

Návrh projektu cyklostezky na území mikroregionu Moštěnka

Bc. Naděžda Tománková

Diplomová práce
2020

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Naděžda Tománková
Osobní číslo: M17784
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Veřejná správa a regionální rozvoj
Forma studia: Kombinovaná
Téma práce: Návrh projektu cyklostezky na území mikroregionu Moštěnka

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Charakterizujte základní pojmy a strategické dokumenty z oblasti cyklopravy a cykloturistiky.
- Popište možnosti financování výstavby cyklistické infrastruktury.

II. Praktická část

- Zpracujte socioekonomickou analýzu mikroregionu Moštěnka.
- Analyzujte poptávku po vzniku nové cyklistické infrastruktury v mikroregionu Moštěnka.
- Navrhněte projekt pro vybudování cyklistické infrastruktury v mikroregionu Moštěnka.

Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70 stran
Forma zpracování diplomové práce: Tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

- DOLEŽAL, Jan et al. *Projektový management: komplexně, prakticky a podle světových standardů*. 1. vyd. Praha: Grada, 2016, 418 s. ISBN 978-80-247-5620-2.
- HORINE, Greg. *Project Management: Absolute Beginner's Guide*. 4th ed. Indianapolis: Que, 2017, 434 s. ISBN 978-0-7897-5675-6.
- NOVOTNÝ, Jiří. *Sport v ekonomice*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 512 s. ISBN 978-80-7357-666-0.
- PAVLÍK, Marek. *Podpora lokální ekonomiky: využití skrytých potenciálů v regionech*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 226 s. ISBN 978-80-7552-390-7.
- PUCHER, John a Ralph BUEHLER. *City Cycling*. 1st ed. Massachusetts: Massachusetts Institut of Technology, 2012, 394 s. ISBN 978-0-262-51781-2.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Lenka Smékalová, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: **6. ledna 2020**
Termín odevzdání diplomové práce: **21. dubna 2020**

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

**PROHLÁŠENÍ AUTORA
BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 3. 3. 2020

Jméno a příjmení: Naděžda Tománková

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Diplomová práce je zaměřena na problematiku cyklistické dopravy na území mikroregionu Moštěnka. Teoretická část se zabývá základními pojmy v oblasti cyklistické dopravy, dále jsou zde uvedeny zdroje financování pro vybudování cyklostezky na území České republiky a popsána podstata projektového řízení. V praktické části je provedena socioekonomická analýza mikroregionu Moštěnka a charakteristika cyklistické infrastruktury řešeného území. V práci byla použita SWOT analýza, metoda rozhovoru s představiteli obcí a dotazníkové šetření. Závěr práce je zaměřen na konkrétní návrh projektu cyklostezky na území mikroregionu Moštěnka.

Klíčová slova: Cyklostezka, Cyklistická doprava, Financování, Mikroregion, Projekt

ABSTRACT

This work deals with the issue of cycling transport in the microregion Moštěnka. The theoretical part is focused on basic terms in the field of cycling transport, the sources of financing of the construction of a cycle path in the Czech Republic are mentioned as well as the description of the principle of project management. The practical part deals with socio-economic analysis of the microregion Moštěnka and an analysis of the cycling infrastructure in this area. The methods used in this work are SWOT analysis, method of interviews with municipal representatives and questionnaire survey. The conclusion of the work is focused on the concrete project of the cycle path in the area of the microregion Moštěnka.

Keywords: Cycle path, Cycling transport, Financing, Microregion, Project

Ráda bych poděkovala Ing. Lence Smékalové, Ph.D. za cenné rady, připomínky a čas, které mi věnovala při vedení mé diplomové práce.

Zároveň bych chtěla poděkovat své rodině a kolegům za jejich trpělivost a podporu.

„Odvaha, polovina úspěchu.“

Tomáš Baťa

OBSAH

ÚVOD	10
CÍLE A METODY ZPRACOVANÉ PRÁCE	12
I TEORETICKÁ ČÁST	13
1 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA V ČR	14
1.1 HISTORIE CYKLISTIKY A CYKLOSTEZEK	14
1.2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	15
1.2.1 Cyklotrasa a cykloturistika.....	15
1.2.2 Cyklostezka	18
1.2.3 Greenways.....	21
1.2.4 Singeltrack.....	22
1.2.5 EuroVelo	23
1.2.6 Cyklistika ve vybraných evropských městech	24
1.3 ORGANIZACE ZABÝVAJÍCÍ SE CYKLOTURISTIKOU	26
1.3.1 Partnerství pro městskou mobilitu	26
1.3.2 Nadace partnerství.....	26
1.3.3 Centrum dopravního výzkumu.....	27
1.4 SUBJEKTY ZAPOJENÉ DO CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY	27
1.4.1 Ministerstva.....	28
1.4.2 Kraje	29
1.4.3 Obce a Mikroregiony	30
2 FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	31
2.1 EVROPSKÉ ZDROJE	31
2.1.1 Integrovaný regionální operační program (IROP)	31
2.2 NÁRODNÍ ZDROJE	33
2.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).....	34
2.2.2 Národní program podpory cestovního ruchu v regionech.....	36
2.2.3 Podpora obnovy a rozvoje venkova	36
2.3 KRAJSKÉ ZDROJE.....	37
3 ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	38
3.1 CYKLOSTRATEGIE EU	38
3.2 PANEVROPSKÝ PLÁN NA PODPORU CYKLODOPRAVY	39
3.3 PANEVROPSKÝ PROGRAM PRO DOPRAVU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
3.4 BÍLÁ KNIHA O DOPRAVĚ	40
3.5 ZELENÁ KNIHA	41
3.6 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR 2013 - 2020	41
3.7 NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011 - 2020	43
4 PROJEKT	45

4.1	DEFINICE PROJEKTU	45
4.2	TYPY PROJEKTŮ	45
4.2.1	Investiční	45
4.2.2	Neinvestiční.....	45
4.3	ŽIVOTNÍ CYKLUS PROJEKTU A FÁZE PROJEKTU	46
4.3.1	Zahájení projektu	46
4.3.2	Plánování projektu	47
4.3.2.1	Harmonogram projektu.....	47
4.3.2.2	Rozpočet projektu a finanční plán	47
4.3.2.3	Řízení rizik v projektu	48
4.3.3	Realizace projektu	48
4.4	MONITOROVÁNÍ A KONTROLA PROJEKTU	48
4.5	UZAVŘENÍ PROJEKTU	49
II	PRAKTICKÁ ČÁST	50
5	SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA MIKROREGIONU MOŠTĚNKA	51
5.1	GEOGRAFICKÁ POLOHA	51
5.2	OBYVATELSTVO	53
5.3	VZDĚLÁNÍ	56
5.4	EKONOMIKA	56
5.4.1	Příjmy a výdaje	56
5.4.2	Zaměstnanost a nezaměstnanost	59
5.4.3	Vyjížd'ka a dojížd'ka	59
5.5	OBČANSKÁ VYBAVENOST, KVALITA ŽIVOTA	60
5.5.1	Školství, zdravotnictví a sociální služby	60
5.5.2	Bydlení	62
5.5.3	Vybavenost a volný čas.....	63
5.5.4	Cestovní ruch	63
5.6	CYKLOTURISTIKA, TURISTIKA A HIPOSTEZKY NA ÚZEMÍ MIKROREGIONU MOŠTĚNKA.....	64
6	PROJEKTY MAS - PARTNERSTVÍ MOŠTĚNKA	68
6.1	PROJEKTY PROGRAMOVÉHO OBDOBÍ 2007 - 2013	68
6.2	PROJEKTY PROGRAMOVÉHO OBDOBÍ 2014 - 2020	69
6.2.1	Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Integrovaný regionální operační program.....	69
6.2.2	Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Program rozvoje venkova	72
6.2.3	Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Operační program zaměstnanost.....	75
6.2.4	Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Operační program životního prostředí.....	76
7	ANALÝZA POPTÁVKY	78

7.1	ZE STRANY OBČANŮ	78
7.2	ZE STRANY STAROSTŮ DOTČENÝCH PROJEKTEM	84
7.3	SWOT ANALÝZA	86
8	PROJEKT CYKLOSTEZKA BYSTRŮČKA	88
8.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI	88
8.2	CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÍ PROJEKTU	88
8.2.1	Místo realizace projektu	88
8.2.2	Popis cílových skupin projektu	91
8.2.3	Výchozí stav	92
8.2.4	Konečný stav	93
8.2.5	Časový harmonogram	94
8.3	ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI REALIZACE PROJEKTU	96
8.3.1	Propagace	96
8.4	MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ.....	97
8.5	FINANČNÍ ANALÝZA	98
8.5.1	Zdroj financování	98
8.5.2	Rozpočet projektu	99
8.5.3	Provozní výdaje.....	100
8.6	ANALÝZA A ŘÍZENÍ RIZIK	100
8.6.1	Vyhodnocení rizik.....	102
8.7	VLIV PROJEKTU NA HORIZONTÁLNÍ PRINCIPY	103
8.8	HODNOCENÍ EFEKTIVITY A UDRŽITELNOSTI PROJEKTU	103
	ZÁVĚR	104
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	106
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	112
	SEZNAM OBRÁZKŮ	113
	SEZNAM TABULEK.....	114
	SEZNAM GRAFŮ	115
	SEZNAM PŘÍLOH.....	116

ÚVOD

Popularita cyklistiky v České republice stále roste, protože jízdní kola stále zůstávají nejučinnějším, nejpraktičtějším a nejspolehlivějším řešením městské mobility. Podíl na tom má vznik nových cyklostezek, značení nových cyklotras, zdravý životní styl, ale i inspirace v zahraničních metropolích a současná móda. Cyklodoprava zároveň může sloužit jako doplněk ostatních druhů dopravy na větší vzdálenosti. V regionech, zejména pak na venkově, které se soustředí na rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky byl zaznamenán její významný socioekonomický přínos. Cyklostezky slouží k přepravě za prací, do škol, za službami, ale v první řadě jsou nejčastěji využívány pro rekreační cyklistiku jako druh aktivnímu odpočinku všech věkových kategorií.

