



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Lenka Halounová

Financování cyklostezky Podskalí ve Strakonících

Bakalářská práce

2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní
d ě k a n
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Lenka Halounová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Financování cyklostezky Podskalí ve Strakonících**

Název tématu (anglicky): **Cyclo-path Podskalí in Strakonice Financing**

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Historický vývoj cyklostezek v ČR
- Cyklostezky v Jihočeském kraji
- Možnosti financování cyklostezek
- Financování cyklostezky Podskalí ve Strakonících - stávající stav
- Návrh nového řešení financování cyklostezky Podskalí

- Rozsah grafických prací: podle charakteru tématu bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Ministerstvo dopravy. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005. 43 s. ISBN: 80-86502-11-2
- Dekoster, J., Schoellaert, U. Cyklistika pro města. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2006.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. PhDr. Mária Jánešová, CSc.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2016**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)


Datum odevzdání bakalářské práce: **28. srpna 2017**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


.....
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy




.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Lenka Halounová
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2016

Poděkování

Na tomto místě bych velice ráda poděkovala vedoucí mé bakalářské práce paní doc.PhDr. Márii Jánešové, Csc. za odborné vedení, trpělivost a podporu při vypracování a panu Mgr. Michalu Novotnému za poskytnutí interních materiálů města Strakonice. Dále bych chtěla poděkovat všem respondentům, kteří přispěli svými odpověďmi do dotazníkového šetření, které je součástí této bakalářské práce. A v neposlední řadě děkuji mé rodině, mým blízkým a přátelům, kteří mě během celého studia podporovali.


Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

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

V Praze dne 21.srpna 2017


.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

FINANCOVÁNÍ CYKLOSTEZKY PODSKALÍ VE STRAKONICÍCH

Bakalářská práce

Červen 2017

Lenka Halounová

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Financování cyklostezky Podskalí ve Strakonících“ je analyzovat způsob, jakým byla cyklostezka financována, navrhnout způsoby financování, které by byly výhodné v případě, že by se cyklostezka budovala znovu a pomocí dotazníkového šetření zjistit, jak jsou uživatelé cyklostezky s jejím současným stavem spokojeni.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cyklostezka, cyklotrasa, historický vývoj cyklostezek v ČR, dotace, financování cyklostezek, cyklostezka Podskalí, Strakonice

ABSTRACT

The bachelor thesis „Cyclo-path Podskalí in Strakonice Financing“ comprises analysis of the financing method used in relation on the bicycle path in the past, suggestions for most beneficial funding in case of potential modernization of the path and also a questionnaire survey answering how the cyclists are satisfied with its current state.

KEY WORDS

Bicycle track, history of the bicycle path in CZ, grants, financing of the cyclo-paths, Cyclo-path Podskalí, Strakonice

Obsah

Obsah	4
Seznam použitých zkratk	6
Úvod	7
1. Historický vývoj cyklostezek v ČR.....	9
1.1. 80.léta 20.století	9
1.2. 90.léta 20.století	10
1.3. Začátek 21.století	10
1.4. Současnost.....	11
1.5. Budoucnost.....	13
1.6. Historický vývoj Podskalí	13
2 Cyklistika	14
1.1 Obecné informace	14
1.2 Cyklistické trendy v zemích s rozvinutou cyklistickou kulturou	14
1.3 Cyklistika v České republice	16
3 Cyklostezky v Jihočeském kraji.....	16
3.1 Základní charakteristiky Jihočeského kraje.....	16
3.2 Doprava v Jihočeském kraji.....	17
3.3 Cyklistika v Jihočeském kraji	17
3.3.1 Pátevní trasy v Jihočeském kraji.....	18
3.3.2 Cyklostezky v Jihočeském kraji.....	19
3.4 Rozvoj cyklistiky v Jihočeském kraji.....	19
3.4.1 Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje	20
3.4.2 Program rozvoje Jihočeského kraje 2014–2020	20
3.4.3 Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009–2013 ..	20
3.5 Vazba na okolní regiony.....	20
4 Dotace	21
4.1 Pojem dotace	21
4.2 Kapitálové a běžné dotace.....	21
4.2.1 Kapitálové dotace	21
4.2.2 Běžné dotace	21
4.3 Nárokové a nenárokové dotace	21
4.3.1 Nárokové dotace.....	21
4.3.2 Nenárokové dotace	22
4.4 Účelové a neúčelové dotace.....	22
4.4.1 Účelové dotace	22

4.4.2	Neúčelové dotace	22
4.5	Další druhy dotací.....	23
4.5.1	Podle způsobu čerpání	23
4.5.2	Podle poskytovatele	23
5	Možnosti financování cyklostezek.....	24
5.1	Státní fond dopravní infrastruktury.....	24
5.2	Strukturální fondy EU.....	25
5.3	Rozpočty krajů	26
5.4	Financování cyklostezek v Jihočeském kraji.....	26
5.5	Rozpočty měst a obcí	27
6	Financování cyklostezky Podskalí – stávající stav.....	27
6.1	Poloha cyklostezky Podskalí	27
6.2	Projekt	28
6.3	Financování cyklostezky Podskalí	29
6.4	Porovnání s jinými cyklostezkami	31
7	Situační analýza	31
7.1	Vnitřní prostředí	32
7.2	Vnější prostředí.....	32
8	Návrh financování cyklostezky	33
8.1	Spolufinancování EU.....	33
8.2	Spolufinancování SFDI	33
8.3	Další možnosti spolufinancování.....	34
9	Analýza spokojenosti s cyklostezkou Podskalí.....	34
9.1	Četnost využívání cyklostezky Podskalí	35
9.2	Aktivity na cyklostezce Podskalí	36
9.3	Frekventovanost cyklostezky Podskalí	37
9.4	Spokojenost se současnou kvalitou cyklostezky Podskalí.....	37
9.5	Čistota v okolí cyklostezky	37
9.6	Značení cyklostezky Podskalí	38
9.7	Spokojenost s šířkovými parametry.....	38
9.8	Návaznost na okolní cyklotrasy	39
9.9	Informační tabule na cyklostezce Podskalí	39
9.10	Připomínky a poznámky k cyklostezce Podskalí	40
	Závěr.....	42
	Použité zdroje	44

Seznam použitých zkratk

CO ₂	oxid uhličitý
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
ZÚR	zásady územního rozvoje
ÚSC	územní samosprávné celky
DPH	daň z přidané hodnoty
ROP	regionální operační program
PPP	public private partnership

Úvod

Na kole jezdí téměř každý z nás. Někdy se to učíme již v útlém dětství a některým lidem tato záliba vydrží až do pokročilého stáří. Důvodů proč jezdit na kole je hned několik – můžeme si tak upevnit naše zdraví, zlepšit fyzickou i psychickou kondici, předcházet některým civilizačním chorobám jako jsou třeba obezita, cukrovka nebo vysoký krevní tlak. Při jízdě na kole nám odpadají náklady na pohonné hmoty nebo jízdné, také přispíváme ke zklidnění dopravy a s tím neodmyslitelně souvisí i vliv na životní prostředí zejména pak snižování množství hluku ale také CO₂ v ovzduší. Můžeme tedy konstatovat, že cyklistická doprava je bezkonkurenčně nejšetrnějším způsobem dopravy spolu s pěší dopravou, zejména v oblasti ekologie.

Česká republika je cyklistice přímo zaslíbená. Především díky krajině, která nabízí množství přírodních, technických, kulturních i historických památek. Veliká část Čechů používá kolo k rekreačním účelům, ale jako dopravní prostředek je využíváno mnohem méně. Největší rozvoj cyklistiky byl zaznamenán po rozšíření horských a trekových kol. Posléze začaly vznikat cykloturistické oddíly, cestovní agentury, které se zabývají touto tematikou, začaly se vydávat cyklistické mapky, vznikat půjčovny kol a webové stránky zaměřené na cykloturistiku. Tento rozvoj napomohl zvyšujícímu se počtu cyklotras a cyklostezek, které za poslední léta vznikly na území České republiky. [1]

Já si pro svou bakalářskou práci vybrala téma cyklistiky zejména proto, že je mi velice blízké. Na kole jezdím od malička a konkrétně cyklostezka Podskalí, které se v této práci také věnuji, je jedním z mých nejoblíbenějších míst v mém rodném městě, ve Strakoniciích. Je to místo kam se dá jít nejen sportovně vyžít, ale také relaxovat.

Ve své bakalářské práci se nejprve zabývám cyklistickými stezkami z hlediska časové posloupnosti. Nahlédneme tedy do minulosti, současnosti i budoucnosti cyklostezek v České republice a také do historie konkrétní cyklostezky Podskalí. Následující kapitola je věnovaná přímo cyklistice, obecným informacím, cyklistickým trendům v zemích, kde je rozvinutá cyklistická kultura a cyklistice přímo v České republice. Další část je již o Jihočeském kraji, jeho charakteristice, popisu tamní dopravy a cyklistiky, které je tento kraj zaslíbený. Následuje kapitola zabývající se dotacemi a jejich rozdělením. Kdo nebo co cyklostezky může financovat a kolik vlastně taková cyklostezka stojí? To je otázkou další části mé bakalářské práce, kde je rozebrán především způsob financování cyklistických stezek.

V praktické části je popsána již zmíněná cyklostezka Podskalí ve Strakoniciích a zanalyzován způsob jejího financování, k tomu mi posloužily dokumenty, které mi poskytl Městský úřad ve Strakoniciích. Celkovou částku, která byla za cyklostezku zaplácena, jsem poté porovnávala s dalšími dvěma cyklostezkami. Také jsem vypracovala situační analýzu, v následující

kapitole jsou tak popsány silné a slabé stránky a příležitosti a hrozby této cyklostezky a navrhnuty varianty financování v případě, že by se cyklostezka v dnešní době budovala znovu. Součástí této práce je i dotazníkové šetření, které mělo za úkol zjistit, jak cyklostezku její uživatelé vnímají a zda jsou s ní spokojeni. Tento průzkum je na konci praktické části následně vyhodnocen.

Cílem této bakalářské práce je tedy vypracovat studii, která se zabývá financováním cyklostezky Podskalí, návrhem varianty financování, které by bylo výhodné v případě, že by se cyklostezka budovala znovu, a která na základě dotazníků vyhodnocuje, zda jsou s ní lidé, kteří cyklostezku využívají spokojeni.

V závěru je vyhodnocena teoretická i praktická část řešené problematiky cyklistických stezek a popsány přínosy, které má tato bakalářská práce.

1. Historický vývoj cyklostezek v ČR

V této kapitole je udělán průřez historií české cyklistiky, především historií cyklostezek a cyklotras u nás. Nejdříve bych však ráda definovala některé pojmy, které v následující kapitole užívám.

Cyklotrasa – je vedena po silnicích, drobných místních a účelových komunikacích. Značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Jsou používány tři základní cykloznačky – směrová tabulka, směrová tabule a návěst před křižovatkou. Na všech těchto značkách najdeme symbol kola, číslo dané křižovatkou a na směrových tabulích také vzdálenosti v jednotkách kilometrů k dalším cílům na trase. Takové značky mají pouze informační a orientační charakter. [2]

Cyklostezka – je vyšší formou organizace řízení pohybu cyklistů. Na cyklostezkách jsou přesně vymezené prostory pohybu vyznačené svislým a vodorovným značením. Pro uživatele je povinností tyto speciálně umístěné dopravní značky respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka je vždy na začátku i na konci označena a je výhradně určena pro cyklistickou dopravu. Její povrch je zpravidla zpevněný asfaltem nebo dlažbou o minimální šířce 2,0 m. [2]

Rozdíl, mezi cyklotrasami a cyklostezkami je sice dosti výrazný, ale ve své práci ho v některých případech, zanedbávám. Cyklotrasy totiž často vedou z části i po cyklostezkách, a tak většina dostupných údajů a statistik zahrnuje cyklotrasy i cyklostezky dohromady.

Extravilán – je výraz pro nezastavěnou část obce, zpravidla louky, lasy, pastviny [3]

Intravilán – je označení pro zastavěnou část obce s infrastrukturou, patří sem i plochy, které jsou k zástavbě určené a přiléhající plochy – pozemní komunikace, zahrady, vodní toky, soukromá i veřejná zeleň [4]

1.1. 80.léta 20.století

Nejprve se vrátíme do osmdesátých let minulého století. V této době znal pojem cyklostezka, cyklotrasa nebo cyklostrategie jen málokdo a ten, kdo navštívil některou ze západních zemí mohl jen obdivovat jejich vypracované cyklistické sítě. I u nás se však našla světlá výjimka, a tou bylo město Hradec Králové, ve kterém začaly vznikat první cyklostezky. Možná to bylo také způsobeno tím, že lidé zde tradičně jezdili na kolech a vznikla tak jakási potřeba odstranit cyklisty z vozovky tak, aby nepřekáželi motorové dopravě. [5]

1.2. 90.léta 20.století

V 90.letech se začaly objevovat první studie cyklostezek a projekty cyklistické dopravy měst. V odborné veřejnosti se stále častěji mluvilo o cyklistické dopravě. O jejím velkém rozvoji v tomto období ale ještě mluvit nemůžeme. Výjimku zde však tvořilo město Pardubice, které v této době investovalo do cyklostezek nemalé finanční prostředky a jejich rozsahem předčilo i Hradec Králové. Některá další města začínali budovat své první kilometry cyklostezek. Podle monitoringu, který v roce 2002 provádělo Centrum dopravního výzkumu, bylo v této době na celém území České republiky evidováno asi 350 km cyklostezek. Většinou to však byly jen nespojité kousky a zatím se hovořilo jen o cyklostezkách v intravilánu měst. Na výstavbu v extravilánu a na spojování obcí přišla řeč až později. V této době splňovaly přísnější evropská kritéria pouze dvě cyklostezky, a to konkrétně z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou (Vltavská stezka) a z Poděbrad do Nymburka (Labská stezka).

