Masarykova univerzita
Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Regionální rozvoj a správa

VEŘEJNÁ PODPORA VÝSTAVBY CYKLOSTEZEK PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU

Public support of building cycling trails for tourism development

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:
Ing. Martin Šauer, Ph.D.

Autor:
Bc. Pavla Homolová

Brno, prosinec 2012

Masarykova univerzita

Ekonomicko-správní fakulta

Katedra regionální ekonomie a správy

Akademický rok 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pro: **HOMOLOVÁ Pavla**

Obor: **Regionální rozvoj a správa**

Název tématu: **VEŘEJNÁ PODPORA VÝSTAVBY CYKLOSTEZEK PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU**

Public support of building cycling trails for tourism development

Zásady pro vypracování

Problémová oblast:

Problematika čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU je dnes vysoce aktuální. Regionální operační programy se staly nejvýznamnějšími nástroji regionálního rozvoje a jako takové je vhodné je podrobit průběžnému hodnocení.

Cíl práce:

Zhodnotit realizaci Regionálního operačních programů v ČR z pohledu podpory výstavby cyklostezek, identifikovat problémové oblasti podpory a navrhnout možná řešení

Postup práce a použité metody:
Rešerše odborné literatury a dostupných informačních zdrojů; Tvorba databází; Analýza zájmu o podporu; Analýza prostorové diferenciace podpory a její věcná typologie; Hodnocení vybraných projektů z pohledu jejich věcné náplně (event. hodnocení výstupů a dopadů vybraných projektů); Shrnutí, závěry, doporučení
V rámci práce autorka využije analyticko – syntetickou metodu pro analýzu dostupných informačních zdrojů, dále statisticko-matematické metody pro analýzy prostorové a věcné diferenciace podpory. Autorka také může využít metodu komparace a analogie pro vyhodnocení realizace ROPu.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah práce bez příloh: 70-80 stran

Seznam odborné literatury:

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2007. 123 s. ISBN 978-80-210-4443.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

Regionální rozvoj :(východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Edited by René Wokoun. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

VITURKA, Milan. *Teoreticko-metodologická východiska hodnocení programů podpory regionálního rozvoje*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 132 s. ISBN 80-210-3639-7.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

ŽÍTEK, Vladimír. *Teoreticko-metodologická východiska hodnocení regionálních rozvojových projektů*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2003. 128 s. ISBN 80-210-3291-X.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje :nástin - kritika - klasifikace*. Vyd. 1. V Prze: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

KVASNIČKA, Tomáš. *Terenní cykloturistika - Sborník vydaný u příležitosti Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Jablonec nad Nisou: ČEMBA, 2007.
Změněno: 1. 3. 2010 11:09, Ing. Martin Šauer, Ph.D.

Související webová stránka: http://www.cyklostrategie.cz/

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Martin Šauer, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **5.2.2010**

Termín odevzdání diplomové práce a vložení do IS je uveden v platném harmonogramu akademického roku.

..... **……..……..**

Vedoucí katedry **děkan**

V Brně dne

Jméno a příjmení autora:	Pavla Homolová
Název diplomové práce:	VEŘEJNÁ PODPORA VÝSTAVBY CYKLOSTEZEK PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU
Název práce v angličtině:	Public support of building cycling trails for tourism development
Katedra:	regionální ekonomie a správy
Vedoucí diplomové práce:	Ing. Martin Šauer, Ph.D.
Rok obhajoby:	2013

Anotace

Předmětem diplomové práce je analýza a hodnocení podpory výstavby cyklistické infrastruktury z fondů Evropské unie prostřednictví operačních programů ČR za období 2007 - 2012 a z veřejných zdrojů České republiky do roku 2012. Pozornost byla zaměřena na projekty týkající se cyklistické dopravy, zejména pak na stavební projekty. Práce je rozdělena do čtyř kapitol. První dvě kapitoly jsou zaměřeny na teorii. Zde jsou popsány cíle, nástroje politiky cestovního ruchu a systém podpory cyklistické infrastruktury. Následující praktická část se zabývá konkrétní podporou budování sítě cyklostezek a cyklotras na území ČR.

Annotation

The subject of this diploma thesis is the analysis and evaluation of the support of the construction of the cycling infrastructure funded by the European Union through the operational programs in the Czech Republic between 2007 and 2012, and funded from the public resources of the Czech Republic until 2012. The thesis focuses on projects related to the development of bicycle transportation with a special focus on construction projects. The thesis is divided into four chapters. The first two chapters represent the theoretical background for the work. In these, the goals and methods of the policy of the travel industry and the system of the support of the construction of the cycling infrastructure are discussed. The following part of the thesis is a practical analysis of the system of the construction of the network of bicycle trails and paths in the Czech Republic.

Klíčová slova

politika cestovního ruchu, operační programy, veřejná podpora, regionální rozvoj, cyklistika, cyklostezka.

Keywords

policy of travel industry, operational programs, public support, regional development, cycling, bicycle trails

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *Veřejná podpora výstavby cyklostezek pro rozvoj cestovního ruchu* vypracovala samostatně pod vedením Ing. Martina Šauera, Ph.D. a uvedla v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy Masarykovy univerzity a vnitřními akty řízení Masarykovy univerzity a Ekonomicko-správní fakulty MU.

V Brně dne

vlastnoruční podpis autora

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Martinu Šauerovi, Ph.D., za cenné rady a odborné připomínky při vypracování diplomové práce s názvem *Veřejná podpora výstavby cyklostezek pro rozvoj cestovního ruchu.* Dále děkuji všem, kteří mi byli ochotni poskytnout potřebné informace a data.

Obsah

OBSAH **10**

ÚVOD **13**

1 POLITIKA CESTOVNÍHO RUCHU **15**

1.1 PŘÍSTUPY K POLITICE CESTOVNÍHO RUCHU 16
1.2 CÍLE POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU 17
1.2.1 Ekonomické cíle cestovního ruchu 18
1.2.2 Ekologické cíle cestovního ruchu 18
1.2.3 Sociální cíle cestovního ruchu 18
1.3 NÁSTROJE POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU 19
1.4 NOSITELÉ POLITIKY CESTOVNÍHO RUCHU 20
1.5 LEGITIMITA PODPORY CESTOVNÍHO RUCHU 22
1.5.1 Podpora cestovního ruchu – Mikroekonomické příčiny 23
1.5.2 Podpora cestovního ruchu – Makroekonomické příčiny 23
1.6 EKONOMICKÉ PŘÍNOSY CESTOVNÍHO RUCHU 23
1.6.1 Podílí se na tvorbě hrubého domácího produktu 23
1.6.2 Ovlivňuje platební bilanci 24
1.6.3 Ovlivňuje příjmy místních rozpočtů 25
1.6.4 Stimuluje investiční aktivity 27
1.6.5 Zaměstnanost 27
1.6.6 Multiplikační efekt 28
1.7 CYKLODOPRAVA JAKO VEŘEJNÝ ZÁJEM 29
1.7.1 Cyklistická součást cestovního ruchu 30
1.7.2 Zdraví 31
1.7.3 Bezpečnost 32
1.7.4 Životní prostředí 33

2 SYSTÉM PODPORY CYKLOSTEZEK V ČR **37**

2.1 PROBLÉMY 37
2.2 CÍLE 38
2.2.1 Národní cíle 38
2.2.2 Regionální cíle 38
2.3 NOSITELÉ PODPORY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY 39
2.4 NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY 40
2.4.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 40
2.4.2 Státní fond dopravní infrastruktury 42
2.4.3 Rozpočty krajů, měst a obcí 42
2.4.4 Další nástroje podpory cyklistické infrastruktury 43

3 PODPORA VÝSTAVBY CYKLOSTEZEK **47**

3.1 PODPORA Z EVROPSKÝCH FONDŮ 47
3.2 PODPORA ZE SFDI 57
3.3 PODPORA Z KRAJŮ 62
3.4 ANALÝZA ROZLOŽENÍ PODPORY VÝSTAVBY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY PODLE ORP 68

4 PŘÍPADOVÁ STUDIE PROJEKTU - CYKLOSTEZKA ÚDOLÍM ROŽNOVSKÉ BEČVY **77**

4.1 CYKLOSTEZKA ÚDOLÍM ROŽNOVSKÉ BEČVY 77
4.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ O CYKLOSTEZCE ÚDOLÍM ROŽNOVSKÉ BEČVY 80
4.3 SROVNÁNÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ NA ZÁKLADĚ MÍSTNÍ PŘÍSLUŠNOSTI RESPONDENTŮ 87

ZÁVĚR **89**

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ **93**

SEZNAM TABULEK **97**

SEZNAM GRAFŮ **97**

SEZNAM SCHÉMAT **97**
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK **98**
SEZNAM PŘÍLOH **99**

Úvod

Cyklistika je sportovně-dopravním odvětvím, které má zhruba dvousetletou tradici a důvodem vzniku byla rychlejší přeprava. V několika posledních desetiletích zažívá cyklistika a cykloturistika stále intenzivnější rozvoj a nabývá na celospolečenském významu. Získává si stále větší popularitu a počet příznivců především díky všeobecné dostupnosti pro širokou škálu současné populace. Cyklistika může být chápána v rovině sportovní, přepravní, turistické nebo rekreační a stává se tak nezanedbatelnou součástí cestovního ruchu. Vzhledem ke zmíněnému rozvoji cyklistiky a cykloturistiky rostou i potřeby na jejich další rozvoj a to především v oblasti bezpečnosti cyklistů.

Mnohé vyspělejší západní země si uvědomily význam cyklistiky pro cestovní ruch i společnost již před několika desetiletími a začaly intenzivně budovat zázemí, sítě cyklistických tras a stezek spolu s doprovodnou infrastrukturou. Proti tomu v České republice je budování cyklistické infrastruktury i nabídka služeb pro cyklisty teprve na začátku. Problematika rozvoje cyklistiky se začala objevovat na konci 20. stol. i ve strategických a programových dokumentech cestovního ruchu ČR a v posledních letech je problematice rozvoje cyklistiky věnován také samostatný strategický dokument. Otázka rozvoje cyklistiky je také delegována na města a obce s podporou ze strany vyšších územních celků.

Cílem této práce je zhodnotit alokaci a prostorové rozložení finančních prostředků z operačních programů EU a Státního fondu dopravní infrastruktury z pohledu podpory rozvoje cyklistiky, cykloturistiky a především výstavby cyklistické infrastruktury. Hodnocení získaných dotací bude provedena podle regionů soudržnosti, krajů a obcí s rozšířenou působností. V práci budou analyzovány projekty podpořené z EU v programovacím období 2007 – 2013, zpracovány však budou pouze data schválených projektů ke dni 1.9.2012 a projekty podpořené ze SFDI za období 2007 – 2011, hodnoceny budou akce podpořené do 31.12.2011 vzhledem k nedostupnosti dat za rok 2012. Pro oba zdroje podpory bude vytvořena databáze projektů podle příjemce, místa realizace a objemu finančních prostředků. Pro analýzu prostorové diferenciace bude vytvořena databáze projektů a akcí dotovaných z fondů EU a SFDI podle obcí s rozšířenou působností, která vyplývá z dříve zmíněných databází projektů.

Diplomová práce je rozdělena do čtyř kapitol. První dvě kapitoly se zabývají teoretickou částí celku, zejména rešerší odborné literatury a dostupných zdrojů. V první kapitole je naznačen pozitivní i negativní přínos cestovního ruchu a cyklistiky na ekonomiku, společnost a životní prostředí. V druhé kapitole se pozornost obrací k systému, základním problémům, cílům, nástrojům a nositelům podpory cyklistické infrastruktury v České republice.

Další dvě kapitoly jsou věnovány praktické části diplomové práce, kde základ tvoří sběr dat a jejich rozbor a v neposlední části tvorba databází. Ve třetí kapitole je analyzována podpora získaná z Evropských fondů a SFDI podle regionů soudržnosti, krajů a obcí s rozšířenou působností. V poslední kapitole je pak zpracována případová studie projektu Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy a zpracováno dotazníkové šetření spokojenosti uživatelů cyklostezky.

1 Politika cestovního ruchu

Cestovní ruch zasahuje do velkého množství oblastí, dotýká se mnoha oborů lidské činnosti a na jeho rozvoji se podílí nespočet subjektů. Jedná se o průřezové odvětví, které se dynamicky rozvíjí již desítky let. Cestovní ruch se podílí na ekonomickém rozvoji většiny zemí a jejich regionů. Podílí se také na rozvoji vzdělanosti, životní úrovně obyvatel, vzájemné snášenlivosti. Na cestovní ruch nelze nahlížet jako na izolovanou strukturu. Naopak stejně tak jako cestovní ruch ovlivňuje mnoho oborů je i sám ovlivňován jinými obory lidské činnosti. Vzhledem k tomu, že jednotlivé regiony disponují různými atributy a atraktivitami, je potřebné řešit dlouhodobé strategické cíle a koncepce na základech politiky cestovního ruchu. Obecně lze říci, že hlavním cílem politiky CR je především udržitelný rozvoj tohoto odvětví. Podpořit rozvoj cestovního ruchu v méně vyspělých oblastech a naopak pomoci přetíženým oblastem dosáhnout udržitelného rozvoje a to pomocí politiky cestovního ruchu, jejích nositelů a nástrojů z dostupných veřejných domácích i zahraničních zdrojů. Podpora budování cyklistické infrastruktury je klasickým příkladem rozvoje cestovního ruchu a jeho politiky. Kvalitní a bohatá síť cyklostezek a cyklotras doplňuje stávající nabídku lokálních atraktivit. Podporou výstavby cyklistické infrastruktury, je možné zvýšit podíl cestovního ruchu na regionálním hospodářství v oblastech, kde je možné pomocí cyklostezek propojit významné kulturní, historické a přírodní atraktivity. Budovat cyklistickou infrastrukturu v místech, kde jsou vhodné podmínky a předpoklady pro propojení destinací cestovního ruchu. Kromě zvýšení atraktivity oblasti přináší rozvoj cyklistické infrastruktury další pozitivní dopady. Cyklistika a cykloturistika je dostupná a vhodná pro širokou veřejnost, aktivním pohybem přispívá ke zlepšení zdraví jednotlivců i životního prostředí a zvyšuje úroveň aktivního životního stylu.

Největší oporou, pro systematický a ucelený rozvoj cyklistické infrastruktury na území České republiky, se stal strategický dokument *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky.* Tento dokument vychází mimo jiné také z ***Koncepce státní politiky cestovního ruchu ČR.*** Proto, aby bylo možné správně řešit otázku rozvoje cyklistické infrastruktury, je potřeba se nejprve zaměřit na základy, ze kterých vychází, tedy na politiku cestovního ruchu, na její cíle, nástroje i nositele a postupně na konkrétní oblasti podpory.

1.1 Přístupy k politice cestovního ruchu

Politika cestovního ruchu vychází z hospodářské politiky, jejíž je nedílnou součástí. Odborná literatura popisuje dva hlavní proudy.

Liberalistický přístup se řídí teorií, že trh vždy nalezne to nejvhodnější řešení pro danou problematiku a tzv. laissez-faire doktrínou. Klasický liberalismus ctí zásadu svobodné volby jedince, bez intervence státu. Úkolem státu je pokrytí těch oblastí, které se týkají zabezpečování veřejných statků.

Intervencionistický přístup zdůrazňuje nutnost zásahu státu a odkazuje se především na selhání trhu, nedokonalé informace. Stát využívá regulativních prvků k omezení nestability trhu a tržních nedokonalostí.

Uvedené přístupy jsou zcela protichůdné, přesto na základě jejich propojení vznikl podklad pro hospodářskou politiku a je tedy určující i pro politiku cestovního ruchu.

V případě výstavby cyklostezek a cyklotras ovšem trh nejeví zájem a pro soukromý sektor není investice do cyklistické infrastruktury atraktivní. Zároveň, z pohledu liberalistického přístupu, by se neměl problematice cyklistické infrastruktury věnovat ani stát, protože se nejedná o veřejný statek. Při stále vzrůstajícím zájmu veřejnosti o cyklistiku vzniká potřeba výstavby kvalitní a bezpečné sítě cyklistických komunikací a je tedy žádoucí problematiku financování řešit. Tuto situaci je tedy možné označit jako selhání trhu, kdy by měl stát pomocí regulativ zasáhnout.

Výstavbu infrastruktury pro cyklisty je možné označit za veřejný zájem. Veřejný zájem není snadné definovat vzhledem k tomu, že se jedná o institut neurčitého pojmu, který není formulován v žádné právní normě. Je možné jej různě vykládat a je proměnlivý v čase. Pro prosazování veřejného zájmu není nutný celospolečenský užitek, může se týkat například určité skupiny, nebo může jít o lokální veřejný zájem.

Výkladový slovník cestovního ruchu definuje politiku cestovního ruchu jako „systematickou činnost sledující vytyčené cíle a spočívající v komplexním plánování, usměrňování (regulaci)

a tvorbě reality cestovního ruchu prostřednictvím různých nástrojů a nositelů (státních, soukromých).“[1]

Pásková M. uvádí, že: „Poměr váhy státních nositelů k jiným nositelům (zejména soukromému sektoru) určuje zařazení politiky CR do některé ze základních koncepcí cestovního ruchu.“

Jako základní koncepce Pásková M. rozlišuje:

- liberální politiku CR – rozvoj cestovního ruchu je podporován státem tak, že vytváří jen základní předpoklady.
- konceptuálně–dogmatickou politiku CR – cestovní ruch je využíván jako nástroj k urychlení ekonomického vývoje, má nátlakový charakter
- Pragmatickou politiku CR – jedná se o pružné, nekoncepční formování CR
- Integrovanou politiku CR – cestovní ruch je záležitostí státu a součástí jeho celkové ekonomické politiky – uplatňuje se při budování nových středisek CR (rezortů)[2]

Podle Elliotta praxe ukázala, že nezáleží na tom, zda je politický systém liberální, demokratický nebo totalitní, ať byl přikloněn k pravicovému či levicovému směru, vždy byl cestovní ruch podporován. Jakým způsobem bude zasahovat stát do ekonomického systému a jakou úlohu bude hrát soukromý sektor v oblasti cestovního ruchu, podle Elliotta rozhodují převládající ideologie a cíle vlády.[3]

1.2 Cíle politiky cestovního ruchu

Mezi hlavní cíle politiky cestovního ruchu patří kromě ekonomické také environmentální a sociální oblasti. Vhledem k tomu, že politika cestovního ruchu je vyvozována z hospodářské politiky, je nutné, aby cíle politiky cestovního ruchu nekolidovaly s cíli hospodářské politiky. Z časového horizontu se rozlišují krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé cíle a podle území realizace na mezinárodní, národní a regionální.

---

[1]PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu: Cestovní ruch: výkladový slovník (Variant.)*, 2002
[2]PÁSKOVÁ, Martina. *Udržitelnost rozvoje cestovního ruchu.* 2009
[3]ELLIOTT, J. (1997): *Tourism politics and public sector management.*

1.2.1 Ekonomické cíle cestovního ruchu

Ekonomické cíle politiky cestovního ruchu vyházejí z předpokladu, že cestovní ruch dokáže generovat ekonomické hodnoty. Primárním ekonomickým cílem politiky cestovního ruchu je zvyšování konkurenceschopnosti jednotlivých destinací. Cestovní ruch také přispívá k ekonomickému růstu v méně rozvinutých oblastech a zajišťuje tak, kromě jiného i vyrovnávací funkci. Rozvoj cestovního ruchu je také nástrojem regionálních politik. Mezi ekonomické cíle se řadí především růst příjmů plynoucích z cestovního ruchu, zaměstnanosti, devizových příjmů, nebo zvýšení atraktivity pro investory.

1.2.2 Ekologické cíle cestovního ruchu

„Za primární dlouhodobý cíl politiky cestovního ruchu se považuje vytvoření konkurenceschopných destinací za splnění podmínky trvale udržitelného rozvoje.“[4]
Vzhledem k tomu, že rozvoj cestovního ruchu je vysoce závislý na prostředí, v němž je realizován, by nositelé politiky cestovního ruchu měli mít na mysli kromě maximalizace ekonomického zisku také trvale udržitelný rozvoj. Neinvazivními opatřeními zhodnotit přírodní potenciál tak, aby účastníci cestovního ruchu mohli v nezávadném prostředí regenerovat fyzické i duševní síly. Zákon o životním prostředí říká, že: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“[5]

1.2.3 Sociální cíle cestovního ruchu

Cestovní ruch s sebou kromě pozitivních efektů nese i nežádoucí účinky, které mohou ovlivňovat obyvatele cílových destinací. Ve své práci Šauer říká, že: „V současné politice cestovního ruchu se sociální cíle vyskytují velice zřídka. Politickou reprezentací jsou zanedbávány hlavně negativní efekty cestovního ruchu na socio-kulturní prostředí. Cestovní ruch je mnohdy pro místní obyvatelstvo omezením, narušuje místní společenský život a v extrémních případech i život osobní.“[6]

---

[4]VYSTOUPIL, Jiří a ŠAUER, Martin. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora.*
[5] Zákon č.17/1992 Sb. *Zákon o životním prostředí.*
[6]ŠAUER, M., vedoucí práce VYSTOUPIL, J. (2008): *Podpora cestovního ruchu z veřejných financí.* Disertační práce.

Dále cestovní ruch může ovlivňovat místní zvyky, kulturu, tradice a životní styl rezidentů v dané lokalitě. Oproti ekonomickým a v menší míře environmentálním dopadům, jsou dopady sociálních vlivů velmi těžko měřitelné. To může způsobovat problém při formulování a konkretizaci sociálních cílů.

1.3 Nástroje politiky cestovního ruchu

„Nástroje, nebo-li prostředky, které politika cestovního ruchu uplatňuje na prosazení svých cílů, se stávají současně jejími ovlivňujícími činiteli dvojího smyslu. Za prvé, dosažení cílů ovlivňuje vhodnost zvolených nástrojů, přiměřenost cíle a nástrojů, soulad cíle a nástrojů. Za druhé, použitelné nástroje omezují možnosti racionální volby cíle a vyžadují tzv. kompatibilitu cílů a nástrojů.“[7]

Nástroje politiky cestovního ruchu mohou být podle Vystoupila a Šauera dvojího typu. Na jedné straně jsou nástroje, které přímo a účelně ovlivňují turistické veličiny, a na straně druhé jsou nástroje, které působí zprostředkovaně.[8]

Dále se autoři zaměřují na pohled z hlediska národního hospodářství a rozdělují nástroje na supply-sideeconomics – nástroje ovlivňující nabídku a demand-sideeconomics – nástroje zaměřené na poptávku.
Nejčastěji jsou ale rozdělovány nástroje politiky cestovního ruchu podle obsahu. Šauer na základě strategických dokumentů rozvoje cestovního ruchu člení nástroje na:

- ekonomické (subvence, daňová zvýhodnění),
- legislativní (zákony, nařízení)
- informační (ovlivňování veřejného mínění),
- institucionální a administrativní (institucionální zajištění),
- nástroje strategického plánování (strategické a programové dokumenty),
- výzkum a vývoj (rozvoj poznatků),
- vzdělávání a osvěta,
- mezinárodní spolupráce.[9]

[7]VYSTOUPIL, Jiří a ŠAUER, Martin. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora.*
[8]VYSTOUPIL, Jiří a ŠAUER, Martin. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora.*

Největší význam je přikládán ekonomickým nástrojům, které jsou nejčastěji využívány pro dobrou měřitelnost a proti ostatním nástrojům poměrně snadnou aplikaci. Nástroje politiky cestovního ruchu mají přispívat k rozvoji cestovního ruchu na jedné straně a na druhé zabraňovat možným negativním následkům, které mohou být cestovním ruchem produkovány.

1.4 Nositelé politiky cestovního ruchu

Nositeli politiky cestovního ruchu jsou subjekty, jejichž hlavním úkolem je implementace, kontrola naplňování vytyčených cílů a také následné hodnocení účinků politiky cestovního ruchu.

Ve své publikaci Elliott nositele politiky cestovního ruchu člení na:

- zákonodárná moc (kongres/parlament: dolní a horní komora, volení zástupci)
- výkonná moc (národní, státní, regionální vlády/organizace/řízení/ veřejného sektoru, ministerstva/odbory: § Statutární orgány/obchodní společnosti § odbory ochrany životního prostředí)
- vláda státu (zvolené shromáždění)
- místní vláda (odbory, iniciativ, zvolené zastupitelstvo)
- zájmové/nátlakové skupiny (nevládní organizace, ekonomické, sociální a ekologické sdružení
- průmysl (hotely, cestovní agentury, aerolinie, odborové organizace)
- politické strany, veřejné mínění, masmédia
- soudní moc (soudy ústavní, vrchní, krajské, okresní)
- mezinárodní organizace (WTO, UNDP, EU, ekonomické instituce: Světová banka, Mezinárodní měnový fond)[10]

Němčanský M. rozděluje nositele na:

- veřejně-právní instituce (stát, tj. regiony, okresy, obce, Evropská unie, obchodní komory, úřady práce),

[9]ŠAUER, M., vedoucí práce VYSTOUPIL, J. (2008): *Podpora cestovního ruchu z veřejných financí*. Disertační práce.
[10]ELLIOTT, J. (1997): *Tourism politics and public sector management*.

- soukromě-právní instituce jako profesní svazy (svaz hoteliérů, svaz hostinských), zájmová sdružení (centrály cestovního ruchu, asociace cestovního ruchu), podniková sdružení, mezinárodní organizace (WTO, OECD)
- dobrovolné zájmové skupiny a akční sdružení (místní hoteliéři) poslanci v parlamentu pro problematiku CR (parlamentní výbor pro CR), zájmové skupiny krátkodobě se spojující k dosažení určitého cíle (např. akční výbor pro ledovou plochu)

Dále mohou podle Němčanského M. být nositelé politiky cestovního ruchu rozdělováni podle územního hlediska:

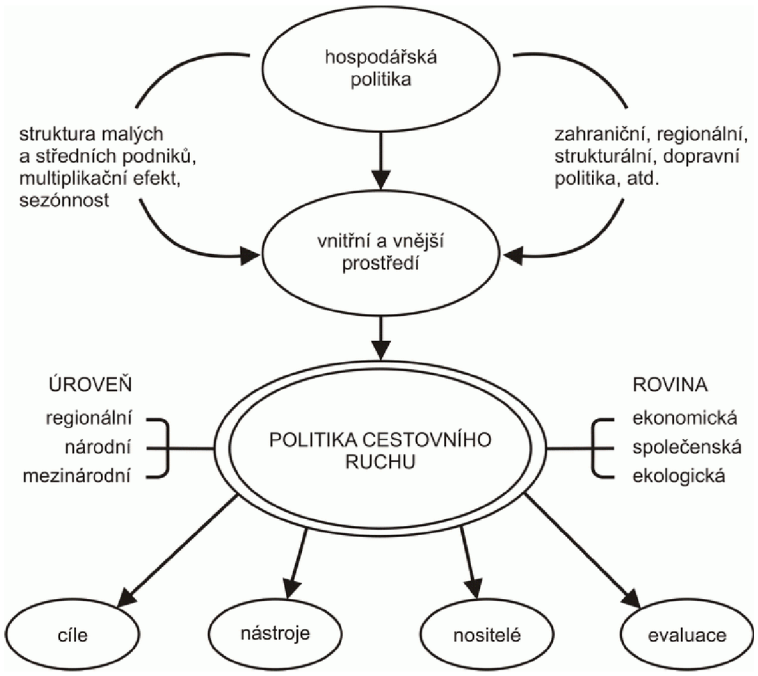
- nositele mezinárodní politiky cestovního ruchu (výbory pro CR OECD, TO),
- nositelé národní politiky cestovního ruchu (národní centrály CR a ústředí propagace, obchodní komory),
- nositelé regionální politiky cestovního ruchu (sdružení CR, komory),
- nositelé místní politiky cestovního ruchu (obce, sdružení CR),

nositelé profesní politiky cestovního ruchu (svaz hoteliérů, svaz hostinských asociace CK)[11]

Holešinská, Metelková, Šauer a Vystoupil rozdělují nositele politiky cestovního ruchu podle míry participace na rozhodování. Rozlišují mezi nositeli rozhodování – decizní sféra a nositeli vlivu na rozhodování – vlivová sféra, která nemá rozhodovací ani výkonnou pravomoc.[12]

[11]NĚMČANSKÝ, Milan. *Management cestovního ruchu. 1, 2.*
[12]HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P., ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J. (2005): *Politika cestovního ruchu.*

Schéma 1: Politika cestovního ruchu



Zdroj: HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P., ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J. (2005): Politika cestovního ruchu.