Důležitá je spolupráce s obcemi v regionu a s příslušným krajem nebo státem. Ta totiž dává možnost obcím realizovat své projekty, které by bez společného postupu nešly uskutečnit. Díky finanční podpoře výstavby cyklistické infrastruktury z fondů Evropské unie, ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI) a díky dotacím krajů se dostáváme v kvalitě na úroveň okolních států. V zákonech, vyhláškách i technické literatuře je cyklistická doprava dlouhodobě zanedbávána a současné řešení silničního provozu je utvářeno především pro motorovou dopravu.

Předpokladem výstavby cyklistické infrastruktury je zahrnutí „cyklistické vrstvy“ do územního plánu obce, jeho součástí by měl být i územně plánovací podklad.

Jízda na kole po silnicích II. a III. tříd je čím dál více nebezpečnější, jelikož hustota dopravy se každým rokem zvyšuje, což je i dáno tím, že lidé obecně upřednostňují individuální osobní automobilové přepravy.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou. V první části teorie jsou definované základní pojmy z oblasti cyklistické infrastruktury. V další části jsou uvedeny možnosti financování cyklistické infrastruktury jak z evropských zdrojů, tak i z národních zdrojů. Třetí část se zaměřuje na základní strategické dokumenty. Závěr teoretické části je věnovaný popisem podstaty projektů, který bude sloužit jako podklad pro vhodný návrh pro vybudování cyklostezky.

Praktická část se věnuje socioekonomické analýze mikroregionu Moštěnka. Analyzována je i cyklistická infrastruktura daného území. Pro návrh projektu cyklostezky je zpracována

vstupní analýza formou rozhovorů se starosty obcí a dotazníkové šetření mezi obyvateli dotčených obcí navrhovaným projektem.

Závěr práce je věnován samotnému návrhu projektu vybudování cyklostezky, který je financován z dotačního titulu. Součástí projektu je vypracována finanční analýza a analýza řízení rizik a její vyhodnocení.

CÍLE A METODY ZPRACOVANÉ PRÁCE

Hlavním cílem této práce je zhodnocení současného stavu cyklistické infrastruktury a navržení projektu cyklostezky pro bezpečnou přepravu obyvatel mikroregionu Moštěnka. Tento projekt by měl přispět ke zlepšení pozice cyklodopravy a cykloturistiky na území mikroregionu Moštěnka.

V teoretické části je použita metoda kritické analýzy na základě literární rešerše dostupných zdrojů. Objasněny jsou pojmy z oblasti cyklistické infrastruktury, jsou zde uvedeny organizace a subjekty, které jsou jakýmkoliv způsobem zapojeny do cyklodopravy.

V praktické části, pomocí socioekonomické analýzy, je čtenář seznámen s územím výstavby cyklostezky. Další část je věnována rozboru cyklistické infrastruktury na území mikroregionu Moštěnka. Na základě analýzy území je vytvořena SWOT analýza, která identifikuje vnitřní faktory a vnější vlivy, které budou při přípravě a řízení projektu přínosem. Pro zpracování návrhové části je využita metoda dotazníkového šetření a rešerše sekundárních zdrojů dat. Cílem dotazníkové šetření mezi obyvateli z obcí řešeného území je důležité sesbírat odpovědi pro vyhodnocení využití kola jako dopravního prostředku a požadavků místních obyvatel. Dílčím cílem je provést rozhovor pro sběr dat ke kvalitativnímu výzkumu. Metoda dotazníkové šetření spolu s rozhovory poslouží jako podklad pro vytvoření vhodného návrhu řešení projektu na rozvoj regionu. Návrh projektu je podroben finanční analýze a analýzou rizik projektu. Nedílnou součástí projektu je grafické zpracování časového harmonogramu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CYKLISTIKA INFRASTRUKTURA V ČR

1.1 Historie cyklistiky a cyklostezek

Historie cyklistiky je ve svých počátcích úzce spjata s vynálezem a vývojem jízdního kola. Obecně začíná historie jízdního kola v roce 1818, kdy Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn přihlásil jako patent své říditelné běhací kolo, které bylo později na počest pojmenováno "drezína". Později přišel nápad využít nohou k pohonu předního kola pomocí šlapacích klik. Koncem sedmdesátých let 19. století postavili i v Čechách první vysoké kolo bratři Josef a František Kohoutové ze Smíchova. Jejich model se později stal známým pod jménem "kohoutovka". První nízké šlapací kolo s poháněným zadním kolem postavil francouzský hodinář André Guilmet kolem roku 1868. Nejdůležitějším pokrokem však bylo použití řetězového pohonu k zadnímu kolu Angličanem H. J. Lawsonem kolem roku 1879. Němec Ernst Sachs vynalezl na konci 19. století volnoběžný náboj a krátce nato zpětnou brzdu na kolo. V dalších desetiletích přišly konstrukce s měnitelnými převody a kolem roku 1909 byly již na takové úrovni, že počet měnitelných převodů poskytoval až tři možnosti. Vítězný nástup jízdního kola již nebyl k zadržení. Tak jak se kolo vyvíjelo, zlepšovaly se jeho jízdní vlastnosti a rozšiřoval okruh aktivních uživatelů, začaly se objevovat i první závody. První závody na vysokých kolech se konaly roku 1868 na trase Paříž-Rouen. V roce 1893 byla založena světová federace (ICEA), která se roku 1900 přetransformovala na dnešní Světovou cyklistickou unii (UCI). Cyklistika je již od prvních her součástí olympijského programu. Roku 1903 se koná první ročník Tour de France, 1909 Girod'Italia. V roce 1893 první mistrovství světa v dráhové cyklistice, 1921 první mistrovství v silniční cyklistice (cestovní agentura jh, © 2008).



Obr. 1 první jízdní kolo (Epochplus.cz, © 2019)

V posledních letech vzrostl zájem o jízdu na kole po celém světě, a to jak v okruhu samotných cyklistů, tak mezi akademickými výzkumníky a řadou vládních agentur a nevládních organizací usilujících o zlepšení udržitelnosti měst a dopravních systémů. Po desítkách let stagnace se úroveň cyklistiky v mnoha amerických, kanadských a australských městech od roku 1990 zdvojnásobila nebo ztrojnásobila. Podobně se daří i cyklistice v tradičněji orientovaných zemích v severní Evropě, kde se na kole jezdí až na třetinu všech výletů (Pucher a Buehler, 2012, s. 9)

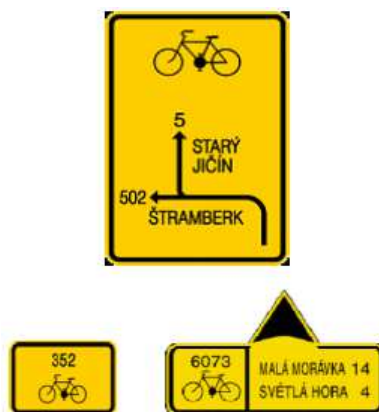
1.2 Vymezení základních pojmů

1.2.1 Cyklotrasa a cykloturistika

Cyklotrasa je značená cesta, která může vést po silnicích, lesních a polních cestách. Jedná se o pouhý návod, odkud, kudy a kam se dá jet. Cyklotrasy s typickými značkami a směrovkami žluto-černé barvy jsou u nás zavedené od roku 2001 vyhláškou č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Čím významnější cyklotrasa je, tím vyšší má obvykle číselné označení.

Cyklisté pohybující se po těchto značených trasách jsou účastníky silničního provozu a jsou povinni dodržovat všechny zákony a vyhlášky spojené s provozem na pozemních komunikacích.

V roce 2017 bylo u nás 37 023 km cyklotras, nejvíce jich najdeme v Jihočeském kraji (4 362 km), následovaný Prahou a Středočeským krajem (3 916 km).



Obr. 2 Značení cyklotras (Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, 2008, s. 20)

Ryglová (2009, s. 145) definuje cykloturistiku jako moderní formu cestovního ruchu, jejíž aktivity jsou spojeny s kolem, přírodou a venkovským prostředím. Pomocí kola lidé poznávají přírodní krásy a okolní krajinu.

Mezi perspektivní produkty využitelné v regionálním rozvoji cestovního ruchu se v poslední době vzrůstajícímu zájmu obyvatelstva řadí cykloturistika. Nejenom že tento typ rekreace je zdravý, ekologický, a bezpečný, ale také nezanedbatelným způsobem přispívá k rozvoji venkova, a to i v některých malých, zapomenutelných vesničkách (Ryglová, 2009, s. 145).

Nejznámější a nejzajímavější cyklotrasy u nás jsou následující:

Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky, tvoří 1 200 km dlouhou síť cykloturistických tras spojených do deseti okruhů, pojmenovaných podle původních vinařských oblastí a provedou nás venkovskou krajinou, kterou zdobí víno. Jako páteřní stezka je brána 245 km dlouhá Moravská vinná stezka, která začíná ve Znojmě a končí v Uherském Hradišti. Na trase můžeme narazit hned na několik zajímavostí, a to historické centrum, zámek a sklepy v Mikulově, dále naleziště Věstonické Venuše v Dolních Věstonicích, ale i jedno z nejvýznamnějších poutních míst v České republice jako je Velehrad.

Druhou nejdelší trasou patřící mezi Moravské vinařské stezky je 189 km Znojemská vinařská trasa, která spojuje pětadesát vinařských obcí a prochází národním parkem Podyjí. 150 km Velkopavlovická vinařská stezka prochází národopisnou oblastí Hanáckého Slovácka. Pro zdatnější cykloturisty je tu 95 km Kyjovská vinařská stezka, která vede zvlněnou pahorkatinou a okrajem Ždánického lesa a nabízí prudká stoupání a táhlé sjezdy. Lednicko-

valtickým areálem projedeme stezkou nazývanou se Mikulovská vinařská stezka (84 km), kterou rámuje vody řeky Dyje, rybníků a Novomlýnských nádrží. Další Moravské vinné stezky pojmenované podle původních vinařských oblastí jsou např. Krajem André, Modré hory, Stará hora a další.

Jako jedenáctá vinařská stezka vznikla příhraniční 37 km Skalická vinařská stezka na moravsko-slovenském příhraničí, která začíná na hraničním mostě na řece Moravě v blízkosti Hodonína směr Holíč.

Na síť hlavních okruhů navazují další místní naučné vinařské stezky, které turistům přibližují vinohradnictví a vinařské tradice regionu.



