železnici v stanicích Luby a Klatovy-město.
- Možnost kolečkového bruslení, v zimních měsících běžkování.
- Předpoklad růstu poptávky po službách a následný růst pracovních míst.
- Rozvojem cestovního ruchu a cykloturistiky se zvýší zájem o údržbu, péči a rekonstrukci pamětihodností a dalších atraktivit území podél cyklostezky.

V tabulkách 46, 47, 48 a 49 jsou vyčísleny a kvantifikovány socioekonomické efekty z realizace projektu.

Lze tedy říci, že tento projekt, který generuje stezku pro chodce a cyklisty o celkové délce 1,545 km, tvoří celkové stínové úspory vyšší než 1 260 000 Kč.

Tato kalkulace se dá provést analogickým způsobem u všech projektů cyklistického rázu a je možné všeobecně konstatovat, že díky své povaze tento druh dopravy přinese vždy stínové úspory, které by měly být brány pokaždé v úvahu při rozhodování, zda projekt podpořit či ne.

Úspora pohonných hmot	Měrná jednotka (MJ)	Kč/MJ	Celkem osob	Celkem úspora (v Kč)
Spotřeba pohonných hmot na 1,545 km stezky pro cyklisty	Kč/os	2,00	8140	16 280

Tabulka 49

Socioekonomické efekty realizace projektu – úspora pohonných hmot

5.5. Podíly státu, krajů, obcí a EU na financování cyklistiky

Každý příznivec cyklistiky by si přál, aby stát vymezil ve svém rozpočtu co největší možnou výši financí, kterou věnuje na cyklistiku, aby kraje a obce věnovaly cyklistice finanční prostředky nejlépe ve výši celých svých rozpočtů a aby všechny projekty, které žádaly o dotaci z EU byly vždy úspěšné. Ovšem realita je zcela úplně jiná a každý žadatel o dotaci pro svůj projekt by si měl pečlivě zvážit jakým způsobem zajistí jeho financování.

5.5.1. Městské rozpočty

Větší města mají daleko větší rozpočty pro financování cyklistické infrastruktury než malé obce. U větších (velkých) měst je cyklistická infrastruktura chápána jako nemotorová doprava pro dopravní obsluhu území. Záleží pouze na prioritách zastupitelstev, kolik bude do cyklistických komunikací investovat. Zásadní problém je u malých a menších měst a obcí, kde je cyklistická infrastruktura pro tyto rozpočty naprosto neufinancovatelná a bez vnější pomoci nereálná. Dalším problémem je to, že cyklistická infrastruktura by měla probíhat v nepřilíživě osídleném území (spoj obce a spádového města), často v problematickém území, což se projevuje na vyšších nákladech.

5.5.2. Krajské rozpočty

Některé kraje vypisují v této oblasti granty. Vzhledem k objemu prostředků je to možné použít jako doplňkové financování či pro velice malé akce. Protože kriteria vypisuje kraj, může se stát, že podpoří nějaký projekt, který však pro SFDI nebo např. SROP nebude atraktivní, potom se může stát, že obec nebude moci reálně využít tuto dotaci, protože zbylé

náklady její rozpočet neunes. Podpora se pohybuje v řádech max. desetitisíců, až několika set tisíc Kč.

Pro menší města a obce by to byl ideální doplněk pro financování staveb z SFDI (případně i EU).

5.5.3. Státní fond dopravní infrastruktury

SFDI se profiluje na podporu stavby stezek pro cyklisty při řešení problematických míst pro dopravní obslužnost. Zásady jsou takové, že se jedná o pouze o „čistou“ stezku pro cyklisty (bez dopravní obsluhy domů v okolí, případně zemědělských pozemků). Dotace je maximálně 60%. Turistické využití SFDI nebere úvahu. Hodnotící kritéria jsou mimo jiné zaměřena na to, aby byly financovány stavby obcí rovnoměrně na celém území (tudíž se může stát, že je-li jedna stezka pro cyklisty spojující dvě obce a jsou-li žádosti obou obcí, je znevýhodněna), podobně se hodnotí náklady, stezka pro cyklisty řešící problematická místa (tj. je zapotřebí postavit např. lávku, což zvýší náklady na m²), je opět znevýhodněna.