Metelková, Holešinská, Vystoupil a Šauer vysvětlují pomocí výše uvedeného schématu, že žádná politika a tedy ani politika cestovního ruchu, není realizována, aniž by nebyla ovlivňována prostředím, ve kterém je budována. V takovém prostředí je ovlivňována řadou faktorů. Mezi tyto faktory řadí ekonomické, sociální, politické, ekologické a technologické činitele. Dále se také autoři zmiňují o souvislosti faktorů a jejich exogenním a endogenním vlivem. Exogenní faktory mohou působit pozitivně i negativně na politiku cestovního ruchu. Jako příklad pozitivní, exogenní, ekonomický faktor uvádějí výhodný měnový kurz a jako negativní, tentokrát ekologický faktor uvádějí přírodní katastrofu. Endogenní vlivy jsou pak ty, které vytváří politika cestovního ruchu sama a ovlivňuje tak okolní prostředí. Pro příklad endogenního pozitivního vlivu uvádějí vytváření nových pracovních míst a jako negativní endogenní faktor uvádějí znečišťování životního prostředí.[13]

1.5 Legitimita podpory cestovního ruchu

Cestovní ruch zasahuje do velkého množství oblastí a dotýká se mnoha oborů lidské činnosti. Jedná se o průřezové odvětví, které se dynamicky rozvíjí již desítky let. Významným

[13]HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P., ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J. (2005): *Politika cestovního ruchu.*

způsobem se podílí na ekonomickém rozvoji většiny zemí a jejich regionů. Kromě ekonomických přínosů ovlivňuje cestovní ruch také sociální sféru i oblast životního prostředí. Podpora cestovního ruchu je tedy ze strany státu podstatná z důvodu přímé souvislosti se státním hospodářstvím. Pro regulativní zásahy státu existují mikroekonomické i makroekonomické důvody.

1.5.1 Podpora cestovního ruchu – Mikroekonomické příčiny

Ve své práci Šauer (2008) rozlišuje tři typy argumentačních teorií, kterými jsou zdůvodňovány zásahy státu do cestovního ruchu z mikroekonomického pohledu:

a) Teorie tržních selhání - za příčiny selhání trhu je uváděna existence: veřejných statků, externalit a nedokonalé konkurence.

b) Teorie transakčních nákladů – v této teorii je důvodem zásahu státu existence asymetrických informaci u subjektů cestovního ruchu.

c) Nová teorie růstu – zde hraje významnou roli podpora vzdělání, výzkumu a vývoje, kdy stát zasahuje šířením vědomostí.[14]

1.5.2 Podpora cestovního ruchu – Makroekonomické příčiny

Jak již bylo zmíněno, cestovní ruch se významně podílí na národním hospodářství a rozvoji regionů. Podporou cestovního ruchu vzniká mnoho pozitivních ekonomických dopadů a pomáhá zmenšovat rozdílnost mezi regiony.

1.6 Ekonomické přínosy cestovního ruchu

1.6.1 Podílí se na tvorbě hrubého domácího produktu

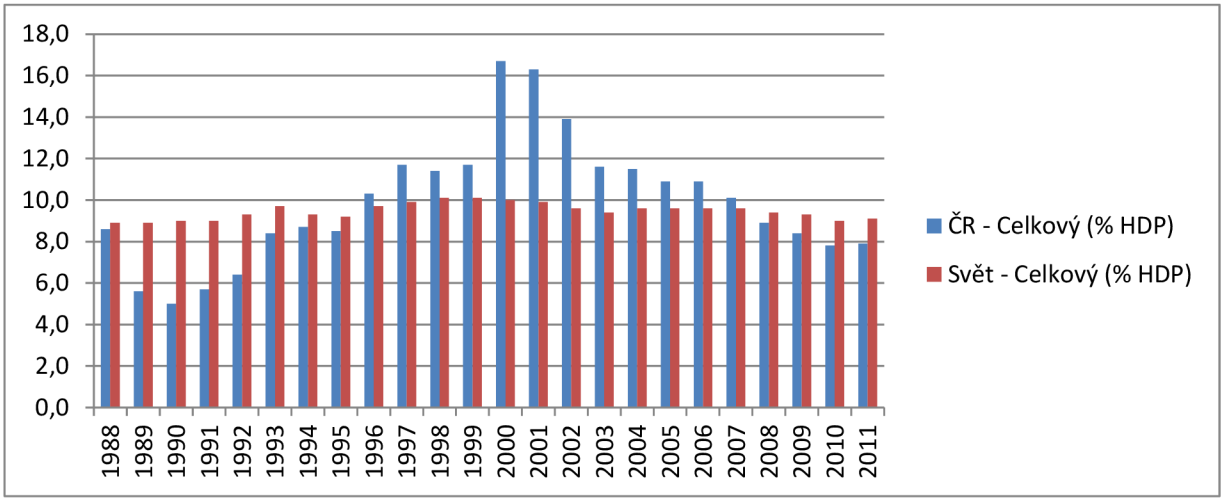
Cestovní ruch se zařadil v současnosti mezi nejvýznamnější odvětví hospodářství. Nezanedbatelnou měrou se podílí na tvorbě hrubého domácího produktu. Odhady WTTC z roku 2011 říkají, že se cestovní ruch podílel na tvorbě světového HDP 2,8%, běžně se ale

[14] ŠAUER, M., vedoucí práce VYSTOUPIL, J. (2008): *Podpora cestovního ruchu z veřejných financí*. Disertační práce.

uvádějí hodnoty rozšířené o dopady, kterými cestovní ruch ovlivňuje další odvětví, tyto hodnoty se pohybují okolo 9,1% podílu na HDP ve stejném roce. V České republice se podíl cestovního ruchu na HDP podle WTTC pohybuje okolo 2,5 %, tzn. téměř srovnatelný se světovým podílem. Při zohlednění vlivu na další odvětví WTTC odhaduje hodnotu okolo 8%.[15]

Podobně jako klesá podíl CR na tvorbě HDP ve světě, klesá i v České republice podíl CR na HDP. Vzhledem k tomu, že cyklistika se těší stále větší oblibě veřejnosti a je dostupná pro širokou škálu obyvatelstva, stává se nezanedbatelnou součástí cestovního ruchu. Podpora cykloturistiky by se tak mohla pozitivně promítnout na domácím cestovním ruchu v ČR.

Graf 1: Vývoj celkového podílu cestovního ruchu na HDP



Zdroj: WTTC(http://www.wttc.org/research/economic-data-search-tool/)

1.6.2 Ovlivňuje platební bilanci

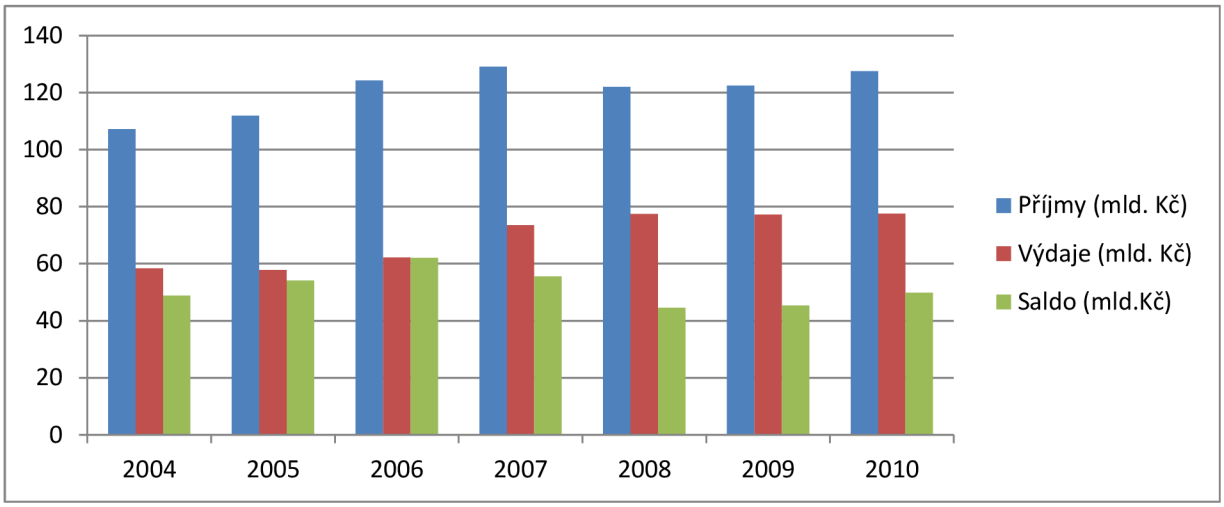
Platební bilance zahraničního obchodu zachycuje ekonomické transakce ekonomiky jedné země a jejími zahraničními partnery v průběhu daného roku. Poměrně důležitou část platební bilance zahraničního obchodu tvoří platební bilance cestovního ruchu. Platební bilanci cestovního ruchu tvoří na jedné straně příjmy z aktivního zahraničního cestovního ruchu, které mají obdobnou povahu jako vývoz, a mnoho autorů je označuje jako „neviditelný export“. Druhou stranu pak tvoří výdaje na pasivní cestovní ruch a společně tak ovlivňují saldo platební bilance. U některých zemí je dlouhodobě zaznamenáván stejný druh salda, např. **Malá, V.**, rozděluje země na:

[15] WTTC (http://www.wttc.org/research/economic-data-search-tool/)

- země přijímací – země s kladným saldem platební bilance cestovního ruchu, u které devizové příjmy z cestovního ruchu převyšují devizové výdaje na cestovní ruch, což znamená příliv deviz.

- země zdrojová/vysílající – země se záporným saldem platební bilance cestovního ruchu, kde výjezdy domácích obyvatel převažují nad příjezdy zahraničních návštěvníků, což způsobuje odčerpávání deviz.[16]

Graf 2: Vývoj salda platební bilance cestovního ruchu ČR



Zdroj: Ročenka MMR – cestovní ruch v České republice 2007 a 2010

1.6.3 Ovlivňuje příjmy místních rozpočtů

„Cestovní ruch se vyskytuje v oblastech, v nichž má pro svůj rozvoj nejlepší předpoklady, tzn. na pobřeží teplých moří a vnitrozemských vodních nádrží, v údolích přitažlivých pohoří nebo kulturně a historicky zajímavých místech.“[17]

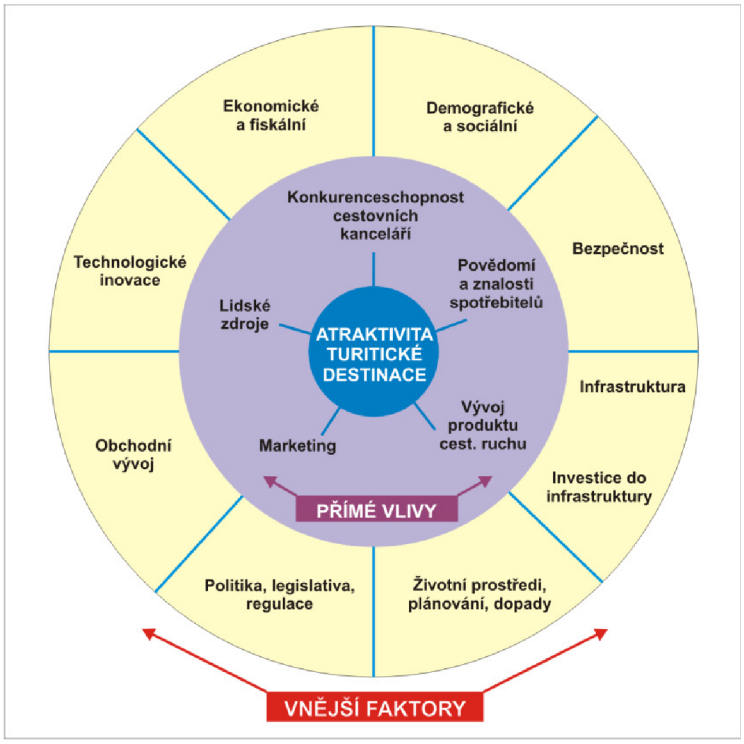
Cestovní ruch je podmíněn řadou faktorů, které zásadním způsobem ovlivňují jeho rozvoj v daných oblastech. Takovými faktory jsou především lokalizační, selektivní a realizační předpoklady. Lokalizační předpoklady sledují přírodní a kulturně společenskou hodnotu oblasti. Selektivní předpoklady sledují například úroveň životního prostředí, demografickou

[16]MALÁ, Vlasta a kol. *Základy cestovního ruchu.*
[17]NĚMČANSKÝ, Milan. *Management cestovního ruchu. 1, 2.*

skladbu obyvatel, stabilitu politického systému nebo ekonomické předpoklady, ale také psychologické faktory jednotlivých účastníků CR. Na základě selektivních předpokladů, je možné posuzovat schopnost určité společnosti podílet se na cestovním ruchu. Realizační předpoklady se pak zaměřují na materiálně-technickou základnu a komunikační podmínky. Dostatečná vybavenost lokality ubytovacím, stravovacím a volnočasovým zázemím a tedy i cyklistickou infrastrukturou je značným stimulantem rozvoje cestovního ruchu a zvyšuje potenciál dané lokality.

Cykloturistika ovlivňuje příjmy místních rozpočtů tím, že často využívá oblasti, které jsou pro jiný druh rekreace nepříznivé. Jedná se často o méně rozvinuté, nedostupné regiony, jako jsou horské oblasti nebo pobřeží. Podle Malá V. Přímo do místních rozpočtů mohou přispívat různými poplatky z ubytovací kapacity, např. lázeňský, rekreační pobyt, a další.[18]

Schéma 2: Faktory ovlivňující atraktivitu turistické destinace



Zdroj: PAGE, Stephen J. a CONNELL, Joanne. Tourism: a modern synthesis. 2009.

[18]MALÁ, Vlasta a kol. *Základy cestovního ruchu*.

1.6.4 Stimuluje investiční aktivity

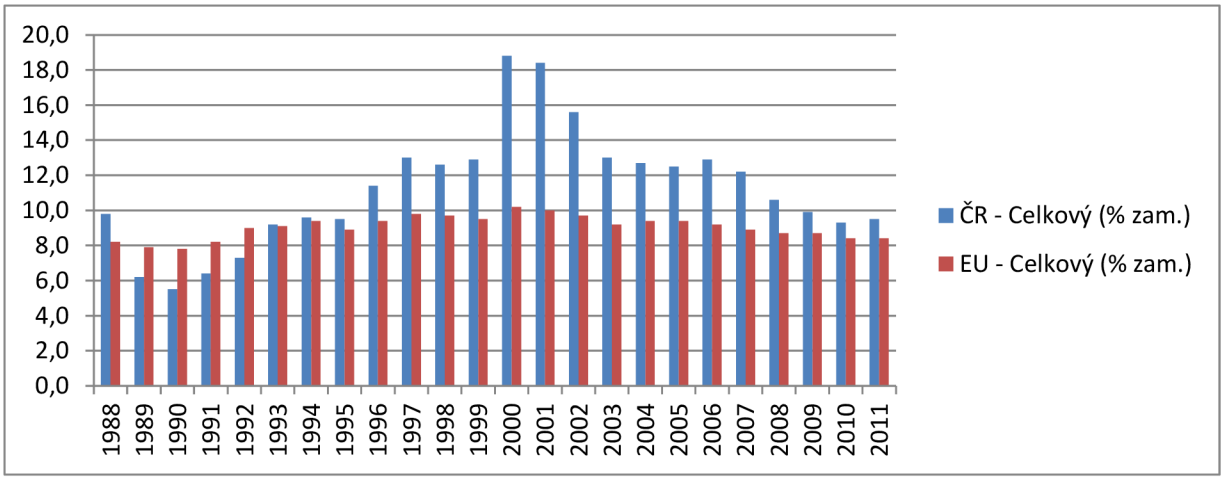
Cestovní ruch také stimuluje investiční aktivity. V některých zemích se budují např. letiště, nebo vysokorychlostní silnice právě kvůli podpoře turistického ruchu. To otevírá místním firmám, obchodníkům i residentům např. nový, rychlejší, nebo levnější způsob přepravy. V méně rozvinutých regionech může CR stimulovat budování vodovodů, čističek, kanalizací, telekomunikací, rekonstrukce vzdělávacích zařízení, nebo zařízení poskytující zdravotní péči apod. Budováním kvalitní sítě komunikací vhodných pro cyklisty se zvyšuje atraktivita lokality. Vzniká potřeba dalšího rozvoje v souvislosti s budováním doprovodné infrastruktury a rozvojem služeb pro cyklisty, ale i další uživatele cyklostezek, cyklotras nebo smíšených stezek pro cyklisty, bruslaře a pěší. Zhodnocení území zbudováním občanské vybavenosti pro CR zvyšuje také kvalitu života i životní úroveň obyvatel dané oblasti.

1.6.5 Zaměstnanost

Cestovní ruch je ze své podstaty, poskytovaní služeb, potencionálním zdrojem zaměstnaní, neboť spotřeba služby je vesměs, pomíjivá, nehmotná, neskladovatelná a také neoddělitelná od poskytovatele služby. Podle odhadů WTTC se cestovní ruch přímo podílel na zaměstnanosti ve světě v roce 2011 3,3% a celkový přínos CR v oblasti zaměstnanosti se pohyboval okolo 8,7%. V České republice je pak vliv CR o něco vyšší a to 4,3%, respektive celkově tvořil CR 9,5% zaměstnanosti.[19]Jak již bylo zmíněno, cestovní ruch se prolíná mnoha obory lidské činnosti. Podporou cykloturistiky a cyklistiky je možno zvýšit také zaměstnanost a to nejen během samotné výstavby cyklistické infrastruktury, ale také následnou zvýšenou návštěvností a potřebou nového cyklistického vybavení, poskytováním specifických služeb cyklistům apod.

[19]WTTC (http://www.wttc.org/research/economic-data-search-tool/)

Graf 3: Celkový podíl cestovního ruchu na zaměstnanosti v EU a ČR



Zdroj: WTTC (http://www.wttc.org/research/economic-data-search-tool/)

1.6.6 Multiplikační efekt

Změřit celkový přínos cestovního ruchu je velmi složité a časově i finančně náročné právě kvůli mnohooborovosti odvětví cestovního ruchu a multiplikačnímu efektu. Multiplikační proces vychází z předpokladu, že část příjmů je navrácena do oběhu a generuje tak další příjmy. Přímým přínosem se rozumí příjmy z odvětví, které poskytují služby charakteristické pro cestovní ruch, např. ubytovací, přepravní, stravovací, lázeňské ale také zprostředkovatelské nebo směnárenské. Kromě přínosů, které plynou přímo z cestovního ruchu, je nutné zohlednit i nepřímé a tzv. indukované dopady. Nepřímý vliv má cestovní ruch na odvětví, která s ním nejsou přímo spojena, ale jejich realizace je nezbytná k vytvoření vhodných podmínek pro rozvoj cestovního ruchu. Jedná se o sektory ekonomiky jako je stavebnictví, obchod, zemědělství, poradenství, bankovnictví, zdravotnictví apod. Část příjmů z cestovního ruchu je vynaloženo znovu do regionální ekonomiky v podobě mezd, rozděleného zisku nebo rent plynoucích rezidentům, tzv. indukované přínosy. Pomocí multiplikátorů se zjednodušeným způsobem vykreslují celkové přínosy z cestovního ruchu.

Většina autorů tvrdí, že cestovní ruch pomáhá rozvíjet méně rozvinuté regiony. Bakos podotýká, že „Bohaté země mají obecně lepší předpoklady profitovat z cestovního ruchu než země rozvojové. Méně rozvinuté ekonomiky se potýkají s urgentní potřebou finančních příjmů, pracovních míst a růstu životní úrovně, avšak mají omezenou schopnost tyto cíle

samostatně naplňovat. Jedním z rizik je mj. přesun příjmů z cestovního ruchu mimo hostitelskou zemi a časté vyloučení místních podniků a produkce.“[20]

1.7 Cyklodoprava jako veřejný zájem

Cyklistika je poměrně mladým sportovně-dopravním odvětvím. Jízda na kole má zhruba dvousetletou tradici a důvodem vzniku byla rychlejší přeprava. První vlna rozvoje cyklistiky trvala zhruba půl století. Tento rozmach se zastavil spolu s ústupem ekonomické krize, kdy symbolem společenského postavení rodiny se stalo vlastnictví rodinného domu a automobilu.

V současnosti zažívá cyklistika a cyklodoprava největší rozvoj a získává stále více pozornosti a podporu ze strany veřejnosti i státu. Návrat k cyklistice se zdá být poměrně nevyhnutelný, ale zároveň přirozený způsobe jak dosáhnout udržitelného rozvoje měst, obcí a motorové dopravy. Mnohé evropské země si toto uvědomily již na přelomu osmdesátých let a začaly přizpůsobovat městský prostor i prostor mimo města pro cyklodopravu, začaly budovat podpůrnou infrastrukturu.

Cyklistika přináší mnoho výhod pro jednotlivce i společnost. Příznivě ovlivňuje fyzické i psychické zdraví člověka. Posiluje celkovou obranyschopnost organizmu, snižuje výskyt některých civilizačních chorob jako je nespavost, obezita, ale přispívá také k omezení spotřeby neobnovitelných zdrojů a s tím spojené snížení znečišťování ovzduší a snížení hluku. Začlenění cyklistické dopravy do městského prostoru zklidňuje dopravu a v žádoucích oblastech omezení povolené rychlosti nejen zvyšuje bezpečnost pro pěší i cyklisty, ale také snižuje nehodovost a následky vážných dopravních nehod. Přispívá k trvale udržitelnému rozvoji cestovního ruchu, podporuje lokální podnikatele i zaměstnanost. Cyklistika může přinášet také sociální přínosy, rozvíjí společenské vztahy, vychovává k humanitě a družnosti.

[20] BAKOS, Ekonomické dopady cestovního ruchu: multiplikační efekty a ekonomické úniky. *Scientia et Societas: časopis pro společenské vědy a management*, 2009, roč. 5, č. 2, str. 155 – 165.

1.7.1 Cyklistická součást cestovního ruchu

Obecně se lidé začínají orientovat směrem k aktivnímu způsobu odpočinku a návratu k přírodě. Cyklistika se v posledních několika desetiletích stává významnou součástí cestovního ruchu. S tím souvisí i nutnost a potřeba investovat do infrastruktury a zázemí. Ve světově významných a vyspělých zemích panuje trend podpory cykloturismu. Cyklistika skrývá velký investiční potenciál, na kterém by se měl významným způsobem podílet veřejný, ale i soukromý sektor. Výstavba nových cyklostezek, úpravy a opravy stávajících stezek, jejich značení apod. příznivě ovlivňuje cestovní ruch, vytváří nový druh atraktivit. Přispívá k udržitelnému rozvoji cestovního ruchu tím, že odlehčuje turisticky atraktivním lokalitám od náporu motoristické dopravy, chrání tak kulturní i přírodní památky. Nové cyklostezky přivádějí cestovní ruch do oblastí, které dříve nebyly pro návštěvníky zajímavé, do oblastí, kde jsou od sebekulturně-historické atraktivity vzdálenější a disponují např. přírodním bohatstvím. Stimulací výstavby cyklostezek lokálního, regionálního významu a jejich propojením s cyklostezkami nadregionálního významu lze chápat jako krok k mezinárodní cyklistice a tím podpořit mezinárodní cestovní ruch.

Tabulka 1: Odhad ekonomického přínosu z cykloturistiky vybraných zemí včetně ČR

Země	Jednodenní cesty [mil.]	Cesty s přenocováním [mil.]	Ekonomický přínos jednodenních cest [mld. EUR]	Ekonomický přínos delších cest[mld. EUR]	Celkový ekonomický přínos [mld. EUR]
Rakousko	77	0,6	1,26	0,20	1,46
Belgie	19	0,1	0,32	0,04	0,36
Bulharsko	12	0,1	0,20	0,05	0,25
Švýcarsko	68	0,5	1,11	0,18	1,29
Kypr	0	0,0	0,01	0,00	0,01
Česká republika	18	0,2	0,30	0,07	0,37
Německo	749	5,7	12,25	2,01	14,26
Dánko	52	0,4	0,85	0,14	0,99
Estonsko	1	0,0	0,01	0,00	0,01
Španělsko	239	2,7	3,92	0,94	4,86

Zdroj: MOUREK, Daniel a kol. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. 2011.(str. 115)

1.7.2 Zdraví

Jedním z hlavních důvodů vzniku a následného rozvoje cestovního ruchu je potřeba jedince regenerovat fyzické a duševní síly a péče o zdraví. V současnosti je podíl na vzniku zdravotních problémů nenakažlivých chorob v Evropských zemích několikanásobně vyšší než podíl nakažlivých chorob nebo zranění. Podle světové zdravotnické organizace (WHO) přináší největší riziko vzniku nemocí ve vyspělých zemích nedostatek fyzické aktivity.

Rozmáhají se především civilizační choroby, jako je srdečně-cévní onemocnění, obezita, chronická únava, nespavost, psychická onemocnění (úzkost, deprese) apod. Během období 1980 až 2008 došlo podle WHO téměř k zdvojnásobení výskytu obezity a nadváhy. Podle odhadů WHO z roku 2008 trpí v Evropě nadváhou asi 50% dospělých jedinců. Obezitou je postiženo okolo 20% mužů a 23% žen. Rostoucí výskyt nadváhy i obezity je bohužel sledován také u dětí. Průzkum WHO Evropský region z roku 2007 uvádí, že 20% dětí a adolescentů trpí nadváhou a jedna třetina z nich trpí obezitou.[21]

Odborníci se shodují na tom, že věnuje-li jedinec v rámci svého běžného dne 30 min rychlé chůze nebo jízdě na kole po většinu dnů v týdnu, může dosáhnout zlepšení svého zdravotního stavu a předcházet různým onemocněním. WHO uvádí, že ve více než 30% cest kratších než 3 km a ve více než 50% cest kratších než 5 km, volí Evropané jízdu vozem, místo toho aby vzdálenost překonali pomocí jízdy na kole nebo pěšky.

