

**Univerzita Pardubice**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Financování projektu výstavby cyklistické a víceúčelové komunikace**  
**Ústí nad Orlicí - Potštejn**  
**Bc. Iva Charvátová**

**Diplomová práce**

**2010**

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Bc. Iva CHARVÁTOVÁ  
Osobní číslo: D08663  
Studijní program: N3708 Dopravní inženýrství a spoje  
Studijní obor: Dopravní management, marketing a logistika  
Název tématu: Financování projektu výstavby cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí - Potštejn  
Zadávací katedra: Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

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

Úvod

1. Projekt, jeho fáze a cyklus
2. Financování cyklostezek a víceúčelových komunikací
3. Možnosti financování vybraného projektu
4. Návrh financování výstavby cyklostezky

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2009**

Termín odevzdání diplomové práce: **24. května 2010**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

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.

V Pardubicích dne 10. 5. 2010

Iva Charvátová

## ANOTACE

Práce je věnována financování projektu výstavby cyklistické komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn. Teoreticky objasňuje základní pojmy a postupy týkající se projektů a projektového řízení. Popisuje různé zdroje financování a následně jejich možné využití. Zabývá se především rozložením celkových nákladů projektu na jednotlivé zdroje financování a na zúčastněné subjekty tohoto projektu. Práce navrhuje možné varianty financování daného projektu a rozložení jeho celkových nákladů.

## KLÍČOVÁ SLOVA

projekt, životní cyklus projektu, zdroje financování, Pardubický kraj, cyklostezka

## TITLE

Project financing of the cycle and multi - purpose communication construction  
Ústí nad Orlicí – Potštejn.

## ANNOTATION

The thesis is focused on financing of the construction project of the bicycle road between Ústí nad Orlicí - Potštejn. It theoretically illustrates the basic conception and procedures of the project and the project management. It describes different financial sources and their possible usage. It deals with total costs distribution into separate financial sources and subjects involved. The thesis suggests possible variants of the project financing and distribution of total costs.

## KEYWORDS

project, project life cycle, financial sources, The Pardubice region, bicycle road

# OBSAH

	strana
<b>Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>1. Projekt, jeho fáze a cyklus</b> .....	<b>10</b>
1.1 Definice projektu a zásady projektování.....	10
1.1.1 Cílovost.....	11
1.1.2 Reálnost a účelnost .....	11
1.1.3 Systémový přístup.....	12
1.1.4 Efektivnost .....	12
1.1.5 Unikátnost a konfliktnost.....	12
1.1.6 Postupné řešení .....	13
1.1.7 Systematičnost .....	14
1.2 Fáze životního cyklu projektu.....	14
1.2.1 Předinvestiční fáze .....	16
1.2.2 Investiční fáze .....	19
1.2.3 Fáze provozu a vyhodnocení .....	24
<b>2. Financování cyklostezek a víceúčelových komunikací</b> .....	<b>26</b>
2.1 Rozdělení finančních zdrojů v dopravě a financování cyklostezek.....	27
2.2 Rozpočty krajů a obcí .....	28
2.3 Státní fond dopravní infrastruktury.....	30
2.3.1 Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury.....	30
2.3.2 Výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury .....	31
2.3.3 Orgány SFDI.....	32
2.3.4 Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek .....	33
2.3.5 Výdaje SFDI na financování cyklostezek.....	34
2.3.6 Postup žádosti o financování cyklostezky .....	36
2.4 Strukturální fondy EU.....	36
2.5 Public Private Partnership.....	38
<b>3. Možnosti financování vybraného projektu</b> .....	<b>41</b>
3.1 Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn .....	41
3.2 Trasa navrhované cyklostezky.....	42
3.3 Financování cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn.....	44

3.3.1	Obce podílející se na financování .....	44
3.3.2	Rozpočet Pardubického kraje .....	45
3.3.3	Využití Státního fondu dopravní infrastruktury.....	47
3.3.4	Regionální operační program NUTS II Severovýchod.....	47
<b>4.</b>	<b>Návrh financování výstavby cyklostezky.....</b>	<b>50</b>
4.1	Rozpočet cyklostezky při použití dokumentace firmy KVARTA spol. s r.o. Choceň.....	50
4.2	Propočet nákladů dle prvního zpracovatele .....	52
4.3	Aktuální propočet nákladů projektu.....	54
4.4	Porovnání návrhů celkových nákladů a zhodnocení aktuálního stavu projektu	55
4.5	Aktuální možné zdroje financování .....	57
4.5.1	Optimální varianta financování projektu .....	57
4.5.2	Porovnání s ostatními cyklostezkami na území Pardubického kraje .....	60
4.5.3	Přínosy cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn .....	61
<b>Závěr</b>	.....	<b>63</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA.....</b>		<b>65</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>		<b>67</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>		<b>68</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>		<b>69</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>		<b>70</b>

## Úvod

V dnešní době dochází ke stále většímu nárůstu cyklistické dopravy. Jízda na kole u mnoha lidí dostává přednost před motorovou dopravou a stává se čím dál více oblíbenější. Umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu, mnohdy spojen s bezprostředním kontaktem s přírodou. Cyklodoprava na rozdíl od motorové dopravy vyniká mnohými výhodami, kterými jsou například nulové emise, bezhlučnost, nepřispívá ke kongescím a nezabírá tolik půdy. Souhrnně lze říci, že jde o aktivní dopravu přátelskou k životnímu prostředí.

Cyklistická doprava nesmí nijak odporovat ostatním druhům, ba naopak je třeba ji s ostatními druhy dopravy sladit. Výstavba cyklostezek by měla probíhat v oblastech, kde budou plně využity a kde budou navazovat na ostatní dopravu. Cyklostezky společně s ostatními obory musí být brány jako jeden neoddělitelný, návazný systém.

Hlavní otázkou při realizaci projektů na výstavbu cyklistických stezek jsou finanční prostředky na pokrytí veškerých nákladů s projektem spojených. Existuje několik zdrojů financí, které jsou využívány v oblasti dopravy. V rámci České republiky se jedná především o Státní fond dopravní infrastruktury. Tato právnická osoba podřízená Ministerstvu dopravy ČR poskytuje finanční příspěvky na mnoho projektů v různých druzích dopravy. Jedním z nich jsou i příspěvky na financování a údržbu cyklostezek. Dalšími zdroji financí použitelnými k financování cyklistických komunikací jsou fondy Evropské unie. Jedná se především o Fond soudržnosti a dva Strukturální fondy: Evropský sociální fond a Evropský fond regionálního rozvoje. Financování cyklostezek pomocí Public Private Partnership je bohužel nepravděpodobné. Privátní sektor je ochoten spolupracovat na projektech, které mu zajistí návratnost investic a přiměřený zisk, čehož není možné dosáhnout u projektů výstavby cyklostezek. Posledním možným zdrojem financování jsou rozpočty krajů a obcí. Tyto subjekty mají stanoveny rozpočty, kterými musí pokrýt řadu svých výdajů, často pokrývají více projektů najednou a na projekty týkající se výstavby cyklostezek mnohdy již nemají potřebné finanční prostředky.

Jedním z cílů diplomové práce je teoreticky popsat základní pojmy z oblasti projektů, projektového řízení a životního cyklu projektu. Dále je třeba vytyčit možné způsoby financování se zaměřením na Státní fond dopravní infrastruktury, fondy EU, Public Private Partnership a rozpočty krajů a obcí. Je třeba přesně zjistit veškeré podmínky, které daný zdroj financí vyžaduje, na které položky se jeho finanční příspěvky vztahují a nevztahují.



Dalším cílem je analyzovat konkrétní situaci projektu výstavby cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn ležící na území Pardubického kraje. Hlavním cílem je určit možné způsoby financování a následně navrhnout konkrétní způsob, který by byl nejprospěšnější. U každého projektu může dojít k nečekaným problémům či zvrátům, s čímž je třeba se případně vypořádat i v případě dané cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn.

Poslední kapitola stručně popíše ostatní cyklostezky v Pardubickém kraji, s kterými by cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn měla vytvořit celou síť tras v tomto kraji. Aby i nadále docházelo k výstavbám nových cyklostezek, je třeba si uvědomit, že cyklistická doprava a samotná výstavba cyklostezek s sebou přináší mnoho přínosů, které by měly motivovat k vzestupu této aktivní formy dopravy.

# 1. Projekt, jeho fáze a cyklus

Dnešní doba zaznamenává mnoho změn, které se prolínají téměř do všech oblastí. Je potřeba vykonávat soubory na sebe navazujících činností, které je možno označit za projekty. Tyto projekty společně s projektovým řízením čím dál více nabývají na významu a to nejen v oblasti organizací, ale i v celé společnosti.

## 1.1 Definice projektu a zásady projektování

Existuje mnoho způsobů definování projektu, jedním z nich je například tento: „*Série jednotlivých kroků (činností) navržených pro dosažení určitého cíle, které vyžadují čerpání zdrojů, za podmínek dodržení časového plánu, rozpočtu a kvalitních kritérií vytvořeného systému.*

*Plánovaný vývoj určitého technického i netechnického díla vyžadující uspořádání aktivit vyžadující čas a zdroje.*“ [3, s. 10]

Z výše uvedené definice vyplývají tyto charakteristické znaky projektu:

- projekt sleduje konkrétní stanovené cíle,
- projekt definuje strategii, která vede k dosažení cíle,
- projekt stanovuje zdroje, náklady, očekávané přínosy,
- projekt má začátek a konec.

Každý projekt se vždy provádí jen jednou – je jedinečný a neopakovatelný – i další podobný projekt je vždy v něčem odlišný. Nejedná se o děj nekonečný, ale o děj dočasný (vždy má začátek a konec), neperiodický.

V souvislosti s tímto tématem je potřeba si vymezit základní pojmy.

Projekt: „*Projekt je výsledek materiální nebo nemateriální povahy založený na strategickém plánu, navržený, organizovaný a realizovaný pod řízením někoho v zájmu vlastníka anebo zadavatele.*“ [2, s. 10]

Proces: děj určité přeměny vstupů na výstupy, který je tvořen z činností na sebe navazujících.

Činnost: v čase ucelená přeměna vstupů dané činnosti na výstupy této činnosti (vstupy: lidské zdroje, materiál, suroviny; výstupy: výrobky, služby).

System: uspořádaný soubor prvků, které jsou spojeny vazbami nejen sami k sobě, ale i k okolí. Díky prvkům mezi vstupy a výstupy probíhá v systému proces, který transformuje stavy na vstupech, na stavy na výstupech.

Kontext: souvislosti daného projektu v konkrétním prostředí. Na toto prostředí (okolí) projekt orientuje své výstupy a zároveň z něj čerpá své vstupy. Vazby je nutno pojímat dynamicky, jelikož se v období přípravy a realizace projektu vyvíjí a mění.

Řízení projektu: souhrn všech postupů, modelů, metod, nástrojů a technik pro plánování a řízení realizace složitých projektů. Specifické rysy řízení projektů: - jasně stanoven začátek a konec, - značná míra nejistoty, - používání pružných organizovaných struktur, - proměnlivé složení řešitelského týmu.

Projektové řízení (management): způsob řízení pomocí projektů, tvoření organizační struktury a koordinace projektů z hlediska termínů a zdrojů.

Projektový manažer: člověk, zájmový subjekt aktivně zapojen do projektu. Zodpovídá za celý projekt, plánuje, organizuje a koordinuje práce. Vrcholový manažer je volen vrcholovým managementem podniku či zadavatelem projektu (jedná-li se o odlišnou osobu).

Projektový tým: jeho úkolem je identifikovat další zájmové subjekty a stanovit jejich zájmy. Projektový tým musí pro své úspěšné fungování dodržovat tyto zásady: - porozumění cíli, - příležitost vyjádření názorů všech členů, - důvěryhodná atmosféra, - informovanost všech, - každý musí vědět, co má dělat, - týmově analyzovat problémy,... Cílem týmu je dosažení vysokého synergického efektu.

Teorie popisuje několik hlavních zásad, které by měl každý projekt brát v úvahu. Jedná se tedy o jakési principy či základní pravidla jednání.

### **1.1.1 Cílovost**

Zadavatel musí projektantovi jednoznačně a srozumitelně zadat, čeho má projektant dosáhnout. Veškeré požadavky musí být sepsány písemně, aby nedošlo k případným pozdějším dohadům a nejasnostem. Mluví-li se o tom, že cíl je zadán požadavky trojimperativu, rozumí se tím nároky na: provedení, čas a náklady. Aby vyhodnotitel na konci projektu mohl říci, zda byl projekt splněn či ne, je třeba, aby všechny tyto nároky byly měřitelné a dosažitelné.

Nezbytným krokem, který nás dovede ke splnění zásady cílovosti je i správná funkce strategického plánování a v nemalé míře i prognózování.

### **1.1.2 Reálnost a účelnost**

Každý projekt musí být realizovatelný a tuto uskutečnitelnost projektu je třeba ověřit. Hlavním krokem je zjištění, zda dodávky připadají v úvahu a zda je také reálné jejich finanční zajištění.

Účelnost se týká koordinace a řízení projektu společně s jeho dokumentací. Mnohdy se stává, že je zapotřebí zkoordinovat více projektů mezi sebou a v tomto případě je nutné pečlivě sladit veškeré oblasti časového plánování, nákladů, vzájemných vztahů mezi činnostmi a výstupy z činností každého samostatného projektu.

Vypracování studie příležitostí (Opportunity Study) a předběžné studie proveditelnosti (Pre-Feasibility Study) je předpoklad ke splnění této zásady.

### **1.1.3 Systémový přístup**

Již v první kapitole této práce je definován pojem systém, což je základ tohoto přístupu. Systémem se tedy jednoduše řečeno míní uspořádaný systém prvků a jejich vazeb.

Úkolem této zásady je věnovat pozornost všem prvkům systému a jejich vzájemnému působení nejen sami na sebe, ale i na okolí. Je možno zjistit více variantních řešení a následně rozborem a porovnáním zvolit to optimální. Nikdy nesmí dojít k opomenutí jakéhokoliv, i zdánlivě nepodstatného, prvku či vlivu, jelikož by to mohlo mít za následek neefektivnost celého projektu.

### **1.1.4 Efektivnost**

Získání maximálních výsledků (efektů) za minimální peněžní prostředky, energii, materiál a pracovní sílu je požadavkem efektivnosti.

Zásadu efektivnosti je třeba využívat již od samého počátku projektování, kdy je nezbytné propočítávat efektivnost navrhovaných variant a opatření. Těmito propočty je sledován celý projekt od samého zahájení až po jeho ukončení. Zajištěna je nejen jeho kontrola, ale i případná úprava dojde-li k nízké efektivnosti zvoleného návrhu. V dnešní době se ke zrychlenému propočítání efektivnosti využívají speciální programy.

### **1.1.5 Unikátnost a konfliktnost**

Žádný projekt není naprosto totožný s jiným, vždy se najde minimálně jeden prvek, který je unikátní. Samozřejmě záleží, o jaký druh projektu se jedná, zda jde o projekt stavební, či například výzkumný, u kterého charakter unikátnosti lze hůře nalézt. Tím, že se projekt od projektu liší, je zde s tím spojená i hrozba rizika.

Konfliktnost při řešení projektu vzniká mezi zainteresovanými subjekty, které mají odlišně stanovené cíle, zájmy a požadavky. Na manažera projektu je vyvíjen tlak z mnoha stran, ale on ne vždy má veškeré pravomoci, aby mohl tyto situace řešit.– Obrázek č. 1.

V daný okamžik mezi sebou svádí aktéři boj o zdroje (lidské, materiálové i peněžní). Proto je nezbytné přesně předem tyto zdroje rozdělit a určit řídicí pravomoci.

**Obrázek č. 1: Působení subjektů projektu**



Zdroj: [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz)

### 1.1.6 Postupné řešení

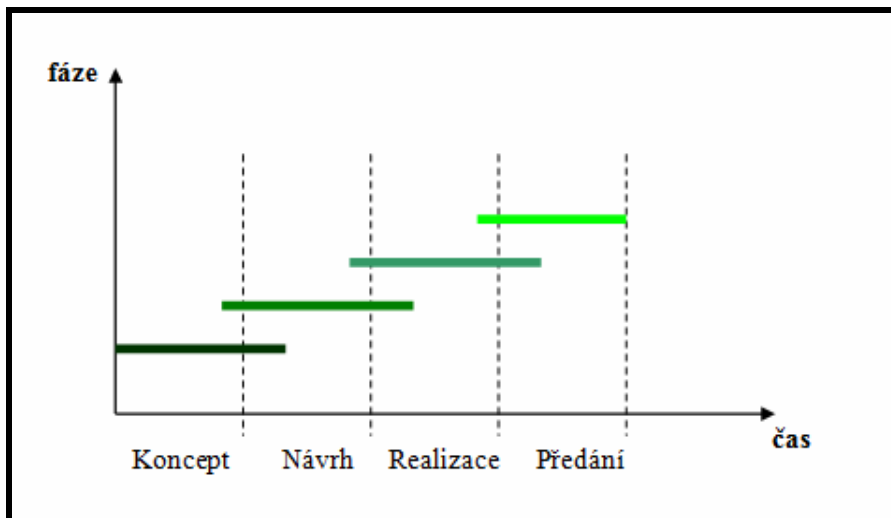
Postupné řešení od obecného ke konkrétnímu je jednou z hlavních zásad. Podstatou tohoto principu je rozdělení celého projektu na 4 hlavní fáze:

- koncept,
- návrh,
- realizace,
- předání.

*„Logické vymezení fází také umožňuje časovou, kapacitní a nákladovou optimalizaci prací pomocí metod síťové analýzy. Ze spojení této zásady se zásadou systémového přístupu vyplývá, že je třeba nejprve navrhnout ideální systém, ten při respektování omezujících podmínek postupně konkretizovat a na jeho základě vypracovat reálné řešení.“ [9, s. 10]*

Fáze projektování na sebe navazují a dokonce se i překrývají. Důvodem je ušetření času a kontrola předcházející fáze. Manažer projektu tím docílí nejen zkrácení celkové doby projektu, ale také si závazně ověří a schválí konečné údaje z předcházející fáze, čímž zjistí plnění či neplnění plánu projektu. Překrývání všech fází je znázorněno na Obrázku č. 2.

