

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní

Analýza a potencionální rozvoj cestovního ruchu na území Pardubického kraje

Lenka Diblíková

Diplomová práce

2009

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lenka DIBLÍKOVÁ**

Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**

Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**

Název tématu: **Analýza a potencionální rozvoj cestovního ruchu na území Pardubického kraje**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Cestovní ruch (pojem, formy, druhy)
2. Rozvoj cestovního ruchu (ČR a EU)
3. Charakteristika vybraného regionu
4. Analýza současného stavu cestovního ruchu ve vybraném regionu
5. Možnosti rozvoje cestovního ruchu ve vybraném regionu

Závěr

Rozsah grafických prací: —  
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] COOPER, C., Wanhill, S. Tourism development: environmental and community issues. Chichester (United Kingdom): John Wiley and Sons Ltd, 1997. ISBN 0-471-97116-2
- [2] HORNER, S., SWARBROOKE, J. Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. Praha: Grada Publishing, 2003. ISBN 80-247-0202-9.
- [3] KIRÁLOVÁ, A. Marketing destinace cestovního ruchu. Praha: Eko-press, 2003. ISBN 80-86119-56-4.
- [4] MALÁ, V. Cestovní ruch. Praha: VŠE, 1999. ISBN 80-7079-443-7.
- [5] TŘICÁTNÍK, J. Geografie cestovního ruchu ČR. České Budějovice: JU, 1996. ISBN 80-7040-196-6.
- [6] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.
- [7] [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Šárka Brychtová, Ph.D.**  
Ústav veřejné správy a práva

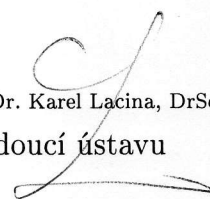
Datum zadání diplomové práce: **19. června 2008**

Termín odevzdání diplomové práce: **1. května 2009**



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.  
děkanka

L.S.



prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 21. července 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 04. 2009

Lenka Diblíková

## Poděkování

Ráda bych poděkovala paní RNDr. Šarce Brychtové, Ph.D., za odborné vedení práce, cenné rady a připomínky při vypracování diplomové práce.

Také chci poděkovat panu Janu Antuškovi, starostovi obce Sopotnice, za poskytnutí informací a za velkou ochotu, se kterou přistupoval ke všem mým dotazům. Na závěr bych chtěla poděkovat rodičům za jejich velkou trpělivost a podporu po celou dobu studia.

## **ANOTACE**

Předmětem diplomové práce je analyzovat cestovní ruch na území Pardubického kraje a zabývat se jeho rozvojem. První část je zaměřena na teoretické aspekty cestovního ruchu. Následně je popsáno čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU pro rozvoj cestovního ruchu. Další část se zabývá analýzou cestovního ruchu v Pardubickém kraji. V posledním úseku je na konkrétním projektu nastíněna možnost rozvoje cestovního ruchu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

cestovní ruch; Pardubický kraj; strukturální fondy Evropské unie; cyklostezka; multikriteriální analýza.

## **TITLE**

The Analysis and Potential Development of Travel in the area of the Pardubice region

## **ANNOTATION**

The scope of the dissertation is to analyze the travel in the area of the Pardubice region and to deal with its development. The first part is aimed to the theoretical aspects of the travel. Further on the usage of the finance from the structural funds of the European Union for the travel development has been described. The next part deals with the analysis of the travel in the area of the Pardubice region. The last section contains the specific project how to enable the development of the travel.

## **KEYWORDS**

Travel; the Pardubice region; structural funds of the European Union; cyclotrail; multicriterial analysis.

## Obsah

Úvod .....	11
1 Cestovní ruch (pojem, formy, druhy).....	13
1.1 Složky cestovního ruchu.....	15
1.2 Význam cestovního ruchu .....	15
1.3 Formy cestovního ruchu .....	16
1.3.1 Rekreační cestovní ruch.....	16
1.3.2 Lázeňský cestovní ruch .....	16
1.3.3 Kulturně poznávací cestovní ruch .....	16
1.3.4 Sportovně turistický cestovní ruch .....	17
1.3.5 Další formy cestovního ruchu .....	17
1.4 Segmentace trhu .....	18
1.5 Druhy cestovního ruchu .....	19
1.5.1 Podle místa realizace .....	19
1.5.2 Dle vztahu k platební bilanci státu .....	19
1.5.3 Podle délky účasti.....	20
1.5.4 Podle způsobu účasti .....	20
1.5.5 Podle způsobu účasti a formy úhrady nákladů .....	20
1.6 Předpoklady cestovního ruchu.....	20
1.6.1 Lokalizační předpoklady .....	21
1.6.2 Selektivní předpoklady.....	21
1.6.3 Realizační předpoklady .....	22
1.7 Ekonomika a průmysl cestovního ruchu .....	23
2 Rozvoj cestovního ruchu (ČR a EU).....	25
2.1 Projekty financované z fondů EU.....	26
2.2 Jak získat dotaci.....	27
2.3 Čerpání pro cestovní ruch v letech 2004 – 2006 .....	30
2.3.1 Společný regionální operační program.....	30
2.3.2 Společný regionální operační program v roce 2007 .....	36
2.4 Rozvoj cestovního ruchu v letech 2007 – 2013.....	38
3 Charakteristika Pardubického kraje .....	42
3.1 Lokalizační předpoklady .....	42

3.2	Realizační předpoklady .....	43
3.3	Okres Chrudim .....	43
3.3.1	Kulturně poznávací turistické cíle .....	43
3.3.2	Rekreační cestovní ruch.....	44
3.4	Okres Pardubice.....	45
3.4.1	Kulturně poznávací turistika.....	45
3.4.2	Rekreační turistika.....	46
3.4.3	Lázeňský cestovní ruch .....	46
3.5	Okres Svitavy .....	46
3.5.1	Cíle kulturně poznávacího cestovního ruchu.....	46
3.5.2	Rekreační cestovní ruch.....	47
3.6	Okres Ústí nad Orlicí.....	47
3.6.1	Sportovně turistický cestovní ruch .....	47
3.6.2	Kulturně poznávací turistika.....	48
4	Analýza současného stavu cestovního ruchu v Pardubickém kraji.....	50
4.1	Potenciál cestovního ruchu.....	50
4.1.1	Infrastruktura cestovního ruchu.....	50
4.1.2	Cykloturistika .....	51
4.2	Návštěvnost .....	52
4.3	SWOT analýza cestovního ruchu .....	55
4.4	Projekty podpořené Evropskou unií .....	56
4.4.1	Projekt víceúčelových cyklokomunikací údolím řek Tiché Orlice a Třebovky .....	57
4.4.2	Rekreační a sportovní středisko Regionu Orlicka: Sjezdový areál Peklák .....	59
4.4.3	Rekonstrukce zámeckého pivovaru v Litomyšli .....	60
5	Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Pardubickém kraji.....	61
5.1	Region Orlicko – Třebovsko .....	61
5.1.1	Vznik a vývoj Regionu Orlicko – Třebovsko.....	62
5.1.2	Současnost a výhled do budoucna.....	62
5.2	Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn.....	64
5.2.1	Trasa cyklostezky .....	65
5.2.2	Budované objekty.....	67
5.2.3	Financování cyklostezky .....	68
5.2.4	Rozpočet cyklostezky.....	73



6 Komparace spojená se selekcí optimální varianty .....	76
6.1 Průzkum mínění zástupců dotčených obcí .....	76
6.1.1 Výsledky průzkumu.....	76
6.2 Porovnání variant rozpočtů pro obec Sopotnice.....	77
6.3 Multikriteriální analýza .....	78
6.3.1 Fullerova metoda .....	79
6.3.2 Hodnotící tabulka .....	81
6.3.3 Výsledná varianta .....	85
6.4 Závěrečné shrnutí .....	85
Závěr.....	87
Seznam literatury.....	91
Seznam příloh.....	94

## Seznam tabulek

Tab. 1 – Finanční plán pro Podopatření 4.2.1 .....	35
Tab. 2 – Finanční plán pro Podopatření 4.2.2 .....	35
Tab. 3 – Vývoj realizace priority z hlediska počtu projektů .....	36
Tab. 4 – Vývoj financování priority .....	36
Tab. 5 – Vývoj realizace opatření z hlediska počtu projektů .....	37
Tab. 6 – Vývoj financování opatření .....	37
Tab. 7 – Kapacita ubytovacích zařízení v Pardubickém kraji .....	50
Tab. 8 – Návštěvnost Pardubického kraje v letech 2000 až 2008 .....	52
Tab. 9 – Přehled zahraničních turistů v Pardubickém kraji v roce 2005 .....	53
Tab. 10 – Návštěvnost České republiky podle krajů v letech 2006 až 2008 .....	54
Tab. 11 – Cyklostezky údolím Tiché Orlice a Třebovky .....	58
Tab. 12 – Přehled budované sítě cyklostezek .....	65
Tab. 13 – Přehled výsledků výpočtů .....	80
Tab. 14 – Skupina kritérií pro Financování .....	81
Tab. 15 – Skupina kritérií pro Bezpečnost cyklistů .....	82
Tab. 16 – Skupina kritérií pro Ekologii .....	82
Tab. 17 – Skupina kritérií pro Celospolečenské přínosy .....	83
Tab. 18 – Skupina kritérií pro Sportovní využití .....	83
Tab. 19 – Skupina kritérií pro Estetický zážitek .....	83
Tab. 20 – Skupina kritérií pro Ekonomické přínosy .....	84
Tab. 21 – Skupina kritérií pro Komfort cyklistů .....	84
Tab. 22 – Hodnotící tabulka .....	85

## Seznam obrázků

Obr. 1 – Alokace finančních zdrojů pro jednotlivé priority SROP .....	31
Obr. 2 – Vývoj počtu předložených žádostí v jednotlivých prioritách SROP .....	32
Obr. 3 – Graf počtu žádostí předložených do června 2006 v jednotlivých prioritách SROP ...	32
Obr. 4 – Alokace fin. prostředků prioritám SROP vůči fin. požadavkům podaných žádostí.	33
Obr. 5 – Podíl krajů na počtu schválených projektů .....	38
Obr. 6 – Alokace finančních prostředků podle ROP NUTS II .....	41
Obr. 7 – Cyklostezka údolím Tiché Orlice a Třebovky .....	57
Obr. 8 – Fullerův trojúhelník .....	80

## Seznam zkratk

CR	Cestovní ruch
CZV	Celkové způsobilé výdaje
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	Daň z přidané hodnoty
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
EAFRD	Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
ERDF	Evropský rozvojový fond
EU	Evropská unie
CHKO	Chráněná krajinná oblast
KČT	Klub českých turistů
MAS	Místní akční skupina
NNO	Nestátní nezisková organizace
NUTS	Klasifikace územních statistických jednotek (La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SROP	Společný regionální operační program
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
UNESCO	Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
WTO	Světová organizace cestovního ruchu (World Tourism Organization)
YMCA	Evropské školicí centrum
ZPF	Zemědělský půdní fond

# Úvod

Cestovní ruch patří mezi dynamicky se rozvíjející odvětví s významnými dopady na tvorbu pracovních míst, pozitivně ovlivňuje daňové a devizové příjmy státu a také tvorbu HDP, čímž se stává stále důležitějším ekonomickým přínosem. Odvětví cestovního ruchu spadá do různých oblastí a je tak spojen se sociálními, ekologickými, politickými a dalšími faktory vnějšího prostředí.

Je patrné, že cestovní ruch je také faktorem regionálního rozvoje. Jako přínosy k rozvoji regionů lze uvést zvýšení přílivu investic do regionu, zlepšení životní úrovně obyvatel, s tím souvisí i vytváření nových pracovních příležitostí a možností pro podnikatele.

Ovšem zvýšení cestovního ruchu sebou nese i svá negativa. Nejvýznamnější nežádoucí externality se tvoří v oblasti ekologie a dopravy, např. zvýšení ekologické zátěže prostředí a přetížení dopravní infrastruktury. Pro omezení těchto nechtěných jevů je důležité dodržovat zásady trvale udržitelného rozvoje cestovního ruchu.

Problematika cestovního ruchu je čím dál víc aktuálnější. Po vstupu České republiky do Evropské unie v květnu roku 2004 se krajům, obcím a ostatním veřejným i soukromým subjektům otevřely možnosti požádat o dotace na své projekty. Zajímalo mne, jak příliv finančních prostředků z EU podpořil rozvoj cestovního ruchu a jaká je úspěšnost žadatelů o dotace ze strukturálních fondů. Zvolila jsem si proto téma své diplomové práce analýzu a potencionální rozvoj cestovního ruchu na území Pardubického kraje.

Pardubický kraj má podle mého názoru velký potenciál v možnostech rozvíjení cestovního ruchu. Na jeho území se nalézají celá řada atraktivit a poměrně přirozený ráz krajiny. Bohužel zatím tuto výhodu tolik nevyužívá, což dokazuje i fakt, že se pohybuje na posledních místech v návštěvnosti krajů v České republice. Proto jsem chtěla také zjistit, proč tomu tak je a nalézt návrhy na zlepšení stávajícího stavu.

Hlavním cílem diplomové práce je provést analýzu současného stavu cestovního ruchu v Pardubickém kraji a zjistit možnosti rozvoje cestovního ruchu. Chtěla bych se zaměřit na

možnosti čerpání dotací z fondů EU, na jejich úlohu v rámci rozvoje cestovního ruchu na daném území, a tím přispět k rozvoji tohoto kraje.

V diplomové práci je popsána základní problematika cestovního ruchu. V úvodu je nastíněna definice cestovního ruchu, jednotlivé druhy a formy cestovního ruchu, předpoklady a ekonomika cestovního ruchu. Další část se věnuje čerpání dotací ze strukturálních fondů, jeho průběhu a úspěšnosti v jednotlivých krajích. Poté se již budu podrobně zabývat analýzou cestovního ruchu v Pardubickém kraji, která je doplněna o projekty dotované z evropských fondů. V poslední části jsou možnosti rozvoje cestovního ruchu, u kterých jsem se zaměřila především na práci mikroregionů a na jejich nezastupitelné přispění k rozvoji kraje. Domnívám se, že nejvyužívanější možností rozvoje cestovního ruchu v oblasti je stavba cyklostezek a rozvíjení cykloturistiky, pro níž má Pardubický kraj vhodné podmínky. Na konkrétním příkladu budování nové cyklostezky na území Pardubického kraje se pokusím nastínit průběh stavby a možnost projektu získat dotace jak ze strukturálních fondů tak od ostatních subjektů. Pro objektivní názor na tento projekt provedu průzkum mínění u zástupců obcí, v kterých má být nová cyklostezka realizována. Projekt nové cyklostezky je zatím v přípravách a obce se rozhodují pro optimální variantu rozpočtu. Zde pomocí multikriteriální analýzy vytvořím hodnotící tabulku, která tuto optimální variantu určí. Závěr je pojat jako konečné zhodnocení výsledků, ke kterým jsem dospěla a zhodnocení diplomové práce jako celku.

Cílem diplomové práce je:

- analyzovat současný stav cestovního ruchu na území Pardubického kraje,
- zaměřit se na rozvoj cestovního ruchu v kraji.

Dílčí cíle:

- vytvořit přehled čerpání dotací ze strukturálních fondů EU pro cestovní ruch,
- provést vlastní průzkum mínění u zástupců dotčených obcí,
- pomocí multikriteriální analýzy zjistit optimální variantu.

# 1 Cestovní ruch (pojem, formy, druhy)

Cestovní ruch má celou řadu definic a každý odborník na cestovní ruch ho vidí z jiného pohledu. Nejvýstižnější je podle mého názoru definice: Za cestovní ruch se považuje činnost osoby, cestující na přechodnou dobu (u mezinárodního cestovního ruchu max. 1 rok, u domácího 6 měsíců) do místa mimo trvalého bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě (trvalý či přechodný pracovní poměr). Může se však jednat o služební, obchodní či jinak pracovní motivovanou cestu, jejíž zdroj úhrady vyplývá z pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště nebo v místě sídla firmy. Pro toto pojetí je podstatné, že se jedná o změnu místa, dočasnost pobytu a o nevýdělečnou činnost navštíveném<sup>1</sup>.

Cestovní ruch je charakterizován:

- a) změnou místa,
- b) dobou, po kterou je místo změněno,
- c) jde o nevýdělečnou činnost v místě navštívení.

Cestovní ruch může být také definován jako specifická forma mechanického pohybu obyvatelstva. Týká se především obyvatelstva vyspělých zemí, kde s rostoucí životní úrovní a volného času obyvatel, se cestovní ruch stává masovým jevem a ekonomicky i sociologicky důležitým fenoménem. Moderní cestovní ruch soustřeďuje obyvatelstvo do různých významných středisek, oblastí a zemí.<sup>2</sup>

V. S. Preobraženský definoval cestovní ruch z více hledisek. Cestovní ruch je složitý socioekonomický jev, který není možno určit jednoznačně. Tímto termínem se vyjadřují následující základní pojmy: zvláštní druh migrace obyvatelstva, který studuje demografii, geografii obyvatelstva a právní vědy, odvětví ekonomiky, které je jednou ze sfér uspokojování sociálně kulturních potřeb obyvatelstva, způsob trávení volného času mimo trvalé místo bydlištěm, to studuje sociologie a socioekonomická geografie.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> FORET, Miroslav, FORETOVÁ, Věra. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Grada, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207. s. 16.

<sup>2</sup> HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. 3. vyd. Praha : Oeconomica, 2005. 110 s. ISBN 80-245-0858-3. s. 9.

<sup>3</sup> VYSTOUPIL, J., WOKOUN, R. *Geografie cestovního ruchu a rekreace*. Praha: SNP, 1987.

Na kongresu WTO v roce 1991 byla stanovena definice CR: Dočasná změna místa pobytu, mimo trvalé místo pobytu za účelem rekreace, poznávání a spojení mezi lidmi. (do CR nepatří přestěhování za účelem práce).

CR jako jedno z odvětví průmyslu ovlivňuje tyto oblasti:

- tvorba HDP,
- platební bilance,
- příjmy státního rozpočtu,
- vliv na příjmy rozpočtu regionů,
- příznivě působí na investiční aktivitu.

Odvětví CR je souhrn aktivit charakteru služeb stravovacích, ubytovacích, dopravních, informačních, směnářských, služeb cestovních kanceláří, kulturně–rekreačních, rekreačně–zábavných a dalších aktivit s těmito službami souvisejících.

Pojem cestovní ruch se váže na mnohé další jako je rekreace, volný čas, ubytování a stravování. Tyto tři oblasti jsou odlišné, ale přesto příbuzné. Rekreace je aktivita, volný čas je pojmem časovým a ubytování a stravování se týkají zajišťování služeb. Všechny mají jistou spojitost s cestovním ruchem.

Kolář vysvětluje pojem **rekreace** jako periodicky se opakující zdravotně preventivní složku životního režimu člověka. Vyžaduje, aby se vykonávala v prostředí, které umožňuje fyzické zotavení a psychické uvolnění. Rekreace je základ cestovního ruchu.<sup>4</sup>

Definice pro **volný čas**<sup>5</sup> praví: „Volný čas je doba, kdy člověk koná činnosti podle své vůle takovou intenzitou, aby si odpočinul, bez záměru produktivity pro prospěch společnosti.“ Volný čas je mimopracovní doba, osvobozená od času přesčasové práce a dojíždění na místo pracoviště.

---

<sup>4</sup> KOLÁŘ, O. *Rekreace a volný čas*. Praha: Rada pro ŽP, 1973.

<sup>5</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. [online]. [cit 2009-02-01]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/temata15.php>>

Tři základní funkce volného času:

- odpočinek (délassement), zotavení, reprodukce pracovní síly. Volný čas osvobozuje od únavy, odstraňuje fyzické nebo nervové poruchy vyvolané napětím, výkonem povinností a zejména práce,
- rozptýlení (divertissement), zábava, rozptýlení, kompenzace, únik z monotónnosti práce,
- rozvoj osobnosti (développement) fyzický, kulturní, sociální.

Collin popisuje **ubytovací a stravovací průmysl** jako všechny společnosti zúčastněné v poskytování služeb hostům (hotely, hospody, restaurace a další rekreační nebo zábavné aktivity). Jde tedy hlavně o poskytování noclehu, jídla a nápojů. Musíme zohlednit, že ne všichni zákazníci jsou turisté, ale jejich určitou část tvoří místní lidé, navštěvující své oblíbené bary nebo restaurace.<sup>6</sup>

### **1.1 Složky cestovního ruchu**

Základní složky cestovního ruchu tvoří objekt cestovního ruchu, který zahrnuje rekreační prostor a materiálně – technickou základnu a subjekt cestovního ruchu, což jsou orgány a organizace zabývající se cestovním ruchem, pracovníci v oblasti cestovního ruchu a účastníci.

Účastníky cestovního ruchu jsou:<sup>7</sup>

- 1) Turisté – dočasní návštěvníci, kteří se v navštíveném místě, zdrží alespoň dvacet čtyři hodin a motivem jejich cestování je buď využití volného času (zábava, dovolená, sport, odpočinek, apod.), nebo vyřizování různých záležitostí.
- 2) Výletníci – dočasní návštěvníci, kteří na místě, které navštívili, zůstanou pouze jeden den, aniž by přenocovali.

### **1.2 Význam cestovního ruchu**

Cestovní ruch je především ukazatelem životní úrovně obyvatelstva a má také své společenské funkce:

- podílí se na rozvoji osobnosti;

---

<sup>6</sup> HORNER, Susan, SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9. s. 54.

<sup>7</sup> HLADKÁ, Jitka. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2.



- je nástrojem preventivně léčebného působení;
- umožňuje obnovu duševních a fyzických sil;
- slouží k účelnému využití volného času;
- pomáhá v utváření nového životního stylu – přenosem zvyků z jiných zemí nebo oblastí;
- slouží jako prostředek pro vzdělávání a kulturní výchovu člověka;
- zahraniční cestovní ruch se podílí na vzájemném poznání a porozumění mezi lidmi, motivuje k získávání nových jazykových znalostí;
- vědecko-informační funkce – výměna a použití informací, vědeckých poznatků;
- ekonomická funkce – cestovní ruch tvoří řadu pracovních příležitostí, přináší peněžní prostředky do státního rozpočtu.<sup>8</sup>

### **1.3 Formy cestovního ruchu**

Formy cestovního ruchu se vytvářejí ze zaměření na uspokojování potřeb účastníka. Pro formy cestovního ruchu existuje následující členění:

#### **1.3.1 Rekreační cestovní ruch**

Při rekreaci se obnovují duševní i fyzické síly člověka, většinou odpočinková forma. Zpravidla pobyt na jednom místě (z města na venkov, z nížiny do hor, z vnitrozemí k moři) může být spojena i s aktivním pobytem v přírodě, se sportovními aktivitami (rybaření, plavání, míčové hry). Tato forma převládá ve výjezdovém CR českých občanů do zahraničí.

#### **1.3.2 Lázeňský cestovní ruch**

V této formě cestovní ruch plní funkci léčebnou, regenerační, zdravotní, ale i rekreační. Základním předpokladem je existence vhodného přírodního prostředí, léčivých pramenů, atd. V ČR má tato forma význam jak pro domácí, tak i pro příjezdový CR.

#### **1.3.3 Kulturně poznávací cestovní ruch**

Cestovní ruch je prostředek pro zvyšování kulturní úrovně, vzdělanosti a všeobecného rozhledu účastníka cestovního ruchu. Do této kategorie patří návštěva architektonických

---

<sup>8</sup> HLADKÁ, Jitka. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2

památek (hrady, zámky, atd.), různých kulturních akcí (výstavy, festivaly, folklórní akce, atd.), kulturní krajiny (parky, zahrady). Částečně se dá kulturně poznávací forma spojit s formou rekreačního cestovního ruchu. Převládá v příjezdovém CR do České republiky.

### 1.3.4 Sportovně turistický cestovní ruch

Zahrnuje krátkodobé i dlouhodobé pobyty se sportovní náplní s cílem udržet a posílit kondici. Patří sem mimo jiné i pěší turistika, cykloturistika, vodní turistika a horská turistika. ČR má jedny z nejkvalitnějších značených a udržovaných turistických cest v Evropě.

### 1.3.5 Další formy cestovního ruchu

**Kongresová turistika** – spojena s konáním kongresů. Cílem je zájem odborníků setkat se se svými kolegy, získat nové informace a vyměnit si zkušenosti.

**Lovecký cestovní ruch** – spojen s lovem zvěře, ptáků a ryb.

**Městský cestovní ruch** – je koncentrován okolo památek kulturních a historických. Cílem je poznávání pamětihodností, moderního umění a architektury města. Dále pak návštěva kulturní zařízení, gastronomický a zábavných podniků.

**Venkovský cestovní ruch** – vícedenní pobyty s rekreačními aktivitami na venkově (pěší turistika, pozorování přírody, vyjížďky na kole). Účastníci jsou ubytováni většinou v soukromí.

**Agroturistika** – účastníci pobytu bydlí na venkově na farmě, poznávají tamější způsob života. Sem patří i ekoagroturismus: pobyt na rodinné farmě s alternativním zemědělstvím a konzumace jídla ze zdrojů vypěstovaných a upravovaných přímo na farmě.

**Dobrodružný cestovní ruch** – spjata s aktivní účastí turistů na dobrodružných aktivitách sportovního charakteru s určitou mírou rizika. Základními motivy jsou získání neobvyklých zážitků, hledání hranic svých možností. Např. horolezectví, alpinismus, vysokohorská turistika, pobyty s prvky v extrémních podmínkách, pobyty s prvky adrenalinových sportů: paragaliding, kaňoning, rafting, bungee – jumping, volný skok padákem, potápění.

**Náboženský cestovní ruch** – motivem je návštěva poutních míst, návštěva náboženských památek a relikvií.

**Turistika třetího věku** – zaznamenává ve světě značnou dynamiku, senioři jsou vyhledávanou turistickou klientelou.

**Incentivní cestovní ruch** – forma CR a současně i nástroj managementu, který využívá cestovní ruch pro motivaci zaměstnanců a nalezení těch, u kterých lze zvýšit míru ztotožnění se s cíli firmy. Nejčastější formou incentivního CR je zájezd zaměstnanců organizace placený organizací za odměnu, nebo v souvislosti s posilováním vztahu zaměstnanců k vlastní organizaci. Incentivní cestovní ruch je zahrnován mezi motivační nástroje managementu, vedle rekreační a poznávací náplně může mít i náplň vzdělávací (přednášky, semináře, manažerské hry aj.).

**Vzdělávací cestovní ruch** – účastníci jsou motivováni získáním znalostí a dovedností (něco se naučit, poznat). Program pobytu je přizpůsoben např. výuce cizích jazyků.

## 1.4 Segmentace trhu<sup>9</sup>

Seskupení musejí být identifikovatelné a změřitelné, aby mohly být monitorovány. Skupiny musí také zahrnovat přiměřené množství charakteristik a vzorů týkajících se chování tak, aby se společně podílely na marketingovém procesu.

Na národní úrovni se turistické segmenty dělí podle účelu cestování. Nejzákladnější klasifikace je dána následovně:

- dovolená,
- obchod, prodej, podnikání, služební cesty,
- návštěva přátel a příbuzných,
- ostatní, např. studium, sporty, události, léčebné pobyty.

Tyto seskupení vytvářejí různé typy požadavků. Tedy cestování o dovolené je zapláceno z volného příjmu a proto je citlivé na agresivní cenovou politiku. Proto sezónní rekreační střediska spoléhají na masivní reklamní kampaň. Na druhé straně služební cesty jsou mnohem méně ovlivněny cenami, lokalizací měst, krátkým pobytem a ne snadno podléhají marketingu trhu. Jen pokud se konají veletrhy, výstavy a konference. Návštěva přátel je poměrně cenově citlivá, méně se asi využívají ubytovací služby, delší pobyty, poměrně minimálně na 1 den a nepodléhají reklamně ve výběru destinace. Podle celosvětového mezinárodního přírůstku okolo 70 % dopravy je za účelem dovolené, 14 % obchodování a zbývajících 16 % pro návštěvy přátel a příbuzných a ostatní.

---

<sup>9</sup> Přeloženo z: COOPER, Chris, WANHILL, Stephen. *Tourism development : Environmental and Community Issues*. 1th edition. Chichester (United Kingdom) : WILEY, c1997. 168 s. ISBN 0-471-97116-2. str. 12.

Postupem času se charakter dovolené změnil. Během padesátých let 20. století byla převážně turistika soustředěna okolo tradičních krátkých letních dovolených v přímořských střediscích, ale stoupající bohatství, delší čerpání dovolených a zvýšená touha cestovat vedla ke zvýšení množství tržní segmentace. Provozovatelé zájezdů reagovali na změnu zákaznických preferencí rozšířením jejich portfolia produktů. Možnost čerpání delší dovolené v podstatě nevede ke strávení dlouhé dovolené, ale k více častým dovoleným na kratší dobu. Ta kratší dovolená se využívá k tuzemským pobytům, zatímco ideální hlavní dovolená je v zahraničí. V minulých desetiletích byl zaznamenán značný nárůst cestování za kulturou, tedy městských cestovních ruchů.