Nedostatečná fyzická aktivita negativně ovlivňuje zdravý vývoj dětí. Způsobuje především špatné držení těla, koordinační problémy a je příčinnou vzniku nadváhy, obezity a dalších onemocnění. Jízda na kole má aerobní charakter a přispívá tak zlepšování celkové fyzické kondice. Cyklistika pomáhá snižovat vznik onemocnění cukrovkou nebo kardiovaskulárním onemocnění. Jízda na kole je, například šetrnější k tzv. velkým kloubům (kyčelní a kolenní klouby) než běh, je tedy vhodná pro jedince trpící nadváhou. Často je také doporučována jako součást rehabilitace. Díky aktivnímu způsobu života se z těla odplavují nejen škodlivé látky, ale také uvolňuje stres, napětí a podporuje pozitivní myšlení. Obecně jsou úspory spojovány se snížením nákladů na zdravotnictví, hospitalizaci a omezení využívání nemocenské. Cyklistika tedy může sloužit jako prevence a je vhodná pro všechny věkové skupiny.

[21] World Health Organization (www.who.int)

Pravidelná jízda zlepšuje mnoho funkcí lidského těla, přispívá k zvyšování množství svalové hmoty, snižuje krevní tlak, podporuje správnou funkci metabolismu, zvyšuje odolnost svalů a vazů.

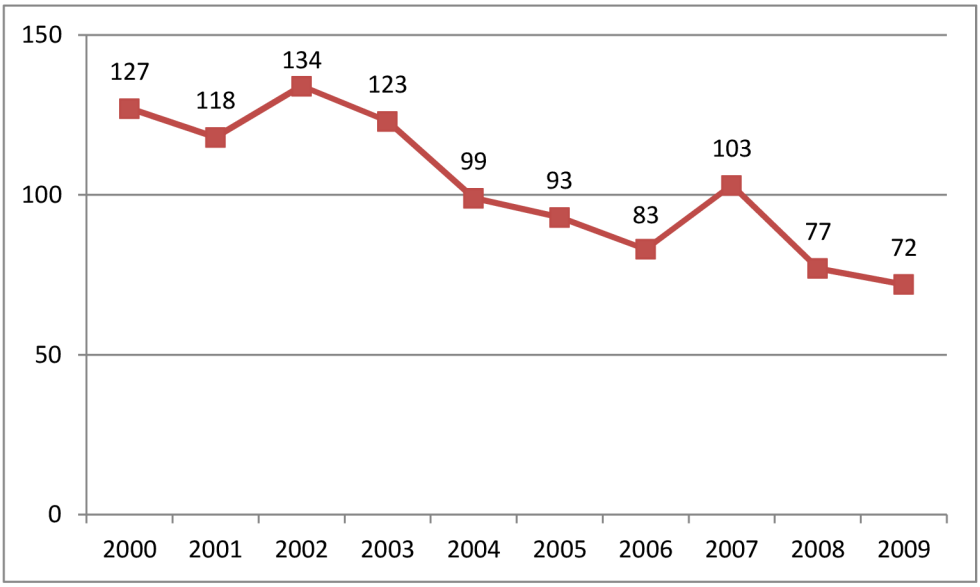
Cyklistika s sebou nese také určitá zdravotní rizika. Jízda na kole nezaměstnává všechny svaly, ale soustředí se na dolní polovinu těla. Také může docházet k přetěžování svalů krční páteře. Dalším zdravotním rizikem jsou úrazy způsobené pádem z kola: tržné rány, úrazy hlavy, zlomeniny apod.

1.7.3 Bezpečnost

Významným faktorem ovlivňující účast na cyklistice je pocit bezpečí na zvolené trase. Odborníci se shodují na tom, že srážka s motorovým vozidlem je častou příčinou úrazu, nebo i úmrtí cyklistů. Tuto skutečno připisují tomu, že se motoristé podvědomě neobávají střetu s cyklistou. V dokumentu Centra dopravního výzkumu zmiňuje Bílová M.: „Charakter dopravních nehod cyklistů se liší podle toho, zdali se odehrají v intravilánu nebo extravilánu. Zatímco v intravilánu se přibližně polovina všech nehod odehraje na křižovatkách, v extravilánu jsou naproti tomu příčinami kolizí velké rozdíly mezi rychlostmi automobilů a cyklistů na silnicích (po kterých často cyklotrasy vedou).“[22] Díky rozvoji a výstavbě cyklostezek v posledních letech postupně v extravilánu ČR klesá počet vážných nehod s následky smrti. Níže uvedený graf znázorňuje pokles usmrcených cyklistů v ČR, podle Národní strategie bezpečnosti na období 2011-2020 je pokles v počtu usmrcených cyklistů stabilní – ročně průměrně klesne o 8,5%. Počet usmrcených cyklistů v ČR sice stále klesá, ale v porovnání s průměrnými hodnotami z Evropy, se ČR stále pohybuje vysoko nad evropským průměrem.

[22] Observatoř bezpečnosti silničního provozu (http://www.czrso.cz/file/bezpecnost-cyklisticke-dopravy-obecne/)

Graf 4: Počet usmrcených cyklistů do 24 hodin v ČR



Zdroj: MARTÍNEK, Jaroslav a kol. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: cíle, realita, vyhlídky. 2005, str. 20.

1.7.4 Životní prostředí

Životní prostředí a jeho ochrana je stále ožehavým a často diskutovaným tématem jak v mezinárodním měřítku, tak i na regionální úrovni. Ochrana životního prostředí vyplývá z uvědomění si potřeby zdravého životního prostředí pro lidský život. Jako jediný živočišný druh je lidstvo schopno svým rozvojem ohrožovat a ničit přirozené přírodní prostředí. Cyklistika se stává integrovanou součástí dopravy a může se stát alternativním druhem dopravy, vzhledem ke své flexibilitě pohybu především v intravilánu. Cyklostrategie ČR uvádí některá zajímavá data z oficiální příručky pro cyklistu Evropské komise, například, že: „Ve městě lze přepravit na pruhu širokém 3,5 m (běžný jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí osobním automobilem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejišť a cyklistických stezek dohromady.“[23]

Začleněním cyklotras a cyklostezek do center měst může pomoci vyřešit dopravní zácpy, kolony a kolapsy. Výstavba cyklotras Zvýšením množství cyklistů v historických jádrech

[23]MARTÍNEK, Jaroslav a kol. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: cíle, realita, vyhlídky*. 2005, str. 20.

měst může zvýšit průjezdnost kritických míst. Snížení motorové dopravy ve městech také přispěje k ochraně kulturních a historických památek.

Kolo je možné využívat nejen pro rekreaci a posílení fyzické kondice, ale také pro každodenní použití při cestě do zaměstnání, do škol nebo zábavou v okolních městech a obcích. Při každodenní jízdě na kole místo motorovým vozidlem se snižuje spotřeba neobnovitelných zdrojů, snižuje se množství škodlivých emisí vypouštěných do ovzduší, nebo zátěž vodních zdrojů. Vyšší účast v cyklodopravě také snižuje hluk a vibrace, nebo také prašnost.

Podle Mariona a Wimpeye mohou mít cyklostezky vedené v extravilánu negativní vliv na:

- Vegetaci

Při budování cyklostezek dochází k narušení přirozené skladbě vegetace. Nejvýraznější zásah do krajiny je způsoben přípravou a samotnou výstavbou cyklostezky, kdy je nutné například odstranit stromy, keře a traviny. Tímto zásahem je zvýšen přísun slunečního světla, což má za následek změnu v původním druhovém složení vegetace v okolí. V blízkosti stezek jsou rostliny náchylnější k sešlapu vystřídány rostlinami odolnějšími a může tak dojít k úplnému nahrazení jinou vegetací.

- Půdu

Stejně jako u vegetace je nevýrazněji ovlivněna půda (porušení půdního krytu)na začátku procesu výstavby cyklostezky nebo cyklotrasy. V průběhu stavby a ze začátku užívání stezky dochází ke zhutnění (kompakce) půdy. Naopak po dokončení může docházet k erozi půdy větrem, nebo tekoucí vodou. Může také docházet k odnosu, nebo k rozbahnění povrchu.

- Vodní zdroje – zanášení půdou, živinami, patogenními organismy, změna povrchového odtoku vody, pozměnění hydrologických funkcí.

Nevhodné vedení a úprava cyklistických komunikací, může způsobovat změnu hydrologických funkcí. Voda může být sváděna jinam než dříve a ohrozit tak původní ekosystémy mokřadů, nebo rašelinišť. Riziko hrozí zejména v případě stezek, které vedou v blízkosti vodních ploch, nebo tekoucích vod. Zanášení vod půdou, živinami, nebo patogenními organismy může ovlivnit život vodních živočichů, nebo podporovat růst vodních řas apod.

- Divokou zvěř

Budování cyklostezek a cyklotras také ovlivňuje faunu v její blízkosti. Zejména zvýšená návštěvnost lokality a s tím zvýšený hluk, způsobuje rušení a plašení zvěře a jejich odsun z původního teritoria.[24]

[24]Jeff Marion a Jeremy Wimpey. Dopady terénní cyklistiky na životní prostředí: přehled vědeckých výzkumů a vhodných postupů údržby. *Mimoprodukční funkce lesa - cyklistika v lesních majetcích.*

2 Systém podpory cyklostezek v ČR

2.1 Problémy

Přestože se cyklistika těší čím dál větší oblibě a pozornosti potýká se rozvoj cyklistiky s řadou překážek a problémů. Mezi hlavní problémy lze zařadit například vnímání cyklistiky pouze jako sport nebo volnočasovou aktivitu, nikoli jako součást dopravy. Jako další překážka je často označována nedostatečná legislativní opora. Jako nevyhovující je označován např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nebo zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Slabá se zdá být také práce s veřejností a s tím spojená propagace cyklistiky. Získávání pozemků je problematickým pozůstatkem předchozího režimu, kdy je často nutné řešit otázku samotného vlastnictví pozemku. Nejvýraznějším problémem ale zůstává financování.

Podpora cyklistické dopravy v České republice je v současnosti oproti většině vyspělý západních zemím teprve na začátku. Přesto již vzniklo několik důležitých projektů, na jejichž realizaci se podílelo mnoho veřejných i neveřejných institucí.

Podporu cyklistické dopravy vyjádřila vláda ČR v programovém prohlášení Vlády ČR. V článku VII. Podnikání a jeho podpora, rozvoj infrastruktury, odstavec Doprava, Vláda ČR mimo jiné prohlašuje: „Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů.“[25]Na tvorbě cyklostrategie se podílí především jednotlivá Ministerstva – Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí, nebo Ministerstvo zdravotnictví. Mezi významné partnery patří Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., agentura CzechTourism, samosprávy krajů, měst a obcí, státní příspěvkové organizace nevládní neziskové organizace a privátní sektor.

[25]Programové prohlášení vlády ČR, 4.8.2010, str. 38. (http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Programove_prohlaseni_vlady.pdf)

2.2 Cíle

Mezi všeobecné cíle rozvoje cyklistické infrastruktury je možné zařadit propagaci cyklistiky a cykloturistiky, zvýšit podíl přepravy na kole a zapojit cyklistiku do dopravního systému, tak aby byla jeho rovnocennou součástí, zvýšit bezpečnosti cyklistů.

Cíle rozvoje cyklistické dopravy je možné rozdělit na strategické cíle národní a regionální úrovně. Předpokladem je že rozvoj cyklistické infrastruktury by měl být zastoupen především ze strany měst a obcí, zároveň se ale očekává vysoká míra podpory z jednotlivých krajů a od státu.

2.2.1 Národní cíle[26]

Podle národní cyklostrategie je jedním z hlavních cílů snížení úmrtnosti cyklistů a těžce zraněných cyklistů a přiblížit se průměru Evropské unie.

Cíle:

- zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10% do roku 2015 (v průměru pro celou ČR).
- snížit úmrtnost cyklistu o 50% do 2015 (viz EU)
- podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky.
- podpořit projekt Cyklistické akademie, poskytovat metodickou podporu pro rozvoj cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
- podpořit rozvoj cykloturistiky projektem Česko jede jako nejdynamičtěji se rozvíjejícímu segmentu aktivní turistiky v ČR, vytvoření nabídky a národní úrovni.

2.2.2 Regionální cíle[27]

Na regionální úrovni se některé cíle shodují se strategickými cíli národní úrovně, jako podpora projektů s cyklistickou tématikou, zvyšování bezpečnosti cyklistů nebo podpora výstavby cyklistické infrastruktury.

Cíle:

[26] MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* – aktualizovaná verze (http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-14/)

[27] MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* – aktualizovaná verze (http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-14/)

- zvýšit počet cyklistů, zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25% do roku 2015
- Vytvořit podmínky pro mobilitu, najít a odstranit překážky bránící rozvoji cyklistické dopravě.
- Zajistit bezbariérovost na trase, odstranit místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol.
- Realizovat lepší kampaně, zefektivnit propagaci cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak i návštěvníkům, pomocí pozitivního marketingu jízdních kol.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury.

K tomu aby mohly být naplněny výše zmíněné cíle, je nutné vybudovat systematicky kvalitní a bezpečnou síť cyklistické infrastruktury. V případech kdy je cyklistická trasa vedena po komunikacích určených pro smíšenou dopravu motorových a nemotorových dopravních prostředků a kde je provoz příliš frekventovaný, obvykle dochází ke zranění méně chráněného účastníka provozu, tedy cyklisty. Pro snížení počtu usmrcených a těžce zraněných je vhodné v těchto exponovaných místech cyklisty odklonit na komunikace s vyloučením motorové dopravy. Pokud se cyklisté necítí na stávajících cyklostezkách a cyklotrasách bezpečně, jen stěží se budou zvyšovat jejich počty a podíl na přepravních výkonech. Proto je také nutné zajistit dostatečné financování a podporu pro obce a města, na které je budování cyklistické sítě delegováno.

2.3 Nositelé podpory cyklistické infrastruktury

Ministerstvo dopravy se významným způsobem podílí na rozvoji cyklodopravy, vytváří především legislativu. V roce 2008 také ustanovila pracovní skupinu pro začlenění cyklistů do silniční legislativy. Hlavním úkolem této skupiny je navrhnout novelizaci zákona o provozu na pozemních komunikacích tak, aby lépe vyhovoval současným potřebám cyklistů, novým trendům, ale také aby se přiblížila Evropským standardům. Na tuto pracovní skupinu navázala v roce 2011 úzká pracovní skupina Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do

silniční legislativy, která má za úkol nachystat základy k „pro-cyklistickcému“ pozměňovacímu návrhu ke stávající legislativě. Ministerstvo dopravy bylo zpočátku projektu cyklostrategie jeho hlavním koordinátorem, podporuje také cyklokonference apod.

S Ministerstvem dopravy úzce spolupracuje Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. „**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.** (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Bylo zřízeno v roce 1992 jako právní nástupce českých částí Výzkumného ústavu dopravního v Žilině.“[28] V roce 2007 získala instituce novou právní formu a stala se tak z příspěvkové organizace veřejnou výzkumnou institucí. Kromě jiného se CDV zabývá také nemotorovou oblastí a spolupodílí se na rozvoji cyklistické dopravy, především na projektu cyklostrategie ČR. Kromě toho se zabývá mnohými dalšími projekty týkající se cyklistiky, zpracovává studie, strategie a generely cyklistické dopravy, projekty domácí – např. Implementace cyklostrategie, SONDA, Analýza možností tipů na cyklovýlety apod., stejně tak se zabývá i zahraničními projekty, jako CentralMeetBike, ICT aplice pro bezpečné jízdy na kole v Evropě apod.

Cyklistická doprava se významně dotýká také cestovního ruchu a podpora ze strany Ministerstva pro Místní rozvoj se tedy očekává. Úkolem MMR je vytvářet pomocí legislativy příznivé a rozvojové podmínky pro udržitelný cestovní ruch. Důležitým dokumentem pro podporu cestovního ruchu je Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2006 – 2013. V roce 1993 založilo Ministerstvo příspěvkovou organizaci na podporu propagace České republiky v zahraničí i tuzemsku - Česká centrála cestovního ruchu CZECHTOURISM. Kromě marketingových aktivit se CzechTourism podílí na vytváření celostátního turistického informačního systému, spolupracuje s orgány státní správy a je jakýmsi zprostředkovatelem mezi veřejností v zahraničí i doma a dalšími poradenskými organizacemi.

2.4 Nástroje podpory cyklistické infrastruktury

2.4.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Jako hlavní cíle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR byly stanoveny:

[28] Centrum dopravního výzkumu (http://www.cdv.cz/profil-firmy)

- podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Strategie je členěna na základní priority, které jsou dále specifikovány dílčími opatřeními.
- popularizace jízdního kola jako rovnocenné, přirozené a integrální součásti dopravního systému.[29]

Nová aktualizovaná cyklostrategie definuje pět priorit:

1. Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
- zhodnocení dosavadní alokace prostředku z SFDI, návrhy a doporučení pro budoucí čerpání financí.
- přehled financování projektů, podporujících cyklistickou dopravu a cykloturistiku ze strukturálních fondů EU, monitoring operačních programů podporujících cyklostezky, příprava a doporučení pro čerpání dotací v nadcházejícím období 2014 – 2020
- další možnosti stimulace podpory cyklistické dopravy
- doporučení a návrhy pro podporu navazující infrastruktury a služeb

2. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
- bezpečnost cyklistů, vývoj nehodovosti cyklistů, doporučení a návrhy na zvyšování bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků dopravy (chodci a cyklisté)
- Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, pro-cyklistická legislativa

3. Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech
- financování metodické činnosti, nové výukové programy, existující a nové projekty
- nově vzniklé metodiky
- aktivity Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví

4. Realizace Národního produktu - Česko jede
- výstavba a provoz portálu projektu Česko jede, marketingová podpora
- podpora údržby a značení sítě cyklotras.

[29]MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* – aktualizovaná verze (http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-14/)

5. Podpora výzkumu a vzdělávacích programů s tématikou cyklistiky[30]

Cyklostrategie respektuje nadřazené dokumenty a ustanovení. V rámci ČR například: Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013, Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Politika územního rozvoj ČR 2008 nebo Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020. Vychází z dokumentů Evropského parlamentu i Evropské komise a dalších mezinárodních strategických dokumentů.

2.4.2 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je právnická osoba zřízená zákonem o Státním fondu dopravní infrastruktury 104/2000 Sb. ze 4. dubna 2000. Tento fond je podřízen Ministerstvu dopravy a hospodaří s majetkem, který je vlastnictvím státu. SFDI financuje a poskytuje příspěvky především na výstavbu, modernizaci, údržby a opravy:

- silnic a dálnic
- celostátních a regionálních drah
- vnitrozemských vodních cest
- cyklistických stezek

Dále poskytuje příspěvky na průzkumy, projekty, studijní a expertní činnosti týkající se výše zmíněných bodů. Ze svého rozpočtu také zabezpečuje splátky úvěrů a úroků z úvěru, nebo náklady na činnost fondu.

2.4.3 Rozpočty krajů, měst a obcí

Na realizaci cyklostezek se podílejí také kraje. Ze svých rozpočtů přidělují finanční prostředky na jednotlivé projekty nebo se podílejí na výstavbě prostřednictví fondů a nadací určených na rozvoj cyklistické dopravy. Města a obce jsou nejčastěji iniciátory a zároveň žadateli o dotaci z EU na projekty cyklotras. Strukturální fondy EU obvykle nepokrývají celý

[30]MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* – aktualizovaná verze (http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-14/)

rozpočet projektu a je tedy na žadatelích zbylou část rozpočtu projektu uhradit z vlastních zdrojů, resp. z rozpočtů jednotlivých měst a obcí.

2.4.4 Další nástroje podpory cyklistické infrastruktury

Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007 – 2013

Koncepce státní politiky cestovního ruchu navazuje na předcházející koncepci na období 2002 – 2007, která byla zkrácena. Byla předložena Ministerstvem pro místní rozvoj a vládou byla schválena 7. listopadu 2007. Koncepce je velmi důležitým nástrojem pro politiku cestovního ruchu. Primárním cílem je rozvoj cestovního ruchu, zvyšování kvality služeb, podpora infrastruktury, ale také udržitelné a šetrné využívání zdrojů a atraktivit cestovního ruchu v ČR.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013

V dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 je jedním ze specifických cílů také využití nemotorové dopravy. Byla schválena usnesením vlády č. 882 ze dne 13.7.2005. Mimo jiné je tématem Dopravní politiky omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví a využití. Je zde například uvedeno, že na počátku 90.let byl podíl hromadné dopravy a individuální dopravy 80:20 a v současné době je podíl vyrovnán na 50:50.[31] Vyzývá tedy města k rozvoji šetrnému k životnímu prostředí a podpoře hromadné dopravy, ale také infrastruktury pro pěší a cyklisty. Dále obsahuje strategické a koncepční cíle rozvoje cyklistiky, budování cyklistické infrastruktury i pro bezpečnost cyklistů.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

BESIP je nedílnou složkou Ministerstva dopravy, která se zabývá prevencí v oblasti bezpečného provozu, dopravní výchovou, celostátními kampaněmi apod. Strategický dokument mezi své cíle řadí, snižování počtu usmrcených i těžce zraněných osob. V oblasti cyklistické dopravy se zavazuje podporovat bezpečnostní opatření k ochraně snadno zranitelných účastníků provozu, tedy chodců a cyklistů. Mimo to také zajišťuje mediální kampaně zaměřené na bezpečnostní prvky a vybavení cyklistů, kurzy bezpečné jízdy apod. V

[31] Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)

daném období je cílem přiblížit se co nejvíce evropskému průměru a snížit počet usmrcených cyklistů v roce 2020 o 35 a těžce zraněných o 150.[32]

Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO pro města

Dokument zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., odpovědným řešitelem je Ing. Jaroslav Martinek a kolektiv. Cyklistické desatero pro města má sloužit jako školící podklad pro kraje, města a obce, především pak pro představitele, kteří jsou pověřeni plánováním a navrhováním cyklistické infrastruktury a strategických cílů. Pomocí znalostí získaných z výsledků projektu SONDA (2007 – 2011), ale také projektů MeetBike a Mobile2020, budou čerpány zkušenosti např. z Německa, nebo Holandska. Cyklistické desatero poukazuje na to, že podporu cyklistické dopravy by měly řešit především města a obce, ovšem se zásadní podporou vyšších územních celků a státu. Silně také apeluje na spolupráci mezi jednotlivými obcemi. Jednotlivé kapitoly dokumentu sledují různé oblasti cyklistické dopravy od strategického plánování, přes současnou infrastrukturu, bezpečnost tras, management a public relation až k financování infrastruktury. Představuje také některé prvky infrastruktury z praxe v zahraničí i z českých měst. V závěru se soustřeďuje na nový projekt Česko jede.

Uherskohradišťská charta

Uherskohradišťská charta byla vytvořena pod patronátem Evropské cyklistické federace v Bruselu 31.5.2011 v Uherském Hradišti. Hlavním cílem je sjednotit a propojit města v ČR, která chtějí aktivně podporovat cyklistickou dopravu. Signatářská města se zavazují prosazovat potřeby cyklistické dopravy, aktivně propagovat cyklistiku a sdílet zkušenosti s ostatními městy a samosprávnými celky, které se k chartě přidruží. Charta má motivovat ke konkrétním pro-cyklistickým opatřením, sestavení pracovní skupiny, nebo ustanovení cyklokordinátora.

Cyklistiku podporují také nevládní organizace a nadace, příkladem je Nadace partnerství, která podporuje zejména ekologicky zaměřené projekty a aktivní péči občanů, obcí i jiných nevládních organizací o životní prostředí. Nadace podporuje cyklistiku v několika projektech, mezi nejvýznamnější patří stezky Greenways, Moravské vinařské stezky nebo Cyklisté vítaní.

[32]Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 (http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf)

Spolupracuje také na propagaci cyklistické dopravy a spolupodílí se např. na kampani Do práce na kole.

3 Podpora výstavby cyklostezek

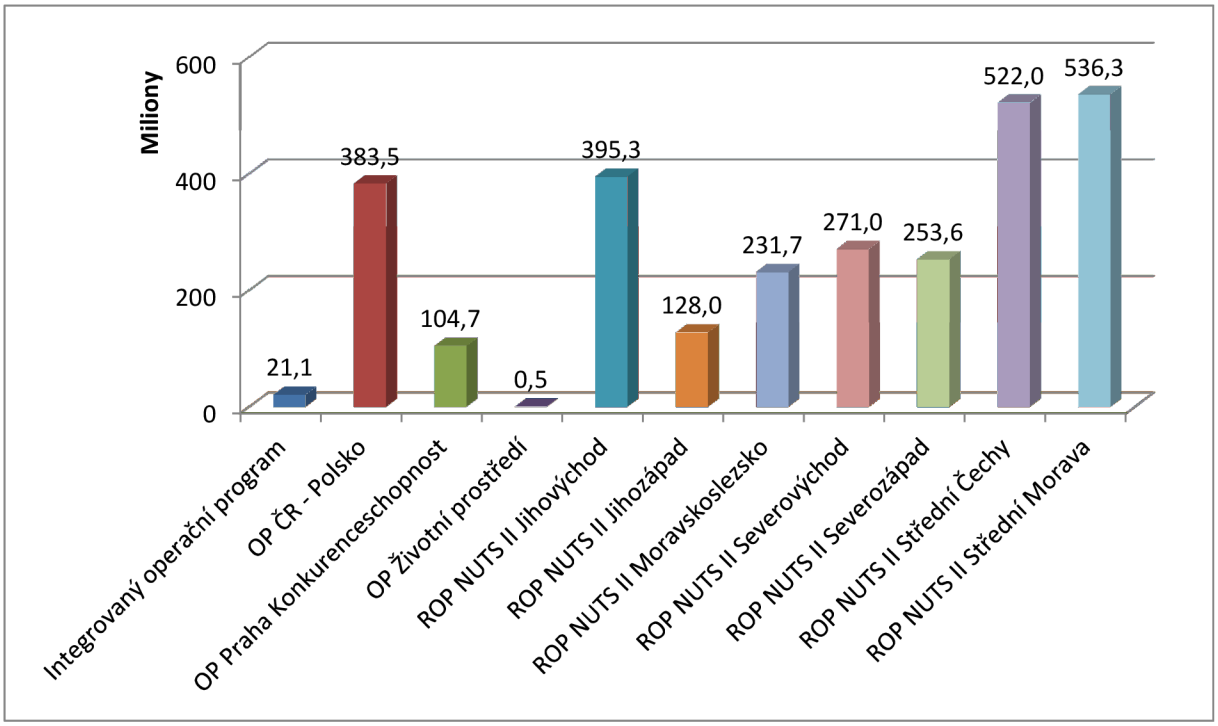
3.1 Podpora z Evropských fondů

V níže uvedeném textu jsou použity údaje získané ze serveru http://www.strukturalni-fondy.cz a z *Databáze příjemců.*[33]

Celková částka, která byla přidělena pro Regionální operační programy pro období 2007 – 2013 je 4 659 mil. EUR, v případě operačních programů – Praha se jedná o částku 343,3 mil. EUR. O podporu financování požádalo 280 projektů s cyklistickou tématikou a náklady na jejich realizaci byly předpokládány ve výši 3 802,4 mil. Kč. Projekty byly podpořeny z Regionálních operačních programů, Operačního programu Praha Konkurenceschopnost a Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 - 2013. Projekty měly možnost získat dotace ve výši do 85% všech uznatelných nákladů a zbylou část 15% je povinen získat žadatel z ostatních veřejných, nebo soukromých zdrojů. Na projekty bylo z výše zmíněných programů v souhrnu získáno 2 904,2 mil. Kč.