Obrázek č. 2: Překrývání fází projektování



Zdroj: [9] upraveno autorkou

### 1.1.7 Systematicčnost

Systematicčnost je možno vysvětlit, jako uspořádanost dle určitých pravidel. Dnešní doba vede často ke všeobecné automatizaci a ani v oblasti projektování tomu není jinak. Je zbytečné používat extrémně složité a různorodé postupy, či podklady, symboly nebo ukazatele, které nejsou nijak sladěné. Cílem je zjednodušení a sjednocení, které umožní volit účelné postupy výpočtu (algoritmizovat) a užívat matematické a logické metody (formalizovat).

## 1.2 Fáze životního cyklu projektu

*„Projekt je časově omezen. Jeho počátkem je volba projektu specifikace problému, který má projekční řešení odstranit a je ukončen rozpuštěním projekčního týmu. Mezi těmito dvěma okamžiky prochází projekt různými fázemi, v jejichž průběhu je postupně konkretizována představa o výsledku řešení projektu a o opatřeních podporujících jeho uvedení na trhu.“ [16]*

Počet fází není přesně stanoven, každý projekt jich může mít jiné množství, záleží na podrobnosti členění a rozsahu konkrétního projektu. Profesor Petr Fiala obecně projekty člení na 4 základní fáze, které na sebe navazují a částečně se i překrývají jak již bylo zmíněno v zásadě postupného řešení. V těchto fázích jsou zahrnuty veškeré procesy probíhající v běžných projektech. Základní fáze dle profesora Fialy jsou: koncept, návrh, realizace a předání. Každou z těchto fází je možno dále dělit opět na přibližně stejné etapy (podfáze) – Tabulka č. 1.

Dle mého názoru je značnou nevýhodou tohoto členění, označení pojmem „fáze“. Mnohdy tímto slovem bývá označeno dělení dle investic (předinvestiční fáze, investiční fáze), díky čemuž může dojít k záměně, dle kterého hlediska je projekt rozčleněn. Přesnější by podle mého názoru bylo, označit koncept, návrh, realizaci a předání jako „kroky“ či „postupy“.

Toto dělení je v dnešní době již zastaralé. Používalo se převážně v minulosti, kdy se na projektu nepodílelo tolik subjektů, jako tomu bývá dnes.

**Tabulka č. 1: Fáze a etapy projektu**

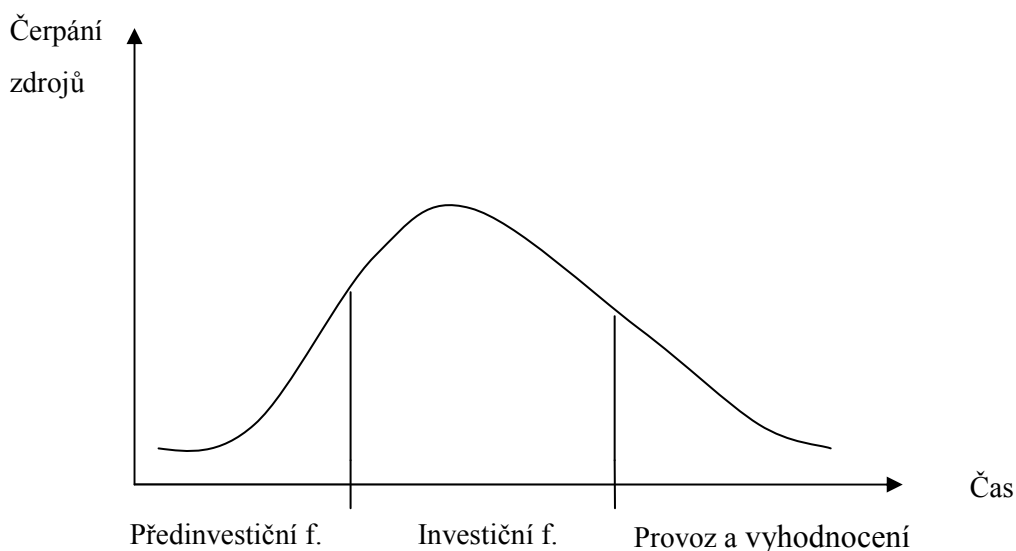
Fáze		Etapa
1.	Koncept	Koncept
		Návrh
		Realizace
		Předání
2.	Návrh	Koncept
		Návrh
		Realizace
		Předání
3.	Realizace	Koncept
		Návrh
		Realizace
		Předání
4.	Předání	Koncept
		Návrh
		Realizace
		Předání

Zdroj: [2]

Každý projekt je dynamický, unikátní systém, který je možno rozdělit dle více hledisek. Neexistuje pouze jedno správné rozdělení. Členění fází projektu podle vynakládaných investic a odpovědností je jedním z nich. Tímto způsobem je projekt rozčleněn na 3 fáze:

- předinvestiční – nejdůležitější, odpovídá vrcholový management, stanoví cíle, strategii,
- investiční – nejpracnější a nejnákladnější, odpovídá dozor projektu a manažer projektu,
- fáze provozu a vyhodnocení – předání projektu do užívání, porovnání dosažených výsledků s plány.

**Obrázek č. 3: Životní cyklus projektu**



Zdroj: [1]

### 1.2.1 Předinvestiční fáze

Předinvestiční fáze je základem celého projektu. Chyby zde způsobené mohou vést v pozdější době k velmi nákladným změnám. Dochází zde k týmové analýze problému, identifikují se potřeby a cíle, stanovuje se strategie, hodnotí se úroveň rizika, odhadují se požadavky na zdroje. Tato fáze je ze všech nejdůležitější, a proto je třeba se jí podrobněji věnovat.

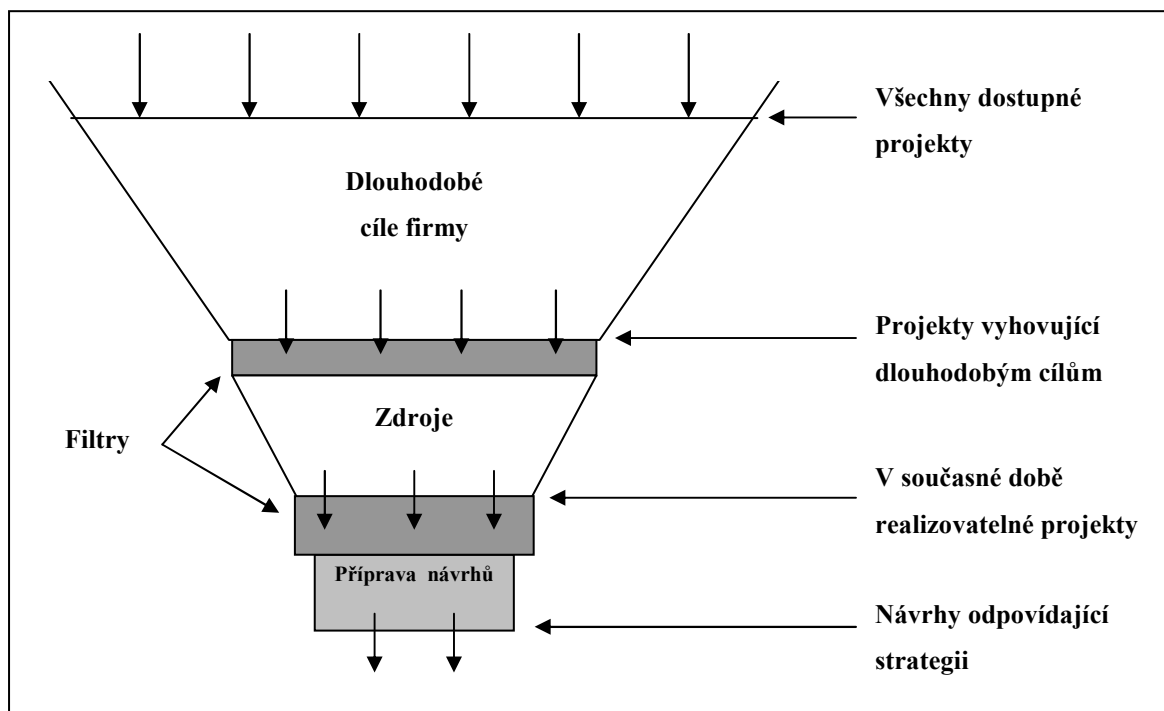
#### **Analýza požadavků a podmínek**

V této části předinvestiční fáze je nutno přesně určit inovace a cíle projektu. Prvotním krokem je ujasnění si, v čem problém spočívá, jak se bude řešit a proč chceme cíle dosáhnout.



Konkrétní strategický cíl je možno rozdělit na cílové bloky, skupiny cílů a podrobné cíle, které mají svoji hierarchii (strom cílů). Všechny podrobné cíle si nikdy nesmí odporovat, musí být uskutečnitelné a především kvantifikovatelné.

**Obrázek č. 4: Filtry a návrhy projektů**



Zdroj: [9]

Stanovení strategie napomáhá dosažení cílů. Postupy, které povedou k cíli (strategie) jsou usměřňovány dvěma činiteli: dostupnými zdroji a dlouhodobými cíli firmy. Tato dvě hlediska slouží jako filtry, kterými se vyloučí nevhovující část návrhů, která zdánlivě vypadala jako uspokojivá – Obrázek č.4. Z této části musí být patrné co má být uděláno, kdy a za jaké náklady.

Zadavatel projektu (většinou vrcholový management) musí zadání celého projektu, schválené příslušnými osobami (např. ředitel firmy), předložit písemně a se všemi náležitostmi, které daný projekt požaduje.

### **Úvodní studie proveditelnosti a metody výběru variant**

Předinvestiční fáze by měla vyústit ve studii proveditelnosti (SP, Feasibility Study), které ovšem nejdříve předchází úvodní studie proveditelnosti (ÚSP, Pre – feasibility Study), která může být klíčovým faktorem, zda v projektu pokračovat či ne.

Úvodní studie proveditelnosti musí brát ohled na:

- analýzu poptávky,
- kapacity a výkony,
- vstupy,
- technické řešení projektu,
- strukturu pracovních sil,
- lokalitu a pozemek,
- finanční a ekonomickou analýzu,
- organizaci závodu.

Nezbytným krokem je výběr vhodných variant řešení projektu, kterého se dá dosáhnout použitím různých výběrových metod.

Metoda porovnání výhod a nevýhod: jedná se o metodu sloužící k předběžnému výběru vhodných variant do ÚSP. Tato méně přesná metoda spočívá pouze v porovnávání výhod a nevýhod, což však může být mnohdy zavádějící.

Hodnocení činitelů (kritérií): značnou výhodou této metody je hodnocení pomocí činitelů, kteří nemusejí být vyjádřeni finančně. Nejdříve je třeba definovat konkrétní cíl projektu, sepsat všechna jeho kritéria, bodově je ohodnotit a určit závažnost vzhledem k danému cíli. Po vynásobení příslušnou váhou body u každé varianty a jejich sečtení se vybere varianta s nejvyšší hodnotou. Tato metoda se používá především v situacích, kdy není k dispozici dostatečné ekonomické hodnocení kritérií.

Hodnocení ekonomické efektivity investic: je-li k dispozici dostatek ekonomických podkladů, je třeba varianty podrobit ekonomickému rozboru a zjistit jejich vliv na finanční situaci podniku. Často je používána analýza cash-flow, která slouží k posouzení projektu dle příjmů a výdajů v čase. Nejčastější hodnotící kritéria jsou: doba návratnosti, čistá současná hodnota.

### **Studie proveditelnosti (SP)**

Jestliže úvodní studie proveditelnosti ukázala daný návrh projektu za vhodný, je na řadě vyhotovení samotné studie proveditelnosti, která je konečným tzv. generálním řešením. Vypracování SP bývá často zatíženo značnými náklady, které jsou odvozeny od rozsahu projektu, provedení a hloubky SP, času a náročnosti získávání a vyhodnocování žádaných podkladů.

Obsah studie proveditelnosti záleží na povaze projektu. Součástí je:

- kapacita trhu i firmy,
- vstupy, lokalita a pozemek,
- technické řešení projektu,
- organizace firmy, pracovní síly,
- realizace projektu,
- finanční a ekonomická analýza,
- souhrnný přehled výsledků studie.

V mnoha částech studie proveditelnosti navazuje na úvodní studii proveditelnosti, ovšem jedná se o detailnější propracování. Všechny informace v SP jsou zdrojem pro rozhodování, zda projekt realizovat či ne. Z tohoto důvodu musí být informace přesné a úplné.

### **Vyhodnocení návrhu projektu**

*„Obecně má rozhodovací proces následující etapy:*

- *sběr a zpracování informací,*
- *vymezení problému, o kterém se má rozhodovat,*
- *rozbor faktorů, které působí na dosažení stanoveného cíle,*
- *výběr variant pomocí vícekritériálních optimalizačních metod,*
- *rozhodnutí o přijetí optimální varianty, jež musí být završeno:*
  - *přesnou formulací úkolů,*
  - *stanovením odpovědností za jejich plnění,*
  - *určením termínů plnění,*
  - *přidělením zdrojů a prostředků k plnění úkolů,*
  - *hmotnou zainteresovaností na plnění úkolů.“* [9, s. 26]

Opět je nutno zvolit hodnotící kritéria a metody sloužící k výběru vhodné varianty. Předinvestiční fáze končí v okamžiku, kdy je návrh přijat bez jakýchkoliv dalších připomínek a úprav.

### **1.2.2 Investiční fáze**

Prvotním krokem investiční fáze je jmenování hlavního manažera projektu (HMP) a všech členů projektového týmu. Volba hlavního manažera projektu je velice zodpovědný a důležitý bod, jelikož je třeba nalézt osobu, která zvládá všechny manažerské činnosti

(plánování, organizování, vedení lidí, kontrolování). Výběr manažera může být buď z odborníků v oboru, z manažerů nebo popřípadě ze zkušených vedoucích.

Hlavní vedoucí projektu musí splňovat několik základních funkcí - viz Tabulka č. 2.

**Tabulka č. 2: Charakteristika manažera projektu**

<b>Funkce HMP</b>	<b>HMP odpovídá za:</b>
Plánovač	- tvorbu a implementaci realizačních plánů (časové plány, plány zdrojů a nákladů)
Organizátor	- rozdělení pravomocí v týmu, instruktáž pracovníků, rozdělení zodpovědností a pravomocí
	- předvídání vzniku problémů a návrhy na jejich řešení
Vedoucí	- výběr členů týmu (externích i interních)
	- vyřizování pracovních nároků a problémů členů týmu
	- poskytování informací a průběhu realizace projektu
Koordinátor	- vytváření vhodných pracovních kontaktů na všech úrovních řízení
Vyjednavač	- formulování a předkládání požadavků, které jsou nad rámec jeho pravomocí
Kontrolor	- zjišťování odchylek od plánu, včetně návrhů nápravných opatření a jejich realizace
	- sledování vynaložených nákladů na projekt a jejich vyhodnocování vzhledem k danému rozpočtu

Zdroj: [9]

Výběr členů projektového týmu závisí na obsahu projektu. Musí se jednat o osoby schopné, oborově kvalifikované a ochotné pracovat bez ohledu na osobní prospěch. Také záleží komu jsou vybraní pracovníci podřízeni, zda pracují na plný úvazek a zda se jedná o trvalou či dočasnou spolupráci.

Dalším bodem je navržení a připravení vhodné organizační struktury a způsobu komunikace v projektu. Úkolem vrcholového managementu je začlenit celé projektové vedení do běžné organizační struktury firmy. Organizační uspořádání projektového managementu nepodléhá žádným normám, nejčastěji se však používá útvárová, projektová a maticová struktura.

Plánovací proces je velmi důležitou částí investiční fáze. Detailní vyhotovení plánu projektu pro navrhovaný výstup jednak napomáhá celkové komunikaci, ale především je základem pro sledování průběhu projektu. Je třeba si stručně a jasně zvolit cíl a strategii, čeho a jakými postupy je třeba dosáhnout. Jedná se o věcnou dekompozici problému, tedy

o rozklad problému na jednotlivé činnosti a vyjádření jejich jednotlivých vazeb. Dekompozice napomáhá usnadnění řízení a kontrole projektu. Podkladem pro dekompozici je strom cílů, ve kterém jsou ukázány cesty k dosažení daných cílů. Postup dekompozice je opačný než u realizace, tedy shora dolů. Následuje rozhodnutí, kdo bude činnosti vykonávat a kdo bude mít za co odpovědnost. Pomocí matice zodpovědnosti lze vymezit pravomoci a odpovědnosti všech členů týmu.

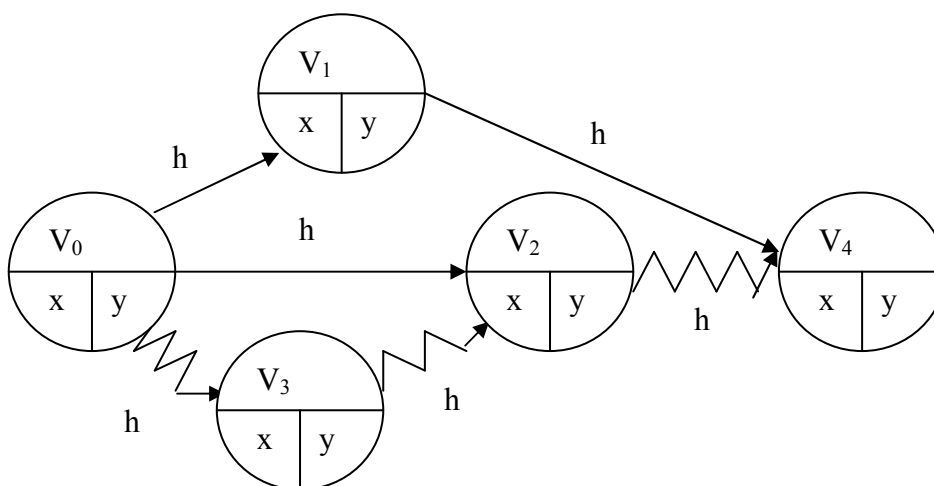
Časové plánování je možno rozdělit na tyto dva body:

- analýza struktury procesu,
- analýza času.