Za zmínku stojí rok 1996, kdy byla navržena základní síť místních, regionálních a dálkových cyklotras ČR. Ta ale počítala především s využíváním stávajících, méně frekventovaných silnic II. a III. třídy (asi ze 60%), polních cest a místních komunikací (asi ze 40%). První dálková cyklotrasa byla vyznačena v roce 1997 a to konkrétně z Prahy přes Jindřichův Hradec do Břeclavi. V roce 1998 jí následovala také Moravská cyklostezka z Jeseníku přes Olomouc do Břeclavi. Od roku 1997 jsou cyklistické trasy v Česku značeny speciálním turistickým značením Klubu českých turistů. S tím spojené finanční náklady jsou hrazeny z rozpočtu odboru Cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj ČR a značení již od počátku provádí dobrovolníci – značkaři. Tím začala éra cyklotras. [5]

1.3. Začátek 21.století

Se vstupem do dalšího tisíciletí se postupně začala vyvíjet také situace kolem podpory cyklistické dopravy. K tomu přispělo i to, že stát začal výstavbu cyklostezek finančně podporovat ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Mezi lety 2001 a 2009 bylo podpořeno 322 projektů ve výši 940,371 mil. Kč a v roce 2010 byla už hranice jedné miliardy výrazně překročena. Nesmíme zapomenout ani na finanční pomoc městům a malým obcím, která začala díky státní pomoci vytvářet síť bezpečných cyklostezek, nejen v obcích, ale také mezi obcemi navzájem. Díky tomuto vývoji mohli obyvatelé, žijící v obcích, začít bezpečně jezdit na kolech do práce a do škol mimo frekventované silnice I., II. a III. třídy. To bychom měli brát jako veliký pokrok kupředu především kvůli tomu, že provoz na našich silnicích neustále významně roste a pohybovat se na nich může být často hra o život. Někteří starostové si však často stěžují na to, že by rádi cyklostezku vybudovali, ale nedostatek financí jim to neumožňuje. Příliš nízké jsou pro ně i dotace z SFDI. Proto je důležité, že výstavby cyklostezek finančně podporuje jak stát, tak některé kraje. Olomoucký kraj dlouhodobě

uvolňuje finanční prostředky ze svého rozpočtu, které jsou určeny právě na podporu výstavby cyklostezek v kraji a zároveň je zde kladen důraz na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Usnesení vlády č.678 ze dne 7.července 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“) se stalo dalším významným mezníkem v podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky. Ministerstvo dopravy ČR poskytuje metodickou, koordinační a konzultační činnost především krajským a místním samosprávám, což je spojovacím článkem celé Cyklostrategie. Ministerstvo dopravy ČR v oblasti rekreační cyklistiky spolupracuje jak s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR tak s její příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism, v oblasti osvěty spolupracuje s Ministerstvem zdravotnictví ČR a Ministerstvem životního prostředí. Základním předpokladem pro fungující systém podpory cyklistické dopravy v České republice je spolupráce všech těchto subjektů. [5]

1.4. Současnost

Poslední průzkum cyklostezek proběhl v roce 2011 a až v letošním roce uvolnilo Ministerstvo dopravy peníze na další průzkum, jeho výsledky budou k nahlédnutí však až v říjnu 2017, proto jsem v této podkapitole pracovala s daty, které byly aktuální právě k roku 2011.

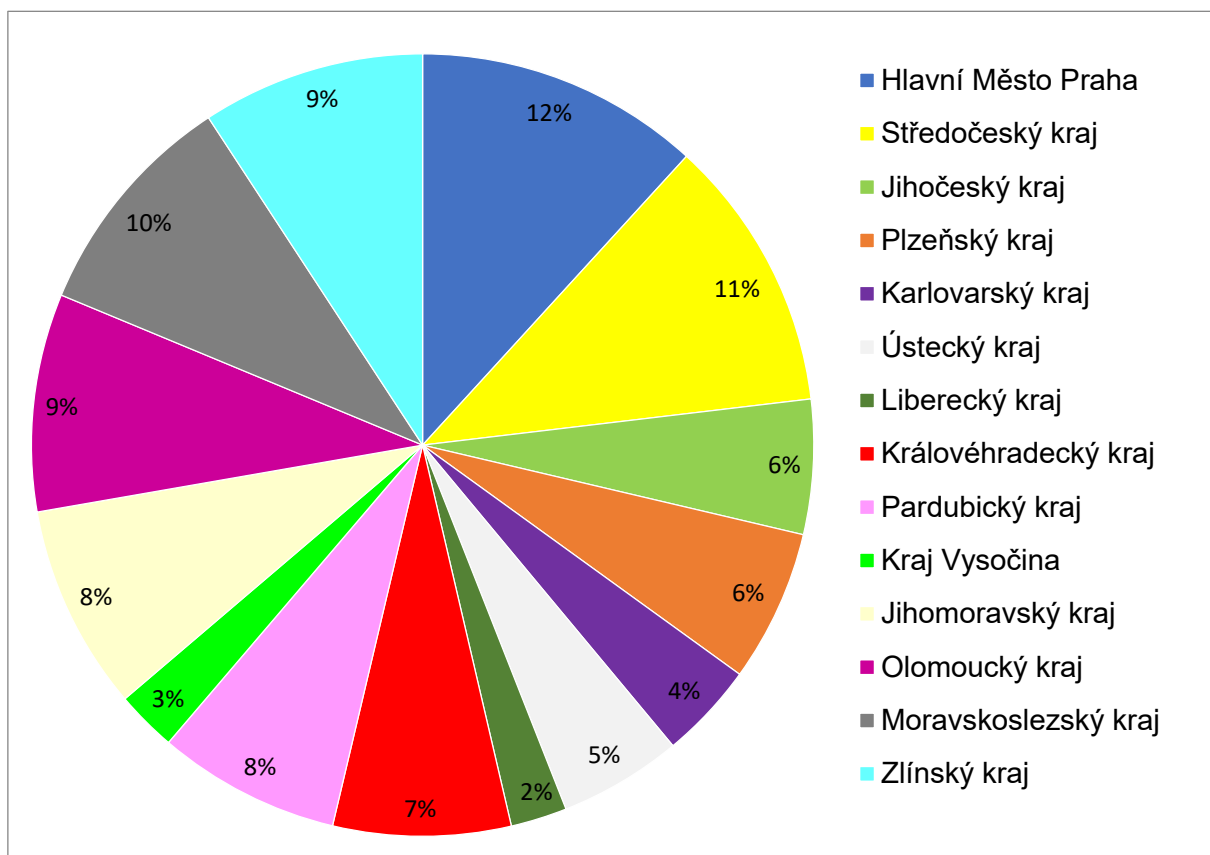
K 1.1. 2011 bylo na území České republiky vedeno 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty (z toho v intravilánu 1 005 km a v extravilánu pak 898 km). Oproti roku 2009 se tak jejich délka zvýšila o celých 302 km.

V roce 2011 se nejrozsáhlejší síť cyklostezek nacházela na území hlavního města Prahy (224 km), následoval ji kraj Středočeský (215 km), dále kraj Moravskoslezský (181 km), kraj Zlínský (175 km), Olomoucký (171 km), Jihomoravský (162 km), Pardubický (144 km), Královéhradecký (140 km) a poslední dva kraje, které tehdy měly celkovou délku cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty vyšší než 100 km byly kraj Plzeňský (120 km) a kraj Jihočeský (106 km). Celkové délky cyklostezek k 1.1.2011 vidět v Tabulce 1 a jejich podíl na celkové délce v Grafu č.1. [6]

Kraj	Celkem [m]	Intravilán [m]	Extravilán [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	78 783	92 506
Moravskoslezský kraj	181 164	131 660	49 504
Zlínský kraj	175 438	45 754	129 684
Celkem [m]	1 903 007	1 005 422	897 655

Tabulka č. 1: Délka cyklostezek k 1.1.2011 [6] zpracování: vlastní



Graf 1: Podíl jednotlivých krajů na celkové délce cyklostezek v ČR k 1.1.2011 [%] [6] zpracování: vlastní

Rozmach výstavby cyklostezek v posledních letech je samozřejmě spojen se Strukturálními fondy EU. Celkově můžeme konstatovat, že stavební úsilí při budování cyklostezek pomalu mění síť dálkových cyklotras v České republice z roku 1996, kdy samostatných cyklostezek a komunikací bylo velice málo. Díky současné situaci je umožněno převedení některých cyklotras do nových, vhodnějších, a především bezpečnějších cyklokoridorů.

1.5. Budoucnost

Zvyšování finanční podpory by nás mohlo vést k optimismu, opak je však pravdou. Slova jako „rychle, pohodlně, plynule a bezpečně“ se zatím pořád pojí spíše s automobilovou nebo železniční dopravou, ale na cyklistickou dopravu se již nevztahují. Právě tyto principy by však měly být ctěny dopravním plánováním v každém městě. Máme vyhlášku, zákon, normu a technické podmínky, které vytváří dostatek prostoru k tomu, aby cyklodoprava byla podpořena v každém městě České republiky. Ale když je pak navštívíme, zjistíme, že až na světlé výjimky naše cyklostezky nevytváří smysluplnou síť cyklotras a často jsou na hranici použitelnosti nebo dokonce až za ní. Cyklista se tedy nemůže dostat rychle, pohodlně, plynule a bezpečně z bodu A do bodu B. Dopravní a územní městské plánování by tedy mělo nabídnout bezpečné a rychlé cesty pro jízdní kola, bez bariér a zbytečných objížděk. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla bezpečná a konkurenceschopná.

Budoucnost je především v plnohodnotné integraci cyklodopravy do tvorby prostoru, způsobu uvažování a také plošného řešení dopravní obsluhy. Právě proto byla vytvořena při Ministerstvu dopravy ČR skupina, která měla začlenit rozvoj cyklistické dopravy do silniční legislativy. Jejímž cílem bylo připravit pracovní podklady pro návrh novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a dále připravit také konkrétní návrh na změny vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. [5]

1.6. Historický vývoj Podskalí

K oblíbeným místům obyvatel Strakonice vždy neodmyslitelně patřilo Podskalí, které se táhne podél řeky Otavy po jejím levém břehu po proudu. Oba břehy byly však spojeny přívozem. Od roku 1874 na začátku Podskalí stojí strakonický pivovar, který však byl založen už v roce 1649, jeho původní budova stojí dodnes na Velkém náměstí. Z minulého století se na Podskalí dochovaly nejen zbytky střelecké bašty ostrostřelců, ale také dodnes zachovalé terasovitě uspořádaný svah, který je důkazem pokusů o pěstování vinné révy a tajné chodby pravděpodobně sloužily jako vinné sklepy. Také se zde v minulosti nacházelo městské bělidlo. [7] V roce 1992 zde vznikla naučná stezka na Podskalí a obnovena byla v roce 2005. V roce 2005 zároveň začala výstavba nové cyklostezky, která se měla táhnout přes celé Podskalí od pivovaru až do Nového Dražejova. Projekt, který řešil zároveň výstavbu cyklostezky a

chodníku, byl dokončen v roce 2006 a od té doby je v plném provozu. Podskalí se řadí k oblíbeným místům Strakoňáků nejen díky sportovnímu vyžití, přírodě a příjemnému prostředí, ale také se tam každoročně konají různé slavnosti, jako je třeba Pivovarská pouť.

2 Cyklistika

1.1 Obecné informace

Cyklistiku můžeme dělit z různých hledisek a podle různých parametrů. Jednou z možností je dělení podle toho, čím jsou lidé k cyklistice motivovaní na cyklodopravu a cykloturistiku.

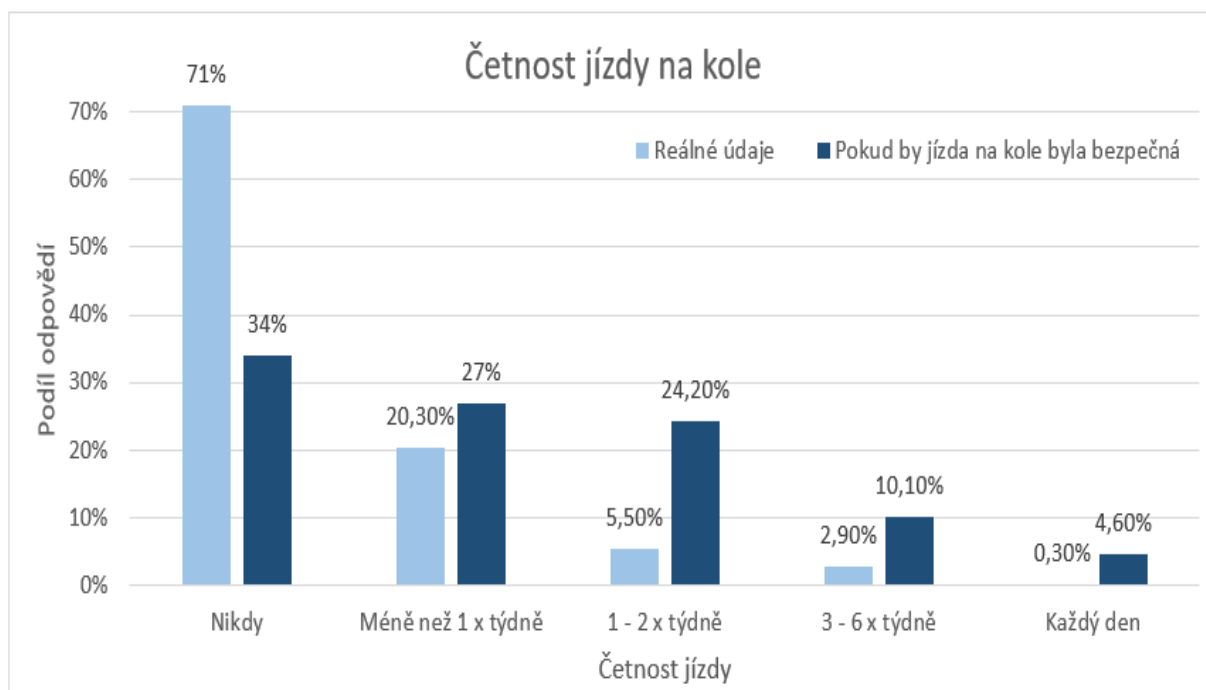
Cyklodoprava je jedním ze způsobů přepravy lidí za daným cílem, třeba do školy, do práce atd. Člověk je v tomto případě motivován dosažením cílového místa a požaduje, aby cesta byla co nejkratší, zároveň cesta často vede skrz zastavěná území. [8]

Cykloturistika je volnočasovou aktivitou, ve které je motivací už samotná cesta na kole. Menší zajištění zde nejsou vnímány jako problém a cesta obvykle vede mimo zastavěná území. Cílem často bývá nějaké turisticky zajímavé místo. [8]

1.2 Cyklistické trendy v zemích s rozvinutou cyklistickou kulturou

Abychom dali kolu přednost před ostatními způsoby přepravy, nebo bychom ho využili jakožto volnočasovou aktivitu, potřebujeme vhodné podmínky. Speciální úpravy jsou zapotřebí obzvláště ve městech. Mezi takové úpravy patří třeba cyklostezky, cyklopruhy, přejezdy pro cyklisty, značení atd. Potřeba je také vzájemná tolerance a ochota mezi cyklisty a řidiči ostatních druhů dopravních prostředků. Pro provozování cykloturistiky je potřeba také vybudovat a upravit speciální infrastrukturu určenou pro cyklisty.