[33] Databáze příjemců *„Seznam příjemců 09/2012*“ (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

Graf 5: Alokovaná částka z fondů EU podle regionů soudržnosti [mil. Kč]



Zdroj: Databáze příjemců „Seznam příjemců 09/2012" (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

Pro Regionální operační program NUTS II **Jihozápad** bylo ve zmíněném programovacím období vyčleněno 633,653 mil. EUR. V tomto regionu soudržnosti se spojují Jihočeský kraj a Plzeňský kraj a byly v něm vytvořeny 4 prioritní osy. Podporu Cyklostezek a cyklotras je obdobně jako u ROP SZ možno nalézt v prioritní ose 3 Rozvoj cestovního ruchu. Z výše uvedených prostředků bylo určeno pro 3. prioritní osu 19,56% což je 123,9 mil. EUR. Celkem bylo do poloviny roku 2012 podpořeno 14 projektů s cyklistickou tematikou. 8 z nich stále probíhá, 6 bylo již dokončeno. Celková dotace z ROP Jihozápad se prozatím vyšplhala na téměř 128 mil. Kč. Jihočeský kraj získal podporu pro 9 projektů ve výši 70,9 mil. Kč a Plzeňský kraj tedy získal podporu pouze pro 5 projektů realizovaných na jeho území. V průměru však byly v Plzeňském kraji podpořeny nákladnější projekty než v kraji Jihočeském.

Region **Střední Čechy** je tvořen pouze jedním krajem a to Středočeským. Z prostředků Evropských fondů bylo pro ROP NUTS II SČ vyčleněno 559,08 mil. EUR. ROP NUTS II rozdělil finanční prostředky mezi 4 prioritní osy. Pro prioritní osu 2 – Cestovní ruch bylo přiděleno 100,6 mil. EUR. Podpořeno bylo celkem 38 projektů týkající se problematiky cyklostezek a cyklotras. Z fondů EU byly tyto projekty dotovány částkou 522 mil. Kč. Více

než polovina projektů je již ukončena a 17 ještě čeká na dokončení. Všechny podpořené projekty se týkaly rozvoje cyklistické infrastruktury s celkovými náklady na realizaci 667,6 mil. Kč.

Region **Praha**, jak již bylo zmíněno, může čerpat podporu z cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Byly schváleny dva operační programy Praha Konkurenceschopnost a Praha Adaptabilita. Pro cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost byla alokována částka 419,09 mil. EUR. Z alokované částky byla pro operační programy – Praha přidělena finanční částka 343,3 mil EUR. Zbylých 75,79 mil. EUR jsou rozdělovány do víceúčelových programů, které budou realizovány na celém území ČR. Operační program Praha Konkurenceschopnost získal část 68,4 % z 343,3 mil. EUR, tedy 234,94 mil. EUR. Z tohoto operačního programu je také možno podpořit cyklostezky a to v prioritní ose 1 Dopravní dostupnost a rozvoj ICT, na což bylo vyčleněno 102,8 mil. EUR. Projekty s orientací na cyklistiku byly podpořeny pouze 4 a podpora OP Praha Konkurenceschopnost činila 104,7 mil. Kč.

Pod Region soudržnosti **Severovýchod** spadají celkem tři kraje. Jedná se o Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj. Ze zdrojů Evropských fondů bylo pro ROP NUTS II Severovýchod přiděleno 656,46 mil. EUR. Zmíněné finance byly přerozděleny mezi 5 prioritních os. Na prioritní osu 3 Cestovní ruch připadla finanční částka 144,4 mil. EUR. Stejně jako u předchozích operačních programů je možno z této osy podporovat projekty zaměřující se na cyklostezky a cyklotrasy. Takových projektů bylo podpořeno pouze jedenáct, z toho šest jich bylo dosud ukončeno. Dotace na cykloprojekty v celkové výši dosahuje téměř 271 mil. Kč. V Libereckém i Pardubickém kraji byly podpořeny z ROP Severovýchod shodně 4 projekty a Královéhradecký kraj získal podporu pro 3 projekty. Přestože, v Královéhradeckém kraji bylo projektů nejméně, získaly projekty největší dotace z regionu soudržnosti Severovýchod (126,9 mil. Kč), následuje Liberecký kraj (86,4 mil. Kč) a nejméně nákladné projekty byly realizovány na území Pardubického kraje.

Jihovýchodní region soudržnosti se skládá z Jihomoravského kraje a z kraje Vysočina. Do ROP NUTS II bylo přiděleno 704,45 mil. EUR. Ze 4 prioritních os se podporou cyklostezek a cyklotras zabývá osa 2 Rozvoj udržitelného cestovního ruchu. Na tuto osu připadlo z ROP NUTS II JV 133,8 mil. EUR. Z tohoto programu bylo podpořeno celkem 35 projektů

týkajících se cyklistiky nebo cykloturistiky. V regionu soudržnosti Jihovýchod tak byly tyto projekty dotovány sumou 395,3 mil. Kč a až na 4 projekty jsou již všechny ukončeny. Většina projektů se soustřeďuje na budování cyklostezek, ale 6 projektů je nestavebního charakteru a zaměřuje se na rozvoj a podporu cykloturistiky a cyklistických produktů CR, tyto projekty získaly podporu 7,9 mil. Kč. Stavební projekty z Jihomoravského kraje (21) získaly podporu více než 164,8 mil. Kč. V kraji Vysočina získalo podporu 8 projektů, jednalo se ovšem o poměrně nákladné projekty, které získaly dotace ve výši 222,7 mil. Kč.

ROP NUTS II **Střední Morava** byl vytvořen pro Olomoucký a Zlínský kraj – region soudržnosti Střední Morava. Částka vyčleněná pro tento region činí 657,39 mil. EUR. Tato finanční podpora byla rozdělena do 4 prioritních os a pro 3. prioritní osu Cestovní ruch, z níž je možno podporovat cyklostezky, připadlo 121,6 mil. EUR. Ze všech projektů podpořených z ROP Střední Morava bylo 40 projektů s cyklistickou tématikou. Většina projektů již byla úspěšně ukončena, pouze 6 projektů stále probíhá. Z operačního programu Střední Morava získalo 40projektů celkem 545,5 mil. Kč. Na Olomoucký kraj připadlo z tohoto počtu 23projektů, které získaly podporu z ROP NUTS II SM ve výši 196,8 mil. Kč. Ve Zlínském kraji získalo podporu 16 projektů, pro které bylo vyčleněno celkem 339,6 mil. Kč. Pouze u 1 projektu nebyla cílem výstavba cyklostezky, přesto získal projekt s názvem Moravská jantarová stezka II. poměrně vysokou dotaci 9,2 mil. Kč, jedná se o projekt, na kterém se podílí Olomoucký i Zlínský kraj. Cílem projektu je zvýšit cestovní ruch a zatraktivnit region především pro zahraniční návštěvníky z Rakouska, Německa a Itálie.

Region soudržnosti **Moravskoslezsko** se sestává pouze z jednoho kraje a to z kraje Moravskoslezského. Pro tento region byl vytvořen ROP NUTS II, do něhož bylo přiděleno celkem 716,09 mil. EUR. Z 5 prioritních os se cyklodopravou zabývají dvě prioritní osy, osy 2 a 3. Prioritní ose 2 Podpora prosperity regionu bylo z celkové částky vyčleněno 183,2 mil. EUR. Pro prioritní osu 3 Rozvoj měst bylo přiděleno 170,1 mil EUR. V Moravskoslezském regionu bylo z ROP podpořeno celkem 25 projektů. Z toho bylo ukončeno 15 projektů a 10 zatím stále probíhá. Výše dotace, kterou region získal na podporu cyklistické infrastruktury, se blíží 232 mil. Kč. Finančně nejnáročnějším projektem je Cyklistická stezka č. 55 „Slezská Magistrála“. Předpokládané náklady na realizaci projektu činí 64,9 mil. Kč a z ROP Moravskoslezsko získal projekt dotaci 49,8mil. Kč.

Karlovarský a Ústecký kraj tvoří region soudržnosti **Severozápad** a ze strukturálních fondů pro něj bylo vyčleněno 745,91 mil. EUR. Program je rozdělen do 5 prioritních os podle tematických oblastí. Podporu pro cyklostezky a komunikace vhodné pro cyklisty lze nalézt v prioritní ose 3 – Dostupnost a dopravní obslužnost, nebo v ose 4 – Udržitelný rozvoj cestovního ruchu. Dohromady byla pro obě osy přiřazena částka více než 404 mil. EUR. Podpořeno bylo pouze 9 projektů ovšem v celkové výši 300,3 mil. Kč. V Karlovarském kraji bylo podpořeno 7 projektů a výše dotace přesahovala 231 mil. Kč. Výstavbou cyklistické infrastruktury se zabývaly 4 projekty a celkové náklady na jejich realizaci činí 263,8 mil. Kč, podpora z ROP Severozápad přesahuje 224 mil. Kč. V Ústeckém kraji byly podpořeny pouze 2 projekty, které dohromady získaly dotace 69,1 mil. Kč.

Kromě regionálních operačních programů a OP Praha jsou cyklostezky a cyklotrasy podporovány z tematických OP nebo OP přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko. Doposud bylo podpořeno z OP přeshraniční spolupráce s Polskem 102 projektů s cyklistickou tématikou a celková podpora činí 384,6 mil. Kč. Velká většina (88) projektů se nezabývá výstavbou cyklistické infrastruktury. Jak již vyplývá z názvu operačního programu, jedná se o projekty, na kterých se podílejí oba státy. Obvykle je cílem posílení cykloturistiky v pohraničních oblastech, pořádání cyklistických závodů, budování tradičních přejezdů hranic a celkové propagaci cyklistiky na území obou států. Spíše se jedná o projekty krátkodobého charakteru s nižšími finančními nároky. V souhrnu se předpokládaly náklady na 88 nestavebních projektů do 59 mil. Kč a OP ČR – Polsko podpořil projekty částkou 49,1 mil. Kč. Zbylých 14 projektů se zaměřilo na budování cyklistických stezek a na jejich realizaci se předpokládají rozpočty v celkové výši přes 395 mil. Kč a příspěvek z OP ČR – Polsko 335,5 mil. Kč.

Také z Integrovaného operačního programu byly podpořeny 2 projekty budování cyklistické infrastruktury. Projekty byly podpořeny částkou 21 mil. Kč.

Středočeský kraj

Ve středočeském kraji bylo podpořeno z Evropských fondů celkem 40 projektů s cyklistickou tématikou. Každý z projektů se týká výstavby a celkové náklady na všechny projekty jsou něco málo přes 692,4 mil. Kč. Značná část je dotována z EU, celkem 543 mil. Kč, zbylá částka 114,5 mil. byla financována z rozpočtů měst a obcí. Většina projektů byla podpořena z

ROP NUTS II Střední Čechy. Dva projekty čerpaly podporu ve výši 6,4 mil. Kč a 14,65 mil. Kč z Integrovaného operačního programu.

Jihočeský kraj

Podporu z ROP NUTS II Jihozápad v programovacím období 2007-2013 získalo z Jihočeského kraje pouze 9 projektů týkající se cyklistiky a budováním cyklostezek. Celkové předpokládané náklady na realizaci všech projektů činily 129,6 mil. Kč. Žadatelé získali podporu ve výši téměř 70,9 mil. Kč a z ostatních veřejných zdrojů byla doplacena částka 49,1 mil. Kč. Všechny projekty se zabývaly budováním cyklistické infrastruktury. Nejnákladnějším projektem je Cyklistická stezka Hluboká nad Vltavou – Poněšice, kde byl celkový rozpočet vyčíslen na 32,7 mil. Kč a II a III. etapa stejné cyklostezky, kde rozpočet činil dalších 32,2 mil. Kč. Z Evropských fontů tyto projekty získaly podporu 11 mil. Kč a 12,5 mil. Kč.

Plzeňský kraj

V Plzeňském kraji získaly cyklistické projekty podporu výhradně z ROP NUTS II Jihozápad. Financemi z euro fondů bylo podpořeno ale pouhých 5 projektů, které získaly dotace ve výši 57,1 mil. Kč. V souhrnu jsou rozpočty projektů vyčísleny na 75,95 mil. Kč. Z ostatních veřejných zdrojů bylo zatím zajištěno 10,1 mil. Kč. Otavská cyklistická stezka Sušice – putování krajem Karla Klostermanna, je nejnákladnějším podpořeným projektem v Plzeňském kraji. Z ROP JZ získal tento projekt dotaci 27,8 mil. Kč a z veřejných zdrojů byl financován částkou 4,9 mil. Kč.

Karlovarský kraj

V Karlovarském kraji bylo podpořeno celkem sedm projektů s cyklistickou tematikou. Z toho tři se netýkají přímo výstavby, ale dotaci získaly na projektovou dokumentaci, přípravu projektu, či studii v celkové výši 7,1 mil. Kč. Zbylé 4 projekty byly podpořeny z ROP NUTS II Severozápad částkou 224 mil. Kč. Na realizaci všech 7 projektů je potřeba celkem 272,3 mil. Kč. Žadatelé zajistí zbylé financování projektů částkou celkem40,8 mil. Kč. Finančně nejnáročnějším projektem je cyklostezka Ohře. V rámci této cyklostezky byly podpořeny zatím 2 projekty – Cyklostezka Ohře (118,25 mil. Kč) a Cyklostezka Ohře II (38,12 mil. Kč). Cyklostezka Ohře je páteřní cyklotrasou nadregionálního významu a v Karlovarském kraji prochází 4 regiony (Chebsko, Sokolovsko, Karlovarsko a Ostrovsko).

Ústecký kraj

Co do počtu podpořených cyklistických projektů je Ústecký kraj na posledním místě. Úspěšně dotované projekty jsou pouze dva - Labská stezka č. 2 – I.etapa a projekt Propojení páteřních cyklostezek Labe – Ohře cyklotrasou a přívozem. Nutné je ale podotknout, že u projektu Propojení páteřních cyklostezek Labe – Ohře, se nejedná pouze o budování cyklostezky, ale podstatnou část tvoří i doprovodná infrastruktura nebo nákup lodi a stavba zázemní budovy pro přívoz. Celkové náklady na oba projekty jsou 83,6 mil. Kč. Podpora ROP NUTS II Severozápad činí 69,1 mil. Kč a částka12,5 mil. Kč je financována z ostatních veřejných zdrojů.

Liberecký kraj

V programovém období 2007 – 2013 bylo v Libereckém kraji podpořeno celkem 15 projektů s cyklistickou tématikou a to z ROP NUTS II Severovýchod a z OP ČR – Polsko. Celkové náklady na všechny projekty přesahují 151mil. Kč, z toho bylo 127,8 mil Kč poskytnuto z Evropských fondů a 22,6 mil. bylo financováno ze zdrojů žadatelů. Z ROP SV byly podpořeny 4 projekty a všechny se zabývají přímo výstavbou nebo úpravou cyklostezek. Celková dotace je ve výši 86,4 mil Kč, z vlastních zdrojů je hrazeno 15,25 mil Kč. Nejvýznamnějším projektem je Zelená cyklomagistrála Ploučnice – Úsek Osečná – Noviny pod Ralskem, který získal dotaci 48,2 mil. Z operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika bylo podpořeno 11 projektů, z nichž 8 se týká projektové dokumentace, příhraniční spolupráce a propagace cyklistiky nebo cyklistických aktivit. Pouze 3 projety jsou zaměřeny na budování cyklistické infrastruktury a to s celkovými náklady 45,3 mil. Kč.

Královéhradecký kraj

Stejně jako v Libereckém kraji, tak i v Královéhradeckém byly projekty podporovány z ROP NUTS II Severovýchod a OP ČR – Polsko. Celkem bylo z obou programů podpořeno 27 projektů s předpokládanými celkovými náklady 353,4mil. Kč. Z ROP SV byly podpořeny pouze 3 projekty, ale jejich celkové rozpočty činí 160,6 mil. Kč a z Evropských fondů získaly podporu 126,9 mil. Kč. Velmi významný je projekt Cyklostezka Hradec Králové – Josefov – Kuks, která má být součástí mezinárodní Labské cyklostezky. Projekt zatím není dokončen a předpokládaný rozpočet je 108,3 mil. Kč a z ROP SV získal dotaci 86,5 mil. Kč. Mnohem

větší množství (24) projektů bylo podpořeno z OP ČR-Polsko, ale pouze 6 se zabývá výstavbou cyklostezek. Celkové náklady těchto šesti projektů činí 185,8mil.Kč a z Evropských fondů získaly podporu 157,9 mil. Kč.

Pardubický kraj

Také Pardubický kraj spadá do regionu soudržnosti Severovýchod a i zde bylo několik projektů spojených s cyklistikou podpořeno z ROP NUTS II Severovýchod a OP ČR – Polsko v programovacím období 2007 – 2013. Celkem bylo podpořeno 11 projektů – 4 z ROP SV a 7 z OP ČR – Polsko, realizace těchto projektů byla vyčíslena na 87,1 mil. Kč a podpora ze strukturálních fondů v součtu činila 60,3 mil Kč . Projekty podpořené z ROP SV jsou všechny spojené s budováním cyklistické infrastruktury a jejich rozpočty byly vyčísleny na 84 mil. Kč a z Evropských fondů čerpaly dotace ve výši 57,7 mil. Kč. Mezi projekty podpořenými z OP ČR – Polsko byly naopak projekty spojené s propagací cyklistiky, pořádáním cyklistických akcí a závodů, informačního charakteru, nebo zaměřené na doprovodnou infrastrukturu. Šlo o drobnější projekty, které získaly z EU podporu ve výši 2,6 mil. Kč.

Kraj Vysočina

V kraji Vysočina bylo podpořeno celkem 11 projektů týkající se cyklistiky z ROP NUTS II Jihovýchod. Náklady, které byly vyčísleny pro realizaci těchto projektů, činily celkem 268,6 mil. Kč z toho podpora, která byla poskytnuta, přesahovala částku 225,7 mil. Kč. Financovaní částky40,5 mil. Kč zajistili příjemci dotací. Z 11 podpořených projektů bylo 8spojeno s výstavbou cyklistické infrastruktury a tvořily také většinu nákladů (264,87 mil. Kč) i získaných dotací (222,68 mil. Kč). Finančně nejvýraznějším projektem byla Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs II. s realizačními náklady ve výši 83,7 mil., které byla poskytnuta dotace 71,2 mil. Kč. Zbylé 3 projekty se netýkaly přímo výstavby cyklostezek, ale souvisely s podporou cykloturistiky v kraji a z ROP JV získaly podporu přes 3 mil. Kč.

Jihomoravský kraj

Projektů spojených s cyklistikou bylo v Jihomoravském kraji podpořeno z ROP NUTS II Jihovýchod celkem 24. Celkové náklady na realizaci projektů byly předpokládány ve výši 213,9 mil. Kč. Z Evropských fondů byla alokována pro tyto projekty částka 169,6 mil. Kč. Převážná většina (21) projektů se soustředila na výstavbu cyklistické infrastruktury a představovala tak 96,5 %z výše zmíněných nákladů (206,5 mil. Kč) a 97,2 %ze získaných

dotací (164,8 mil. Kč). Nejnákladnějším projektem v Jihomoravském kraji je projekt Dostavba bezpečných úseků na cyklotrase Brno-Vídeň na území ČR - I. etapa, projekt 1 s rozpočtem 46,66 mil. Kč. Cílem projektu je na cyklostezce, která je součástí trasy EuroVelo zajisti bezpečnost v kritických úsecích. Zbývající 3 projekty jsou opět zaměřeny na propagaci cykloturistiky a částečně i doprovodné infrastruktury.

Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji bylo podpořeno z ROP NUTS II Střední Morava a OP ČR – Polsko 36 projektů souvisejících s cyklistikou. Náklady na realizaci přesahovaly 302,4 mil. Kč a z fondů EU bylo přiděleno na jejich podporu celkem 215,6 mil. Kč. Z ROP SM bylo podpořeno 24 projektů a z toho 23 projektů bylo zaměřeno na problematiku budování cyklistické infrastruktury. Realizace těchto 23projektů počítala s náklady ve výši 279,5mil. Kč a z ROP Střední Morava byla poskytnuta podpora téměř 196,8 mil. Kč. Z OP ČR – Polsko bylo podpořeno12 projektů, jejichž předpokládané rozpočty v souhrnu činily 17,2 mil. Kč a podpora z EU činila 14,2 mil. Kč. Žádný z projektů podpořených z OP ČR – Polsko nesouvisí přímo s budováním nové cyklistické infrastruktury.

Zlínský kraj

Ve Zlínském kraji bylo podpořeno 17 projektů z ROP NUTS II Střední Morava. Předpokládané rozpočty byly stanoveny na 474,6 mil. Kč. Z Evropských fondů bylo na tyto projekty vyčleněno 344,15 mil Kč. Téměř všechny projekty jsou zaměřeny na budování cyklistické infrastruktury, pouze jeden je zaměřen na výhradně podporu a propagaci cykloturistiky v kraji. Nejvýznamnější a finančně nejnáročnější je projekt Cyklostezka Bečva, který získal podporu z ROP SM 107,2 mil. Kč.

Moravskoslezský kraj

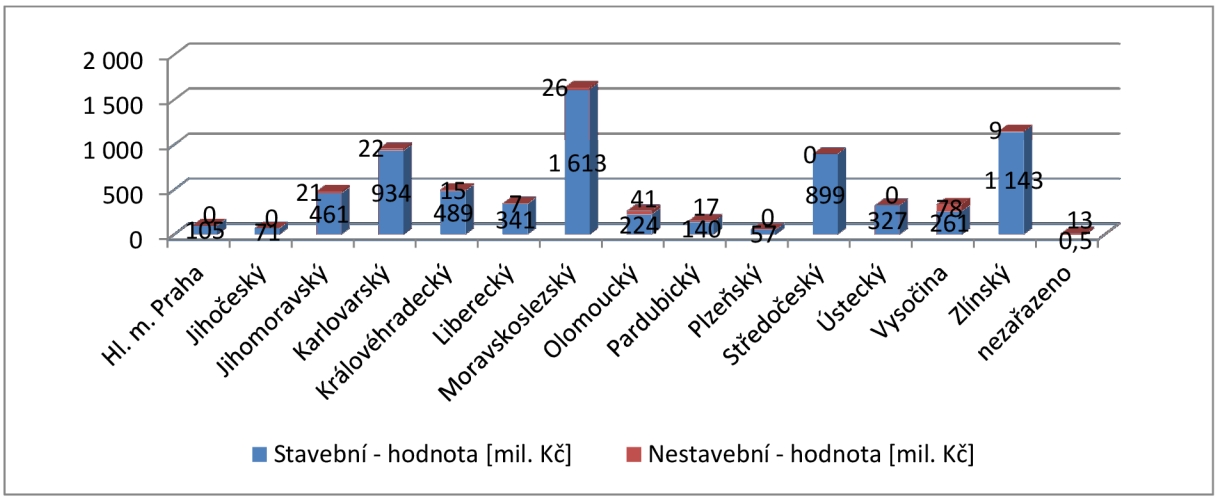
V Moravskoslezském kraji bylo celkem podpořeno 52 projektů s cyklistickou tematikou. Projekty byly podpořeny z ROP NUTS II Moravskoslezsko a z OP ČR – Polsko. Celkové předpokládané náklady na projekty byly vyčísleny na 527,3 mil. Kč a z EU byla přislíbena podpora ve výši 380,1 mil. Kč. Z ROP Moravskoslezsko bylo podpořeno 25 projektů částkou 231,7 mil. Kč, cílem převážné většiny projektů (24) je výstavba komunikací pro cyklisty. Z OP ČR – Polsko bylo podpořeno 27 projektů dotací148,4 mil. Kč. Oproti projektům podpořených z ROP NUTS II MS byly projekty z OP ČR – Polsko převážně zaměřeny na

pořádání akcí, závodů za účasti cyklistů obou zemí, rozvoj cyklistiky v kraji, nebo propagaci cyklistických stezek. Přesto z OP ČR – Polsko se 4 projekty zabývaly výstavbou cyklostezek. Podpořena byla také Cyklotrasa Raciborz – Krzyzanowice – Chotěbuz podél řeky Olše i Odry, která získala dotaci ve výši 98,1 mil. Kč.

Hlavní město Praha

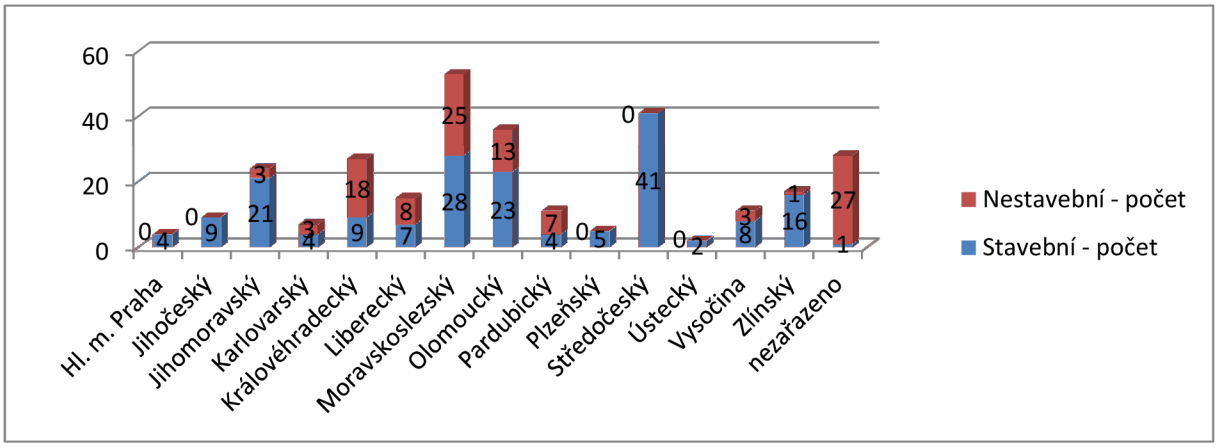
Projekty s cyklistickou tématikou pro území hlavního města Prahy jsou podporovány z OP Praha Konkurenceschopnost. Celkem se jedná o 4 projekty, které mají za cíl výstavbu cyklistické infrastruktury. Celkové náklady na realizaci byly stanoveny na 152,6 mil. Kč a podporu z evropských fondů získaly projekty ve výši 104,7 mil. Kč. Projekt Rokytka – rozvoj území – cyklostezka, který má rozšířit síť stávajících cyklostezek na území města, získal nejvýraznější podporu z OP Praha Konkurenceschopnost ve výši 78,8 mil. Kč.

Graf 6: Získané prostředky na podporu projektů s cyklistickou tématikou



Zdroj: Databáze příjemců „Seznam příjemců 09/2012“ (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

Graf 7: Počty podpořených projektů s cyklistickou tématikou



Zdroj: Databáze příjemců „Seznam příjemců 09/2012" (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

3.2 Podpora ze SFDI

K naplňování svých cílů získává fond dotace ze státního rozpočtu, převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, z poplatků za užívání vybraných druhů dálnic nebo z příspěvků Evropské komise (příslušných fondů). SFDI získává finanční prostředky z úvěrů a úroků z vkladů, pojistných plnění a dalších plateb od FO a PO. Zůstatky fondu se na konci roku převádějí do dalšího kalendářního roku.