## **1.5 Druhy cestovního ruchu<sup>10</sup>**

Rozdělení cestovního ruchu nejčastěji vychází z těchto kritérií:

### **1.5.1 Podle místa realizace**

- Domácí – pohyb a pobyt tuzemských obyvatel na našem území. Další členění tohoto druhu je možné na regionální a meziregionální.
- Zahraniční – souhrn aktivit spojených s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země nebo občanů ze zahraničí danou zemí projíždějících a aktivit spojených s výjezdy občanů dané země do zahraničí.
- Vnitrostátní – aktivity spojené s domácím a příjezdovým CR.
- Národní – aktivity spojené s domácím a výjezdovým CR.
- Světový – veškerý CR ve světě spojený s překročením hranic státu.

### **1.5.2 Dle vztahu k platební bilanci státu**

- Příjezdový CR – aktivity spojené s příjezdem občanů ze zahraničí do dané země, z pohledu platební bilance je to přínos platebních prostředků, a proto je též nazýván aktivní CR.
- Tranzitní CR – aktivity spojené s tranzitem zahraničních osob přes danou zemi, max. doba průjezdu je 48 hodin. Z pohledu platové bilance je to opět přínos do aktivního CR.

---

<sup>10</sup> ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a kol. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. 1. vyd. Hradec Králové : Civitas per Populi, 2006. 66 s. ISBN 80-903813-2-4. s. 14

- Výjezdový CR – aktivity spojené s výjezdem občanů dané země do zahraničí, z pohledu platební bilance je to vývoz platebních prostředků, náleží do pasivního CR.

### **1.5.3 Podle délky účasti**

- Dlouhodobý – pobyt delší než tři dny mimo trvalé bydliště obyvatele, ale ne delší než šest měsíců.
- Krátkodobý – pobyt do tří dnů mimo trvalé bydliště.

### **1.5.4 Podle způsobu účasti**

- Organizovaný – cestu i pobyt zajišťuje příslušná organizace, tj. cestovní kancelář či agentura.
- Individuální – vše si zařizuje účastník sám, nebo pouze částečně využije služeb cestovní kanceláře (např. k výměně peněz, prodej lístků, atd.).

### **1.5.5 Podle způsobu účasti a formy úhrady nákladů**

- Volný cestovní ruch (komerční) – účastník si hradí účast sám, přičemž jeho účast není ničím podmíněna.
- Vázaný cestovní ruch (sociální) – účastník hradí pouze část nákladů spojených s účastí, ostatní hradí např. zaměstnavatel, pojišťovna, přičemž tato účast je podmíněna splněním určité podmínky (zdravotní pojištění, členství v odborech).

## **1.6 Předpoklady cestovního ruchu**

Předpoklady rozvoje cestovního ruchu zahrnují soubor přírodních a antropogenních aspektů včetně jejich vazeb, které ovlivňují existenci a rozvoj cestovního ruchu, jejich obecné zákonitosti i uplatnění v konkrétních oblastech a střediscích. Předpoklady cestovního ruchu se člení na předpoklady lokalizační, selektivní a realizační.

### **1.6.1 Lokalizační předpoklady<sup>11</sup>**

Při konkrétním určení místa výskytu cestovního ruchu tvoří lokalizační předpoklady základní postavení. Do skupiny lokalizačních předpokladů patří přírodní předpoklady a kulturně společenské předpoklady a atraktivita.

#### **Přírodní podmínky**

Přírodní předpoklady tvoří reliéf, klimatické předpoklady, hydrologické předpoklady a flóra a fauna. Určují místo výskytu cestovního ruchu.

Reliéf je pojem, který označuje souhrn forem vzhledu zemského povrchu. Tvary krajiny jsou důležité ve vztahu k funkčnímu využití cestovního ruchu. Jedny z hlavních podmínek rozmístění a realizace různých forem cestovního ruchu jsou klimatické předpoklady. Patří sem např. teplota, vlhkost vzduchu, množství srážek a délka slunečního svitu. Nejdůležitějšími lokalizačními předpoklady jsou však hydrologické poměry. Významně se podílejí na rozvoji dlouhodobého i krátkodobého cestovního ruchu. Podzemní vody, povrchové vody, řeky, jezera, moře a vodní toky výrazně ovlivňují stupeň ekologické stability vlastních i okolních ekosystémů. Mezi přírodní podmínky patří i flóra a fauna, tedy rostliny a živočichové. Pro cestovní ruch jsou důležitým prvkem lesy, zvláštní postavení mají pralesy, národní parky a botanické zahrady.

#### **Kulturní a společenské předpoklady, atraktivita cestovního ruchu**

Kulturní a společenské podmínky uspokojují poptávku po vzdělání, poučení a zábavě. Jsou to výsledky tvůrčí práce člověka. Společenské podmínky a atraktivita se dále dělí na kulturně historické památky (např. hrady a zámky), kulturní zařízení a akce (např. muzea, knihovny, divadelní představení), sportovní zařízení a zábavní akce (např. fotbalové utkání, festivaly populární hudby, karnevaly).

### **1.6.2 Selektivní předpoklady**

Selektivní předpoklady určují způsobilost společnosti zúčastnit se cestovního ruchu. Umožňují výběr účastníků cestovního ruchu. Jejich prostřednictvím se mohou využít podmínky pro cestovní ruch v konkrétních oblastech, střediscích cestovního ruchu.

---

<sup>11</sup> HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. 3. vyd. Praha : Oeconomica, 2005. 110 s. ISBN 80-245-0858-3. s. 14.

## **Objektivní faktory**

Do objektivních faktorů náleží politické faktory, které stimulují cestovní ruch. Zejména mírové uspořádání světa bez válečných konfliktů a v konkrétních zemích vnitropolitická situace a charakter politického systému. Stabilita politické situace v zemi přispívá k intenzivnější realizaci vnitrostátního cestovního ruchu.

## **Subjektivní faktory**

Mezi subjektivní faktory se řadí kulturní úroveň, vzdělanost a psychologické pohnutky, které ovlivňují rozhodování obyvatel k účasti na cestovním ruchu a jeho směřování. Důležitou pozici zde zastává reklama a propagace, které vytvářejí módnost jednotlivých středisek a oblastí. Mohou tak zvýšit příliv návštěvníků a postupně vyvolat změny v rozmístění mezinárodního cestovního ruchu.

### **1.6.3 Realizační předpoklady**

Podílí se na konečné fázi uskutečňování různých forem cestovního ruchu. Odlišné místo trvalého bydliště účastníka a cílového místa realizace cestovního ruchu, předpokládají skupiny realizačních technických podmínek, které jim tuto změnu umožní.

## **Komunikační podmínky**

Mezi základní podmínky realizace cestovního ruchu patří doprava. S rozvojem poptávky po cestovním ruchu roste i význam dopravy pro jeho realizaci a rozmístění.

Druhy dopravy:

- automobilová – nejvíce využívána. Rozhodující díl připadá na individuální motorismus, který si žádá rozvoj dálniční sítě, silnic pro motorová vozidla i obslužných služeb.
- železniční – používána při přepravě na delší vzdálenosti. V poslední době se modernizuje, např. zlepšování vozového parku, využívání restauračních a lůžkových vozů.
- vertikální – zahrnuje lanovky a vleky. Zpřístupňuje horské oblasti a umožňuje rozvoj zimních sportů a rekreace.
- letecká – představuje nejrychlejší způsob přepravy zejména na velké vzdálenosti. Výhodami jsou vysoká rychlost, pohodlí, kultura cestování.

- cyklistická – je ekologická, levná a také rychlá. Její rozvoj v našich městech se stává velmi žádoucí. K rozvíjení této dopravy je potřeba vybudovat síť cyklistických tras a cyklostezek.
- pěší – nejstarší druh dopravy. Pro potřeby chodců jsou k dispozici pěší stezky, chodníky nebo smíšené stezky s cyklistickým provozem.

### **Materiálně-technická základna**

Podstatnou část materiálně-technické základny tvoří ubytovací a stravovací zařízení, která zabezpečují realizaci cestovního ruchu. Stravovací zařízení slouží k upokojování potřeb stravování (např. restaurace, jídelny, bary, vinárny, kavárny apod.). Ubytovací služby zajišťují účastníkům přenocování nebo přechodné ubytování. Další částí materiálně-technické základny jsou doplňková zařízení s rekreační funkcí (např. bazény, hřiště, sjezdovky, tenisové kurty apod.). V neposlední řadě i zařízení, které podporují a organizují rozvoj cestovního ruchu (cestovní kanceláře, informační kanceláře apod.).

## **1.7 Ekonomika a průmysl cestovního ruchu**

Průmysl cestovního ruchu lze definovat jako souhrn odvětví, jejichž produkce je charakteristická pro cestovní ruch, jako jsou hotelová zařízení, restaurační činnost, letecká doprava, půjčování dopravních prostředků, maloobchod, kulturní a zábavní podniky, rekreační zařízení apod., tj. ta odvětví, která se setkávají s návštěvníkem face-to-face.

**Ekonomika cestovního ruchu** je širší pojem než průmysl cestovního ruchu. Zahrnuje jak výše uvedený průmysl cestovního ruchu, tak i příslušnou část navazujících odvětví, jejichž dodávky zboží a služeb slouží průmyslu cestovního ruchu, resp. jejichž činnost je vyvolána poptávkou cestovního ruchu (např. stavebnictví, výrobci a dodavatelé investičních zařízení, dopravních prostředků, energie, pohonných hmot, potravin, surovin, materiálu, služeb atd.).

V oblastní ekonomice se cestovní ruch významně prosazuje. Zejména se jedná o podhorské a horské oblasti v příznivými přírodními podmínkami, které se zapojením do cestovního ruchu velmi ekonomicky zhodnotí. Ovšem vliv cestovního ruchu na okolní prostředí může mít dvě stránky: pozitivní – vytváří ekonomický rozvoj a růst v oblasti,



protože se např. vytváří nové pracovní příležitosti a negativní – nadměrné zvýšení cestovního ruchu sebou nese i negativní působení na životní prostředí.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> PETRŮ, Zdenka, HOLUBOVÁ, Jaromíra. *Ekonomika cestovního ruchu*. 1994. upr. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1992. 94 s. ISBN 80-901462-5-2. s. 38.

## 2 Rozvoj cestovního ruchu (ČR a EU)

Po vstupu České republiky do Evropské unie v květnu 2004 začala Česká republika čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů, které jsou součástí regionální politiky. Základním posláním regionální politiky je snižování rozdílů mezi regiony a pomoc oblastem postiženým strukturálními změnami v průmyslu. Největší pozornost je věnována oblastem, v nichž je dominantní sektor zemědělství. Ze strukturálních fondů se mimo jiné dají čerpat peníze i na rozvoj cestovního ruchu v jednotlivých oblastech České republiky. Podpora cestovního ruchu nemá svůj vlastní program, ale je vždy součástí jiných programů.

Regionální a strukturální politika Evropské unie funguje na čtyřech základních principech, které byly vytvořeny v roce 1988. Patří sem princip koncentrace, programování, doplňkovosti a partnerství.<sup>13</sup>

### **Princip koncentrace**

Jedním z nosných pilířů je princip koncentrace. Zaměřuje se na nejvíce postižené oblasti a zúžuje podporu. Je založen na definování strategických Cílů Evropské komise, které určují oblasti, jež mohou čerpat finanční prostředky z různých strukturálních fondů.

### **Princip programování**

Podstata je vytvoření programového přístupu, který shrnuje konkrétní aktivity do rámce jednoho širšího rozvojového plánu (programu rozvoje). Přispívá ke zlepšení koordinace celého implementačního systému a sladuje jednotlivé financované aktivity tak, aby směřovaly k naplnění cílů regionální politiky. Princip programování je založen na přenesení výkonných pravomocí na orgány členských zemí v oblasti konkrétních projektů financovaných ze strukturálních fondů.

### **Princip doplňkovosti (adicionality)**

Tento princip vyjadřuje spolufinancování projektů. U konkrétních projektů prostředky fondu pouze doplňují národní zdroje a to v určené maximální výši. Národní zdroje mohou být nakombinovány – státní rozpočet, místní veřejné rozpočty, soukromé zdroje i dluhové financování.

---

<sup>13</sup> KÖNIG, Petr, LACINA, Lubor a kol. *Rozpočet a politiky Evropské unie*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2004. 374 s. ISBN 80-7179-846-0. s. 164.

## **Princip partnerství**

Partnerství se odráží v úzké spolupráci mezi evropskou, národní a místní administrativou ve všech fázích implementace. Především je princip partnerství spojen s rozdělením kompetencí mezi jednotlivé úrovně implementačního systému.

### **2.1 Projekty financované z fondů EU<sup>14</sup>**

#### **Rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury**

Příkladem projektů jsou: výstavba a opravy silnic, železnic, dálnic, obchvatů, říční infrastruktury, budování přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, nákupu dopravních prostředků městské hromadné dopravy apod.

#### **Ochrana životního prostředí**

Do realizovaných projektů patří: budování čistíren odpadních vod, rozvodných sítí pitné vody, výsadba regenerační zeleně, instalace větrných elektráren, budování systémů odděleného sběru odpadů, investiční podpora vzdělávacích, poradenských a informačních center environmentálního vzdělávání apod.

#### **Rozvoj měst a obcí, přeshraniční spolupráce**

Města a obce žádají o dotace na: úpravy veřejných prostranství, infrastruktura pro poskytování sociálních, vzdělávacích a zdravotnických služeb, infrastruktura pro poskytování zájmových a volnočasových aktivit, přeshraniční spolupráce v oblasti rozvoje mezilidských vztahů, společenských a kulturních aktivit, regenerace bytových domů apod.

#### **Rozvoj cestovního ruchu**

Projekty na zlepšení cestovního ruchu jsou např. rozvoj kapacit ubytovacích zařízení, vybudování, rekonstrukce a obnova skanzenů, muzeí apod., budování cyklostezek a cyklotras s využitím pro cestovní ruch, prezentace turistických destinací apod.

#### **Rozvoj lidských zdrojů**

Pro rozvoje lidských zdrojů se uplatňují: rekvalifikační kurzy pro nezaměstnané, poskytování sociálních služeb, zvyšování kvality výuky cizích jazyků, vytvoření systému

---

<sup>14</sup>Fondy Evropské unie. [online]. [cit 2009-02-01]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/>>

dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků, inovace vzdělávacích programů, vzdělávání pracovníků výzkumu a vývoje, podpora dalšího vzdělávání apod.

### **Zlepšování kvality služeb poskytovaných veřejnou správou a samosprávou**

Kvalita služeb se zlepšuje pomocí následujících projektů: výstavba datových sítí pro potřeby služeb veřejné správy, zavádění moderních metod zvyšování výkonnosti, kvality a transparentnosti veřejné správy apod.

### **Podpora podnikání, vědy a výzkumu**

Podnik či podnikatel může žádat o finanční prostředky na projekty: podpora při zakládání podniků, nákupu výrobních technologií, podpora patentové aktivity podniků, vědeckovýzkumných institucí a vysokých škol, podpora rozvoje poradenství v oblasti ekotechnologií a environmentálních systémů řízení, podpora marketingových služeb apod.

### **Program rozvoje venkova**

Oproti období 2000-2006 již pod strukturální fondy nespadá podpora konkurenceschopnosti zemědělství, lesnictví a rozvoje venkova. Tyto oblasti jsou financovány prostřednictvím Program rozvoje venkova financovaného z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (EAFRD).

## **2.2 Jak získat dotaci<sup>15</sup>**

Všechny tyto povinnosti, včetně termínů pro předložení jednotlivých zpráv, jsou jasně popsány ve smlouvě o financování nebo v Příručce pro příjemce.

### **1. přejít od nápadu k projektovému záměru**

Jako první krok musí zájemce o dotaci upřesnit svůj projektový záměr. To znamená přejít od první myšlenky k jasnému určení toho, co chce projektem řešit a aktivity, které jej naplní. V případě podnikatele tak zvýšení jeho konkurenceschopnosti může být řešeno nákupem nových strojů. Obec zlepšit možnosti trávení volného času občanů výstavou či rekonstrukcí hřiště. Nezisková organizace může zkvalitnit služby vytvořením nových vzdělávacích programů. Zvolené řešení by přitom mělo být optimální z hlediska ekonomického, technického i provozního a je nutné, aby bylo dlouhodobě udržitelné.

---

<sup>15</sup> *Abeceda fondů Evropské unie*. [online]. [cit 2009-02-01]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/nrps/publikace-abeceda-fondu-eu-2007-2013>>

## **2. najít vhodný zdroj financování**

Po jasném určení projektového záměru následuje výběr vhodného dotačního nástroje. Při jeho výběru je důležité si položit několik základních otázek:

- podporuje daný operační program činnosti, kterou chci financovat?
- Jsem oprávněný žadatel?
- Mohu projekt realizovat v mnou určeném místě?
- Vejde se rozpočet mého projektu do stanoveného omezení pro maximální nebo minimální výši podpory?
- Vím, kdy a kde mám žádost o dotaci podat? Mám svůj projekt připraven, tak abych jej stihnul zpracovat a odevzdat v určeném termínu?

Po vybrání vhodného operačního programu se může stát, že se budete muset vrátit k původně vymyšlenému projektovému záměru a patřičně jej upravit, tak aby lépe splňoval kritéria programu. Neopomeňte, že u většiny dotačních nástrojů je nutné zaplatit náklady projektu nejprve ze svých nebo jiných zdrojů a dotace je vyplácena zpětně.

## **3. zpracovat žádost**

Před samotným zpracováním žádosti je důležité, abyste se seznámili se všemi požadavky, které musíte splnit při jejím vyplňování až po vlastní předání či odeslání odpovědné instituci. Jedná se zejména o formu a způsob předložení žádosti, jaké podkladové materiály jsou pro její zpracování důležité a které povinné a nepovinné přílohy mají být k žádosti doloženy. Všechny tyto informace jsou uvedeny v dokumentu Příručka pro žadatele nebo její obdobě. Ta je vždy součástí podkladů v rámci výzvy pro předkládání žádostí u daného operačního programu.

Veškeré podklady a přílohy by měly být zpracovány v souladu s doporučenou metodikou. Například u studie proveditelnosti nebo u analýzy nákladů a přínosů je důležité dodržet stanovenou strukturu a obsah jednotlivých kapitol, v případě povinných příloh je pak nutné dodržet jejich aktuálnost a požadovanou formu. Vedle samotných metodik jsou při zpracování žádosti velice užitečnou pomůckou hodnotící a bodovací kritéria, podle nichž bude žádost posuzována. Ta jsou veřejně dostupná a jsou součástí informací pro danou výzvu nebo jsou uvedena v programovém dokumentu pro daný dotační program.

Příprava kvalitní žádosti je komplexní proces. Proto je nutné vyhradit si dostatek času, ale nezapomenout také na to, aby jednotlivé přílohy byly přehledně zpracované s logickou strukturou a atraktivní grafickou podobou, která usnadní jejich čtení hodnotiteli.

#### **4. předložit žádost k posouzení**

Kompletní žádost se musí odevzdat na příslušném místě do výzvou stanoveného termínu. V průběhu hodnocení projektu jsou nejprve zkontrolovány veškeré formální náležitosti žádosti a je rozhodnuto, zda je projekt pro daný program přijatelný. V této fázi můžete být jako žadatel vyzván k případnému doplnění chybějících příloh, či opravě chybných údajů.

V další fázi jsou všechny doručené žádosti hodnoceny na základě předem stanovených hodnotících a bodovacích kritérií. Projekty podané v rámci dané výzvy tak mezi sebou soutěží o finanční prostředky, které se v této výzvě rozdělují. Ty nejlepší projekty jsou poté doporučeny ke schválení. Může se přitom stát, že váš projekt je sice kvalitně zpracován, ale v celkovém dobovém hodnocení se umístí až namísto, pro které se již nedostává přidělených finančních prostředků. O výsledku hodnotícího procesu, tedy o tom, zda byl projekt úspěšný nebo neúspěšný, jste informován. V případě úspěchu dochází k podpisu smlouvy o financování se žadatelem, která stanovuje nejen výši dotace, ale i povinnosti, které z jejího přidělení pro žadatele vyplývají. V této chvíli se ze žadatele stáváte příjemcem podpory.

#### **5. uskutečnit projekt**

Příjemce podpory provede samotnou realizaci svého záměru tak, jak byl popsán v žádosti. Během realizace musí přitom dodržovat pravidla stanovená pro projekty financované ze strukturálních fondů EU. Především se jedná o dodržování předpisů pro výběr dodavatelů, dále pravidel pro povinnou publicitu, zásad pro vedení a uchovávání dokladů vztahujících se k projektu a monitoring projektu.

Nesmíte zapomínat na to, že realizace vašeho záměru musí vést ke splnění předem vytýčených cílů projektu. V dotační terminologii to jsou tzv. monitorovací indikátory projektu, což jsou ukazatele a hodnoty například počtu nově vytvořených pracovních míst, počtu nově pořízených technologií, plochy nově vybudovaných hřišť, počtu proškolených osob apod. Tyto ukazatele a hodnoty jsou uvedeny v žádosti a žadatel je při jejím zpracování sám volí a vyplňuje. Výběr ukazatelů a uvedené hodnoty jsou pro každý projekt závazné.

Proto je už jako žadatel musíte důkladně zvážit a uvědomit si, zda je reálné jich dosáhnout a následně i udržet po dobu, která je daným programem vyžadována (tzv. doba udržitelnosti).

## **6. administrovat a vyhodnotit projekt**

V průběhu realizace projektu (tzv. realizační, nebo investiční fáze) i po jeho dokončení (tzv. provozní fáze) musíte dodržovat několik povinností týkajících se řízení projektu. V realizační fázi se jedná zejména o pravidelné předkládání průběžných monitorovacích zpráv o realizaci projektu. Po ukončení projektu nebo jeho dílčí etapy zpracujete závěrečnou zprávu a žádost o platbu, ve které zhodnotíte dosažené výsledky. I po ukončení projektu, v jeho provozní fázi, povinnosti administrace pokračují, a to v závislosti na konkrétním programu po dobu 3 nebo 5 let. Jejich cílem je monitorování využití a udržitelnosti výstupů projektu, k čemuž slouží monitorovací zprávy, předkládané zpravidla jednou za rok. Právě splnění a udržení hodnot výstupů může být předmětem kontroly ze strany příslušných institucí. V případě nesplnění některého z ukazatelů pak můžete být v krajním případě požádáni o vrácení dotace nebo její části.

### **2.3 Čerpání pro cestovní ruch v letech 2004 – 2006**

Společný regionální operační program (SROP) je jedním z pěti operačních programů v rámci Cíle 1, jejichž prostřednictvím čerpá Česká republika peníze ze strukturálních fondů Evropské unie. Hlavním cílem Společného regionálního operačního programu je přispět k dosažení trvalého hospodářského růstu i růstu kvality života obyvatel regionů.

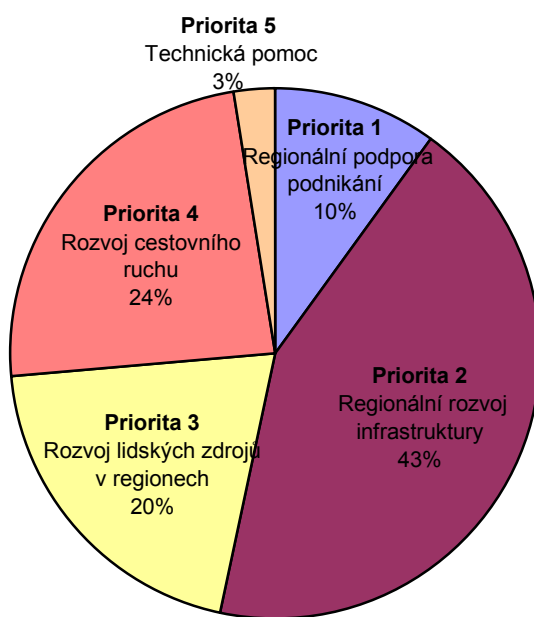
#### **2.3.1 Společný regionální operační program**

SROP je vůbec nejúspěšnějším operačním programem. Z celkového objemu 14,4 mld. Kč, které jsou pro SROP na léta 2004 – 2006 k dispozici, bylo schváleným projektům přiděleno již 13,2 mld. Kč, tj. 91,7%.

V průběhu přípravy a vyjednávání programu byly podporované činnosti uspořádány do čtyř priorit:

- Priorita 1      Regionální podpora podnikání
- Priorita 2      Regionální rozvoj infrastruktury
- Priorita 3      Rozvoj lidských zdrojů v regionech
- Priorita 4      Rozvoj cestovního ruchu

V době, kdy se Společný regionální operační program připravoval a vyjednával s Evropskou komisí, byla vyčleněna největší část celkových prostředků na regionální projekty do infrastruktury (43% celkové dotace EU do programu), protože jde o oblast velmi finančně nákladnou. Druhou největší prioritou z hlediska objemu alokovaných prostředků se stal **cestovní ruch** – tématická oblast, která není obsažena v jiném operačním programu. Rozdělení celkové dotace EU mezi priority programu SROP přibližuje graf na obrázku 1.

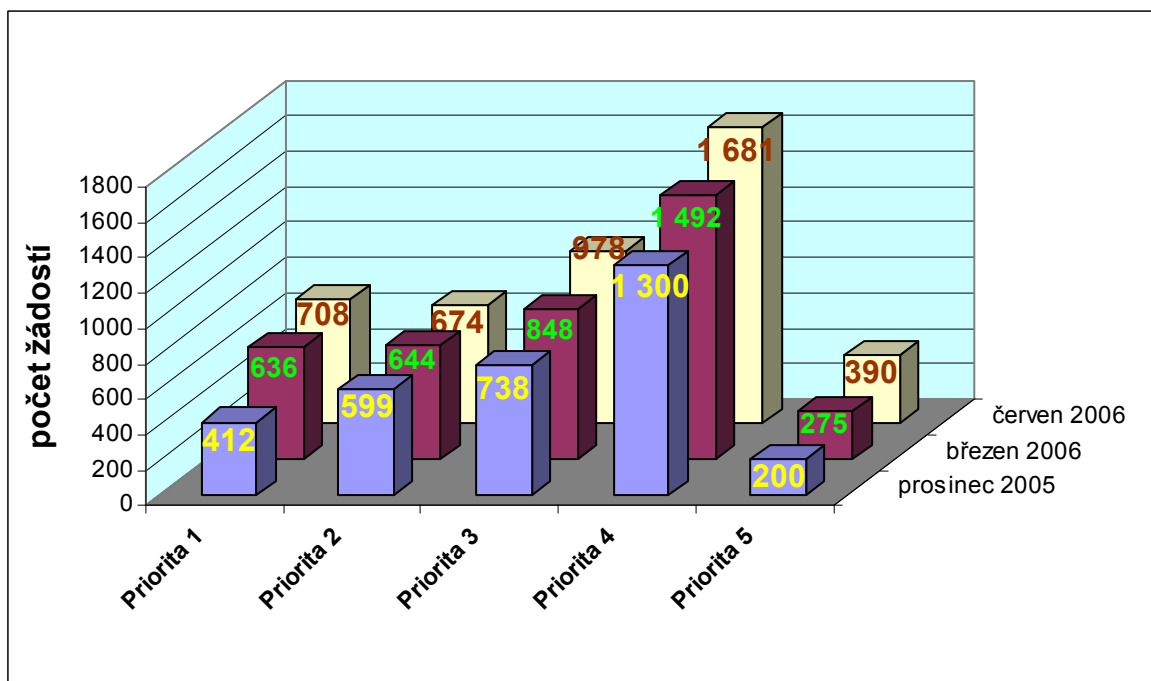


**Obr. 1 – Alokace finančních zdrojů pro jednotlivé priority SROP**

Zdroj: Dva roky realizace Společného regionálního operačního programu. [19]

Oblastí, do které směřovalo nejvíce žádostí, je Priorita 4 – cestovní ruch. Do této prioritní oblasti směřovalo 38% všech podaných žádostí. Zřejmě to souvisí s celkovou investiční zanedbaností tohoto odvětví ve srovnání s jeho rozvojovými možnostmi v regionech České republiky. Dalším důvodem je fakt, že pro cestovní ruch neexistuje žádný sektorový operační program. Počet podaných žádostí znázorňuje obrázek 2.