Obr. 3 Mapa „Moravské vinařské stezky“ (Nadace Partnerství, © 1996 – 2020)

Labská stezka

Labská stezka vede především podél toku Labe v Německu a v České republice. Začíná od pramene řeky až do Cuxhavenu na břehu Severního moře, kde řeka ústí a dosahuje více než 1 300 km. Povrch Labské stezky je převážně asfaltový a snadno sjízdňý a díky rovinnému profilu je vhodná pro všechny kategorie cyklistů.

V České republice Labská stezka tvoří 380 km síť kulturních a přírodních zážitků podél jednoho z nejkrásnějších evropských veletoků. Labská stezka nás provede Českým Švýcarskem, kolem Labských pískovců až do Českého středohoří. Dalším lákadlem je pevnostní město Terezína nedaleká hora Říp. Dále až do Krkonošského národního parku k prameni Labe. Z Mělníka přes Nelahozeves se lze vypravit podél Vltavy do Prahy, kde je vedena

Vltavská cyklistická cesta (EuroVelo 7). Z metropole se dostaneme i k prameni Labe po EuroVelo 4 do Lázní Toušeň a dále po Labské stezce.



Obr. 4 Labská stezka (old.labska.stezka.cz, © 2000 – 2020)

1.2.2 Cyklostezka

Cyklostezka je pozemní komunikace vyhrazená pro jízdu na jízdním kole, ale mohou na nich jezdit také jezdci na kolečkových bruslích a koloběžkách, případně lyžaři. Cyklostezka může být doplněna vodorovným dopravním značením. Automobilová a motocyklová doprava je z ní úplně vyloučena. Pěší doprava je z cyklostezky také vyloučena, pokud se nejedná o stezku pro chodce a cyklisty. Stezka pro chodce a cyklisty může být rozdělena na samostatné pásy, nebo může být celá její šířka určena chodcům a cyklistům dohromady. Cyklostezka bývá od vozovky pro ostatní vozidla silniční dopravy oddělena fyzicky obrubníkem, dělicím pásem nebo pásem zeleně, jinak se zpravidla jedná o vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Městská policie Brno, © 2015).

Stezka pro cyklisty

Samotné stezky pro cyklisty se většinou navrhují tehdy, když je z důvodu územního, ekonomického a zejména vyšší bezpečnosti lépe nabídnout cyklistům jízdu při větších intenzitách cyklistické dopravy po samostatných stezkách pro cyklisty, tedy striktně oddělených od motorového a pěšího provozu. Stezky pro cyklisty vedené v samostatné trase jsou zpravidla dvoupruhové obousměrné. Protisměrné pruhy na jízdním pásu stezky pro cyklisty mají být odděleny bezpečnostním odstupem a vodorovným dopravním značením. V odůvodněných

případech mohou být stezky pro cyklisty obousměrné jednopruhové (Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, © 2008, s. 48).

Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem a s odděleným provozem

Pohyb chodců a cyklistů na cyklostezce upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. V ustanovení § 57 odst. 5 a 6 je jednoznačně uvedeno:

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Je-li v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací zřízen sružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, použijí se ve vztahu k tomuto sruženému přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty pro jednotlivé účastníky provozu na pozemních komunikacích obdobně ustanovení upravující chování těchto účastníků provozu na přechodu pro chodce a na přejezdu pro cyklisty.

(6) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užit pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užit pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce (Česko, 2020, s. 110)



Obr. 5 Dopravní značky používané ve spojení s cyklostezkami (Bezpečné cesty, © 2014 - 2019)

Cyklostezka Bečva

Cyklostezka Bečva je ojedinělým projektem tzv. první cykloádnice C1. První myšlenky pro vybudování cyklostezky byly v roce 1998, kdy začalo jednání s městy na území Moravské brány.

Trasa Cyklostezky Bečva je vedena především po úsecích s vyloučením motorové dopravy, výjimečně je vedena po silnicích III. a II. třídy a část je vedena po zpevněných lesních a polních cestách. Celková délka cyklostezky o 152,6 km se skládá celkem ze tří úseků:

1. úsek Velké Karlovice – Valašské Meziříčí (56,8 km)
2. úsek Horní Bečva – Valašské Meziříčí (30,8 km)
3. úsek Valašské Meziříčí – Tovačov (65 km)

Cestou toho můžeme vidět mnoho např. valašské dřevěnice, Valašské muzeum v Rožnově pod Radhoštěm, hrad Helfštýn a mnoho dalšího.



Obr. 6 Cyklostezka Bečva (Cyklostezka Bečva, © 2017)

Cyklostezka podél Baťova kanálu

Baťův kanál je lemován páteří cyklostezkou dlouhou více jak 80 km, na kterou dále navazují stezky a trasy v okolí, včetně Moravských vinařských stezek (Baťův kanál, o. p. s., © 2020). Bezpečnost cyklostezky je zaručena, že je položena mimo motorovou dopravu. Výlet na kole je možné kombinovat plavbou na hausbótu. Cyklostezka navazuje cykloturistické trasy a dá se dojet do Hostýnských vrchů či Bílých Karpat.

Cyklostezka Ostrava – Beskydy

Cyklostezka pod číslem 59, která je dlouhá cca 35 km je vhodná nejen pro cyklisty, ale i pro in-line bruslaře a prochází podél řeky Ostravice. Celá trasa nabízí místa k odpočinku i občerstvení. Ve Frýdku-Místku jsou k dispozici tenisové kurty a ve Frýdlantě nad Ohří i koupaliště s tobogánem. Dále pokračuje do obce Ostravice, nejžádanějšího rekreačního resortu v Beskydech.

1.2.3 Greenways

Greenways – „Zelené stezky“ jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu se svou ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě. O koordinaci stezek Greenways se od 90. let stará největší česká ekologická nadace - Nadace Partnerství (Greenways.cz, © 1998 – 2019).



Obr. 7 Mapa Greenways v České republice (Greenways.cz, © 1998 – 2020)

V České republice máme hned několik tras, které se řadí mezi Greenways, níže si představíme některé z nich.

Greenway Praha-Vídeň

První greenway ve střední Evropě se stala Greenway Praha-Vídeň a spojuje síť cyklistických i pěších tras a stezek dvě hlavní města Evropa. Tato trasa měřící 430 km vede převážně po klidných asfaltových komunikacích i po nezpevněných cestách. Centrální park městské části Praha 13 je nástupním místem zelené stezky. Dále je vedena do Průhonice – přes Týnec nad Sázavou až do jižních Čech do Tábora s tajuplnou středověkou atmosférou a z Tábora vede do Jindřichova Hradce a pokračuje údolím řeky Nežárky, zdejší krajina připomíná přírodu Kanady, proto její název Česká Kanada. Přes mírně zvlněnou krajinu dojedeme z Nové

Bystřice do Slavonic a dále z Vratěnána málo osídlenou příhraniční krajinou se objeví perla baroka – zámek Vranov nad Dyjí. Od Vranovské přehrady trasa vede přes Národní park Podyjí, který se rozkládá podél řeky Dyje na české i rakouské straně hranice. Dále se dostaneme do srdce jižní Moravy, Greenways prochází vinařskými vesnicemi s malebnými kostelíky a sklepními uličkami. Trasa dále vede z Šatova přes Hrádek a Nový Přerov až do Valtic, kde Greenways opouští Českou republiku na hraničním přechodu Valtice/Schrattenberg a vede až do Vídně.

Greenway Krakov–Morava–Vídeň

Tato greenway spojuje dvě významné středoevropské metropole Krakov a Vídeň. Greenway se svojí délkou 550 km je rozdělena na dvě páteřní stezky s několika etapami. Na území České republiky prochází tento koridor severní, střední a jižní Moravou. Na území severní Moravy jsou to Beskydy, které jsou atraktivním územím a svou typickou slezskou zástavbou. Moravský kras je oblastí se Sloupsko-Šošůvskými jeskyněmi, ale také i velmi známá propast Macocha. Trasa vedená oblastí jižní Moravy nás zavede mezi vinice a vinné sklípky.

Greenway Jizera

Páteřní cyklotrasa Greenway Jizera je dnes v celé délce jednotně vyznačena jako nadregionální cyklotrasa č. 17 (EuroVelo 17) a vede po nově vybudovaných úsecích cyklostezky (např. úsek Líšný – Turnov, v Semilech), po klidných silnicích či po nezpevněných cestách (Greenway Jizera, © 1992-2020).

1.2.4 Singeltrack

Single track nebo singletrack je úzká jednostopá stezka pro horská kola. To kontrastuje s dvojstopými lesními cestami určenými převážně pro čtyřkolová terénní vozidla využívaná pro průmyslové účely hospodaření v lese. Singletracky mají převážně hladký povrch a vlnitý profil, výjimkou ale nejsou ani technicky náročné úseky s kamenitými pasážemi nebo kořenité úseky. Nežřídko kdy se na singletracku mohou vyskytnout také různé překážky, které cyklisty donutí ke změně směru a střídání tempa. *Na singletracku narazíte i na ostré zatáčky, rychlé sjezdové úseky, terénní vlny, kde můžete s kolem nadskočit... zkrátka vše, co jízdu v terénu dělá zábavnou a hravou* (Cyklo aréna Vysočina, © 2014).

Single track oproti cyklostezkám je 10x levnější a pokud je správně postavený, vyžaduje minimální údržbu. Single track zároveň představuje menší zásah do přírodních procesů.

Nejlepší single tracky v České republice:

- Cyklo aréna Vysočina
- Rychlebské stezky
- Trutnov trails
- Singltrail Moravský kras - Mariánské údolí
- Singletreky pod Smrkem
- Bike Aréna Vsetín

1.2.5 EuroVelo

Mezinárodní síť (EuroVelo) má celkem 14 mezinárodních dálkových cyklistických tras v celkové délce přesahující 70.000 km propojující všechny země Evropy. Nadace Partnership, podařilo Evropské cyklistické federaci navrhnout vedení jednotlivých tras a zároveň vyznačit velkou část z nich. Zároveň projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a v neposlední řadě i podporu kulturní výměny. Jednotlivé trasy se tak stávají velkou výzvou pro obce a podnikatele podél tras EuroVelo. Síť totiž přináší cykloturistům jízdu atraktivními místy a vede je podél historických i přírodních památek světového formátu.

Českou republikou prochází hned 4 trasy EuroVelo - 4, 7, 9 a 13. Jako první u nás byl vyznačen úsek EuroVela 9 v Jihomoravském kraji (Greenways.cz, © 1998 - 2020).