Analýza struktury procesu vychází z věcné dekompozice, která je poupravena dle požadavků na logickou návaznost a konkrétním činnostem jsou určeny předpokládané doby trvání.

Analýza času spočívá ve výpočtu celkové doby trvání projektu, zjištění časových rezerv a stanovení činností ležících na kritické cestě. K této analýze bývá používána metoda kritické cesty – Obrázek č. 5 (Critical Path Method, CPM) nebo metoda PERT. V dnešní době také existuje řada vhodných počítačových programů, které toto časové plánování značně usnadní. Celý projekt je vhodné vyjádřit modelem ve formě síťového grafu či Ganttova diagramu.

**Obrázek č. 5: Kritická cesta v síťovém grafu**



Zdroj: autor

Legenda: h – hrana, v – vrchol, x – nejdříve možný začátek činnosti, y – nejpozději nutný konec činnosti.

Další nutností je odhad rizikových faktorů a vytvoření plánu rizik. Každý projekt je rizikový, tedy mohou se v něm vyskytnout jak ovlivnitelná (předvídatelná), tak i neovlivnitelná rizika. Všem předvídatelným rizikům je zapotřebí předejít či je omezit na únosnou míru. Dojde – li i přesto k nějaké rizikové události, je nutno připravit následná opatření (zajistit časové i nákladové rezervy). Z tohoto důvodu bývá zpracováván plán rizik ve formě tabulky.

Výstupem investiční fáze je detailní projektová dokumentace. Ve velké části se jedná o realizační dokumentaci projektu (Detail Design), o dokumentaci pro výběr dodavatelů a uzavírání smluv. Vypracování dokumentace musí být do nejmenších detailů, aby projekt splňoval nejen bezpečnostní, hygienické či ekologické předpisy, ale také musí umožnit kompletní realizaci projektu, upřesnit dodávky výrobků a služeb. Rozsah dokumentace závisí na druhu a rozsahu projektu a za její obsah plně odpovídá zvolený zhotovitel (projektant).

Hlavní manažer projektu v této fázi musí navrhnout dodavatele a domluvit s nimi veškeré náležitosti potřebné k uzavření smluv. Jelikož se může jednat o řadu rozdílných smluv, je znalost právního řádu nutností. Často používané druhy smluv při zajišťování realizace projektu jsou:

- smlouva o uzavření budoucí smlouvy,
- kupní smlouva,
- smlouva o dílo,
- smlouva o koupi najaté věci,
- licenční smlouva,
- smlouva mandátní.

Po uzavření smluv je povinností hlavního manažera projektu zajistit kontrolu nad jejich plněním. V této situaci se musí vycházet z daných termínů v síťovém grafu (resp. v Ganttově diagramu).

Investor vytváří hlavnímu manažerovi podmínky, kdy je plně v jeho kompetenci používání finančních zdrojů.

*„Manažer projektu pak s těmito prostředky musí hospodařit:*

- *plánovat náklady na realizaci projektu,*
- *uvolňovat finanční prostředky dodavatelům podle dohodnutého platebního režimu,*
- *kontrolovat průběh realizace z hlediska čerpání nákladů v daných etapách.“ [9, s. 41]*

Finanční toky a rozpočet je přesně stanoven, díky čemuž v průběhu realizace projektu může docházet nejen k pravidelným úhradám dodávek, ale také k hodnocení efektivnosti projektu.

Schválením časového plánu, podle kterého lze porovnávat dosažené výsledky, je zahájena investiční fáze. System řízení realizace projektu zahrnuje šest vzájemně se doplňujících položek (subsystémů), jež napomáhají při řízení projektu k samotné realizaci. Těmito subsystémy jsou:

- Kontrola – identifikace a odstraňování odchylek skutečného průběhu od plánovaného.
- Informace – sběr, analýza a vyhodnocování údajů o průběhu realizace.
- Usměrnování – sladování skutečného a plánovaného průběhu.
- Rozhodování – zvolení nejefektivnějších variant realizace prací.
- Motivace – motivování všech ke společné vizi.
- Administrativně – technické zabezpečení – software, dokumentace, administrativa.

Ganttův diagram slouží jako hlavní nástroj ke sledování postupu při realizaci projektu. Důležité jsou časté kontroly, díky nimž je snazší odhalování případných problémů. V této fázi se také využívá **koncepte vytvořené hodnoty** (Earned Value), což je nástroj pro měření výkonnosti ve srovnání s plánem.

Pro výpočet vytvořené hodnoty platí tento vztah:

$$RNV = PD \times CR$$

Je-li třeba zjistit stav nákladů, bývá používán vztah pro výpočet **odchylky nákladů** (CV – Cost Variance)

$$CV = RNV - SNV$$

**Odchylka plánování** (SV – Scheduled Variance) je dalším ukazatelem v realizační fázi.

$$SV = RNV - RNP$$

Legenda:

- RNV – rozpočtové náklady na vykonanou práci, vytvořená hodnota,
- RNP – rozpočtové náklady na plánovanou práci,
- SNV – skutečné náklady na vykonanou práci,
- CR – celkový rozpočet na dokončení projektu,
- PD – procento dokončení projektu k danému okamžiku.

Před samotným zahájením provozu je ještě zapotřebí řádně připravit pracovníky na nový způsob práce a zajistit prvotní zásoby. Častou formou přípravy jsou školení, která se obvykle dělí na teoretickou a praktickou část. Cílem je, aby si zvolení schopní lidé osvojili nové postupy a technologie. Zaškolením je možno pověřit:

- vhodné pracovníky - přímo na pracovišti,
- vhodné pracovníky - ve vlastním školicím centru,
- externí specialisty,
- firmu, která je podobná a poskytla licenci (daná technologie je zde již zavedená).

Zásobování je jednou z posledních činností v Ganttově diagramu. Úkolem je zajistit veškerý materiál (hmotný, nehmotný, energie, inventář,...) pro zkušební a následně i pravidelný provoz.

### **1.2.3 Fáze provozu a vyhodnocení**

Tato fáze završuje životní cyklus projektu. Všichni zúčastnění daného projektu by měli být přítomni při jeho „oživení“ a případně ihned, operativně odstranit disproporce od plánovaného stavu. Zkušební provoz musí být zdokumentován a nejsou – li žádné výtky či problémy, je možno sepsat protokol o převzetí projektu do užívání (samozřejmě vždy závisí na druhu projektu). Pokud však při zkušebním provozu nastanou jakékoliv komplikace, zapíše se do protokolu a zkušební provoz se prodlouží do doby, než budou odstraněny.

Projekt je možno vyhodnotit za hotový v okamžiku kdy:

- je zaplacená faktura (obchodní hledisko),
- je podepsán protokol o zkušebním provozu a o převzetí objektu do užívání.

Pro hlavního manažera projektu a jeho tým však ještě projekt neskončil. Vedoucí projektu musí vypracovat závěrečnou zprávu pro zadavatele projektu a vrcholový management. Obsah zprávy závisí na rozsahu a charakteru projektu (není přesně stanoven). Zároveň je třeba předat i veškerou provozní dokumentaci. Hlavní manažer zodpovídá za aktuálnost a správnost všech odevzdávaných dokumentů. Dalším úkolem manažera projektu je vyhodnocení práce všech členů týmu. Toto hodnocení musí být objektivní a motivující do dalšího účastnění se na projektech. Všichni členové i vedoucí projektu by měli být ohodnoceni a obdržet děkovaný dopis.



Také členové projektového týmu by měli sepsat stručnou zprávu o průběhu celého projektu. Veškeré dokumenty jsou nezbytné pro poučení do budoucnosti, jedná se o zdroj důležitých informací a podklady pro případné audity.

Úplně posledním krokem je shromáždění a analýza dat. Vedle srovnání plánovaných dat s reálnými je třeba ještě data dále zpracovat a vytvořit tak projektové standardy. Samozřejmě však stále platí pravidlo, že každý projekt je unikátní.

Podle zaměření projektu je možno jeho životní cyklus dělit do odlišných fází než je výše uvedeno. *„Přesto lze nalézt v životních cyklech projektů některé společné charakteristiky:*

- *Úroveň zdrojů (nasazení pracovníků nebo čerpání nákladů) je při zahájení malá, směrem k ukončení se zvyšuje a prudce klesá, když se blíží konec projektu.*
- *Pravděpodobnost úspěšného dokončení projektu je nejnižší, a tedy rizika a nejistoty nejvyšší, při zahájení projektu. Pravděpodobnost úspěšného dokončení se obvykle postupně zvyšuje během pokračování projektu.*
- *Možnost zájmových skupin ovlivnit konečné výstupy projektu a konečné náklady je vyšší při zahájení projektu a během následujících etap se stále snižuje. Vliv na tuto skutečnost má fakt, že náklady na změny a opravy chyb se během projektu obvykle zvyšují.“ [3, s. 21]*

## 2. Financování cyklostezek a víceúčelových komunikací

Realizátor jakéhokoliv projektu musí vědět, jak velké finanční zdroje jsou potřebné pro ten či onen časový interval daného projektu. Druhem projektu, jeho časovým harmonogramem, náklady a platebními podmínkami jsou stanoveny potřebné finanční zdroje. Úkolem vedení je analyzovat možné finanční zdroje a následně vybrat nejvýhodnější z nich (či jejich vhodnou kombinaci).

V průběhu životního cyklu projektu může dojít k neočekávaným situacím a požadavkům, které by bylo třeba v daný okamžik ihned krýt. K tomuto účelu v projektu musí existovat určité finanční rezervy. Proces získávání financí je obvykle v kompetenci vrcholového managementu (finančního ředitele), jenž musí vybírat finanční zdroje tím nejrozumnějším a nejpříznivějším způsobem. Existuje řada možností získání finančních zdrojů: interní finanční zdroje, zdroje z přidružených společností (dceřiných firem), bankovní půjčky nebo různá konsorcia pro vybudování, provozování a prodej, veřejné finanční prostředky, čerpání z fondů,... Pro každý projekt je třeba přezkoumat všechny možnosti a vybrat vhodnou z nich v dostatečném předstihu před zahájením projektu.

Takto mohou vypadat kroky způsobu finančního řízení:

- analýza možností a modelů financování projektu,
- jednání a identifikace podmínek možných zdrojů financování,
- výběr zdroje financování,
- zařazení nákladů do rozpočtu,
- výpočet spotřeby finančních zdrojů, příjmových a výdajových toků,
- zavedení procesů provádění a schvalování plateb,
- řízení účetnictví a finančních auditů,
- propočty případných změn finančních zdrojů a rozpočtů,
- dokumentace všech poznatků.

Mnoho obcí či svazků obcí, které má zájem na projektu výstavby cyklistických stezek, se potýká s problémem jeho financování. Správná volba správných finančních zdrojů je mnohdy nejproblematictější částí přípravy daného návrhu cyklostezky.

## **2.1 Rozdělení finančních zdrojů v dopravě a financování cyklostezek**

*„Doprava je jedním z klíčových růstových faktorů v moderních ekonomikách. Investice do infrastruktury jsou považovány za efektivní způsob, jak podnítit ekonomiku a iniciovat v ní růstové trendy. Primárním motivem pro investování do dopravní infrastruktury je úspora času a redukce dopravních nákladů.“ [4, s.31]*

Financování rozvoje dopravní infrastruktury České republiky může být podle pana doc. Ing. Alexandera Chlaně, Ph.D. zajišťováno několika různými zdroji, kterými jsou:

- zdroje veřejné,
- zdroje soukromé,
- kombinace zdrojů soukromých a veřejných,
- evropské finanční zdroje.

Mezi zdroje veřejné patří: státní rozpočet, rozpočty krajů a obcí, Státní fond dopravní infrastruktury a také přerozdělování na základě výběru daní.

Zdrojem soukromým, neboli privátním, jsou soukromé sektory, které investují veřejné prostředky (například bankami, penzijními fondy).

Jestliže nastane situace, kdy je daný projekt financovaný z části veřejným zdrojem a z části soukromým zdrojem, jedná se o projekty public private partnership (PPP).

Dominantní roli evropských finančních zdrojů mají evropské fondy. Dále také Evropská investiční banka, Evropská banka pro obnovu a rozvoj, Evropský investiční fond a Světová banka.

Finanční prostředky pro výstavbu (rekonstrukci) cyklostezek je možno získat z veřejných či soukromých zdrojů (či jejich kombinací). Mezi státní veřejné zdroje patří:

- **rozpočty měst a obcí,**
- **rozpočty krajů,**
- **výdaje ze Státního fondu dopravní infrastruktury,**
- **dotace ze Státního programu podpory cestovního ruchu,**
- **dotace ze Státního programu obnovy venkova.**

Dále je možno finanční prostředky na výstavbu cyklostezek získat nepřímou v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření a rekonstrukcích železničních koridorů (méně časté případy). Dalším, v dnešní době velmi důležitým a využívaným zdrojem finančních prostředků, jsou **dotace ze strukturálních fondů EU**. Soukromé zdroje jsou v této

oblasti méně obvyklé a můžeme do nich zařadit například sponzorské dary. Snahou do budoucna jsou projekty PPP.

## **2.2 Rozpočty krajů a obcí**

Tvorba rozpočtů, jejich obsah, funkce, dále pak rozpočtové výhledy a rozpočtové procesy jsou usměrňovány zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Tato právní norma stanovuje pravidla hospodaření s finančními prostředky územních samosprávných celků.

Rozpočtem se rozumí finanční plán, jímž se řídí financování činnosti územního samosprávného celku a svazku obcí. Dle zákona č. 250/2000 Sb.: obsahem rozpočtu jsou jeho příjmy a výdaje a ostatní peněžní operace, včetně tvorby a použití peněžních fondů, pokud není dále uvedeno, že probíhají mimo rozpočet.

Příjmy rozpočtu obce dle tohoto zákona jsou [8]:

- příjmy z vlastního majetku a majetkových práv,
- příjmy z výsledků vlastní hospodářské činnosti,
- příjmy z hospodářské činnosti právnických osob, pokud jsou podle tohoto nebo jiného zákona příjmem obce, která organizaci zřídila nebo založila,
- příjmy z vlastní správní činnosti včetně příjmů z výkonů státní správy, k nimž je obec pověřena podle zvláštních zákonů (př.: správní poplatky),
- výnosy z místních poplatků,
- výnosy daní nebo podíly na nich,
- dotace ze státního rozpočtu a ze státních fondů,
- dotace z rozpočtu kraje,
- prostředky získané správní činností ostatních orgánů státní správy (pokuty, sankce, odvody),
- přijaté peněžité dary a příspěvky,
- jiné příjmy patřící do rozpočtu dle zvláštních předpisů.

Výdaje rozpočtu obce [8]:

- závazky vyplývající pro obec z plnění povinností uložených jí zákony,
- výdaje na vlastní činnost obce v její samostatné působnosti (péče o vlastní majetek),
- výdaje spojené s výkonem státní správy,

- závazky vyplývající pro obec z uzavřených smluvních vztahů v jejím hospodaření a ze smluvních vztahů vlastních organizací přistoupila-li k nim,
- závazky přijaté v rámci spolupráce s jinými obcemi nebo s dalšími subjekty (také příspěvky na společnou činnost),
- úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů,
- výdaje na emise vlastních dluhopisů a na úhradu výnosů z nich náležejících jejich vlastníkům,
- výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti a na podporu soukromého podnikání prospěšného pro obec,
- jiné výdaje.

Příjmy rozpočtu kraje tvoří [8]:

- příjmy z vlastního majetku a majetkových práv,
- příjmy z výsledků vlastní hospodářské činnosti,
- příjmy z hospodářské činnosti organizace, pokud jsou dle zákona příjmem rozpočtu kraje, který organizaci zřídil nebo založil,
- příjmy ze správní činnosti včetně příjmů z výkonů státní správy, k nimž je kraj pověřen podle zvláštních zákonů (př.: správní poplatky),
- výnosy daní nebo podíly na nich,
- dotace ze státního rozpočtu a ze státních fondů,
- přijaté peněžité dary a příspěvky,
- jiné příjmy patřící do rozpočtu dle zvláštních zákonů.

Výdaje rozpočtu kraje tvoří [8]:

- závazky plynoucí pro kraj z plnění povinností uložených zvláštními právními předpisy,
- výdaje na činnost orgánů kraje v jeho samostatné působnosti (péče o vlastní majetek),
- výdaje spojené s výkonem státní správy,
- závazky vyplývající pro kraj z uzavřených smluvních vztahů v jeho hospodaření a ze smluvních vztahů vlastních organizací přistoupil-li k nim,
- dotace obcím v kraji,
- závazky přijaté v rámci spolupráce s jinými územními celky nebo s dalšími subjekty (také příspěvky na společnou činnost),

- úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů,
- výdaje na emise vlastních dluhopisů a na úhradu výnosů z nich náležejících jejich vlastníkům,
- výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti a na podporu soukromého podnikání prospěšného pro kraj,
- jiné výdaje uskutečněné v rámci působnosti kraje (také dary, humanitární příspěvky).

Finanční hospodaření obce či územního samosprávného celku musí být v souladu se schváleným rozpočtem. Podmínkou je také pravidelná, systematická a úplná kontrola jejich hospodaření. Rozpočty jsou sestavovány na období jednoho rozpočtového roku, což se rovná jednomu kalendářnímu roku.