Americký magazín Preventive Medicine vydal v roce 2013 průzkum s názvem Environmental and Demographic Correlates of Bicycling, který měl zjistit vzájemný vztah mezi mírou cyklistiky a bezpečností pro cyklisty. Američtí vědci se v tomto průzkumu ptali 1745 respondentů, jak často jezdí na kole a jak často by na kole jezdili, kdyby se necítili ohroženi okolními dopravními prostředky. Průzkum ukázal, že 66 % dotazovaných lidí, by na kole jezdila více, když by se cítila bezpečně, což je oproti původním 29 % nárůst o 37 %. Z průzkumu tak můžeme vyvodit, že více než třetina lidí by na kole začala jezdit, pokud by se cítila bezpečně. Pro porovnání jsou výsledky průzkumu k vidění na Grafu 2 pod tímto odstavcem.



Graf 2: Četnost jízdy na kole a změna četnosti, kdyby se lidé cítili bezpečně. Zdroj: Sallis, Conway, Dillon, Frank, Adams, Cain and Saelens, 2013. zpracování: vlastní.

Podmínky pro cyklisty jsou v zemích Evropské unie na různých úrovních. Jsou země, ve kterých je podíl cyklistického dojíždění na celkový počet uskutečněných cest během dne vysoký. Zde se cyklistická kultura často vyvíjí již dlouhou dobu. Také najdeme země, ve kterých člověk nemá problém projet celé město a pak ještě několik kilometrů za městem vede cyklostezka vedle silnice. [9]

Největší míru uskutečněných cest pomocí cyklistické dopravy má Nizozemsko, dále pak Dánsko a Německo. O těchto zemích můžeme říct, že svou kulturu cyklistiky už od 80. let 20. století rozvíjely a ve svých dlouhodobých strategických plánech s rozvíjením rozsáhlých sítí cyklostezek počítali. Tyto země podporují cyklistickou dopravu různými způsoby. Nejen výstavbou cyklopruhů a hustých sítí cyklostezek, ale i snižováním povolené rychlosti v místech, kde se vyskytují cyklisté. Také je tu snaha o snížení používání individuální automobilové dopravy, především zaváděním placených parkovišť, integrace hromadné dopravy s cyklistikou ve městě tak, aby byly v dojezdové vzdálenosti, přijatelné pro docházky pěšky nebo jízdu na kole nebo třeba snižováním množství parkovacích míst. Tyto země se také snaží vzdělávat děti již od útlého věku právě v oblasti dopravy. V Dánsku, Norsku a Německu se o bezpečnosti provozu, formou názorných řešení konkrétních situací a teoretických pouček učí děti již od 10 let. [9]

1.3 Cyklistika v České republice

V České republice je cyklistika nejoblíbenějším sportem a její popularita neustále roste. Přednost jí dává 31,4 % sportovců. Ukázala to anketa na webu SportCentral. Nechává za sebou dokonce i běh a fotbal. Rostoucí popularita cyklistiky je díky osvětě v rámci péče o životní prostředí, vzniku nových cyklostezek, příklonu ke zdravému životnímu stylu, ale také současné módě a inspiraci v zahraničních metropolích. [10]

V našich klimatických podmínkách je obvykle cyklistika provozována od dubna do konce října. Jízda na kole zde má velkou tradici, její popularita v současné době však neustále roste. Což potvrdil také server srovnáme.cz. Oproti loňskému roku se podle jeho interních dat zvedla poptávka po kolech o 10 %. Dříve se na kolech jezdilo spíše jen o víkendech a cílem byly především výlety do přírody, nyní se stále častěji kolo mění v dopravní prostředek i ve městě a v letních měsících stále častěji nahrazuje městskou hromadnou dopravu. Příkladem těchto faktů může být soutěž Do práce na kole, kterou pořádá sdružení Auto*mat. V roce 2016 se do této soutěže zapojilo 11 000 lidí z 1 825 institucí a 27 měst. Jen v Praze se zúčastnilo 3 601 lidí, kteří dohromady ušli a najeli přes 693 000 kilometrů. Při tom v roce 2015 se přihlásilo o 50 % více soutěžících než v předchozím roce a s dalším rokem se do soutěže zapojilo soutěžících dokonce ještě o 60 % více. [11]

V neposlední řadě se kolo stává módním doplňkem nejen mladých lidí. Repasovaná kola a tzv. skládačky bývají v ulicích zejména větších měst na denním pořádku. Tento trend souvisí s módou, která k nám proudí ze zahraničí, ale také se snahou zavést kolo jakožto běžnou součást našich životů a nás samotných.

Jednou z novinek posledních let jsou také elektrokola. Zájem o ně roste, ale tento nárůst není tak rychlý, jak se očekávalo. Je to nejspíše dáno jejich vyšší cenou, která se průměrně na e-shopech pohybuje kolem 34 600 Kč. Jejich velkou výhodou je však to, že umožňují lidem s fyzickým handicapem nebo ne tak dobrou kondicí zažít radost z jízdy na kole. [10]

3 Cyklostezky v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj se nalézá v jižní části České republiky. Velikou část hranice kraje tvoří státní hranice s Rakouskem a Německem (334 km), dále sousedí s Jihomoravským krajem, Krajem Vysočina, Středočeským a Plzeňským krajem. [12]

3.1 Základní charakteristiky Jihočeského kraje

S rozlohou území 10 057 km² zabírá 12,8 % rozlohy České republiky, z toho více než jednu třetinu zaujímají lesy a zhruba 4 % vodní plochy. Většina území se rozkládá v nadmořské výšce 400 – 600 m n. m, nejvyšší bod se nachází v Jižní části Šumavy a je jím Plechý

(1 378 m n. m.), naopak nejnižším místem je hladina Orlické přehradý (330 m n. m) v okrese Písek.

Jihočeský kraj má nejnižší hustotu zalidnění z celé České republiky. Třetina celkové populace žije v 5 největších městech. Přítomnost sídel představuje základní zdroj dopravy, včetně dopravy cyklistické, přesto existence hustě osídleného území působí na rozvoj rekreační cyklistiky spíše negativně. Nízká hustota osídlení kraje a skutečnost, že se převážná většina jeho území vyznačuje venkovským charakterem, také přispívá k jeho atraktivitě pro cestovní ruch a rozvoj nejrůznějších forem volnočasového využití, včetně cyklistiky a cykloturistiky. [12]

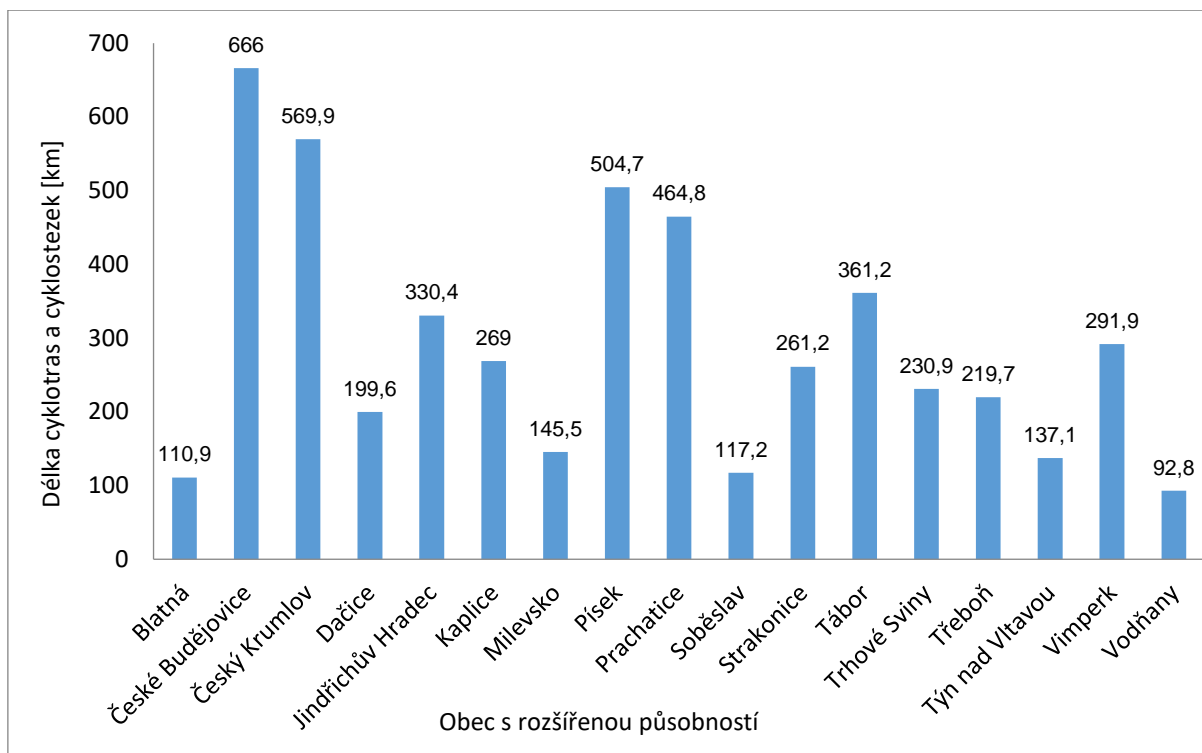
3.2 Doprava v Jihočeském kraji

V Jihočeském kraji je zaznamenávána stále se zvyšující intenzita dopravy, a to zejména té silniční. Díky silniční síti je zajištěna dostatečná základní dopravní dostupnost sídel, území kraje však v současné době není napojeno na republikovou dálniční síť. Co se železniční dopravy týče tak přes Jihočeský kraj nevede žádný hlavní koridor, přesto je zde několik důležitých uzlů. Jednou ze zajímavostí jižních Čech v oblasti dopravy patří zbytky koněspřežní železnice, která byla zároveň první na evropské pevnině a spojuje město České Budějovice s hornorakouským Lincem.

Také zde najdeme nevyšší položenou železniční stanici v ČR, kterou je Kubova Huť. Z hlediska cyklistiky je zde problém ve vedení cyklotras po páteřních silničních komunikacích a jejich křížení se silniční i železniční sítí. Tyto problémy se vyskytují omezeně, přesto je snahou tato kritická místa odstraňovat, a to přeznačením, změnou vedení trasy nebo výstavbou samostatného úseku cyklostezky. [13]

3.3 Cyklistika v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj je ideálním územím pro rozvoj cyklistiky a nabízí rychle se rozvíjející síť cyklotras a cyklostezek, kterých je v současné době téměř 5 000 km. Přehled o celkové délce značených cyklotras a cyklostezek v jednotlivých obcích s rozšířenou působností uvádí následující graf.



Graf 3: Délka značených cyklotras a cyklostezek v jednotlivých obcích s rozšířenou působností v Jihočeském kraji [13] zpracování: vlastní

Z grafu můžeme snadno vyčíst, že nejdelší síť cyklotras a cyklostezek se nachází na území Českých Budějovic, Českého Krumlova a Písku. Je třeba však podotknout, že samotnou délku sítě nelze vnímat jako ukazatel její kvality, o té vypovídá celá řada dalších hledisek jako je třeba vzájemná provázanost tras, jejich bezpečnost, vedení v terénu, kvalita povrchu, značení atd.

3.3.1 Páteřní trasy v Jihočeském kraji

Základem nebo určitou „kostrou“ cyklistické sítě kraje jsou takzvané páteřní trasy, jejichž síť je tvořena 5 liniemi:

- **Vltavská cyklistická cesta** (hranice Plzeňského a Jihočeského kraje – Lipno – Vyšší Brod – Rožumberk nad Vltavou – Český Krumlov – Zlatá Koruna – Velešín – Římov – České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou – Zvíkovské podhradí – Orlík nad Vltavou – hranice Středočeského a Jihočeského kraje)
- **Příhraniční cyklistická cesta** – součást cyklotrasy EuroVelo č. 13 (vedení po česko-rakouské a česko-německé hranici ve směru od hranice Plzeňského a Jihočeského kraje – pohraniční oblast Šumavy – Vyšší Brod – Nové Hrady – České Velenice – část dolnorakouského území – Staré Město nad Landštejnem – hranice Kraje Vysočina a Jihočeského kraje; částečné vedení v souběhu s linií Vltavské cyklistické cesty)
- **Otavská cyklistická cesta** (hranice Plzeňského a Jihočeského kraje, Strakonice, Putim, Písek, Zvíkovské podhradí, napojení na Vltavskou cyklistickou cestu)

- **Cyklistická cesta Lužnice** – Nežárka (hranice Horního Rakouska a Jihočeského kraje, České Velenice, Suchdol nad Lužnicí, Třeboň, Lomnice nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí, Soběslav, Tábor, Bechyně, Týn nad Vltavou, napojení na Vltavskou cyklistickou cestu)
- **Zlatá stezka Blanice** – Volyňka (hranice Bavorska a Jihočeského kraje – větev1: Horní Vltavice, Vimperk, Volyně, Strakonice, napojení na Otavskou cyklistickou cestu, větev2: Volary, Prachatice, Vodňany, Protivín, Putim, napojení na Otavskou cyklistickou cestu)

Všechny uvedené trasy jsou v současné době téměř dokončené, ale cyklistická cesta Zlaté stezky je zatím jen v podobě záměru. [13]

3.3.2 Cyklostezky v Jihočeském kraji

Převážná většina značených cyklistických tras vede v Jihočeském kraji po cyklotrasách, tedy komunikacích se smíšeným provozem (silnice, místní a účelové komunikace). Asi 13 % z celkového počtu kilometrů značených cyklotras vede po komunikacích s vyloučením motorové dopravy a z toho asi 12 % po komunikacích, které jsou vyznačené dopravní značkou B11 (zákaz vjezdu motorových vozidel) a jen něco málo přes 1 % je vedeno po oficiálně značených cyklostezkách. Kromě značených plnohodnotných cyklostezek je v Jihočeském kraji také řada komunikací, na kterých platí určitá dopravní omezení a které se v některých případech svými parametry, využití a kvalitou povrchu v podstatě blíží cyklostezkám. Jsou to zpravidla nové úseky komunikací, které do současné doby nebyly oficiálně vyznačeny jako cyklostezky nebo cyklistické trasy anebo se v některých případech o jejich vyznačení ani neuvažuje. Síť takových komunikací je v některých oblastech Jihočeského kraje velmi hustá. Mnohdy se však jedná o lesní cesty, které se v průběhu roku využívají pro provoz těžké lesnické techniky a na kterých tedy může dojít ke střetu s projíždějícími vozidly. Ze strany cyklistů je tak potřeba dbát zvýšené opatrnosti.