Každý rok sestavuje SFDI návrh rozpočtu pro nadcházející rok. Návrh rozpočtu schvaluje a případně upravuje vláda ČR a dále jej postupuje poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Pro rok 2012 byl vládou ČR schválen rozpočet ve výši 42 mld. Kč. Výdajový rámec pro roky 2013 a 2014 byl stanoven nižší, 37 mld. Kč.

Tabulka 2: Příjmy SFDI

Zdroj	2008 Skutečné plnění [tis. Kč]	2009 Skutečné plnění [tis. Kč]	2010 Skutečné plnění [tis. Kč]	2011 Předpoklad plnění [tis. Kč]	2012 Předpoklad dle rámců z UV č. 590, 20.7.2011 [tis. Kč]
Příjmy SFDI	62 503 322	34 480 802	33 498 202	33 600 000	37 000 000
Emise státních dluhopisů	0	8 350 000	11 531 763	0	0
Ostatní národní zdroje (povodně apod.)	10 051 325	6 242 136	4 986 333	1 350 032	0
OPD - dotace ze SR	20 275 253	25 691 638	24 503 018	23 901 086	14 178 071
Komunitární programy a OPLZZ	0	7 219	136 481	94 686	66 132
Úvěr EIB	5 033 909	7 950 024	5 951 400	6 564 566	3 740 000
Příjmy celkem	**97 863 809**	**82 721 819**	**80 607 197**	**65 510 370**	**54 984 203**

Zdroj: Plán SFDI na rok 2012, str. 3

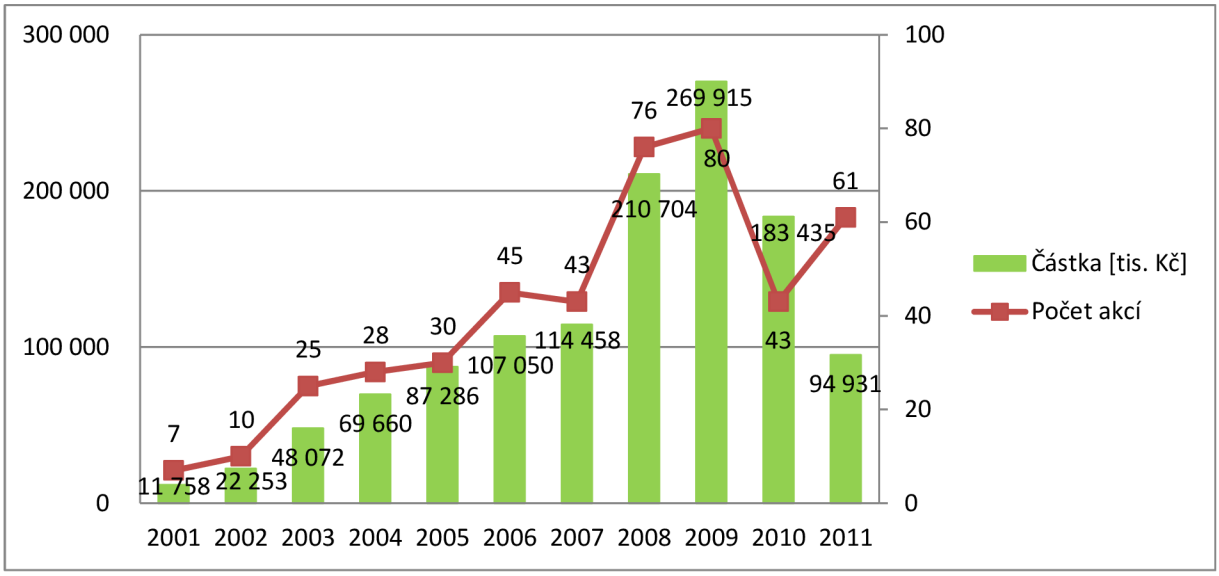
Z výše uvedené tabulky je patrné, že rozpočet fondu je neustále snižován, to s sebou nese následky v podobě omezování mnoha projektů. V rozpočtu SFDI na rok 2012 a střednědobém výhledu na roky 2013 a 2014, který byl schválen Poslaneckou sněmovou 14.prosince 2011, je uvedeno, že: „Při přijetí rozpočtu na úrovni 41 mld. Kč dojde rovněž k omezení příspěvkových programů na výstavbu cyklistických stezek a zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, omezení programů bezpečných přejezdů a výstavby protihlukových opatření.“[34]

Poprvé byly uvolněny finanční prostředky na výstavbu cyklostezek z fondu v roce 2001. Podpořeno bylo pouze 7 projektů v celkové výši necelých 12 mil. Kč. Během následujících let

[34] *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2012 a střednědobý výhled na roky 2013 a 2014* (http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2011_rozpocet2012.pdf)

se podpora cyklostezek oproti prvnímu roku výrazně zvýšila. Vývoj výše vynaložených příspěvků do cyklistické infrastruktury ukazuje následující graf.

Graf 8: Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek



Zdroj pro roky 2001-2004 a z roku 2005 Počet akcí: MARTÍNEK, Jaroslav a kol. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: cíle, realita, vyhlídky. str. 14

Zdroje pro roky 2006-2011 a z roku 2005 Částka: Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky Státního fondu dopravní infrastruktury za roky 2005-2011 (http://www.sfdi.cz/CZ/verejne-listiny.php)

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že výše příspěvků do cyklistických komunikací se významně navyšovala až do roku 2009, kdy bylo podpořeno 80akcí a podpora z fondu dosáhla zatím svého maxima 269,9 mil. Kč. V následujícím roce došlo k poklesu dotací o 32% a s tím se snížil i počet podpořených projektů. Od roku 2001 do roku 2011 bylo z SFDI celkem vynaloženo1 219,522mil. Kč, jimiž bylo podpořeno448akcí.

Ze SFDI je možné poskytovat příspěvky na základě každoročně aktualizovaných pravidel. Fond podporuje pouze: výstavbu cyklistické stezky, údržbu cyklistické stezky.

V níže uvedeném textu jsou použity údaje získané z *Výročních zpráv SFDI*[35].

[35] *Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky Státního fondu dopravní infrastruktury* za roky 2007-2011 (http://www.sfdi.cz/CZ/verejne-listiny.php)

V roce **2007** bylo možné získat podporu na výstavbu, nebo údržbu cyklostezek v maximální výši 60% uznatelných stavebních nákladů, nebo vynaložených nákladů na údržbu cyklostezky. Každý z navržených projektů byl schvalován na základě tří kritérií, kterým byla přiřazena také váha významnosti – Bezpečnostní kritéria (50%), Ekonomická kritéria (30%) a Technická kritéria (20%). Na rok 2007 bylo zesmluvněno celkem 43 akcí s částkou 158,65 mil. Kč, z toho 2 akce byly převedeny z minulého období. Větší polovině akcí (22) byla k 31.12.2007 přislíbená podpora proplacena v plné výši. Zbylým 21 akcím bohužel plná částka k zmíněnému datu proplacena nebyla, ale v téměř plné výši (90 – 99,9%) byla částka proplacena dalším 9 akcím. Větší polovinu přislíbených dotací obdržely 3 akce (60 – 83%), částečně ještě další 3 akce (2,4 – 31%) a 6 akcí bohužel zůstalo k 31.12.2007 bez přislíbené podpory. Celkem tedy bylo k 31.12.2007 uvolněno 114,5 mil. Kč.

V roce **2008** bylo možné získat podporu ve stejné výši jako v předchozím roce, tedy maximálně 60% uznatelných nákladů. V tomto roce došlo ke změně hodnocení přijetí projektů, hlavní rozdíl nastal v zařazování akcí do tří kategorií *A – Izolované akce, B – Výstavba cyklostezky v rámci komplexního řešení regionu a žádostí měst, C – Cyklistické stezky budované v rámci startu regionální a městské koncepce*, kde podle zařazení do kategorie jsou stanoveny různé váhy významnosti výše zmíněných kritérií. Zesmluvněno v roce 2008 bylo celkem 76 akcí, které byly podpořeny částkou 246,87 mil. Kč, včetně 13 akcí z předchozího roku. Ze 76 akcí byla pro 53 uvolněna k 31.12.2008 smluvní dotace v plné výši, 13 projektů čerpalo podporu ke stejnému datu v rozmezí 96 – 99,9%, dalšímu 2 akcím byla uvolněna částka ve výši 73,4% a 49,44%. Pro zbývajících 8 akcí nebyly uvolněny v tomto roce žádné dotace. Na konci roku 2008 bylo uvolněno celkem 210,7 mil. Kč.

Rok **2009** s sebou přinesl jednu menší, ovšem pozitivní změnu pro žadatele o poskytnutí dotace v podobě zvýšení procent dotace z 60% na 65%. V roce 2009 bylo celkem podpořeno 80 akcí, které zahrnovaly také 8 akcí z roku 2008, s podporou téměř 345 mil. Kč. Pro 52 z nich byla uvolněna dotace v plné výši, pro 19 akcí to bylo mezi 90 – 99,99%, třem akcím byla proplacena dotace v rozmezí 13 – 46% a 6 akcí zůstalo bez proplacené podpory. Celkem tedy bylo uvolněno k 31.12.2009 na podporu cyklostezek 269,9 mil. Kč.

V roce **2010** byla schválena další změna v podpoře výstavby a údržby cyklostezek, tentokrát se jednalo o další navýšení procenta dotace o dalších 10%, tedy z 65% na 75% uznatelných

nákladů. Pro rok 2010 bylo včetně 10 akcí z předešlého roku 2009 zesmluvněno celkem 43 akcí s výší dotace 195,7 mil. Kč. Po několika letech růstu příspěvků na výstavbu a údržbu cyklostezek došlo k poměrně znatelnému poklesu míry příspěvků. Nicméně ze zmíněného počtu akcí byl pro 40 z nich uvolněn příspěvek v rozmezí 93 – 100%, pouze 1 čerpala podporu do výše 77,18% a jen dvě nečerpaly k 31.12.2010 žádný příspěvek. V souhrnu bylo v roce 2010 uvolněno 183,4 mil. Kč.

Také v roce **2011** došlo k několika změnám, opět došlo k úpravě procent pro příspěvek ze SFDI, tentokrát ovšem došlo ke snížení z 75% na 65%. Přibyla ale možnost podpory budování cyklostezek na nevyužívaných drážních tělesech, kde je možné získat příspěvek 75% na uznatelné náklady spojené se stavební částí akce, nebo údržby cyklostezky. Poslední změnou bylo vypsání druhého kola žádostí o příspěvek z důvodu nevyčerpání celé částky poskytnuté na výstavbu a údržbu cyklostezek v prvním kole. Celkem tak v roce 2011 bylo zesmluvněno61 akcí, obsahující i 3 akce převedené z roku 2010, přislíbeno 218,5 mil. Kč. Téměř polovina (29) akcí čerpala příspěvek k 31.12.2011 v plné výši a 4 akce se pohybovaly na hranici v rozmezí 98,2 – 99,8%. Dále už jen 1 akce čerpala příspěvek a to ve výši 27,4%. Pro zbylé akce (27) nebyla v roce 2011 uvolněna žádná dotace. Ze zmíněných 218,5 mil. Kč tak bylo uvolněno pouze 94,9 mil. Kč.

Tabulka 3: Přehled uvolněných příspěvků za období 2007 - 2011

Rok	Zesmluvněno [tis. Kč]	Uvolněno [tis. Kč]	Plnění [%]	Podpořeno projektů	Max. výše příspěvku [%]
2007	158 651	114 460	72,15	43	60
2008	246 865	210 701	85,35	76	60
2009	344 977	269 915	78,24	80	65
2010	195 716	183 435	93,73	43	75
2011	218 528	94 931	43,44	61	65
Celkem	**1 164 737**	**873 442**		**303**	

Zdroj: Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky Státního fondu dopravní infrastruktury za roky 2007-2011 (http://www.sfdi.cz/CZ/verejne-listiny.php)

Kromě projektů schválených hodnotitelskou komisí, byly téměř v každém roce zařazeny jmenovité akce, které byly zahrnuty na základě pozměňovacích návrhů Poslanecké sněmovny ČR. Ve výročních zprávách o činnosti a účetní závěrce SFDI jsou často tyto projekty označovány jako nedostatečně připravené pro získání příspěvku. Zmiňovány jsou např. nevyřešené vlastnictví pozemků, problémy se stavebním povolením nebo výběrovým řízením na zhotovitele. V několika případech byl příspěvky ze zmíněných důvodů odmítnut a na realizaci akce nedošlo.

Na rok **2012** bylo výborem SFDI schváleno22 žádostí o příspěvek na výstavbu, nebo úpravu cyklostezek s podporou ve výši maximálně 65% uznatelných nákladů. Státní fond dopravní infrastruktury přislíbil podporu ve výši 58,1 mil. Kč a došlo tedy proti předešlým obdobím k výraznému snížení finančních příspěvků.
Seznam podpořených akcí je možné nelézt v příloze č. 1.

3.3 Podpora z krajů

Zdroje pro podporu cyklistické infrastruktury lze získat na evropské, národní i krajské úrovni.
Na území ČR bylo k 1.1.2011 naměřeno 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu. Nejvíce km cyklostezek, 224 km, se vyskytuje na území hlavního města Prahy. Z níže uvedené tabulky je patrné další pořadí krajů. Druhý v pořadí množstvím kilometrů je Středočeský kraj se 215 km, následuje Moravskoslezský kraj, ve kterém bylo postaveno 181 km. Nejméně km cyklostezek a vhodných komunikací bychom našli v Libereckém kraji (44 km) a v kraji Vysočina (47 km).
Každý kraj přispívá na výstavbu a údržbu cyklostezek a cyklotras různou měrou.

Tabulka 4: Počet kilometrů v jednotlivých krajích k 1.1.2011

Kraj	Celkem [m]	Intravilán IN -[m]	Extravilán EX -[m]
Hlavní Město Praha	224 300	224 300	0
Středočeský kraj	215 631	80 334	135 297
Jihočeský kraj	105 878	46 805	59 073
Plzeňský kraj	119 556	58 289	61 267
Karlovarský kraj	75 867	19 486	56 381
Ústecký kraj	96 651	56 985	39 666
Liberecký kraj	44 277	17 303	26 974
Královéhradecký kraj	139 768	90 802	48 966
Pardubický kraj	143 736	52 871	90 865
Kraj Vysočina	47 883	16 828	31 055
Jihomoravský kraj	161 638	85 221	76 417
Olomoucký kraj	171 290	78 784	92 506
Moravskoslezský kraj	181 164	131 660	49 504
Zlínský kraj	175 438	45 754	129 684
Celkem	**1 903 077**	**1 005 422**	**897 655**

Zdroj: Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA (http://www.cyklomesta.cz/cms_dokumenty/cyklisticka-mesta-cyklisticke-desatero.pdf)

Středočeský kraj

V aktualizovaném programu rozvoje kraje poukazuje Středočeský kraj v opatření zlepšení dopravní obslužnosti kraje na nutnost snížení ekologické zátěže z individuální dopravy, budování cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Středočeský kraj financoval stavbu a projekční přípravu několika cyklostezek. V období od roku 2005 do roku 2010 dotoval kraj ze svého rozpočtu městům a obcím projektování cyklostezek především páteřních tras. Vzhledem k poloze středočeského kraje je na jeho území mnoho cyklotras např. Pražské kolo, Velké středočeské kolo, Vltavská trasa, Po stopách českých králů, ale i trasy EuroVelo č. 4 a č.7. Výstavba cyklostezek je často prováděna v rámci těchto páteřních tras. Dotoval také údržbu značení stávajících cyklotras a finančně také podporoval rozvoj rekreační cyklistiky v kraji.

Jihočeský kraj

Jihočeský kraj ve svých strategických plánech také zohledňuje nutnost snižování dopadů individuální dopravy. Kraj se zavázal podporovat výstavbu a modernizaci cyklostezek a cyklotras, ale i zón pro pěší a také zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů. V prvním čtvrtletí roku 2004 byla zřízena nevládní nezisková organizace Nadace Jihočeské cyklostezky. Zřizovatelem je Jihočeský kraj, jeho města a jihočeská centrála cestovního ruchu. Cílem této nadace je podpora cyklistiky v Jihočeském kraji, koordinace měst a obcí při výstavbě nových stezek, údržbu stávajících cyklostezek a cyklotras, nebo zkvalitňování mobiliáře cyklostezek i cyklotras. Jihočeský kraj do nadace přispívá každý rok 2 až 4 mil. Kč.[36]

Plzeňský kraj

Do střednědobých cílů Plzeňský kraj zahrnuje podporu budování infrastruktury, podporu cykloturistiky navázáním těsnějších vazeb s autobusovou a železniční dopravou. Snaží se zajistit plynule navazující síť cyklostezek a cyklotras, tak aby navazovaly na mezinárodní cyklistické komunikace. Plzeňský kraj se co do počtu km cyklostezek a vhodných komunikací pro cyklistiku pohybuje v mezikrajském srovnání spíše pod průměrem.

Karlovarský kraj

V *„aktualizované verzi strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji na období let 2010 – 2015“*[37]si Karlovarský kraj klade za cíl, podporovat výstavbu nových cyklostezek a cyklotras zejména kvůli bezpečnosti cyklistů. Kraj klade důraz na začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému a tedy podporu doprovodné infrastruktury a služeb cyklistům. Pokouší se zvýšit možnost přepravy kol zejména v autobusové přepravě a přispívá každoročně na provoz cyklobusů 200 tis. Kč od roku 2004.Při vlakové dopravě zřizovat stání pro kola a půjčovny ve stanicích ČD. V roce 2011 a 2012 vyčlenil kraj 2x200 tis. Kč pro ČD na podporu půjčoven kol. Kraj se snaží aktivně podílet na propagaci cyklistiky a komunikaci s veřejností pomocí cykloportálu na jehož provoz ročně přispívá částkou 100 tis. Kč od roku 2005. Také usiluje o spolupráci na celostátních projektech. V období 2009 – 2011 podpořil kraj ze svého rozpočtu cyklostezku Ohře částkou 133 mil. Kč a dotuje náklady na její celoroční údržbu zhruba 1 mil. Kč od roku 2011.[38]

---

[36]Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/jihocesky-kraj/)

[37]*Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji* (http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/AE4DFF39-A372-4579-A412-95127DB80B6D/0/StrategieCyklo2010.pdf)

[38] Informaci poskytl krajský úřad Karlovarského kraje (Oddělení regionálního rozvoje)

Ústecký kraj

Ústecký kraj se jako jiné kraje snaží snižovat míru individuální přepravy zvýšením podpory hromadné a nemotorové dopravy především kvůli dopadům na životní prostředí a dopravní obslužnosti ve městech. Jako hlavní cíle si kraj klade zmapovat a posílit síť cyklostezek, páteřních cyklostezek, doplňkové infrastruktury a přispět tak k rozvoji cestovního ruchu. Kraj se rozhodl realizovat z vlastních zdrojů a ze získaných dotací v období 2010 – 2015 několik projektů cyklostezek, jako např. Labská cyklostezka.

Liberecký kraj

Liberecký kraj se zaměřuje na naplňování koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v kraji. Od roku 2000 je odborem dopravy mapována cyklistická infrastruktura v Registru cyklotras Libereckého kraje. Liberecký kraj vytvořil pracovní skupinu pro rozvoj cyklistické dopravy v kraji. Tato koncepce vznikala za spolupráce různých odborů regionálního rozvoje a v polovině roku 2009 byly naplněny hlavní cíle: Ustanovení cyklokoordinátora na plný úvazek, zachovaní činnosti pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky a vytvoření finančního nástroje pro rozvoj cyklistiky v Libereckém kraji. V prvním roce, kdy byl založen Grantový fond na podporu rozvoje cyklodopravy, byla poskytnuta dotace 5 mil. Kč, v dalším roce 1 mil. Kč na realizaci cyklostezek.[39] Liberecký kraj usiluje o vybudování kompaktní sítě složené z páteřních cyklostezek a cyklotras doplněných o cyklistické komunikace regionálního významu.

Královéhradecký kraj

Mezi hlavní priority v rozvoji cyklistické dopravy Královéhradecký kraj řadí zvyšování bezpečnosti cyklistů v kritických úsecích nebo propojení a údržbu stávajících páteřních cyklostezek a cyklotras. V rozsáhlém aktualizovaném dokumentu Koncepce cyklodopravy v Královéhradeckém kraji rekapituluje současný stav infrastruktury a definuje další priority a cíle kraje. Kraj se snaží podporovat integraci cyklistiky mezi ostatní možnosti přepravy, podporuje výstavbu doprovodné infrastruktury pro BIKEandRide. Usiluje o spolupráci v oblasti podpory Cyklobusů s Pardubickým, Středočeským a Libereckým krajem. V období

[39] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/liberecky-kraj/)

2004 – 2009 vynaložil Královéhradecký kraj na podporu cyklistické dopravy více než 29 mil. Kč.[40]

Pardubický kraj

V Pardubickém kraji byly zmapovány cyklostezky a cyklotrasy, jejich technický stav i propojení s mimo krajskými komunikacemi. V programu rozvoje Pardubického kraje je řešena otázka rozvoje bezmotorové dopravy a její nutné začlenění mezi ostatní druhy dopravy. V Pardubickém kraji jsou poměrně příznivé podmínky pro cykloturistiku, kraj však přímo do výstavby cyklostezek a cyklotras neinvestoval. Kraj se snaží pomáhat spíše při projektování a přípravě cyklostezek, popř. spolupracuje na konání cyklistických akcí a závodů. Budování cyklistické infrastruktury tak spočívá především na jednotlivých městech a obcích.

Kraj Vysočina

Kraj Vysočina bohužel nemá samostatný program pro rozvoj cyklistické dopravy a koordinaci si rozdělily odbory regionálního rozvoje a dopravy. Podpora cyklistiky je uskutečňována skrze příspěvkovou organizaci Vysočina Tourism zřízenou krajem v roce 2008.

Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj vytváří velmi příznivé prostředí pro budování cyklistické infrastruktury. Pro kraj byl v roce 2007 zpracován *Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji*. Tento program předkládá metody a opatření k získání dotací a dalšímu rozvoji cyklodopravy. Kraj se angažuje ve financování projektových příprav pro města a obce, propojení s integrovanou dopravou a posílení systému BIKE & Ride, nebo propagací cykloturistiky. Jihomoravský kraj také podporuje budování dálkových a páteřních cyklotras, údržbu již stávajících cyklistických komunikací.

Olomoucký kraj

Olomoucký kraj poskytuje cyklistické dopravě, podobně jako Jihomoravský kraj, silnou oporu. V roce 2003 *Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje* a v rámci tohoto dokumentu byl zmapován stav a možnosti cyklistické infrastruktury a

[40]Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/kralovehradecky-kraj/

komunikací vhodných pro cyklisty v kraji. Do roku 2009 investoval Olomoucký kraj do cyklodopravy ze svých zdrojů přes 55 mil. Kč.[41] V následujícím roce byl vypracován další dokument pro rozvoj cyklistické dopravy v kraji, který aktualizuje potřeby cyklistické infrastruktury a výstupy mohou sloužit jako inspirace, kam směřovat podporu.

Zlínský kraj

Pro Zlínský kraj byla v roce 2004 vypracována *Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje.* Koncepce zhodnotila stav cyklistické infrastruktury a navrhla konkrétní řešení nedostatků, čímž posloužila jako odrážecí můstek pro účinnou podporu výstavby cyklostezek. Kraj se snaží motivovat mikroregiony, města i obce k budování sítě cyklostezek a cyklotras a aktivně vybízí k přípravě žádostí o dotace z EU. V roce 2009 bylo vybudováno ve Zlínském kraji nejvíce km cyklostezek z ČR, to bylo možné uskutečnit díky vysokému procentu podpořených projektů z evropských fondů a SFDI. Mezi velmi důležité cyklostezky se v tomto kraji řadí Cyklostezka podél Baťova Kanálu, nebo Cyklostezka Bečva.

Moravskoslezský kraj

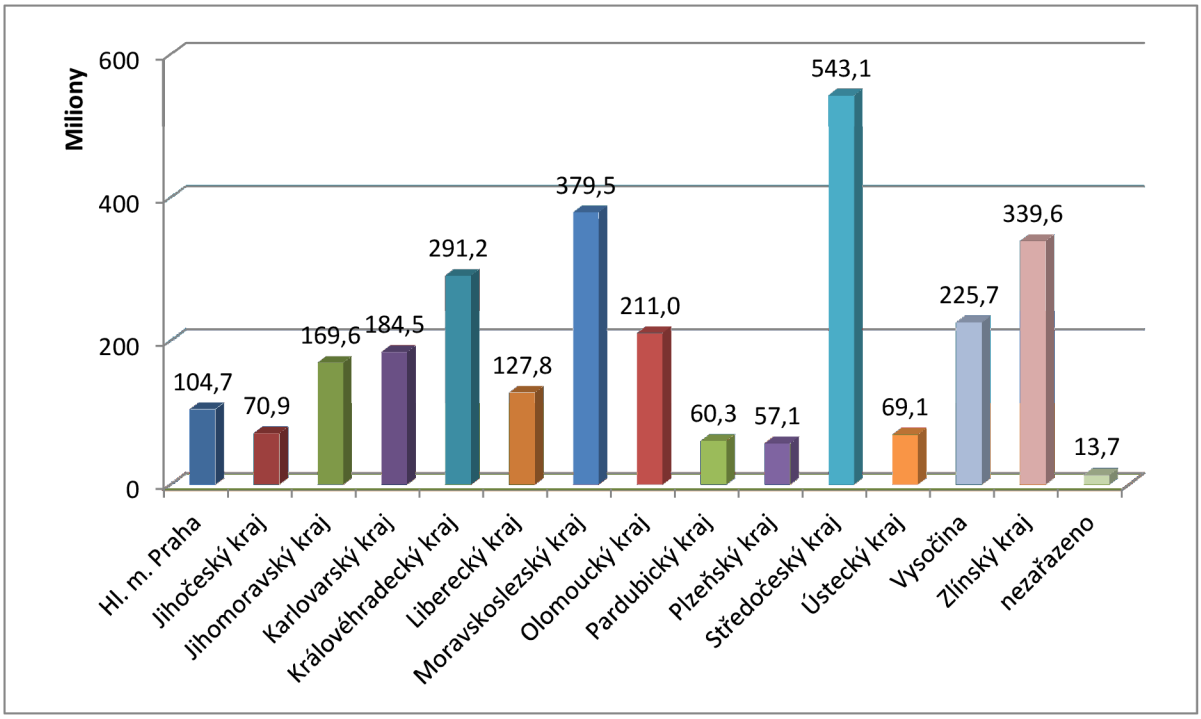
Moravskoslezský kraj se snaží podporovat cyklodopravu na základě strategických cílů *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji*. Snaží se podporovat projekty cyklostezek v prvních fázích hlavně v přípravě kvalitní projektové dokumentace. Dále směřuje pomoc na propagaci a prezentaci cyklistiky a cykloturistiky distribucí prezentačních materiálů a informačních technologií. Finančně podpořil i některé konkrétní projekty, nebo poskytl dotaci Klubu českých turistů. Bohužel v několika posledních letech podpora ze strany kraje v oblasti cyklodopravy klesá.