## **2.3 Státní fond dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury se řídí zákonem č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, v platném znění. Dle tohoto zákona byl Státní fond dopravní infrastruktury zřízen jako právnická osoba podřízená Ministerstvu dopravy a spojů, která sídlí v Praze. Veškerý majetek, se kterým SFDI hospodaří, je ve vlastnictví státu.

Hlavním účelem Fondu je: rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest, vnitrozemských vodních cest a také cyklostezek. Dále také Fond poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

### **2.3.1 Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury**

Hlavními příjmy SFDI dle tohoto zákona jsou [7]:

- převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
- převody výnosů silniční daně,
- převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- převody výnosů z časového poplatku,
- převody výnosů z mýtného,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,

- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury,
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu.

Těmito převody je zajištěn jakýsi koloběh, kde je část výnosů produkovaných dopravou vraceno opět do dopravy. Dalším příjmem do Fondu jsou příspěvky Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů. Na konci každého kalendářního roku dochází k převodu veškerých zůstatků příjmů do následujícího kalendářního roku.

### **2.3.2 Výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury**

Ze zákona je také přesně stanoven účel fondu, kterým je [7]:

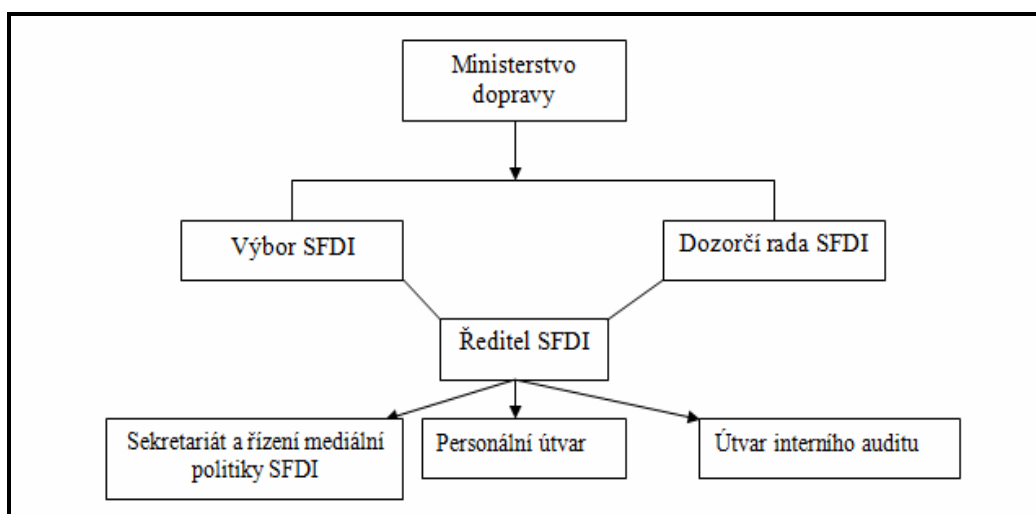
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby: silnic a dálnic; celostátních a regionálních drah.
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic,
- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- úhrada splátek úvěrů, úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,
- poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného,

- financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy,
- náklady na činnost SFDI.

### 2.3.3 Orgány SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury se skládá ze tří základních orgánů: Výboru, Dozorčí rady a ředitele. Organizační struktura SFDI je znázorněna na Obrázku č. 6.

**Obrázek č. 6: Organizační struktura SFDI**



Zdroj: Autor

#### **Výbor státního fondu dopravní infrastruktury**

Jedná se o devítičlenný výbor v čele s ministrem (předsedou). Předseda, místopředseda i ostatní členové jsou jmenováni vládou na funkční období čtyř let. Pravomocí výboru je schvalování návrhu rozpočtu SFDI, sestavování časového plánu příjmů a výdajů Fondu, schvalování ročního programu vyhlášených výběrových řízení na realizaci investičních akcí dle zvláštního právního předpisu a uvolňování prostředků na investiční akce. Mezi kompetence výboru mimo jiné patří i jmenování a odvolávání ředitele SFDI.

#### **Dozorčí rada Státního fondu dopravní infrastruktury**

Dozorčí rada se skládá z předsedy, místopředsedy a dalších tří členů, kteří jsou voleni Poslaneckou sněmovnou na funkční období čtyř let. Tento kontrolní orgán Státního fondu dopravní infrastruktury dohlíží na činnost a hospodaření Fondu.



## **Ředitel SFDI**

Ředitel, statutární orgán Fondu, je jmenován Výborem státního fondu dopravní infrastruktury. Řídí činnost aparátu Fondu a provádí rozhodnutí výboru o uvolnění prostředků SFDI.

### **2.3.4 Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek**

Dne 1.10.2009 Státní fond dopravní infrastruktury stanovil tato pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2010.

#### **Věcná orientace akcí**

Dle účelu SFDI lze finanční příspěvek poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky či na její údržbu. Pro účel těchto pravidel je cyklistická stezka považována za místní komunikaci IV. kategorie nebo za veřejnou účelovou komunikaci, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel.

#### **Výše finančního příspěvku a procento spoluúčasti každé vybrané akce**

Podle Pravidel pro rok 2010 lze z rozpočtu SFDI poskytnout příspěvek pro vybranou akci maximálně ve výši 75 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně alespoň její části realizované v roce 2010.

Fond nefinancuje tyto konkrétní položky:

- chodníky pro pěší u cyklostezky,
- hmatovou (slepeckou) dlažbu (výjimka - 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, odpadkové koše, osvětlení, informační tabule),
- 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, nájezdy na sousední nemovitosti,
- osázení vegetací, sadové úpravy a s tím související práce,
- opěrné zdi, jenž nejsou součástí tělesa cyklistické stezky, oplocení,
- příprava území s výjimkou území, které je součástí stavby cyklostezky,
- demolice objektů, které nejsou překážkou realizace stavby cyklostezky,
- geodetické a geometrické práce s výjimkou prací pro zaměření ukončené stavby,
- finanční rezerva z vysoutěžené ceny dané akce,
- vedlejší rozpočtové náklady – ztížené stavební podmínky, přírážky atd., s výjimkou zařízení stavenišť, kompletační činnosti a přechodného dopravního značení.

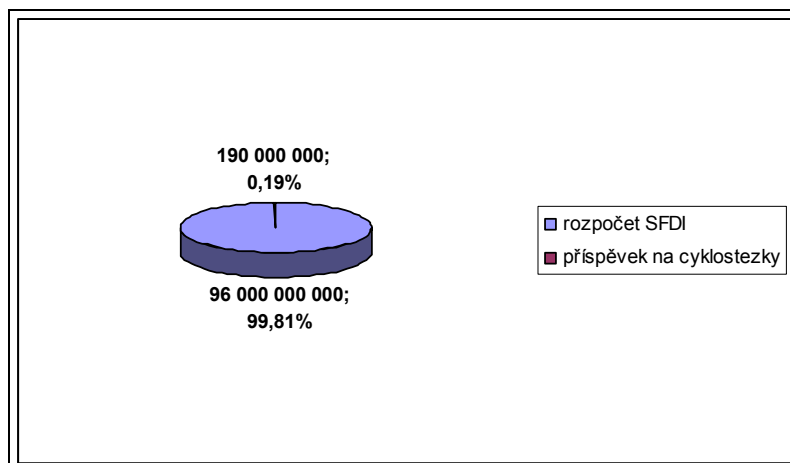
Výši příspěvku a procento spoluúčasti pro každou akci schvaluje Výbor SFDI a jeho výše je vyplácena v tis. Kč. Příjemcem tohoto příspěvku může být obec jako vlastník cyklistické stezky, popřípadě svazek obcí.

### **2.3.5 Výdaje SFDI na financování cyklostezek**

Rozpočet SFDI pro rok 2010 je stanoven ve výši 96 mld. Kč. Na výstavbu a údržbu cyklostezek je vyčleněna částka 190 mil. Kč. Oproti roku 2009, kdy na výstavbu cyklostezek bylo určeno téměř 300 mil. Kč (265 726 tis. Kč) se jedná o značný pokles. Celkový rozpočet se navýšil, ovšem příspěvek na cyklostezky byl snížen. Pokud by tento příspěvek zůstal na částce 300 mil. Kč i pro letošní rok, bylo by možno realizovat mnohem více projektů.

Na Obrázku č. 7 je znázorněn podíl příspěvků vynaložených z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklostezek v roce 2010. Jedná se o pouhých 0,19 % z celkových výdajů Fondu. Je zřejmé, že takto malý podíl by bylo třeba postupně dále zvyšovat, popřípadě alespoň udržet na úrovni roku 2009.

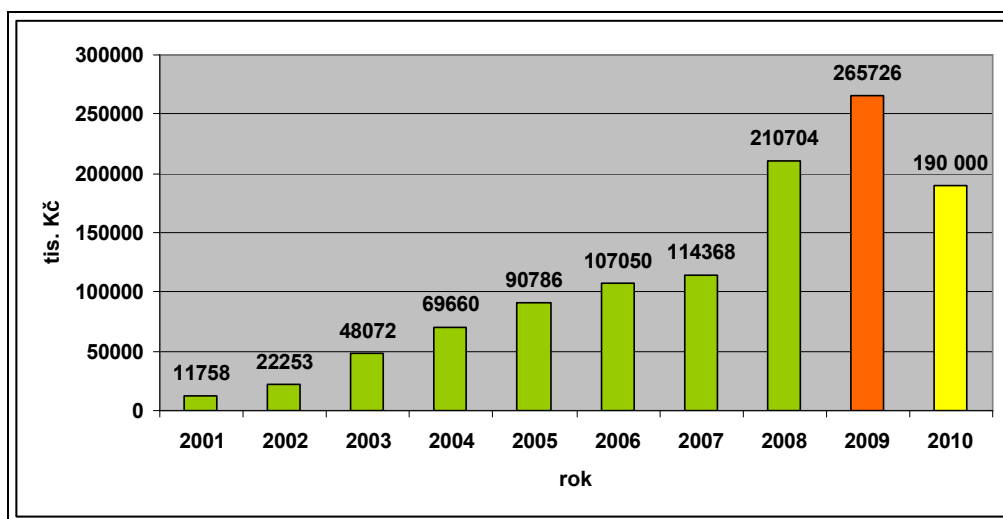
**Obrázek č. 7: Podíl příspěvků ze SFDI na výstavbu cyklostezek (rok 2010)**



Zdroj: autor

Obrázek č. 8 znázorňuje rostoucí příspěvky na cyklostezky od roku 2001 do roku 2009. Rok 2010 je tedy krokem zpět, kdy se tento příspěvek dále nezvýšil, ale naopak snížil.

**Obrázek č. 8: Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklostezek**



Zdroj: [14] upraveno autorem

Tabulka č. 3 ukazuje nárůst a konečný pokles příspěvků poskytnutých z rozpočtu SFDI. Pro přehlednost jsou konkrétní finanční částky ve výše uvedeném grafu převedeny na hodnoty v procentech, které znázorňují podíl příspěvků v jednotlivých rocích.

**Tabulka č. 3: Poskytované příspěvky od SFDI na výstavbu cyklostezek od roku 2001**

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Podíl příspěvků (%)	1%	2%	4%	6%	8%	9%	10%	19%	24%	17%

Zdroj: autor

### **2.3.6 Postup žádosti o financování cyklostezky**

Pokud se obec rozhodne o financování cyklostezky pomocí SFDI, je nutné dodržet přesný postup. Žadatel musí být oprávněnou osobou, žádost musí být podána písemně, v termínu předem stanoveném Pravidly pro poskytování příspěvku na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (20.3.2010). Žádost musí obsahovat všechny náležitosti, které jsou v Pravidlech uvedeny – viz. Příloha č. 3. Pro hodnotitelskou komisi, která má daný návrh schvalovat, je důležité také přiložit tzv. specifické náležitosti žádosti = DVD prezentace + textový dokument (přesnou formu stanovují opět Pravidla). Poté musí žadatel čekat na posouzení všech žádostí Hodnotitelskou komisí. Tato komise doporučí či nedoporučí Výboru SFDI akce, kterým by bylo vhodné příspěvek poskytnout. Závěrečným krokem se stává usnesení Výboru SFDI, které je 14 dní po zasedání Výboru zveřejněno na internetových stránkách SFDI ([www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)). Žadatelé o příspěvek jsou samozřejmě o rozhodnutí informováni písemně.

Je nutné si pečlivě pročíst celá Pravidla, aby žadatel předešel případnému nevyhovění podmínek, čímž by jeho návrh nemohl být schválen.

## **2.4 Strukturální fondy EU**

Rozdělováním finančních prostředků se Evropská unie snaží snižovat ekonomické a sociální rozdíly mezi členskými státy a jejich regiony. Tyto finanční prostředky jsou poskytovány z fondů EU a jsou hlavním nástrojem realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti (kohezní politika). Na tuto politiku zaměřující se na rovnoměrný hospodářský a společenský rozvoj všech členských států a jejich regionů vynakládá Evropská unie více než třetinu svého společného rozpočtu.

Třemi hlavními evropskými fondy jsou:

- Fond soudržnosti (FS)
- Strukturální fondy:
  - Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)
  - Evropský sociální fond (ESF).

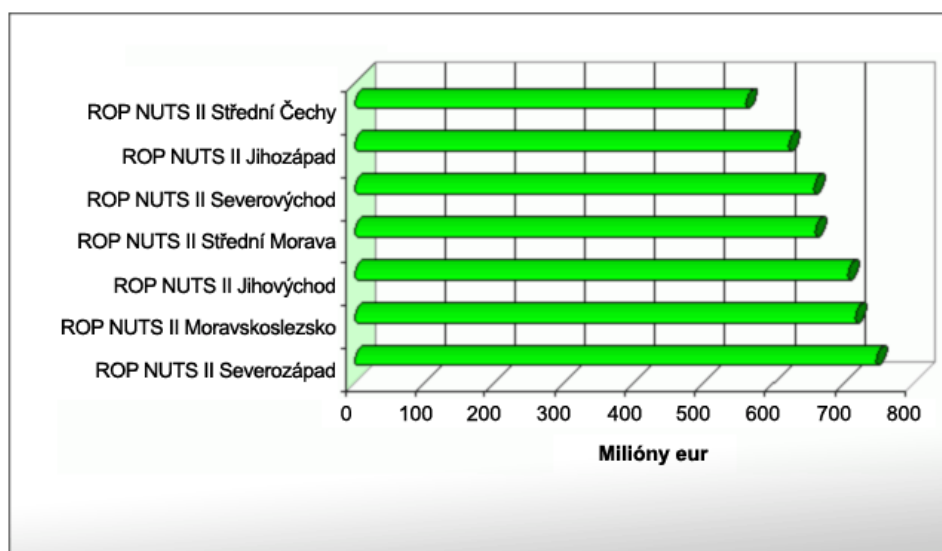
Pro období 2007 – 2013 vyčlenila Evropská unie České republice 26,69 miliard Eur.

Operační programy jsou mezistupněm mezi FS, ERDF a ESF a konkrétními příjemci finančních prostředků. Tyto strategické dokumenty jsou průnikem mezi prioritami politiky evropské hospodářské a sociální soudržnosti a individuálními zájmy členských států. Proto si tyto programy samostatně dojednává každá členská země s Evropskou komisí.

Na území České republiky je pro období 2007 – 2013 připraveno sedm regionálních operačních programů (ROP), jejichž cílem je nejen zvýšení konkurenceschopnosti regionů, ale také urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity regionů pro investory. Těmito programy jsou: ROP NUTS II Severozápad, ROP NUTS II Severovýchod, ROP NUTS II Střední Čechy, ROP NUTS II Jihozápad, ROP NUTS II Jihovýchod, ROP NUTS II Moravskoslezsko a ROP NUTS II Střední Morava. Každý operační program je řízen samostatně Regionální radou příslušného regionu soudržnosti.

Na tyto programy je z fondů EU vyčleněno 4,6 mld. EUR. Na Obrázku č. 9 je znázorněno rozdělení finančních prostředků všem sedmi programům v ČR.

**Obrázek č. 9: Alokace prostředků z fondů EU v České republice pro ROP**



Zdroj: [13]

Z regionálních operačních programů lze financovat řadu projektů z různých oblastí (rozvoj cestovního ruchu, regionální rozvoj podnikání, rozvoj městských a venkovních oblastí, dopravní dostupnost a obslužnost,...). Všechny podporované aktivity jsou spolufinancovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) - jedná se tedy o investiční projekty.

V rámci oblasti je financována například výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy a místních komunikací, výstavba stezek pro bezmotorovou dopravu a infrastruktura pro potřeby veřejné dopravy (dopravní terminály, železniční stanice, zastávky, informační systémy,...). Finanční prostředky z této oblasti jsou tedy dalším možným zdrojem k financování cyklistických stezek.

## 2.5 Public Private Partnership

Vzhledem k nedostatku finančních prostředků ve státních rozpočtech, je třeba najít jiný způsob, který by přinesl finance a tím umožnil realizaci projektů. Z anglického výrazu Public Private Partnership vznikla obecně uznávaná zkratka PPP, neboli Partnerství veřejného a soukromého sektoru. Existuje mnoho různých definic PPP, které se liší dle forem partnerství. Zelená kniha Evropské komise například uvádí, že se jedná o formu spolupráce veřejného a soukromého sektoru s cílem financování výstavby, rekonstrukce, provozu a údržby infrastruktury a prostřednictvím této infrastruktury poskytování služeb.

Charakteristické znaky PPP projektů:

- velice složitá příprava projektového financování,
- značnou část rizika investovaného kapitálu do projektu PPP nese soukromý partner projektu,
- dlouhodobé smluvní vztahy (koncese na 20 až 40 roků),
- soukromý sektor zajišťuje téměř celý projekt (realizaci, implementaci, údržbu a financování),
- veřejný sektor zajišťuje požadované cíle a kritéria projektu z hlediska veřejného zájmu.