Z provedených šetření, která provedla v roce 2014 Nadace Jihočeské cyklostezky, vyplývá, že na území Jihočeského kraje je v současné době cca 55 km oficiálně značených cyklostezek a celkem cca 140 komunikací, které můžeme díky jejich charakteru označit jako cyklostezky. [13]

3.4 Rozvoj cyklistiky v Jihočeském kraji

Rozvoj cyklistiky v Jihočeském kraji vychází z „*Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji*“, která vznikla v roce 2006. Tato koncepce definuje základní cíle, priority a opatření, na jejichž základě by měla probíhat optimalizace a další rozvoj sítě cykloturistických

tras na území Jihočeského kraje. Touto problematikou se dále zabývají nadřazené koncepční dokumenty, zaměřené do oblasti územního plánování, regionálního rozvoje, dopravy a cestovního ruchu. Jde především o dokumenty Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje, Program rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020 a Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009 – 2013. [13]

3.4.1 Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje

Tento dokument slouží jako základní nástroj územně plánovací činnosti kraje. V rámci koordinace územně plánovací činnosti obcí a územně plánovací činnosti kraje specifikují ZÚR jako jeden z dílčích úkolů pro územní plánování vytvářet územní podmínky pro propojení systému cyklistických a pěších tras se sousedními státy a koncepčního rozvoje systému dálkových tras. Také specifikují dané konkrétní úseky samostatných cyklostezek pro oddělení cyklistické dopravy mimo frekventované silnice I. a II. tříd. [14]

3.4.2 Program rozvoje Jihočeského kraje 2014–2020

Tento program je základním střednědobým dokumentem na úrovni vyššího územně samosprávného celku a jeho hlavním účelem je definování směrů regionálního rozvoje kraje v období let 2014–2020. Oblast podpory cykloturistiky je v rámci programu zařazena hned v několika rovinách jako je třeba Využití potenciálu přírodního, kulturního a historického dědictví pro rozvoj cestovního ruchu a jejích opatření, Vyvážený rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. Úzkou vazbu na cyklodopravu a cykloturistiku v tomto programu mají i opatření zaměřená do oblasti dopravy. [13]

3.4.3 Strategie rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji na roky 2009–2013

Tato strategie je střednědobým strategickým dokumentem, který navazuje na rámcově vymezené směry rozvoje cestovního ruchu v Programu rozvoje kraje. Definuje strategické úkoly kraje v oblasti podpory cestovního ruchu, mimo jiné i zkvalitňování infrastruktury pro cestovní ruch kam začleňuje také značení cyklistických tras. [13]

3.5 Vazba na okolní regiony

Z hlediska realizace cykloturistiky v okrajových oblastech Jihočeského kraje a také cykloturistiky dálkové je důležité, aby cyklistická infrastruktura vytvářela vzájemně na sebe navazující, ucelenou síť a aby tak propojenost sítě byla zajištěna v rámci Jihočeského kraje, ale aby také plynule navazovala i na síť cyklistických tras v sousedních regionech. Z analýzy stávající sítě značených cyklotras v okrajových částech regionu a cyklotras v sousedních

regionech, které na ně navazují, vyplývá, že propojení Jihočeského kraje se sousedními oblastmi jak v tuzemsku, tak také v přeshraničních regionech Rakouska a Německa je na většině území relativně dobré. Vyskytují se zde však i oblasti s problematickým nebo neexistujícím napojením, kde by bylo vhodné síť značených cyklotras doplnit. [13]

4 Dotace

Dotace jsou pro financování projektů, které jsou ve veřejném zájmu, velice důležité. Tak tomu samozřejmě je i v případě cyklostezek, a proto bude v této kapitole vysvětlen pojem dotace a budou popsány různé druhy dotací.

4.1 Pojem dotace

Dotace jsou nenávratně poskytnuté peněžní prostředky ze státního rozpočtu, fondů EU nebo krajských rozpočtů a fondů. Poskytnuté dotace jsou jednostranným transferem, neexistuje za ně protiplnění. Jejich poskytnutí je vázáno na předem daný účel, který musí být příjemcem dotace splněn. [15]

4.2 Kapitálové a běžné dotace

4.2.1 Kapitálové dotace

Kapitálové dotace jsou určeny k financování dlouhodobých a jednorázových potřeb, které jsou investiční a u kterých nedochází k pravidelnému opakování

4.2.2 Běžné dotace

Běžné dotace bývají poskytovány na financování běžných a pravidelně se opakujících potřeb, které jsou neinvestiční a které probíhají v běžném rozpočtovém období obce.

4.3 Nárokové a nenárokové dotace

4.3.1 Nárokové dotace

Nárokové dotace jsou definované zákonnými prostředky a má na ně nárok každá obec, která vykonává dané aktivity. Jsou to přímo vymezené finanční prostředky určeny na provoz vybraných služeb, chod základních, státem stanovených, zařízení (především v oblasti školství a zdravotnictví) a činnost státní správy v přenesené působnosti. Nárokové dotace jsou poskytovány z krajských nebo státních rozpočtů, to záleží na pravomocích v dané oblasti a dané finanční toky charakterizují finanční vztah mezi státním rozpočtem a rozpočtem obcí.

Mezi tyto dotace můžeme zařadit:

- Dotace na sociální dávky
- Dotace na školství
- Dotace pro sbory požární ochrany
- Dotace na zdravotní zařízení
- Dotace vyrovnávací – na rozdíly mezi okresy [15]

4.3.2 Nenárokové dotace

O nenárokové dotace musí daná obec zažádat a jejich získání závisí na celé řadě podmínek, které musí být obcí splněny. Stát tak podporuje aktivity obcí a výše přidělené dotace poukazuje na schopnost obce uskutečnit realizaci projektů i na činnost řízení obce. [16]

4.4 Účelové a neúčelové dotace

Dotace můžeme rozdělit také podle účelu, na který jsou poskytnuty.

4.4.1 Účelové dotace

Účelové dotace jsou poskytnuty na konkrétní akci nebo projekt za přesně daných podmínek, které jsou vymezené od poskytovatele dotace. Takové dotace mohou být poskytovány formou kapitálové nebo běžné dotace.

- Kapitálové dotace

Bývají poskytovány na dočasné potřeby a jsou příspěvkem na úhradu části výdajů dané konkrétní investice. Nejčastěji jsou s jejich pomocí financovány investiční stavby, které umožní větší uspokojení veřejným sektorem lokálních a regionálních veřejných statků. Takovým příkladem může být výstavba školy. Také přispívají na financování a realizaci vyhlášených výdajových programů a záměrů státní politiky.

- Běžné účelové dotace

Tyto dotace jsou poskytovány obcím, které mají zodpovědnost za požadovanou kvalitu a rozsah veřejné služby, která je přenesena ze státu na obec a také zajišťují standardní úroveň veřejných statků a vyrovnání rozdílů v daňové kapacitě. Příkladem zde může být střední nebo základní vzdělání. [17]

4.4.2 Neúčelové dotace

U neúčelových dotací nejsou vymezeny podmínky pro jejich užití a nejsou tak poskytovány na konkrétní účel. Jediným omezením pro obce by zde mohlo být to, jestli se jedná o kapitálové nebo běžné potřeby obce, jinak s nimi mohou zacházet, podle vlastního uvážení. Také je můžeme rozdělit na kapitálové nebo běžné.

4.5 Další druhy dotací

Dále můžeme dotace rozdělit podle způsobu, jak jsou dotační prostředky čerpány nebo podle toho, kdo dotaci poskytuje.

4.5.1 Podle způsobu čerpání

- Po uzavření smlouvy jsou obcím poskytnuty dotace přímo na jejich bankovní účet.
- Dotace jsou poskytnuty pomocí otevření čerpacího limitu u některé banky a obci jsou pak jednotlivé faktury, na účely, na které byla dotace přidělena, propláceny přímo z tohoto účtu.
- Dotace jsou poskytnuty až poté, co je projekt ukončen a uveden do provozu. Také je tu možnost toho, že část dotace je obci poskytnuta už při podpisu smlouvy a zbylá část až po ukončení realizace projektu nebo v průběhu jeho realizace. [17]

4.5.2 Podle poskytovatele

- Dotace z rozpočtu ÚSC

Kraje mohou obcím poskytnout dotace jak přerozdělením některých dotací, které získaly ze státního rozpočtu, tak v rámci samostatného působení prostřednictvím některého z programů, který je vyhlášen daným krajem. [18]

- Dotace z prostředků EU (Kohezní fond, strukturální fond)
- Dotace od dalších subjektů (mezinárodní sdružení měst apod.)
- Dotace ze státního rozpočtu

Dotace ze státního rozpočtu jsou vždy na příslušný rok určeny zákonem o státním rozpočtu. Na takové dotace mají obce nárok a jsou jim poskytnuty i když státní rozpočet není plněn. Můžeme tak říct, že tyto dotace jsou pro obce a kraje předvídatelným a stabilním příjmem na příslušný rozpočtový rok [18]. V zákoně o státním rozpočtu České republiky na rok 2017 jsou určeny příspěvky a dotace obcím po jednotlivých krajích ze státního rozpočtu ve výši 8 190 527 028 Kč, jsou obsaženy v příloze č.6 k tomuto zákonu. Pro Jihočeský kraj, ve kterém se Strakonice nachází, je určena dotace ve výši 559 959 100 Kč. [19]

Na výstavbu cyklostezek přispívá stát prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Tento fond byl zřízen dne 4. dubna 2000 zákonem 104/2000 Sb. S účinností k 1. července 2000 a jeho účelem je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, vnitrozemských vodních cest a železničních tratí. SFDI přispívá také na údržbu a výstavbu cyklostezek. [20]

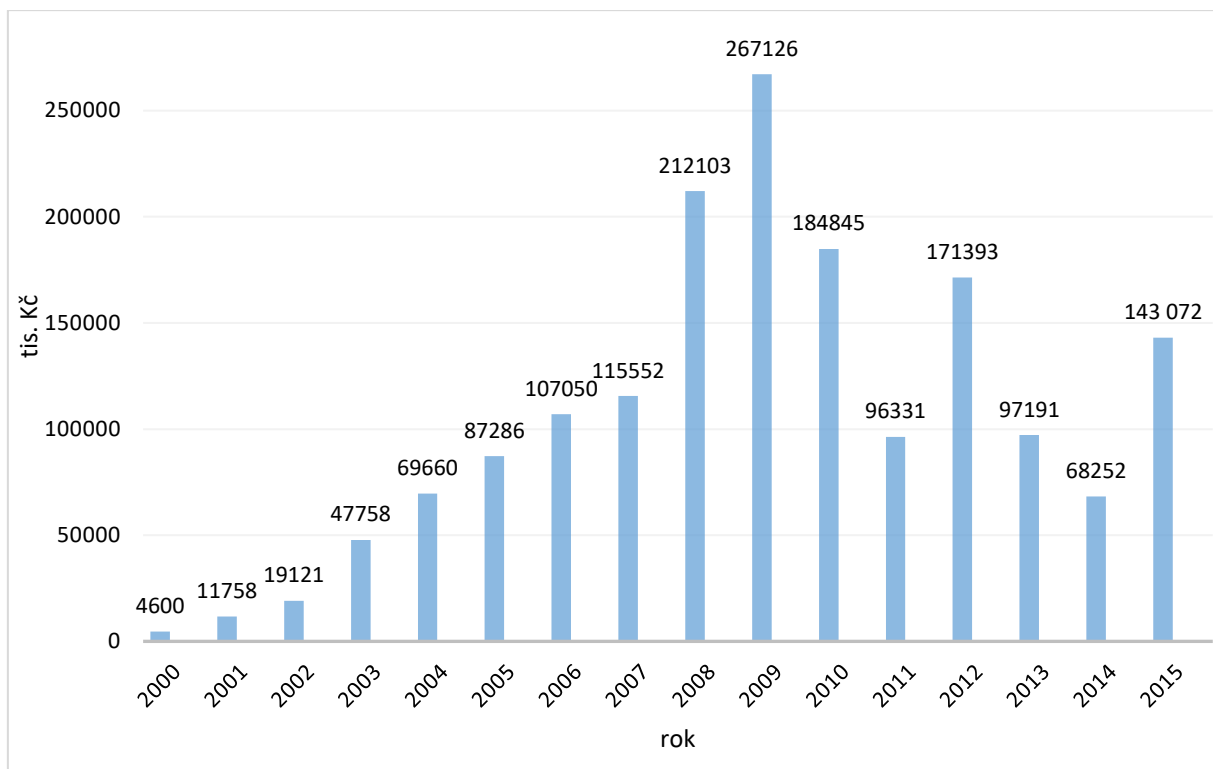
5 Možnosti financování cyklostezek

Rozvoj cyklostezek závisí na dostatku finančních prostředků. Nejrozšířenějším ekonomickým nástrojem pro rozvoj cyklistiky jsou dotace. Finanční prostředky na výstavbu cyklostezek se pak dají získat z těchto zdrojů:

- Státní fond dopravní infrastruktury
- Strukturální fondy EU
- Rozpočty krajů
- Rozpočty měst a obcí

5.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury přispívá na výstavbu a rozvoj cyklostezek od roku 2000 kdy podpořil pouze 1 projekt, od té doby do roku 2009 počet projektů i množství finančních prostředků stoupal, od roku 2009 do současnosti kolísá. Celkem tak bylo mezi lety 2000-2015 financováno 547 projektů v celkové výši přes 1,56 mld. Kč. Každý rok SFDI určuje maximální výši příspěvku a maximální procento spoluúčasti pro každý vybraný projekt. Od roku 2015 do současnosti uvolňuje SFDI disponibilní prostředky ve výši 150 mil. Kč. [21] V grafu 4 můžeme názorně vidět přehled přidělených dotací SFDI na realizaci cyklistických komunikací v tisících Kč pro roky 2000 – 2015.



Graf 4: přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací [21] zpracování: vlastní

SFDI má dva dotační programy – Cyklistické stezky a Zvyšování bezpečnosti. Z dotačního programu „Cyklistické stezky“ lze podporovat pouze výstavbu cyklostezek, které je možné zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů, a jejich údržbu. Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ je možné podporovat projekty, které vedou ke zvýšení bezpečnosti dopravy, jejího zklidnění a zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. [21]

5.2 Strukturální fondy EU

Cílem strukturálních fondů EU je především stabilizovat a posílit přepravní výkony veřejné dopravy, zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu a snížit zátěže center. Jako první cyklistická stezka financovaná ze Strukturálních fondů byl projekt „Víceúčelové komunikace podél Tiché Orlice a Třebovky“, jeho celková délka je 40 km a náklady přesahovaly 130 mil. Kč. Projekt nebyl ze začátku sice financován ze Strukturálních fondů, ale byl dokončen až v dubnu 2008.