Hlavní město Praha

Hlavní město Praha se na plánování a budování cyklistické sítě zaměřuje od roku 2003. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy byla ale přijata až o několik let později. Praha usiluje o prosazování procyklistických opatření zejména proto, aby se tak zvýšila přeprava na kole a zmírnil tlak ostatní dopravy i dopad na životní prostředí. Hlavní město se soustřeďuje na rozšíření cyklistické sítě a řádné označení stávajících cyklostezek a cyklotras. Chce podporovat doprovodnou infrastrukturu a zajistit kvalitní informační systém.

[41] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/olomoucky-kraj/)

Graf 9: Alokovaná částka z fondů EU podle krajů[mil. Kč]



Zdroj: Databáze příjemců „Seznam příjemců 09/2012" (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

3.4 Analýza rozložení podpory výstavby cyklistické infrastruktury podle ORP

Předkládaná analýza podpory rozvoje cyklistiky a cykloturistiky, především výstavby cyklistické infrastruktury zpracovává projekty z operačních programů pro období 2007 – 2013 a akce podpořené ze Strukturálního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Pro operační programy byly zpracovány projekty dostupné k září 2012. Pro podporu ze SFDI byly zkoumány akce podpořené od roku 2007 do roku 2011. Ze zjištěných dat byla vytvořena databáze a provedena analýza podle obcí s rozšířenou působností. V případech kdy projekt zasahoval do více ORP, byla dotace poměrově rozdělena podle příslušnosti.

Ze SFDI byly podporovány pouze stavební akce, popř. akce, které souvisejí s opravami a údržbou cyklistické infrastruktury. Během sledovaného období bylo ze SFDI uvolněno celkem 873,454 mil. Kč pro 242 akcí. Podpora poskytnutá z Evropských fondů byla přidělována projektům, jejichž cílem byla nejen samotná výstavba cyklistické infrastruktury,

ale také propagace. Celková částka, která byla získána, činila 2 904,217 mil. Kč. Podpora z operačních programů byla rozdělena pro 280 projektů, z nichž 181 bylo stavebních a 99 projektů se týkalo marketingové podpory cyklistiky a cykloturistiky.
Na rozvoj cyklistické infrastruktury získalo podporu celkem 147 správních obvodů ORP. Největší koncentrace podpořených ORP byla soustředěna v Moravskoslezském, Středočeském a Jihomoravském kraji.

Na úrovni krajů se podpora výrazně lišila jak v počtu podpořených projektů, tak i ve výši celkové podpory. Podpora byla směřována spíše na jihovýchod Moravy a Slezska. V Čechách byla podpora směřována více do severovýchodní poloviny.

Nejvíce finančních prostředků pro rozvoj cyklistické infrastruktury získal Středočeský kraj, zde bylo podpořeno 17 oblastí ORP. Alokována byla částka 594 062,45 tis. Kč, která byla rozdělena pro 54 projektů. V tomto kraji byly podpořeny pouze stavební projekty, které získaly ze SFDI téměř 51 mil. Kč a z operačních programů přes 543 mil. Kč. V kraji byla podpora směřována spíše do severní části kraje. Největším příjemcem podpory ve Středočeském kraji byl správní obvod ORP – Černošice, které získaly podporu v celkové výši 99,1 mil. Kč pro 12 projektů. Správní obvod ORP Poděbrady získal pro 7 projektů podporu 71,5 mil. Kč. Nejvyšší podporu ve Středočeském kraji ale získal projekt Cyklostezka Horní Počáply – Vliněves – Zelčín, který spadá pod ORP Mělník. Zmíněná cyklostezka je úsekem cyklistické trasy EuroVelo 7 a získala podporu celkem 67,98 mil. Kč.

Po Středočeském kraji získal nejvyšší podporu Zlínský kraj, kde bylo podpořeno 11 správních obvodů ORP částkou 547,26 mil. Kč. Na jihozápadě kraje byly z větší části projekty podpořeny ze SFDI, zatímco na severovýchodě kraje byla naopak podpora čerpána z evropských fondů. Podpořeno bylo celkem 65 projektů, což je nejvíce ze všech krajů, z nichž pouze v jednom případě šlo o nestavební projekt. Ve správním obvodu ORP Vsetín bylo získáno pro 3 projekty celkem 129,46 mil. Kč. Velmi významným projektem v kraji je projekt Cyklostezka Bečva, který získal z ROP Střední Morava, priority Doprava 107,25 mil. Kč a je také finančně nejnáročnějším projektem v kraji. Dalšími významnými příjemci jsou správní obvody Valašské Meziříčí – 82,56 mil. Kč, Rožnov pod Radhoštěm – 73,6 mil. Kč, nebo Uherské Hradiště – 70,53 mil. Kč.

V Moravskoslezském kraji byla převážná část prostředků na rozvoj cyklistické infrastruktury směřována do jihovýchodní části kraje. Bylo podpořeno59 projektů a akcív 19 správních obvodech. V tomto kraji byl oproti ostatním krajům poměrně vysoký počet nestavebních projektů. Z celkového počtu realizovaných projektů v kraji bylo 23 zaměřeno na marketingovou podporu cykloturistiky. Celková podpora činila 406,67 mil. Kč, z nichž 380,14 mil. Kč bylo získáno ze strukturálních fondů EU a 26,54 mil. bylo poskytnuto ze SFDI. Nejlépe si v získávání podpory vedl správní obvod ORP – Karviná, který pro 5 projektů realizovaných na jeho území, získal 79,28 mil. Kč. Správní obvod ORP Frýdek-Místek získal dotace ve výši 70,07 mil. Kč. Poměrně srovnatelnou podporu získaly správní obvody ORP Opava, Krnov a Bohumín, jednalo se o částku oscilující kolem 45 mil. Kč.

V Královéhradeckém kraji bylo podpořeno 12 správních obvodů a 47 projektů, z nichž 29 přímo souviselo s výstavbou a budováním cyklostezek. Na rozvoj cyklistické infrastruktury a podporu cyklistiky bylo získáno 353,8 mil. Kč. Převážná část podpory byla alokována do správního obvodu ORP Náchod a Hradec Králové v součtu jejich podpora činila 249,71 mil. Kč. Zbylé finance (105 mil. Kč) byly rozděleny mezi dalších 10 správních obvodů, kde převažovaly projekty menšího rozsahu, nebo nestavební projekty zaměřené na propagaci cyklistiky a cykloturistiky. Na území ORP Náchod bylo z podpory 130,91 mil. Kč podpořeno 12 projektů, kdy žádný z projektů po finanční stránce nevyčníval. Naopak ve správním obvodu Hradec Králové, kde bylo z částky 118,8 mil. Kč podpořeno 6 projektů, byl projekt Cyklostezka Hradec Králové – Josefov – Kuks dotován částkou 86,5 mil. Kč. Tato cyklostezka má zvýšit atraktivitu regionu a je součást mezinárodní cyklostezky č. 24 Labská cyklostezka.

Podpora z operačních programů a SFDI byla poměrně rovnoměrně rozprostřena po celém území Olomouckého kraje. Podpořeno bylo celkem 63 projektů, což je druhý nejvyšší počet projektů v kraji. Dotace směřovala do 12 správních obvodů ORP v celkové výši 328,58 mil. Kč. Na projekty stavebního charakteru bylo alokováno 309,8 mil. Kč, zbývajících 18,78 mil. Kč získaly projekty nestavební. Nejvíce prostředků směřovalo do správního obvodu ORP Prostějov (96,06 mil. Kč) a Olomouc (80,32 mil. Kč). V případě obou správních celků bylo podpořeno množství menších projektů. Nejnákladnějším projektem byla v Olomouckém kraji Cyklostezka Přáslavice – Daskabát – Velký újezd, který získal dotaci 33,13 mil. Kč.

Kraj Vysočina získal podporu v celkové výši 252,72 mil. Kč, které byly rozděleny mezi 10 správních obvodů ORP. Největší podíl podpory směroval do středu kraje, další dotace směřovaly spíše na severovýchod kraje a v jižní části kraje pak bylo podpořeno několik nestavebních projektů ROP Jihovýchod. Výrazně dobře si proti ostatním správním celkům v kraji vedl správní obvod ORP Jihlava, který získal nadpoloviční část veškerých dotací v kraji. Jihlava pro své projekty získala v součtu 166,46 mil. Kč ze SFDI a fondů EU. Hlavní roli v této oblasti hraje cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs, která má být chápána jako vstupní brána do kraje Vysočina, která povede k hranici s Rakouskem, dále se očekává, že na ni budoucnu napojí menší cyklostezky lokálního významu. Na cyklostezku bylo v prvních dvou etapách projektů vyčerpáno více než 136 mil. Kč. Zbylé podpořené správní obvody získaly nesrovnatelně nižší dotace, nejvíce správní obvod ORP Žďár nad Sázavou 39,39 mil. Kč, nebo Havlíčkův Brod 20,87 mil. Kč.

V Karlovarském kraji byla rozložena podpora pouze mezi 4 správní obvody ze 7. Celková podpora dosahovala částky 246,07 mil. Kč, tedy jen o něco méně než v kraji Vysočina. Výraznou podporu získaly správní obvod ORP Cheb – 115,34 mil. Kč, Sokolov – 74,7 mil. Kč a Karlovy Vary – 52,89 mil. Kč, naopak Mariánské Lázně získaly příspěvek ze SFDI pouze ve výši 3,14 mil. Kč. Nejvyšší finanční podporu získal projekt Cyklostezka Ohře ze správního obvodu Sokolov ve výši 67,57 mil. Kč, ze správního obvodu Cheb pak získal stejný projekt podporu ve výši 50,68 mil. Kč a projekt Cyklostezka Ohře II dalších 38,12 mil. Kč. Tento projekt si klade za cíl propojit stávající cyklistickou infrastrukturu s nově vybudovanými částmi cyklostezky a vytvořit tak cyklostezku vedoucí celým krajem k hranici s Německem.

Na území Jihomoravského kraje byla podpora poměrně rovnoměrně rozprostřena. Dotaci na rozvoj cyklistické infrastruktury získalo 17 správní obvodů z celkového počtu 21 ORP. Podpora v součtu činila 232,24 mil. Kč. Nejvyšší podporu získal správní obvod Brno 45,74 mil. Kč. Podporu nad 20 mil. Kč získaly ještě správní obvody ORP Židlochovice 27,13 mil. Kč, Pohořelice – 23,21 mil. Kč a Vyškov – 22,24 mil. Kč. Zbylé územní celky čerpaly podporu v rozmezí 1,88 – 13,91 mil. Kč. Celkem bylo na území Jihomoravského kraje podpořeno 49 projektů a akcí, z nichž 46 projektů bylo stavebního charakteru a 3 se zabývaly podporou produktů cyklisty a cykloturistiky.

V Jihočeském kraji již podpory oproti výše zmíněným krajů výrazně ubývá a ze 17 správních obvodů ORP získalo pouze 8 podporu na rozvoj cyklistické infrastruktury. Míra dotací z evropských fondů a příspěvků ze SFDI je v opačném poměru než ve výše zmíněných krajích. Obvykle dotace poskytnuté z EU významně převyšují dotace ze SFDI, ale v Jihočeském kraji získalo 20 akcí příspěvek ze SFDI ve výši 99,31 mil. Kč, zatímco operačních programů bylo podpořeno pouze 9 projektů částkou 70,88 mil. Kč. Nejvyšší podporu získal správní obvod České Budějovice – 52,42 mil. Kč. V Jihočeském kraji během sledovaného období nevznikl projekt, který by výrazným způsobem zastínil ostatní, realizováno bylo několik méně finančně náročných dílčích projektů např. Cyklostezka Lipno, nebo Cyklistická stezka Hluboká nad Vltavou.

Liberecký kraj získal podporu na rozvoj cyklistiky a cykloturistiky celkem pro 9 správních obvodů ORP ve výši 154,7 mil. Kč. Dotace byly rozděleny mezi 17 stavebních a 8 nestavebních projektů. Menší polovinu z celkové dotace získal správní obvod ORP Česká Lípa, kde byl realizován projekt Zelená cyklomagistrála Ploučnice – Úsek Osočná – Noviny pod Ralskem, nebo tři etapy cyklostezky Varhany. Správní obvod ORP Tanvald a Liberec získaly téměř stejnou dotaci přesahující 21 mil. Kč.

V Pardubickém kraji směřovala podpora spíše do severní části kraje, kde podporu získalo 11 správních obvodů v celkové výši 149,86 mil. Kč. Dotace byly rozděleny mezi 36 projektů. Stejně jako v případě Jihočeského kraje byla poskytnutá částka ze SFDI vyšší než z fondů EU. Ze SFDI bylo podpořeno 25 projektů, které v součtu získaly příspěvek 89,58 mil. Kč. V případě projektů, které získaly podporu z operačních programů, se jednalo o částku 60,29 mil. Kč, přičemž většinu z 11 projektů tvořily nestavební projekty a pouze ve 4 případech byly podpořeny z EU projekty zabývající se přímo výstavbou cyklistické infrastruktury. Nejvyšší podporu získal správní obvod Žamberk 38,26 mil. Kč, následuje Chrudim 32,77 mil. Kč, Ústí nad Orlicí 31, 83 mil. Kč, posledním správním obvodem, který získal podporu nad 20 mil. Kč je ORP Pardubice s dotací ve výši 28,05 mil. Kč.

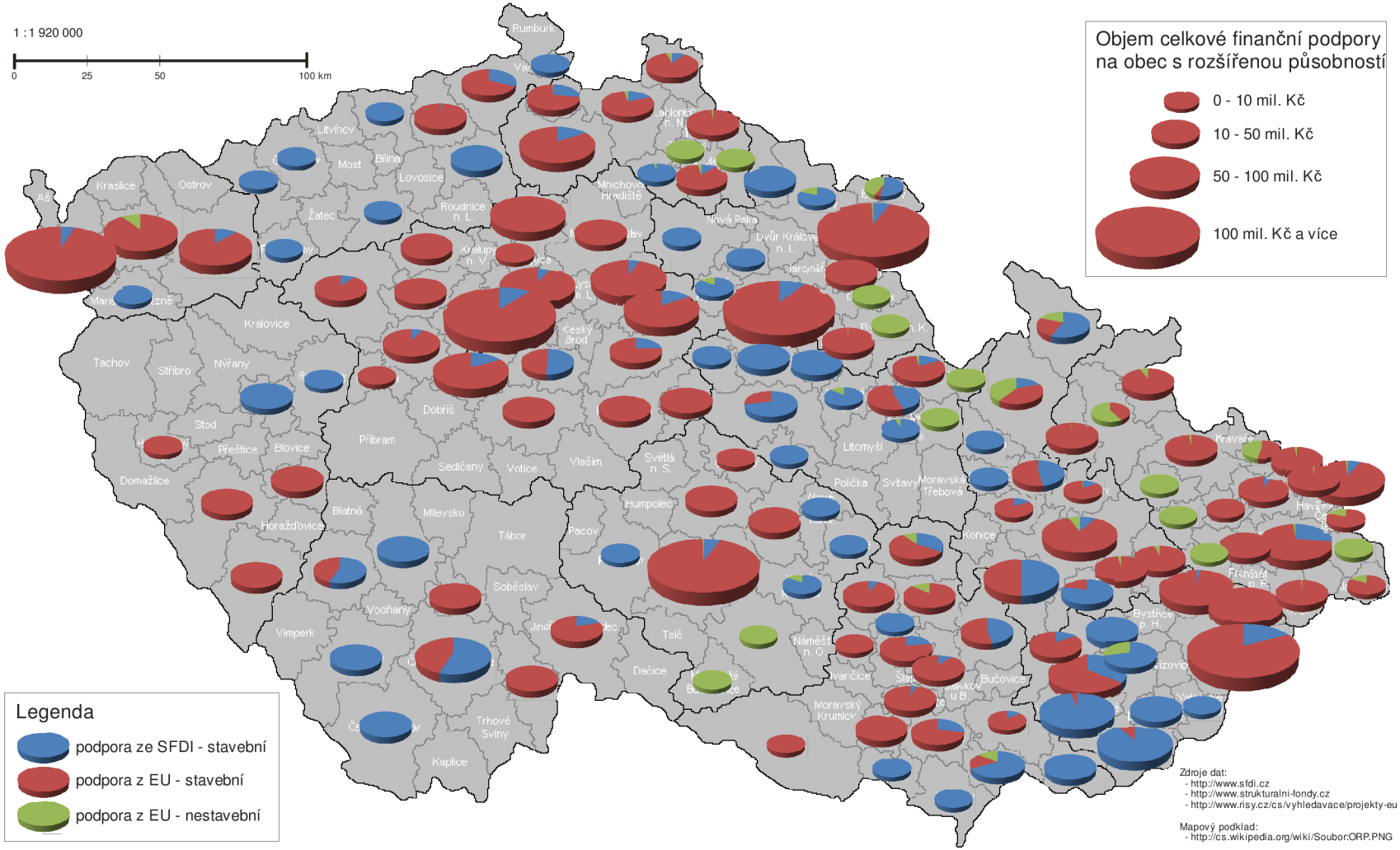
V Ústeckém kraji byla získána podpora ze SFDI a fondů EU v celkové výši 129,71 mil. Kč pro 10 správních obvodů z 16. Podporu získalo celkem 19 projektů a vždy se jednalo o projekty stavebního charakteru. Dotace směřovaly především do severovýchodní části kraje. Nejvíce podpory získaly správní obvody Litoměřice 43,77 mil. Kč a Ústí nad Labem 36,58

mil. Kč. Zatímco na území ORP Litoměřice byla podpora rozdělena mezi několik menších projektů, na území ORP Ústí nad Labem byla téměř celá podpora využita na projekt Labská stezka č.2 – I. etapa, cílem je vybudování části páteřní cyklistické trasy I. třídy.

Na území hlavního města Prahy bylo podpořeno celkem 5 projektů. Všechny projekty byly stavebního charakteru a získaly celkem 117,1 mil. Kč. Více než polovina podpory směřovala do projektu Rokytka – rozvoj území – cyklostezka, který byl podpořen z OP Praha Konkurenceschopnost z prioritní osy Dopravní dostupnost a rozvoj ICT ve výši 78,85 mil. Kč.

Plzeňský kraj ve sledovaném období získal nejnižší podporu ze všech krajů a získané dotace jsou proti některým krajům několikanásobně nižší. Celkem činily dotace a příspěvky 81,04 mil. Kč. Podporu získalo pouze 6 správních obvodů – Sušice, Plzeň, Klatovy, Nepomuk, Rokycany a Horšovský Týn. Přidělené dotace směřovaly spíše na jih kraje a bylo podpořeno 14 stavebních projektů. Pouze 2 správní obvody získaly podporu nad 20 mil. Kč – Sušice, kde byl realizován projekt Otavská cyklistická stezka Sušice s dotací ve výši 27,79 mil. Kč a ORP Plzeň, kde bylo realizováno několik menších akcí, které v součtu získaly ze SFDI částku 21,3 mil. Kč.

Kartogram: Alokace podpory ze SFDI a EU podle ORP



Zdroje dat:
- http://www.sfdi.cz
- http://www.strukturalni-fondy.cz
- http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu

Mapový podklad:
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:ORP.PNG

4 Případová studie projektu - Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy

V následující kapitole je zpracována případová studie projektu Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy. Vybrán byl projekt ze Zlínského kraje, kde v posledních letech výrazně vzrostl zájem o rozšíření cyklistické infrastruktury. Jedná se o část nejvýznamnějšího projektu na území Zlínského kraje Cyklostezka Bečva, který je zároveň finančně nejnáročnějším projektem za sledované období. Projekt Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy zasahuje do dvou správních obvodů ORP – Rožnov pod Radhoštěm a Valašské Meziříčí. V rámci případové studie bylo provedeno dotazníkové šetření spokojenosti uživatelů cyklostezky.

4.1 Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy

V několika předešlých letech začal Zlínský kraj aktivně řešit problematiku cyklistické dopravy, což připomíná fakt, že v roce 2009 bylo v tomto kraji vybudováno zhruba 53 km nových cyklostezek a zařadilo tak kraj na druhé místo v ČR. Podle cyklokoordinátora Ing. Jaroslava Martínka, byl Zlínský kraj tolik úspěšný ve výstavbě proti jiným krajům hlavně proto, že obce dokázaly v předešlých letech pečlivě připravit za spolupráce s krajem mnoho kvalitních projektů a dosáhly tak na výraznou podporu z fondů EU i SFDI. Na rozvoji cyklistické dopravy nadregionálního významu začal Zlínský kraj spolupracovat s krajem Olomouckým. Cílem je vytvořit cyklodálnici propojením páteřní Cyklostezky podél Baťova kanálu a Cyklostezky Bečva, trasu spojující oba kraje stezkou o délce více než 140 km.

Cyklostezka Údolím Rožnovské Bečvy se napojuje na výše zmíněnou páteřní cyklostezku Bečva. Cyklostezka je vedena na severovýchodě Zlínského kraje podél toku řeky Rožnovská Bečva z obce Horní Bečva do obce Zašová. Do projektu se zapojilo celkem sedm obcí – Horní Bečva, Prostřední Bečva, Dolní Bečva, Rožnov pod Radhoštěm, Zubří, Střítež nad Bečvou a Zašová. Všechny projekty byly realizovány v období od dubna 2009 do května 2010.Krealizaci projektu vedla zmíněné obce zejména nedostatečná infrastruktura Mikroregionu Rožnovsko a absence bezpečné a vhodné komunikace. Cyklisté byli v tomto úseku odkázáni na poměrně frekventovanou silnici první třídy I/35, která je také důležitým tahem na Slovensko. Hlavním cílem tedy bylo vytvoření bezpečné cyklostezky pro cyklisty, bruslaře a v zimním období i běžkaře. Stezka je ale využívaná hojně i pěšími. Dalším klíčovým cílem bylo propojení s již vybudovanými cyklostezkami.

Oficiálně byla cyklostezka otevřena 4. června 2010 v délce 31,5 km. Nově vybudované části cyklostezky tvoří 16,22 km. Souhrnné náklady na cyklostezku Údolím Rožnovské Bečvy byly vyčísleny na 125 507 297,28 Kč. Projekt byl z velké míry podpořen z Evropských zdrojů. Z ROP Střední Morava bylo proplaceno 85% uznatelných nákladů. Dotace byla čerpána z prioritní osy 1 Doprava, oblast podpory 1.3 Bezmotorová doprava. Celková dotace, kterou z ROP SM obce získaly, činila 101 343 331, 03 Kč. Zbylá část byla dofinancována z rozpočtů jednotlivých obcí, což v souhrnu činilo 24 163 966, 25 Kč.[42]

Tabulka 5: Financování projektu Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy

Obec	Dotace [Kč]	Vlastní zdroje [Kč]	Náklady celkem [Kč]	Vystavěný úsek [km]
Dolní Bečva	17 039 138,70	4 460 225,00	21 499 363,70	3,970
Horní Bečva	12 471 363,28	4 186 182,32	16 657 545,60	2,130
Prostřední Bečva	10 227 207,73	2 146 533,27	12 373 741,00	0,210
Rožnov pod Radhoštěm	19 808 332,63	5 073 124,27	24 881 456,90	2,786
Střítež nad Bečvou	16 559 113,44	3 503 115,34	20 062 228,78	2,519
Zašová	16 165 807,01	2 884 324,49	19 050 131,50	2,067
Zubří	9 014 283,75	1 590 755,96	10 605 039,70	2,540
Celkem	**101 343 331,03**	**24 163 966,25**	**125 507 297,28**	**16,222**

Zdroj 1 (vše kromě Zubří): Odbor rozvoje MěÚ Rožnov pod Radhoštěm - Ing. Iveta Holá (projektový manažer)
Zdroj 2 (Zubří): Odbor výstavby MěÚ Zubří - Ing. Aleš Kubják (referent odboru výstavby)

Horní Bečva

Na Horní Bečvě začíná první úsek cyklostezky Údolím Rožnovské Bečvy. Původní náklady na realizaci projektu byly odhadnuty na 16 881 252,- Kč a předpokládaná podpora z Evropských fondů měla činit 12 624 891, 9 Kč. Nově vybudovaný úsek cyklotrasy je dlouhý 2,13 km. Během realizace projektu došlo k menšímu snížení nákladů o 223 706,4 Kč.

Prostřední Bečva

V obci Prostřední Bečva se realizovala další část projektu Údolím Rožnovské Bečvy. Na úseku náležející této obci bylo nutné provést novou výstavbu pouze v části o délce 0,21 km. Na zbylé části cyklostezky nebyla nutná další stavební práce, jen v několika místech proběhla

[42]Informaci poskytl: Odbor rozvoje MěÚ Rožnov pod Radhoštěm - Ing. Iveta Holá (projektový manažer)

drobná úprava povrchu komunikace. Celkové náklady na realizaci projektu činily 12 373 741,- Kč a poskytnutá podpora z ROP Střední Morava činila 10 227 207,73 Kč.

Dolní Bečva

Obec Horní Bečva vypracovala projekt s celkovými náklady na realizaci 21 499 363,7 Kč a získala dotaci na uznatelné náklady projektu ve výši 17 039 138,7 Kč. Zbývající částku 4 460 225,- Kč uhradila obec z vlastních zdrojů. V obci Horní Bečva byla vybudována nejdelší část nové cyklostezky skládající se ze dvou stavebních úseků a lávky v celkové délce 3,97 km.

Rožnov pod Radhoštěm

Projekt byl zahájen 8.4.2009 a jeho realizace trvala do května 2010. Z délky cyklostezky Údolím Rožnovské Bečvy připadá na město Rožnov pod Radhoštěm úsek dlouhý 4,7 km. Cyklostezky v Rožnově p.R. je navržena tak, že z části využívá stávající komunikace, které jsou doplněny novou výstavbou, a z celkové délky je tedy nově vystavěno 2,786 km. Rozpočet projektu byl vyčíslen na 24 881 456,9 Kč a uznatelné náklady cyklostezky činily 23 303 920,74 Kč. Také úsek cyklostezky připadající na město Rožnov p.R. byl z velké části podpořen z ROP NUTS II Střední Morava. Na základě smlouvy byla podpora stanovena do výše 85% uznatelných nákladů, což činilo 19 808 332,74 Kč. Zbývající částka 5 073 124,27 Kč byla hrazena z městského rozpočtu.

Zubří

Úsek stavby cyklostezky spadající pod město Zubří byl realizován v období od dubna 2009 do května 2010, stavba byla zkolaudována 3.6.2010. Odhadované celkové výdaje projektu byly vypočítány na 12,23 mil. Kč a způsobilé výdaje na 11,91 mil. Kč. Skutečná hodnota projektu po dokončení poklesla na 10,98 mil. Kč a podpora z ROP Střední Morava činila 9,07 mil. Kč. Cyklostezka byla budována v jižní části města a výstavba nově vybudované komunikace je v délce 2,548 km. Stavba probíhala ve dvou úsecích, které jsou propojeny místními komunikacemi. První úsek byl vybudován v délce 1,585 km podél levého břehu řeky Rožnovská Bečva. Druhý úsek byl zbudován v délce 0,963 km včetně přemostění Starozuberského potoka dřevěnou lávkou v délce 13,5 m.

Střítež nad Bečvou

V obci Střítež nad Bečvou je vedena cyklostezka podél levého i pravého břehu řeky. Nově bylo vybudováno 2,519 km cyklostezky včetně přemostění potoka mostem pro cyklisty. Dále je cyklostezka vedena po stávajícím lehkém mostku přes řeku Bečva a také je využívána zpevněná regulace toku řeky Bečvy. Náklady na realizaci projektu činily 20 062 228,78 Kč a z fondů EU získala obec dotaci ve výši 16 559 113,44 Kč.