Účelem spojení veřejného a privátního sektoru je tedy využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejných služeb (veřejné infrastruktury). *„Podíl účasti privátní sféry má své hranice. Na základě zvláštních podmínek, ať už jde o dobu výstavby, dlouhou životnost, dočasně relativně nízké využití – je plné financování z privátního sektoru opravdu nepravděpodobné. Přesto však může privátní sektor v mnoha oblastech hrát důležitou i klíčovou roli – ať už jako dodavatel, nebo smluvní partner, který na sebe přebírá část rizika (např. překročení očekávaných nákladů), nebo jeden z podílníků na zisku jako spoluprovozovatel, nebo sponzor v rámci společenství se státním podnikem. Vytvoří-li se správné podněty, může privátní sféra napomoci ke zlepšení možných výkonů.“* [4, s.35]

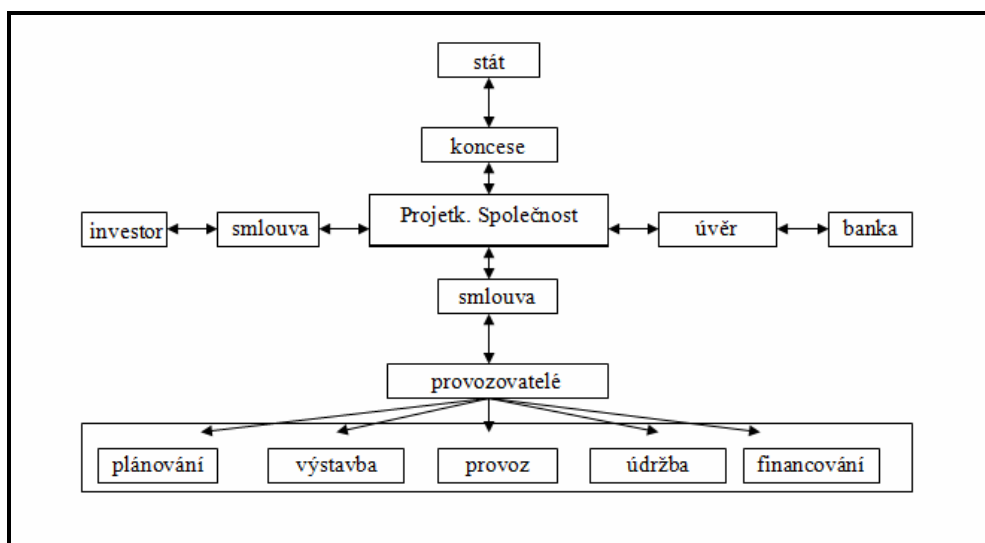
Předpoklady pro vstup privátního sektoru:

- dobrá šance na zisk,
- včasné oslovení (ve fázi zpracování projektu),
- řádné výběrové řízení,
- celkové náklady rozloženy v čase.

Spojení veřejného a soukromého sektoru může mít různá uspořádání, která jsou charakterizována z odlišných hledisek:

- míra rizika,
- struktura,
- forma partnerství
  - větší podíl rizika na straně veřejného sektoru, vlastnictví majetku je státní,
  - větší podíl rizik na straně soukromého sektoru, ale záruky veřejných financí,
  - převaha rizik na straně soukromého sektoru, majitel infrastruktury je účelově založená společnost,
  - hranice privatizace a soukromého vlastnictví,
  - účelově založená společnost získá koncesi, akcionářem je veřejný i soukromý sektor.

**Obrázek č. 10: Klasické schéma PPP**



Zdroj: [4]

Na Obrázku č. 10 je znázorněno klasické schéma PPP s využitím projektové společnosti (účelově založené společnosti). Projekty PPP jsou využívány v mnoha oblastech. Vlastimil Vyskočil uvádí tyto obory a příklady:

- dopravní infrastruktura – dálnice, tunely, mosty, rychlodráhy,
- administrativní případně ubytovací kapacity – úřady, soudy, ubytovny, administrativní prostory, věznice,
- zdravotnictví – nemocnice,

- školství – univerzitní komplexy, studentské koleje, školy,
- obrana – výzbroj, speciální infrastruktura,
- utility – vodárenství. [5, s.138]

Kromě těchto uváděných příkladů, se projektů PPP využívá i při projektech na výstavbu terminálů osobní dopravy a mnoha dalších.

Projekty PPP se v dnešní době již osvědčily v mnoha zemích, například v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Řecku, Španělsku, Francii, USA atd. Využití schopností a zkušeností privátního sektoru a rozdělení rizik mezi všechny strany způsobem, že každá strana nese takové riziko, které dokáže nejlépe řídit, je podstatou úspěšného projektu PPP.

V oblasti výstavby cyklostezek je způsob financování prostřednictvím PPP téměř nemožný. Stavba cyklostezek pro případné privátní firmy není lukrativní záležitostí. Nelze zpoplatnit cyklisty využívající cyklostezku, tedy firmám nejsou jejich vynaložené finanční prostředky na projekt nijak vráceny zpět. Z tohoto důvodu se firmy takovýchto projektů neúčastní a zabývají se spíše jinými smysluplnými projekty, kde je dobrá šance na zisk.



### 3. Možnosti financování vybraného projektu

Navrhovaným projektem, jenž se nyní nachází ve fázi příprav, je výstavba cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn. Klíčovou otázkou je zde způsob financování. Cyklostezka povede přes několik obcí, které se budou muset podělit o pokrytí alespoň částečných nákladů spojených s projektem. Je zřejmé, že samotné obce ze svých zdrojů celý projekt nebudou schopny financovat, a proto je tedy nutno hledat finanční prostředky i jinde.

#### 3.1 Cyklistická a víceúčelová komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn

Navrhovaná cyklostezka spadá do katastrálního území obce Dolní Libchavy, Prostřední Libchavy, Horní Libchavy, České Libchavy, Sopotnice, Potštejn, Česká Rybná a Litice nad Orlicí. Patronem a zároveň investorem celého projektu se stal Region Orlicko – Třebovsko (svazek 22 obcí), ve kterém se trasa nachází.

*„Účelem projektu cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn je vybudovat komunikaci pro bezpečnou cyklistickou dopravu mezi těmito dvěma cílovými místy a napojení z této cyklostezky na nové v tomto projektu řešené cyklostezky a stávající síť cyklotras.“* [10] Nyní mezi těmito body vede pouze komunikace I/14 (vedoucí do Hradce Králové), která je velmi vytížená a nebezpečná pro cyklisty. V budoucnu by se propojením této cyklostezky se stávající sítí tratí mělo zajistit spojení Královéhradeckého a Pardubického kraje.

Snahou cyklostezky je co největší využití stávajících místních komunikací, které jsou vhodné pro jízdu na kole, případně budou vhodné pro jízdu na kole po opravě nebo rekonstrukci. Tento projekt také zpracovává propojení s obcí Litice nad Orlicí a to ze Sopotnice a z Potštejna (Horka). Obě dvě navrhované cyklostezky budou propojeny spojnici u chaty „Kamarád“, kde bude obnovena lávka přes Divokou Orlici, která byla stržena při povodni v roce 1997. V Českých Libchavách z cyklostezky Ústí nad Orlicí- Potštejn odbočuje spojnice České Libchavy – Žampach.

**Obrázek č. 11: Logo firmy KVARTA spol. s r.o.**



Zdroj: [10]

Firma Kvarta spol. s r.o. vypracovala pro tento projekt v září roku 2008 projektovou dokumentaci (projekt pro územní rozhodnutí). Jejím obsahem je:

- průvodní a souhrnná technická zpráva,
- výkresová dokumentace,
- dokladová část.

Celkový rozsah cyklostezky je naplánovaný na 25,265 km jak je uvedeno v Tabulce č. 4.

**Tabulka č. 4: Rozsah cyklostezky v km**

Úsek	Délka (km)
Ústí nad Orlicí – Potštejn	15,35 km
Sopotnice – Litice n.Orl.	4,02 km
Potštejn(Horka) - Litice n.Orl.	4,58 km
Spojnice u chaty “Kamarád“	0,395 km
Spojnice České Libchavy – Žampach	0,92 km
<b>Celkem</b>	<b>25,265 km</b>

Zdroj: [10]

Cyklostezka je v souladu s územními plány jednotlivých obcí, kterými prochází. V dokumentaci jsou uvedena vyjádření a požadavky k výstavbě cyklostezky od dotčených orgánů (obce, kraje, SŽDC, ČD, Policie ČR, Lesy ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR,...).

Poloha cyklostezky není ve všech úsecích zcela ideální. Část trasy (podél řeky Divoké Orlice) se nachází v záplavovém území. Jedná se o úsek Potštejn (Horka) – Litice nad Orlicí, který je vedený po pravém břehu toku blízko břehové hrany, který bude při jarním tání nebo velkých deštích zaplavován.

Dokumentace také přesně popisuje další charakteristiky projektu jako například: jedná se o stavbu trvalého charakteru, v převážné většině vzniklou opravami či rekonstrukcemi místních komunikací a v několika úsecích se jedná o novostavbu, provoz tohoto projektu nevyžaduje nároky na energii, teplo či užitkovou vodu.

Výstavbou této cyklostezky dojde nejen ke zviditelnění regionu, ale také k podpoře dopravy přátelské k životnímu prostředí a přispívající k rozvíjení zdravého životního stylu obyvatel.

### **3.2 Trasa navrhované cyklostezky**

Plánovaná cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn vede od železniční stanice Dolní Libchavy (pravý břeh řeky Tichá Orlice) po bývalé silnici směrem na Brandýs n.O. – zde

dochází k mimoúrovňovému křížení silnice I/14. Stezka dále pokračuje pod nadjezdem k železničnímu přejezdu, kde kříží silnici Dolní Libchavy – Brandýs n.O. Od této komunikace je cyklostezka vedena po místních komunikacích Dolními, Prostředními a Horními Libchavami do Českých Libchav, kde dochází několikrát ke křížení silnice I/14.

V Českých Libchavách na Cyklostezku Ústí nad Orlicí – Potštejn u kostela navazuje Spojnice České Libchavy - Žampach, která umožní chodcům a cyklistům bezpečnou dopravu mimo silnici České Libchavy- Žamberk, která je velmi frekventovaná a není podél ní vybudován chodník pro pěší. Přes tuto vytíženou komunikaci je navržena lávka pro pěší a cyklisty, která propojí České Libchavy s nově vybudovaným sídlištěm obecních řadových domů. V tomto bodě bude stávající komunikace navazovat na novou část cyklostezky, která povede podél silnice I/14 až do části Paseky. Do této části obce není jiný možný přístup pro pěší a cyklisty, než po silnici I/14. Na začátku Pasek dochází k opětovnému křížení hlavní silnice a poté je cyklostezka odkloněna do lesa, kde budou zpevněny a upraveny stávající lesní cesty. V úseku od 8,325 – 8,870 km bude vybudována nová cesta, která naváže na stávající obecní polní cestu a dále přejde na místní asfaltovou komunikaci, po které projde téměř celou obcí Sopotnice.

Ve staničení km 12,800 z cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn odbočuje cyklostezka Sopotnice – Litice nad Orlicí, od které je cyklostezka Ústí n.O. – Potštejn vedena po místní komunikaci k silnici I/14 (zde bude postaven úsek souběžný s touto silnicí). Poté je trasa vedena opět po místních komunikacích až do staničení km 13,280 - zde cyklostezka přechází na louku, v jejímž kraji jde po vrchu svahu nad chatovou zástavbou (nádherný výhled na Divokou Orlici). Na konci osady se trasa lomí a vede směrem k silnici I/14, kterou kříží a následně opět přechází na stávající cestu, která vede až k lávce přes Divokou Orlici u veřejného tábořiště Vochtánka, kde cyklostezka v km 15,250 končí. Přibližně ve 14. km odbočuje z cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn cyklostezka Potštejn (Horka) – Litice nad Orlicí.

Kromě výše uvedené trasy projekt také řeší cyklistické napojení na turisticky atraktivní cíl Litice nad Orlicí (gotický hrad). Část této trasy vede zalesněnou údolní nivou Divoké Orlice a část po svazích zalesněného údolí podél železniční trati č. 021 Hradec Králové – Letohrad. Tento úsek se nachází v ochranném pásmu Přírodního parku Orlice a v pásmu přírodní památky „Hradní kopec Litice“. Napojení na obec Litice nad Orlicí je řešeno Cyklostezkou Sopotnice – Litice nad Orlicí, která odbočuje z Cyklostezky Ústí n.O. – Potštejn v Sopotnici v km 12,800.

Cyklostezka Potštejn (Horka) – Litice nad Orlicí odbočuje z cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn před obcí Potštejn v km 14,070. Lesní cestou je vedena ke komunikaci I/14, kterou kříží a následně odbočuje doleva a jde souběžně se silnicí v délce 47,5 m. Následně vede po nově rekonstruovaném mostě (67,5 m) přes Divokou Orlici, do obce Brná, odkud pokračuje po polních a lesních cestách do Litic n.O.

Obě trasy do Litic budou propojeny Spojnicí u chaty „Kamarád“, kde bude pro tento účel obnovena lávka pro pěší a cyklisty. Celá trasa je znázorněna v Příloze č. 4.

### **3.3 *Financování cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn***

Pro projekt výstavby cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn existuje několik variant financování. V úvahu přichází několik zdrojů, které by mohly poskytnout finanční prostředky na realizaci tohoto projektu. Jelikož se projekt nachází teprve ve fázi příprav, není ještě přesně určen konečný způsob financování.

Projekt je možno financovat z veřejných zdrojů a to konkrétně z:

- rozpočtu zúčastněných obcí,
- rozpočtu Pardubického kraje (popřípadě Královéhradeckého kraje),
- Státního fondu dopravní infrastruktury,
- strukturálních fondů EU (ROP NUTS II).

Financování společné s privátním sektorem by bylo rozhodně vítáno, ale bohužel nepatří k častým a ani pro tento projekt nebude možno jej uskutečnit.

#### **3.3.1 *Obce podílející se na financování***

Do roku 2009 bylo bráno v úvahu, že se finančně na projektu cyklostezky budou podílet obce: Libchavy, České Libchavy, Sopotnice, Potštejn a Litice nad Orlicí. Z rozpočtu těchto obcí se měly financovat zbývající náklady a náklady, které by byly označeny jako nezpůsobilé či neuznatelné. V každé obci jsou rozhodujícími orgány Obecní zastupitelstvo a Rada obce, které schvalují výdaje obce.

V době, kdy toto seskupení obcí ještě bylo platné, rozhodly se všechny obce pro využití úvěru, který by byl přechodným zdrojem financí, jelikož se dotace ze strukturálních fondů EU vyplácejí zpětně.

V letech 2007 a 2008 několik obcí shromáždilo finanční prostředky potřebné na zpracování dokumentace a ostatních záležitostí. Tyto peníze tvořily příjmy pro projekt

cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn a celková částka byla 500 000 Kč. Konkrétní rozdělení finančních částek od obcí je znázorněno v Tabulce č. 5.

**Tabulka č. 5: Rozdělení finančních příspěvků od obcí v roce 2007 a 2008**

Obec	Částka v Kč
Ústí nad Orlicí	115 000
Libchavy	115 000
České Libchavy	115 000
Sopotnice	115 000
Potštejn	20 000
Záchlumí	20 000
<b>Celkem</b>	<b>500 000</b>

Zdroj: interní informace

Výdaje na tento projekt v letech 2007 a 2008 již činily 342 778 Kč. Největší částky tvořily splátky firmě KVARTA spol. s r.o., Choceň, která v té době zpracovala dokumentaci pro územní rozhodnutí. Další výdaje sloužily k ověření pozemkových hranic, na pronájem pozemků a na správní poplatky.

Za rok 2009 výdaje dosáhly hodnoty 157 222 Kč. Tato částka pokryla poslední splátku za zpracování a obstarání územní dokumentace firmou KVARTA spol. s r.o., Choceň, zajistila pronájem pozemků a výdaje na management přípravné fáze. Celkové výdaje během let 2007 až 2009 tedy činily 500 000 Kč, což byly veškeré získané finanční prostředky od obcí zmíněných v tabulce č. 5.

Situace dnes je však naprosto odlišná. S původní variantou o částečném financování z Pardubického kraje, nelze počítat, čímž se navýšily podíly na financování obcím. Obce však nejsou schopny na sebe převzít část finančních prostředků, které původně měl hradit kraj.

### **3.3.2 Rozpočet Pardubického kraje**

Pardubický kraj pro rok 2009 vyhlásil 4 grantové programy v oblasti územního plánování, cestovního ruchu a regionálního rozvoje. Těmito programy byly [20]:

- Program č. 1 - Podpora pořízení územně plánovacích dokumentací v roce 2009,
- Program č. 2 - Podpora realizace marketingových aktivit v oblasti cestovního ruchu v Pardubickém kraji,

- Program č. 3 - Podpora budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji,
- Program č. 4 – Podpora realizace rozvojových projektů v problémových mikroregionech Pardubického kraje.

V roce 2009 bylo v plánu z Pardubického kraje žádat dotaci z Programu č. 3: Podpora budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji. „Program je zaměřen na dílčí podporu budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji (dále jen Pk). Cílem programu je kvalitativní a kvantitativní rozvoj infrastruktury cestovního ruchu na území Pk.“ [17]

Hlavním zaměřením projektu je podpora budování infrastruktury cestovního ruchu v Pardubickém kraji. Pro projekt výstavby cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn by bylo optimální čerpat finanční prostředky z Opatření C 1.1 - Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu.

Veškerá finanční podpora by byla poskytována formou investičního či neinvestičního grantu a její výše na jednu žádost může dosáhnout minimálně 50 000 Kč a maximálně 1 mil. Kč. Celková podpora by mohla dosáhnout maximálně 50 % z celkových přijatelných nákladů projektu. Její skutečná výše by ovšem byla závislá na počtu podpořených žádostí. Poskytnutí grantu vždy bylo vázáno na finanční spoluúcast žadatele ve výši min. 50 %. Dokumenty vztahující se k Programu č. 3 uvádí, že do celkových nákladů projektu mohou být zahrnuty pouze přijatelné přímé náklady.