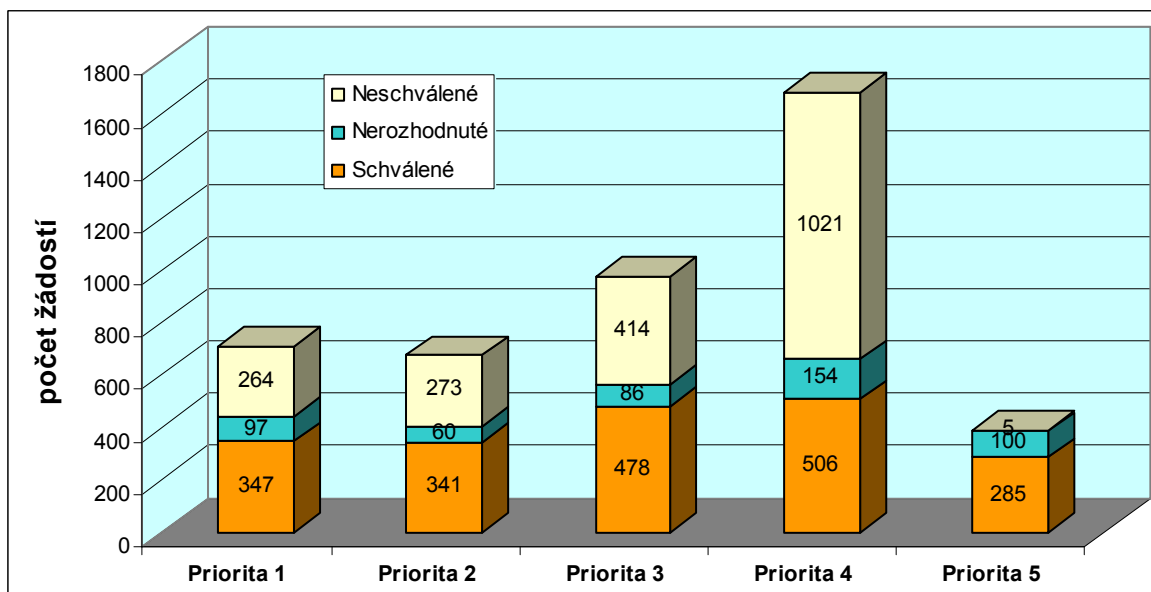




**Obr. 2 – Vývoj počtu předložených žádostí v jednotlivých prioritách SROP**

Zdroj: Dva roky realizace Společného regionálního operačního programu. [19]

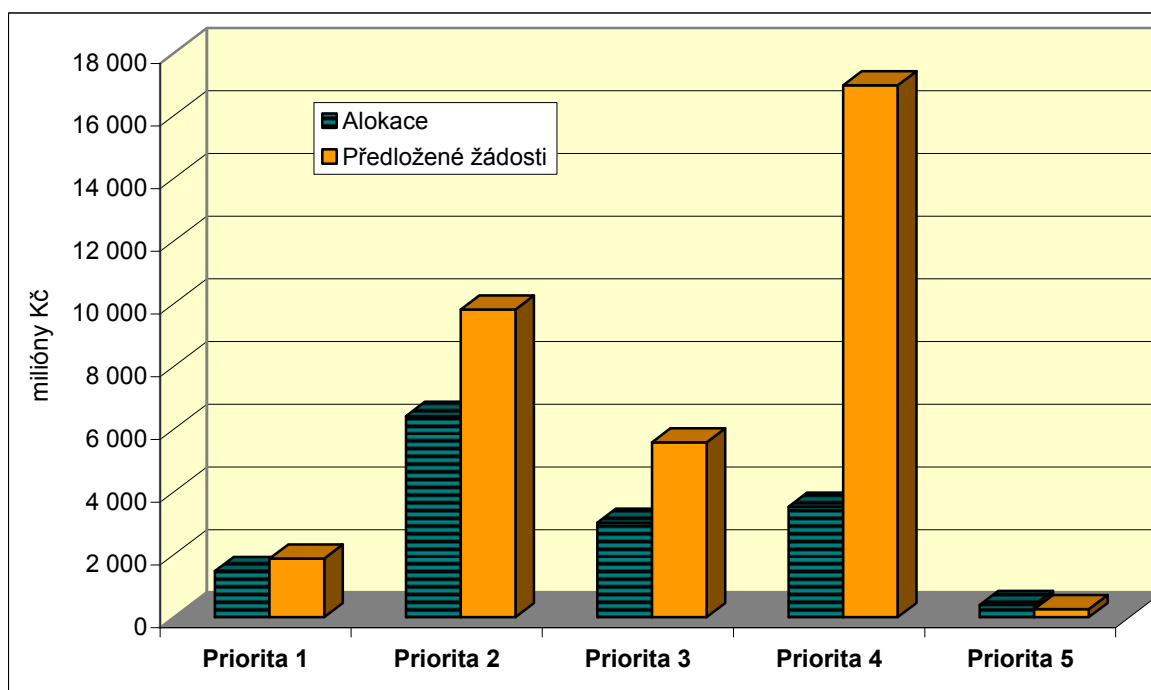
Díky vysoké poptávce byla úspěšnost žadatelů v Prioritě 4 nejnižší ze všech prioritních oblastí SROP. Na obrázku 3 je vidět, že počet odmítnutých žádostí zde dvojnásobně převýšil počet schválených projektů. Ve všech dalších prioritách SROP byla úspěšnost žadatelů vyšší než 50%.



**Obr. 3 – Graf počtu žádostí předložených do června 2006 v jednotlivých prioritách SROP**

Zdroj: Dva roky realizace Společného regionálního operačního programu. [19]

Sečteme-li požadované dotace z předložených žádostí, zjistíme, že nejen v programu SROP jako celku, ale i všech prioritách a opatřeních překračují tyto žádosti objem vyčleněných prostředků ze zdrojů EU. Příliš vysoký převis představuje problém. Malá šance získat dotaci může být demotivující – velké riziko neúspěchu v soutěži žadatele odrazuje od přípravy projektu, protože sama příprava žádosti je poměrně náročná. Ve SROP je to případ projektů na rozvoj cestovního ruchu, kde finanční požadavky žádostí předložených do konce června 2006 překračují objem alokovaných prostředků 4,7krát a jsou dokonce vyšší než celková alokace pro všechny priority programu SROP. Vysoký převis v této prioritě byl způsoben zejména žádostmi o podporu nadregionálních projektů cestovního ruchu. Situaci lze vidět na obrázku 4, který ukazuje stav ke konci června 2006.



Obr. 4 – Alokace fin. prostředků prioritám SROP vůči fin. požadavkům podaných žádostí

Zdroj: Dva roky realizace Společného regionálního operačního programu. [19]

#### Priorita 4 – Rozvoj cestovního ruchu

Priorita 4 Rozvoj cestovního ruchu se vnitřně dělí na podporu služeb a podporu infrastruktury v cestovním ruchu. Každé opatření se dělí podle úrovně dopadu na dvě podopatření, a to na regionální a nadregionální úroveň. Podpora realizována na nadregionální úrovni, je specifická tím, že výběr projektů a podnikatelských akcí v nadregionálním schématu veřejné podpory provádí Národní výběrová komise. Dále pak je zde podpora na regionální úrovni, u které je výběr individuálních projektů, grantových schémat a schémat

veřejné podpory prováděn Regionálními radami příslušného regionu soudržnosti. Akce vázané na grantová schémata a na schémata veřejné podpory schvalují zastupitelstva příslušných krajů.

#### **Opatření 4.2 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch**

Podporovány jsou investiční projekty zaměřené na rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch:

- projekty kongresového, lázeňského, kulturního cestovního ruchu a ekoturismu,
- vybudování celostátního informačního systému cestovního ruchu,
- revitalizace kulturních, technických a průmyslových památek a kulturního dědictví,
- rozvoj místních či regionálních informačních systémů cestovního ruchu,
- rozvoj kapacit podniků, působících v odvětví cestovního ruchu (posílení ubytovacích kapacit a doplňkové infrastruktury),
- výstavba či obnova vybavenosti v oblasti sportu, rekreace, lázeňství,
- obnova a rozvoj turistických stezek, infrastruktury rekreační plavby, cyklostezek a cyklotras včetně doplňkových zařízení.

Podpora je zaměřena na investice, které generují příjem pro region, přitahují turisty a jsou součástí integrovaného regionálního nebo národního plánu rozvoje cestovního ruchu. Pokud jde o ekonomicky udržitelnou kulturní infrastrukturu a cestovní ruch spojený se sportovními zařízeními a zařízeními pro volný čas a sport, podpora je omezena na projekty, které mají prokazatelně významný dopad na ekonomický rozvoj území.

##### **Podopatření 4.2.1 - Podpora nadregionální infrastruktury cestovního ruchu**

Podporovány jsou projekty cestovního ruchu nadregionálního významu s podstatným ekonomickým dopadem. Individuální projekty předkládají veřejné subjekty (obce, svazky obcí, kraje, nestátní neziskové organizace a státem zřízené organizace) a zaměřují se např. na výstavbu a obnovu lázeňské infrastruktury, výstavbu a obnovu kongresových hotelů a center, rekonstrukci a obnovu památek pro potřeby cestovního ruchu a další. Podpora podnikatelských subjektů je realizována formou nadregionálního schématu veřejné podpory.

**Tab. 1 – Finanční plán pro Podopatření 4.2.1**

Soukromé + veřejné zdroje v tis. EUR							
Celkem (soukromé + veřejné) v tis. EUR	Soukromé zdroje celkem	Veřejné zdroje v tis. EUR					
		Veřejné zdroje celkem	EU	ČR			
			ERDF	celkem	centrální	regionální	Místní
79 406	20 000	59 406	44 554	14 851	13 284	784	784
100 %	25 %	75 %	56 %	19 %	17 %	1 %	1 %
			75 %	25 %			

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

Z tabulky 5. lze vyčíst, že finanční plán pro dané podopatření je rozpočítán celkově na 79 mil. EUR. Z této částky připadá na soukromé zdroje 20 % a na veřejné 75 %. Největší podíl z veřejných zdrojů má Evropský rozvojový fond (ERDF).

#### **Podopatření 4.2.2 - Podpora regionální a místní infrastruktury cestovního ruchu**

V podopatření je možno podporovat projekty zaměřené na rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch, na obnovu památek s využitím pro cestovní ruch, rozvoj cyklostezek, naučných stezek, turistických středisek apod. Toto podopatření je realizováno formou individuálních projektů, kde jsou žadateli veřejné subjekty, a formou schémat veřejné podpory pro malé a střední podnikatele v cestovním ruchu. Roli konečných příjemců mají příslušné kraje.

V rámci individuálních projektů mají největší podíl na schválených žádostech obce (68 %), dále pak občanská sdružení (11 %). Na objemu dotace EU mají také největší podíl obce (66 %) a občanská sdružení (11 %). Úspěšnost projektů je v tomto podopatření 16 %. Relativně nejúspěšnějšími žadateli jsou organizace zřízené obcemi, kterým byly schváleny 2 ze 4 projektů (tedy 50 %).

**Tab. 2 – Finanční plán pro Podopatření 4.2.2**

Soukromé + veřejné zdroje v tis. EUR							
Celkem (soukromé + veřejné) v tis. EUR	Soukromé zdroje celkem	Veřejné zdroje v tis. EUR					
		Veřejné zdroje celkem	EU	ČR			
			ERDF	celkem	centrální	regionální	místní
79 670	28 681	50 989	38 242	12 747	1 368	5 859	5 520
100%	36%	64%	48%	16%	2%	7%	7%

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

Finanční plán pro podopatření 4.2.2 je zachycen v tabulce 6. Celkový rozpočet činí skoro 80 mil. EUR, z něhož 64 % připadá na veřejné zdroje a 36 % na soukromé finanční prostředky. Z veřejných zdrojů se opět nejvíce podílí ERDF a to 38 mil. EUR.

### 2.3.2 Společný regionální operační program v roce 2007

SROP v roce 2007 znamenal už jen doběh schvalovacích procesů u projektů podaných do konce roku 2006. Také se některé nasmlouvané a schválené projekty začaly teprve v roce 2007 realizovat a následkem toho se také později financovaly výdaje na jednotlivé projekty.

#### Priorita 4 – Rozvoj cestovního ruchu

Tab. 3 – Vývoj realizace priority z hlediska počtu projektů

Projekty	Počet k 31.12.2006	Počet k 31.12.2007
Projekty ve fázi hodnocení	196	0
Zamítnuté projekty	193	469
Schválené projekty	321	456
Nasmlouvané projekty	148	371

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

V tabulce 1. je uveden vývoj realizace priority 4 – Rozvoj cestovního ruchu z hlediska počtu projektů k 31.12.2006 a k datu 31. 12.2007. K 31.12. 2007 bylo schváleno 456 projektů, což představuje nárůst o 42 % oproti stejnému datu roku 2006. Nasmlouvané projekty se zvedly ze 148 na 371 projektů. Ovšem je tu i značný počet zamítnutých projektů. V roce 2006 jich bylo 193 a v roce 2007 už 469 neschválených projektů.

Tab. 4 – Vývoj financování priority

	k 31.12.2006 EUR	% k celkovému rozpočtu opatření	k 31.12.2007 EUR	% k celkovému rozpočtu opatření
Celkový rozpočet	144 114 290	-	144 114 290	-
Projekty ve fázi hodnocení	291 697 806	-	0	-
Schválené projekty	153 436 868	106	191 707 696	133
Nasmlouvané projekty	85 478 526	59	133 118 019	92
Realizované výdaje	53 063 601	37	132 900 442	92
Certifikované výdaje	37 209 686	26	108 963 293	76

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

Rozpočet pro financování této priority byl určen na 144 mil. EUR, ale již v roce 2006 byl v kategorii schválených projektů tento rozpočet překročen o 6%, v roce 2007 už o 33%. Realizované výdaje se v roce 2006 pohybovaly okolo 53 mil. EUR, v roce 2007 dosáhly 133 mil. EUR. Celkový přehled je uveden v tabulce 2.

#### Opatření 4.2 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

**Tab. 5 – Vývoj realizace opatření z hlediska počtu projektů**

Projekty	Počet k 31.12.2006	Počet k 31.12.2007
Projekty ve fázi hodnocení	175	0
Zamítnuté projekty	174	432
Schválené projekty	99	108
Nasmlované projekty	148	240

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

V opatření 4.2 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch bylo ke konci roku 2006 schváleno 99 projektů, což je oproti konci roku 2007 jen malý rozdíl, kde bylo schváleno 108 projektů. Velký rozdíl je v zamítnutých projektech. Pro rok 2006 je to 174 projekt a pro rok 2007 už 432 projektů, jak je vidno z tabulku 3.

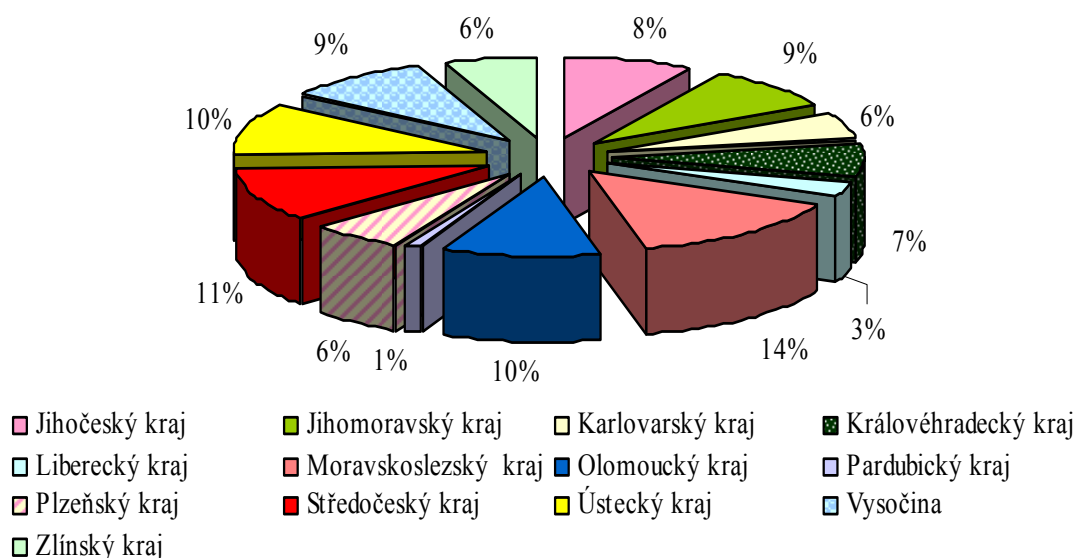
**Tab. 6 – Vývoj financování opatření**

	k 31.12.2006 EUR	% k celkovému rozpočtu opatření	k 31.12.2007 EUR	% k celkovému rozpočtu opatření
Celkový rozpočet	110 394 986	-	110 394 986	-
Projekty ve fázi hodnocení	278 754 062	-	0	-
Schválené projekty	124 124 460	112	154 796 234	140
Nasmlované projekty	85 478 526	77	120 536 156	109
Realizované výdaje	42 769 765	39	108 769 812	99
Certifikované výdaje	29 188 949	26	88 008 640	80

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

Tabulka 4. znázorňuje vývoj financování opatření 4.2 v letech 2006 a 2007. Pro opatření 4.2 bylo vyčleněno 110 mil. EUR. Schválené projekty v roce 2006 byly ve výši 124 mil. EUR a v roce 2007 již 154 mil. EUR. Realizované výdaje se v roce 2006 pohybovaly na 42 mil. EUR, což činilo 39% a po roce se realizované výdaje zvýšily na 108 mil. EUR, tedy na 99% k celkovému rozpočtu opatření.

### Podíl krajů na počtu schválených projektů



Obr. 5 – Podíl krajů na počtu schválených projektů

Zdroj: Výroční zpráva SROP za rok 2007. [32]

Na obrázku 5 je zřetelně vidět podíly krajů na počtu schválených projektů. Největší podíl, tedy 14 %, zaznamenal Moravskoslezský kraj. Za ním je s 11 % Středočeský kraj a o třetí místo se s 10 % dělí Ústecký a Olomoucký kraj. Naopak na posledním místě s pouhým 1 % je Pardubický kraj.

## 2.4 Rozvoj cestovního ruchu v letech 2007 – 2013

### Regionální operační program

Pro rozvoj cestovního ruchu se v programovacím období 2007 – 2013 nejvíce využívá sedm regionálních operačních programů. Z fondů Evropské unie na ně bylo vyčleněno 4,66 mld. €, cca 131,38 mld. Kč. ROP se uskutečňují na úrovni regionů soudržnosti NUTS<sup>16</sup> II. Regiony soudržnosti jsou deklarovány v zákoně č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje, kde „pro potřeby spojené s koordinací a realizací hospodářské a sociální soudržnosti,

<sup>16</sup> NUTS – La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques. Mezinárodní standard zavedený Statistickým úřadem Evropských společenství ve spolupráci s ostatními orgány EU pro potřeby klasifikování jednotné unifikované struktury územních jednotek. Klasifikace obsahuje 6 úrovní NUTS, které představují velikostní skupiny. Vymezení jednotlivých úrovní NUTS je charakterizováno počtem obyvatel a rozlohou. Kraje v České republice jsou zařazeny do úrovně NUTS III. V ČR jsou tvořeny územím 1 - 3 krajů.

spočívající zejména ve využívání finančních prostředků z předvstupních a Strukturálních fondů Evropských společenství se zřizují regiony, jejichž územní vymezení je totožné s územními statistickými jednotkami NUTS II". Mapka regionů soudržnosti je znázorněna v příloze C.

Sedm regionálních operačních programů (ROP) na úrovni regionů soudržnosti NUTS II:

- ROP NUTS II Severozápad
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- ROP NUTS II Jihovýchod
- ROP NUTS II Severovýchod
- ROP NUTS II Střední Morava
- ROP NUTS II Jihozápad
- ROP NUTS II Střední Čechy

Přestože je každý ROP samostatným dokumentem spravovaným samostatnou regionální radou a reagujícím na potřeby příslušného regionu, obecně se zaměřují na obdobná témata, která lze shrnout do následujících oblastí:

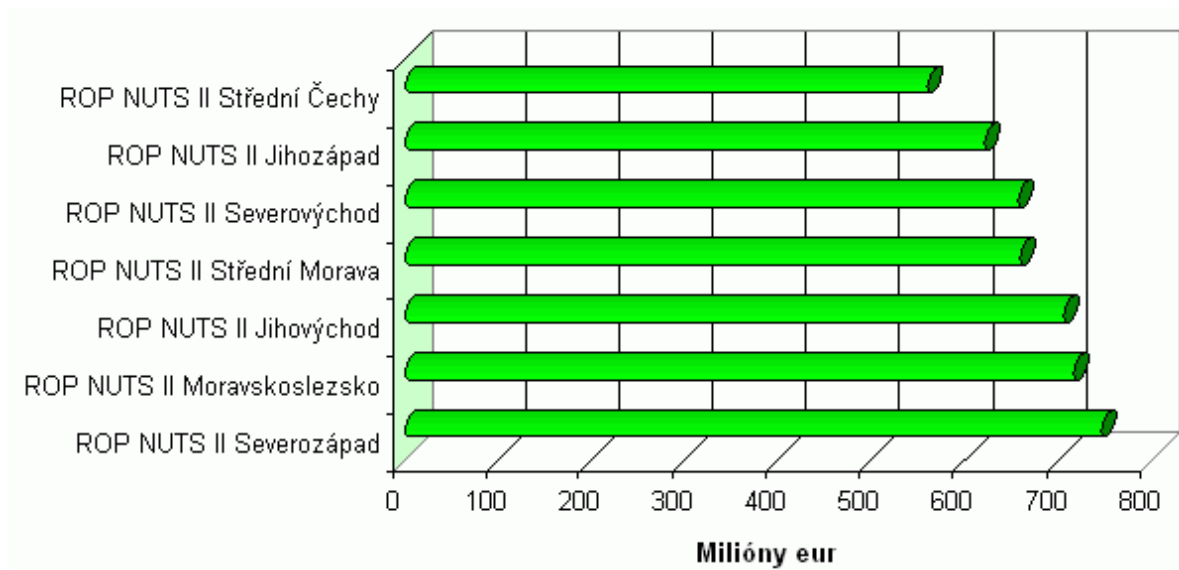
- 1. Dopravní dostupnost a obslužnost** – např. výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy a místních komunikací včetně odstraňování bodových závad na nich, výstavba stezek pro bezmotorovou dopravu, infrastruktura pro potřeby veřejné dopravy - dopravní terminály, železniční stanice, zastávky, informační systémy, pořízení vozidel veřejné dopravy, výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných regionálních letišť apod.
- 2. Rozvoj území** – např. příprava rozvojových území pro podnikání, bydlení a služby, revitalizace centra města a památkových zón, výstavba, rekonstrukce a vybavení objektů občanské vybavenosti, objektů pro kulturu a volný čas, objektů sociální a vzdělávacích infrastruktury, stavební obnova a dostavba veřejných prostranství, náměstí, architektonických prvků, odstranění nevyužitelných staveb a ekologických zátěží apod.
- 3. Regionální rozvoj podnikání** – např. rekonstrukce, modernizace a revitalizace stávajících objektů pro podnikání včetně brownfields, investice do dopravní a technické



infrastruktury průmyslových zón a lokalit menšího rozsahu, podpora investic zlepšujících materiálně-technické vybavení a podmínky firem, škol a učilišť určených pro zaškolení absolventu a osvojení praktických dovedností apod.

- 4. Rozvoj cestovního ruchu** – např. výstavba a rekonstrukce turistických cest (pěší stezky, cyklostezky, hippostezky, vodní cesty, přístavy či přístaviště) včetně doprovodné infrastruktury a značení, rekonstrukce, modernizace a rozvoj ubytovacích kapacit rozšíření o návazné služby (sportovní zařízení vč. půjčoven sportovních potřeb, wellness služby, zábavní centra apod.), rekonstrukce kulturní či technické památky nebo kulturní zajímavosti pro využití v cestovním ruchu, rozvoj a obnova sportovních areálů využitelných primárně pro cestovní ruch včetně návazné infrastruktury, modernizace, rozvoj a rekonstrukce lázeňské infrastruktury a navazujících zařízení, marketingové kampaně s nadregionálním dopadem, informační a komunikační technologie v oblasti řízení a propagace cestovního ruchu apod.

Uvedený výčet podporovaných aktivit se může v jednotlivých regionech soudržnosti lišit, proto je důležité se předem seznámit s podmínkami ROP, v jehož rámci by se měl projekt realizovat. V operačních programech a prováděcích dokumentech je také třeba ověřit, kdo je u toho kterého typu podporované činnosti vymezen mezi možnými příjemci podpory. Všechny podporované aktivity jsou však spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), takže se jedná o investiční (infrastrukturní) projekty.



**Obr. 6 – Alokace finančních prostředků podle ROP NUTS II**

Zdroj: Strukturální fondy EU. [27]

Jak už bylo uvedeno výše celkově bylo na programy ROP uvolněno 4,6 mld. EUR. Nejvíce finančních prostředků bylo poskytnuto na ROP Severozápad, skoro 750 mil. EUR. Naopak nejmenší částku 525 mil. EUR získal ROP Střední Čechy, který má nejbližší k hlavnímu městu Praze a podpora tu nemusí být tak velká. Ostatní regionální operační programy se pohybují v rozmezí 600 až 700 mil. EUR, což je znázorněno na obrázku 6.

### **3 Charakteristika Pardubického kraje**

Pardubický kraj leží ve východní části Čech, s centrem 120 km východně od hlavního města Prahy a spolu s krajem Královéhradeckým a Libereckým patří do regionu soudržnosti NUTS II Severovýchod. Území kraje se rozkládá na východě České kotliny. Část severovýchodní hranice kraje je i státní česko – polskou hranicí, východ je ohraničen jižní částí Orlických hor, horským masívem Králického Sněžníku a nejzápadnějšími svahy Hrubého Jeseníku, jih a jihovýchod je lemován vrchovinnými oblastmi Žďárských vrchů a Železných hor, střed a západ kraje je tvořen řekou Labe a úrodnou Polabskou nížinou.

Svou rozlohou 4 519 km<sup>2</sup> (5,73 % plochy ČR) je Pardubický kraj čtvrtým nejmenším krajem ČR (bez hlavního města Prahy). Nejvyšším bodem kraje je Králický Sněžník (1423 m n. m.), třetí nejvyšší pohoří České republiky. Nejnižší bod kraje se nachází na řece Labi u Kojic při západní hranici kraje (200 m n. m.). Počet obyvatel kraje k 31.12.2006 je 507 751, což představuje zhruba 5 % celkového počtu obyvatel ČR. Nejlidnatějšími oblastmi Pardubického kraje je Pardubicko, následují Ústeckoorlicko, Chrudimsko a Svitavsko. Největšími městy jsou Pardubice, Chrudim, Svitavy, Ústí nad Orlicí a Česká Třebová.

Pardubický kraj je součástí turistického regionu Východní Čechy a má mnohé předpoklady pro rozvoj nejen cestovního ruchu obecně, ale i cykloturistiky. Na jeho území leží pět turistických oblastí: Pardubicko, Chrudimsko-Hlinecko, Orlické hory a Podorlicko, Českomoravské pomezí a Králický Sněžník. Mapky se nalézají v příloze A a B.

#### **3.1 Lokalizační předpoklady**

Lokalizační předpoklady popsané v Kapitole 2, tedy přírodní podmínky a kulturní a společenské atraktivita se zde nacházejí. Jde především o krásnou přírodu rovinného i horského charakteru, příznivé klima a množství příležitostí pro koupání, provozování vodních sportů, pěší turistiku či cykloturistiku a zimní sporty. Na území celého kraje se rozvíjí síť cyklotras a venkovský cestovní ruch (např. agroturistika zvláště se zaměřením na hippoturistiku, ekoagroturistika, apod.).

## **3.2 Realizační předpoklady**

### **Komunikační podmínky**

Druhy dopravy:

- automobilová – silnice I., II. a III. třídy, rychlostní komunikace. Pardubickým krajem neprochází dálnice.
- železniční – železniční koridor Praha – Vídeň, který v Pardubickém kraji vede přes Pardubice, Choceň, Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Zároveň se dá po jiné trase dojet do Polska.
- letecká – mezinárodní letiště Pardubice, několik malých letišť pro ultralehká letadla či větroně se nachází u větších měst, např. u Ústí nad Orlicí, u Žamberka.
- cyklistická – síť cyklotras vytvářející se kolem krajského města Pardubic a cyklostezsky vedoucí podél řek, např. Labe, Tiché Orlice.
- pěší – naučné stezky.

### **Materiálně-technická základna**

Nacházejí se zde hotely, motely, penziony, kempy, chatové osady. Občerstvit se je možno v mnoha restauracích, vinárnách, hospodách a bufetech. Na území Pardubického kraje najdeme také cestovní kanceláře a agentury. Také zde existuje síť informačních center.

## **3.3 Okres Chrudim**

Okres Chrudim leží na jihovýchodě Pardubického kraje. Jeho sídlem je město Chrudim. Rozloha okresu je 992,62 km<sup>2</sup>, počet obyvatel je 103 266 osob (hustota zalidnění je 104 obyvatelé na 1 km<sup>2</sup>). V okrese Chrudim se nalézají 108 obcí, z toho 11 měst a 4 městyse.

### **3.3.1 Kulturně poznávací turistické cíle**

**Veselý Kopec** je osada tvořena několika zemědělskými usedlostmi, rozkládajícími se v krajinném prostředí nad úvalem řeky Chrudimky. Dnes Veselý Kopec nabízí ukázkou souboru lidových staveb a řemesel, převážně pak zemědělských staveb a staveb na zpracování zemědělských produktů. První osídlování proběhlo pravděpodobně ve 14. století, avšak první zpráva je až z roku 1653.