Rozvoj cyklistické dopravy na území každého kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na úrovni krajské, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací apod. [21]

5.3 Rozpočty krajů

Ministerstvo dopravy ČR spolupracuje s krajskými samosprávami, a to po stránce koordinační, metodické i konzultační. Ministerstvo doporučuje priority, různá opatření a cíle každému kraji, který podporuje cyklistickou dopravu a cyklistiku. To, zda a do jaké míry se bude řídit nebo inspirovat daným doporučením závisí už na každém kraji.

Klíčovými prioritami, které Ministerstvo dopravy ČR doporučuje jsou:

1. Rozvoj rekreační cyklistiky v kraji – je potřeba rozvinout související cyklistickou infrastrukturu a rozdělit rekreační cyklistiku na marketing, zkvalitnění nabídky dálkových tras a tvorbu cyklobalíček
2. Rozvoj cyklistické dopravy – je potřeba zvýšit především bezpečnost cyklistů na pozemních komunikacích a docílit zařazení cyklistické dopravy jakožto nedílné součásti dopravního systému.
3. Koordinace a partnerství – je potřeba podporovat zpracování průzkumů sčítání, aktualizaci databáze plánů výstavby cyklistických komunikací a aktualizaci sítě cyklotras a cyklostezek na území daného kraje.

5.4 Financování cyklostezek v Jihočeském kraji

V roce 2004 vznikla v Jihočeském kraji Nadace Jihočeské cyklostezky, jejím hlavním cílem je koordinace rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji. Zakladateli jsou Jihočeský kraj, Jihočeská centrála cestovního ruchu, ČSAD JIHOTRANS a.s. a 23 jihočeských měst. Jihočeský kraj a Nadace Jihočeské cyklostezky zahájila v roce 2004 proces zpracování aktualizované verze Cyklogenerelu Jihočeského kraje. Tento projekt má za úkol vyhodnotit objektivně aktuální situaci, vyhodnotit stávající i očekávané vývojové trendy a na základě těchto informací objektivně navrhnout hlavní priority dalšího rozvoje cykloturistické infrastruktury na území Jihočeského kraje.

Cyklogenerel se zaměřuje na oblast rozvoje cyklostezek a cyklotras ve vztahu k rozvoji cestovního ruchu, ne však na cyklodopravu obecně. I tak se ale cyklodopravou zabývá, ale v důsledku řešení bezpečnosti cykloturistů, průchodu cyklostezek a cyklotras městy nebo v místech, kde dochází k souběhu cyklostezek a cyklotras s automobilovou dopravou. Hlavními cíli Cyklogenerelu tak jsou:

- Vyhodnotit aktuální stav sítě cyklostezek a cyklotras v regionu a navrhnout s ohledem na provedené analýzy priority pro další rozvoj, doplnění a modernizaci sítě
- Navrhnout opatření pro zlepšení koordinace a řízení koncepčního rozvoje sítě tak, aby nedocházelo ke dvojitém nebo neefektivním investicím, aby byla infrastruktura

budována s maximální efektivností a s provázaností na další turistickou infrastrukturou.

5.5 Rozpočty měst a obcí

Ve městech České republiky nejvíce přispívají na rozvoj cyklostezek města Brno, Ostrava a Pardubice. Naopak nejméně Břeclav či Hradec Králové, přestože právě zde byla v minulosti věnována cyklistickým stezkám mimořádně vysoká pozornost. Nejvíce vybudovaných cyklistických stezek mají v Ostravě a v Pardubicích – obě po 23 km. Pardubice jsou cyklistickým městem především protože město v minulosti investovalo nemalé finanční prostředky na podporu cyklistické dopravy, které se odráží v rozsáhlé síti vybudované cyklistické infrastruktury. Tento fakt může být impulsem i pro další města.

I v případě, že město získá dotaci z různých fondů v dané procentuální výši, musí se finančně spolupodílet, a to někdy i výraznou částkou. [22]

6 Financování cyklostezky Podskalí – stávající stav

Cyklostezka Podskalí je součástí dálkové cyklotrasy, která spojuje Strakonice a Horažďovice podél řeky Otavy. V následující kapitole je popsána cyklostezka Podskalí a také způsob, jakým byla financována.

6.1 Poloha cyklostezky Podskalí

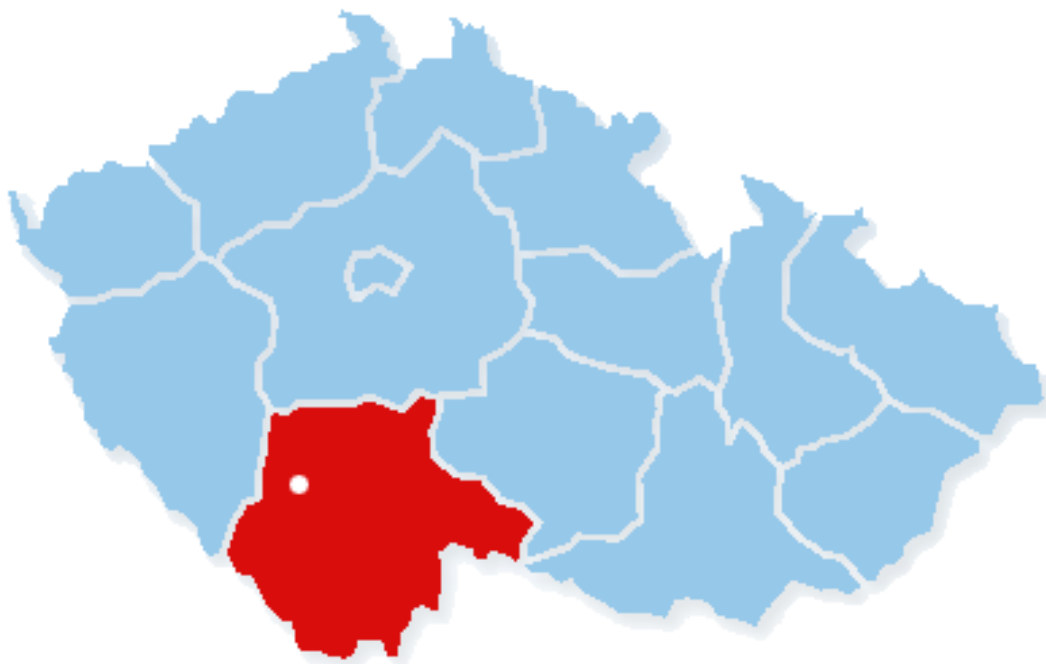
Cyklostezka Podskalí se nachází ve Strakonících. Strakonice jsou okresním městem v Jihočeském kraji. Leží na soutoku Otavy a Volyňky, 52 km severozápadně od Českých Budějovic, v nadmořské výšce mezi 390 až 430 m. Poloha města je názorně vidět na obrázku 1. Rozkládají se na ploše 3468 ha a žije zde asi 23 000 obyvatel. Město je rozděleno na 8 městských částí – Přední Ptákovice, Dražejov, Střela, Virt, Modlešovice, Hajská, Strakonice I a Strakonice II. [23]

Podskalí se nachází v západní části města a táhne se ze samotného centra podél řeky Otavy až do příměstské části Nový Dražejov, což je nejbližší osada proti proudu řeky. Zroveň tato lokalita kopíruje jednu z nejvytíženějších komunikací, která protíná Strakonice a vede západním směrem, je to silnice I. třídy č. I/22 (České Budějovice – Strakonice – Horažďovice – Klatovy – Domažlice). Podskalí je využíváno nejen jako oddychová zóna, ale i jako komunikační propojení města Strakonice s obcemi, které leží proti proudu řeky Otavy. Obyvatelé města, turisté i cykloturisté využívají často ke spojení s těmito obcemi raději poklidného Podskalí než nebezpečné a rušné komunikace č. I/22. Intenzita automobilové dopravy na této komunikaci dosahuje 9992 aut/24 hodin. [24]

Cyklostezka dokonce vyhrála třetí místo v soutěži Cesty městy v kategorii měst, která je

zaměřená na zklidňování dopravy a každoročně ji vyhláší Nadace Partnerství za podpory ministerstva dopravy. [25]

Podskalí jednou z nejkrásnějších a nejnavštěvovanějších lokalit ve městě, která je jeho obyvateli využívána jako příměstská rekreační zóna s řadou atrakcí vhodných pro oddech, relaxaci i sportovní vyžití.



Obrázek 1: Poloha Strakonice v České republice [23]

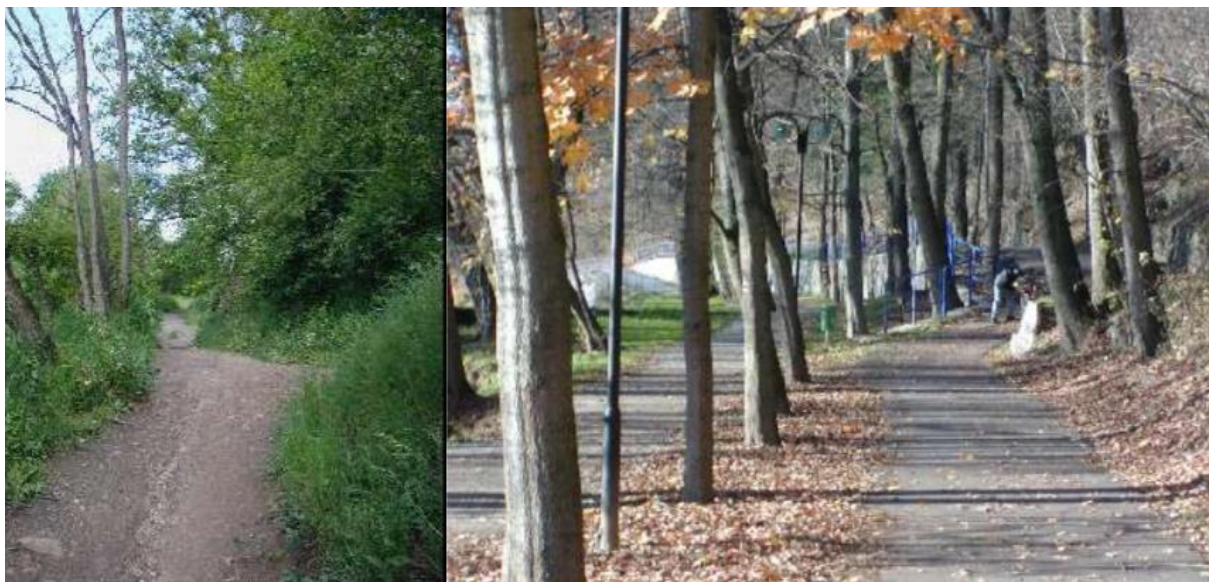
6.2 Projekt

Na svém 123. jednání dne 16.11.2005 rada města souhlasila s uzavřením Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI na rok 2005, právě na akci Cyklostezka Podskalí, Strakonice. Projekt řešil současně výstavbu chodníku a cyklostezky v lokalitě Podskalí, Strakonice. Projekt řešil současně výstavbu chodníku a cyklostezky v lokalitě Podskalí. Tato trasa je vedena podél toku řeky Otavy, čímž se stala součástí projektu Otavská cyklistická stezka. V některých místech, kde to bylo šířkovými poměry umožněno, je cyklostezka vedena odděleně od chodníku pro pěší o šířkách 2,0 m a 2,5 m o délce 1,3 km. V místech, kde tomu tak nebylo možné je cyklostezka vedena s chodníkem spojitě – s oddělením pruhu pro chodce a cyklisty šířky 3,5 m a délky 1,65 km. Celková délka úpravy tak činila 2,95 km. Realizací projektu došlo k bezpečnému propojení města Strakonice s příměstskou částí Nový Dražejov. Začátek trasy je umístěn u Měšťanského pivovaru Strakonice u jezu na řece Otavě a konec je situován do Nového Dražejova k hospodě Myslivna. Na tento úsek bude časem navazovat další etapa Nový Dražejov – Katovice, což bude další úsek cyklostezky podél toku řeky Otavy. Dne 25.10.2006 byla cyklostezka oficiálně

zkolaudována a tím bylo povoleno i její užívání. Na Obrázku 1 a Obrázku 2 můžeme vidět stav cyklostezky Podskalí ve dvou úsecích před a po realizaci projektu. [26]



Obrázek 2. Cyklostezka Podskalí stav před zahájením projektu (vlevo) a po dokončení projektu (vpravo) [26]



Obrázek 3. Cyklostezka Podskalí stav před zahájením projektu (vlevo) a po dokončení projektu (vpravo) [26]

6.3 Financování cyklostezky Podskalí

Město Strakonice trvale spolupracuje s obcemi v okolí na vybudování kompletní sítě cyklotras v celém okrese Strakonice. Také každoročně žádá o finanční podporu a buduje nové úseky cyklotras a cyklostezek. Právě na cyklostezku Podskalí získalo město příspěvek z rozpočtu SFDI ve výši 33,3 % nákladů stavební části akce.

O cyklostezku Podskalí soutěžilo celkem 8 firem a každá pochopitelně nabídla jinou cenu. Jejich seznam a nabízenou cenu můžeme vidět v tabulce 2. Zakázku nakonec vyhrála strakonická firma ZNAKON, a.s., která nabídla nejnižší částku. Celkovou cenu může dále ovlivnit to, na jakých pozemcích povede a zda je potřeba pozemky vykoupit od soukromých

vlastníků. V případě cyklostezky Podskalí však žádné vykupování od soukromých vlastníků nebylo potřebné. Dalším aspektem je potřeba úpravy okolí, které cyklostezku obklopuje, zda je potřeba např. úprava terénu, kácení stromů apod.

Název firmy	Cena včetně DPH [Kč]
ZNAKON, a.s.	17 248 264,00
SWIETELSKY stavební, s.r.o.	17 583 217,00
STRABAG, a.s.	17 786 749,00
Stavby silnic a železnic, a.s.	18 100 749,00
PRIMA, a.s.	18 194 905,00
PROTOM Strakonice, s.r.o.	18 652 287,00
JIHOSPOL, a.s.	18 838 251,00
INGGSTAV Brno, a.s.	19 765 944,00

Tabulka 2. Pořadí firem a cena včetně DPH [27] zpracování: vlastní

Uznané náklady na cyklostezku Podskalí můžeme názorně vidět v tabulce 3. Celkové náklady činily 17 235 805 Kč. Z toho náklady na cyklostezku 12 247 623 Kč a na chodník pak 4 988 182 Kč. Příspěvek z rozpočtu SFDI činil 4 084 000 Kč. [27]

Položka rozpočtu	Cena včetně DPH[Kč]
Objekt S002 – cyklostezka	682 927,00
Objekt S003 – cyklostezka	674 027,00
Objekt S004 – cyklostezka	983 749,00
Objekt S005 – cyklostezka	674 901,00
Objekt S006 – cyklostezka	3 159 189,00
Objekt S007 – cyklostezka	328 114,00
Objekt S008 – cyklostezka	858 358,00
Objekt S009 – cyklostezka	1 937 468,00
Objekt S010 – cyklostezka	1 905 737,00
Objekt S011 – cyklostezka	1 042 033,00
Objekt S012 – chodník	1 847 848,00
Objekt S013 – veřejné osvětlení	2 803 002,00
Objekt S014 – dopravní opatření DIO	204 652,00
Objekt SO15 – vícepráce dle dohody	132 680,00
Celkem	17 235 805,00

Tabulka 3: Náklady na cyklostezku Podskalí, [27] zpracování: vlastní

6.4 Porovnání s jinými cyklostezkami

Pro porovnání jsem vybrala cyklostezku podél Bařova kanálu, konkrétně úsek Napajedla a Prařskou cyklostezku Rokytku.