Přijatelné náklady projektu uvedeny v dokumentech Programu č. 3. by musely být [17]:

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

Spolupráce Pardubického kraje na financování výstavby cyklostezky by spočívala v dlouhodobé spolupráci, ve formě úvěru na 20let. Jelikož se však změnilo zastoupení na kraji, kraj změnil své stanovisko a priority, rozhodl se od projektu odstoupit a finančně jej nepodpořit. Nyní má Pardubický kraj v zájmu dotovat akce spojené s obcí Česká Třebová a Kralický Sněžník.

### **3.3.3 Využití Státního fondu dopravní infrastruktury**

V současné době je naprosto jisté, že realizace projektu cyklostezky záleží na schválení či neschválení žádosti o finanční prostředky od Státního fondu dopravní infrastruktury. Původně bylo zamýšleno, že SFDI by byl pouze doplňkovým zdrojem finančních prostředků, ale dnes se na tuto podporu pohlíží jako na stěžejní a rozhodující.

SFDI klade čím dál větší nároky na bezpečnost projektů, je to i společný cíl s projektem cyklostezky, proto je velká pravděpodobnost vyhovění žádosti.

### **3.3.4 Regionální operační program NUTS II Severovýchod**

Další z možností, kde získat finanční prostředky na výstavbu cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn, byly a jsou strukturální fondy EU. Konkrétní možnost je dotace z ROP NUTS II Severovýchod, do jejíž oblasti cyklostezka spadá. *„Regionální operační program NUTS II Severovýchod je určen pro region soudržnosti Severovýchod sestávající z Libereckého, Královéhradeckého a Pardubického kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a objektů a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury.“* [13] V letech 2007 až 2013 je možno čerpat více než 656 mil. Eur.

Regionální operační program Severovýchod je rozdělen do 5 prioritních os, které jsou dále děleny do dvanácti oblastí podpory. Prioritami tohoto programu jsou: rozvoj dopravní infrastruktury, měst a venkova, cestovního ruchu a podnikatelského prostředí.

Pro projekt výstavby cyklostezky připadá v úvahu Prioritní osa 1, která je zaměřena na rozvoj dopravní infrastruktury. Této oblasti je vyčleněno 37 % celkového finančního rozmístění programu (= 243 mil. Eur). Prioritní osa 1 se dělí na tři oblasti podpory:

1. rozvoj regionální silniční dopravní infrastruktury,
2. podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území,
3. rozvoj veřejných mezinárodních letišť.

Projekt výstavby cyklostezky spadá do oblasti 2 – Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území. „Cílem oblasti podpory je zajistit kvalitní standard dopravní obslužnosti v regionu integrací jednotlivých druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.“ [18]

Tato oblast se konkrétně vztahuje na tyto druhy projektů:

- výstavba a rekonstrukce cyklistických cest za účelem zvýšení bezpečnosti,
- výstavba či dostavba tratí pro ekologickou veřejnou dopravu,
- výstavba, modernizace či rekonstrukce přestupních terminálů, parkovišť,
- nákup a modernizace ekologických nízkopodlažních autobusů, drážních vozidel veřejné dopravy,
- zavádění řídicích a informačních systémů veřejné dopravy.

Dokumenty vztahující se k prioritní ose 1 dále přesně určují, kdo může žádat o dotaci. Žadatelem mohou být: kraje, obce, svazky obcí, organizace zakládané krajem, obcí či státem, podnikatelské subjekty, nestátní neziskové organizace či provozovatelé drážní dopravy.

Způsobilými výdaji můžeme nazvat výdaje, které jsou uznatelné a poskytují právo čerpat dotace ze strukturálních fondů EU. Hlavní způsobilé výdaje:

- nákup služeb - projektová dokumentace max. 5 % celkových způsobilých výdajů u stavebních projektů a 2 % u ostatních projektů,
- nákup staveb,
- nákup pozemků,
- 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). [18]



Vedlejší způsobilé výdaje:

- 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.

Nevýhodou při získávání finančních prostředků z těchto fondů je jejich zpětné čerpání. Nyní je projekt výstavby cyklostezky ve fázi, kdy je zvažována vhodnost čerpání prostředků z tohoto zdroje.

## **4. Návrh financování výstavby cyklostezky**

Původní zpracování projektové dokumentace bylo plně v kompetenci společnosti KVARTA spol. s r.o., Choceň. Tento rok se však situace změnila a roli zhotovitele dokumentace převzala firma KOKULA s.r.o., Ústí nad Orlicí.

### **4.1 Rozpočet cyklostezky při použití dokumentace firmy KVARTA spol. s r.o. Choceň**

V roce 2009 byla vybrána firma OHGS, s.r.o., která měla za úkol zpracovat rozpočet cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn na základě projektové dokumentace od firmy KVARTA spol. s r.o., Choceň. Tato společnost měla značnou výhodu, jelikož v této oblasti již má zkušenosti (úspěšná realizace Cyklostezky údolím řek Tiché Orlice a Třebovou). Pro cyklostezku Ústí nad Orlicí – Potštejn byly vytvořeny čtyři návrhy rozpočtu, které se liší podle rozsahu realizace projektu. Tyto návrhy jsou popsány v následujících čtyř variantách [11]:

#### **Varianta 1:**

Cyklostezka bude postavena v rozsahu vyprojektovaném dle maximalistického zadání, tedy s úseky po březích Divoké Orlice a se spojkou u chaty Kamaráda. Celkové náklady projektu byly vypočítány na 86 341 979 Kč.

#### **Varianta 2:**

Výstavba cyklostezky bez úseků podél Divoké Orlice a bez spojky u Kamaráda, které by byly pravděpodobně nedotovatelné z programu ROP 1.2, ale se zachováním úseků k nádraží v Sopotnici a do obce Brná. Celkové náklady by dosáhly 70 580 584 Kč.

#### **Varianta 3:**

Shodná s variantou 2, ovšem bez úseků k nádraží v Sopotnici a do obce Brná. Značná redukce objektů spojených s cyklostezkou (např.: most v Libchavách, lávka přes silnici v Českých Libchavách, přivaděč Žampach,...). Varianta 3 tedy počítá s výstavbou holé cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn, jejíž celkové náklady by byly 40 980 399 Kč.

#### **Varianta 4:**

Obdobou varianty 2, ovšem počítá s lávkou u Kamaráda, s níž je uvažováno jako s nezpůsobilým (nedotovatelným) výdajem. Tato lávka by byla financována z příspěvků

partnerských obcí (pokud by se nepodařilo získat peníze jinde). Tato varianta byla propočtena ve dvou subvariantách:

- **subvarianta 4a:** striktně dodržuje princip poměrnosti nákladů na správním území. Jelikož se chata Kamarád nachází pouze na území obce Sopotnice, znamená to pro ni zjevnou nespravedlivou finanční zátěž,
- **subvarianta 4b:** princip poměrnosti je zachován pro vše krom spojky „Kamarád“. Peněžní podíly jsou převzaty z varianty 2 a dále je k nim paritně (všem ve stejné výši) přičten podíl na „Kamarádovi“ a ze součtu peněz je zpětně vypočten podíl, se kterým se pracuje v jednotlivých rocích.

**Tabulka č. 6: Celkové náklady jednotlivých variant**

<b>Navrhovaná varianta</b>	<b>Celkové náklady (Kč)</b>
Varianta 1	86 341 979
Varianta 2	70 580 584
Varianta 3	40 980 399
Varianta 4 – subvarianta 4a	70 580 584
Varianta 4 – subvarianta 4b	70 580 584

Zdroj: [11]

Veškeré výše uvedené náklady jsou uvedeny včetně DPH. Při použití zmíněných variant jsou stále za značné zdroje finančních prostředků považovány fondy Evropské unie.

Postoj hodnotitelů samozřejmě hraje určitou nejistotu ve všech variantách. Dalším problémem by zajisté také mohlo být odlišné stanovení, zda se jedná o nákladově uznatelné či neuznatelné položky (např.: úsek k nádraží v Sopotnici či do obce Brná). V ten okamžik by se konečné náklady variant určitým způsobem pozměnily.

Nyní tedy známe čtyři navržené varianty od firmy OHGS, s.r.o. a nastává problém, kterou variantu zvolit. Porovnáním variant dojdeme k výběru té optimální. Je třeba nutno opět zopakovat, že se varianty opírají o projektovou dokumentaci zpracovanou firmou KVARTA spol. s r.o., Choceň.

Musíme si uvědomit, že každý hodnotitel variant má svůj subjektivní názor. Varianty neobsahují žádný naprosto shodný prvek, pouze finanční hodnotu, která je však podmíněna délkou trasy. Je na zvážení každého, zda dá přednost délce a propracování trasy či zohlední pouze výši nákladů.

Možná hlediska, kterými lze varianty porovnat:

- celkové náklady na projekt,
- náklady nekryté dotacemi z EU,
- podílu obce Sopotnice na výše uvedených nekrytých nákladech,
- podíl ostatních zúčastněných obcí,
- atd.

Na variantě 1 je předvedena jedna z možností porovnání variant společně s prací s daty:

celkové náklady na realizaci projektu podle varianty 1 by činily přibližně již zmiňovaných 83 mil. Kč a projekt by byl realizován v celém svém rozsahu (výhoda). Případná dotace z Regionálního operačního programu ve výši 80 % by tedy mohla činit 60,4 mil. Kč. Po odečtení této dotace z celkových nákladů zbude na všechny zúčastněné obce částka 22,6 mil. Kč.

Tyto zbylé náklady se dají rozpočítat podle katastru obcí a nákladnosti objektů, které se na katastru konkrétní obce budou v souvislosti s projektem budovat. Na obec Sopotnice by tak připadlo zaplatit 9 mil. Kč (skoro 40 % zbylých nákladů).

Tímto způsobem je možno analyzovat a porovnat každou variantu, ovšem je zde značné ovlivnění názorem a prioritami hodnotitele, zda je mu přednější například délka cyklostezky či její celkové náklady. Další roli zde hraje fakt, zda tento projekt získá či nezíská požadované finanční prostředky z uvažovaných zdrojů.

Pokud by porovnávání proběhlo pouze z hlediska celkových nákladů, tedy na základě jejich minimalizace, rozhodně by zvítězila varianta 3, jelikož náklady na její realizaci činí ze všech variant nejmenší částku (40 980 399 Kč). Výběr této varianty by byl ovšem spojen s omezenou realizací projektu o zmiňované úseky.

V případě, že by bylo vyřešeno financování cyklostezky a byl by získán dostatek finančních prostředků, bez nejmenšího zaváhání by mohla být vybrána varianta 1 (86 341 979 Kč) – tedy realizace cyklostezky v plném rozsahu.

## **4.2 Propočet nákladů dle prvního zpracovatele**

Firma KVARTA spol. s r.o., Choceň byla prvním zpracovatelem projektové dokumentace k danému projektu cyklostezky. Podle této společnosti by celkové náklady na projekt činily 72 951 879 Kč = 1.návrh. Tyto celkové náklady byly rozděleny také dle tras, kudy celá cyklostezka povede.

**Tabulka č. 7: Propočet nákladů po trasách**

<b>Trasa</b>	<b>Cena v Kč (bez DPH)</b>
Ústí nad Orlicí – Potštejn	35 338 600
Spojnice na Žampach	6 714 400
Sopotnice – Litice nad Orlicí	5 228 300
Potštejn (Horka) – Litice nad Orlicí	10 461 000
Spojnice u chaty Kamarád	3 561 800
<b>Celkem bez DPH</b>	<b>61 304 100</b>
DPH 19 %	11 647 779
<b>Celkem vč. DPH</b>	<b>72.951 879</b>

Zdroj: [10]

V propočtech se počítalo se zapojením pěti obcí do daného projektu. Těmito obcemi měly být: Libchavy, České Libchavy, Sopotnice, Potštejn a Litice nad Orlicí. V tabulkách jsou zaznamenány veškeré propočty celkových nákladů.

**Tabulka č. 8: Propočet nákladů katastrálních územích**

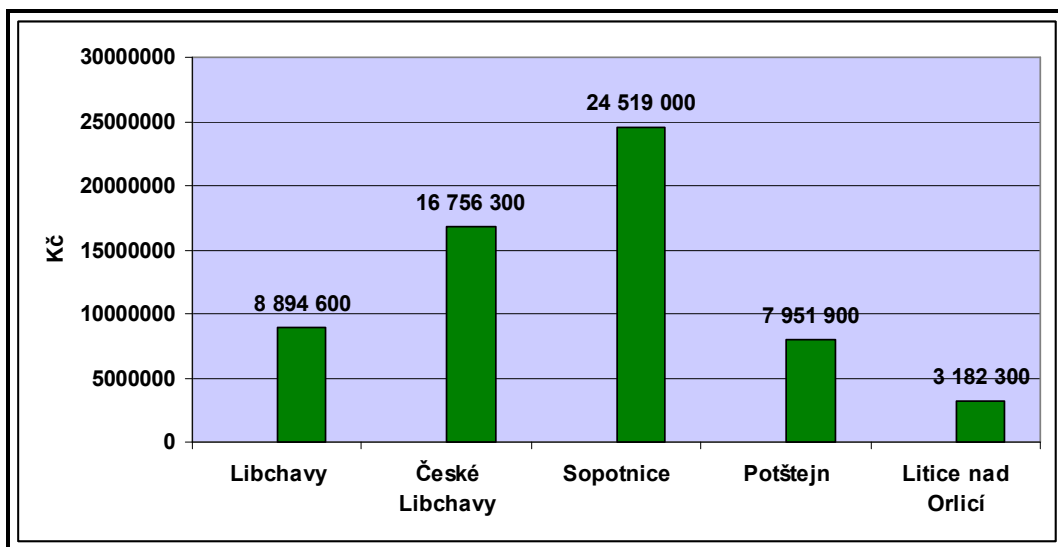
<b>Katastrální území</b>	<b>Cena v Kč (bez DPH)</b>
Libchavy	8 894 600
České Libchavy	16 756 300
Sopotnice	24 519 000
Potštejn	7 951 900
Litice nad Orlicí	3 182 300
<b>Celkem bez DPH</b>	<b>61 304 100</b>
DPH 19 %	11 647 779
<b>Celkem vč. DPH</b>	<b>72 951 879</b>

Zdroj: [10]

Letošní rok se však společnost KVARTA spol. s r.o., Choceň přestala podílet na zpracování projektové dokumentace k projektu cyklostezka Ústí nad Orlicí – Potštejn a jejím nástupcem se stala firma KOKULA s.r.o., Ústí nad Orlicí.

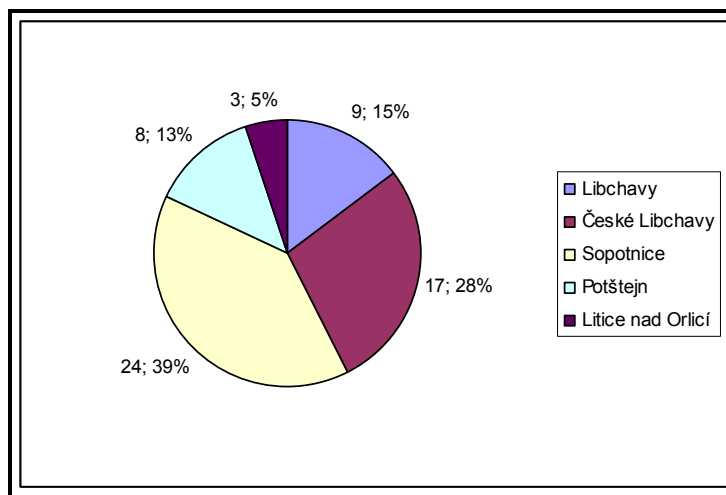
Z grafu je naprosto patrné, které obce by byly nejvíce finančně zatíženy při rozložení nákladů 1. návrhem. Nejvíce zatíženou obcí se stává obec Sopotnice a nejméně pak obec Litice nad Orlicí.

**Obrázek č. 12: Náklady jednotlivých obcí (předpoklad do roku 2009)**



Zdroj: autor

**Obrázek č. 13: Procentuální rozdělení nákladů 1**



Zdroj: Autor

### 4.3 Aktuální propočet nákladů projektu

Druhým (současným) zainteresovaným zpracovatelem projektu cyklostezky se stala firma KOKULA s.r.o., Ústí nad Orlicí. Tato společnost vypočítala celkové náklady na projekt ve výši 59 284 898 Kč, což je druhý a aktuální návrh.

Tato společnost také rozpočítala veškeré náklady na konkrétní obce a úseky jako společnost KVARTA spol. s r.o., Choceň. Oproti předchozím propočtům, kde se na projektu podílelo pět obcí, došlo nyní k velké změně. Obec Libchavy a Litice nad Orlicí již v podílení se na nákladech nefigurují. Propočít se tedy musel provést pouze na obce:

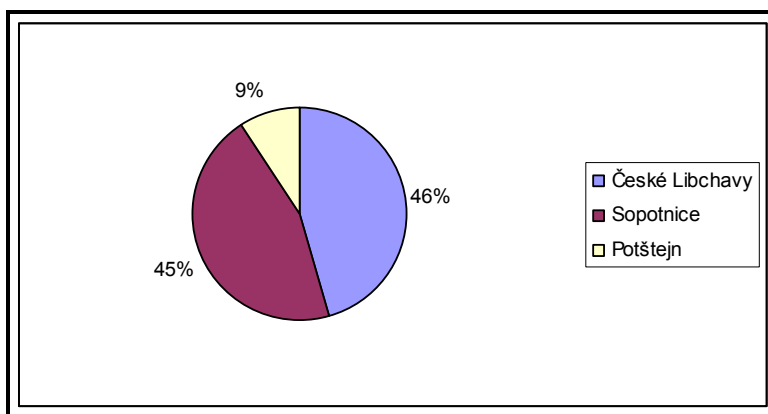
- České Libchavy,
- Sopotnice,
- Potštejn.