Přírodní rezervace **Maštale** zaujímá území v povodí horního toku Novohradky na rozmezí České tabule (Loučenské tabule) a Českomoravské vrchoviny. Nachází se na rozmezí okresu Chrudim a Svitavy, na katastrálních územích Bor u Skutče, Budislav, Jarošov, Leština, Nové Hrady, Paseky, Podměstí, Proseč a Zderaz. Větší část rezervace se nachází v jihovýchodním okraji okresu Chrudim. Oblast má charakter zvlněného reliéfu, generelně ukloněného k severu; rozdíl mezi nejvyšším místem na jihu (Posekanec, 554 m) a nejnižším na severu (řečiště Novohradky u Polanky) je téměř 200 m. Celková plocha rezervace je 1083,6 hektarů. Největší geomorfologickou hodnotou území jsou pískovcové skalní útvary - tzv. Budislavské skály. V podstatě jde o soustavu skalnatých údolí, zaříznutých místy až do výše 60 m do pískovců i podložních krystalických hornin. Údolí vyhloubily pramenné toky a pobočky Novohradky. Svahy údolí tvoří pískovcové skalní stěny, místy rozčleněné (zvětráváním a svahovými pohyby blokového typu) do samostatných útvarů - věží a pilířů, nebo výčnělků, rozsedlin, bloků apod. Místy jsou též náznaky vývoje skalních měst (např. v Toulouvcových a Městských maštalích). V přírodní rezervaci je rozmanitý výskyt vzácných druhů živočichů a rostlin (mlok skvrnitý, kaprad'orostry a mechy).

**Regionální muzeum v Chrudimi** se soustřeďuje především na regionální dějiny a umělecký průmysl. Bylo otevřeno v roce 1898, zatímco jeho stavba byla zahájena o necelý rok dříve. Expozicemi muzea provází zkušení průvodci, kteří poskytují zajímavé informace.

**Zámek Slatiňany** byl vystavěn na úpatí Železných hor v letech 1580-90 v renesančním stylu. Patrový trojkřídový objekt postavil pro bohatého pražského měšťana Bohuslava Mazance z Frymburka stavitel Oldřich Avostalis. Koncem 18. a v 19. stol. prošel novogotickou úpravou, přistavěli věže a nové severní křídlo, které propojili chodbou s romanticky upraveným kostelem sv. Martina. V zámku je hippologické muzeum, založené v roce 1947, obsahuje přes dva tisíce exponátů zaměřených na dějiny chovu koní (obrazy, grafiky, plastiky, porcelán, gobelíny). Nechybí přehlídka postrojů a sedel pro koně. Součástí zámku je přilehlý park.

### 3.3.2 Rekreační cestovní ruch

**Přehrada Seč** byla postavena na řece Chrudimce v letech 1925 až 1934. Na jejích skalnatých bocích se nacházejí zříceniny hradů Vildštějn a Oheb. Vedle své energetické funkce je Seč známou rekreační vodní plochou a oblíbeným místem pro sportovní rybaření. S nedalekou chráněnou krajinou oblastí Železné hory je přitažlivou turistickou lokalitou. Přehrada má

obloukovou 42 m vysokou a 165 m dlouhou hráz. Technickou raritou je dřevěné potrubí přivádějící vodu k hydroelektrárně.

### **3.4 Okres Pardubice**

Okres Pardubice se nachází na severovýchodě Pardubického kraje, jeho sídlem je stejnojmenné město Pardubice. Město Pardubice je také statutárním městem Pardubického kraje. Oproti ostatním okresům v Pardubickém kraji má nejmenší rozlohu a to 880,09 km<sup>2</sup>. Naopak počtem obyvatel 160 603 osoby a hustotou zalidnění 182 obyvatel na 1 km<sup>2</sup> se dostává na první místo. V okrese Pardubice je 112 obcí, z toho 8 měst a 1 městys.

#### **3.4.1 Kulturně poznávací turistika**

**Kunětická hora** (305 m n. m.) je výrazný znělcový pahorek nedaleko Pardubic, který se týčí osm desítek metrů nad okolní krajinu Polabí. Na jeho vrcholu stojí stejnojmenný hrad. Byl zbudován někdy na přelomu 13. a 14. století. V 15. století zde proběhly mnohé úpravy a rozšíření. Poslední rekonstrukce proběhly na počátku 20. století podle projektu architekta D. Jurkoviče. Při prohlídce hradu můžete navštívit rytířský sál, hradní kapli sv. Kateřiny, sklepní prostory paláce hradu, archeologickou expozici nebo vystoupit na věž.

**Zámek a hřebčín Kladruby nad Labem**, původně renesanční zámek, byl založen císařem Maxmiliánem II. ve 2. pol. 16. století i s hřebčínem. Kostel je dnes pseudorenesanční z roku 1859. Za shlédnutí stojí křížové hřebínkové klenby, či vzácné mozaikové obrazy z některého ze zrušených kostelů Evropy. Široké okolí protkané alejemi tvoří velké parkové výběhy. Nachází se zde nejstarší hřebčín na světě, založený roku 1552, povýšen na dvorní hřebčín roku 1579 císařem Rudolfem II. Starokladrubský kůň - jediná rasa koní vzniklá pro ceremoniální účely panovnických dvorů, splňující nejvyšší nároky pro kočárové koně. Hřebčín je od roku 1995 vyhlášen státní kulturní památkou. Od roku 2002 národní kulturní památkou.

**Zámek Pardubice** stojí na místě původní tvrze ze 13. stol., v 15. a 16. stol. byl rozšířen nejprve pozdně goticky a později renesančně pány z Pernštejna. V 70. letech 16. stol. za vlády Rudolfa II. prošel objekt poslední větší přestavbou podle návrhu architekta Oldřicha Avoslalise. V zámku je umístěno Východočeské muzeum se stálou expozicí zbraní, pohlednic

a rozsáhlou sbírkou českého skla. Za prohlídku určitě stojí raně renesanční sály s unikátními nástěnnými malbami. Dodnes se dochovalo původní opevnění s dělovými rondely.

### **3.4.2 Rekreační turistika**

**Přírodní koupaliště Mělice** je přírodní vodní plocha vzniklá zatopením šterkopískového lomu, nachází se cca 5 km od Přelouče. Pláže jsou písčité a vstup do vody pozvolný.

### **3.4.3 Lázeňský cestovní ruch**

**Lázně Bohdaneč** jsou vyhledávaným místem pro relaxaci a léčbu onemocnění pohybového ústrojí. Centrum města s fontánami, bohatou zelení, lázeňský park i okolní příroda vytvářejí atmosféru klidu a pohody. Vhodná poloha přibližně 10 km severovýchodně od Pardubic a přibližně 20 km jihozápadně od Hradce Králové přispěla k jeho výraznému rozvoji.

## **3.5 Okres Svitavy**

Okres Svitavy v Pardubickém kraji rozkládá na jihovýchodě. Jeho sídlem je město Svitavy. Rozlohou 1 378,56 km<sup>2</sup> je okres Svitavy největší v Pardubickém kraji. Bydlí zde 104 557 osob (hustota zalidnění je 76 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>). V okrese Svitavy je 116 obcí, z toho 7 měst a 1 městys.

### **3.5.1 Cíle kulturně poznávacího cestovního ruchu**

**Zámek Litomyšl** byl zařazen do seznamu kulturních památek UNESCO. Ve staré Kosmově kronice z 8.století najdeme první zmínku o hradu v Litomyšli. Původní dřevěný hrad byl po husitských válkách přestavěn na hrad kamenný. Syn moravského hejtmana Vratislav z Pernštejna obdržel v roce 1567 panství Litomyšl s hradem od císaře Ferdinanda jako léno. Vratislav z Pernštejna nechal zámek přestavět na sídlo pro sebe a svou španělskou ženu z rodu Mendozů. Stavba je ukázkovou formou vrcholné renesance, prvky tzv. moravské renesance. Jako architekt zde působil itál Giovanni Battista Aostalli. Vnější zdi i komíny zámku jsou pokryty malbami, tzv. sgrafitti, jejichž motivy se neopakují. Zámecký areál doplňuje velká zahrada založená současně se zámkem. V zahradě se nachází přírodní amfiteátr, v jehož prostředí jsou odehrávány některá představení Operního Festivalu Smetanova Litomyšl. V Litomyšli žila rodina sládky Františka Smetany, jehož syn, proslulý skladatel Bedřich Smetana, zde trávil dětství. V zámku je umístěn klavír, na který Bedřich Smetana později hrál zámeckému panstvu.

**Zámek Moravská Třebová** se nachází v centru města na místě původního hradu, založeného již ve 13. stol. Přestavován byl koncem 15. a v 1. polovině 17. stol. V důsledku požáru r. 1840 byla značná část zámku stržena nebo přestavěna, zachováno je manýristické akádové předdvoří, ze „starého zámku“ jedna pozdně gotická místnost a portál datovaný do r. 1492. V současnosti je objekt zrekonstruován a využívá se pro kulturní a společenské aktivity

**Nedošínský háj** je přírodní památkou s naučnou stezkou, nacházející se asi 4 km od historického centra města Litomyšl. Tento háj byl do min. století přírodní oborou s velikým množstvím romantických stavbiček a krásných míst určených k relaxaci a odpočinku. Dnes je zde naučná stezka a ptačí rezervace v háji z dubů a habrů. Na jeho začátku je agropension s malým hospodářstvím a galerií o historii tohoto místa. Do povědomí se dostal jako místo slavných studentských majálesů, které popisuje Alois Jirásek ve svém románu *Filosofská historie*.

### **3.5.2 Rekreační cestovní ruch**

**Rybník Rosnička** leží na okraji Svitav, v blízkosti zahrádkářské kolonie a je využíván mimo rekreace i ke sportovnímu rybaření.

Krásné **přírodní koupaliště Březina** na okraji obce Březina na Svitavsku. Je obklopeno hustými smíšenými lesy a návštěvníkům nabízí travnaté a oblázkové pláže.

## **3.6 Okres Ústí nad Orlicí**

Okres Ústí nad Orlicí se nachází v severovýchodní části Pardubického kraje. Jeho sídlem je město Ústí nad Orlicí. Rozloha okresu je 1 258,31 km<sup>2</sup>. Počtem obyvatel 137 270 osob a hustotou zalidnění 109 obyvatel na 1 km<sup>2</sup> se řadí na druhé místo hned po okresu Pardubice. V okrese Ústí nad Orlicí je 115 obcí, z toho 10 měst a 1 městys.

### **3.6.1 Sportovně turistický cestovní ruch**

Lyžařské a rekreační středisko **Čenkovice** se nachází na rozhraní Orlických hor a Jeseníků v Bukovohorské hornatině v nadmořské výšce 750-958 m. Největší lyžařský areál v Pardubickém kraji nabízí 7 sjezdovek (5 lehkých a 2 střední náročnosti), 8 vleků, technické zasněžování, 2 sjezdovky s možností nočního lyžování. Sjezdové tratě na severních svazích umožňují lyžování i v jarních měsících. Pro milovníky bílé stopy má Skiareál a okolí k



dispozici několik desítek kilometrů perfektně udržovaných běžeckých tratí a hřebenová cesta z Bukové hory na Suchý Vrch dále na Vysoký kámen nad Mladkovem láká spoustu vyznavačů klasického lyžování.

**Králický Sněžník**, zastarale také Kladský Sněžník je nejvyšší vrchol (1424 m) stejnojmenného třetího nejvyššího pohoří v České republice, nacházejícího se na státní hranici s Polskem. V délce zhruba 16 km se táhne od města Králíky po Kladské sedlo. Z vrcholové kupole výrazně modelované mrazovým zvětráváním vybíhá pět dílčích rozsoch. Název hory vyplývá z dlouhého zimního období – sněhová pokrývka vydrží na vrcholu až 8 měsíců v roce. Několik set metrů pod vrcholem na jižním svahu hory pramení řeka Morava.

**Cyklostezka údolím řek Tiché Orlice a Třebovky** je dlouhá celkem 40 km, převažuje nová konstrukce šíře 2,5 až 3 m. Její větší část je vedená nádherným údolím řeky Tiché Orlice, které je pro své přírodní krásy údolní nivy s říčními meandry a vysoko se zvedajícími skalnatými svahy vyhlášeno přírodním parkem. Na stezce je možno se pohybovat na kole, na bruslích nebo pěšky a navštívit přitom některé zajímavosti.

### **3.6.2 Kulturně poznávací turistika**

**Hrad Litice nad Orlicí** byl majetkem krále Jiřího z Poděbrad obtékaný Divokou Orlicí. Byl založen západočeským rodem Drslaviců koncem 13.století v době kolonizace kraje. Písemně je doložen k roku 1304. Původní gotický hrad stojící v malebné krajině byl přestavěn právě Jiřím z Poděbrad v letech 1450-1468 na jeden z nejmocnějších hradů té doby. Od roku 1495 byl hrad v držení Pernštejnů a od roku 1562 pánů z Bubna. Hrad přestal být trvale obýván od poloviny 17. století. Součástí vnějšího opevnění je vstupní věžovitá brána, jejíž průčelí je jedním z mála dokladů kamenosochařské tvorby 60.let 15. století. Atraktivní a rozsáhlý hradní areál má zachovalé vnitřní prostory dochovaného jižního paláce. Nalézají se zde ukázky archeologických nálezů z 15. až 17. století, rytiny okolních hradů, expozici dobových pohlednic a můžete vystoupit na věž s rozhledem do okolí. Prohlídku hradu je možné absolvovat s výkladem průvodce. V areálu se příležitostně konají výstavy, vystoupení skupin historického šermu a ukázky výcviku dravých ptáků.

**Náměstí v České Třebové.** Výjimečnost čtvercového náměstí, které se po pražských řadí k největším v Čechách, spočívá nejen v jeho rozloze (2 ha, rozměry stran: 153, 147, 134 a 127 m), ale i v systému ulic v rozích a ve středu jeho stran. Náměstí patří k významným

pozůstatkům gotické architektury v Čechách. Poslední rekonstrukce proběhla v letech 1996 - 1997 a její součástí byl návrat některých staveb, které zde v minulosti stávaly (např. kašna, altán). Uprostřed náměstí stojí morový sloup.

## 4 Analýza současného stavu cestovního ruchu v Pardubickém kraji

### 4.1 Potenciál cestovního ruchu

K nejnavštěvovanějším objektům v roce 2005 patřil pardubický zámek s expozicemi Východočeského muzea, Plavecký areál Na Olšinkách, koupaliště Cihelna a dostihové závodiště v Pardubicích. Významné kulturní a sportovní akce (např. Smetanova Litomyšl, Velká pardubická, Czech Open, Zlatá přilba) významně zvyšují návštěvnost a počty turistů v hromadných ubytovacích zařízeních.

#### 4.1.1 Infrastruktura cestovního ruchu

V Pardubickém kraji provozuje činnost 37 informačních center, z toho jsou 3 sezónní. U většiny z nich je zřizovatelem město nebo obec, ale některá fungují jako soukromá. Jejich činnost doplňují informační centra veřejných knihoven s přístupem na internet.

Tab. 7 – Kapacita ubytovacích zařízení v Pardubickém kraji

Rok	Pardubický kraj			
	počet zařízení	počet pokojů	počet lůžek	počet míst pro stany a karavany
2000	289	5 604	15 663	1 634
2001	296	5 569	15 482	1 654
2002	280	5 278	15 264	1 688
2003	284	5 250	15 163	1 415
2004	281	5 312	15 006	1 733
2005	278	5 418	15 569	1 730
2006	277	5 513	15 970	1 730
2007	362	6 223	17 984	2 120

Zdroj: ČSÚ. [20]

Tabulka 7. zaznamenává vývoj kapacity ubytovacích zařízení v kraji. V roce 2004 se na území kraje nacházelo 67 zařízení z kategorie hotel, motel nebo hotel, dále 92 penzionů, 160 subjektů z kategorie kempů, chatových osad a turistických ubytoven. Celkem bylo v kraji k dispozici 15 006 lůžek, což bylo za sledované období minimum. Do roku 2007 se kapacita zvětšila o 2 978 lůžek na 17 984 lůžek, které nabízelo 362 ubytovacích zařízení. Většina rekreačních středisek je využívána pouze sezónně. Přírodní vodní nádrže, které jsou

využívány pro rekreaci, mají v některých případech nízkou kvalitu vody. Oblíbenější jsou písáky vzniklé zatopením lomu.

#### 4.1.2 Cykloturistika

Územím kraje prochází nadregionální cyklotrasy a cyklostezky, např. dálkové cyklotrasy (Česko – moravská stezka, Pražská stezka, Labská stezka, Regionální trasa Orlické hory, Stezka Hradec Králové – Břeclav), na které navazují cyklotrasy regionální a místní. Značené cyklotrasy vznikají převážně z iniciativy jednotlivých svazků obcí.

Jedním z trvalých záměrů Pardubického kraje je pokračující podpora a spolufinancování vzniku nových cyklostezek v rizikových úsecích cyklotras, jenž zajistí vyšší bezpečnost cyklistů. Vzhledem k širokému rozsahu nabídky cykloturistických tras a cyklostezek a k postupnému zlepšování kvality doprovodné infrastruktury je zřejmé, že jsou vytvořeny předpoklady ke zvýšenému zájmu cyklistů o Pardubický kraj. Hustá síť cyklotras a rozvíjející se doprovodná infrastruktura přímo vybízí podnikatele ke zvyšování standardu poskytovaných služeb.

Cykloturistika se tak postupně stává významným faktorem, který přispívá ke zvyšování počtu návštěvníků kraje. Také v rámci projektu Cyklisté vítání se trvale zvyšuje počet subjektů zapojených do tohoto programu, který garantuje cykloturistům kvalitní nabídku služeb. Pardubický kraj nabízí nepřehledné množství zajímavých cyklotras. Mezi nabídku nejatraktivnějších tras je možné zařadit cyklookruhy v Železných horách, Toulouvcových Maštálích, cyklotrasy kolem Opatovického kanálu, množství okruhů kolem Svitav a Moravské Třebové a v neposlední řadě atraktivní trasy, které protínají celou oblast Orlických hor a Podorlicka.

**Cyklobusy** fungují jako podpora cykloturistiky. Na území Pardubického kraje poskytují služby místní autobusový dopravci. V zimních měsících jsou cyklobusy nahrazeny skibusy.

Linky provozované firmami Audisbus, ČSAD Ústí nad Orlicí a Connex Východní Čechy:<sup>17</sup>

1. Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Lanškroun – Výprachtice – Dolní Morava

---

<sup>17</sup> *AUDISBUS – regionální autobusový dopravce*. [online]. [cit. 20.11.2008]. Dostupné z URL: <<http://www.audis.cz/cz/cyklobus.html>>

2. Ústí nad Orlicí – Žamberk – Pastviny – České Petrovice – Deštné v Orlických horách
3. Choceň – Kostelec n. Orlicí – Rychnov n. Kněžnou - Deštné v Orlických horách
4. Jablonné nad Orlicí – Letohrad – Žamberk – Deštné v Orlických horách Orličky
5. Jablonné nad Orlicí – Letohrad – Žamberk – Kostelec nad Orlicí
6. Pardubice – Chrudim – Nové Hrady – Litomyšl – Borová – Hlinsko
7. Pardubice – Chrudim – Trhová Kamenice – Seč – Heřmanův Městec – Pardubice
8. Litomyšl – Proseč – Polička – Svitavy – Litomyšl
9. Cyklobus Touloucovy Maštale
10. Cyklobus Železné Hory

## 4.2 Návštěvnost

Nejlépe se ukazatel návštěvnosti kraje sleduje na počtu ubytovaných hostů. Tabulka 8 znázorňuje vývoj počtu hostů a počet přenocování v kraji za uplynulých 9 let. V Pardubickém kraji se za rok 2008 ubytovalo 360 744 hostů, z toho bylo 16 % cizinců a zbylých 84 % tvořili tuzemští hosté. Rok 2007 byl rekordní, jelikož do kraje zavítalo 388 240 turistů a největší podíl na tomto počtu měli opět Češi. Za sledované období zaznamenal ukazatel počtu hostů nejdříve klesající tendenci, ale od roku 2002 postupně rostl. Nejvíce cizinců se ubytovalo v roce 2001, jejich počet vystoupil na 66 544 hostů. Dalším ukazatelem je počet přenocování, který se pohybuje přes milion ročně.

**Tab. 8 – Návštěvnost Pardubického kraje v letech 2000 až 2008**

Rok	Pardubický kraj					
	Počet hostů	nerezidenti	rezidenti	Počet přenocování	nerezidenti	rezidenti
2000	323 520	53 040	270 480	1 487 051	169 333	1 317 718
2001	312 924	66 544	246 380	1 255 511	222 919	1 032 592
2002	284 105	61 308	222 797	1 092 723	189 157	903 566
2003	307 042	53 527	253 515	1 140 948	211 322	929 626
2004	338 687	53 018	285 669	1 185 015	183 942	1 001 073
2005	329 395	52 749	276 646	1 097 031	173 258	923 773
2006	353 089	58 586	294 503	1 212 023	209 987	1 002 036
2007	388 240	63 724	324 516	1 159 879	202 476	957 403
2008	360 744	58 882	301 862	1 056 069	167 519	888 550

Zdroj: ČSÚ. [20]

Pozn.: Data vycházejí z počtu hostů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních.

Podíl zahraničních turistů činí zhruba 16 % návštěvníků Pardubického kraje. V Tabulce 9 je zachyceno složení zahraničních turistů, kteří přijeli do Pardubického kraje

v roce 2005. Za tento rok bylo zaznamenáno celkem 52 749 cizinců. Na prvním místě jsou návštěvníci z Německa, kteří tvoří 22,8 % z celkového počtu zahraničních turistů, tedy přes 12 000 lidí. Ovšem jejich průměrná doba pobytu nepřesahuje 4 dny. Dalším častým turistou v kraji, jež se podílí 18,5 %, jsou občané Slovenska. Ti se v oblasti zdrží skoro 6 dní. Na třetím místě ve skladbě turistů je 5 656 polských návštěvníků. Turisté z Nizozemska se podílí 7,6 % a proto obsadili čtvrté místo tabulky. Průměrná doba pobytu je různá. Nejdelší časový úsek zde stráví ruští turisté, jelikož v kraji průměrně pobývají skoro 7 dní. Průměrně na 6 dní se zdrží návštěvníci z Japonska. V počtu přenocování drží první místo Slováci s podílem 18,6 %.

**Tab. 9 – Přehled zahraničních turistů v Pardubickém kraji v roce 2005**

Země	Pořadí	Počet turistů	% podíl	Průměrná doba pobytu	Pořadí	Počet přenocování	% podíl
Zahraníční turisté celkem	-	52 749	100	4,3	-	173 258	100
Německo	1.	12 007	22,8	3,7	2.	32 162	18,6
Slovensko	2.	9 772	18,5	5,7	1.	46 405	26,8
Polsko	3.	5 656	10,7	3,7	3.	15 339	8,9
Nizozemsko	4.	4 015	7,6	4,2	4.	12 926	7,5
Spoj. král. V. Británie a Sever. Irsko	5.	2 046	3,9	3,3	6.	4 605	2,7
Rakousko	6.	1 889	3,6	2,9	9.	3 598	2,1
Francie	7.	1 872	3,5	2,9	10.	3 534	2,0
Itálie	8.	1 807	3,4	3,5	7.	4 526	2,6
Rusko	9.	1 394	2,6	6,9	5.	8 181	4,7
USA	10.	1 034	2,0	3,2	11.	2 277	1,3
Maďarsko	11.	1 017	1,9	3,2	12.	2 229	1,3
Švýcarsko	12.	917	1,7	3,2	14.	2 031	1,2
Japonsko	13.	884	1,7	5,9	8.	4 337	2,5
Švédsko	14.	729	1,4	3,5	15.	1 789	1,0
Dánsko	15.	700	1,3	3,9	13.	2 062	1,2
Ostatní	-	7 010	13,3	-	-	27 257	15,7

Zdroj: CzechTourism. [21]

Pozn.: Data vycházejí z počtu hostů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních.

Srovnání návštěvnosti krajů v České republice v hromadných ubytovacích zařízeních se zabývá Tabulka 10, jež obsahuje data za roky 2006, 2007 a 2008. Celkový počet

návštěvníků České republiky se pohybuje ve sledovaném období okolo 13 mil. lidí. Z toho největší podíl má samozřejmě hlavní město Praha, kterou navštíví přes 5 mil. všech turistů. Ve zkoumaném období má návštěvnost v Praze vzrůstající trend. V roce 2008 byl na druhém místě žebříčku Jihomoravský kraj s 9 % podílem. Ovšem v roce 2006 se zde nacházel Jihočeský kraj s více než 1 mil. turistů. Alarmující je fakt, že se po sledované tři roky Pardubický kraj umístil na posledním místě jako nejméně navštěvovaný kraj v republice. Jeho podíl nepřesahuje 3 % všech návštěvníků. V podobných číslech jako Pardubický kraj se nachází i Ústecký kraj. Ovšem oproti Pardubickému kraji se Královehradecký kraj v tabulce pohybuje na čtvrtém místě s podílem 7 % v roce 2008.

**Tab. 10 – Návštěvnost České republiky podle krajů v letech 2006 až 2008**

Území	Rok 2006		Rok 2007		Rok 2008	
	Počet hostů	% podíl	Počet hostů	% podíl	Počet hostů	% podíl
ČR celkem	13 020 058	100,0	12 993 184	100,0	12 907 182	100,0
Praha	4 133 417	31,8	4 441 352	34,2	4 599 311	35,6
Středočeský kraj	801 107	6,2	720 429	5,5	674 032	5,2
Jihočeský kraj	1 140 049	8,8	981 101	7,6	947 606	7,3
Plzeňský kraj	506 129	3,9	513 859	4,0	489 440	3,8
Karlovarský kraj	688 259	5,3	687 447	5,3	683 472	5,3
Ústecký kraj	410 385	3,2	378 344	2,9	368 754	2,9
Liberecký kraj	856 671	6,6	729 888	5,6	703 059	5,4
Královehradecký kraj	1 030 994	7,9	926 732	7,1	905 166	7,0
Pardubický kraj	362 271	2,8	380 133	2,9	364 228	2,8
Vysočina	411 176	3,2	421 203	3,2	397 554	3,1
Jihomoravský kraj	1 078 976	8,3	1 176 450	9,1	1 186 398	9,2
Olomoucký kraj	446 511	3,4	443 552	3,4	433 098	3,4
Zlínský kraj	517 373	4,0	539 561	4,2	506 267	3,9
Moravskoslezský kraj	636 740	4,9	653 133	5,0	648 797	5,0

Zdroj: ČSÚ. [24]

Pozn.: Data vycházejí z počtu hostů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních.

Nízká návštěvnost Pardubického kraje je klíčový problém. Současný stav počtu turistů neodpovídá možnostem, které v Pardubickém kraji existují. Pro budoucí vývoj je podstatné se na tento nepříznivý fakt zaměřit.

### **4.3 SWOT analýza cestovního ruchu**

Cestovní ruch v Pardubickém kraji má své silné ale i slabé stránky a také příležitosti a hrozby. Tyto faktory cestovního ruchu jsou zpracovány ve SWOT analýze, kterou zveřejnil úřad Pardubického kraje v Programu rozvoje Pardubického kraje v roce 2006:<sup>18</sup>

#### **Silné stránky:**

- příznivý krajinný a kulturně historický potenciál pro rozvoj cest. ruchu,
- příznivé podmínky pro rozvoj cykloturistiky a hippoturistiky,
- významné (kulturní a sportovní) akce zvyšující návštěvnost,
- velké množství hodnotných kulturních památek a jejich historický odkaz.

#### **Slabé stránky:**

- nekvalitní a nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu; nízká technická úroveň a vybavenost zařízení cestovního ruchu,
- nízká kvalita služeb cestovního ruchu,
- nedostatek projektů vedoucích k tvorbě nových atraktivit cestovního ruchu,
- absence provázaného informačního systému v cestovním ruchu,
- nedostatečná schopnost subjektů na trhu reagovat na poptávku a nabídku,
- snižování počtu ubytovacích zařízení a jejich kapacity,
- nízký počet turistů ubytovaných v hromadných ubytovacích zařízeních,
- nedostatečná koordinace propagace cestovního ruchu,
- nedostatek nabídky produktů cestovního ruchu,
- nedostatek odborníků potřebných pro řízení rozvoje cestovního ruchu,
- sezónní využívání většiny středisek cestovního ruchu,
- nízká úroveň spolupráce mezi NNO, podnikatelskými subjekty, obcemi a kraji v cestovním ruchu,
- nízká kvalita vody ve vodních nádržích s rekreačním využitím,
- neuspokojivý stav památkových objektů.