Cyklostezka Napajedla, konkrétně první část, realizovaného projektu, je dlouhá 2,37 km, takže je oproti délce Podskalí (2,95 km) o něco kratší. Projekt byl realizovaný v roce 2009 na katastrálním území města Napajedla, v okrese Zlín. Tento úsek cyklostezky kopíruje levý břeh řeky Moravy a navazuje na úsek cyklostezky, který byl realizován městem Otrokovice, vede od hraniční oblasti katastrálním územím Otrokovic k podjezdu pod silnicí III/4925, ta se nachází v centrální části města Napajedla. [28] Rovinatý terén zaručuje ideální podmínky pro cyklistickou dopravu, což dokazuje také historická oblíbenost tohoto způsobu dopravy v regionu. Náklady na tuto cyklostezku činily celkově 19 035 573 Kč a z dotace ROP Střední Morava činily 18 678 573 Kč. [29]

Náklady na výstavbu cyklostezky bývají ovlivněny mnoha faktory. V první řadě záleží na tom, která firma vyhraje výběrové řízení, jaký používá materiál a jaké si účtuje ceny. Když vezmeme v potaz, že oproti cyklostezce Podskalí se v Napajedlech nachází podchod, ale Podskalí je o pár desítek metrů delší, můžeme konstatovat, že ceny jsou srovnatelné.

Posuzovat dvě cyklostezky jen podle jejich délky je však velice těžké a z určitého úhlu pohledu i neobjektivní. Když tak vezmeme další přibližně stejně dlouhou cyklostezku Rokytu v Praze, která má téměř 3,2 km, využívá dva rekonstruované železniční mosty a čtyři zcela nové mosty, mostní konstrukce tak tvoří 382 m, v tomto případě byly nutné odkupy některých pozemků, po kterých cyklostezka vede a také veliké množství zemních prací. Celkové náklady se tak v tomto případě vyšplhaly na 142 454 621 Kč a podle některých médií se tak stala svou cenou za kilometr nejdrařší cyklostezkou v Evropě. To je způsobeno právě tím, že jeden kilometr této cyklostezky vyšel asi na 44,52 milionu Kč, podle Centra dopravního výzkumu však průměrně vyjde jeden kilometr cyklostezky asi na 6,81 milionu Kč. Tato částka je tedy téměř 7x vyšší, než je průměr. [30]

7 Situační analýza

Na základě poznatků vyložených v předchozích kapitolách byla vytvořena situační analýza analýza cyklostezky Podskalí.

Situační analýza je analytická technika založená na zhodnocení vnitřního a vnějšího prostředí, které ovlivňuje úspěšnost realizace projektu. Do vnitřního prostředí řadíme silné a slabé stránky projektu a do vnějšího prostředí příležitosti a hrozby.

7.1 Vnitřní prostředí

V následující tabulce jsou uvedené slabé a silné stránky, které cyklostezka Podskalí má. Tyto stránky vychází z prostředí, které cyklostezku obklopují a také prospěšnosti cyklostezky pro město Strakonice i pro její uživatele.

Silné stránky	Slabé stránky
Propojení okrajové části města s centrem	Údržba cyklostezky
Cyklostezka přírodou, bez aut	Znečištění krajiny uživateli cyklostezky
Cyklostezka jak pro cyklisty, tak pro in line bruslaře	Neexistující navazující cyklostezka, která by pokračovala podél řeky až do Katovic
Výhodná geografická poloha	

Tabulka 4: Vnitřní prostředí, zdroj: vlastní zpracování

Z uvedených silných a slabých stránek můžeme vidět, že silné stránky cyklostezky Podskalí převažují nad těmi slabými. Je potřeba konstatovat, že slabé stránky se týkají spíše města ve spojitosti s financováním údržby. Uživatel by mohl jako slabou stránku vnímat neexistující navazující cyklostezku, která by pokračovala podél řeky Otavy až do Katovic. Tuto slabou stránku má však město v plánu v budoucnosti odstranit.

7.2 Vnější prostředí

V níže uvedené tabulce můžeme vidět příležitosti a hrozby, které by mohli cyklostezku výrazně ovlivnit. Příležitosti jsou faktory, které by mohly zvýšit možnosti využívání cyklostezky, naproti tomu hrozby by mohly celkovou existenci cyklostezky ohrozit.

Příležitosti	Hrozby
Zlepšení sportovního vyžití ve Strakonicích	Nedostatek finančních prostředků
Připojení k projektu Otavské cyklistické stezky	Zamítnutí žádosti o dotace
Možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU	Zajištění zdrojů pro údržbu a rekonstrukci
Podpora cyklistiky jako formy dopravy	

Tabulka 5: Vnější prostředí, zdroj: vlastní zpracování

V případě výstavby cyklostezky jsou hrozby spojeny hlavně s financemi. Tedy že jich bude nedostatek na výstavbu, že bude zamítnuta žádost o dotace anebo po vybudování nebude dostatek financí na údržbu a následnou rekonstrukci cyklostezky. S hrozbami, které souvisí s financemi se ale setkáváme téměř u všech projektů. Jako příležitosti zde můžeme vnímat především zlepšení sportovního vyžití ve Strakonicích a podporu cyklistiky jako formy dopravy, což je pro uživatele v souvislosti s rušnou komunikací I/22, která se dá Podskalím na kole objet, asi nejlépe vnímanou příležitostí.

8 Návrh financování cyklostezky

Pro daný rozpočet budou navrženy různé zdroje financování cyklostezky Podskalí pro případ, že by se cyklostezka měla dělat znova. Město Strakonice nemá dostatek finančních prostředků na to, aby výstavbu cyklostezky financovalo celou ze svých vlastních zdrojů, proto je nutné zažádat o dotace.

Dotace jsou v následující kapitole rozděleny podle poskytovatele, v závěru budou všechny možné varianty shrnuty a bude určen finální návrh financování cyklostezky. Celkové náklady na realizaci projektu Podskalí tvoří **17 235 805 Kč** z toho náklady na cyklostezku jsou **12 247 623 Kč** a na chodník **4 988 182 Kč**. Dotace tak budou čerpány jen na cyklostezku, která je brána jako uznatelné náklady a celou částku za chodník, který činí náklady neuznatelné, zaplatí město samo.

8.1 Spolufinancování EU

EU poskytuje z Regionálního operačního programu dotaci, která může mít maximální výši 85 %. Tato dotace může být z nějakého důvodu i pokrácena, takovým důvodem může být třeba zahrnutí neuznatelných nákladů do uznatelných. Na uznatelné náklady dotace stále činí 85 %, ale tím, že se z nich vyjmou neuznatelné náklady se dotace na celkové náklady sníží na méně jak 85 %. [31]

Dotace	Uznatelné náklady		Neuznatelné náklady	
	[%]	[Kč]	[%]	[Kč]
Z EU	85	10 410 479,55	0	0
Ze SFDI	0	0	0	0
Vlastní prostředky	15	1 837 143,45	100	4 988 182

Tabulka 6: Financování cyklostezky Podskalí se spolufinancováním EU, zdroj: vlastní zpracování

Z uvedené tabulky můžeme vidět, že Evropská unie by přispěla na cyklostezku Podskalí částkou **10 410 479,55 Kč** a město Strakonice by muselo z vlastních zdrojů uhradit zbylých 15 % tedy **1 837 143,45 Kč** a 100 % neuznatelných nákladů na chodník ve výši **4 988 182 Kč**. Celkem by tak město muselo zaplatit **6 825 325,45 Kč**.

8.2 Spolufinancování SFDI

Jako další možnost by město Strakonice mohlo využít možnost získání dotace SFDI. Jednalo by se tak tedy o peníze ze státního rozpočtu České republiky.

V minulosti byla maximální výše dotací ze SFDI dána hranicí 60 %. Pro rok 2017 byla tato hranice stanovena do výše 85 % celkových uznatelných nákladů. Tato poskytnutá dotace však nejde kombinovat s prostředky programů a fondů EU. [32] Na to, jak by vypadalo financování

cyklostezky Podskalí ve spolupráci se spolufinancováním SFDI se můžeme podívat v následující Tabulce 5.

Dotace	Uznatelné náklady		Neuznatelné náklady	
	[%]	[Kč]	[%]	[Kč]
Z EU	0	0	0	0
Ze SFDI	85	10 410 479,55	0	0
Vlastní prostředky	15	1 837 143,45	100	4 988 182

Tabulka 7: Financování cyklostezky Podskalí se spolufinancováním SFDI, zpracování: vlastní

Z tabulky můžeme vidět, že částky jsou stejné jako v případě spolufinancování EU, jelikož je momentálně maximální výše spolufinancování stejně vysoká.

8.3 Další možnosti spolufinancování

Město Strakonice by mohlo využít i některé další možnosti spolufinancování cyklostezky Podskalí. Jednou z nich je využití PPP projektu. V PPP projektech jde o spolupráci soukromého a veřejného sektoru za účelem využití schopností a zdrojů soukromého sektoru při realizaci daného projektu. Podstatou úspěšnosti v případě PPP je však to, že po realizaci vzniká zisk. V případě cyklostezky ale žádný zisk nevzniká, proto v tomto případě není PPP žádným přínosem.

Další možností by mohlo být financování všech nákladů cyklostezky z vlastních zdrojů města Strakonice. Tato varianta je ale pro město Strakonice nereálná. Strakonice nemají dostatek finančních prostředků na úhradu celé výstavby cyklostezky, a proto je zde nutné použít některý další zdroj financování.

9 Analýza spokojenosti s cyklostezkou Podskalí

Analýzu spokojenosti s cyklostezkou Podskalí jsem provedla pomocí dotazníkového šetření, které probíhalo od 15.května 2017 do 4.června 2017 a ke kterému jsem použila internetový portál mojeanketa.cz, dotazník jsem rozesílala především pomocí sociálních sítí. Do ankety jsem po pečlivém uvážení vybrala 10 otázek, 9 z nich bylo uzavřených a u poslední 10. měl respondent možnost rozepsat se o připomínkách a poznámkách k cyklostezce Podskalí. Ankety se zúčastnilo přesně 100 respondentů. V následujících kapitolách je každá z otázek popsána a vyhodnocena.

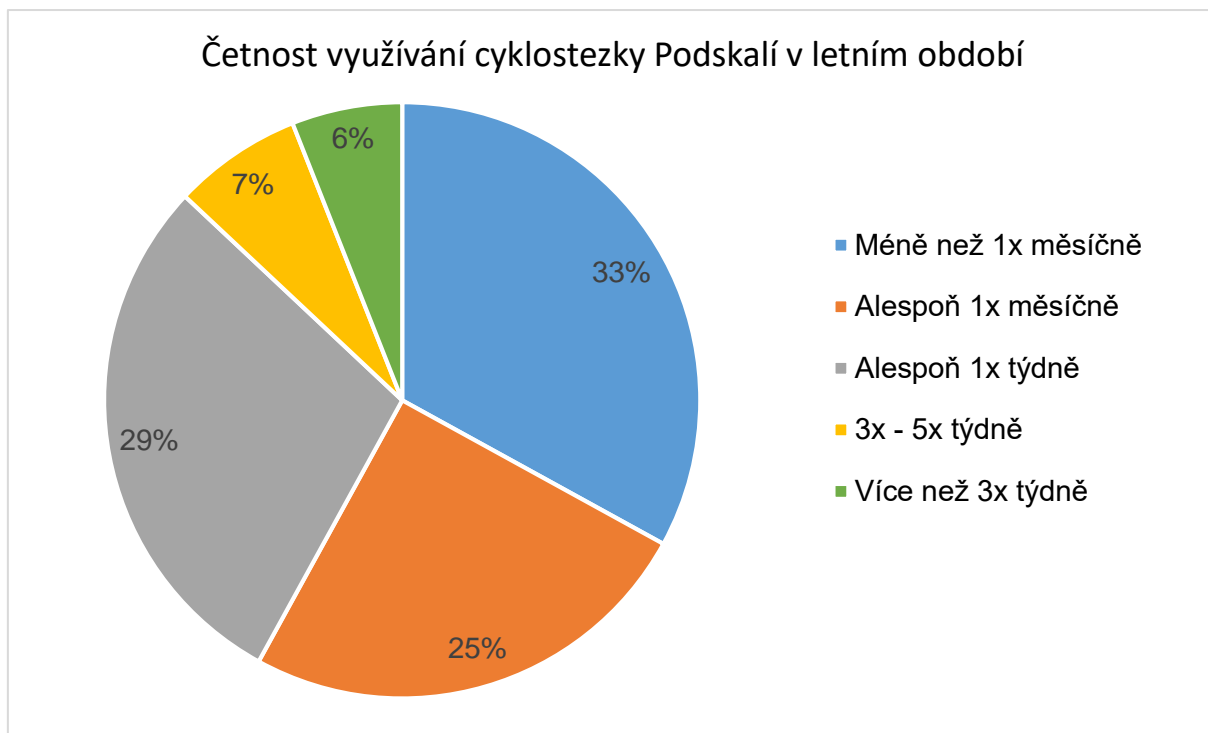
9.1 Četnost využívání cyklostezky Podskalí

„Jak často využíváte cyklostezku Podskalí v letním období?“

První otázka měla za úkol zjistit od respondenta četnost využívání cyklostezky Podskalí v letních měsících. Právě v letních období je cyklostezka využívána nejvíce, proto jsem se rozhodla zúžit časové rozpětí pouze na tyto měsíce. Na výběr měl respondent z pěti možností:

- Méně než 1x měsíčně
- Alespoň 1x měsíčně
- Alespoň 1x týdně
- 3x – 5x týdně

Více než 3x týdně 33 dotazovaných odpovědělo, že i v letních měsících navštěvují cyklostezku méně než 1x měsíčně, 29 alespoň 1x týdně, 25 alespoň 1x měsíčně, 7 respondentů 3x – 5x týdně a pouze 6 osob více než 3x týdně. Přehledně nám tyto údaje ukazuje následující graf.