**Tabulka č. 9: Aktuální rozdělení nákladů**

Katastrální území	Přibližné náklady obce (mil. Kč)	Spoluúčast obce (mil. Kč)
České Libchavy	20	9
Sopotnice	20	9
Potštejn	4	0,8

Zdroj: [12]

**Obrázek č. 14: Procentuální rozdělení nákladů 2**



Zdroj: autor

Odstupem dvou obcí od spolupráce na projektu došlo samozřejmě k navýšení podílu nákladů na zbylé tři obce, což je patrné z Obrázku č. 14. Díky snížení celkových nákladů, však toto finanční navýšení pro obce není natolik neúnosné.

Prozatím za dosavadní projektovou dokumentaci bylo vydáno 260 000Kč.

#### **4.4 Porovnání návrhů celkových nákladů a zhodnocení aktuálního stavu projektu**

Společnost KOKULA s.r.o., Ústí nad Orlicí, zredukovala několik kroků a akcí spojených s projektem cyklostezky, čímž dospěla ke snížení celkových nákladů oproti firmě

KVARTA spol. s r.o., Choceň. Porovnání návrhů 1. a 2. společnosti je znázorněno v Tabulce č. 10.

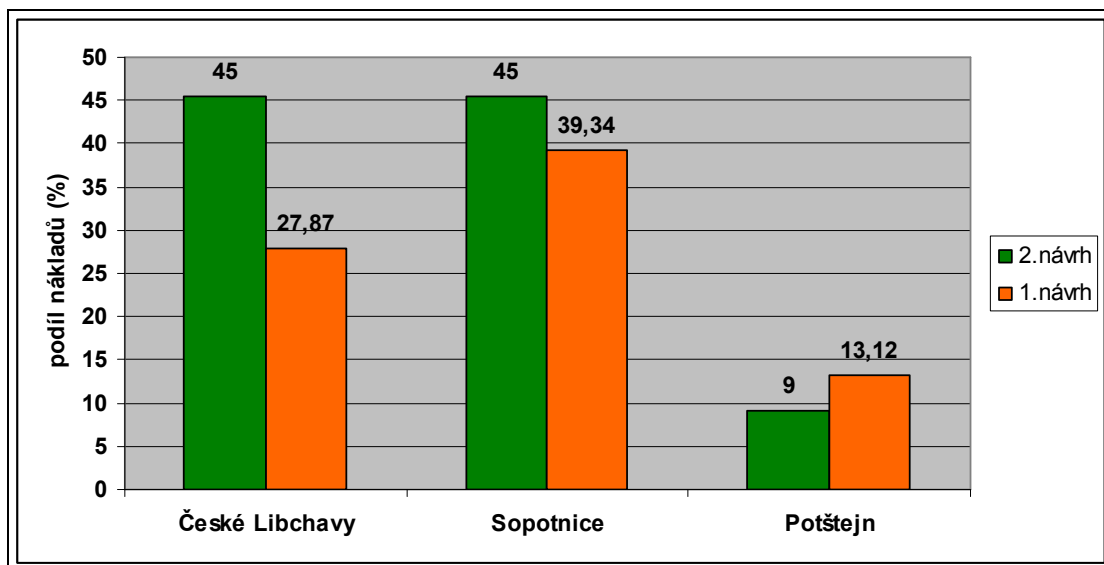
**Tabulka č. 10: Porovnání 1. a 2. návrhu celkových nákladů**

Návrh	Celkové náklady v Kč
1.návrh (KVARTA)	72 951 879
2.návrh (KOKULA)	59 284 898
<b>Rozdíl</b>	<b>13 666 981</b>

Zdroj: autor

Změnou firmy vypracovávající dokumentaci spojenou s projektem je předběžně ušetřeno přibližně 13,5 mil. Kč. Samozřejmě se jedná o velkou finanční částku, ale je třeba nezapomínat například na odstoupení některých obcí od projektu, čímž se zvýší podíly financování na zbývajících (stále se účastnících) obce.

**Obrázek č. 15: Porovnání podílu nákladů obcí**



Zdroj: Autor

Z výše uvedeného grafu je patrné, že obcím České Libchavy a Sopotnice se vypracováním druhého návrhu financování a především odstupem dvou obcí zvýšily procentuální podíly na financování projektu. Největší rozdíl pocítila obec České Libchavy, které se z původních 27,87 % celkových nákladů zvýšil podíl na 45 %. Obec Potštejn si naopak polepšila a její finanční podíl na projektu se snížil.

Každá z obcí má samozřejmě svůj přesně stanovený rozpočet a musí jej respektovat. Snížením počtu obcí, které se účastní na financování projektu a rozhodnutím Pardubického



kraje o ukončení spolupráce na projektu cyklostezky došlo ke značnému rozhořčení a váhání zbylých obcí zda na daném projektu i nadále spolupracovat.

Patron projektu Region Orlicko – Třebovsko má i nadále zájem na realizaci tohoto projektu a snaží se v něm podporovat i ostatní zúčastněné.

#### **4.5 Aktuální možné zdroje financování**

Jelikož se Pardubický kraj, několik obcí a Ministerstvo pro místní rozvoj rozhodlo pro nefinancování projektu cyklostezky, nezbývá již mnoho jiných variant financování.

Stěžejním zdrojem se nyní stává Státní fond dopravní infrastruktury, kde se očekává rozhodnutí o schválení či neschválení žádosti o finanční podporu. Pokud by byla žádost schválena, je stále možnost projekt realizovat. Hlavním zdrojem financí by se tedy stal SFDI a zbylé prostředky by musely zajistit obce a případně Pardubický kraj, což je však málo pravděpodobné.

V tomto případě by mohla nastat i situace, že jedna ze tří zúčastněných obcí projekt naprosto zavrhne. Tím okamžikem by zřejmě celý projekt ztroskotal. Vzhledem k tomu, že projekt cyklostezky začal být plánován již na podzim roku 2006 a nyní je spíše v útlumu, řada obcí již započala nové projekty, čímž investovala své finanční prostředky do jiných aktivit. Ukázkovým příkladem je i obec Sopotnice. Jelikož se projekt cyklostezky pozastavil, začala obec investovat například do realizace energetických opatření mateřské školky, které vyjdou obec přibližně na 8 mil. Kč (podařilo se získat dotaci). Dalším jejím zájmem je vybudování starobylé pece. Tato aktivita by však mohla být dobrým spojením s plánovanou cyklostezkou Ústí nad Orlicí – Potštejn. Cyklisté jedoucí například z Ústí nad orlicí by se mohli zastavit a ochutnat v peci upečený chléb a následně pokračovat po cyklostezce směr Potštejn, do tábořiště Vochtánka, kde se také velmi často konají různé zábavné akce. Trasa cyklostezky by se tak stala velmi atraktivní pro mnoho obyvatel.

Další možností je žádat o finanční podporu z Regionálního operačního programu (jiné podmínky než u SFDI). Zda se tato žádost podá či nikoliv nyní zvažuje patron celého projektu.

##### **4.5.1 Optimální varianta financování projektu**

Zastupitelé obcí se víceméně shodují na stejném scénáři způsobu financování projektu cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn. Každá zúčastněná obec se snaží splnit svůj rozpočet

a zároveň uskutečnit více projektů, čímž je třeba více finančních prostředků či je vhodně rozdělit po menších dávkách.

Inspiraci pro financování tohoto projektu si mnoho zúčastněných vzalo z již fungující cyklostezky Ústí nad Orlicí – Letohrad. Tento projekt byl financován ze čtyř zdrojů:

- Pardubický kraj,
- Ministerstvo pro místní rozvoj,
- strukturální fondy EU,
- SFDI.

#### **Varianta A:**

Dle mého názoru je optimální variantou čerpání finančních prostředků převážně z fondů Evropské unie. Dofinancování neuznatelných nákladů by bylo přiděleno zúčastněným obcím.

Vzhledem k poměrně vysokým celkovým nákladům tohoto projektu (ovšem přijatelným k délce celé trasy) by bylo potřeba získat maximální podporu od evropských fondů, tedy 85 %. Podílela-li by se Evropská unie na projektu, rozdělení nákladů by mohlo vypadat následovně:

- 85 % finančních prostředků z fondů EU, (50 392 163 Kč),
- 7,5 % finančních prostředků z Pardubického kraje, (4 446 367 Kč),
- 7,5 % finančních prostředků z rozpočtu tří obcí, (4 446 367 Kč).

Podíly obcí České Libchavy, Sopotnice a Potštejn je poté možno konkrétně rozdělit rovnoměrným dílem, tedy každé obci by náleželo 2,5 % z celkových nákladů, nebo dle katastrálního území. V tomto případě podíly obcí na financování projektu cyklostezky jsou následující:

- České Libchavy – 3,4 %, (2 015 687 Kč),
- Sopotnice – 3,4 %, (2 015 687 Kč),
- Potštejn – 0,7 %, (414 994 Kč).

Tento návrh počítá s původně slibovanou podporou Pardubického kraje a s vyhovění žádosti o finanční podporu z fondů Evropské unie.

Dnes se však od většinové podpory Evropskou unií v tomto projektu ustupuje a převládá názor o výhodnosti a využití Státního fondu dopravní infrastruktury.

## **Varianta B:**

Pokud by nebylo možné zrealizovat výše navrženou variantu A, dalším možným návrhem je varianta B počítající s podporou SFDI. Maximální výše příspěvku ze Státního fondu dopravní infrastruktury je 75 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů. Jelikož je procento příspěvku od SFDI nižší než od fondů EU, obcím a kraji by zbyly vyšší podíly na dofinancování než ve variantě A. Rozdělení nákladů je poté následující:

- 75 % finančních prostředků ze SFDI, (44 463 673 Kč),
- 12,5 % finančních prostředků z Pardubického kraje, (7 410 612 Kč),
- 12,5 % finančních prostředků z rozpočtu tří obcí, (7 410 612 Kč).

Důležitou otázkou je opět rozdělení celkových nákladů na tři zúčastněné obce. Pokud by došlo k rovnému rozdělení nákladů, na každou obec by připadly náklady ve výši přibližně 4,2 %.

Dalším možným dělením je dle katastrálního území. V tomto případě by rozdělení nákladů na jednotlivé obce vypadalo přibližně takto:

- České Libchavy – 5,7 %, (3 379 239 Kč).
- Sopotnice – 5,7 %, (3 379 239 Kč),
- Potštejn – 1,1 %, (652 134 Kč).

Toto dělení dle katastrálního území je nejpoužívanější. Dle mého názoru však je třeba také zohlednit, v jaké míře bude obec (její obyvatelé) tuto cyklostezku využívat. Domnívám se, že například obec Potštejn cyklostezku využije více než obec Sopotnice, ovšem podíly nákladů dle tohoto pohledu jsou ve značném nepoměru.

I v této variantě je brána v úvahu zainteresovanost Pardubického kraje, ovšem jeho priority v dnešní době směřují k jiným cílům.

Výše uvedená varianta B, je varianta záložní. Její uplatnění by bylo možné v případě, kdy by nebylo možno využít variantu A, která je prospěšnější.

Výhodnost varianty A oproti variantě B je zřejmá z Tabulky č. 11. Z pohledu obcí, je varianta A jednoznačně výhodnější a celkově všem zúčastněným obcím ušetří téměř 3 mil. Kč.

**Tabulka č. 11: Porovnání varianty A s variantou B**

Obec	Varianta A (v Kč)	Varianta B (v Kč)	Rozdíl (v Kč)
České Libchavy	2 015 687	3 379 239	1 363 552
Sopotnice	2 015 687	3 379 239	1 363 552
Potštejn	414 994	652 134	237 140
<b>Úspora pro obce celkem</b>	<b>2 964 244 Kč</b>		

Zdroj: autor

#### **4.5.2 Porovnání s ostatními cyklostezkami na území Pardubického kraje**

##### **Cyklostezka Ústí nad Orlicí - Žamberk**

V květnu 2009 byla zahájena stavba cyklostezky Ústí nad Orlicí – Žamberk. Tento projekt na rozdíl od našeho, má již naprosto vyřešen způsob financování. Celý projekt bude stát přibližně 32 mil. Kč. Převážná část dotací bude poskytnuta z evropských fondů (ROP 3.1 – dopravní infrastruktura). Z tohoto programu projekt získal přibližně 22mil. Kč. Dalším zdrojem financí se stal Státní fond dopravní infrastruktury, který přispěl ve výši 9 mil. Kč. Získání těchto finančních prostředků velice ulevilo obcím, na které zbyla již zanedbatelná částka.

##### **Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Choceň**

V září roku 2009 byl zahájen provoz na nové cyklostezce spojující osadu Bezpráví s městy Brandýs nad Orlicí a Choceň. Tato cyklostezka měří 15 kilometrů a využívá existující polní i lesní cesty údolím Tiché Orlice. Tato cyklostezka byly stavěna v letech 2007 – 2009.

##### **Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová**

Délka této trasy je 10 km. Převážně se jedná o využití nefrekventované místní komunikace. Cyklostezka je vybavena informačními mapovými tabulemi, odpočívadly, lavičkami a prolézačkami pro děti.

## Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad

Tato cyklostezka byla otevřena v roce 2007 a měří 15km. Zdroji financování byly již zmíněné SFDI, Pardubický kraj, evropské fondy a Ministerstvo pro místní rozvoj.

**Tabulka č. 12: Ostatní cyklostezky v datech a číslech**

Cyklostezka Ústí n./Orl. – Letohrad	Délka 15 km	převažuje nová konstrukce šíře 2,5-3 m	Vhodná pro cyklo & in line	Rok výstavby 2007
Cyklostezka Ústí n./O. – Česká Třebová	Délka 10 km	větší měrou využívá nefrekventované místní komunikace	vhodná pro cyklo	Rok výstavby 2007-2008
Cyklostezka Ústí n./O. – Choceň	Délka 15 km	převažuje nová konstrukce a rekonstrukce	vhodná pro cyklo a výhledově pro in line	Rok výstavby 2007-2009

Zdroj: [19]

V Tabulce č. 12 a na Obrázku č. 16 jsou popsány a následně schematicky znázorněny hlavní cyklostezky Pardubického kraje. Snahou do budoucna je rozšířit tuto síť o další trasy a z fondů Evropské unie, tedy uskutečnit tyto případné budoucí projekty do roku 2013.

**Obrázek č. 16: Schematické propojení měst cyklostezkami**



Zdroj: [19]

### 4.5.3 Přínosy cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn

Výstavba cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn na sebe váže přínosy pro široké okolí. Nejen, že milovníci cyklistiky budou mít novou trasu na výlet, ale například i obcím ubude nejedna starost. Obce vidí jako hlavní přínos této cyklostezky, opravu stávajících komunikací, které jsou ve velmi špatném stavu.

Vytvořením nového úseku cyklostezky dojde k propojení s dalšími cyklostezkami (převážně přes město Ústí nad Orlicí). Po cyklostezce Ústí nad Orlicí – Potštejn, se dále budou moci cyklisté dostat například až do Letohradu a opačným směrem například na zámek v Častolovicích. Díky této cyklostezce by tak došlo k celkovému propojení s ostatními

trasami. Dá se tedy říci, že poloha navrhované cyklostezky je velmi dobře zvolena a je předpoklad, že jejím vysokém využití.

Dále poslouží ke zvýšení atraktivnosti kraje a především bezpečnosti osobní dopravy při pravidelném dojíždění do škol, práce, na úřady i za zábavou. Odkloní se cyklistická a pěší doprava z velmi frekventované komunikace I/14, čímž zajisté ubude dopravních nehod.

Dalším velmi důležitým přínosem je umožnění využívání ekologického způsobu dopravy, čímž je šetřeno životní prostředí. Také dojde k rozšíření rekreačního a sportovního vyžití, budoucí uživatelé cyklostezky mohou učinit něco pro své zdraví, vyjet do klidných částí obklopených řekou, lesy a krásnou přírodou.

Ve srovnání s motorovou dopravou se jedná o nehluknou dopravu, která nevytváří žádné emise a pro její uživatele není nijak zvláště finančně náročná. Pořízení jízdního kola je oproti pořízení osobního automobilu finančně málo nákladné. Není zapotřebí zajišťovat parkovací prostory pro jízdní kolo, vlastnit řidičský průkaz ani skládat jakékoliv jiné zkoušky.

Všechny výše uvedené přínosy poukazují na to, že by se i nadále mělo usilovat o rozvoj cyklistické dopravy. Nejen samotní občané, ale i politika a zdroje financování by měli vyjít vstříc. Důležitou roli hraje správné čerpání finančních prostředků z EU do roku 2013 a také zvážení velikosti příspěvků od SFDI. Podíl příspěvků na výstavbu a údržbu cyklostezek by měl zůstat na úrovni roku 2009 i nyní. Příspěvek od SFDI v roce 2009 byl přijatelné minimum, které by mělo být po dobu finanční krize alespoň udrženo a v dalších rocích postupně navyšováno, ne snižováno. Zajištěním dostatečných finančních prostředků na výstavbu nových cyklostezek napomůže rozvoji cyklodopravy a zajistí její stálý růst.

## Závěr

Díky vzrůstajícímu zájmu o zdravý životní styl a o aktivní dopravu přátelskou k životnímu prostředí lze i nadále očekávat nárůst cyklistiky. Proto je zapotřebí vytvořit vhodnou síť cyklostezek, které přilákají mnoho nových příznivců této dopravy.

Diplomová práce je zaměřena na Region Orlicko – Třebovsko, kde je nyní vznik nových cyklostezek jedním z důležitých bodů. Tento svazek 22 obcí má pod záštitou i projekt výstavby cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn. Tato cyklostezka by měla vést přes 5 obcí a propojit Pardubický a Královéhradecký kraj. Projekt je nyní ve fázi příprav. Je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, jsou vykoupeny pozemky a je dohodnuta přesná trasa cyklostezky.