#### **Příležitosti:**

- geografická poloha kraje v rámci ČR zvýší návštěvnost,

---

<sup>18</sup> *Program rozvoje Pardubického kraje.* [online]. [cit 2009-02-20]. Dostupné z URL: <<http://projekty.vychodni-cechy.info/node/103>>



- nové formy cestovního ruchu a tvorba nových produktů cestovního ruchu,
- zavádění informačních technologií v cestovním ruchu
- přeshraniční spolupráce v cestovním ruchu,
- další rozvoj území s významným potenciálem pro cestovní ruch,
- lepší podmínky pro cestování vzhledem k členství ČR v EU,
- partnerství se zahraničními regiony, obcemi a městy,
- realizace Programu rozvoje cestovního ruchu v turistickém regionu Východní Čechy,
- fungující destinační management turistického regionu Východní Čechy.

#### **Hrozby:**

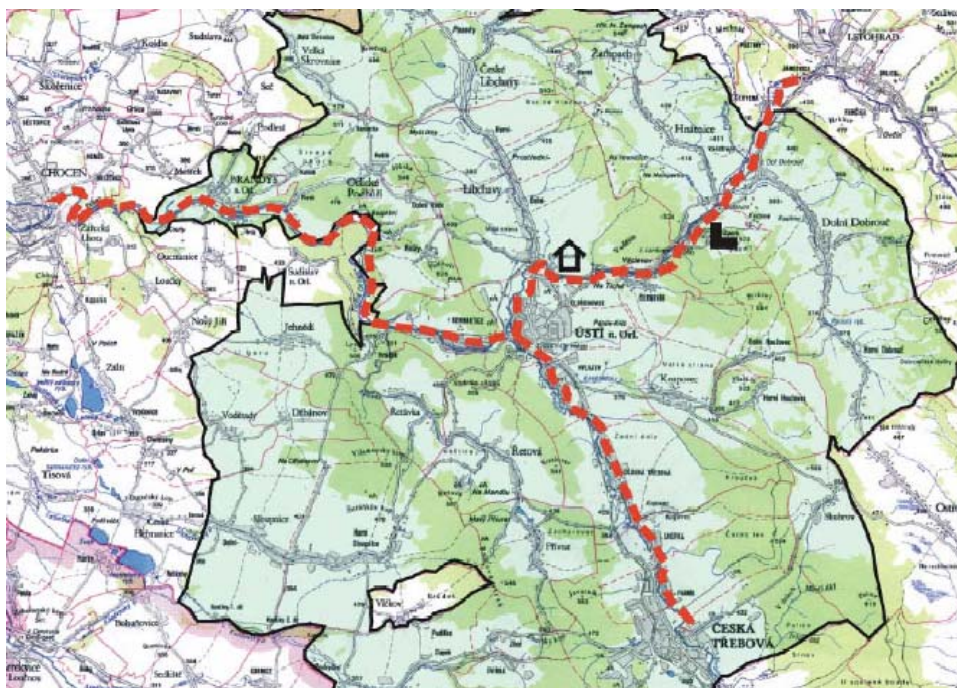
- další pokles zájmu o návštěvu regionu,
- snížení zájmu cestovat v souvislosti s mezinárodním terorismem,
- dlouhodobá absence atraktivních turistických programů,
- konkurence jiných území a subjektů,
- nezájem podnikat v cestovním ruchu,
- nekoncepční podpora rozvoje cestovního ruchu ze strany státu,
- nesoulad administrativního členění ČR s členěním na turistické regiony,
- přetrvávající problémy s koordinací propagace a podpory rozvoje cestovního ruchu,
- nedostatečné zabezpečení památek před znehodnocením, zanedbávání památkových hodnot při nedostatečném zajištění odborné památkové péče, chátrání památek v důsledku nezájmu vlastníků o jejich údržbu.

#### ***4.4 Projekty podpořené Evropskou unií***

V Pardubickém kraji se uskutečnilo několik projektů financovaných z fondů EU. Třem nejdůležitějším projektům se věnují další kapitoly. Mezi ostatními jsou např. internetové stránky Pardubického kraje v rámci portálu turistického regionu Východní Čechy, Rozvoj marketingu českého dědictví UNESCO, Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku.

#### 4.4.1 Projekt víceúčelových cyklokomunikací údolím řek Tiché Orlice a Třebovky<sup>19</sup>

Projekt cyklostezek je lokalizován do Pardubického kraje, NUTS II Severovýchod. Partneři projektu jsou Město Ústí nad Orlicí, Město Česká Třebová, Město Letohrad, Město Choceň, Město Brandýs nad Orlicí, Obec Dlouhá Třebová, Obec Dolní Dobrouč, Obec Hnátnice, Obec Libchavy, Obec Orlické Podhůří, Odbor KČT Horal. Celková délka cyklokomunikací (šíře 2,5 až 3 m, kvalitní živičný povrch) činí 40 km. Celkové náklady projektu se vyšplhaly na 133,7 mil. Kč vč. DPH a zahrnují náklady na dokumentaci pro stavební povolení, realizaci, inženýring, výkup pozemků, vynětí z ZPF aj. Na projekt bylo uvolněno 49 mil. Kč ze strukturálních fondů.



Obr. 7 – Cyklostezka údolím Tiché Orlice a Třebovky

Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. [23]

Hlavním cílem projektu je vytvořit na Orlicko – Třebovsku unikátní infrastrukturu pro rozvoj aktivních pobytů a rekreace, zejména pro cykloturistiku a moderní sport kolečkové bruslení nádherným údolím meandrujících řek a pilotně prokázat celospolečenskou návratnost podobných investic. Stejně důležitým cílem je propojit města a obce tohoto lidnatého regionu se spádovým počtem 63,5 tis. obyvatel cyklostezkami pro bezpečnou cyklodopravu občanů za běžnými záležitostmi. Jak ukazuje obrázek 1 cyklostezky vytvoří jakýsi kříž, kde hlavním

<sup>19</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. [online]. [cit. 2009-02-20]. Dostupné z URL: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema10-5.pdf>>

bodem bude město Ústí nad Orlicí. Na jih od Ústí nad Orlicí se nachází Česká Třebová, na východ Letohrad a na západ Choceň. Cyklostezka z Letohradu přes Ústí nad Orlicí do Chocně povede okolo řeky Tiché Orlice a další cyklostezka z Ústí nad Orlicí do České Třebové bude kopírovat říčku Třebovku.

Projekt realizuje svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko ve výjimečné partnerské spolupráci s obcemi a městy a s finanční podporou Pardubického kraje již od roku 2001. Překonány byly střety zájmů s vlastníky, železnicí a ochranou přírody. V roce 2005 byla podána žádost o dotaci z EU fondů (SROP, opatření 4.2.1.) na širší projekt Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku. Ten získal v obrovské konkurenci podporu a v letech 2006 až 2008 probíhá jeho realizace. V současné době se již otevřel první úsek z Ústí nad Orlicí do Letohradu, který má celkovou délku 15,5 km, což uvádí tabulka 9.

**Tab. 11 – Cyklostezky údolím Tiché Orlice a Třebovky**

Úsek	Celková délka (km)	Z toho (km)		
		nové	rekonstrukce	stávající
Ústí n. Orl. - Česká Třebová	9,7	1,8	2,2	5,8
Ústí n. Orl. - Letohrad	15,5	12,2	0	3,3
Ústí n. Orl. - Choceň	14,7	9,7	2,6	2,3
<b>Celkem</b>	<b>39,9</b>	<b>23,7</b>	<b>4,8</b>	<b>11,4</b>

Zdroj: Region Orlicko – Třebovsko. [17]

Zdůvodnění projektu se opírá o podrobnou marketingovou analýzu, která prokázala značný zájem masové vrstvy rodin s dětmi a mladých lidí o aktivní domácí turistiku oproti nedostatku vhodných terénů. Analýza dále ukazuje na vhodnost regionu z hlediska pestrosti doplňkových programů, služeb a dopravní dostupnosti po železnici a potvrdila značnou potřebu řešení cyklistické dopravy občanů regionu. Propagace projektu bude řešena v rámci párového národního marketingového projektu Aktivní turistika v Česku, který nyní svazek obcí realizuje s podporou ze strukturálních fondů EU (program SROP, opatření 4.1.1). Investor s partnery si od tohoto veřejně prospěšného neziskového projektu slibuje zvýšení návštěvnosti regionu až o 50 % a tím i rozvoj podnikání a zaměstnanosti ve službách cestovního ruchu, iniciování návazných investic a významné zlepšení kvality života pro místní obyvatele vzhledem k možnosti bezpečné cyklistické dopravy a volnočasových aktivit. Celospolečenské ekonomické přínosy byly vyčísleny na 23 mil. Kč ročně, což činí projekt z hlediska vnějších přínosů návratným již v 8. roce.

Svazek obcí připravuje navazující úsek z Ústí nad Orlicí do Potštejna a okolních turistických cílů Litice a Potštejn se zříceninami hradů. Délka nově budovaných a rekonstruovaných úseků činí 14 km, celková délka tohoto nového a bezpečného cyklospojení však činí 23 km, vše při nákladech 30 mil. Kč. Cyklostezky Orlicko – Třebovska tvoří základní kostru, na kterou navazují další projektované cyklostezky jak na severovýchod do Polska, tak na jih i západ. Cyklostezky patří mezi nejpotřebnější, nejpřínosnější a nejžádanější veřejné projekty dnešní doby.

#### **4.4.2 Rekreační a sportovní středisko Regionu Orlicka: Sjezdový areál Peklák**

Hlavním patronem SKI areálu Peklák je město Česká Třebová, které v roce 2003 vytvořilo první impuls pro vybudování sjezdového areálu. V roce 2004 město poprvé žádalo o dotaci z EU, bohužel neúspěšně. Podruhé se o to pokusilo po přepracování návrhu SKI areálu v roce 2005, což bylo úspěšné. V tomtéž roce byly uzavřeny partnerské smlouvy s Městem Ústí nad Orlicí, Regionem Orlicko – Třebovska a firmou EkoBi s.r.o. Česká Třebová za účelem spolupráce při zajišťování realizace a provozu SKI areálu. Na spolufinancování se podílel i Pardubický kraj. Celkové náklady na realizaci areálu byly vyčísleny na 46 mil. Kč. Evropská unie přislíbila z programu SROP, opatření 4.2 částku 21 mil. Kč. Peklák byl pro veřejnost otevřen 30. ledna 2007. Obrázek v příloze D.

Popis a parametry SKI areálu Peklák Česká Třebová:<sup>20</sup>

- nová sjezdovka s večerním osvětlením o velikosti plochy 49.760m<sup>2</sup>, délce cca 800 m a šířce cca 70 m,
- nový kotvový lyžařský vlek se šikmou dopravní délkou 776 m, převýšením 146,7 m, kapacitou 1206 osob za hodinu,
- dolní poháněcí a napínací stanicí, vybavený hydrodynamickými tažnými unášeči,
- moderní technologické zařízení pro celoplošné umělé zasněžování
- dvě akumulční nádrže s předchlazováním vody pomocí chladicí věže
- provozní objekt technologie (elektro a stlačený vzduch)

---

<sup>20</sup> Ski areál Peklák. [online]. [cit. 2009-02-20]. Dostupné z URL: <[http://www.zpravodaj.ceskatrebova.cz/2007/1\\_07web/Peklak\\_open30\\_1.htm](http://www.zpravodaj.ceskatrebova.cz/2007/1_07web/Peklak_open30_1.htm)>

- provozní objekt se sociálním zařízením, občerstvením a turniketovým odbavovacím systémem,
- provozní objekt horní napídací stanice vleku
- objekt půjčovny lyžařského vybavení a servisu (soukromý subjekt)
- obslužné komunikace a odstavné parkovací plochy s kapacitou cca 105 míst s parkováním zdarma
- zapojení do systému kamer na [www.holidayinfo.cz](http://www.holidayinfo.cz)

#### **4.4.3 Rekonstrukce zámeckého pivovaru v Litomyšli**

Na jaře 2006 byla dokončena unikátní rekonstrukce původně renesančního zámeckého pivovaru v Litomyšli. Celkové náklady na přestavbu dosáhly 39 mil. Kč. Ze strukturálních fondů (program SROP, opatření 4.2) bylo čerpáno celkem 28 mil. Kč. Garant projektu je město Litomyšl a dalším investorem se stala Evropská aliance YMCA. Návrh rekonstrukce vychází ze záměru zachovat působení památkového objektu průmyslové architektury, využít všechny dochované konstrukce i jejich zbytky a zároveň novými architektonickými prvky nenásilně deklarovat novou funkci objektu. Důležitým prvkem projektu je západní fasáda, již byla navrácena ztracená monumentalita a význam dominantní barokní kompozice, což je vidět na obrázku v příloze D.

V předchozích etapách rekonstrukce byla vybudována kancelář, dvě posluchárny, prosklená hala, ekumenická kaple, výcviková místnost s audiovizuální posluchárnou a sociální zázemí.

S pomocí dotace ze strukturálních fondů bude obnoven zámecký pivovar od 2. patra výše. Je naplánován víceúčelový sál, pobytová chodba, čajovna, fitnesscentrum, sauna s otevřeným átrem a ubytovací zázemí. Plánovaná kapacita ubytování je 65 lůžek.

Realizací projektu bude zachráněna významná část kulturní památky UNESCO, rozšíří se nabídka levného ubytování, posílí se předpoklady pro rozvoj kongresové turistiky a rozvoj vzdělávacích, spolkových a kulturních aktivit. Dále se v areálu nachází provoz festivalu Smetanova Litomyšl, rodný byt Bedřicha Smetany a depozitáře Státního ústavu památkové péče.

## 5 Možnosti rozvoje cestovního ruchu v Pardubickém kraji

Cestovní ruch lze rozvíjet různými způsoby. Zatraktivnit Pardubický kraj turistům znamená nabídnout jim širokou škálu možností pro uspokojení jejich potřeb. Ať už je to v oblasti rekreace, sportovních aktivit či kulturních činností. V Pardubickém kraji je veliký potenciál v rozšiřování sítě cyklotras a cyklostezek. Na vzniku cyklostezek v oblasti mají veliký podíl mikroregiony, které se v Pardubickém kraji nacházejí. Tyto mikroregiony<sup>21</sup> zpracovávají projekty cyklostezek, úspěšně žádají o dotace ze strukturálních fondů EU, poté cyklostezky realizují a starají se o ně.

V Pardubickém kraji se nachází přes 25 mikroregionů a svazků obcí. Přehledně je uvádí mapka v příloze E. Jsou to např. tyto mikroregiony:

- Mikroregion Orlicko-Třebovsko,
- Sdružení obcí Toulouvcovy Maštale,
- Podhůří Železných hor,
- Heřmanoměstecko,
- Ležáky,
- Košumbersko,
- Chrudimsko a oblast Železných hor,
- Mikroregion Železné hory,
- Region Moravskotřebovska a Jevíčska,
- Mikroregion Svitavsko,
- Mikroregion Brněnec,
- Vysokomýtsko,
- Lanškrounsko.

### 5.1 Region Orlicko – Třebovsko

Předmětem činnosti svazku obcí je realizace strategického plánu trvale udržitelného rozvoje regionu a dalších aktivit v oblasti ekonomického rozvoje, rozvoje venkova, kvality života, ochrany životního prostředí, rozvoje cestovního ruchu, propagace regionu a vytváření příznivých vnitřních a vnějších vztahů, schválených orgány svazku obcí.

---

<sup>21</sup> Mikroregion je sdružení několika obcí za účelem dosažení společného cíle. Typickým rysem takového svazku je vznik z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem nadřízeného orgánu nebo ze zákona.

### **5.1.1 Vznik a vývoj Regionu Orlicko – Třebovsko<sup>22</sup>**

Sdružení obcí Orlicko – Třebovsko vzniklo v roce 1999 a jako právnická osoba podle § 20 f) a násl. občanského zákoníku bylo registrováno v únoru 2000. V roce 2001 došlo k transformaci sdružení na svazek obcí podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Na svazek obcí s novým názvem Region Orlicko – Třebovsko přešel veškerý majetek, závazky, pohledávky, práva a povinnosti sdružení.

Zájmové území svazku obcí leží ve střední a jižní části okresu Ústí nad Orlicí, v povodí Tiché Orlice a Třebovky. Zaujímá plochu okolo 290 km<sup>2</sup>, na které ve 3 městech a 19 obcích žije 46 727 obyvatel (údaj k 1.1.2007). Je regionem venkovského charakteru přilehlého ke dvěma dominantním městům, k okresnímu městu Ústí nad Orlicí a k městu Česká Třebová. Region vznikl jako přirozený a vnitřně spjatý celek, zejména geograficky, infrastrukturou i ekonomickými a socio-demografickými vazbami.

### **5.1.2 Současnost a výhled do budoucna**

V posledních letech byl svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko ve své činnosti velmi činným. Stal se úspěšným žadatelem a příjemcem dotace z evropských fondů na nadregionální marketingový projekt Aktivní turistika v Česku, do kterého bylo zapojeno dalších 27 partnerů, a především příjemcem 65 mil. Kč z evropských fondů a státu z programu SROP na regionální projekt desetiletí Aktivní turistika na Orlicko – Třebovsku (cyklostezky údolím řek Tiché Orlice a Třebovky). V roce 2007 byla dokončena I. etapa a cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad, vyhlídková plošina na hradu Lanšperk a turistická ubytovna Cakle byly 7.9. 2007 slavnostně otevřeny pro veřejnost. Vše bylo popsáno v Kapitole 5.3.

Svazek obcí Region Orlicko - Třebovsko je členem Místní akční skupiny (MAS) Karel pro území zahrnující Orlicko – Třebovsko a Lanškrounsko.

Region standardně působí v oblasti péče o zájmy menších obcí prostřednictvím zapojení do programu obnovy venkova, péče o turistickou architekturu vlastněnou a udržovanou svazkem v regionu a v propagaci celého území. Úspěšně organizuje tradiční akce

---

<sup>22</sup>Region Orlicko-Třebovsko. [online]. [cit. 2009-02-21]. Dostupné z URL: <<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/osvazkuobci/>>

Dny Regionu Orlicko – Třebovsko a Cyklo Glacensis. Mikroregion se každoročně prezentuje na veletrzích cestovního ruchu. Svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko se svými aktivitami a realizací velkých nadregionálních projektů spolufinancovaných z evropských fondů řadí mezi zcela výjimečné svazky obcí. Výsledky projektů znamenají pro občany regionu a jeho návštěvníky velké přínosy a v rámci kraje i státu stále roste prestiž regionu.

Svrchovaným orgánem svazku obcí je valná hromada všech 22 členských obcí, výkonným orgánem je sedmičlenná správní rada. Za svazek jedná předseda a dva místopředsedové.

Členské obce svazku:

1. Město Brandýs nad Orlicí
2. Město Česká Třebová
3. Obec České Libchavy
4. Obec Dlouhá Třebová
5. Obec Dolní Dobrouč
6. Obec Hnátnice
7. Obec Hrádek
8. Obec Jehnědí
9. Obec Němčice
10. Obec Orlické Podhůří
11. Obec Přívrat
12. Obec Rybník
13. Obec Řetová
14. Obec Řetůvka
15. Obec Semanín
16. Obec Sloupnice
17. Obec Sopotnice
18. Obec Třebovice
19. Město Ústí nad Orlicí
20. Obec Velká Skrovnice
21. Obec Voděrady
22. Obec Žampach



Region Orlicko – Třebovsko se chce i nadále věnovat výstavbě cyklostezek, jelikož cyklostezky jsou nejpřínosnější a nejžádanější veřejné projekty dnešní doby. Vybudované cyklostezky Orlicko – Třebovska jsou základním kamenem a kostrou, na které navazují další projekty cyklostezek: na západ Holice – Hradec Králové, na jih Svitavy – Brno, na severovýchod do Polska a na sever do Potštejna. V roce 2009 by chtěl svazek obcí zrealizovat návaznou cyklostezku Ústí nad Orlicí – Potštejn s vazbami na okolní turistické cíle, jimiž jsou zříceniny hradů Potštejn a Litice nad Orlicí.

## **5.2 Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn**

Cyklostezka zasahuje do katastrálního území obce Dolní Libchavy, Prostřední Libchavy, Horní Libchavy, České Libchavy, Potštejn, Česká Rybná a Litice nad Orlicí. Tyto obce spadají pod Region Orlické hory a Podorlicko a pod Region Orlicko – Třebovsko, který se stal patronem projektu. Mapka cyklostezky je v příloze F.

Účelem cyklostezky je vybudovat komunikaci pro bezpečnou cyklistickou přepravu mezi městem Ústí nad Orlicí a obcí Potštejn, kterou spojuje pouze silnice I/14 vedoucí až do Hradce Králové. Tato silnice je velice vytížena kamionovou i běžnou dopravou a pro cyklisty se stává v některých úsecích poměrně nebezpečnou. Bohužel z důvodu nevstřícnosti některých vlastníků pozemků dojde k několika křížením této komunikace. Nově budovaná cyklostezka se má napojit na stávající síť cyklotras a bude spojnici mezi Pardubickým a Královehradeckým krajem.

Navrhovaná trasa cyklostezky bude pokud možno co nejvíce využívat stávající místní komunikace, které jsou vhodné pro jízdu na kole, případně se opraví a zrekonstruuje. Je zřejmé, že nebude jednat v celém rozsahu o klasickou cyklostezku, ale spíše o cyklotrasu.

Projekt zpracovává kromě cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn i propojení cyklostezkou s obcí Litice nad Orlicí a to ze Sopotnice a z Potštejna. Tyto cyklostezky budou propojeny nově obnovenou lávkou přes Divokou Orlici u chaty Kamarád, která byla stržena při povodni. Další projektovou cyklostezkou je spojnice mezi obcemi České Libchavy a Žampach, která propojí již vybudované části komunikace a zajistí bezpečnost pro chodce a cyklisty mimo frekventovanou silnici III/312. Na silnici III/312 vedoucí z Českých Libchavy

do Žamberka došlo již k několika smrtelným dopravním nehodám s chodci, protože zde není dostatečný prostor pro chodník. Celková délka cyklostezek bude přes 25 km. Délka cyklostezek je rozepsána v tabulce 10.

**Tab. 12 – Přehled budované sítě cyklostezek**

Úsek	Délka (v km)
Cyklostezka Ústí nad Orlicí - Potštejn	15,35
Cyklostezka Sopotnice - Litice nad Orlicí	4,02
Cyklostezka Potštejn - Litice nad Orlicí	4,58
Cyklostezka Spojnice u chaty Kamarád	0,39
Cyklostezka Spojnice České Libchavy - Žampach	0,92
<b>Celkem</b>	<b>25,26</b>

Zdroj: Dokumentace pro územní rozhodnutí. [13]

### 5.2.1 Trasa cyklostezky<sup>23</sup>

Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn začíná u železniční stanice Dolní Libchavy, na pravém břehu Tiché Orlice a vede po bývalé silnici na Brandýs nad Orlicí. Dochází zde k mimoúrovňovému křížení silnice I/14. Stezka vede pod nadjezdem k železničnímu přejezdu, kde kříží silnici Dolní Libchavy – Brandýs nad Orlicí. Od této silnice je cyklostezka vedena po místních komunikacích obcí Libchavy do Českých Libchav, přičemž několikrát překříží silnici I/14.

V Českých Libchavách u kostela bude na cyklostezku navazovat spojnice na Žampach, která umožní bezpečnou dopravu mimo silnici České Libchavy – Žamberk. Přes tuto komunikaci je vyprojektována lávka pro pěší a cyklisty, která bude spojovat centrum Českých Libchav s částí, kde jsou nově vybudované řadové domky. Zde bude stávající komunikace navazovat na nově budovanou cyklostezku vedoucí podél silnice I/14 až do osady Paseky. Do této části obce České Libchavy dosud není žádný jiný přístup pro chodce a pěší než po silnici I/14. Na začátku osady Paseky dojde ke křížení silnice I/14 a cyklostezka povede do lesa, kde budou zpevněny a upraveny stávající lesní cesty. Na 8,325 – 8,870 km úseku cyklostezky bude nutno vybudovat novou cestu, která poté naváže na obecní polní cestu a dále cyklostezka povede přes celou obec Sopotnice po stávající místní asfaltové

<sup>23</sup> Dokumentace pro územní rozhodnutí. Choceň: KVARTA spol. s r.o., 2008.

komunikaci. Ovšem tato místní komunikace je značně poškozena a bude se muset zrekonstruovat.

Na 12,8 km úseku cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn odbočuje cyklostezka Sopotnice – Litice nad Orlicí. Od tohoto místa je cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn vedena po místní komunikaci směrem k silnici I/14. Další úsek v délce 30 m bude souběžný s touto silnicí. Dále cyklostezka pokračuje po místní komunikaci a od 13,280 km úseku cyklostezky přechází na louku. Povede po kraji louky a zároveň po vrchu svahu nad chatovou osadou, kde je nádherný výhled na údolí řeky Divoké Orlice. Na konci chatové osady se cyklostezka lomí a vrací zpět k silnici I/14, kterou překříží a dostane se na stávající cestu, která vede Anenským údolím až k lávce přes Divokou Orlici u veřejného tábořiště Vochtánka pod hradem Potštejn, kde cyklostezka končí na 15,25 km.

Kromě již popsané hlavní cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn se v projektu řeší i cyklistické napojení na turisticky atraktivní cíl Litice nad Orlicí, kde se nachází gotický hrad. Cyklostezka by vedla přírodně atraktivní krajinou. Část je vedena zalesněnou nivou Divoké Orlice, část vede po svazích zalesněného údolí podél železniční trati č. 021 Hradec Králové – Letohrad. Uvedená cyklostezka se nachází v ochranném pásmu Přírodního parku Orlice a v pásmu přírodní památky Hradní kopec Litice. Napojení na Litice nad Orlicí je řešeno cyklostezkou Sopotnice – Litice nad Orlicí, která z hlavní cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn odbočuje v Sopotnici na 12,8 km.

Další budovaná cyklostezka je z Potštejna do Litic nad Orlicí, přičemž z hlavní cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn odbočuje v lese před Potštejnem na 14,07 km. Cyklostezka bude vedena po lesní cestě směrem k silnici I/14, kterou překříží a následně odbočí doleva a jde souběžně se silnicí v délce 47,5 m. Další část cyklostezky povede po mostě přes Divokou Orlici, který se bude v roce 2009 rekonstruovat. Poté se cyklostezka opět napojí na krajnici hlavní silnice v délce 45 m. Poslední úsek povede po místní komunikaci do Brné a dále po polních a lesních cestách až do Litic nad Orlicí. Obě popsané cyklostezky do Litic nad Orlicí budou propojeny lávkou u chaty Kamarád, která bude pro tento účel obnovena.

## 5.2.2 Budované objekty

### Obec Libchavy

Na trase Ústí nad Orlicí – Potštejn se musí v Libchavách zrekonstruovat veřejné osvětlení, což zahrnuje nový kabelový rozvod a nové lampy. Dále se zhotoví posezení pod lípami, které se bude skládat ze 2 stolů, 4 laviček, stojanu na kola, informativní tabule, malé dětské prolézačky a odpadkového koše. Vyprojektován je taky nový most do 3,5 t o délce 6 m a šířce 3 m z železobetonové konstrukce s ocelovým zábradlím. Pro další most na trase se počítá s opravou nosných zdí a zábradlí. V projektu je také zanesena výsadba zeleně.

### Obec České Libchavy

V Českých Libchavách na trase cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn budou následující stavby. Postaví se posezení u sv. trojice, což obnáší 1 stůl, 2 lavičky, stojan na kola, informační tabule a odpadkový koš. Zhotoví se i nový sloup veřejného osvětlení. U místní kostela se instaluje posezení se stejným složením jako u posezení u sv. trojice. Přidají se další 3 sloupy veřejného osvětlení. Projekt počítá s vytvořením dětského hřiště (prolézačka, houpačka, skluzavka). Vyasfaltuje se sjezd na místní komunikaci. Důležitou součástí projektu je lávka přes silnici 312 u Habřinky o délce 36 m a šířce 3 m z konstrukce ocel/dřevo. U chaty Habřinka se rozšíří zámková dlažba cca o 20 m<sup>2</sup>. Na úseku Habřinka – osada Paseky se vybuduje nové veřejné osvětlení, odvodňovací příkop podél stezky. Na začátku Pasek se zbuduje dřevěný altán, 3 stoly, 6 lavic, stojan na kola, informační tabule a odpadkový koš.

Při trase z Českých Libchav na Žampach se ustaví nové veřejné osvětlení a dřevěné zábradlí. Z důvodu bezpečnosti je vyprojektována i opěrná kamenná zeď. Trase vede kolem potoka, u kterého se upraví levý břeh a přidá se dřevěné zábradlí. Potřebné je i kácení stromů.

**Penzion CykloRelax** bude na konci roku 2009 otevřen v Českých Libchavách. Penzion navazuje na síť cyklostezek na Orlicko – Třebovsku. Tento projekt získal podporu ze strukturálních fondů EU, není zahrnut do projektu Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn, ale stane se významnou doplňkovou službou. Hlavním strategickým cílem projektu je vybudování špičkového rekreačního ubytovacího zařízení s širokou nabídkou služeb cestovního ruchu. Toto zařízení umožní volnočasové aktivity nejen návštěvníkům regionu, ale i obyvatelům z nejbližšího okolí.