Graf 5: Četnost využívání cyklostezky Podskalí ve Strakonících v letním období

Z výsledků můžeme vidět, že množství dotazovaných, kteří cyklostezku navštěvují méně, než 1x měsíčně je přibližně stejné, jako množství dotazovaných, kteří jí navštěvují alespoň 1x týdně. Můžeme však konstatovat, že 67 % dotazovaných navštěvuje cyklostezku častěji než 1x měsíčně, což jen potvrzuje to, že cyklostezka Podskalí je nedílnou součástí většiny obyvatel Strakoníc.

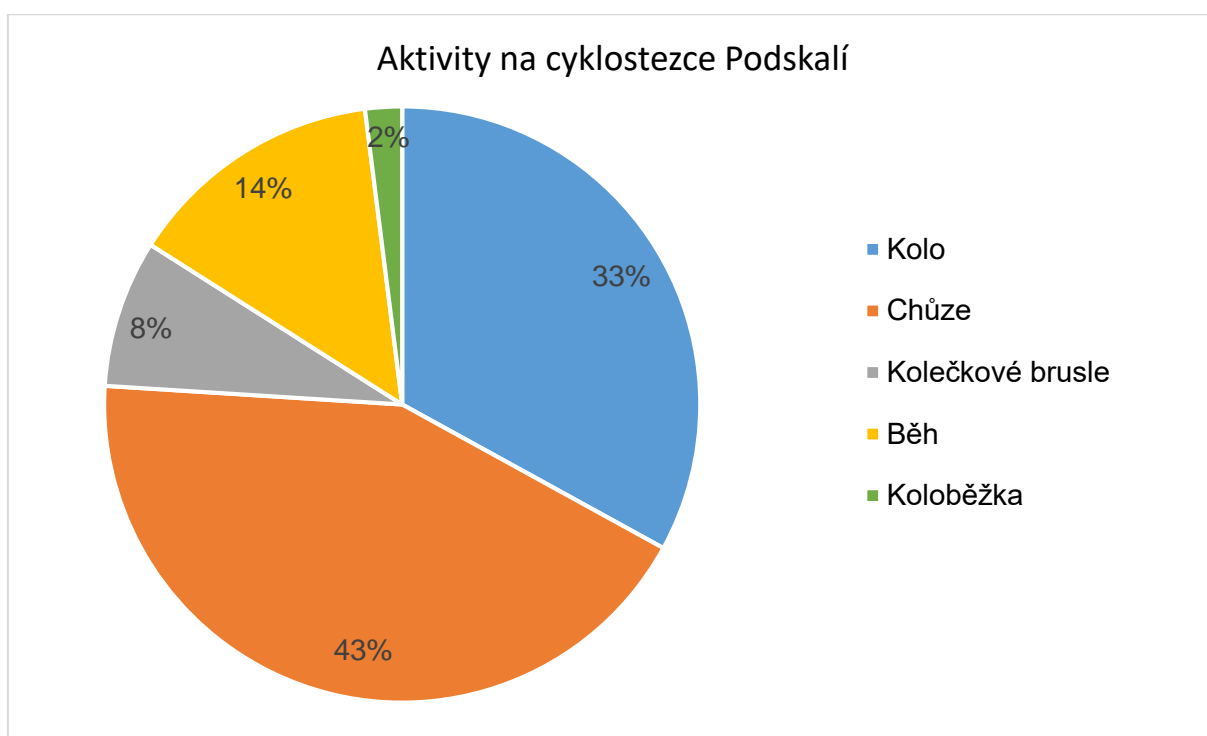
9.2 Aktivity na cyklostezce Podskalí

„Jakou sportovní aktivitu nejčastěji pozorujete na Cyklostezce Podskalí?“

Další otázka byla směřována na aktivity, které dotazovaní vnímají jako nejčastěji vykonávané na cyklostezce. Na výběr měl respondent opět z pěti možností:

- Kolo
- Chůze
- Kolečkové brusle
- Běh
- Koloběžka

Zde se nejčastěji objevila odpověď chůze, odpovědělo tak 43 dotazovaných. To, že se bude tato varianta vyskytovat nejčastěji jsem očekávala, jelikož Podskalí je jedno z mála míst, kam si obyvatelé Strakonice můžou vyrazit do přírody, a přitom je to takřka přímo v centru města. 33 % respondentů odpovědělo, že nejčastěji pozorují na cyklostezce kola, 14 % běh, 8 % kolečkové brusle a 2 % koloběžku. Názorné výsledky můžeme vidět v následujícím grafu.



Graf 6: Aktivity na cyklostezce Podskalí

To, že je kolo v pořadí druhou nejčastější aktivitou hodnotím kladně, dokazuje to jen to, že cyklostezka slouží svému účelu.

9.3 Frekventovanost cyklostezky Podskalí

„Jak moc je podle Vašeho názoru Cyklostezka Podskalí frekventovaná?“

V této části mě zajímalo, jak dotazovaný vnímá množství lidí na cyklostezce. Na výběr měl ze tří možností:

- Velmi frekventovaná
- Středně frekventovaná
- Málo frekventovaná

Více než polovina dotazovaných hodnotila cyklostezku jako středně frekventovanou, konkrétně 53 %, 39 % odpovědělo, že cyklostezku hodnotí jako velmi frekventovanou a jen 8 % jako málo frekventovanou.

9.4 Spokojenost se současnou kvalitou cyklostezky Podskalí

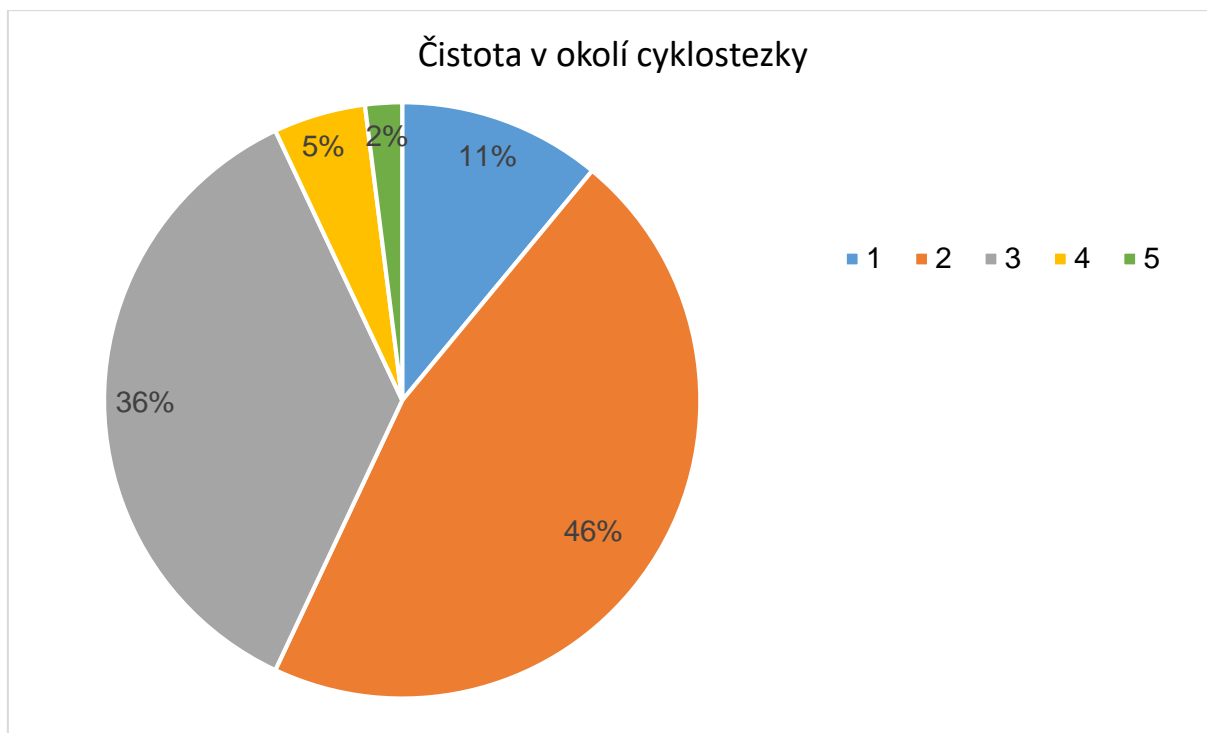
„Jste spokojen/a se současnou kvalitou cyklostezky Podskalí?“

U této otázky měli dotazovaní na výběr jen odpovědi Ano a Ne. 82 % respondentů odpovědělo, že jsou spokojeni se současnou kvalitou a 18 % není s kvalitou spokojeno. Tento výsledek hodnotím velice kladně, jelikož právě kvalita je jedním z kritérií, kvůli kterým se vracíme vícekrát na stejné místo.

9.5 Čistota v okolí cyklostezky

„Ohodnoťte známkou (jako ve škole), jak jste spokojen/a s čistotou v okolí cyklostezky Podskalí.“

U této otázky mě zajímalo, jak jsou dotazovaní spokojeni s čistotou v okolí cyklostezky, což může být užitečné především pro vedení města, aby tak zjistilo, zda je úklid, který zajišťují, dostatečný. Právě čistota také může být jedním z aspektů, kvůli kterým se člověk na dané místo rád nebo naopak nerad vrací. Téměř polovina respondentů ohodnotila čistotu v okolí cyklostezky známkou 2, 36 % dalo známku 3, 11 % dalo známku 1, 5 % oznámkovalo čistotu 4 a pouze 2 respondenti dali známku 5. Tyto výsledky hodnotím velice kladně a sama jsem toho názoru, že okolí cyklostezky je téměř vždy čisté. Shrnutí odpovědí můžeme vidět v následujícím grafu.



Graf 7: Čistota v okolí cyklostezky

9.6 Značení cyklostezky Podskalí

„Jste spokojen/a se značením cyklostezky Podskalí?“

Dále mě zajímalo, zda jsou lidé spokojeni se značením na cyklostezce Podskalí, které je podle mého názoru dostačující. Na výběr zde bylo jen z odpovědí Ano a Ne. Moje očekávání se zde potvrdilo a 78 % lidí odpovědělo, že jsou se značením spokojeni, zbylých 22 % spokojeno není. V poznámkách na závěru dotazníku se však žádné vyjádření ke značení neobjevilo, nemůžu tedy dále vyhodnotit, s čím tito lidé nejsou spokojeni a bylo by proto potřeba provést další šetření.

9.7 Spokojenost s šířkovými parametry

„Jste spokojen/a s šířkovými parametry cyklostezky Podskalí?“

U této otázky mě zajímalo, zda jsou lidé spokojeni s šířkovými parametry cyklostezky. Očekávala jsem zde rozpor, jelikož, jak již bylo dříve zmíněno, tam, kde to šířkové parametry umožňovaly je cyklostezka vedena zvlášť a tam, kde to umožněno nebylo je vedena současně s chodníkem pro pěší, což můžou někteří lidé vnímat jako velké mínus této cyklostezky. Také zřejmě díky tomu jsou výsledky tak vyrovnané. 56 % dotazovaných je s šířkovými parametry cyklostezky spokojených a 44 % spokojených není.

9.8 Návaznost na okolní cyklotrasy

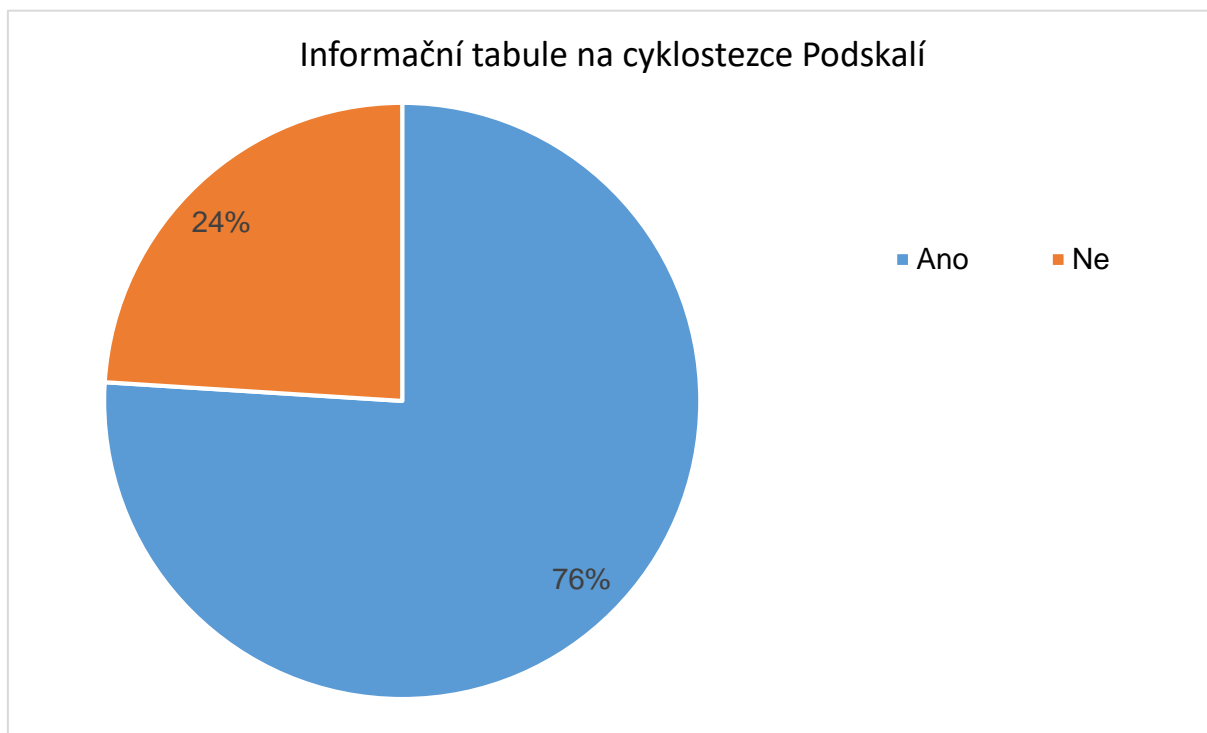
„Jste spokojen/a s návazností cyklostezky Podskalí na okolní cyklotrasy?“

I u této otázky měli respondenti na výběr jen mezi Ano a Ne. Vzhledem k tomu, že cyklostezka na konci Podskalí končí a nenavazuje na žádnou další cyklostezku ani cyklotrasu a pokud chce cyklista dále pokračovat musí se v půlce cyklostezky odpojit a pokračovat dále přes Ostrov, jsem očekávala, že většina odpovědí bude na straně Ne. Odpovědi však byly vcelku vyrovnané: 54 % odpověděla, že spokojených není a 46 % že je. Veliká část poznámek v poslední 10. otázce však byla směřována právě na návaznost na okolní cyklotrasy, proto se k tomuto tématu později ještě vrátím.