Obr. 8 Mapa tras EuroVelo v České republice (Greenways.cz, © 1998 – 2020)

EuroVelo 4

Trasa Střední Evropou to je 4000 km dlouhá trasa, protínající celou Evropu od západu až na východ. V České republice EuroVelo 4 nabízí 918 km dlouhou trasu začínající od Chebu podél řeky Ohře přes lázeňské město Karlovy Vary. Dále vede přes hlavní město Praha, Českomoravskou vrchovinu lesnatou krajinou CHKO Žďárské vrchy. Na jižní Moravě vede vinařským regionem Kyjov. Trasa EuroVelo 4 nemine Moravskou metropoli Brno a dále nás vede do kroměřížských zahrad zapsaných v UNESCO. Pokračuje do Moravskoslezského kraje, kde lze obdivovat Dolní oblast Vítkovic a za Bohumínem trasa pokračuje do Polska a na Ukrajinu.

EuroVelo 7

Trasa měřící cca 7 409 km vedoucí z Norska až na Maltu protíná celou Evropu od severu až na jih. V Česku 456 km trasa začínající nedaleko Národního parku České Švýcarsko a vede podél toku Labe až po soutok Vltavy. Týn nad Vltavou je brán jako nejkrásnější úsek cesty nebo také historické centrum Českého Krumlova. EuroVelo 7 dále pokračuje směrem na rakouský Linz a později na Maltu, kde úsek cesty končí.

EuroVelo 9

Jantarová stezka neboli EuroVelo 9 Balt-Jadran patří se svými 1 930 km mezi kratší trasy EuroVelo. Trasa začíná v polském městě Gdaňsku a podél řeky Ondry vede do Jeseníků, kde pokračuje dále přes Olomouc až do úseku stezky lemujícího rozlehlými vinicemi a krásnou přírodou Jihomoravského kraje. Nesmíme vynechat Punkevní Jeskyně a propast Macocha. Před překročením hranic s Rakouskem nás stezka provede Lednicko-valtickým areálem. Poté Jantarová stezka směřuje k Vídni a končí na jihu Chorvatska ve městě Pula.

EuroVelo 17

Stezka železné opony (EuroVelo 17) je cyklistickou trasou měřící bezmála 10 000 km, která vede skrz Zelený pás a začíná u Barentsova moře, sleduje norskou-ruskou hranici k finsko-ruské hranici a Baltskému moři (Greenweys.cz, © 1998 – 2020).

1.2.6 Cyklistika ve vybraných evropských městech

Každé dva roky probíhá hodnocení nejprestižnějších měst příznivých k cyklistům. Posouzeno bylo celkem 115 měst z celého světa podle 14 parametrů.

Prvenství si udržela Kodaň a Amsterdam díky svým skvělým akcím vytěsnil z druhého místa Utrecht. Všechna tři města jsou však v této přátelské soutěži vzorem pro ostatní. A zdaleka to už nejsou pouze dánská a nizozemská města, která berou cyklisty vážně. Další kompaktní

trojici měst se stále těsnějšími rozdíly tvoří Antverpy, Štrasburk a Bordeaux. Za nimi je Oslo, které doslova vystřelilo na přední příčku během posledních čtyř let, a pak jsou tu města v hodnocení zcela nová: Bogota, Brémy, Tchaj-pej a Vancouver, která dokazují ostatním městům, že je možné městská centra pro cyklisty výrazně zlepšit. V seznamu se hned za první dvacítkou umístila řada měst, která mají velkou šanci prorazit v roce 2021 výše, přičemž k tomu nutně potřebují trvalé investice a implementace cyklistických inovací (Čistou stopou Prahou, Magistrát hlavního města Prahy, © 2019).

Níže jsou uvedeny nejprestižnější města vůči cyklistům, které obsadily první tři příčky v hodnocení.

1. Kodaň

62 % jízd obyvatel do práce nebo do školy je realizováno na kole. Obyvatelé Kodaně ujedou denně na kole 894 000 mil. Postavily se nebo jsou rozestavěny 4 mosty pro cyklisty. 104 mil nových regionálních cyklistických dálnic.

2. Amsterdam

Jelikož v Amsterdamu každý rok přibude 11 000 nových obyvatel, vytváří město nové, doslova “královské trasy”, aby pojaly větší množství cyklistů. Snaží se snížit stres v dopravní špičce tím, že rozšiřuje stávající cyklostezky na šířku nad 8 stop (2,438 m), staví další nízko rychlostní komunikace pro cyklisty a přestavuje největší křižovatky tak, aby zde byl větší chráněný prostor pro cyklisty.

3. Utrecht

Stejně jako mnoho jiných nizozemských měst má také Utrecht velkou výhodu ve své stávající prvotřídní cyklistické infrastruktuře, vysokém podílu kol, vyhovující intermodalitě i jízdách ve všech pruzích. Ale v čem město skutečně budí obrovský dojem, jsou inovace a politická podpora. Významný podíl zvyšování podílu cyklodopravy se děje na úkor výdajů za používání aut. Politikové v tomto rozrůstajícím se městě protežují cyklistiku, jak je to jen možné, a tento způsob dopravy má vyšší prioritu než jízda autem. Jejich cílem je do roku 2030 zdvojnásobit dopravu na kole do práce.

1.3 Organizace zabývající se cykloturistikou

V České republice máme mnoho organizací, které se zajímají o cyklistickou dopravu, jejich posláním je nejen vytvářet vhodné podmínky pro města a obce, ale i usilování o změny v legislativě v České republice a v oblasti financování vytvářením cyklistických opatření.

1.3.1 Partnerství pro městskou mobilitu

Asociace měst pro cyklisty, která vznikla v roce 2013, se transformovala na spolek Partnerství pro městskou mobilitu v březnu 2019.

Partnerství pro městskou mobilitu je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, která funguje jako zapsaný spolek. Členy spolku jsou města, svazky, kraje, odborné a neziskové organizace. Zaměřujeme se na otázky spojené s městskou a regionální dopravou a mobilitou (cyklomesta.cz, © 2019).

Spolek usiluje o zvýšení podílu jízdních kol jako prostředku pro každodenní cesty a jeho posláním je naplňování cílů Cyklostrategie a prezentace VIZE 25.

Cílem spolku je zejména vytvářet podmínky pro města a obce, aby mohly realizovat své projekty v oblasti městské mobility, veřejného prostoru vlídného k lidem či zavádění inovačních technologií. Od roku 2013 se podařilo nejen prosadit celou řadu změn v legislativě, ale též realizovat konkrétní projekty ve městech a obcích. Změna souvisí mimo jiné i s tím, že Ministerstvo dopravy již nebude aktualizovat samostatnou strategii cyklistické dopravy, ale připravuje nově vládní koncepci městské a aktivní mobility (Města budoucnosti, © 2019).

1.3.2 Nadace partnerství

Nadace Partnerství je česká environmentální nadace, která už od roku 1991 pomáhá lidem starat se o životní prostředí. Uděluje granty, poskytuje odborné školení, vzdělávají širokou veřejnost i veřejnou správu a v neposlední řadě organizují informační a propagační kampaně.

Společně s pěti sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku Nadace partnerství tvoří asociaci Environmental Partnership Association, zaměřenou na podporu aktivit směřujících k ochraně životního prostředí, místních komunit a společnosti. Asociace EPA registrovaná v České republice v roce 2004 formalizovala dlouhodobou spolupráci v rámci konsorcia EPCE. Od založení v roce 1991 podpořily nadace sdružené v

EPA v regionu střední a východní Evropy projekty v celkové hodnotě přesahující 17 milionů USD (Nadace partnerství, © 2019).

Nadace se drží myšlenky šetrná turistika a cykloturistika a tuto myšlenku podporuje zejména rozvojem již zmíněných zelených stezek Greenways a tematických cyklotras.

Významným projektem podporujícím rozvoj cykloturistiky je projekt Cyklisté vítáni, který spustila Nadace Partnerství v roce 2006.

Jedná se o celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku vybavenosti a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem. Certifikace obsahuje standardy srovnatelné se systémy jiných evropských zemí. Každé zařízení, které chce získat značku Cyklisté vítáni, musí splňovat určité podmínky (Ryglová, 2009, s. 146).

1.3.3 Centrum dopravního výzkumu

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), je veřejnou výzkumnou institucí zřízenou podle zákona 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích a jedinou výzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy. Bylo založeno rozhodnutím ministra dopravy k 1. lednu 1993 jako právní nástupce českých částí do té doby federálního Výzkumného ústavu dopravního v Žilině. CDV pokračuje v činnosti, která započala v roce 1954 a má tedy již více než šedesátiletou tradici (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., © 2019).

Projekty CDV v oblasti cyklistiky:

- Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR,
- SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury,
- Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu,
- Města přátelská cyklistům.

1.4 Subjekty zapojené do cyklodopravy a cykloturistiky

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory k úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, s. 50, 2016).

Cyklista je záležitostí různých oborů činností, tím i různé resorty by měly vhodným způsobem zaměřit téma v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky do svých oblastí.

1.4.1 Ministerstva

Ministerstvo dopravy (dále MD) je hlavním garantem realizace Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020 (Cyklostrategie) a dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj a spolupráce s místní samosprávou vede k úspěchu, jelikož obce a města mají odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury.

Ministerstvo životního prostředí (dále MŽP) vnímá cyklistiku jako dopravu, která neemituje žádné škodliviny. Na druhé straně je zájmem MŽP, aby cyklistika v terénu způsobovala problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytů chráněných druhů živočichů apod. (Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, 2014, s. 21).

Pod záštitou MŽP se koná každý rok kampaň Evropský týden mobilit, která je iniciativou Evropské komise pro udržitelnou městskou mobilitu. Tato kampaň inspiruje každý rok od 16. do 22. září radnice i obyvatelé českých měst a obcí, aby dali větší šanci alternativní dopravě. MŽP podporuje Evropský týden mobility finančními příspěvky, ale i koordinační a školicí činností.

Díky dotačnímu programu Státního fondu životního prostředí (dále SFŽP) na podporu komunikačních a propagačních aktivit je možné podporovat i téma městské mobility, které jsou realizovány v několika českých statutárních městech od roku 2016.

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále MMR) spravuje Integrovaný regionální operační program (dále IROP), který se dlouhodobě zabývá podporou cyklistické infrastruktury. Hlavní oblastí zájmu MMR jsou cykloturistika a cyklistika a územní plánování.