## **Obec Sopotnice**

Na trase cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn projekt ukládá vykácet překážející stromy, vztyčit nové veřejné osvětlení. Na 9,7 km úseku se zbuduje přístřešek, stůl, 2 lavice, informační tabule, stojan a odpadkový koš. Ta samá stavba se zopakuje na 10,35 km úseku cyklotrasy. Na 11,5 km úseku bude vytvořen dřevěný altán, 3 stoly, 6 lavic, stojan na kola, inf. tabule a odpadkový koš. Vedle altánu se umístí dětské hřiště (houpačka, prolézačka, skluzavka). V plánu je zaneseno vybudování několika opěrných zdí a zídek. Sestup k řece Divoká Orlice je nutné zabezpečit zábradlím a označit. Na 13,5 km cyklotrasy je navržen další přístřešek s vybavením.

V obci Sopotnice bude odbočka na cyklostezku Sopotnice – Litice nad Orlicí. Pro tuto cyklostezku je plánu nové veřejné osvětlení, informační tabule na stromě na 0,25 km této cyklostezky, dále dřevěné zábradlí v úseku 0,25 km až 0,30 km. V projektu je zakreslen i přístřešek s již zmíněným vybavením. Je zde vyřešeno i křížení s železnicí pomocí opevnění vodoteče. Pro bezpečnost cyklistů bude instalováno svodidlo z ocelového lana v úseku od 2,36 do 2,45 km cyklostezky.

Důležitou spojnici je lávka u chaty Kamarád, která bude mít ocelovou konstrukci a dřevěné zábradlí. Délka lávky je 40 m a šířka 1,5 m.

## **Obec Potštejn**

Nové veřejné osvětlení se nainstaluje na trase Potštejn – Litice nad Orlicí. Dalším bodem projektu je úprava nivelety vozovky v místě železničního přejezdu, což bude obnášet vybourání původního a provedení nového povrchu. U chaty Kamarád je také zakreslen odvodňovací příkop podél stezky.

## **Obec Litice nad Orlicí**

V obci se postaví přístřešek, stůl, 2 lavice, informační tabule, stojan a odpadkový koš.

### **5.2.3 Financování cyklostezky**

Cyklostezka je ve fázi příprav a konkrétní financování ještě není zcela určeno. Existuje několik možností, kde získat finanční prostředky pro stavbu cyklostezky. Nejzákladnější rozdělení je na veřejné zdroje a soukromé zdroje. Mezi národní veřejné zdroje financování

patří především rozpočty měst a obcí, rozpočty krajů, příspěvky regionů a mikroregionů, výdaje ze Státního fondu dopravní infrastruktury, dotace ze Státního programu podpory cestovního ruchu nebo Programu obnovy venkova (oba programy spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj ČR). Finanční prostředky z národních veřejných zdrojů na výstavbu cyklistické infrastruktury lze získat také nepřímo v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření a rekonstrukcích železničních koridorů. Další důležité zdroje finančních prostředků jsou dotace ze strukturálních fondů EU. Soukromé zdroje do kterých patří sponzorské dary,

Pro cyklostezku Ústí nad Orlicí – Potštejn je plánováno žádat dotace ze strukturálních fondů EU, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z rozpočtu Pardubického (případně Královehradeckého) kraje. Zbylé náklady budou financovat dotčené obce ze svých rozpočtů.

### **Strukturální fondy EU**

Pro tuto cyklostezku se bude žádat dotace z ROP NUTS II Severovýchod, do jejíž oblasti cyklostezka spadá. Pro potřeby projektu se jako hlavní zdroj příjmů určil ROP 1.2 Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území. Tento program se může mimo jiné použít na:<sup>24</sup> stavbu a rekonstrukci cyklistických cest za účelem zvýšení bezpečnosti s budováním parkovišť, úschoven apod. Cílem oblasti podpory je zajistit kvalitní standard dopravní obslužnosti v regionu integrací jednotlivých druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí. Na prioritní osu 1 je z fondů EU vyčleněno 242,9 mil. EUR, tj. 37,0 % z celkové alokace finančních prostředků z ROP Severovýchod.

U projektů nezakládajících veřejnou podporu nepřekročí výše podpory z ERDF 85 % způsobilých výdajů projektu. Podle dané oblasti podpory a typu žadatele však celková výše podpory z veřejných zdrojů, zahrnující jak příspěvek z ERDF, tak i příspěvek státního rozpočtu a z rozpočtu regionálních orgánů, může přesáhnout 85 % ze způsobilých výdajů projektu.

Způsobilé výdaje jsou takové výdaje, které jsou uznatelné a poskytují právo čerpat dotace ze strukturálních fondů EU. Minimální přípustná výše celkových způsobilých výdajů (CZV) na 1 individuální projekt činí 5 milionů Kč.

---

<sup>24</sup> *Prioritní osa 1: Rozvoj dopravní infrastruktury*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.rada-severovychod.cz/data/sharedfiles/3223/01.pdf>>

Hlavní způsobilé výdaje:<sup>25</sup>

- nákup služeb - projektová dokumentace max. 5 % CZV u stavebních projektů a 2 % u ostatních projektů,
- nákup staveb,
- nákup pozemků (do 10 % CZV),
- stavební a technologická část stavby (včetně odstranění stavby), technická zařízení (např. vodovodní, kanalizační, plynovodní a elektrické přípojky, vzduchotechnika, vytápění) a zařizovací předměty staveb (sanitární technika),
- základní vybavení (nezbytné předměty, které jsou přímo a výhradně spojené s účelem projektu a jsou součástí rozpočtu),
- pořízení strojů a zařízení (vč. výpočetní techniky, informačních a elektronických systémů; vyjma všech kategorií vozidel kromě M2 a M3),
- nákup dopravních prostředků (vozidla kategorie M2 a M3),
- dlouhodobý nehmotný majetek (licence, software, know-how,...),
- DPH vztahující se k hlavním způsobilým výdajům (za podmínky, že příjemce plnění nemá nárok na odpočet DPH na vstupu).

Vedlejší způsobilé výdaje (do 10 % CZV):

- výdaje na dodržení pravidel publicity,
- finanční výdaje (poplatky za zřízení, za vedení zvláštního bankovního účtu a za transakce spojené s realizací projektu),
- nákup služeb - konzultační služby, právní poradenství, odborné posudky, výdaje na realizaci výběrových řízení,
- DPH vztahující se k vedlejším způsobilým výdajům (za podmínky, že příjemce plnění nemá nárok na odpočet DPH na vstupu).

### **Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)**

Pokud bude schválena žádost, stane se doplňkovým zdrojem finančních prostředků dotace z SFDI. Dne 23.10.2008 stanovil SFDI Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2009, která stanovují následující podmínky.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup>Regionální operační program NUTS II Severovýchod pro období 2007 – 2013: Prováděcí dokument. [online]. [cit. 2009-03-20] Dostupné z URL: <<http://www.rada-severovychod.cz/data/sharedfiles/3393/pd-rop-sv-verze-4.0.pdf>>

Věcná orientace akcí – výstavba cyklistické stezky, údržba cyklistické stezky.

Výše příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci – maximálně do výše 65 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2009.

SFDI nefinancuje tyto položky:

- Chodníky pro pěší u cyklostezky.
- Hmatová (slepecká) dlažba (s výjimkou, kdy cyklostezka kříží komunikaci pro pěší).
- Veřejné osvětlení cyklostezky vč. stožárů, položení kabelů a dalšího příslušenství a s tím spojené elektromontáže.
- Odpočívací plochy vč. jejich vybavení – mapy, lavičky, stolky, odpad.koše, osvětlení, informační tabule atd. (mobiliář)
- Přeložky sítí (přeložení rozvaděče, inženýrských sítí, elektrického vedení, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů atd.) s výjimkou sítí, které jsou vyvolány vlastní stavbou a které jsou v tělese cyklostezky nebo jej kříží
- Dešťová a splašková kanalizace nebo kanalizační řady vč. úprav k odvádění vody (s výjimkou kanalizačních vpustí, šachet a přípojek sloužících k odvodu povrchových vod z tělesa cyklostezky).
- Sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti.
- Osázení vegetací a sadové úpravy a s tím související práce.
- Opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky.
- Oplocení.
- Příprava území s výjimkou území, které je součástí stavby cyklostezky.
- Demolice objektů, které nejsou překážkou realizace stavby cyklostezky.
- Náklady na demolici objektů, které jsou překážkou stavby cyklostezky a jsou vyšší než 10% celkových nákladů stavební části akce v roce realizace akce.
- Geodetické a geometrické práce s výjimkou prací pro zaměření ukončené stavby.

---

<sup>26</sup> *Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2009.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <[http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009\\_cykl\\_pravidla.pdf](http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009_cykl_pravidla.pdf)>



- Finanční rezerva z vysoutěžené ceny akce.
- Vedlejší rozpočtové náklady – ztížené stavební podmínky, přírážky atd. s výjimkou zařízení staveniště, kompletační činnosti a přechodného dopravního značení.

### **Pardubický kraj**

Z Pardubického kraje lze žádat dotaci z<sup>27</sup> Programu č. 3: Podpora budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji. Program je zaměřen na dílčí podporu budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji. Cílem programu je kvalitativní a kvantitativní rozvoj infrastruktury cestovního ruchu. Pro cyklostezku je optimální čerpat finanční prostředky z Opatření C 1.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu.

Podpora je poskytována formou investičního či neinvestičního grantu. Výše podpory na jednu žádost může dosáhnout minimálně 50 000 Kč a maximálně 1 mil. Kč. Podpora může dosáhnout maximálně 50 % z celkových přijatelných nákladů projektu. Její skutečná výše bude záviset na počtu podpořených žádostí. Poskytnutí grantu je vždy vázáno na finanční spoluúčast žadatele ve výši min. 50 %. V případě, že žadatel je neplátce DPH, uvede v žádosti celkové náklady včetně DPH. Pokud je žadatel plátce DPH a má nárok na odpočet DPH na vstupu, uvede celkové náklady bez DPH. Do celkových nákladů projektu mohou být zahrnuty pouze přijatelné přímé náklady.

Přijatelné náklady projektu musí být:

- nezbytné pro provedení (realizaci) projektu,
- vynaloženy v souladu se zásadami pro poskytování grantů z rozpočtu Pk,
- vynaloženy až po dni přijetí žádosti,
- skutečně vynaloženy, zachyceny v účetnictví na účetních dokladech příjemce,
- identifikovatelné, ověřitelné a podložené originály dokladů.

Grant nelze použít:

- na nákup budov, pozemků,

---

<sup>27</sup> *Grantové programy Pardubického kraje v oblasti územního plánování, cestovního ruchu a regionálního rozvoje pro rok 2009.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.pardubickykraj.cz/dbOther.asp?category=&thema=3288&item=52046>>

- na úhradu přípravné a projektové dokumentace, inženýrských činností a poplatků,
- na mzdové a ostatní osobní náklady pracovníků (zaměstnanců) žadatele.

### **Rozpočet obcí**

Finančně se na projektu cyklostezky budou podílet obce: Libchavy, České Libchavy, Sopotnice, Potštejn a Litice nad Orlicí. Z rozpočtu dotčených obcí se budou financovat zbývající náklady a náklady, které budou označeny jako nezpůsobilé či neuznatelné. Rozhodujícími orgány budou Obecní zastupitelstvo a Rada obce, které schvalují výdaje obce.

Jelikož se dotace ze strukturálních fondů EU vyplácejí zpětně, musí se pro financování najít přechodný zdroj. Obce se rozhodly vzít si bankovní úvěr.

Z rozpočtu obcí již byly v letech 2007 a 2008 shromážděny peníze pro potřebné výdaje na zpracování dokumentace a ostatních záležitostí. Tyto peníze tvoří příjmy pro projekt cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn. Obce celkem poskytly 500 000 Kč. Město Ústí nad Orlicí, obec Libchavy, obec České Libchavy a obec Sopotnice vydaly každá po 115 000 Kč. Obec Potštejn a obec Záchlumí se každá podílely částkou 20 000 Kč.

Výdaje na projekt cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn v letech 2007 a 2008 činily již 342 778 Kč. Největší částky tvořily splátky firmě KVARTA Choceň, která zpracovala dokumentaci pro územní rozhodnutí. Další výdaje směřovaly na ověření pozemkových hranic, na pronájem pozemků a na správní poplatky. Plánované výdaje na rok 2009 jsou ve výši 157 222 Kč. Do těchto výdajů byla zahrnuta poslední splátka za zpracování a obstarání územní dokumentace firmou KVARTA Choceň, dále pronájem pozemků a výdaje na management přípravné fáze. Celkové výdaje během let 2007 až 2009 by měly dosáhnout 500 000 Kč.

#### **5.2.4 Rozpočet cyklostezky**

Pro zpracování rozpočtu cyklostezky byla vybrána firma OHGS, s.r.o. Tato společnost již úspěšně zrealizovala Cyklostezku údolím řek Tiché Orlice a Třebovky, jež je popsána

v Kapitole 5.3. Pro cyklostezku Ústí nad Orlicí – Potštejn byly vytvořeny 4 návrhy rozpočtu.<sup>28</sup> Návrhy rozpočtu se liší podle rozsahu realizace projektu.

#### **Varianta 1**

Cyklostezka bude postavena v rozsahu vyprojektovaném dle maximalistického zadání, tedy s úseky po březích Divoké Orlice a se spojkou u Kamaráda. Celkové náklady projektu jsou ve výši 86 341 979 Kč. Podrobnější zpracování v příloze G1.

#### **Varianta 2**

Stavba bez úseků podél Divoké Orlice a bez spojky u Kamaráda, které jsou pravděpodobně nedotovatelné z programu ROP 1.2, ale se zachováním úseků k sopotnickému nádraží a do Brné. Celkové náklady dosáhnou 70 580 584 Kč. Podrobnější zpracování v příloze G2.

#### **Varianta 3**

Totéž provedení jako ve variantě 2, ale s redukcí objektů jako jsou most v Libchavách, lávka přes silnici v Českých Libchavách, přivaděč Žampach, značná část doplňkových objektů (veřejné osvětlení, posezení) a bez úseků k sopotnickému nádraží a do Brné. Výsledkem bude holá cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn. Celkové náklady jsou určeny na 40 980 399 Kč. Podrobnější zpracování v příloze G3.

#### **Varianta 4**

Je obdobou varianty 2, ale s lávkou u Kamaráda, s níž je uvažováno jako s nezpůsobilým (nedotovatelným) výdajem. To znamená, že lávka by byla financována z příspěvků partnerských obcí, pokud by se nepodařilo získat peníze jinde. Tato varianta je propočtena ve dvou subvariantách. Podrobnější zpracování v příloze G4 a G5.

**Subvarianta a** důsledně dodržuje princip poměrnosti nákladů na správním území. Protože se „Kamarád“ nachází prakticky jenom na území Sopotnice, znamená to zjevnou nespravedlivou zátěž této obce.

---

<sup>28</sup> Projektová dokumentace. Ústí nad Orlicí: OHGS, s.r.o., 2009.

**Subvarianta b** vychází z toho, že princip poměrnosti je zachován pro vše krom spojky „Kamarád“. Peněžní podíly jsou převzaty z varianty 2 a k nim je paritně (všem ve stejné výši) přičten podíl na „Kamarádovi“ a ze součtu peněz je zpětně vypočten podíl a s ním se pracuje pro jednotlivé roky.

Určitou nejistotou ve všech variantách je postoj hodnotitelů ke způsobilosti (dotovatelnosti) některých položek, může se stát že úseky k nádraží ČD v Sopotnici a úsek do Brné budou nedotovatelné.

## 6 Komparace spojená se selekcí optimální varianty

Podstatou problému je porovnat varianty rozpočtu, které byly popsány v kapitole 5.2.4 a vybrat optimální variantu rozpočtu cyklostezky. Nejdříve pomocí průzkumu mínění zástupců dotčených obcí získáme názory na projekt a na optimální variantu rozpočtu.

### 6.1 Průzkum mínění zástupců dotčených obcí

Pro objektivní zjištění názorů z řad vedení dotčených obcí, jsem provedla průzkum jejich mínění. Průzkum se tedy zaměřil na projekt cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn. Sestavila jsem pět otázek, na které mi odpověděli čtyři z pěti oslovených zástupců. Oslovení bylo provedeno formou e-mailu, který jsem zaslala obcím: Libchavy, České Libchavy, Potštejn, Sopotnice a Litice nad Orlicí. Bohužel z posledně jmenované obce jsem odpověď neobdržela. Za obce Libchavy, Potštejn a Sopotnice odpovídali starostové, za obec České Libchavy vyplnil průzkum obecní zastupitel.

Přehled otázek:

1. Podporujete výstavbu cyklostezky?
2. Výhody cyklostezky?
3. Nevýhody cyklostezky?
4. Podle kterých kritérií se budete rozhodovat při výběru rozpočtu?
5. Jaká varianta rozpočtu je v tuto chvíli pro vaši obec optimální?

#### 6.1.1 Výsledky průzkumu

1. Podporujete výstavbu cyklostezky?

Na tuto otázku všichni shodně odpověděli, že ano. Starosta obce Libchavy odpověděl, že se už účastnili výstavby jedné cyklostezky a proto výstavbu další určitě podporují.

2. Výhody cyklostezky?

Jako hlavní výhodu cyklostezky ve všech obcích považují vyšší bezpečnost cyklistů, bruslařů a občanů vůbec, protože se omezí jejich styk s dopravními prostředky. Starosta obce Sopotnice uvedl, že s tím souvisí i zlepšení dopravní situace na silnici I/14. Další výhodou je zvýšení atraktivity obce pro turisty, což si myslí v obci České Libchavy a Potštejn. Obce

Sopotnice a Potštejn vidí výhodu cyklostezky také v obnově a rekonstrukci stávajících místních a účelových komunikacích, po kterých cyklostezka povede.

### 3. Nevýhody cyklostezky?

V obcích Libchavy a České Libchavy jsou podstatnou nevýhodou náklady na provoz cyklostezky (např. letní i zimní údržba), které je nutné dotovat z veřejných prostředků obce. Obec Sopotnice jako hlavní nevýhodu vidí vysokou finanční zátěž pro rozpočet obce na poměrně dlouhé období. Starosta z obce Potštejn na tuto otázku odpověděl optimisticky, jelikož žádné nevýhody cyklostezky nezná.

### 4. Podle kterých kritérií se budete rozhodovat při výběru rozpočtu?

Při výběru rozpočtu se v obci Libchavy budou rozhodovat podle výše splátek vzhledem k objemu rozpočtu. Pro obec Potštejn je důležité udělat vše, co obec potřebuje z dotací EU a případně vypustit méně důležité věci jako je např. lávka. Jako kritéria pro výběr rozpočtu označil starosta z obce Sopotnice nároky na rozpočet obce a prospěšnost nějaké varianty rozpočtu pro obec. Pro obec České Libchavy jsou nejdůležitějším kritériem finanční náklady.

### 5. Jaká varianta rozpočtu je v tuto chvíli pro vaši obec optimální?

Zde se většina oslovených obcí shodla na variantě rozpočtu číslo dvě. Pouze obec Sopotnice označila jako optimální variantu 4b, druhou možností se ovšem stala také varianta 2.

Tento průzkum jasně zjistil preference obcí. U varianty rozpočtu cyklostezky se však jedna obec rozhodla pro jinou než ostatní. Porovnáme tedy pro obec Sopotnice varianty rozpočtu, zda je pro ni varianta 4b opravdu optimální.

## **6.2 Porovnání variant rozpočtů pro obec Sopotnice**

Varianty rozpočtu na tomto místě porovnáme na úrovni financování a to z hlediska celkových nákladů na projekt, nákladů, které nebudou pokryty dotací z EU, dále z hlediska podílu obce Sopotnice na těchto zbylých nákladech a jeho procentním vyjádřením. Byly navrženy čtyři varianty rozpočtu projektu cyklostezky, resp. 5 variant, jelikož čtvrtá varianta se dělí na dvě subvarianty. Uvedené náklady jsou včetně DPH, není-li uvedeno jinak.

### **Varianta 1**

V této variantě by se projekt realizoval v celém svém rozsahu a celkové náklady by činily přes 83 mil. Kč. Po odečtení dotace z ROP ve výši 80 % nákladů na obce zbude částka 22,6 mil. Kč. Tyto zbylé náklady se rozpočítaly podle katastru obcí a nákladnosti objektů, které se na katastru konkrétní obce budou v souvislosti s projektem budovat. Na obec Sopotnice připadlo zaplatit 9 mil. Kč (skoro 40 % zbylých nákladů).

### **Varianta 2**

Celkové náklady by v této variantě dosáhly na 70,5 mil. Kč, jelikož se některé části cyklostezky nepostaví. Zbylé náklady tu činí 18,5 mil. Kč. Podíl obce Sopotnice je určen na 37 % zbylých náklady, tedy 6,9 mil. Kč.

### **Varianta 3**

Projekt by se v této podobě zrealizoval jen z menší části. Celkové náklady byly vyčísleny na 40,9 mil. Kč. V porovnání s variantou 1 je rozpočet poloviční. Zbylé náklady by se oproti variantě 2 snížily o 7 mil. Kč, tedy na 11 mil. Kč. Ovšem obec Sopotnice by se dostala na procentuálně největší podíl ze všech variant, byl by ve výši 55 % a v absolutní vyjádření 6,2 mil. Kč.

### **Varianta 4, subvarianta a**

Varianta rozpočtu se odvíjí od varianty 2, ovšem s vybudováním lávky u Kamaráda s náklady 3,2 mil. Kč (bez DPH). Celkem jsou náklady spočítány na 76,9 mil. Kč. Podíl obce Sopotnice byl stanoven na 41 % a obec tak zatíží ze všech variant nejvyšší částkou 10 mil. Kč.

### **Varianta 4, subvarianta b**

Zde se také počítá s postavením lávky u Kamaráda, ale obce si náklady na tuto stavbu mezi sebou paritně rozdělí. Obec Sopotnice se na projektu bude podílet z 33 % částkou 8,1 mil. Kč.

## **6.3 Multikriteriální analýza**

V kapitole 6.2 byla komparace zaměřena pouze na financování projektu. Zde se podíváme na projekt komplexně, z různých úhlů pohledu a určíme pomocí multikriteriální analýzy

optimální variantu rozpočtu pro obec Sopotnice. Tato analýza je logický hodnotící postup. Jednotlivá řešení jsou posuzována pomocí souboru stanovených kritérií, přičemž se tato kritéria mohou lišit svou vahou. Zmiňovaná váha je tedy relativním významem v procesu hodnocení. Váhu může stanovit přímo rozhodovatel nebo může probíhat expertní stanovení. Rozšířený je způsob stanovení, který vychází z párového srovnání všech dvojic kritérií, tzv. Fullerova metoda.<sup>29</sup> Poté se multikriteriální analýza provádí pomocí hodnotící tabulky.

### 6.3.1 Fullerova metoda

Fullerova metoda je také nazývána metodou párového srovnání. Při aplikaci Fullerovi metody se sestavují váhy pomocí tzv. Fullerův trojúhelník. Princip je takový, že vždy porovnááme dvě kritéria a z každé takové dvojice kritérií vybereme to nejdůležitější. Srovnáme-li každá dvě kritéria z celkového počtu  $k$  kritérií, vybíráme všechny kombinace dvou prvků z  $k$ .

$$\text{Celkový počet porovnání je tedy roven } N = \frac{k(k-1)}{2}.$$

Pro větší přehlednost při srovnání sestavujeme tedy tzv. Fullerův trojúhelník. Trojúhelník má vždy  $k - 1$  dvojřádků. V prvním řádku jsou všechny kombinace pro porovnání s prvním kritériem, v druhém kombinace pro porovnání s druhým kritériem, kromě té, která je v předchozím řádku, v každém dalším řádku jsou kombinace pro porovnání s dalším kritériem, které nejsou v předchozích řádcích. Každý řádek má tedy o jeden člen méně než řádek předchozí. Zvýrazníme důležitější kritérium z dané kombinace.

V tomto případě jsou kritéria a jejich označení následující:

- 1 – Financování,
- 2 – Bezpečnost cyklistů,
- 3 – Estetický zážitek,
- 4 – Ekologie,
- 5 – Ekonomické přínosy,
- 6 – Celospolečenské přínosy,
- 7 – Komfort cyklistů,
- 8 – Sportovní vyžití.

---

<sup>29</sup> DUCHOŇ, Bedřich, ŠAFRÁNKOVÁ, Jana. *Management : integrace tvrdých a měkkých prvků řízení*. 1. vyd. Praha : C.h. beck, 2008. 378 s. ISBN 978-80-7400-003-4. s. 159.



1	1	1	1	1	1	1	
2	3	4	5	6	7	8	
	2	2	2	2	2	2	
	3	4	5	6	7	8	
	3	3	3	3	3	3	
	4	5	6	7	8	8	
		4	4	4	4	4	
		5	6	7	8	8	
						5	5
			6	7	8	8	
						6	6
				7	8	8	
						7	7
					8	8	
							8

**Obr. 8 – Fullerův trojúhelník**

Zdroj: vlastní zpracování.

Označíme symbolem  $n_i$  počet zakroužkovaných (zvýrazněných)  $i$ , konkrétně tedy počet zakroužkovaných jedniček označíme  $n_1$  apod.

Váhy potom spočítáme podle vztahu  $v_i = \frac{n_i}{N}$ .

**Tab. 13 – Přehled výsledků výpočtů**

<b>i</b>	<b><math>n_i</math></b>	<b><math>v_i</math></b>
1	7	0,25
2	5	0,18
3	2	0,07
4	4	0,14
5	2	0,07
6	3	0,11
7	2	0,07
8	3	0,11
<b>součet</b>	28	1

Zdroj: vlastní zpracování.

V Tabulce 13. je uveden přehled výsledků výpočtů. Počet zvýraznění se u jednotlivých kritérií pohybuje mezi 2 až 7. Celkový počet porovnání je 28. Váhy se nacházejí v intervalu 0,07 až 0,25. V další části budou tyto hodnoty udávány v procentech.

### 6.3.2 Hodnotící tabulka

Pro optimální výběr se využívá hodnotící tabulka. První krok je sestavení hodnotící tabulky, která obsahuje skupiny kritérií, váhu skupiny kritérií a výběrové kritérium. Váhy skupiny kritérií jsme zjistily pomocí Fullerovy metody. Možnostem řešení jsou přidělovány body podle toho, do jaké míry konkrétní posuzovaná možnost řešení vyhovuje konkrétnímu kritériu. Poté se body u kritéria sečtou a součet se násobí vahou příslušného kritéria. Tyto součiny se potom sčítají. Výsledný součet s max. ziskem bodů se stává vítěznou možností.<sup>30</sup>

**Skupiny kritérií** – jsou základní kvalitativní charakteristiky varianty. Patří sem Financování, Bezpečnost cyklistů, Sportovní využití, Ekologie, Celospolečenské výnosy, Ekonomické přínosy, Komfort cyklistů, Estetický zážitek. Skupina kritérií může získat max. 10 bodů.

**Váha skupiny kritérií** – vyjadřuje váhu této skupiny kritérií na celkovém hodnocení. Nejdůležitějším kritériem s 25 % je Financování.

**Výběrové kritérium** – hodnotí úroveň dílčí charakteristiky vybírané varianty. Dosažení určité úrovně či podmínek je vyjádřeno bodovým hodnocením na škále 0 - 4. Dalším nástrojem je rozhodovací matice, která porovnává variantu podle existence či neexistence určitých podmínek. U rozhodovací matice je bodové ohodnocení od 0 do 6.

Tab. 14 – Skupina kritérií pro Financování

Financování		Body
Celkové náklady	nad 80 mil. Kč	0
	nad 70 mil. Kč	1
	nad 60 mil. Kč	2
	do 60 mil. Kč	3
Podíl Sopotnice	nad 0,40 %	1
	nad 0,35 %	2
	nad 0,30 %	3
Absolutní částka	nad 9 mil. Kč	1
	nad 8 mil. Kč	2
	nad 7 mil. Kč	3
	nad 6 mil. Kč	4

Zdroj: vlastní zpracování.

<sup>30</sup> PLAMÍNEK, Jiří. *Řešení problémů a rozhodování : Jak přinutit problémy, aby pracovaly ve váš prospěch*. 2008. vyd. Praha : Grada Publishing, 2008. 144 s. ISBN 978-80-247-2437-9. s. 124.

Financování se skládá ze tří výběrových kritérií a to z celkových nákladů na cyklostezku, z podílu a absolutní částky, kterou zaplatí obec Sopotnice. Absolutní částka je vypočtena ze zbývající hodnoty po odečtení všech obdržných dotací, o které bude svazek obcí žádat. Každé kritérium je rozčleněno na oddíly, ke kterým jsou přiřazeny body, jak je znázorněno v tabulce 14. Celkové náklady jsou rozděleny do 4 intervalu a každý je jinak bodově ohodnocen. Intervaly jsou od 60 mil. Kč do více jak 80 mil. Kč. Podíl na financování projektu obce Sopotnice se v porovnávaných variantách pohybuje mezi 30 a 40 %. Částka v absolutním vyjádření je od 6 mil. Kč až nad 9 mil. Kč.