5.5.4. Evropská unie

Evropská unie nabízí více možností, které lze využít pro žádosti o dotace na projekty týkající cyklistické infrastruktury. Jsou to SROP, INTERREG III A a LEADER+ (viz kapitola 4.2., kapitola 4.3. a kapitola 4.4.). Každá z těchto možností má své výhody i nevýhody ať se jedná o zaměření, finanční rámec či hodnocení projektů. Žadatel o dotaci by si měl pečlivě prostudovat všechny možnosti a na základě získaných informací poté zvolit tu správnou.

5.5.5. Praktické zkušenosti

5.5.5.1. Projekt Cyklostezka Náchod – Velké Poříčí

Na projektu Cyklostezky Náchod – Velké Poříčí, lze demonstrovat průběh všech žádostí, které byly podány na jednotlivé instituce.

Stezka pro chodce a cyklisty je součástí trasy č. 22, propojuje Orlické hory a Krkonoše, dále napojuje atraktivní místa Východních Čech (např. Babiččino údolí, pohraniční pevnosti atd.), prochází Adršpašskými skalami, dále tvoří významnou komunikaci pro místní dopravu, a to dopravu do Náchoda (na silnici II/303 je provoz větší než na silnici 1. třídy a byl již zde těžký úraz cyklisty), je součástí Okruhu T. G. Masaryka, který vede na území ČR a Polska (Kudowa Zdrój) atd.

Stavba je realizována na území Náchod a Velké Poříčí. Stavební řízení je ukončeno, problém jsou však finance:

- Náchod ze svého rozpočtu část postavil, žádnou dotaci nezískal.

- Velké Poříčí (2 000 obyvatel) stavbu ze svého rozpočtu nikdy neufinancuje – díky místním podmínkám je nutno vybudovat lávku a mostek, což náklady zvyšuje.
- SFDI – problém je v tom, že jsou dvě žádosti ze stejného místa. Prioritu dostane Náchod, žádost o příspěvek je daleko nižší, náklady na m² jsou také daleko nižší. U Velkého Poříčí je navíc problém s tím, aby se jednalo o „čistou“ cyklostezku.
- SROP – 1. výzva v roce 2004, dva projekty, spolupráce obcí, projekt garantoval Náchod, příspěvek neposkytnut.
- Duben 2005, žádost INTERREG společný projekt s polskou stranou (Kudowa). Výsledek zatím není znám.

Přes všechny nezdary se žadatelé nevzdali a podali žádost na iniciativu INTERREG III A. Což by měl být vzor i impuls pro další žadatele, kteří mohou být nyní neúspěšní, ale pokud se nevzdají a budou hledat jiné možnosti, budou mít určitě novou šanci o získání dotací na své projekty.

5.5.5.2. Projekt Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs

U projektu Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs, jehož žadatelem o dotaci je město Jihlava, je zajímavé to, že žadatel po prostudování finanční náročnosti celého projektu vymyslel strategii takovou, že na projektovou dokumentaci, která byla sama o sobě finančně náročná, požádal o dotaci iniciativu INTERREG III A. Žádost byla úspěšná. Na samotnou realizaci projektu podá město žádost o dotaci ze Společného regionální operačního programu (SROP).

Žadatel prokázal, že pečlivě prostudoval možnosti financování z EU. Svůj projekt rozdělil časově i finančně. Tím vlastně vznikly dva imaginární projekty – jeden jako projektová dokumentace, která je samozřejmě finančně podstatně méně náročná (a časově samozřejmě lokalizovaná dříve) než samotná realizace projektu a proto podal žádost na iniciativu INTERREG III A, která má omezené zdroje financování. Ze SROP, který má podstatně vyšší zdroje financování, bude řešit realizaci projektu (pokud bude jeho žádost samozřejmě úspěšná). Tímto rozdělením vyřešil i podmínku, že jeden projekt nesmí být současně financován z více zdrojů EU.

Pro úplnost ještě uvádím, že požádá i o dotaci ze SFDI na některé dílčí úseky stezky pro cyklisty.