Další oblasti zájmu MMR:

- Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras České republiky a tras Euro-Velo,
- Marketingová podpora produktu Česko jede,
- Zajištění potřebné infrastruktury pro cykloturistiku,
- Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky,
- Podpora webu www.ceskojede.cz.

Ministerstvo zdravotnictví (dále MZ)

V roce 2015 byl vytvořen akční plán, který je zaměřen na problematiku zvýšení úrovně pohybové aktivity obyvatel České republiky, který je součástí Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. Tato strategie jasně definuje priority České republiky v oblasti péče o zdraví, které povedou ke zlepšení zdravotního stavu našich občanů. Existence tohoto dokumentu nám také umožňuje čerpat finanční prostředky z evropských fondů což je pro realizaci akčních plánů zásadní (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020, 2013, s. 37).

Také Novotný (2011, s. 69) uvádí, že sport hraje v kvalitě života současného člověka významnou roli. Působením vlivových faktor je ovlivňována osobnost každého sportujícího člověka. Děje se tak složitým procesy od motivací ke sportovním aktivitám až po katarzi jako osvobozujícího prožitku selfkonceptu identity svého já a sebedarování generační nebo národní societě. Vlivové faktory působí na jedince přes životní sloh doby a společnosti, životní styl populace až po životní způsob jedince. Česká společnost patří v Evropě k těm, kde sport hraje významnou roli ve společenském životě.

1.4.2 Kraje

Úloha kraje v oblasti cyklistiky vyplývá především ze skutečností, že kraj je vlastníkem silnic II. a III. třídy. O dopravní obslužnosti tedy rozhoduje krajské zastupitelstvo, které pro tuto oblast výkonu samosprávy zřizuje zpravidla výbor pro dopravu. Kraje dále zřizují krajské příspěvkové organizace na správu a údržbu silnic na svém území. Dle doporučení národní Cyklostrategie by se kraje společně se státem měly podílet na vybudování, správě a údržbě páteřní sítě evropských a dálkových cyklotras na území České republiky. Kraje realizují opatření na podporu cyklistiky podle svých koncepčních dokumentů. K naplnění významného záměru Cyklostrategie, kterým je spolupráce MD, MMR, MŽP, MZ s krajskými samosprávami, pak slouží připravovaná Dohoda (Memorandum), kterým by se jednotlivé kraje v České republice měly zapojit do národního produktu „Česko jede“ (Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, 2014, s. 22).

V rámci tohoto memoranda jsou krajům doporučovány k realizaci následující klíčová opatření:

- Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému,
- Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu,

- Koordinace a partnerství (aktivity kolem cyklistické dopravy a cykloturistiky).

Pro úspěšné naplňování akčního plánu je pak zapotřebí realizovat tři stěžejní opatření:

- Iniciovat vznik pozice krajského cyklokoordinátora,
- Založit pracovní skupinu pro cyklistickou dopravu na kraji,
- Založit dotační titul orientovaný na podporu cyklistiky.

Některé kraje zajištění plnění úkolů krajského cyklokoordinátora a funkce pracovní skupiny řeší alternativními způsoby – např. zřízením neziskové organizace, která koordinuje rozvoj cyklistické dopravy (Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, 2014, s. 23).

1.4.3 Obce a Mikroregiony

Obce, vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a rozhodují o zařazení a vyřazení pozemní komunikace do kategorie místních dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Obecní zastupitelstva pak podobně jako krajská rozhodují o dopravní obslužnosti pozemních komunikací na svém území, tedy o místních komunikacích. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic. Působnost se nevztahuje na věci, o kterých rozhoduje MD nebo orgán kraje v přenesené působnosti (Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014 – 2020, 2014, s. 23).

Pavlík a kol. (2016, s. 74) uvádějí, že i když prostřednictvím Místních akčních skupin (dále MAS) nemíří na venkov nejvyšší finance v absolutních číslech, jedná se o hlavní ideový akcelerátor. Už samostatné ustavení MAS v regionu byla bezesporu inovace, tedy propojení tří sektorů – veřejné správy, podnikatelské sféry a neziskového sektoru – do jednoho subjektu neziskové organizace a jejich vzájemná spolupráce. Takto nově vzniklá partnerství jsou přirozeně různorodá, ať už se jedná o vliv jednotlivých sektorů (tj. převládající katalyzátor veřejné správy nebo podnikatelů), nebo roli managementu (kreativní lídři a vizionáři, nebo „jen“ dobří administrátoři dotací). Od těchto vlivů se odvíjí i další činnost MAS, jejich možnosti a schopnosti.

2 FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTY

Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Spolupráce s dalšími správními orgány a organizacemi v rámci jedné obce umožňuje plně využít možností synergie. Je důležité si uvědomit, že opatření pro cyklisty v rámci jiné stavby bývá výrazně levnější než budování samostatné cyklistické infrastruktury a je také „politicky schůdnější“ (Martinek, Cach, Sperat a kol. 2013, s. 21).

Finance na cyklostezky získávají obce, města kraje a svazky obcí z vlastních rozpočtů a bývá nutnou součástí k získání financí z ostatních zdrojů. Nejčastěji jsou však finance poskytnuty ze SFDI a také z rozpočtů evropských fondů.

2.1 Evropské zdroje

Fondy Evropské unie představují hlavní nástroj realizace evropské politiky soudržnosti. Jejich prostřednictvím se investují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony. Prostředky z těchto fondů mají zájemci možnost čerpat skrze jednotlivé operační programy. Mimo strukturálních a investičních fondů existuje i celá řada dalších specificky zaměřených nadnárodních fondů zřizovaných Evropskou unií (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, © 2019).

2.1.1 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Jedná se o operační program, kde je Řídicím orgánem MMR. Cílem tohoto programu je vyvážený rozvoj daného území, zlepšení veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech. Hlavní prioritou toho programu je dosažení územních rozdílů, kvalitnější infrastruktura a posílení konkurenceschopnosti v regionech (Cvik, 2016, s. 58).

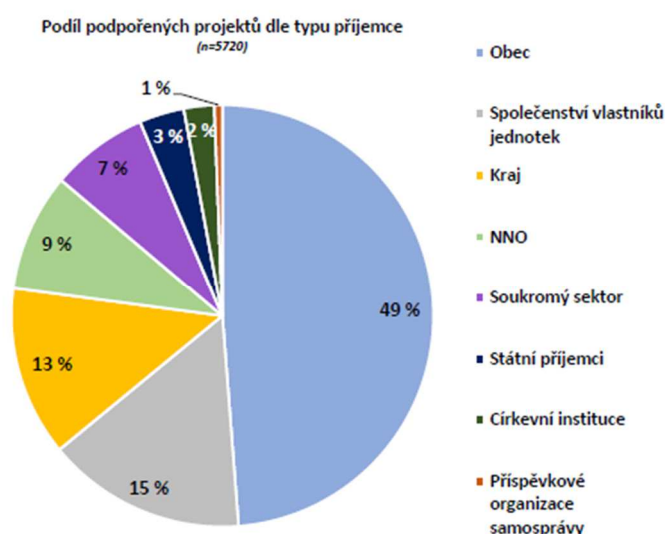
Cyklistická infrastruktura je řešena v *prioritní ose 1 Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony, specifický cíl 1.2. Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.*

Typy podporovaných aktivit u opatření Cyklodoprava:

- Výstavba a modernizace cyklostezek v podobě stavebně upravených a dopravním značením vymezených komunikací, na kterých je vyloučená automobilová doprava.
- Výstavba a modernizace cyklotras se zaměřením na podporu integrovaných řešení, např. cyklistické pruhy na komunikacích nebo víceúčelové pruhy.

- Součástí projektu může být budování doprovodné infrastruktury, např. stojanů na kola, úschoven kol, odpočívadel a dopravního značení.
- Doplnkově lze do projektu zařadit vegetační úpravy, např. zelené pásy a liniové výsadby u cyklostezek a cyklotras.
- Podpořeny mohou být cyklostezky a cyklotrasy sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami (Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, 2017, s. 75)

Alokace finančních prostředků na tento cíl je 473 mil. EUR



Obr. 9 Podíl podpořených projektů z IROP dle typu příjemce (Ministerstvo pro místní rozvoj, © 2019)

V IROP mohou jednotlivé subjekty předkládat své žádost o dotace v rámci tzv. individuálních projektů nebo integrovaných nástrojů.

Integrované nástroje představují způsob, jak koncentrovat prostředky Evropské unie ve specifických typech území, tím podpořit další rozvoj těchto oblastí a zároveň přispět k vyrovnání územních rozdílů. Integrované nástroje nelze využít u všech programů a typů projektů. V IROP jsou Integrované nástroje realizovány prostřednictvím tří typů a z celkové alokace IROP na ně připadne celkem 28,7 % (tj. 133 mil. EUR) (Abeceda fondů EU 2014-2020, 2015, s. 25).

Integrované územní investice (ITI) jsou v ČR využity v největších metropolitních oblastech celostátního významu. Jádry metropolitních oblastí jsou největší města v České republice (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň). S ohledem na míru koncentrace obyvatelstva a charakter

problémů jsou k těmto centrům přiřazeny i oblasti Ústecko – Chomutovské, Olomoucké a Hradecko – Pardubické (Přichystal, 2018, s. 19).

Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

Podpora z IPRÚ je určena aglomeracím regionálních center (na rozdíl od ITI určených pro největší aglomerace CLLD určeného pro nejmenší typy území). Pro dané město a obce v jeho okolí je zpracována podrobná analýza potřeb, problémů a potenciálu rozvoje, na základě které jsou následně definovány oblasti a priority financování (Přichystal, 2018, s. 19).

Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

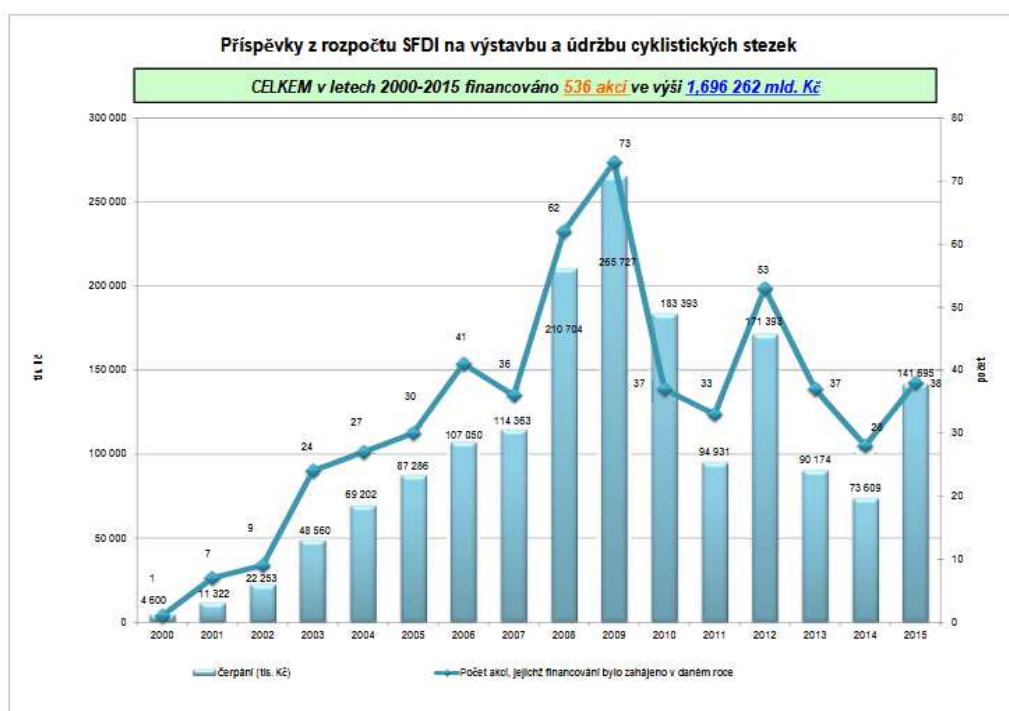
Cílem komunitně vedeného místního rozvoje je posílení územní soudržnosti venkovského území a zajištění dlouhodobě udržitelného rozvoje území s řešením vztahů mezi obcemi s periferní a stabilizovanou typologií a venkovskými rozvojovými centry. Implementace CLLD probíhá prostřednictvím MAS, tj. v území tvořeném správními územími obcí s méně než 25 000 obyvateli. Velikost MAS nemůže být menší než 10 000 obyvatel a překročit hranici 100 000 obyvatel (Konceptce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, 2017, s. 76).

2.2 Národní zdroje

K financování projektů lze použít také národní zdroje. Jednotlivá ministerstva mají stanovené priority alokace finančních prostředků, jedná se dotace ze státního rozpočtu. Podporována je zejména výstavba různých druhů veřejné infrastruktury, oblast bydlení, ale i životního prostředí. Financování zajišťují buď sama ministerstva nebo další subjekty např. SFŽP, SFDI, atd.). Tyto instituce informují veřejnost a vyhláší témata, která naplňují programové cíle. V další etapě uskutečňují výběr, zajišťují svou část financování, sledují realizaci a nakonec vyhodnocují, zda zvolený projekt splnil očekávání (Přichystal, 2018, s. 25).

2.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

SFDI má dle zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů v platném znění ve své gesci podporu výstavby cyklostezek. Každoročně má ve schválovaném rozpočtu vyčleněnu finanční částku pro tento účel. Od roku 2000 SFDI poskytl na výstavbu cyklostezek 1,933 miliardy korun. V roce 2019 SFDI obdržel 78 žádostí o příspěvek na cyklostezky.



Obr. 10 Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (SFDI, © 2020)

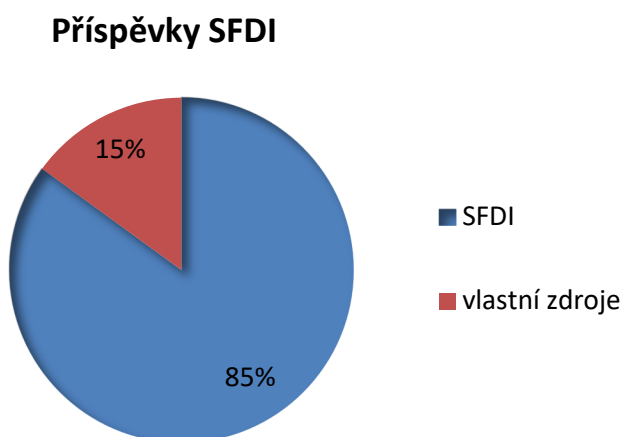
Podpora výstavby cyklostezek z finančních prostředků SFDI má stanovena rámcová Pravidla pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI.

Pokud jsou všechny náležitosti předepsanými pravidly splněny, jsou všechny žádosti předloženy Hodnotitelské komisi k projednání. Členy komise jsou zástupci Výboru a Dozorčí rady SFDI, Asociace krajů České republiky, MD, MMR a SFDI, kteří posuzují předložené žádosti a na závěr doporučí jmenovitý seznam akcí Výboru SFDI ke schválení (Havlíček, 2010).

V souladu s účelem, pro který se poskytuje příspěvek z rozpočtu SFDI podle těchto Pravidel a v souladu s návrhem rozpočtu SFDI pro rok 2020, lze příspěvek poskytnout výhradně na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- opravu cyklistické stezky,
- zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy (SFDI, © 2020).

Výše příspěvku a procento spoluúčasti z rozpočtu SFDI pro rok 2020 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů stavební části akce při výstavbě cyklistické stezky nebo celkových uznatelných nákladů stavební části akce na opravu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2020, případně celkových uznatelných nákladů stavební části akce na zřízení jízdního pruhu pro cyklisty na místní komunikaci nebo na silnici II. či III. třídy. V případě cyklistické stezky budované na opuštěném drážním tělese za podmínky, že délka této cyklistické stezky bude minimálně 1 km, lze příspěvek poskytnout až do výše 90 % celkových uznatelných nákladů stavební části akce (SFDI, © 2020).



Graf 1 Maximální výše příspěvku a procento spoluúčasti z rozpočtu SFDI pro rok 2020 (vlastní zpracování)

2.2.2 Národní program podpory cestovního ruchu v regionech

Podprogram Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

Tato oblast podpory je zaměřena na zvýšení vybavenosti a atraktivity dálkových turistických tras (pro pěší, cyklo, hipo, vodáckou, vodní turistiku a další udržitelné formy turistiky). Výstupy realizovaných projektů musí být realizovány min. na území 2 krajů.

Předkládány mohou být např. projekty na podporu vybavenosti cyklostezek podél vodních toků, jednotnou vybavenost tratí pro běžeckou turistiku v horských oblastech, projekty zaměřené na jednotný formát informačních panelů, monitoring, atd.

V rámci podprogramu budou podporovány i aktivity na zajištění provázanosti dálkových tras na již existující lokální trasy (Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, 2017, s. 78 - 79)

Dotační titul č. 2 – Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 3 – Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu

Podporované oblasti, které jsou shodné pro všechny výše zmíněné dotační tituly:

- Navigační cedule pro návštěvníky, informační panely, mapové panely.
- Výstavba/budování odpočívadel a sociálního zázemí pro uživatele regionálních i dálkových cyklotras, pořizování informačních panelů na trasách.
- Budování doprovodné infrastruktury pro aktivní formy udržitelné turistiky (Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, 2017, s. 79)

2.2.3 Podpora obnovy a rozvoje venkova

Dotační titul č. 2: Podpora zapojení generací do komunitního života v obci

A - Podpora vybudování a obnovy míst aktivního a pasivního odpočinku

V rámci dotačního titulu č. 2. A jsou podporovány akce s výstupy sloužícími generacím různých věkových skupin, na jejichž výběru a přípravě, případně pak také na realizaci, se prokazatelně podílela generace dětí a mládeže, a které jsou mj. zaměřené na:

- rekonstrukci nebo vybudování zařízení pro volnočasové aktivity (hřiště, cyklostezky, bruslařské dráhy, naučné stezky apod.),

- součástí místa pasivního odpočinku může být například lavička/y, stůl/stoly, stojan/y na kola, odpadkový/é koš/e, přístřešek nebo závětrí se střechou apod.

2.3 Krajské zdroje

Na úrovni krajů se uskutečňují krajské rozvojové plány a vyhlašují krajská témata. Jednotlivé kraje prostředky buď přímo vyhledávají, nebo přenášejí na obce informace o existujících dotačních titulech. Obce se mohou ucházet o finančních prostředky prostřednictvím předložených projektů. Určitou část z těchto dotačních titulů kraje administrují, další přímo uskutečňují. (Přichystal, 2018, s. 25)

Nejvýraznější finanční podporu činí Olomoucký kraj, který dlouhodobě uvolňuje finanční prostředky ze svého rozpočtu na podporu výstavby cyklostezek s důrazem na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. V souhrnu od r. 2004 do r. 2015 poskytl obcím a městům na svém území z dotačního titulu „Podpora výstavby a oprav cyklostezek“ celkem 77 161 576 Kč, a to na výstavbu 86 úseků cyklostezek o celkové délce cca 84,93 km. Částka na výstavbu a opravy cyklostezek nebyla z rozpočtu kraje vyčleněna pouze v letech 2008 a 2013. Na rok 2016 byl schválen příspěvek v celkové výši 7 mil. Kč.

Tab. 1. Výše příspěvku OK na cyklostezky (vlastní zpracování)

Rok	Čerpání (Kč)
2004	5 564 701
2005	14 235 000
2006	14 548 000
2007	12 000 000
2008	0
2009	8 336 671
2010	2 052 000
2011	4 426 785
2012	6 575 626
2013	0
2014	5 123 330
2015	3 879 319

3 ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY

3.1 Cyklostrategie EU

Cyklostrategie EU je dílem Evropské cyklistické federace a Asociace měst pro cyklisty vyjadřuje tomuto materiálu plnou podporu.

V Cyklostrategii EU se uvádí, podaří-li se motivovat víc lidí, aby jezdili na kole častěji, může to přinést společensko-ekonomické přínosy v hodnotě miliard eur. Proto se partneři z různých oborů a odvětví spojili a vytvořili návrh Cyklostrategie EU, která doporučí cíle a stanoví opatření a akce, jež spadají do kompetencí EU (cyclomesta.cz, © 2019).