Zašová

Úsek cyklostezky náležící k obci Zašová je posledním úsekem cyklostezky. Cyklostezka je vedena katastrálním územím obcí Veselá a Zašová podél toku Rožnovské Bečvy. Byly budovány tři stavební úseky v celkové délce 2,067 km. Celkové náklady na realizaci byly 19 050 131,5 Kč a podpora poskytnutá z ROP SM činila 16 165 807,01 Kč.

4.2 Dotazníkové šetření o cyklostezce Údolím Rožnovské Bečvy

V létě 2011 byl proveden dotazníkový průzkum spokojenosti týkající se cyklostezky Údolím Rožnovské Bečvy. Šetření bylo prováděno na třech různých místech, vždy v sobotu od 9 – 11 hod a odpoledne 15 - 18 hod. První šetření proběhlo 6.8.2011 na úseku cyklostezky spadající pod obec Střítež nad Bečvou. Druhé šetření proběhlo 20.8.2011 ve městě Rožnov pod Radhoštěm v zábavním parku Gibon, který leží v těsné blízkosti cyklostezky a třetí sběř dat proběhl 27.8.2011 na úseku cyklostezky v obci Prostřední Bečva. Celkem bylo získáno 180 dotazníků, bohužel nebylo možno zahrnout do šetření 26 dotazníků nejčastěji z důvodu neúplného vyplnění. Níže uvedená tabulka shrnuje sběr dat podle času a místa, nejvíce správně vyplněných dotazníků bylo získáno v Gibon parku, což je přisuzováno větší pozornosti a pečlivosti cyklistů, kteří se v parku zastavovali k odpočinku a občerstvení.

Tabulka 6: Průběh dotazníkového šetření

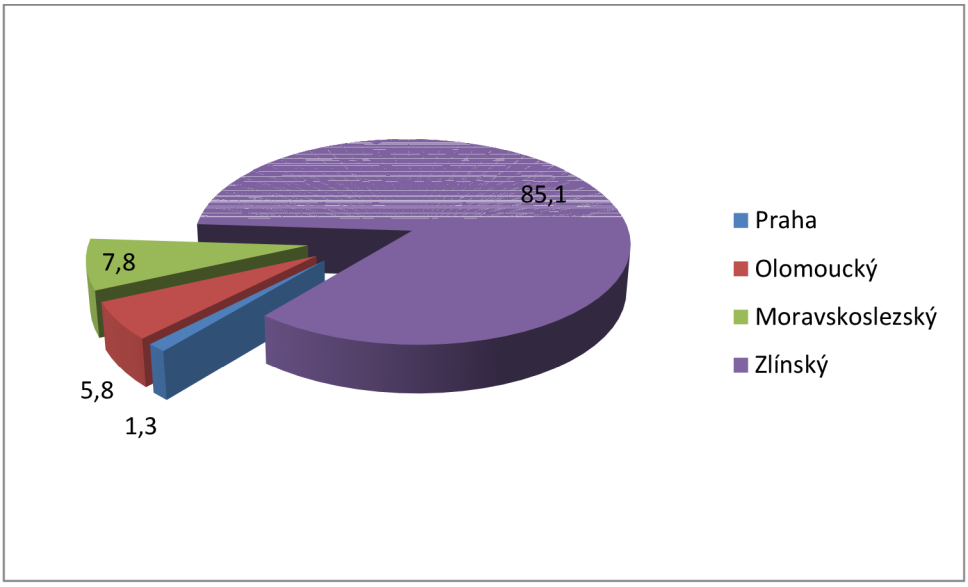
Datum šetření	Místo šetření	Počet získaných dotazníků	Počet správně vyplněných dotazníků
6.8.2011	Střítež nad Bečvou	75	59
20.8.2011	Rožnov pod Radhoštěm	80	76
27.8.2011	Prostřední Bečva	25	19
Celkem		**180**	**154**

Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Šetření bylo prováděno za účelem zjištění spokojenosti uživatelů s novou cyklostezkou Údolím Rožnovské Bečvy a složením struktury populace, která cyklostezku užívá. Celkem bylo vyhodnoceno 154 dotazníků, z nichž po rozdělení podle pohlaví bylo 75 žen a 79 mužů. Z pohledu zapojení se do pracovního procesu jednoznačně převládala skupina zaměstnaných s podílem 80,5%, dalších téměř 15% náleželo skupině studentů, bez zaměstnání bylo 3,9% a důchodce zastupoval pouze jeden reprezentant. Mezi oslovenými cyklisty se jich nejvíce nacházelo ve věkové skupině od 36 do 49 let – celkem 34,4% dotázaných a jen o 4% méně uvedlo skupinu ve věku od 22 do 35 let. Nezanedbatelnou část tvořili také cyklisté ve věku od 50 do 64 let a dokonce jeden muž starší 65 let. Pouze 7,8 % dotázaných bylo mladší 21 let. V dotazníkovém šetření byla také zjišťována skladba respondentů podle dosaženého vzdělání. Ukončené vysokoškolské vzdělání v dotazníku uvedlo 38,3% respondentů, dalších 36,4% ukončilo střední školu, nebo střední odbornou školu s maturitou. Střední školu bez maturity uvedlo celkem 22,7% dotázaných a zbylých 2,6% ukončilo povinnou školní docházku.

Z provedeného šetření vyplývá, že cyklostezku nejvíce využívají lidé z obcí, jimiž je cyklostezka vedena, nebo přilehlých obcí. Ze Zlínského kraje pochází naprostá většina – 85,1% uživatelů cyklostezky. Zbývající respondenti pocházejí z Moravskoslezského kraje – 7,8%, Olomouckého kraje – 5,8% a 1,3% byli návštěvníci z Prahy.

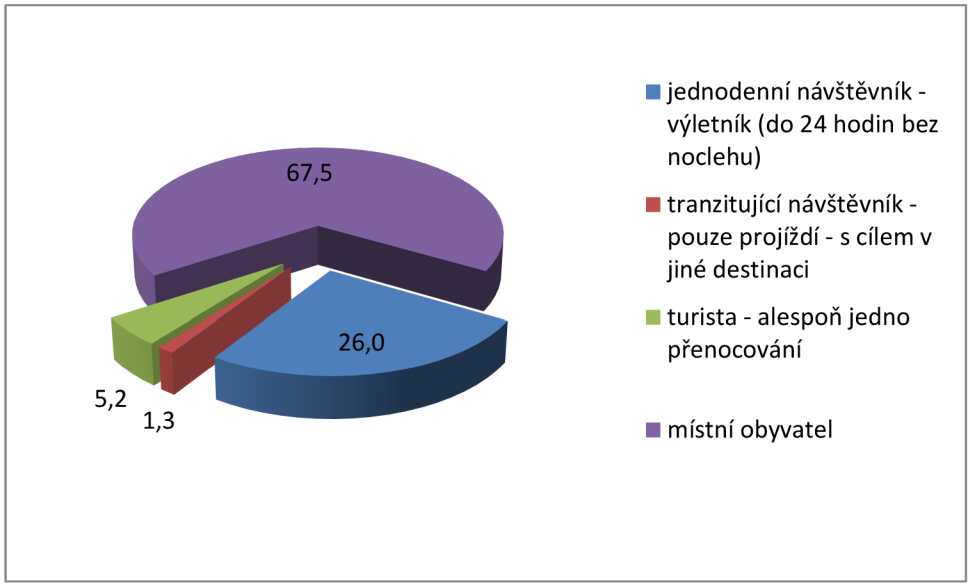
Graf 10: Otázka 1 - Region původu [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Následující graf zpracovává procentuální zastoupení z pohledu délky pobytu uživatelů cyklostezky. Z grafu vyplývá, že v případě 67,5% respondentů se jednalo o obyvatele místní, 26% dotazovaných se vydalo na jednodenní výlet bez noclehu, 5,2% se rozhodlo cykloturistů se strávit jednu, popř. i více nocí ve sledované oblasti a 1,3% cyklistů využilo cyklostezku Údolím Rožnovské Bečvy s cílem v jiné destinaci cestovního ruchu.

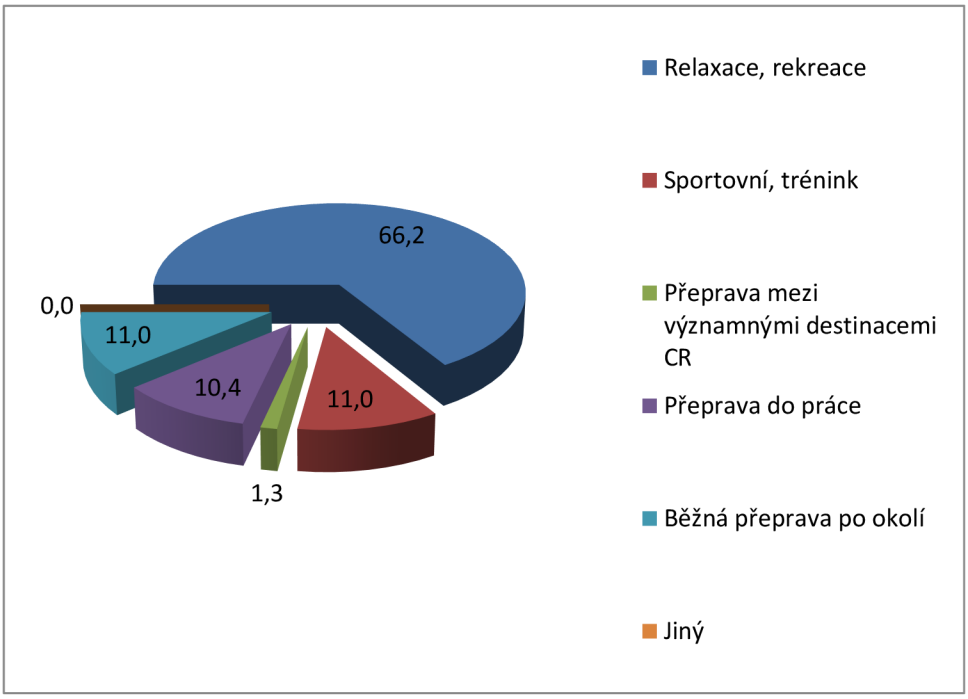
Graf 11: Otázka 2 – Zařazení do skupiny podle délky pobytu [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Níže uvedený graf představuje za jakým účelem je cyklostezka využívána. Celkem 66,2 dotázaných odpovědělo, že cyklostezku využívají především k rekreaci a relaxaci, 11% cyklistů využívá cyklostezku při běžné přepravě po okolí, pro sportovní účely a trénink využívá stezku také 11% uživatelů. Cyklostezku používá 10,4% respondentů při každodenní přepravě do práce. Dva respondenti uvedli, že důvodem pro využití cyklostezky je přeprava mezi významnými destinacemi cestovního ruchu žádný z respondentů neuvedl jiný účel, než byl v dotazníkovém šetření nabídnut.

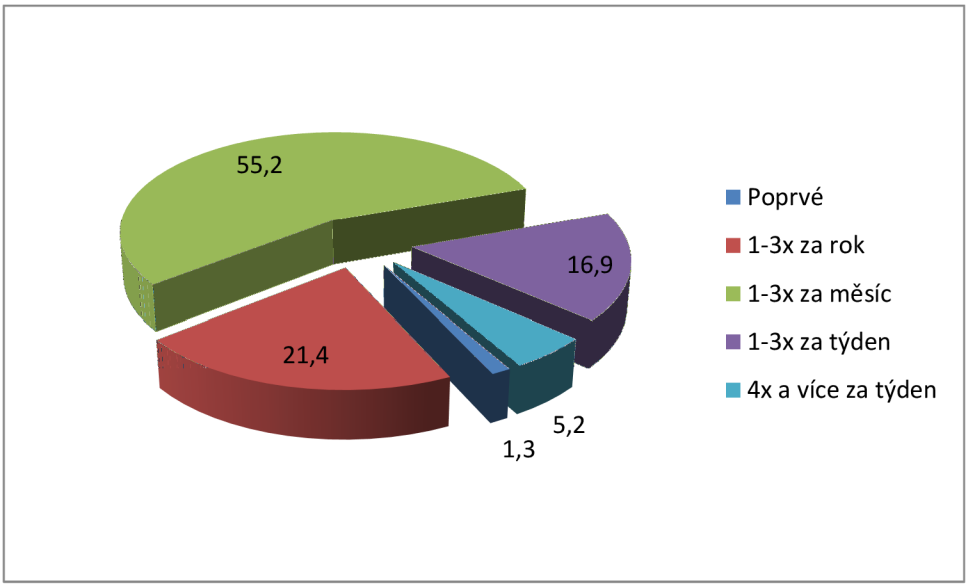
Graf 12: Otázka 4 - Účel využití cyklostezky Bečva [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

V dalším grafu je řešena otázka četnosti užívání cyklostezky. Více než polovina respondentů využívá cyklostezku až třikrát do měsíce. Druhou nejpočetnější skupinou - 21,4% jsou spíše sváteční uživatelé, kteří vyrazí na cyklostezku zhruba třikrát do roka. Nezanedbatelnou skupinu cyklistů využívající cyklostezku i třikrát týdně tvoří 16,9% dotazovaných. Mezi respondenty se našla skupina poměrně aktivních cyklistů, kteří využívají cyklostezku téměř každý den. Dva cyklisté ale uvedli, že cyklostezku v den šetření navštívili poprvé.

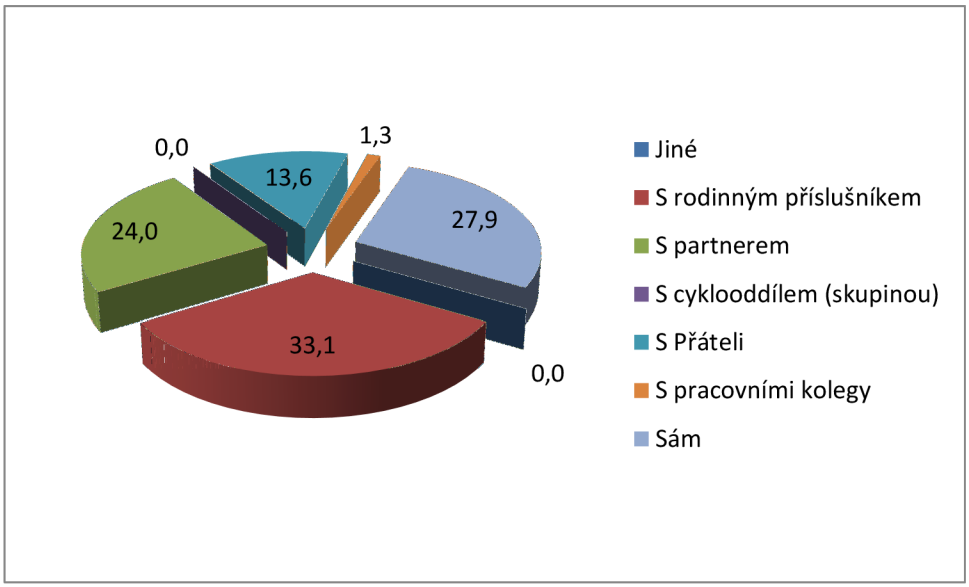
Graf 13: Otázka 5 - Četnost využití cyklostezky Bečva [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

V dotazníkovém šetření jsem se také zajímala, zda se cyklisté nejčastěji na kolo vydávají sami nebo ve společnosti. Z níže uvedeného grafu vyplývá, že 33,1% respondentů provozuje cyklistiku s rodinnými příslušníky a celých 24% s partnerem. Menší skupinu tvořili cyklisté, kteří vyrážejí na kolo s přáteli – 13,6% nebo s kolegy z práce – 1,3%. Oproti tomu stojí skupina celkem 27,9% cyklistů, kteří nejraději vyrážej na kolo sami bez doprovodu.

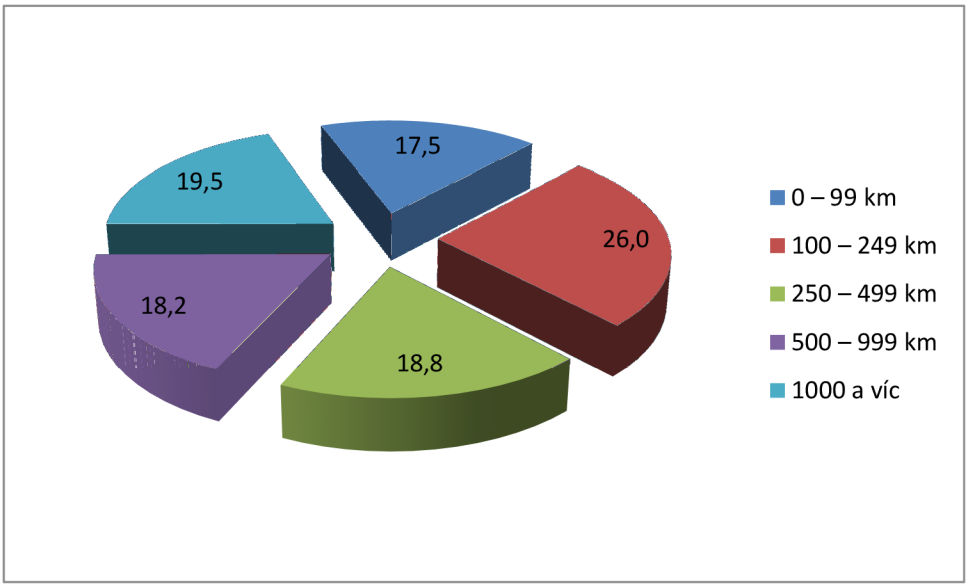
Graf 14: Otázka 6 - Na kole nejčastěji jezdíte [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

V následujícím grafu je znázorněno rozložení cyklistů podle počtu ujetých kilometru za rok. Graf ukazuje poměrně vyvážené hodnoty, nejvíce respondentů uvedlo, že za rok ujedou na kole 100 – 249 km. Proti tomu stojí 19,5 % respondentů, kteří zdolají na kole během roku více než 1000 kilometrů. Přes 18% dotazovaných cyklistu odpovědělo, že za rok najezdí od 500 do 999 kilometru. Podobný počet cyklistů se pohybuje v rozmezí od 250 do 499 kilometrů ročně. Více než 99 km ročně neujede 17,5 %respondentů.

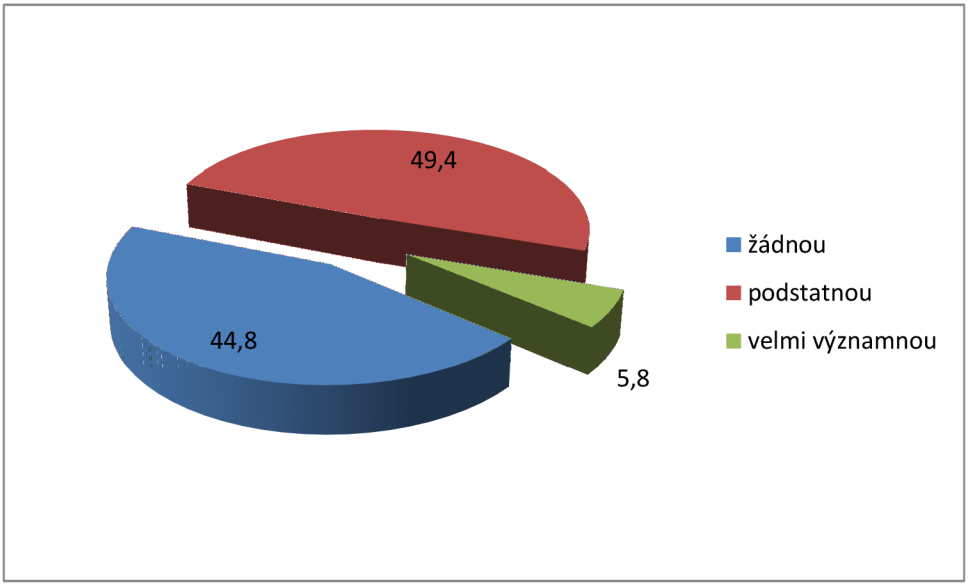
Graf 15: Otázka 7 – Rozdělení respondentů dle počtu km/rok [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

V dotazníku, byla také položena otázka, zda a jakou roli hraje hustota a kvalita cyklistické infrastruktury při volbě destinace pro trávení dovolené. Téměř 6% cyklistů uvedlo, že kvalita a hustota cyklostezek a cyklotras sehrává při volbě destinace velmi významnou roli. Bezmála polovina cyklistů se vyjádřila, že je pro ně podstatné zda daná lokalita disponuje cyklistickou infrastrukturou a pro 44,8% respondentů cyklostezky při výběru destinace nehraje žádnou roli.

Graf 16: Otázka 10 – Význam kvality a hustoty cyklostezek při výběru dovolené [%]



Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Hodnocení kvality a vybavenosti cyklostezky doprovodnou infrastrukturou

Při hodnocení technické stránky cyklostezky označili všichni respondenti povrch cyklostezky pozitivně, jako spíše kvalitní jej označilo 31,2%, jako kvalitní 63% a jako velmi kvalitní 5,8% respondentů. V otázce bezpečnosti cyklostezky bylo 6 uživatelů přesvědčeno, že cyklostezka je nebezpečná a dalších 26,6% označilo stezku jako spíše nebezpečnou. Proti tomuto názoru stálo téměř 70% ostatních respondentů, kteří ze 47,4% označili stezku jako spíše bezpečnou a 22,1% dotázaných si myslí, že cyklostezka je bezpečná. Mimo jiné měli respondenti zhodnotit atraktivitu cyklostezky a krajiny, kterou je stezka vedena. Z tohoto hlediska byla cyklostezka hodnocena velmi pozitivně 62,3% shledávají okolní krajinu jako atraktivní, dalších 17,5% jako spíše atraktivní a 11 respondentů, tedy 7,1% zhodnotili cyklostezku jako velmi atraktivní. Opačného názoru bylo jen 7,8% respondentů, kterým se vedení stezky zdálo spíše neatraktivní a zbylých 5,2% označili cyklostezku jako neatraktivní. Dále měli dotazovaní zhodnotit zajímavosti cestovního ruchu na trase a v okolí cyklostezky. V této otázce dvě třetiny dotázaných považují nabídku cestovního ruchu za atraktivní a někteří i velmi atraktivní, ale téměř 34% shledává atraktivity nezajímavými. Značení cyklostezky 5,2% dotázaných označilo jako špatné a dalších 8,4% jako spíš špatné. Pro 35,7% respondentů je značení spíš dobré, pro 42,2% dobré a 8,4% uživatelů zhodnotilo značení cyklostezky jako velmi dobré. Respondenti byli dále požádáni, aby ohodnotili doprovodnou infrastrukturu na cyklostezce a také nabídku služeb pro cyklisty v blízkém okolí stezky. V případě možnosti občerstvení uvedlo 52,6% dotazovaných, že četnost a rozmístění je dostačující, zbylých 47,4% nebylo spokojeno a ohodnotili možnost občerstvení jako nedostačující. Při hodnocení ubytování s kolem, kde by cykloturisté mohli uschovat své jízdní kolo, pouze 18,2% uvedlo, že nabídka je dostačující. Nejpočetnější skupina respondentů uvedla, že možnost ubytování je nedostačující a 13% nabídku zhodnotili jako zcela nedostačující. Hodnocení pohostinství se speciální nabídkou pro cyklisty (nutričně vyvážené pokrmy, iontové nápoje apod.) byla vyhodnocena z téměř 50% jako nedostačující a 29,2% respondentů považuje nabídku za zcela nedostačující. Pouze 21,4% uživatelů se vyjádřilo, že je podle nich pohostinství s rozšířenou nabídkou pro cyklisty dostačující. Další hodnocenou službou byl výskyt cykloservisů nebo cykloobchodů v okolí cyklostezky. Více než 14% cyklistů uvedlo, že četnost cykloservisů je v zcela nedostatečné míře a dalších 48,1% službu hodnotilo jako nedostatečnou. Zbylých 37,7% uvedlo, že se jim zmiňovaná služba zdá dostačující. V další otázce měli respondenti posoudit, zda je vyhovující četnost odpočívadel na stezce. Pro 63,6% respondentů je na cyklostezce dostatečný počet odpočívadel, ale pro 36,4% je množství míst k odpočinku nedostatečná.

4.3 Srovnání dotazníkového šetření na základě místní příslušnosti respondentů

Jak již bylo výše řečeno, v šetření bylo zpracováno 154 dotazníků, z nich se k místním obyvatelům přihlásilo 104 respondentů a 50 uvedlo, že jsou turisté a návštěvníci. V následujícím textu tedy srovnám odpovědi místních obyvatel s respondenty z jiných oblastí. Všichni místní obyvatelé žijí ve Zlínském kraji, turisté a návštěvníci žijí ze 72% také ve zlínském kraji, 34% uvedlo, jako místo bydliště Moravskoslezský kraj a 4% uvedli Prahu. Zatímco místní obyvatelé cyklostezku využívají k relaxaci, přepravě do práce i jako běžnou přepravu po okolí, pro návštěvníky i turisty cyklostezka slouží kromě relaxace a rekreace také jako spojnice mezi významnými turistickými destinacemi, nebo pro sportovní a tréninkové vyžití. Z pochopitelných důvodů užívají cyklostezku častěji místní, více než 66% cyklostezku navštíví 1 – 3 x za měsíc a 21% několikrát do týdne. Respondenti pocházející z jiných oblastí z větší poloviny uvedli, že cyklostezku navštíví maximálně 3 x za rok a 2 dotazovaní uvedli, že cyklostezku navštívili poprvé. Drobné odchylky lze nalézt i ve zvyklostech cyklistů s kým nejčastěji na kole jezdí. Zatímco respondenti z jiných oblastí na kolo vyrážejí v 86% případech ve společnosti další osoby, místní obyvatelé v téměř 35% jezdí na kole raději sami.

Při hodnocení cyklostezky po technické stránce, kvality a dostupnosti poskytovaných služeb se již respondenti obou skupin poměrně rozcházeli. Místní obyvatelé obvykle hodnotili cyklostezku pozitivněji než návštěvníci a turisté. Lze to přičíst určité neobjektivnosti a nekritičnosti místních vůči cyklostezce, případně srovnávají podmínky před výstavbou cyklostezky se současným stavem. Povrch cyklostezky všichni respondenti považovali za kvalitní, 62% nemístních respondentů uvedlo, že cyklostezka je spíše kvalitní, a 38%, že je kvalitní. Místní obyvatelé považují povrch cyklostezky v 16% za spíše kvalitní, v 75% jako kvalitní a v 9% jako velmi kvalitní. Také v případě posouzení bezpečnosti se značně liší názory místních a nemístních cyklistů. Respondenti z jiných oblastí cyklostezku považují za spíše nebezpečnou v 56% a dokonce 8% ji hodnotí jako nebezpečnou a pouze 30% si myslí, že je cyklostezka spíše bezpečná a 6% uvedlo, že je bezpečná. Naopak místní považují cyklostezku ve více než 85% za bezpečnou nebo spíš bezpečnou a necelých 15% cyklostezku shledává jako spíš nebezpečnou až nebezpečnou. Okolí cyklostezky shledaly obě sledované skupiny jako atraktivní v téměř shodném poměru. Také atraktivity cestovního ruchu byly v obou skupinách vnímány ze dvou třetin jako atraktivní, ale jednou třetinou jsou atraktivity vnímány jako nezajímavé. Značení cyklostezky bylo pozitivně hodnoceno v obou skupinách,

pouze 5 místních se vyjádřilo, že cyklostezka je špatně označena ve skupině turistů a návštěvníků se stejně vyjádřili pouze dva cyklisté.