**Tab. 15 – Skupina kritérií pro Bezpečnost cyklistů**

<b>Bezpečnost cyklistů</b>	<b>Rozhodovací matice</b>	
	ano	ne
Nadbytečné přeježdění silnice	1	4
Lávka v Č. Libchavách	4	2
Postavení ohrazení	2	1

Zdroj: vlastní zpracování.

Skupina kritérií pro Bezpečnost cyklistů se skládá z těchto faktorů: nadbytečné přeježdění silnice, lávka v Českých Libchavách a postavení ohrazení. Pomocí rozhodovací matice se v tabulce 15. přiřadí body pomocí existence či neexistence kritéria v rozpočtu.

**Tab. 16 – Skupina kritérií pro Ekologii**

<b>Ekologie</b>	<b>Rozhodovací matice</b>	
	ano	ne
CHKO	2	6
Odpad. koš	4	2

Zdroj: vlastní zpracování.

Výběrové kritéria pro Ekologie jsou zapsána do rozhodovací matice v tabulce 16. Postup je následující: pokud cyklostezka povede CHKO přidělí se variantě rozpočtu 2 body, pokud ne, tak obdrží 6 bodů. U odpadkových košů je bodové hodnocení opačné. Pokud budou na cyklostezce rozmístěny odpadkové koše, varianta získá 4 body, ale jestli odpadkové koše nebudou do rozpočtu zahrnuty, varianta obdrží 2 body.

**Tab. 17 – Skupina kritérií pro Celospolečenské přínosy**

Celospolečenské přínosy	Rozhodovací matice	
	ano	ne
pro obec	5	1
pro občany	5	1

Zdroj: vlastní zpracování.

Celospolečenské přínosy v tabulce 17. se dělí na přínosy pro obec a pro občany. Do přínosů pro obec je například zahrnuto zvýšení cestovní ruchu, spokojenosti občanů a bezpečnosti cyklistů. Pro občany je přínosem např. opravené cesty, více lamp veřejného osvětlení a bezpečnost na cyklostezce při dojížděcí za prací.

**Tab. 18 – Skupina kritérií pro Sportovní využití**

Sportovní využití	Rozhodovací matice	
	ano	ne
cyklo	6	1
in-line bruslení	4	2

Zdroj: vlastní zpracování.

Ve skupině kritérií Sportovní využití se objevují kritéria cyklo a in-line bruslení. Cyklo znamená, že cyklostezka bude určena pro všechny druhy cyklistické dopravy jako je např. horská a trekingová. Možnost in-line (kolečkového) bruslení v rozhodovací matici v tabulce 18. získá 4 body.

**Tab. 19 – Skupina kritérií pro Estetický zážitek**

Estetický zážitek	Rozhodovací matice	
	ano	ne
CHKO	4	2
údolím řeky	4	2
výsadba zeleně	2	1

Zdroj: vlastní zpracování.

Estetický zážitek odpovídá na otázku jaké faktory budou působit na smyslové a pocitové vnímání turisty. Je důležité, aby si turista odnesl nezapomenutelné zážitky a nevšední dojmy. Tyto pocity získá především z okouzující přírodní scenérie, jelikož cyklostezka prochází Chráněnou krajinnou oblastí, údolím řeky Divoké Orlice a přispěje k tomu i výsadba zeleně okolo cyklostezky v obydlených oblastech. Rozhodovací matice je

zachycena v tabulce 19. Bodovací škála je od 1 do 4 bodu. Celkově tak varianta cyklostezky může získat 10 bodů.

**Tab. 20 – Skupina kritérií pro Ekonomické přínosy**

Ekonomické přínosy	Rozhodovací matice	
	ano	ne
pro doplň. služby	4	2
pro restaurace	6	1

Zdroj: vlastní zpracování.

Tabulka 20. znázorňuje skupinu kritérií pro Ekonomické přínosy, do kterých patří přínosy pro doplňkové služby a pro restaurace. Do doplňkových služeb můžeme zahrnout prodejny potravin, půjčovny a opravny kol, architektonické památky (hrady), ubytovací zařízení. Pojem restaurace zde zachycuje všechny druhy pohostinství a stravování. Pokud bude cyklostezka zvyšovat zisky co nejvíce stravovacím zařízením obdrží 6 bodů.

**Tab. 21 – Skupina kritérií pro Komfort cyklistů**

Komfort cyklistů	Rozhodovací matice	
	ano	ne
Odpočívadla	4	2
Informační tabule	3	1
Veřejné osvětlení	3	2

Zdroj: vlastní zpracování.

Komfort cyklistů, jehož rozhodovací matice je v tabulce 21., se skládá z vytvoření odpočívadel, umístění informačních tabulí a zbudování veřejného osvětlení podél cyklostezky.

Po sestavení všech rozhodovacích matic se dostaneme k výsledné hodnotící tabulce, která je označena jako tabulka 22. Skupiny kritérií jsou zde seřazeny podle váhy, kterou jsme určili pomocí Fullerovy metody, od nejdůležitějšího po méně důležité. Váhy kritérií se pohybují od 7 do 25 %. Výběrová kritéria jsou obodovaná a maximální možná zisk u jedné skupiny kritérií pro určitou variantu je 10 bodů. Celkový bodový součet pro variantu po

přepočtení vah je 10 bodů. Je zřejmé, že nejvíce bodů získala varianta 4b, která obdržela 8,16 přepočtených bodů.

**Tab. 22 – Hodnotící tabulka**

Kritéria	Váhy (v %)	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4a	Varianta 4b
Financování	25	3	7	8	3	6
Bezpečnost cyklistů	18	10	10	4	10	10
Ekologie	14	6	6	8	6	6
Celospolečenské přínosy	11	10	6	2	6	10
Sportovní vyžití	11	10	10	8	10	10
Estetický zážitek	7	10	8	5	8	8
Ekonomické přínosy	7	10	8	8	8	8
Komfort cyklistů	7	10	10	5	10	10
<b>Celkem</b>	100	7,69	7,97	6,2	6,97	<b>8,16</b>

Zdroj: vlastní zpracování.

### 6.3.3 Výsledná varianta

Zpracovaná multikriteriální analýza poskytla zřejmý výsledek. Optimální varianta rozpočtu pro obec Sopotnice je varianta 4b, která zaznamenala nejvíce bodů. Varianta 4b je obdobou varianty 2, která skončila na druhém místě. Tyto dvě varianty se liší vybudováním spojky u Kamaráda, kdy ve variantě 2 se s ní vůbec nepočítá. Ovšem ve variantě 4b je spojka u Kamaráda zahrnuta do projektu a náklady na ni jsou rozpočítány všem obcím ve stejné výši. Tento fakt znamená pro obec Sopotnice velkou výhodu, protože jinak by všechny náklady vzniklé postavením spojky u Kamaráda měla platit sama obec Sopotnice, na jejímž katastru by se objekt stavěl.

## 6.4 Závěrečné shrnutí

Pro komparaci a selekci optimální varianty jsme nejdříve využily průzkumu mínění u zástupců obcí, které se podílejí na stavbě a financování projektu cyklostezky. Průzkum se zabýval výhodami a nevýhodami cyklostezky a jedna z otázek byla přímo určena na optimální variantu rozpočtu, pro kterou by se obce rozhodly. Tři ze čtyř obcí se shodly na variantě 2, pouze obec Sopotnice uvedla, že se přiklání k variantě 4b. To vedlo ke zkoumání, zda je tato varianta pro danou obec optimální.

Při hledání optimální varianty bylo nejdříve využito komparace variant rozpočtů z hlediska financování. Zde se pro obec Sopotnice jevila optimální opravdu varianta 4b, jelikož by obec měla v porovnání s ostatními variantami nejmenší podíl na zbylých nákladech (tj. 33 %). Potřebná částka v absolutním vyjádření 8,1 mil. Kč by sice nebyla nejmenší, ale pro danou obec ještě přijatelná.

Ovšem pro zhodnocení variant rozpočtu bylo nutné podívat se na projekt komplexně, což vykonala multikriteriální analýza. Po sestavení hodnoty váhy kritérií pomocí Fullerovy metody a vytvoření rozhodovacích matic byla zkonstruována výsledná hodnotící tabulka. Komparace variant byla provedena podle různých kritérií, největší váhu mělo kritérium financování. Nebylo zde opomenuto na bezpečnost cyklistů, ekologii, ekonomické a společenské přínosy či na komfort cyklistů. Z hodnotící tabulky vyplynula jako optimální varianta rozpočtu pro obec Sopotnice varianta 4b, tedy ta, kterou starosta obce v průzkumu mínění označil za optimální.

## Závěr

Cestovní ruch se stává fenoménem doby. Většina lidí ráda cestuje a poznává nová místa, nové kultury a nové lidi. Poznání něčeho nového, co jinde není, je vlastně důvod cestování. Ať už cestujeme za rekreací, sportem či kulturou uspokojujeme svoji potřebu objevovat. Ze svých cest si turisté obvykle odváží krásné vzpomínky a chuť se na nově poznaná místa někdy v budoucnu vrátit.

Po vstupu České republiky do EU v květnu 2004 se otevřely možnosti čerpat finanční příspěvky i pro podporu rozvoje cestovního ruchu. V prvním programovacím období 2004 až 2006 se pro cestovní ruch vyčlenilo necelých 3,5 mld. Kč. Ovšem počet žádostí o dotace několikanásobně převýšil finanční možnosti čerpání dotací. Nelichotivý je fakt, že Pardubický kraj se v počtu schválených projektech dostal na poslední místo za všechny kraje, když se na tomto počtu podílel pouze 1 %. V programovacím období 2007 až 2013 se čerpá z Regionálních operačních programů pro NUTS II. Pardubický kraj patří pod NUTS II SEVEROVÝCHOD, pro který bylo vyčleněno téměř 650 mld. EUR. Pro rozvoj cestovního ruchu se může využít nejen prioritou Rozvoj cestovního ruchu, ale i ostatní, jako je Dopravní dostupnost a obslužnost, Rozvoj území a Regionální rozvoj podnikání.

Úspěšnými žadateli o dotace z EU se v Pardubickém kraji staly např. Region Orlicko – Třebovsko s projektem víceúčelových cyklokomunikací údolím řek Tiché Orlice a Třebovky, Město Česká Třebová a jeho projekt Sjezdový areál Peklák, Město Litomyšl s rekonstrukcí zámeckého pivovaru.

Analýza cestovního ruchu v Pardubickém kraji ukázala alarmující skutečnost, že v počtu návštěvníků se kraj pohybuje na posledních místech ve srovnání s ostatními kraji České republiky. Pardubický kraj je tak bohužel jedním z nejméně populárních krajů. Přitom na území Pardubického kraje se nalézají velký potenciál přírodních krás, historických a technických památek, objektů lidové tvorby. Jsou zde vhodné oblasti pro všechny formy turistiky, pro letní i zimní sporty atd. Významnými členy pro rozvoj cestovního ruchu v kraji by se mohly stát cykloturistika, agroturistika, kongresová turistika a tématicky zaměřená turistika, pro něž má Pardubický kraj ideální podmínky.



SWOT analýza ukázala, že mezi hlavní překážky intenzivnějšího rozvoje cestovního ruchu v Pardubickém kraji patří nekvalitní a v některých aspektech nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu, nízká technická úroveň a vybavenost zařízení cestovního ruchu, nízká úroveň partnerství mezi NNO, podnikatelskými subjekty, obcemi, krajem a dalšími kraji a státem. Další nedostatek spatřuji v problematickém rozvoji koordinace a řízení cestovního ruchu na úrovni turistického regionu Východní Čechy (tzv. destinačního managementu) související s nesouladem administrativního členění ČR na kraje a na turistické regiony.

Rozvoj turistiky v Pardubickém kraji významně podporují mikroregiony, které na území existují. V kraji je přes 25 mikroregionů a mají nemalý vliv na zvýšení atraktivnosti oblastí. Mikroregiony se zaměřují na realizaci strategického plánu trvale udržitelného rozvoje regionu a dalších aktivit v oblasti ekonomického rozvoje, rozvoj venkova, kvalitu života, ochranu životního prostředí, rozvoj cestovního ruchu, propagaci regionu a vytváření příznivých vnitřních a vnějších vztahů. Pardubický kraj zažívá „cyklostezkový boom“ především díky snaze mikroregionů přilákat turisty.

V diplomové práci jsem se zaměřila na Region Orlicko – Třebovsko a jeho činnost. Vznikl v roce 1999 jako sdružení obcí, které se v roce 2001 přetransformovalo na svazek obcí. Do svazku patří 22 obcí. Velikou podporu poskytuje rozvoji cestovního ruchu, především stavbě cyklostezek. Zabývá se ale i ochranou životního prostředí, proto zpracoval strategický plán trvale udržitelného rozvoje. V současnosti pod jeho záštitou vzniká nový projekt, jenž se opět vztahuje k cykloturistice. Projekt se nazývá Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn. Cyklostezka by měla vést přes 5 obcí a prakticky spojí Pardubický s Královéhradeckým krajem. Projekt je teprve v přípravách, již je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, jsou vykoupeny pozemky a dohodnuta trasa cyklostezky. Financování cyklostezky se bude zakládat na dotaci ze strukturálních fondů EU, z případné dotace od Pardubického kraje, z případné dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury a o zbylé náklady mají obce v úmyslu se podělit. Jelikož nedisponují volnými finančními prostředky, požádají o bankovní úvěr. Obce chtějí žádat o dotace z ROP 1.2 Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území. Protože hlavní myšlenkou projektu je zvýšit bezpečnost cyklistů, tento program bude vhodnější než program na podporu cestovního ruchu. Jistá výhoda se nalézá také ve faktu, že na ROP 1.2 je určeno více peněz

než na program podporující cestovní ruch, a proto má tento projekt větší šanci na získání dotace.

Na základě provedeného průzkumu mínění zástupců dotčených obcí se potvrdila všeobecná podpora výstavby vyprojektované cyklostezky. Mezi její hlavní výhody patří zvýšení bezpečnosti cyklistů a občanů, protože odvede cyklisty z frekventované silnice I/14, na které už došlo k několika dopravním nehodám cyklistů s dopravními prostředky. Také se podaří zvýšit atraktivitu obcí pro turisty a v neposlední řadě i opravit a rekonstruovat místní komunikace. Nevýhody spočívají především ve finančním zatížení rozpočtu obcí v podobě splácení úvěru a také v nákladech na provoz cyklostezky. Projekt Cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn se nyní nachází ve fázi výběru rozpočtu cyklostezky. Byly navrženy čtyři varianty rozpočtu a obce se rozhodují pro některou z variant. Varianty rozpočtu se od sebe liší mírou realizace projektu. Průzkum byl zaměřen i na tuto oblast. Kritéria, podle kterých se budou obce rozhodovat, jsou především výše splátek vzhledem k objemu rozpočtu, získat co nejvíce finančních prostředků z dotací EU, prospěšnost cyklostezky pro obec. Poslední otázka se ptala na optimální variantu rozpočtu zvlášť pro každou obec. Téměř většina obcí odpověděla variantu 2, pouze obec Sopotnice uvedla variantu 4b. Toto mě inspirovalo pro zkoumání, zda je pro obec Sopotnice varianta 4b optimální.

Hledání optimální varianty bylo nejdříve provedeno na základě komparace variant rozpočtů z hlediska financování. Pro obec Sopotnice se jevila optimální opravdu varianta 4b, jelikož by obec měla v porovnání s ostatními variantami nejmenší podíl na zbylých nákladech (tj. 33 %). Přijatelnou se stala i absolutní částka ve výši 8,1 mil. Kč.

Komplexní pohled na optimální variantu ovšem poskytla až zpracovaná multikriteriální analýza. Pro sestavení hodnoty váhy kritérií bylo využito Fullerovy metody a po vytvoření rozhodovacích matic byla zkonstruována výsledná hodnotící tabulka. Komparace variant proběhlo podle různých kritérií, největší váhu mělo kritérium financování. Mezi další kritéria patřily bezpečnost cyklistů, ekologii, ekonomické a společenské přínosy či komfort cyklistů. Z hodnotící tabulky vyplynula jako optimální varianta rozpočtu pro obec Sopotnice varianta 4b, tedy ta, kterou starosta obce v průzkumu mínění označil za optimální.

Pro rozvoj cestovního ruchu v Pardubickém kraji bych doporučila vytvářet více projektů vedoucích k tvorbě nových atraktivit cestovního ruchu, zlepšení koordinace propagace cestovního ruchu a zvýšení finančních prostředků pro rozvoj podnikání v oblasti cestovním ruchu.

Splnění cílů diplomové práce:

Povedena analýza současného stavu cestovního ruchu v Pardubickém kraji ukázala, že:

- Pardubický kraj je jedním z nejméně atraktivních krajů České republiky z hlediska návštěvnosti turistů,
- nedostatečná úroveň ubytovacích kapacit především v menších městech,
- má příznivé podmínky pro rozvoj cykloturistiky a hippoturistiky,
- na území se nachází velké množství hodnotných kulturních památek.

Návrhy řešení:

- rozvíjet cestovní ruch v kraji podporou mikroregionů,
- vytvořit turisticky lákavé cyklostezky a jiné atraktivity,
- zlepšit čerpání finančních prostředků z fondů EU.

## Seznam literatury

- [1] COOPER, Chris, WANHILL, Stephen. *Tourism development : Environmental and Community Issues*. 1th edition. Chichester (United Kingdom) : WILEY, c1997. 168 s. ISBN 0-471-97116-2.
- [2] DUCHOŇ, Bedřich, ŠAFRÁNKOVÁ, Jana. *Management : integrace tvrdých a měkkých prvků řízení*. 1. vyd. Praha : C.h. beck, 2008. 378 s. ISBN 978-80-7400-003-4
- [3] FORET, Miroslav, FORETOVÁ, Věra. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha : Grada, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207.
- [4] HLADKÁ, Jitka. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2.
- [5] HORNER, Susan, SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 2003. 488 s. ISBN 80-247-0202-9.
- [6] HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. 3. vyd. Praha : Oeconomica, 2005. 110 s. ISBN 80-245-0858-3.
- [7] KOLÁŘ, O. *Rekreace a volný čas*. Praha: Rada pro ŽP, 1973.
- [8] KÖNIG, Petr, LACINA, Lubor a kol. *Rozpočet a politiky Evropské unie*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2004. 374 s. ISBN 80-7179-846-0.
- [9] PETRŮ, Zdenka, HOLUBOVÁ, Jaromíra. *Ekonomika cestovního ruchu*. 1994. upr. vyd. Praha : IDEA SERVIS, 1992. 94 s. ISBN 80-901462-5-2.
- [10] PLAMÍNEK, Jiří. *Řešení problémů a rozhodování : Jak přinutit problémy, aby pracovaly ve váš prospěch*. 2008. vyd. Praha : Grada Publishing, 2008. 144 s. ISBN 978-80-247-2437-9.
- [11] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a kol. *Veřejné prostory jako prostředek pro podporu místního cestovního ruchu*. 1. vyd. Hradec Králové : Civitas per Populi, 2006. 66 s. ISBN 80-903813-2-4.
- [12] VYSTOUPIL, J., WOKOUN, R. *Geografie cestovního ruchu a rekreace*. Praha: SNP, 1987.

### Jiné dokumenty:

- [13] Dokumentace pro územní rozhodnutí. Choceň: KVARTA spol. s r.o., 2008.
- [14] Projektová dokumentace. Ústí nad Orlicí: OHGS, s.r.o., 2009.

## Internetové stránky:

- [15] *Abeceda fondů Evropské unie*. [online]. [cit 2009-02-01]. Dostupné z:  
<<http://www.strukturalni-fondy.cz/nrps/publikace-abeceda-fondu-eu-2007-2013>>
- [16] *AUDISBUS – regionální autobusový dopravce*. [online]. [cit. 20.11.2008]. Dostupné z URL: <http://www.audis.cz/cz/cyklobus.html>
- [17] *Cyklostezka údolími řek: Tiché Orlice a Třebovky*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/cyklo-inline-neprehlednete/>>
- [18] *Grantové programy Pardubického kraje v oblasti územního plánování, cestovního ruchu a regionálního rozvoje pro rok 2009*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL:  
<<http://www.pardubickykraj.cz/dbOther.asp?category=&thema=3288&item=52046>>
- [19] *Dva roky realizace Společného regionálního operačního programu*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/srop-2-roky-realizace>>
- [20] *Kapacita hromadných ubytovacích zařízení v krajích (NUTS III)*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <[http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru\\_cr](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr)>
- [21] *Kompendium statistik cestovního ruchu v České republice, 2005*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL:  
<<http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/kompendium2005.pdf>>
- [22] *Město Litomyšl*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL:  
<[http://www.litomysl.cz/php/index/index.php?lang=cz&co=zpravy\\_z\\_mesta&akce=foto&id=1156778932157&obr=b](http://www.litomysl.cz/php/index/index.php?lang=cz&co=zpravy_z_mesta&akce=foto&id=1156778932157&obr=b)>
- [23] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema10-5.pdf>>
- [24] *Český statistický úřad*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL:  
<<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/kalendar/aktual-cru>>
- [25] *Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2009*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL:  
<[http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009\\_cykl\\_pravidla.pdf](http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2009_cykl_pravidla.pdf)>
- [26] *Prioritní osa 1: Rozvoj dopravní infrastruktury*. [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.rada-severovychod.cz/data/sharedfiles/3223/01.pdf>>
- [27] *Program rozvoje Pardubického kraje*. [online]. [cit 2009-02-20]. Dostupné z URL:  
<<http://projekty.vychodni-cechy.info/node/103>>
- [28] *Region Orlicko-Třebovsko*. [online]. [cit. 2009-02-21]. Dostupné z URL:  
<<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/osvazkuobci/>>

- [29] *Regionální operační program NUTS II Severovýchod pro období 2007 – 2013: Prováděcí dokument.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.rada-severovychod.cz/data/sharedfiles/3393/pd-rop-sv-verze-4.0.pdf>>
- [30] *Ski areál Peklák.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.ekobi.cz/index.php?nid=3725&lid=CZ&oid=836436>>
- [31] *Strukturální fondy EU.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/regionalni-op>>
- [32] *Výroční zpráva SROP za rok 2007.* [online]. [cit. 2009-03-20]. Dostupné z URL: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/srop/10-zasedani-monitorovaciho-vyboru-srop>>

## Seznam příloh

Příloha A. Turistické regiony České republiky

Příloha B. Turistické oblasti České republiky

Příloha C. Rozdělení ČR na NUTS II

Příloha D. Projekty podpořené z fondů EU

Příloha E. Mikroregiony Pardubického kraje

Příloha F. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn

Příloha G1. Rozpočet cyklostezky – varianta 1

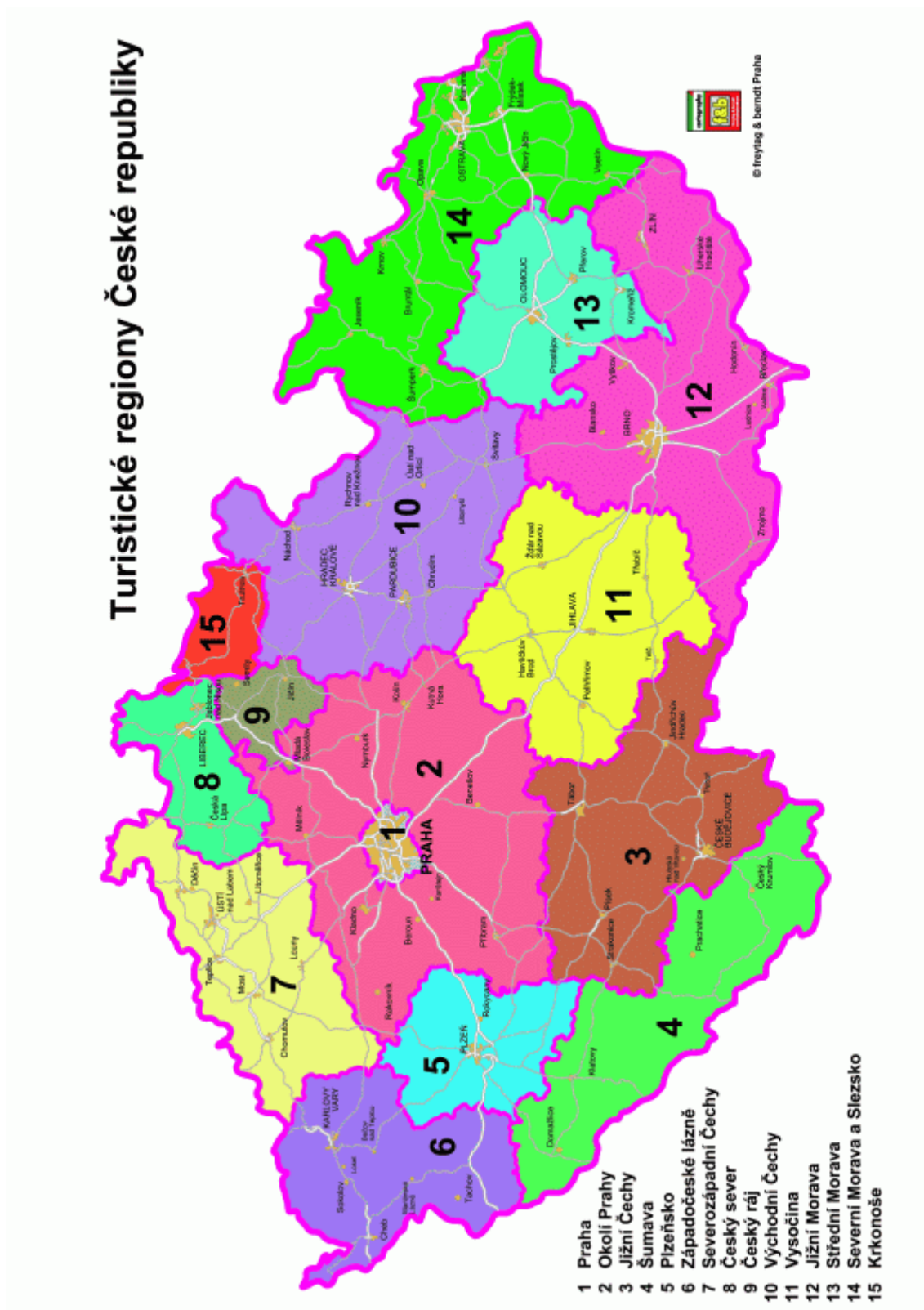
G2. Rozpočet cyklostezky – varianta 2

G3. Rozpočet cyklostezky – varianta 3

G4. Rozpočet cyklostezky – varianta 4a

G5. Rozpočet cyklostezky – varianta 4b

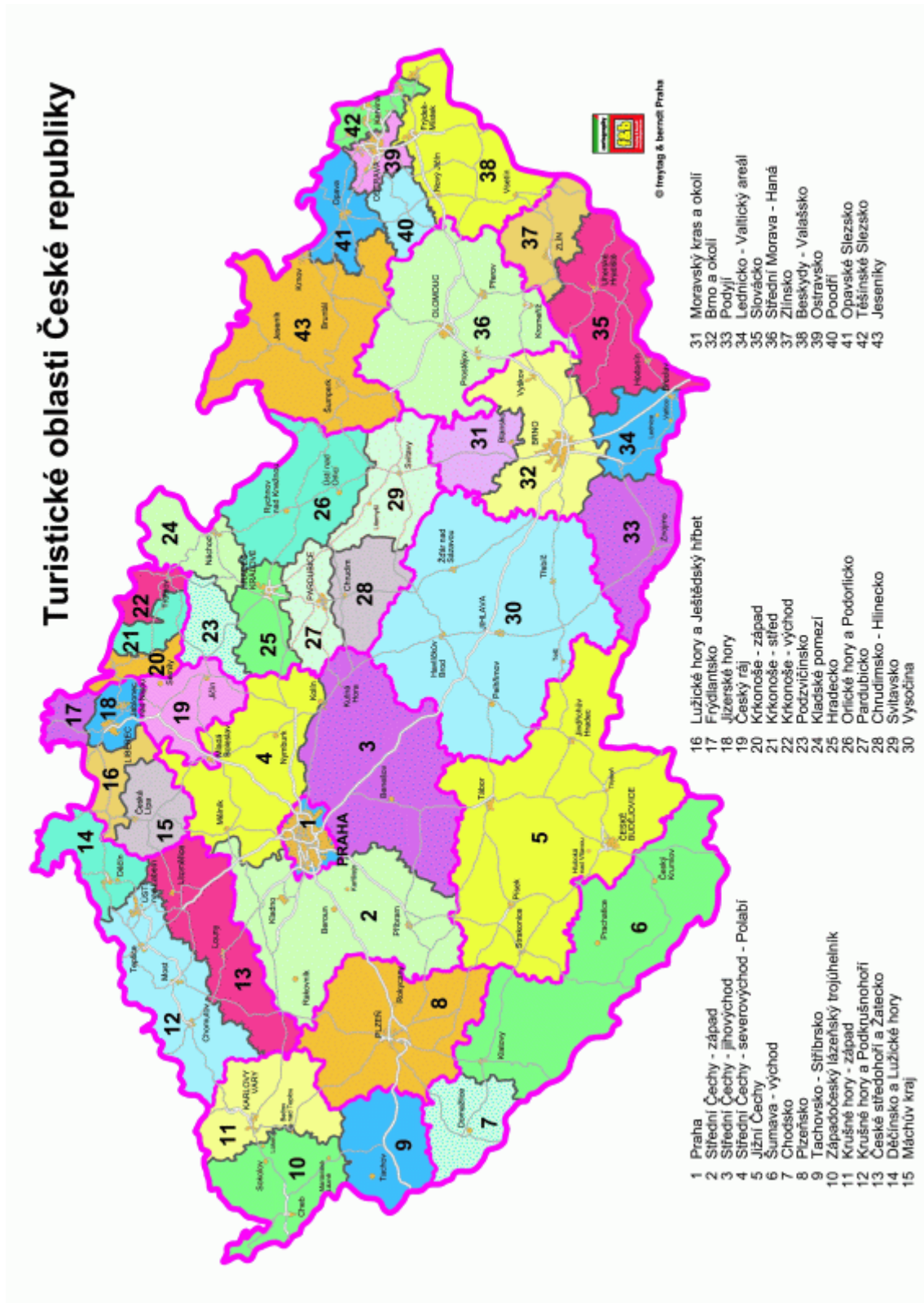
## Příloha A. Turistické regiony České republiky