5.6. „Synergický efekt 2006“

Na závěr této diplomové práce bych se zmínila o tzv. „Synergickém efektu“. Jedná se o opatření 2.3.2. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Cílem Synergického

efektu je vyjádřit společnou ochotu a vůli finančně podpořit výstavbu nejen stezek pro cyklisty, ale veškeré cyklistické infrastruktury v daném synergickém roce 2006.

Ve dnech 14.09.2005 – 17.09.2005 se v Hluboké nad Vltavou konala konference o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, na které se sešli zástupci krajů, obcí, různí odborníci a organizace, zabývající se cyklistikou, ale i ministři dopravy a životního prostředí a zástupci dalších ministerstev (Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo zdravotnictví) a ostatní příznivci cyklistiky. Byly zde prezentovány různé projekty a jiné příspěvky týkající se cyklistiky, ale také zde byli všichni vyzváni, aby se připojili k „Synergickému efektu 2006“.

První reakce k dané výzvě jsou následující:

- Místopředseda vlády a ministr dopravy Milan Šimonovský informoval o tom, že v rozpočtu SFDI je připraveno pro rok 2006 na cyklistickou infrastrukturu 100 000 000 Kč. Zároveň slíbil, že pokud budou připraveny kvalitní projekty, může se tato částka ještě zvýšit. Ministr Šimonovský vyzval touto cestou obce a kraje, aby se připojily k podpoře cyklistiky.
- První kraj, který se přihlásil k dané myšlence je Olomoucký, který deklaroval podporu cyklistické dopravy částkou 15 000 000 Kč ročně.
- Další města, která se přihlásila k podpoře cyklistické dopravy pro rok 2006: Ústí nad Labem, Jihlava, České Budějovice, Plzeň, Ostrava, Zlín, Opava, Praha, Mladá Boleslav, Děčín, Uničov, Frýdek-Místek, Jíleznice (učinil tak i mikroregion Milada – Ústecký kraj).
- Další města a kraje tak plánují učinit v nejbližším období.

Doufám tedy, že i moje diplomová práce se připojí k „Synergickému efektu 2006“ tím, že dodá všem žadatelům chuť a motivaci k tomu, aby žádali o dotace pro své projekty. Obsahuje přehled možností, odkud lze žádat ať už ze zdrojů domácích či zahraničních, zároveň obsahuje výčet úspěšných projektů z různých zdrojů financování, což by měl být hlavní stimul k podávání nových žádostí a hlavně i důkaz toho, že i když jsou žadatelé vystavení různým komplikacím či dokonce nezdarům při žádostech o dotace, přesto dokážou své projekty upravit tak, aby byly nakonec úspěšné.

6. SEZNAM LITERATURY

- [1] Čarský J.: Optimalizace technických prvků cyklistických komunikací z hlediska uživatelů. *Dizertační práce*. Praha, 2003.
- [2] Morávek F. a kolektiv: Program 2000. Hradec Králové, 1999.
- [3] Čeřovská K., Kořínková L., Martinek J., Veverková E: Cyklistika pro města. Praha, 2002.
- [4] Veverková E. a kolektiv: Děti na cestách. Bezpečně po městě. Praha, 2003.
- [5] Martinek J. a kolektiv: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. Centrum dopravního výzkumu, 2005.
- [6] Machoňová B: Rozvojové programy v cestovním ruchu Ministerstva pro místní rozvoj. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [7] Martinek J.: Cyklostrategie - Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [8] Švagr P.: Spolufinancování cyklostezek ze strany SFDI. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [9] Bartoš L: Technické podmínky TP Navrhování komunikací pro cyklisty. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [10] Mattyašovská J: Kraj Vysočina a cykloturistika. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [11] Popelová I: Cyklistická politika města České Budějovice a její realizace. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [12] Šeda S.: Víceúčelové cyklokomunikace údolím řek Tiché Orlice a Třebovky po dvou letech. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [13] Bíl M., Kvapilová M.: Integrace GIS a GPS v oblasti bezpečnosti cyklistické dopravy. *Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Hluboká nad Vltavou, 2005.
- [14] Webové stránky:
 - www.strukturalni-fondy.cz
 - www.cyklostrategie.cz
 - www.cdv.cz
 - www.sfdi.cz
 - www.mmr.cz
 - www.mze.cz
 - www.cs.wikipedia.org
 - www.czecot.com