9.9 Informační tabule na cyklostezce Podskalí

„Jste spokojen/a s informačními tabulemi na cyklostezce Podskalí?“

V předposlední otázce jsem zjišťovala, zda jsou lidé spokojeni s informačními tabulemi na cyklostezce Podskalí. Skrz Podskalí vede Naučná stezka na Podskalí, která obsahuje 14 informačních tabulí s přírodovědeckým, geografickým a historickým charakterem, doplněné obrázkovými materiály. Tato stezka je zajímavá jak pro děti, tak pro dospělé. Některé tabule jsou ale dnes už ve velmi špatném stavu, popraskané, počárané anebo dokonce chybí. Proto jsem byla velmi zvědavá, jak budou vypadat výsledky u této otázky. Asi tři čtvrtiny dotazovaných jsou spokojeni s informačními tabulemi na cyklostezce a jedna čtvrtina spokojená není.



Graf 8: Informační tabule na cyklostezce Podskalí

9.10 Připomínky a poznámky k cyklostezce Podskalí

„Zde je místo pro vaše poznámky a připomínky k cyklostezce Podskalí.“

Jako poslední část dotazníku jsem zařadila poznámky a připomínky k cyklostezce Podskalí. Respondenti měli na výběr mezi Nemám žádné připomínky a kolonkou, kam své připomínky a poznámky mohli napsat. 85 dotazujících nemělo připomínky žádné, zbylých 15 se nějakým způsobem k cyklostezce vyjádřili.

Celkem 8 se jich shodlo na tom, že by ocenili, kdyby cyklostezka pokračovala podél řeky Otavy až do Katovic. Tato cyklostezka by skutečně v budoucnosti vzniknout měla, ale v současné době je v jednání výkup pozemků v této oblasti

2 dotazovaní se shodli na tom, že na Podskalí bývá problém s velkým množstvím puštěných a volně pobíhajících psů bez náhubků. Tento problém je však otázkou městské policie, která by měla Podskalí jak kvůli velkému množství sportovců, tak kvůli maminkám s dětmi a ostatním návštěvníkům, tento přestupek více trestat.

Jeden dotazovaný se zmínil o vzájemné netoleranci mezi sportovci, kteří užívají cyklostezku a lidmi, kteří se pohybují po chodníku pro pěší. Tato intolerance je nejspíše částečně dána i tím, že, jak již bylo zmíněno, v některých místech je chodník veden současně s cyklostezkou a lidé, užívající jak cyklostezku, tak chodník by měli být obezřetnější a respektovat jeden druhého.

Dále jsou uvedeny všechny poznámky a připomínky, které se v odpovědích objevily.

- Mělo by se konečně dořešit protažení cyklostezky kolem řeky až do Katovic.
- Vadí mi volně pobíhající psi bez náhubku
- chybí mi půjčovna například kolečkových bruslí ideálně za paketel
- Nenavazuje na další trasu na Katovice.
- Cyklostezka Podskalí by měla navázat podél řeky Otavy až do Katovic.
- Cyklostezka by měla pokračovat podél řeky až do Katovic
- Chtělo by to doladit cyklostezku až do Sušice a odbočku na Svatou Annu
- Přerušení cyklostezky u kina OKO na asi 5 metrů je nešťastné, zvláště když tam chytají měšťači
- Bylo by fajn, kdyby cyklostezka pokračovala podél řeky až do Katovic
- Méně lidí na cyklostezce
- Škoda, že cyklostezka nepokračuje podél řeky až do Katovic
- kdyby respektovali chodci cestu pro pěší a cyklisti pro cyklisty tak by to bylo super
- Přijde mi smutné, že město nebylo dosud schopné zajistit, aby cyklostezka pokračovala až do Katovic

- V okolí cyklostezky mi vadí velké množství psů puštěných na volno.
- Jsem šťastná za dětská hřiště, která jsou kolem cyklostezky rozmístěna.

Závěr

Cílem této práce bylo zanalyzovat financování cyklostezky Podskalí, navrhnout financování v případě, že by se cyklostezka budovala znova a pomocí dotazníkového šetření zjistit, zda jsou s ní uživatelé spokojeni.

V teoretické části byl nejprve rozebrán historický vývoj cyklostezek v České republice od 80. let 20. století až po budoucnost a také historický vývoj konkrétní cyklostezky Podskalí ve Strakonících. Další kapitola byla věnována obecně cyklistice a jejím trendům. Dále byly vysvětleny pojmy, týkající se dotací, které jsou právě pro budování cyklostezek velice důležitým tématem. A v poslední kapitole teoretické části byly popsány možnosti financování cyklostezek.

Praktická část začíná kapitolou Financování cyklostezky Podskalí – stávající stav, ve které byla popsána poloha cyklostezky Podskalí, její projekt a zanalyzován způsob, jakým byla cyklostezka financována. K tomu mi pomohly interní materiály, které mi k nahlédnutí poskytl Městský úřad ve Strakonících. Poté bylo financování porovnáno s dvěma jinými cyklostezkami. Ač je každá cyklostezka jiná a porovnání celkových částek může být dost neobjektivní, což je v této kapitole zřetelné, tak si myslím, že financování Podskalské cyklostezky je přiměřené. Situační analýza vnitřního a vnějšího prostředí, která byla vytvořena v další kapitole praktické části, jen potvrdila, že cyklostezka Podskalí má smysl. Její silné stránky převažují nad těmi slabými. Cyklostezka je již po dlouhá léta součástí života obyvatel Strakonice a je pro ně velikým přínosem jak ve sportovním, tak v kulturním vyžití. V případě, že by se cyklostezka budovala znova byl by největší hrozbou nedostatek financí ze strany města. Město Strakonice nemá dostatek financí na to, aby cyklostezku financovalo samo ze svých vlastních zdrojů, a tak by opět muselo požádat o dotaci buď Evropskou unii nebo jako v minulosti stát o dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury. V obou těchto případech se dá získat dotace do výše maximálně 85 % na uznatelné náklady. V roce 2005, kdy město o dotaci žádalo, byla tato maximální výše dotace 65 %. Z toho můžeme usoudit, že kdyby město cyklostezku budovalo znova, mohlo by na celkové náklady, které tvoří částku 17 235 805 Kč, získat dotaci ve výši až 10 410 479,55 Kč a zbylých 6 825 325,45 Kč by muselo uhradit ze svých vlastních zdrojů. Oproti původnímu financování je tato částka o 6 326 479,55 Kč nižší než ta, kterou tehdy město muselo ze svých prostředků doplácet. Musíme zde však počítat také s tím, že město nemusí dostat dotaci v plné výši 85 %.

V poslední kapitole praktické části této bakalářské práce byla vyhodnocena anketa, týkající se spokojenosti obyvatel Strakonice s cyklostezkou Podskalí. Tuto anketu, kterou tvořilo 10 otázek, jsem vytvořila pomocí internetového portálu mojeanketa.cz a mezi 15.květnem 2017 a 4.červnem 2017 jsem ji rozšiřovala mezi obyvateli Strakonice pomocí sociálních sítí, dokud jsem

neměla přesně 100 vyplněných dotazníků tak, aby průzkum byl co možná nejobektivnější. Zde jsem zjistila, že uživatelé jsou s cyklostezkou převážně spokojeni a většina cyklostezku navštěvuje alespoň 1x měsíčně. Možná největším problémem je zde fakt, že cyklostezka nepokračuje podél řeky dál až do Katovic, což je městys, které se nachází asi 6 km od Strakonice. Tento problém však město aktuálně řeší a do budoucnosti snad bude cyklostezka prodloužena.

Tato bakalářská práce mi přinesla mnoho nových a zajímavých informací nejen z oblasti cyklistické dopravy, dotací a způsobů financování cyklostezek, ale také ze studie projektu konkrétní cyklostezky z mého rodného města. A tak doufám, že i pro Vás byla tato práce něčím novým nebo alespoň zajímavým.

Použité zdroje

- [1] FAJTOVÁ Dominika, Bakalářská práce Cestovní ruch na Jižní Moravě-cykloturistika, Brno, Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2010, 52 s
- [2] Cyklistika krnov, Cykloinformace. Cyklopojmy [vid.11.4.2017] z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>>
- [3] Arts Lexikon [online] [vid.11.4.2017] Dostupné z WWW: <<http://www.artslexikon.cz/index.php?title=Extravil%C3%A1n>>
- [4] Arts Lexikon [online] [vid.11.4.2017] Dostupné z WWW: <<http://www.artslexikon.cz/index.php?title=Intravil%C3%A1n>>
- [5] Konstrukce media, s.r.o.. Příběhy českých cyklostezek a cyklotras [online] [vid.12.4.2017] Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/pribeh-ceskych-cyklostezek-a-cyklotras/>>
- [6] Ministerstvo dopravy. Pasport cyklostezek a kontakty - Ing. Jaroslav Martinek [online]. [vid.11.4.2017] Dostupné z WWW:<<http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklodata-statistiky-pasport-cyklisticky-komunikaci-2010/>>
- [7] Naučná stezka Podskalí - *Centrum ekologické výchovy při ČSOP ve Strakonících* [online]. [vid. 22.4.2017] dostupné z WWW: http://web.quick.cz/v_hrdlicka/obsah/priroda/naunst.htm
- [8] Asociace cykloměst. Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023 [online] 2015 [vid. 28.4.2017] dostupné z WWW: <http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/aktuality/113.pdf>
- [9] BUEHLER AND PUCHER - Health & Place , [online]. 2017 [vid. 3.5.2017] dostupné z WWW: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1353829217300679>>
- [10] Turistika. Cyklistika v roce 2016 [online]. 2016 [vid. 3.5.2017] dostupné z WWW: <<https://www.turistika.cz/clanky/cyklistika-v-cr-v-roce-2016/detail>>
- [11] Prahou na kole. Jiří Motýl [online]. 2017 [vid. 5.5.2017] dostupné z WWW: <<http://prahounakole.cz/2017/03/automat-odstartoval-dalsi-rocnik-souteze-prace-kole/>>
- [12] Český statistický úřad. Statistická ročenka Jihočeského kraje 2015. Charakteristika Jihočeského kraje [online] 2015 [vid. 9.5.2017] dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/10180/20552347/33010515charcz.pdf/c2e818e1-538c-4162-9034-d5942dd07928?version=1.11>>

- [13] Nadace Jihočeské cyklostezky. Cyklogenerel Jihočeského kraje pro období 2014 – 2020 [online] 2014 [vid. 9.5.2017] dostupné z WWW: <<http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/njc/dokumenty-ke-stazeni/cyklogenerel-jck/>>
- [14] Krajský úřad Jihočeského kraje. Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje [online] 2017 [vid.14.5.2017] dostupné z WWW: <<http://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/gs/zasady-uzemniho-rozvoje/>>
- [15] ŠELEŠOVSKÝ, Jan. Finance, audit, kontrola: průběžné vzdělávání úředníků ÚSC. 1. vyd. V Brně: Masarykova univerzita, 2006, 117 s. ISBN 80-210-3944-2
- [16] Management, Marketing. Systém dotací a programů [online] dostupné z WWW: <<http://managment-marketing.studentske.eu/2008/07/systm-dotac-program.html>>
- [17] HRABALOVÁ, Simona. Teorie a praxe rozvoje měst a obcí. 1.vyd. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2004, 93 s. ISBN 80-210-3356-8
- [18] PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe. 2., aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada, 2009, 304s. ISBN 978-80-247-2789-9.
- [19] ČESKO. Zákon č. 457 ze dne 7.prosince 2016 o státním rozpočtu České republiky na rok 2017. In: Sbírka zákonů České republiky. 2016, částka 184, s. 7122. Dostupné také z: <http://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Zak_2016-457_Zakon-o-statnim-rozpocetu-Ceske-republiky-na-rok-2017.pdf ISSN 1211 - 1244>
- [20] ČESKO. Zákon č.104 ze dne 4.dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 32, s 1549. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3420> ISSN 1211 – 1244>
- [21] Ministerstvo dopravy. Finance Státní fond dopravní infrastruktury. Základní info. [vid. 20.5.2017] 2017. [online] dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury/#zakladni-info>>
- [22] Ministerstvo dopravy. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. <Praha:Ministerstvo dopravy, 2005. 38.s. ISBN: 80-86502-11-2>
- [23] Město Strakonice. Poloha. [cit. 24.5.2017] [online] dostupné z WWW: <<http://www.strakonice.eu/content/poloha>>

- [24] Ředitelství silnic a dálnic. Celostátní sčítání dopravy 2016 [online]. [vid. 24.5.2017] Dostupné z WWW: <<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>>
- [25] Strakonický deník. Slávka Petráková 26.9.2007 [online]. [vid.29.5.2017] Dostupné z WWW: <http://strakonicky.denik.cz/zpravy_region/cyklo_podskali_st_20070924.html>
- [26] Cyklostezka č.4 – „Podskalí“ Nový Dražejov – Strakonice (Silnice I./22) – ibesip Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/kampane/vzory/4Strakonice.pdf>>
- [27] Městský úřad Strakonice. Interní materiál. Poskytnuto [7.4.2017]
- [28] Ministerstvo pro místní rozvoj. Program rozvoje města Napajedla na období 2013–2022.[online] 2013 [vid. 29.5.2017] dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/getmedia/990433e8-29a6-4117-a8c9-453bc8adc41a/ZK-9-PRO-Napajedla.doc>>
- [29] Cykloměsta. Napajedla. [online] 2013 [vid. 29.5.2017] dostupné z WWW: <http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/mesta/33.pdf>
- [30] Geocaching. Cyklostezka Rokytka. [online] 2015 [vid. 1.6.2017] dostupné z WWW: <https://www.geocaching.com/geocache/GC66BEK_cyklostezka-rokytka?guid=e8e84162-91c2-426a-b013-8513cf599da5>
- [31] Ministerstvo financí. Strukturální fondy. Pravidla Spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014-2020. [online] 2014 [vid. 3.6.2017] dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/495ea682-77ab-4053-a231-29550d532418/Pravidla-spolufinancovani-evropskych-fondu-v-PO-2014-2020.pdf>>
- [32] Státní fond dopravní infrastruktury. Tisková zpráva. [online] 2016 [vid. 3.6.2017] dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/tiskova-zprava-obce-mohou-opet-zadat-statni-fond-dopravni-infrastruktury-o-financni-prostredky-na-cyklisticke-stezky-bezpecnost-a-nove-take-na-krizeni-infrastruktury-ktere-budou-financovany-z-rozpoctu-na-rok-2017/>>