Zdroj: *Turistické regiony ČR.* <[www.tourism.cz](http://www.tourism.cz)>

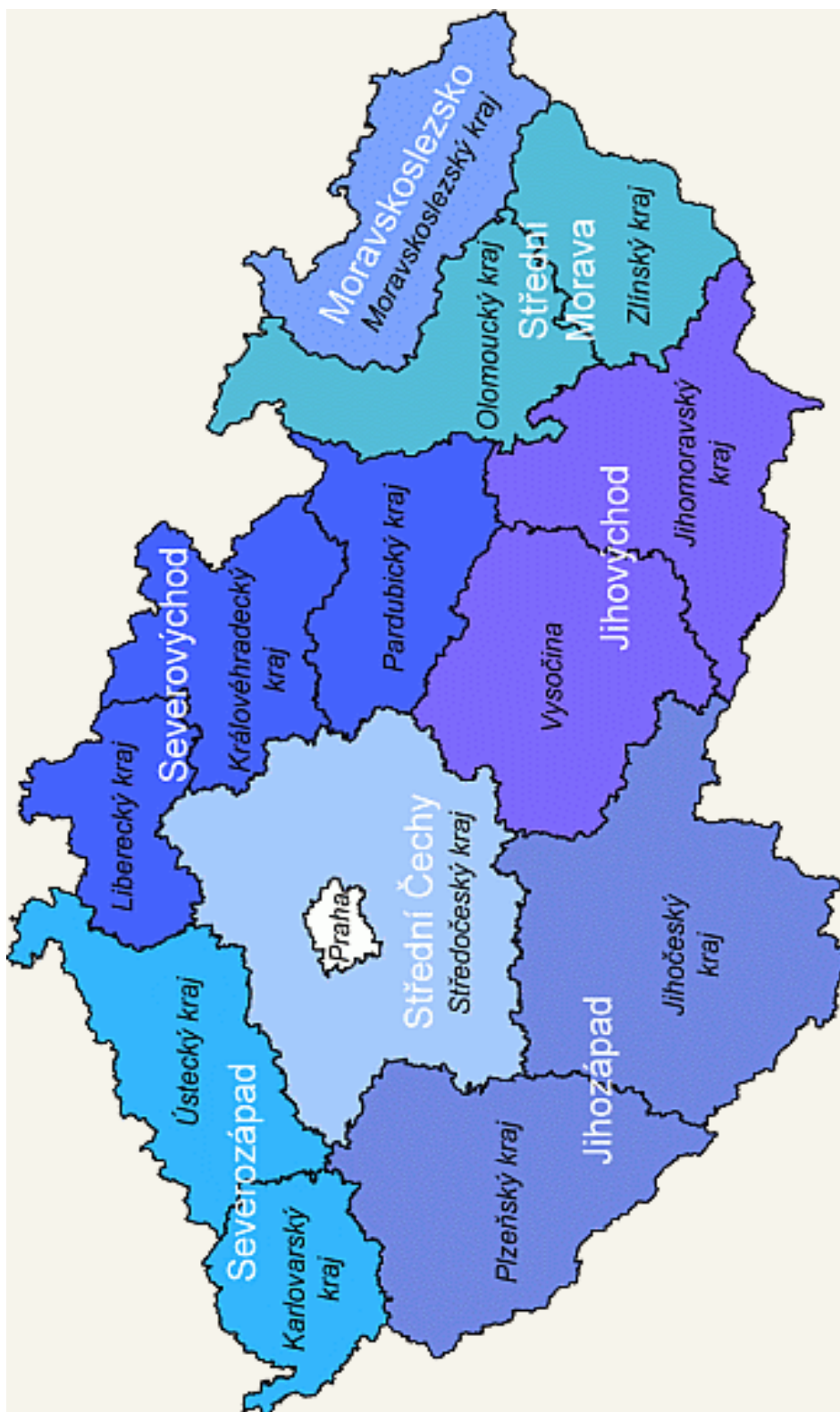


## Příloha B. Turistické oblasti České republiky



Zdroj: *Turistické oblasti ČR*. <[www.oblast.cz](http://www.oblast.cz)>

## Příloha C. Rozdělení ČR na NUTS II



Zdroj: *Strukturální fondy EU*. <[www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)>

## Příloha D. Projekty podpořené z fondů EU



Sjezdový areál Peklák

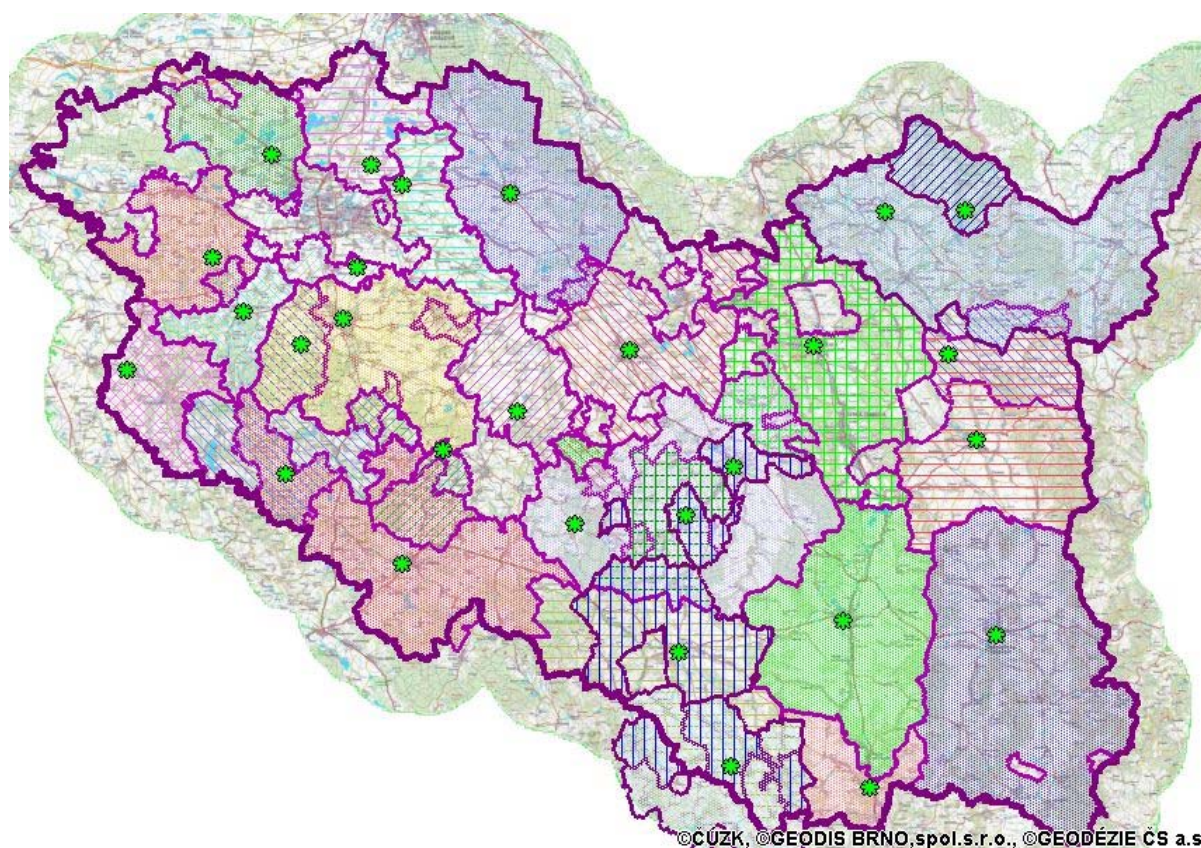
Zdroj: *Ski areál Peklák*. <[www.ekobi.cz](http://www.ekobi.cz)>



Zámecký pivovar v Litomyšli.

Zdroj: *Město Litomyšl*. <[www.litomysl.cz](http://www.litomysl.cz)>

## Příloha E. Mikroregiony Pardubického kraje



©CÚZK, ©GEODIS BRNO, spol.s.r.o., ©GEODEZIE ČS a.s.

### MIKROREGIONY PK - sídla

 Rozvoj regionu obcí Pod Zemskou branou


 Svratecko křetínský trojúhelník

 Sdružení obcí Orlicko

 Kraj Smetany a Martinů

 Regionální svazek obcí Bohdanečsko

 Mikroregion Brněnec

 Centrum Železných hor

 Heřmanoměstska

 Dobrovolný svazek obcí Holicka

 Mikroregion Chrudimsko

 Svazek obcí Košumberska

 Lanškrounska

 Mikroregion Ležáky

 Mikroregion Litomyšlska

 Sdružení obcí Mikroregionu Litomyšlska-Desinka

 Svazek obcí Loučná

 Region Moravskotřebovska a Jevíčska

 Sdružení obcí mikroregionu Hlinecko

 Region Orlicko-Třebovska

 Podhůří Železných hor

 Pod Bukovou horou

 Svazek obcí Pod Kunětickou horou

 Mikroregion Poličsko

 Mikroregion Svitavsko

 Sdružení obcí Touloucovy Maštale

 Mikroregion Vysokomýtska

 Mikroregion západně od Chrudimi

 Svazek obcí za letištěm

 Mikroregion Železné hory

Zdroj: Svazky obcí Pardubického kraje. <[www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)>

## Příloha F. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn



Zdroj: vlastní zpracování.

## Příloha G1.

**PROPOČET NÁKLADŮ PRO VARIANTU 1 (VŠECHNO DLE DŮR)****1) SPOLEČNÉ POLOŽKY**

Název položky	Cena v Kč(bez DPH)
Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP + ZDS)	2 100 000
AUTORSKÝ DOZOR	200 000
TECHNICKÝ DOZOR INVESTORA	720 000
INŽENÝRING STAVEBNÍHO POVOLENÍ	50 000
DOKUMENTACE ŽÁDOSTI O DOTACI (cca 0,6 %) DO ROP 1.2.	440 000
MANAGEMENT ROP (cca 0,8 %)	600 000
OVĚŘENÍ HRANIC, ZAMĚŘENÍ STAVBY, GEOMETRICKÉ PLÁNY	550 000
AGENDA POZEMKŮ	150 000
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	280 000
OZNAČENÍ ROP (4 ks pamětní desky trvalé, 4 ks billboard při stavbě	490 000
OPRAVY STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A ZAŘÍZENÍ	210 000
<b>CELKEM SPOLEČNÉ POLOŽKY</b>	<b>5 790 000</b>

**2a) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE OBJEKTŮ**

Objekt (trasa)	Cena v Kč(bez DPH)
ÚSTÍ NAD ORLICÍ - POTŠTEJN	32 126 000
SPOJNICE NA ŽAMPACH	6 104 000
SOPOTNICE - LITICE N. ORLICÍ	4 753 000
POTŠTEJN (HORKA) - LITICE N. ORLICÍ	9 510 000
SPOJNICE U CHATY KAMARÁD	3 238 000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>55 731 000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVÍDANÉ A PŘEDPOKLÁDANOU INFLACI	5 573 100
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>61 304 100</b>

**2b) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE KATASTRŮ**

Katastrální území	Cena v Kč(bez DPH)	Podíl
LIBCHAVY	8 086 000	0,1450898
ČESKÉ LIBCHAVY	15 233 000	0,2733308
SOPOTNICE	22 290 000	0,3999569
POTŠTEJN	7 229 000	0,1297124
LITICE NAD ORLICÍ	2 893 000	0,0519101
<b>MEZISOUČET</b>	<b>55 731 000</b>	<b>1,0000000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVÍDANÉ A PŘEDPOKLÁDANOU INFLACI	5 573 100	
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>61 304 100</b>	

**3) CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY**

<b>CELKEM bez DPH (5 790 000,- + 61 304 100,-)</b>	<b>67 094 100</b>
DPH 19 %	12 747 879
<b>CELKEM vč. DPH</b>	<b>79 841 979</b>
ÚROKY Z ÚVĚRŮ NA PROFINANCOVÁNÍ A SPOLUFINANCOVÁNÍ	6 500 000
<b>ÚHRNEM PROJEKT</b>	<b>86 341 979</b>

**4) ZPŮSOBILOST VÝDAJŮ**

NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE (pozemky a jejich agenda, úroky)	6 678 500
ZPŮSOBILÉ VÝDAJE (vše ostatní)	79 663 479

**5) ZDROJE FINANCOVÁNÍ**

DOTACE ROP (80% ze způsobilých výdajů)	63 730 783
PARTNERI (20 % ze způsobilých výdajů + 100 % nezpůsobilých)	22 611 196

**6) PODÍLY PARTNERŮ**

	CELKEM	ROK 2009
LIBCHAVY	3 280 654	447 181
ČESKÉ LIBCHAVY	6 180 337	842 433
SOPOTNICE	9 043 505	1 232 707
POTŠTEJN	2 932 952	399 786
LITICE NAD ORLICÍ	1 173 749	159 992
SOUČET PARTNERI	22 611 196	3 082 100

Příloha G2.

**PROPOČET NÁKLADŮ PRO VARIANTU 2 (bez Divoké Orlice)**

**1) SPOLEČNÉ POLOŽKY**

Název položky	Cena v Kč (bez DPH)
Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP + ZDS)	1 600 000
AUTORSKÝ DOZOR	180 000
TECHNICKÝ DOZOR INVESTORA	720 000
INŽENÝRING STAVEBNÍHO POVOLENÍ	50 000
DOKUMENTACE ŽÁDOSTI O DOTACI (cca 0,6 %) DO ROP 1.2.	400 000
MANAGEMENT ROP (cca 0,8 %)	550 000
OVĚŘENÍ HRANIC, ZAMĚŘENÍ STAVBY, GEOMETRICKÉ PLÁNY	480 000
AGENDA POZEMKŮ	140 000
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	260 000
OZNAČENÍ ROP (4 ks pamětní desky trvalé, 4 ks billboard při stavbě)	490 000
OPRAVY STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A ZAŘÍZENÍ	210 000
<b>CELKEM SPOLEČNÉ POLOŽKY</b>	<b>5 080 000</b>

**2a) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE OBJEKTŮ**

Objekt (trasa)	Cena v Kč (bez DPH)
ÚSTÍ NAD ORLICÍ - POTŠTEJN	32 126 000
SPOJNICE NA ŽAMPACH	6 104 000
SOPOTNICE - LITICE N. ORLICÍ (jen k ČD)	2 311 000
POTŠTEJN (HORKA) - LITICE N. ORLICÍ (jen do Brné)	4 635 000
SPOJNICE U CHATY KAMARÁD	0
<b>MEZISOUČET</b>	<b>45 176 000</b>
REZERVA NA NEPREDVIDANÉ A PREDPOKLADANOU INFLACI	4 517 600
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>49 693 600</b>

**2b) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE KATASTRŮ**

Katastrální území	Cena v Kč (bez DPH)	Podíl
LIBCHAVY	8 086 000	0,1789888
ČESKÉ LIBCHAVY	15 233 000	0,3371923
SOPOTNICE	17 017 000	0,3766823
POTŠTEJN	4 840 000	0,1071365
LITICE NAD ORLICÍ	0	0,0000000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>45 176 000</b>	<b>1,0000000</b>
REZERVA NA NEPREDVIDANÉ A PREDPOKLADANOU INFLACI	4 517 600	
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>49 693 600</b>	

**3) CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY**

<b>CELKEM bez DPH (5 080 000,- + 49 693 600,-)</b>	<b>54 773 600</b>
DPH 19 %	10 406 984
<b>CELKEM vč. DPH</b>	<b>65 180 584</b>
ÚROKY Z ÚVĚRŮ NA PROFINANCOVÁNÍ A SPOLUFINANCOVÁNÍ	5 400 000
<b>ÚHRNEM PROJEKT</b>	<b>70 580 584</b>

**4) ZPŮSOBILOST VÝDAJŮ**

NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE (pozemky a jejich agenda, úroky)	5 566 600
ZPŮSOBILÉ VÝDAJE (vše ostatní)	65 013 984

**5) ZDROJE FINANCOVÁNÍ**

DOTACE ROP (80% ze způsobilých výdajů)	52 011 187
PARTNERĚŘI (20 % ze způsobilých výdajů + 100 % nezpůsobilých)	18 569 397

**6) PODÍLY PARTNERŮ**

	CELKEM	ROK 2009
LIBCHAVY	3 323 715	445 145
ČESKÉ LIBCHAVY	6 261 458	838 597
SOPOTNICE	6 994 763	936 809
POTŠTEJN	1 989 461	266 449
LITICE NAD ORLICÍ	0	0
SOUČET PARTNERŮ	18 569 397	2 487 000

## Příloha G3.

**PROPOČET NÁKLADŮ PRO VARIANTU 3 ("Holá" stezka ÚO-Potštejn)****1) SPOLEČNÉ POLOŽKY**

Název položky	Cena v Kč(bez DPH)
Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP + ZDS)	1 500 000
AUTORSKÝ DOZOR	150 000
TECHNICKÝ DOZOR INVESTORA	550 000
INŽENÝRING STAVEBNÍHO POVOLENÍ	50 000
DOKUMENTACE ŽÁDOSTI O DOTACI (cca 0,8 %) DO ROP 1.2.	350 000
MANAGEMENT ROP (cca 1,1 %)	450 000
OVĚŘENÍ HRANIC, ZAMĚŘENÍ STAVBY, GEOMETRICKÉ PLÁNY	400 000
AGENDA POZEMKŮ	110 000
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	190 000
OZNAČENÍ ROP (4 ks pamětní desky trvalé, 4 ks billboard při stavbě	490 000
OPRAVY STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A ZAŘÍZENÍ	210 000
<b>CELKEM SPOLEČNÉ POLOŽKY</b>	<b>4 450 000</b>

**2a) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE OBJEKTŮ**

Objekt (trasa)	Cena v Kč(bez DPH)
ÚSTÍ NAD ORLICÍ - POTŠTEJN	24 511 000
SPOJNICE NA ŽAMPACH	0
SOPOTNICE - LITICE N. ORLICÍ	0
POTŠTEJN (HORKA) - LITICE N. ORLICÍ	0
SPOJNICE U CHATY KAMARÁD	0
<b>MEZISOUČET</b>	<b>24 511 000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVIDANÉ A PŘEDPOKLADANOU INFLACI	2 451 100
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>26 962 100</b>

**2b) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE KATASTRŮ**

Katastrální území	Cena v Kč(bez DPH)	Podíl
LIBCHAVY	4 186 000	0,1707805
ČESKÉ LIBCHAVY	6 504 000	0,2653503
SOPOTNICE	13 616 000	0,5555057
POTŠTEJN	205 000	0,0083636
LITICE NAD ORLICÍ	0	0,0000000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>24 511 000</b>	<b>1,0000000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVIDANÉ A PŘEDPOKLADANOU INFLACI	2 451 100	
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>26 962 100</b>	

**3) CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY**

<b>CELKEM bez DPH (4 450 000,- + 26 962 100,-)</b>	<b>31 412 100</b>
DPH 19 %	5 968 299
<b>CELKEM vč. DPH</b>	<b>37 380 399</b>
ÚROKY Z ÚVĚRŮ NA PROFINANCOVÁNÍ A SPOLUFINANCOVÁNÍ	3 600 000
<b>ÚHRNEM PROJEKT</b>	<b>40 980 399</b>

**4) ZPŮSOBILOST VÝDAJŮ**

NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE (pozemky a jejich agenda, úroky)	3 730 900
ZPŮSOBILÉ VÝDAJE (vše ostatní)	37 249 499

**5) ZDROJE FINANCOVÁNÍ**

DOTACE ROP (80% ze způsobilých výdajů)	29 799 599
PARTNERŮ (20 % ze způsobilých výdajů + 100 % nezpůsobilých)	11 180 800

**6) PODÍLY PARTNERŮ**

	CELKEM	ROK 2009
LIBCHAVY	1 909 462	447 181
ČESKÉ LIBCHAVY	2 966 828	842 433
SOPOTNICE	6 210 998	1 232 707
POTŠTEJN	93 512	399 786
LITICE NAD ORLICÍ	0	159 992
SOUČET PARTNERŮ	11 180 800	1 892 100



Příloha G4.

**PROPOČET NÁKLADŮ PRO VARIANTU 4a (bez Divoké Orlice, s Kamarádem)**

**1) SPOLEČNÉ POLOŽKY**

Název položky	Cena v Kč(bez DPH)
Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP + ZDS)	1 700 000
AUTORSKÝ DOZOR	190 000
TECHNICKÝ DOZOR INVESTORA	720 000
INŽENÝRING STAVEBNÍHO POVOLENÍ	50 000
DOKUMENTACE ŽÁDOSTI O DOTACI (cca 0,6 %) DO ROP 1.2.	420 000
MANAGEMENT ROP (cca 0,8 %)	580 000
OVĚŘENÍ HRANIC, ZAMĚŘENÍ STAVBY, GEOMETRICKÉ PLÁNY	500 000
AGENDA POZEMKŮ	140 000
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	270 000
OZNAČENÍ ROP (4 ks pamětní desky trvalé, 4 ks billboard při stavbě	490 000
OPRAVY STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A ZAŘÍZENÍ	210 000
<b>CELKEM SPOLEČNÉ POLOŽKY</b>	<b>5 270 000</b>

**2a) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE OBJEKTŮ**

Objekt (trasa)	Cena v Kč(bez DPH)
ÚSTÍ NAD ORLICÍ - POTŠTEJN	32 126 000
SPOJNICE NA ŽAMPACH	6 104 000
SOPOTNICE - LITICE N. ORLICÍ (jen k ČD)	2 311 000
POTŠTEJN (HORKA) - LITICE N. ORLICÍ (jen do Brně)	4 635 000
SPOJNICE U CHATY KAMARÁD	3 238 000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>48 414 000</b>
REZERVA NA NEPREDVIDANÉ A PREDPOKLADANOU INFLACI	4 841 400
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>53 255 400</b>

**2b) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE KATASTRŮ**

Katastrální území	Cena v Kč(bez DPH)	Podíl
LIBCHAVY	8 086 000	0,16701780
ČESKÉ LIBCHAVY	15 233 000	0,31464039
SOPOTNICE	20 127 000	0,41572686
POTŠTEJN	4 968 000	0,10261495
LITICE NAD ORLICÍ	0	0,00000000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>48 414 000</b>	<b>1,00000000</b>
REZERVA NA NEPREDVIDANÉ A PREDPOKLADANOU INFLACI	4 841 400	
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>53 255 400</b>	

**3) CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY**

<b>CELKEM bez DPH (5 270 000,- + 53 255 400,-)</b>	<b>58 525 400</b>
DPH 19 %	11 119 826
<b>CELKEM vč. DPH</b>	<b>69 645 226</b>
ÚROKY Z ÚVĚRŮ NA PROFINANCOVÁNÍ A SPOLUFINANCOVÁNÍ	7 300 000
<b>ÚHRNEM PROJEKT</b>	<b>76 945 226</b>

**4) ZPŮSOBILOST VÝDAJŮ**

NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE (pozemky a jejich agenda, úroky, Kamarád)	11 319 820
ZPŮSOBILÉ VÝDAJE (vše ostatní)	65 625 406

**5) ZDROJE FINANCOVÁNÍ**

DOTACE ROP (80% ze způsobilých výdajů)	52 500 325
PARTNERŮ (20 % ze způsobilých výdajů + 100 % nezpůsobilých)	24 444 901

**6) PODÍLY PARTNERŮ**

	CELKEM	ROK 2009
LIBCHAVY	4 082 734	355 765
ČESKÉ LIBCHAVY	7 691 353	670 216
SOPOTNICE	10 162 402	885 540
POTŠTEJN	2 508 412	218 580
LITICE NAD ORLICÍ	0	0
SOUCET PARTNERŮ	24 444 901	2 130 100

## Příloha G5.

**PROPOČET NÁKLADŮ PRO VARIANTU 4b (bez Divoké Orlice, s Kamarádem)****1) SPOLEČNÉ POLOŽKY**

Název položky	Cena v Kč(bez DPH)
Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby (DSP + ZDS)	1 700 000
AUTORSKÝ DOZOR	190 000
TECHNICKÝ DOZOR INVESTORA	720 000
INŽENÝRING STAVEBNÍHO POVOLENÍ	50 000
DOKUMENTACE ŽÁDOSTI O DOTACI (cca 0,6 %) DO ROP 1.2.	420 000
MANAGEMENT ROP (cca 0,8 %)	580 000
OVĚŘENÍ HRANIC, ZAMĚŘENÍ STAVBY, GEOMETRICKÉ PLÁNY	500 000
AGENDA POZEMKŮ	140 000
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	270 000
OZNAČENÍ ROP (4 ks pamětní desky trvalé, 4 ks billboard při stavbě	490 000
OPRAVY STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ A ZAŘÍZENÍ	210 000
<b>CELKEM SPOLEČNÉ POLOŽKY</b>	<b>5 270 000</b>

**2a) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE OBJEKTŮ**

Objekt (trasa)	Cena v Kč(bez DPH)
ÚSTÍ NAD ORLICÍ - POTŠTEJN	32 126 000
SPOJNICE NA ŽAMPACH	6 104 000
SOPOTNICE - LITICE N. ORLICÍ (jen k ČD)	2 311 000
POTŠTEJN (HORKA) - LITICE N. ORLICÍ (jen do Brné)	4 635 000
SPOJNICE U CHATY KAMARÁD	3 238 000
<b>MEZISOUČET</b>	<b>48 414 000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVIDANÉ A PŘEDPOKLADANOU INFLACI	4 841 400
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>53 255 400</b>

**2b) STAVEBNÍ NÁKLADY - DLE KATASTRŮ**

Katastrální území	Cena v Kč(bez DPH)	Podíl
LIBCHAVY	8 910 064	0,1840390
ČESKÉ LIBCHAVY	14 728 372	0,3042172
SOPOTNICE	16 180 709	0,3342155
POTŠTEJN	6 267 526	0,1294569
LITICE NAD ORLICÍ	2 327 329	0,0480714
<b>MEZISOUČET</b>	<b>48 414 000</b>	<b>1,0000000</b>
REZERVA NA NEPŘEDVIDANÉ A PŘEDPOKLADANOU INFLACI	4 841 400	
<b>CELKEM STAVEBNÍ NÁKLADY</b>	<b>53 255 400</b>	

**3) CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY**

<b>CELKEM bez DPH (5 270 000,- + 53 255 400,-)</b>	<b>58 525 400</b>
DPH 19 %	11 119 826
<b>CELKEM vč. DPH</b>	<b>69 645 226</b>
ÚROKY Z ÚVĚRŮ NA PROFINANCOVÁNÍ A SPOLUFINANCOVÁNÍ	7 300 000
<b>ÚHRNEM PROJEKT</b>	<b>76 945 226</b>

**4) ZPŮSOBILOST VÝDAJŮ**

NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE (pozemky a jejich agenda, úroky, Kamarád)	11 319 820
ZPŮSOBILÉ VÝDAJE (vše ostatní)	65 625 406

**5) ZDROJE FINANCOVÁNÍ**

DOTACE ROP (80% ze způsobilých výdajů)	52 500 325
PARTNERĚŘI (20 % ze způsobilých výdajů + 100 % nezpůsobilých)	24 444 901

**6) PODÍLY PARTNERŮ**

	CELKEM	ROK 2009
LIBCHAVY	4 498 816	392 022
ČESKÉ LIBCHAVY	7 436 559	648 013
SOPOTNICE	8 169 864	711 912
POTŠTEJN	3 164 562	275 756
LITICE NAD ORLICÍ	1 175 100	102 397
SOUČET PARTNERŮ	24 444 901	2 130 100