„Strategie EU pro cyklistiku. Doporučení pro dosažení zeleného růstu a účinné mobility do roku 2030“ je výsledkem systematického přezkumu všech politik EU týkajících se cyklistiky, do nichž bylo zapojeno přibližně 1 000 lidí. Jde o společný projekt a kampaň členů expertní skupiny, jejímž cílem je zvýšit cyklistiku a přinést značnou přidanou hodnotu k politickým cílům EU. Je navržen tak, aby inspiroval Komisi EU k vypracování vlastní strategie EU pro cyklistiku, cílem je odstranit roztržičnost v rozvoji příslušných politik napříč institucemi EU a vyhnout se neefektivnosti při rozšiřování místních cyklistických strategií (European Cyclists Federation, © 2020).

Cíle:

- Cyklistika by měla být rovnocenným partnerem v systému mobility,
- Používejte cyklus v EU v průměru v letech 2019/2020 - 2030 v průměru o 50 %,
- Snížení sazeb u zabitých a vážně zraněných cyklistů o polovinu (v km cyklovaných) v letech 2019/2020 – 2030,
- Zvýšit investice EU do cyklistiky na 3 miliardy EUR v období 2021 - 2027; a 6 mld. EUR v letech 2028 - 2034

(European Cyclists Federation, © 2020).

Cyklistika má značnou přidanou hodnotu k politickým cílům EU s ohledem na nízkou emisní mobilitu, růst a zaměstnanost v prosperujícím odvětví výroby a cyklistického cestovního ruchu, multimodalitu a integraci do inteligentního dopravního systému, rovné podmínky pro cyklistiku vedle jiných druhů dopravy, zaměření o městské mobilitě, zlepšení infrastruktury a bezpečnosti silničního provozu a podpoře fyzické aktivity a zdraví (European Cyclists Federation, © 2020).

3.2 Panevropský plán na podporu cyklodopravy

Panevropský plán na podporu cyklodopravy (Pan-European Master Plan) je klíčový dokument, který se má stát základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, vzniká pod hlavičkou Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP). K jeho vyhotovení se zavázaly vlády členských zemí podpisem tzv. Pařížské deklarace v dubnu 2014 (Akademie městské mobility, © 2019).

Pět politických cílů, které musí být splněny do roku 2030:

1. Zdvojnásobení cyklistů v regionu a jejich zvýšení v každé zemi.
2. V členských státech UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) a Regionálního úřadu WHO (World Health Organisation) pro Evropu rozvíjet a provádět národní politiky v oblasti cyklistiky podporované národními plány pro cyklistiku.
3. Zvýšit bezpečnost cyklistů v členských státech ECE a WHO a snížit počet úmrtí a vážných zranění cyklistů na kilometr ročně na polovinu.
4. Začlenění cyklistiky do zdravotních politik.
5. Začlenění cyklistiky do územního plánování, územního plánování a územního plánování, včetně infrastruktury.

(Küster, © 2020)

3.3 Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí

Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme) vznikl v roce 2002 pod hlavičkou UNECE. Program spojuje témata dopravy, zdraví a životního prostředí, jeho hlavním cílem je mimo jiné podporovat udržitelnou mobilitu, omezovat negativní dopady dopravy jako jsou emise nebo hluková zátěž či podporovat bezmotorovou dopravu. PEP sdružuje země Evropy, Střední Asie a Severní Ameriky (Akademie městské mobility, © 2019).

Pět prioritních cílů zakotvených v Pařížské deklaraci „City in Motion - People First!“:

- Prioritní cíl 1: přispívat k udržitelnému hospodářskému rozvoji a stimulovat vytváření pracovních míst prostřednictvím investic do životního prostředí a dopravy šetrné ke zdraví.
- Prioritní cíl 2: řídit udržitelnou mobilitu a podporovat účinnější dopravní systém

- Prioritní cíl 3: snížit emise skleníkových plynů souvisejících s dopravou, znečištění ovzduší a hluk.
- Prioritní cíl 4: prosazovat politiky a opatření vedoucí ke zdravým a bezpečným druhům dopravy.
- Prioritní cíl 5: začlenit cíle v oblasti dopravy, zdraví a životního prostředí do politik územního plánování a územního plánování.

(Paris Declaration, 2014, s. 3 – 4)

3.4 Bílá kniha o dopravě

Celým názvem Plán jednotného evropského dopravního prostoru vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje z roku 2011 (zkráceně „Bílá kniha o dopravě“) je dokumentem Evropské komise a základním dopravně-strategickým dokumentem EU s výhledovým obdobím do r. 2050. Cyklistická doprava je v rámci tohoto dokumentu řešena v rámci iniciativ „Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů“ a „Podpora udržitelnějšího chování“ (iniciativy 16 a 27). Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem (Ministerstvo dopravy ČR, © 2019).

Vize Komise týkající se dopravy v budoucnu:

Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému

- Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility,
- Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu,
- Globální rovnocenné podmínky pro dopravu a na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu,
- Čistá městská doprava a dojíždění,
- Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

(Ministerstvo dopravy, © 2020).

Bílá kniha má čtyři hlavní cíle:

1. Zákaz vjezdu vozidel s konvenčním palivem do měst,
2. 40 % využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě a nejméně 40 % snížení emisí z lodní dopravy,

3. 50 % přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu,
4. 60 % snížení emisí CO₂ z dopravy (tento cíl je vztažen k roku 1990; do roku 2030 by nicméně mělo dojít alespoň k 20 % snížení emisí CO₂ oproti roku 2008)

(Euroskop.cz, © 2005-2020).

3.5 Zelená kniha

Celým názvem Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007 je jedna z pěti výzev, které Evropská komise identifikuje a týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava. Na základě výsledků konzultačního procesu Zelené knihy byl přijat Evropskou komisí 30. září 2009 Akční plán pro městskou mobilitu, který definuje 20 akcí pro krátko a střednědobý horizont, z nichž se přibližně polovina týká i oblast cyklistické dopravy. Zelená kniha formuluje klíčové otázky a jejím cílem je zahájit proces konzultací na dané téma na evropské úrovni.

3.6 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 - 2020

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020 (dále jen Cyklostrategie) je dokumentem, který byl schválen usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Základní vizí Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, jejíž důsledkem by byly minimálně čtyři efekty:

- Zlepšení mobility v území, efekt bezpečnosti,
- Rozvoj cykloturistiky v území,
- Zlepšení lidského zdraví,
- Ochrana životního prostředí

(Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2022, 2012, s. 6 – 7).

K naplnění vizí je stanoveno několika cílů, ve dvou úrovních.

Cíle na národní úrovni:

- Zvýšit podíl cyklisticky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020.
- Snížit počet usmrčených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojené s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
- Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícímu segmentu aktivní turistiky v ČR

(Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020, 2013, s. 7).

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a MAS.

Cíle na místní úrovni:

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinných městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úsek s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížděcí do práce.
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoživení potenciálu cyklistiky a jejich důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod.

- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede

(Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020, 2013, s. 8).

3.7 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 (dále jen NSBSP) je samostatný materiál MD, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností BESIP ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Cílem NSBSP je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí (tj. cca o 60 %) a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. V roce 2020 by tak nemělo být usmrceno více než 333 osob a těžce zraněno 2122 osob. (Národní strategie bezpečnosti a provozu, 2020, s. 5).

V tabulce níže je uveden vývoj usmrcených cyklistů do 24 hodin po nehodě v ČR v letech 2011 - 2019. Nejvíce usmrcených cyklistů bylo v roce 2015 (68) naopak nejméně v roce 2019 (36). V letních měsících je nehodovost s následkem smrti nejvyšší.

Vývoj těžce zraněných cyklistů v ČR v letech 2011 - 2019. Nejkritičtější byl roky 2012 a 2013 kdy počet těžce zraněných přesáhl hranici 460. Nejméně nehod s těžce zraněnými osobami bylo zaznamenáno v roce 2019 a to 309.

Tab. 2 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2011 - 2019 (vlastní zpracování, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, 2020, s. 47)

rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
usmrceno do 24 hodin	50	64	58	57	68	39	44	38	36
těžce zraněno	443	466	462	433	394	417	353	396	309

NSBSP předpokládalo, že v roce 2019 nebude usmrceno více než 39, tento předpoklad byl splněn, usmrceno bylo 36 cyklistů. Stanovený předpoklad nebyl splněn u těžce zraněných, kdy se předpokládalo s počtem 291 cyklistů, ale skutečný stav byl 309.

Analýzou plnění dílčích cílů bylo zjištěno, že vývoj vážných následků nehod cyklistů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v České republice, a to zejména na extravilánových úsecích komunikací za špatné viditelnosti. Stávají se nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jednou z cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. V revidované NSBSP je třeba ponechat stávající kvantifikaci dílčích cílů a použít mnohem účinnější nástroje ke snížení obou typů závažných následků. Podíl usmrcených cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob stoupl o 1,6 % na 10,3 % (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, 2017, s. 19).

Dle NSBSP (2020, s. 46) by nemělo být v roce 2020 usmrceno více než 37 cyklistů a těžce zraněno 280 cyklistů.

4 PROJEKT

4.1 Definice projektu

Podle Doležela (2016, s. 17) odpověď na otázku „Co je to projekt?“ není tak jednoduchá, jak by se na první pohled mohlo zdát. Problémem je, že v českém jazyce má slovo projekt několik různých významů.

V oblasti projektového řízení chápeme termín projekt (project) odlišně. Je mnoho různých definic, smysl však mají všechny méně či více totožný.

Například dle normy ISO 10006 je projekt *„jedinečný proces sestávající z řady koordinovaných a řízených činností s daty zahájení a ukončení, prováděný pro dosažení předem stanoveného cíle, který vyhovuje specifickým požadavkům, včetně omezení daných časem, náklady a zdroji“* (Kuncová, Novotný a Stolín, 2016, s. 15).

Nebo dle PMI® PM BoK verze 5: *„Projekt je dočasné úsilí podniknuté pro vytvoření jedinečného produktu, služby nebo výsledku“* (Doležal, 2016, s. 17).

4.2 Typy projektů

Jak uvádí Petříková (2015, s. 27) obecně rozeznáváme 2 hlavní typy projektů investiční (tzv. tvrdé projekty) a neinvestiční (tzv. měkké projekty).

4.2.1 Investiční

Investiční projekty jsou zaměřeny zejména na výstavbu a nákup nemovitostí, nákup nových strojů a technologií atd. Jde tedy o pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku (Dotaceeu.cz, © 2019).