Při hodnocení doplňkových služeb k cyklostezce se názory místní obyvatel a cyklistů z jiných oblastí různily. V případě množství občerstvení rozmístěných kolem cyklostezky označila v obou skupinách větší polovina za dostačující. Pokud se ale jednalo o možnost občerstvení se zvláštní nabídkou pro cyklisty (např. nutričně vhodné pokrmy apod.) vyjádřilo se 52% nemístních o nabídce jako o zcela nedostačující, 34% jako nedostačující a pouze 6% považuje nabídku za dostatečnou. Ani místní obyvatele s nabídkou stravování pro cyklisty nejsou spokojeni a pouze pro 25% cyklistu je nabídka dostačující. Poměrně negativně je také nahlíženo na možnosti ubytování cyklistu s kolem a možností jeho úschovy. Pouze 6% z nemístních a 24% místních respondentů si myslí, že nabídka je dostačující. O něco lépe je posuzováno množství cykloservisů, nebo cykloobchodů kde cyklisté z jiných oblastí v 68% případů považují množství cykloservisů v blízkosti cyklostezky za nedostatečné, místní si totéž myslí v 59%. Doprovodnou infrastrukturu hodnotí 72% místních jako dostatečnou, ale návštěvníci a turisté považují počet odpočívadel, popisných tabulí a pod v 54% jako nedostačující. Jak již bylo zmíněno výše, úsudek místních obyvatel může být zkreslený kvůli nekritičnosti nové cyklostezky a srovnávání se stavem před vybudováním nové cyklostezky. Při hodnocení služeb mají místní obyvatelé obvykle lepší znalost nabídky místních služeb, přesto by bylo vhodné zaměřit tímto směrem pozornost při dalším rozvoji cykloturistiky. Zejména v případě nabídky stravování a ubytování se speciální nabídkou pro cyklisty jsou v okolí cyklostezky značné rezervy.

Závěr

Cestovní ruch se nezanedbatelně podílí na ekonomickém a sociálním rozvoji téměř každé země a jejich regionů. Cestovní ruch s sebou přináší mnoho pozitiv směřujících k rozvoji jednotlivých regionů, bohužel s sebou nese také určitá rizika. Často rozdílný rozvoj a konkurenceschopnost regionů je poměrně nežádoucím jevem jak z pohledu národní politiky, tak i Evropské unie a jedním z hlavních cílů tedy je snižovat rozdíly mezi regiony i zeměmi.

V současné době výrazně vzrostla obliba cyklistiky a cykloturistiky a vzrostl i její podíl na cestovním ruchu. Cyklistika se těší čím dál větší oblibě díky dostupnosti napříč generacemi i sociálními vrstvami. V České republice je rozvoj cyklistické infrastruktury a doprovodných služeb pro cyklisty teprve v začátcích. Při pohledu několik let nazpět se ale začínají rýsovat pro cyklistiku příznivější podmínky. V roce 2001 byla poskytnuta první podpora pro 7 akcí ze SFDI částkou necelých 12 mil. Kč. Vstup ČR do Evropské unie v roce 2004 značil především množství nejrůznějších změn přibližujících ČR k EU. Tyto změny s sebou také přinášejí finanční podporu na rozvoj různých oblastí v rámci regionů a tedy i možnou podporu rozvoje cyklistické infrastruktury. Momentálně probíhá programovací období let 2007 – 2013 a je možné čerpat dotace z fondů Evropské unie. V České republice je možné čerpat dotace z Regionálních operačních programů podle regionů soudržnosti NUTS II. Z těchto programů nemá možnost čerpat dotace pouze Praha, která převyšuje 75% hranici ekonomické úrovně průměru EU, ale má oprávnění čerpat z operačních programů Praha Konkurenceschopnost a Praha Adaptabilita. Částka vyčleněná pro Regionální operační programy na období 2007 – 2013 je 4 659 mil. EUR a pro programy Praha 343 mil. EUR.

Cílem práce bylo analyzovat rozložení finanční podpory pro výstavbu cyklistické infrastruktury ze SFDI a fondů EU. Hodnocení bylo provedeno na základě získaných dat a vytvořených databází projektů z operačních programů a akcí podpořených ze SFDI, zabývajících se cyklistickou problematikou. Analýza byla prováděna podle regionů soudržnosti, krajů a obcí s rozšířenou působností.

Je nutné podotknout, že rozdíly ve výši získané finanční podpory i počty podpořených projektů jsou mezi jednotlivými oblastmi velmi výrazné. V oblasti Čech byla podpora poskytována regionům spíše v severní polovině, na Moravě a ve Slezsku byla podpora

koncentrována spíše jihovýchodním směrem. Z celkového počtu 206 správních obvodů získalo podporu 71,36%.

Během sledovaného období bylo podpořeno 147 správních obvodů obcí s rozšířenou působností z operačních programů 2007 – 2013 a ze SFDI 2007 - 2011 částkou témě 3 766 mil. Kč. Výše dotace se pohybovaly u jednotlivých ORP od 44 tis. do 166 462 tis. Kč. Dotaci vyšší než 100 mil. Kč získalo 6 správních obvodů ORP Jihlava 166,46 mil. Kč, Náchod 130,91 mil. Kč, Vsetín 129,46 mil. Kč, Hradec Králové 118,8 mil. Kč, hl. m. Praha 117,09 mil. Kč a Cheb 115,34 mil. Kč. Dalších 18 správních celků získalo podporu v intervalu 50 – 100 mil. Kč. Celkem 69 správních celků získalo podporu 10 – 50 mil. Kč a dotaci pod 10 mil. Kč získalo zbývajících 54 územních celků.

Podle krajů si nejlépe stál Středočeský kraj, ve kterém projekty získaly podporu 594,1 mil. Kč, následuje Zlínský kraj s podporou 547,3 mil. Kč nebo Moravskoslezský kraj s podporou 406,7 mil. Kč. Na opačném konci pak stojí Plzeňský kraj, ve kterém byla získána podpora ve výši 81 mil. Kč, Ústecký kraj 129,7 mil. Kč nebo Pardubický kraj s podporou 149,9 mil. Kč.

Více než 200 kilometrů cyklostezek nalezneme v hlavním městě Praha, nebo Středočeském kraji a více než 160 kilometrů pak v Moravskoslezském, Zlínském, Olomouckém nebo Jihomoravském kraji. Všechny zmíněné kraje (kromě Jihomoravského) patří také mezi kraje s nevyšší podporou z fondů EU a SFDI. Jihomoravský kraj naopak získal podporu nižší než např. kraj Vysočina, který má spolu s Libereckým krajem nejméně kilometrů cyklostezek. Z prováděných analýz vyplývá, že kraj Vysočina i Liberecký kraj nevěnuje problematice cyklistické infrastruktury příliš velkou pozornost, neprojevují ani snahu podporovat nižší územní cekly k aktivitě, přesto získaná podpora nepatřila k nejnižším.

V poslední kapitole byla provedena případová studie projektu Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy. Díky spolupráci několika obcí bylo dosaženo realizace cyklostezky v délce 31,5 km, z toho nových úseků cyklostezky bylo vybudováno 16,22 km. Riziko neúspěchu při získaní dotace a realizace projektu snížily obce tím, že každá obec vypracovala vlastní projekt a žádost o dotaci. K případové studii bylo zpracováno dotazníkové šetření spokojenosti uživatelů, ze kterého lze vyvodit několik závěrů. Cyklostezka sama o sobě jako produkt cestovního ruchu nevyvolá dlouhodobě požadovaný efekt pouze vlastní výstavbou. Ke své plné funkčnosti potřebuje cyklostezka kvalitní doprovodnou infrastrukturu a odpovídající

nabídku služeb. Kvalita stezky, přírodní i kulturní podmínky byly hodnoceny pozitivně, naopak méně kladně byla hodnocena nabídka služeb pro cyklisty, jako ubytování s kolem, zvláštní nabídka stravování pro cyklisty v okolí stezky, nebo větší množství cykloservisů nebo jejich lepší označení. Je tedy potřeba věnovat větší pozornost doprovodné infrastruktuře, službám popř. zlepšit poskytování informací.

Závěrem je tedy možné zhodnotit, že téměř polovina krajů se snaží aktivně využívat podpory ze zdrojů Evropské unie i SFDI, druhá polovina ale značně zaostává. Přestože již existují strategické dokumenty na rozvoj cyklistické infrastruktury a budování zázemí pro cyklistiku a cykloturistiku, bylo by vhodné aktivnější zapojení krajů a nižších zemních celků.

Seznam použitých zdrojů

[1] BLAŽEK, Jiří a UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3

[2] PETRŮ, Zdenka. *Základy ekonomiky cestovního ruchu*. 2., upr. vyd. Praha: Idea servis, 2007. 124 s. ISBN 978-80-85970-55-5.

[3] MALÁ, Vlasta. *Cestovní ruch: (vybrané kapitoly).* Vyd. 1. V Praze: Vysoká škola ekonomická, Fakulta mezinárodních vztahů, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7.

[4] MALÁ, Vlasta a kol. *Základy cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2002. 98 s. ISBN 80-245-0439-1.

[5] NĚMČANSKÝ, Milan. *Management cestovního ruchu*. 1, 2. Vyd. 1. Karviná: Slezská univerzita, Obchodně podnikatelská fakulta, 1995. 226 s. ISBN 80-85879-18-2.

[6] VAŠKO, Martin. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2002. 95 s. ISBN 80-245-0445-6.

[7] KOSTKOVÁ, Miroslava, NĚMČANSKÝ, Milan a TORČÍKOVÁ, Eva. *Management služeb cestovního ruchu.* Vyd. 1. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné, 2009. 256 s. ISBN 978-80-7248-510-9.

[8] VYSTOUPIL, Jiří a ŠAUER, Martin. *Základy cestovního ruchu: distanční studijní opora.* Vyd. 1. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. 163 s.ISBN 80-210-4205-2.

[9] VYSTOUPIL, Jiří et al. *Metody pro tvorbu strategických a programových dokumentů cestovního ruchu.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 113, vi s.ISBN 978-80-210-4290-2.

[10] HOLEŠINSKÁ, A., METELKOVÁ, P., ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J. (2005): *Politika cestovního ruchu*. ESF MU, Katedra regionální ekonomie a správy, Brno, 43 s.

[11] MARTÍNEK, Jaroslav a kol. *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu*. Vyd. 1. [Brno]: Centrum dopravního výzkumu, 2007. 72 s. ISBN 978-80-86502-60-1.

[12] MOUREK, Daniel a kol. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice.* Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011. 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

[13] MARTÍNEK, Jaroslav a kol. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: cíle, realita, vyhlídky*. [Brno]: Centrum dopravního výzkumu, 2005. 39 s.ISBN 80-86502-24-4.

[14] KORVAS, Pavel a kol. *Aktivní formy cestovního ruchu*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. 149 s. ISBN 978-80-210-4361-9.

[15] ONDRÁČEK, Jan a HŘEBÍČKOVÁ, Sylva. *Cykloturistika*. 1. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2007. 123 s. ISBN 978-80-210-4443-2.

[16] BUDÍK, Josef. *Evropské strukturální fondy a jejich využívání*. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2009. 79 s. ISBN 978-80-7408-014-2.

[17] PÁSKOVÁ, Martina. *Udržitelnost rozvoje cestovního ruchu*. Vyd. 2. Hradec Králové: Gaudeamus, 2009. 298 s. ISBN 978-80-7435-006-1.

[18] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu : Cestovní ruch: výkladový slovník (Variant.).* [Praha] : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.i

[19] ELLIOTT, J. (1997): *Tourism politics and public sector management*. Nakladatelství Routledge, Londýn, 1.vydání, 279 stran. ISBN 0415071577

[20] ŠAUER, M., vedoucí práce VYSTOUPIL, J. (2008*): Podpora cestovního ruchu z veřejných financí.* Disertační práce, ESF MU, Katedra regionální ekonomie a správy, Brno, 130 s.

[21] PAGE, Stephen J. a CONNELL, Joanne. *Tourism: a modern synthesis*. 3rd ed. Andover: South-Western Cengage Learning, ©2009. xx, 663 s. ISBN 978-1-4080-0916-1.

[22] *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007-2013*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, [2007]. 138 s. ISBN 978-80-87147-08-5.

[23] *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Díl II, Soubor zařízení pro cyklistickou dopravu a jejich technické prvky (cyklistická infrastruktura)*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000. 112 s. ISBN 80-902141-7-7.

[24] BAKOS, Ekonomické dopady cestovního ruchu: multiplikační efekty a ekonomické úniky. *Scientia et Societas: časopis pro společenské vědy a management*, 2009, roč. 5, č. 2, str. 155 – 165.

[25] VYSTOUPIL, Jiří, ŠAUER, Martin,STUDNIČKA, Petr. *Analýza podpory rozvoje cestovního ruchu v České republice z Regionálních operačních programů v období říjen 2007-červen 2010*. Czech Hospitality and Tourism Papers - Hotelnictví, lázeňství, turismus, Praha: Vysoká škola hotelová v Praze 8, VI, 12, s. 24-48, ISSN 1801-1535. 2010.

[26] Jeff Marion a Jeremy Wimpey. Dopady terénní cyklistiky na životní prostředí: přehled vědeckých výzkumů a vhodných postupů údržby. *Mimoprodukční funkce lesa - cyklistika v lesních majetcích: [odborný seminář]: sborník referátů: 5.6.2008*, Jablonec nad Nisou - Mšeno. [Praha]: Česká lesnická společnost, [2008]. 80 s. ISBN 978-80-02-02034-9.

[27] Databáze příjemců *„Seznam příjemců 09/2012“* (http://www.strukturalni-fondy.cz a http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu)

[28] Zákon č.17/1992 Sb. *Zákon o životním prostředí*.

[29] World Travel & Tourism Council – WTTC (http://www.wttc.org/research/economic-data-search-tool)

[30] Ročenka MMR – *Cestovní ruch v České republice 2007*

[31] Ročenka MMR – *Cestovní ruch v České republice 2010*

[32] World Health Organization (http://www.who.int)

[33] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2012 – 2015, s výhledem do roku 2020* (verze 10), str. 20

[34] *Programové prohlášení vlády ČR, 4.8.2010*. (http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Programove_prohlaseni_vlady.pdf)

[35] MARTÍNEK, Jaroslav. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky* – aktualizovaná verze (http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2012-pracovni-verze-14/)

[36] Centrum dopravního výzkumu (http://www.cdv.cz/profil-firmy)

[37] Observatoř bezpečnosti silničního provozu (http://www.czrso.cz/file/bezpecnost-cyklisticke-dopravy-obecne/)

[38] *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013* (http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)

[39] *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020* (http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf)

[40] *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2012 a střednědobý výhled na roky 2013 a 2014* (http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2011_rozpocet2012.pdf)

[41] *Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky Státního fondu dopravní infrastruktury za roky 2005-2011* (http://www.sfdi.cz/CZ/verejne-listiny.php)

[42] *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb CYKLISTICKÉ DESATERO PRO MĚSTA* (http://www.cyklomesta.cz/cms_dokumenty/cyklisticka-mesta-cyklisticke-desatero.pdf)

[43] *Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji* (http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/AE4DFF39-A372-4579-A412-95127DB80B6D/0/StrategieCyklo2010.pdf)

[44] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* – Jihočeský kraj (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/jihocesky-kraj/)

[45] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* – Liberecký kraj (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/liberecky-kraj/)

[46] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* – Královéhradecký kraj (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/kralovehradecky-kraj/)

[47] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* Olomoucký kraj (http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/olomoucky-kraj/)

Seznam Tabulek

[1] Tabulka 1: Odhad ekonomického přínosu z cykloturistiky vybraných zemí včetně ČR
[2] Tabulka 2: Příjmy SFDI
[3] Tabulka 3: Přehled uvolněných příspěvků za období 2007 – 2011
[4] Tabulka 4: Počet kilometrů v jednotlivých krajích k 1.1.2011
[5] Tabulka 5: Financování projektu Cyklostezka údolím Rožnovské Bečvy
[6] Tabulka 6: Průběh dotazníkového šetření

Seznam grafů

[1] Graf 1: Vývoj celkového podílu cestovního ruchu na HDP
[2] Graf 2: Vývoj salda platební bilance cestovního ruchu ČR
[3] Graf 3: Celkový podíl cestovního ruchu na zaměstnanosti v EU a ČR
[4] Graf 4: Počet usmrcených cyklistů do 24 hodin v ČR
[5] Graf 5: Alokovaná částka z fondů EU podle regionů soudržnosti [mil.Kč]
[6] Graf 6: Získané prostředky na podporu projektů s cyklistickou tématikou
[7] Graf 7: Počty podpořených projektů s cyklistickou tématikou
[8] Graf 8: Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek
[9] Graf 9: Alokovaná částka z fondů EU podle krajů [mil. Kč]
[10] Graf 10: Otázka 1 - Region původu [%]
[11] Graf 11: Otázka 2 - Zařazení do skupiny podle délky pobytu [%]
[12] Graf 12: Otázka 4 - Účel využití cyklostezky Bečva [%]
[13] Graf 13: Otázka 5 - Četnost využití cyklostezky Bečva [%]
[14] Graf 14: Otázka 6 - Na kole nejčastěji jezdíte [%]
[15] Graf 15: Otázka 7 - Rozdělení respondentů dle počtu km/rok [%]
[16] Graf 16: Otázka 10 - Význam kvality a hustoty cyklostezek při výběru dovolené [%]

Seznam schémat

[1] Schéma 1: Politika cestovního ruchu
[2] Schéma 2: Faktory ovlivňující atraktivitu turistické destinace

Seznam použitých zkratek

[1] ČR: Česká republika

[2] CR: Cestovní ruch

[3] EU: Evropská Unie

[4] OP: Operační program(y)

[5] ROP: Regionální operační program(y)

[6] SFDI: Státní fond dopravní infrastruktury

[7] ORP: Obec s rozšířenou působností

[8] FO: Fyzická osoba

[9] PO: Právnická osoba

[10] WTO: World Trade Organization

[11] UNDP: United Nations Development Programme

[12] OECD: Organization for Economic Co-operation and Development

[13] CK: Cestovní kancelář(e)

[14] WTTC: World Travel & Tourism Council

[15] HDP: Hrubý domácí produkt

[16] WHO: World Health Organization

[17] CDV: Centrum dopravního výzkumu

[18] MD: Ministerstvo dopravy

[19] MMR: Ministerstvo pro Místní rozvoj

[20] NUTS: Nomenclature of Units for Territorial Statistics

[21] NUTS II SČ: NUTS II Střední Čechy

[22] NUTS II JV: NUTS II Jihovýchod

[23] NUTS II SM: NUTS II Střední Morava

[24] NUTS II MS: NUTS II Moravskoslezsko

[25] ČD: České dráhy

[26] MěÚ: Městský úřad

[27] Rožnov p.R.: Rožnov pod Radhoštěm

Seznam příloh

[1] Příloha 1: Cyklostezky 2012 - Výborem SFDI dne 29.6.2012 schválené žádosti o příspěvek

[2] Příloha 2: Dotazník

[3] Příloha 3: CD-R obsahující databáze projektů:

- Seznam projektů podpořených z EU
- Seznam projektů podpořených z EU podle místa realizace
- Seznam projektů podpořených ze SFDI
- Seznam projektů podpořených z EU a ze SFDI podle ORP

Příloha 1:
Cyklostezky 2012 - Výborem SFDI dne 29.6.2012 schválené žádosti o příspěvek

Název akce	Žadatel	Kraj	Kód	Limitní příspěvek	Limitní příspěvek [%]
Bezpečná obec Mikulovice - Cyklistická stezka p.č. 3353	Obec Mikulovice	OLM	60	1 949,00	65,00
Cyklostezka Hodonín - Dubňany, 1. etapa	Mikroregion Hodonínsko	JHM	60	9 547,00	65,00
Výstavba cyklostezky č. 5048 u Okluky - Uherský Ostroh	Město Uherský Ostroh	ZLN	60	1 378,00	65,00
Cyklostezka Opočno - Dobruška, i. etapa - úsek na k.ú, Opočno	Město Opočno	KHR	60	3 283,00	65,00
Stezka pro cyklisty a pěší vč. přechodu pro chodce, Nepasice	Město Třebechovice pod Orebem	KHR	60	674,00	65,00
Ostrovské rondo cyklostezka po tělese vlečky (2. etapa)	Obec Ostrov	KVA	60	1 472,00	65,00
Cyklostezka Osmek	Statutární město Přerov	OLM	60	583,00	64,96
Cyklostezka Skalice - Nový Bor	Obec Skalice u České Lípy	LBR	60	2 846,00	65,00
Cyklistická stezka - úsek "A" Choceň - Zářecká Lhota	Město Choceň	PBC	60	1 485,00	65,00
Silnice II/487: Nový Hrozenkov - Podťaté, 3. etapa - Bzové - část cyklostezka	Město Karolinka	ZLN	60	1 544,00	65,00
Cyklostezky II - Kobeřice	Obec Kobeřice	MRS	60	1 481,00	65,00
Semily - cyklostezka - regulace	Město Semily	LBR	60	1 585,00	65,00
Cyklostezka Bořetice - etapa 2	Obec Bořetice	JHM	60	1 858,00	65,00
Cyklostezka pod Slánským mostem v Náchodě Bělovsi	Město Náchod	KHR	60	979,00	65,00
Stavební úpravy komunikace - Cyklostezka Chotěvice	Obec Chotěvice	KHR	60	3 388,00	65,00
Údržba povrchu cyklostezky C9 - trasa A, ul. Proskovická	Statutární město Ostrava	MRS	50	773,00	65,00
Cyklostezka Bačetín - Sudín	Obec Bačetín	KHR	60	2 354,00	65,00
Cyklostezka Libotenice-Hrobce-Židovice-Roudnice n.L.	Obec Hrobce	UST	60	3 882,00	65,00
Cyklostezka Libotenice-Hrobce-Židovice-Roudnice n.L.	Město Roudnice nad Labem	UST	60	5 973,00	65,00
Zlín - cyklistická stezka 5. etapa, úsek Malenovice - OBI - Louky, 1. část	Statutární město Zlín	ZLN	60	2 553,00	65,00
Cyklostezka Nový Bor - Sloup v Čechách	Město Nový Bor	LBR	60	6 047,00	65,00
Zřízení cyklostezky u silnice II/605 z Boru do průmyslové zóny, Etapa C	Město Bor	PLZ	60	2 503,00	64,98
Celkem				**58 137,00**	

Zdroj: http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2012_cyklostezky_schvalene.pdf

Příloha 2: Dotazník

Dotazník

Dobrý den,
jmenuji se Pavla Homolová, jsem studentkou Masarykovy Univerzity v Brně, obor Regionální rozvoj a správa. Ráda bych Vás požádala o vyplnění následujícího dotazníku, který bude sloužit pro moji diplomovou práci s názvem „Veřejná podpora výstavby cyklostezek pro rozvoj cestovního ruchu“. Dotazník je anonymní a jeho vyplnění zabere 5 – 10 minut. Je důležité odpovědět na všechny otázky. U každé otázky zatrhněte jen jednu odpověď (vyberte nejčastěji volenou variantu).
Předem děkuji za Váš čas.

1. Region původu:

a) Praha
b) Středočeský
c) Pardubický
d) Královéhradecký
e) Liberecký
f) Ústecký
g) Karlovarský
h) Plzeňský
i) Jihočeský
j) Vysočina
k) Olomoucký
l) Moravskoslezský
m) Zlínský
n) Jihomoravský
o) Jiná země: ……

2. Do které skupiny se zařadíte?

a) jednodenní návštěvník - výletník (do 24 h bez noclehu)
b) tranzitující návštěvník - pouze projíždí - s cílem v jiné destinaci
c) turista - alespoň jedno přenocování
d) místní obyvatel

3. Jaký je začátek a cíl Vaší cesty?

Jedu z: …….....…… do: …….....……

4. Účel využití cyklostezky Bečva:

e) Relaxace, rekreace
f) Sportovní, trénink
g) Přeprava mezi významnými destinacemi CR
h) Přeprava do práce
i) Běžná přeprava po okolí
j) Jiný: ……

5. Četnost využití cyklostezky Bečva:

a) Poprvé
b) 1-3x za rok
c) 1-3x za měsíc
d) 1-3x za týden
e) 4x a více za týden

6. Na kole nejčastěji jezdíte:

a) Sám
b) S rodinným příslušníkem
c) S partnerem
d) S přáteli
e) S pracovními kolegy
f) S cyklooddílem (skupinou)
g) Jiné: ……

7. Kolik km ročně ujedete na kole?

a) 0 – 99 km
b) 100 – 249 km
c) 250 – 499 km
d) 500 – 999 km
e) 1000 a víc

8. Jak hodnotíte cyklostezku Bečva?

a) povrch stezky:

velmi nekvalitní - nekvalitní - spíš nekvalitní - spíš kvalitní - kvalitní - velmi kvalitní

b) bezpečnost stezky:

velmi nebezpečná - nebezpečná - spíš nebezpečná - spíš bezpečná - bezpečná - velmi bezpečná

c) atraktivitu krajiny v okolí stezky:

velmi neatraktivní - neatraktivní - spíš neatraktivní - spíš atraktivní - atraktivní - velmi atraktivní

d) atraktivity cestovního ruchu na trase a v blízkém okolí stezky:

velmi neatraktivní - neatraktivní - spíš neatraktivní - spíš atraktivní - atraktivní - velmi atraktivní

e) značení stezky:

velmi špatné - špatné - spíš špatné - spíš dobré - dobré - velmi dobré

f) infrastrukturu:

1) četnost a rozmístění občerstvení na stezce:
zcela nedostačující - nedostačující - dostačující - příliš mnoho

2) množství ubytování s kolem (uzamykatelná místnost/box pro kola, možnost základní opravy, čištění kola)
zcela nedostačující - nedostačující - dostačující - příliš mnoho

3) množství pohostinství se speciální nabídkou pro cyklisty (nutriční pokrmy, iontové nápoje apod.)
zcela nedostačující - nedostačující - dostačující - příliš mnoho

4) četnost cykloservisů/obchodů
zcela nedostačující - nedostačující - dostačující - příliš mnoho

5) četnost odpočívadel na trase?
zcela nedostačující - nedostačující - dostačující - příliš mnoho

9. Jaké změny, vylepšení, doplnění služeb a stávajícího mobiliáře byste na trase cyklostezky Bečva uvítal/a?

……
……

10. Jak významnou roli hraje hustota a kvalita cyklotras při volbě destinace Vaší dovolené?

a) žádnou
b) podstatnou
c) velmi významnou

11. Věk:

a) do 21
b) 22 – 35
c) 36 – 49
d) 50 – 64
e) 65 a více

12. Vzdělání:

a) Základní
b) SOU bez maturity
c) SŠ, SOU s maturitou
d) VŠ

13. Pracovní aktivita:

a) Student
b) Pracující
c) Nezaměstnaný
d) Důchodce

14. Pohlaví:

a) Muž
b) Žena

Na závěr bych Vám ráda poděkovala za ochotu vyplnit tento dotazník a za čas, který jste k tomu vynaložili.

Pavla Homolová