Klíčovou otázkou je financování cyklostezky. Práce popisuje možné zdroje financování, jejich podmínky, na co se příspěvky vztahují a nevztahují a v jaké výši jsou maximální podpory. Prvním z možných zdrojů, který by mohl poskytnout finanční příspěvek byly fondy Evropské unie. Projekt výstavby cyklostezky měl být původně financován převážně z dotace ze strukturálních fondů EU. Zda tomu tak bude záleží na Regionu Orlicko – Třebovsko. Aby k tomuto kroku došlo, je třeba zaslat řádně vyplněnou žádost o udělení příspěvku v co nejbližší době. Dalším zdrojem financování je Státní fond dopravní infrastruktury – nyní nejvíce zvažovaný zdroj financí. V počátcích projektu bylo také počítáno s dotací od Pardubického kraje, ten však již o tento projekt nemá zájem. Zbylé náklady by dofinancovaly obce. Jelikož nedisponují volnými finančními prostředky, požádaly by o bankovní úvěr.

Hlavním cílem práce bylo navrhnout vhodný způsob financování cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn. I přes vzniklou komplikaci, kterou je odstup dvou obcí z projektu, za nejvhodnější variantu je navrženo financování z fondů EU. Zbylé náklady by si podělil Pardubický kraj a stále se účastnící obce. Financování projektu touto variantou by zatížilo obce i kraj nejméně. Pokud by tato varianta nebyla možná, dalším návrhem je podání žádosti na SFDI. V tomto případě by se sice podíly na financování obcemi a krajem zvýšily, ale projekt by i nadále mohl být realizován. Důležitou roli zde hraje postoj Pardubického kraje. Jeho rozhodnutí, zda se podílet či nepodílet na financování projektu je velmi důležité. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cíle vytyčené v úvodu byly splněny.

Přínosy cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn ukazují, že její realizace je správná volba. Došlo by ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a občanů, jelikož by odvedla cyklisty z frekventované silnice I/14, na které už došlo k několika dopravním nehodám cyklistů

s dopravními prostředky. I pro samotný Pardubický kraj by byla lákadlem, které by mohlo zvýšit atraktivitu obcí pro turisty. Pro samotné obce by cyklostezka přinesla značnou výhodu ve formě rekonstruovaných místních komunikací.

Za nevýhody je možno považovat finanční zatížení rozpočtu obcí v podobě splácení úvěru a budoucí náklady na provoz cyklostezky. Projekt výstavby cyklistické a víceúčelové komunikace Ústí nad Orlicí – Potštejn se nyní nachází ve fázi výběru hlavního zdroje financování. Získá – li tento projekt finanční příspěvek od EU či SFDI bude záležet na rozhodnutí kraje a obcí, zda projekt opravdu podpoří.



## POUŽITÁ LITERATURA

[1] FOTR, Jiří; SOUČEK, Ivan. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2005. 356 s. ISBN 80-247-0939-2.

[2] FIALA, Petr. *Řízení projektů*. Vysoká škola ekonomická. 2. přepracované. Praha: Oeconomica, 2008. 186 s. ISBN 978-80-245-1413-0.

[3] VYTLAČIL, Dalibor. *Projektové řízení a řízení projektů*. České vysoké učení technické. Vyd. 1. Praha: Česká technika, 2008. 142 s. ISBN 978-80-01-04001-0.

[4] CHLAŇ, Alexander; STEJSKAL, Petr. *Tarify a ceny v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. 170 s. ISBN 978-80-7395-104-7.

[5] VYSKOČIL, Vlastimil; ŠTRUP, Ondřej; PAVLÍK, Marek. *Facility management a public private partnership*. První vydání. Praha: Professional Publishing, 2007. 262 s. ISBN 978-80-86946-34-4.

[6] FREIMANN, František. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*, 2002. 101 s. ISBN 80-7194-507-2.

[7] Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

[8] Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů.

### **Jiné dokumenty**

[9] KAMPF, Rudolf. Materiály k přednáškám z předmětu Projektový management, 2009.

[10] Dokumentace pro územní rozhodnutí. Choceň: KVARTA spol.s r.o., 2008.

[11] Projektová dokumentace. Ústí nad Orlicí: OHGS, s.r.o., 2009.

[12] Projektová dokumentace. Ústí nad Orlicí: KOKULA s.r.o., 2010.

## Elektronické dokumenty

- [13] *FONDY EVROPSKÉ UNIE* [online], [1994] [cit. 2010-04-30]. Dostupné z WWW: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/810a501c-e85f-4e99-92f3-d1824296f1d4/Regionalni-operacni-programy>.
- [14] *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. c2008 [cit. 2009-11-17]. Dostupné z WWW: <http://www.sfdi.cz/CZ/>.
- [15] *Asociace pro podporu projektů spolupráce veřejného a soukromého sektoru* [online]. Praha: 2004 [cit. 2010-05-01]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/>.
- [16] *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2001 [cit. 2010-03-16]. Dostupné z WWW: <http://www.businessinfo.cz>.
- [17] *Grantové programy Pardubického kraje v oblasti územního plánování, cestovního ruchu a regionálního rozvoje pro rok 2009*. [online]. [cit. 2010-04-25]. Dostupné z WWW: <http://www.pardubickykraj.cz/dbOther.asp?category=&thema=3288&item=52046>.
- [18] *Prioritní osa 1: Rozvoj dopravní infrastruktury*. [online]. [cit. 2010-04-25]. Dostupné z WWW: <http://www.rada-severovychod.cz/prioritni-osy-rop-sv>.
- [19] *Region Orlicko - Třebovsko* [online]. 2001 [cit. 2010-05-03]. Dostupné z WWW: <http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/cyklo-inline/>.
- [20] *Pardubický kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-05-03]. Dostupné z WWW: <http://www.pardubickykraj.cz/dbOther.asp?category=&thema=3288&item=58183>.

## SEZNAM TABULEK

	strana
Tabulka č. 1: Fáze a etapy projektu .....	15
Tabulka č. 2: Charakteristika manažera projektu .....	20
Tabulka č. 3: Poskytované příspěvky od SFDI na výstavbu cyklostezek od roku 2001 .....	35
Tabulka č. 4: Rozsah cyklostezky v km .....	42
Tabulka č. 5: Rozdělení finančních příspěvků od obcí v roce 2007 a 2008 .....	45
Tabulka č. 6: Celkové náklady jednotlivých variant .....	51
Tabulka č. 7: Propočet nákladů po trasách .....	53
Tabulka č. 8: Propočet nákladů katastrálních územích.....	53
Tabulka č. 9: Aktuální rozdělení nákladů .....	55
Tabulka č. 10: Porovnání 1. a 2. návrhu celkových nákladů .....	56
Tabulka č. 11: Porovnání varianty A s variantou B.....	60
Tabulka č. 12: Ostatní cyklostezky v datech a číslech.....	61

## SEZNAM OBRÁZKŮ

	strana
Obrázek č. 1: Působení subjektů projektu .....	13
Obrázek č. 2: Překrývání fází projektování .....	14
Obrázek č. 3: Životní cyklus projektu .....	16
Obrázek č. 6: Organizační struktura SFDI.....	32
Obrázek č. 7: Podíl příspěvků ze SFDI na výstavbu cyklostezek (rok 2010).....	35
Obrázek č. 8: Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklostezek.....	35
Obrázek č. 9: Alokace prostředků z fondů EU v České republice pro ROP .....	37
Obrázek č. 10: Klasické schéma PPP .....	39
Obrázek č. 11: Logo firmy KVARTA spol. s r.o. ....	41
Obrázek č. 12: Náklady jednotlivých obcí (předpoklad do roku 2009).....	54
Obrázek č. 13: Procentuální rozdělení nákladů 1 .....	54
Obrázek č. 14: Procentuální rozdělení nákladů 2 .....	55
Obrázek č. 15: Porovnání podílu nákladů obcí.....	56
Obrázek č. 16: Schematické propojení měst cyklostezkami.....	61

## SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
HMP	Hlavní manažer projektu
Pk	Pardubický kraj
PPP	Public Private Partnership
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SP	Studie proveditelnosti
ÚSP	Úvodní studie proveditelnosti

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 - Poloha regionu soudržnosti Severovýchod

Příloha č. 2 - Správní členění regionu soudržnosti Severovýchod

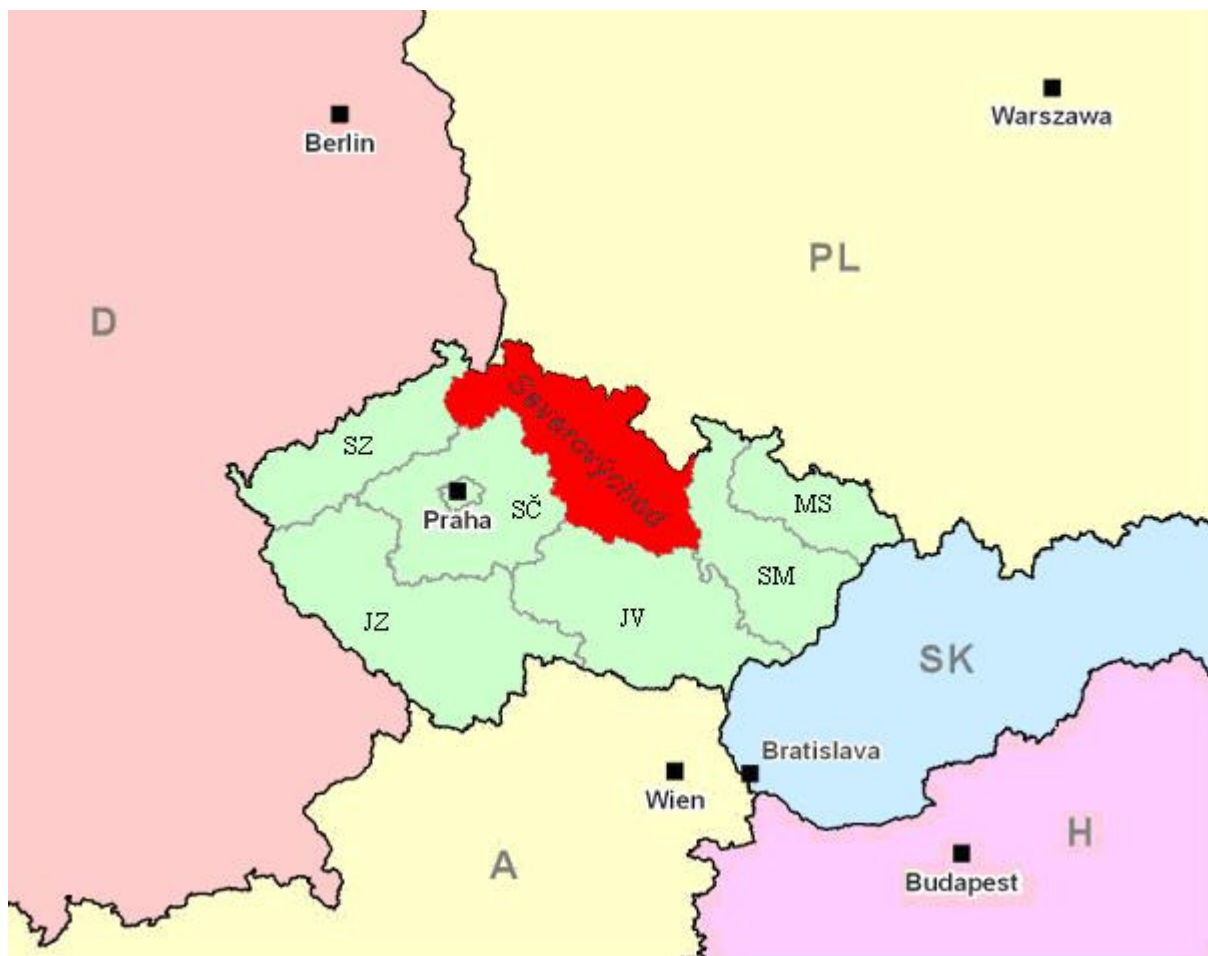
Příloha č. 3 - Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku od SFDI

Příloha č. 4 - Trasa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn

Příloha č. 5 - Chata Kamarád

Příloha č. 6 - Odpočívadlo na trase cyklostezky

Příloha č.1 - Poloha regionu soudržnosti Severovýchod (NUTS II)



Zdroj: GIS 2006

Příloha č. 2 - Správní členění regionu soudržnosti Severovýchod (NUTS II)



Zdroj: GIS 2006

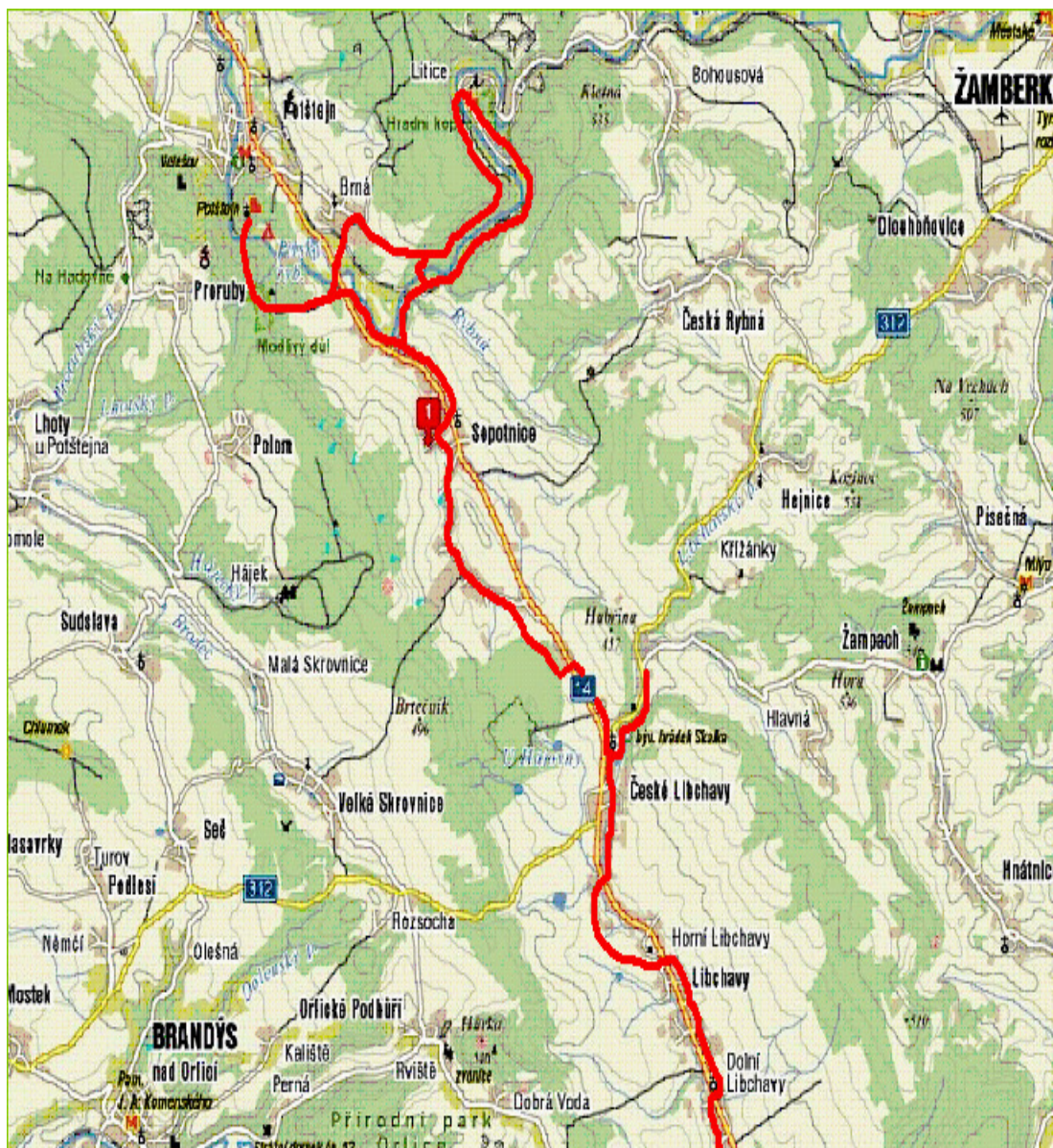


Příloha č. 3 – Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku od SFDI

<b>Průvodní list</b>			
<b>k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2010 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek</b>			
<b>A. Identifikace žadatele</b>			
Obec:		IČ:	
Sídlo:		PSČ:	
Ulice a číslo:		Číslo tel.:	
E-mail:		Číslo faxu:	
Příjmení, jméno a titul statutárního orgánu:			
Příjmení, jméno a titul kontaktní osoby:			
Číslo tel. a email kontaktní osoby:			
<b>B. Identifikace akce</b>			
1. Název akce <sup>1)</sup> :			
2. Katastrální území:			
3. Charakteristika akce:			
4. Cíl akce:			
5. Charakter akce <sup>2)</sup> :			
6. Termín zahájení - měsíc, rok:			
7. Termín dokončení - měsíc, rok:			
8. Celkové náklady v tis. Kč:			
9. Předpokládané stavební náklady v roce 2010 v tis. Kč:			
10. Předpokládané uznatelné stavební náklady akce v roce 2010 v tis. Kč			
11. Požadovaný příspěvek pro rok 2010 v tis. Kč:			
12. Délka budované (udržované) cyklistické stezky v m			
13. Průměrná šířka cyklistické stezky v m			
14. Finanční náročnost akce na 1 m <sup>2</sup>			

Zdroj: [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)

Příloha č. 4 – Trasa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Potštejn



Zdroj: autor

Příloha č. 5 – Chata Kamarád



Zdroj: autor

Příloha č. 6 – Odpočívadlo na trase cyklostezky



Zdroj: autor