4.2.2 Neinvestiční

Neinvestiční projekt je zaměřen na tzv. měkké aktivity, tj. například vzdělávání, rekvalifikace, poskytování sociálních služeb, organizace volnočasových aktivit atd. Spadají sem ale také projekty zaměřené na podporu služeb v oblasti cestovního ruchu a technické pomoci (Dotaceeu.cz, © 2019).

4.3 Životní cyklus projektu a fáze projektu

Projekt jako celek můžeme z časového hlediska a dle charakteru prováděných činností rozdělit z manažerského hlediska na několik fází řízení projektu, které dohromady tvoří životní cyklus řízení projektu (Doležal, 2016, s. 54).

Fáze řízení projektu lze v nejobecnějším pojetí rozdělit na:

- **předprojektovou fázi** (vznik myšlenky na projekt, její prověření atd.);
- **projekt** (zahájení, plánování, realizaci, ukončení);
- **poprojektovou fázi** (vyhodnocení, provoz, realizace přínosů).

Dle Doležala (2009, s. 156) předprojektové fáze mají za účel prozkoumat příležitost pro projekt a posoudit proveditelnost daného záměru. Někdy bývá do této fáze zahrnována i vize, základní myšlenka, že by se nějaký projekt mohl realizovat.

V předprojektových fázích je možno předběžnou analýzu rizik a příležitostí provést s využitím metody SWOT, která je u nás často nazývána jako metoda analýzy silných a slabých stránek. Metoda zahrnuje nejen analýzu silných a slabých stránek, ale i analýzu hrozeb a příležitostí (Doležal, 2016, s. 229).

V této fázi se postupně zpracovávají dva hlavní dokumenty této fáze:

- Studie příležitosti (Opportunity Study)
- Studie proveditelnosti (Feasibility Study)

Je zřejmé, že projekt ještě před svým zahájením musí nějak vzniknout, a i pro zahájení musí existovat nějaké zadání, například v rámci nějakého programu apod. Obdobně je vhodné po ukončení projektu provést zpětné vyhodnocení nezávislým týmem. Tyto fáze však již nejsou přímou součástí řešeného projektu, spíše jsou otázkou systému a procesů řízení projektu v dané organizaci (Doležal, 2016, s. 54).

4.3.1 Zahájení projektu

Dle Doležala (2009, s. 158) v projektové fázi dochází především k sestavení projektového týmu, k vytvoření plánu a jeho realizaci vrcholící předáním výsledků a závěrem dochází k ukončení této fáze projektu.

Úvodní skupinou procesů je zahájení. Jedná se o procesy, které mají definovat nový projekt či nové fáze existujícího projektu. Zahájení projektu se skládá ze dvou procesů:

- Sestavení Zadávací listiny projektu,
- Identifikace zainteresovaných stran

(Kuncová, Novotný a Stolín, 2016, s. 21).

4.3.2 Plánování projektu

Při plánování projektu a zejména při rozhodování o jeho realizaci či způsobu financování se často zpracovává tzv. studie proveditelnosti. Studie proveditelnosti je souhrnný dokument, mapující nejen výstupy vlastního plánu projektu, ale i všechny vstupní informace (včetně technických a ekonomických) potřebné k úspěšné realizaci projektu a předrealizační vyhodnocení proveditelnosti, efektivnosti a udržitelnosti projektu i jeho výstupů (Kuncová, Novotný a Stolín, 2016, s. 29).

Horine (2017, s. 57) uvádí, že definice projektu je při plánování projektu zásadní pro jeho úspěch. Při definování projektu dojdeme k dohodě o tom, co uděláme a kdo bude zapojen. Při plánování projektu se zaměřujeme na to, jak bude práce vykonána. Vyžaduje to, jak budou výstupy vyvíjeny, a jak bude projekt řízen. Plánování projektu tedy zahrnuje tradiční oblasti pracovních úkolů, zdrojů, harmonogramu a nákladů, a také nastavuje fázi pro řízení změn projektu, komunikaci projektu, kvalitu projektu, rizika projektu, činnosti při zadávání zakázek projektu a projektový tým. Každý z těchto faktorů přímo ovlivňuje očekávání zúčastněných stran a naši schopnost úspěšně řídit a realizovat projekt.

4.3.2.1 Harmonogram projektu

Harmonogram projektu je označení pro časový plán projektu, který obsahuje posloupnost provedení jednotlivých činností, plánovaná data plnění těchto činností a klíčové milníky projektu. Harmonogram projektu bývá v praxi většinou vyjádřen formou Ganttova diagramu. Pro optimalizaci harmonogramu projektu lze využít různé metody síťové analýzy. Harmonogram projektu bývá součástí plánu projektu, který je obsahově širší, a kromě harmonogramu projektu zahrnuje také další náležitosti (ManagementMania.com, © 2011 – 2016)

4.3.2.2 Rozpočet projektu a finanční plán

Rozpočet projektu popisuje strukturu financování projektu v jednotlivých letech realizace včetně členění celkových výdajů na způsobilé a nezpůsobilé (uznatelné a neuznatelné náklady). V rozpočtu projektu se uvádí tzv. veřejné financování, tj. podíly, kterými do rozpočtu projektu přispějí fondy EU nebo státní, krajské, městské a obecní rozpočty. Nutné je

poskytnutí informace o podílu soukromého spolufinancování žadatele a úvěrech a půjčkách souvisejících s realizací projektu. Rozpočet je obvykle součástí projektové žádosti (Dotaceu.cz, © 2019).

Finanční plán, či také směrný plán nákladů (costs baseline) se skládá z plánu čerpání výdajů a případně i plánu zdrojů krytí výdajů. Vhodný způsob zpracování směrného plánu nákladu je rozpis výdajů projektu v čase (Doležal, 2016, s. 153).

4.3.2.3 Řízení rizik v projektu

Dle Doležela (2016, s. 198) je riziko projektu nejistá událost, která pokud nastane – má negativní vliv na dosažení cíle projektu.

Je třeba také upozornit, že řízení rizik v projektu je někdy zjednodušeně označováno jako analýza rizik, což je pouze jedna ze součástí celého procesu. Toto označení v komplexnějším významu, je však velmi zaužívané, takže se s ním lze velmi často setkat. Je tedy potřeba vyjasnit, zda se jedná o celý proces nebo pouze jeho část (Doležal, 2016, s. 199).

Moderní projektové řízení chápe pod pojmem riziko (risk) nejistotou negativní událost, tedy ohrožení (threat). Pracuje však i s pojmem příležitosti (opportunity), která je vnímána jako nejistá událost pozitivní (přínos, zisk). Někdy se hovoří i o tzv. pozitivním riziku (Doležal, 2016, s. 199).

4.3.3 Realizace projektu

Kuncová, Novotný a Stolín (2016, s. 25-26) uvádějí, že realizace projektu se skládá z procesů prováděných k vykonání (dokončení) práce uvedené v projektovém plánu a to tak, aby byly splněny všechny specifikace projektu. Tento proces zahrnuje koordinování lidských a materiálních zdrojů, stejně tak i další integrační a prováděcí činnosti. Rozhodující část rozpočtu projektu je obvykle vynaložena při plnění realizace projektu.

4.4 Monitorování a kontrola projektu

Monitorování a kontrola je proces, jež se soustředí na sbírání poznatků o stavu projektu, měření jeho postupu, vyhodnocení vzhledem k původnímu plánu a následnou distribuci informací pro všechny zájmové skupiny v rámci projektu i mimo něj, pokud je to pro běh projektu nezbytné. Pokud jsou při měření nebo jiným způsobem zjištěny odchylky proti platné verzi projektovaného plánu, přikročí se k vyhodnocení a doporučení nápravného postupu (Svozilová, 2006, s. 217).

4.5 Uzavření projektu

Poslední závěrečná fáze je ukončení projektu, během které dochází k uzavření všech procesů, tvorbě závěrečné zprávy apod. Po ukončení projektu by mělo dojít k nezávislému zpětnému vyhodnocení, především co se týče realizace zamýšlených přínosů (Doležal, 2016, s. 58).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA MIKROREGIONU MOŠTĚNKA

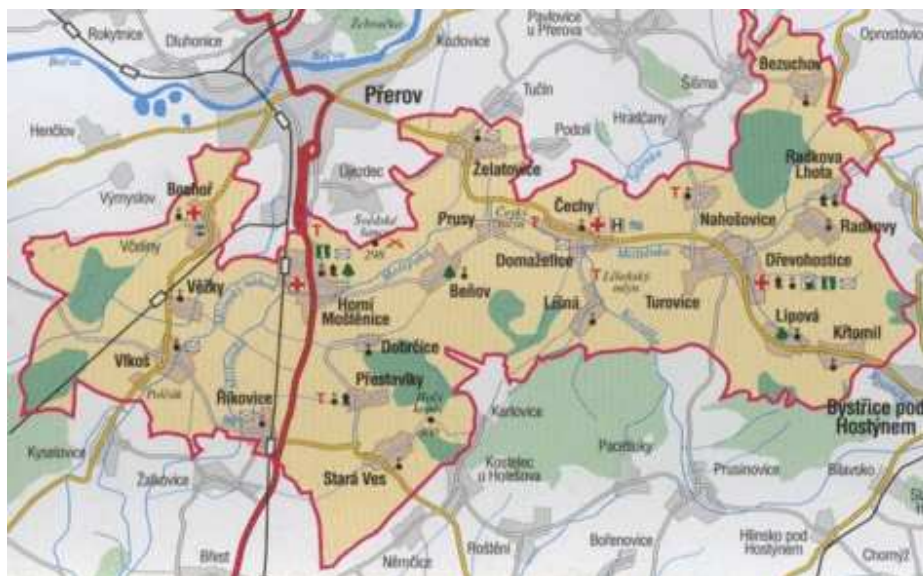
Mikroregionu Moštěnka je dobrovolný svazek obcí (dále DSO), který vznikl na základě Smlouvy o vytvoření dobrovolného svazku obcí ze dne 28. 12. 2001. Původně jej založilo 20 obcí, v současnosti je mikroregion Moštěnka venkovským svazkem 22 obcí z Hané a Záhoří. Členské obce mikroregionu Moštěnka: Beňov, Bezuchov, Bochoř, Čechy, Dobřice, Domaželice, Dřevohostice, Horní Moštěnice, Křtomil, Lipová, Líšná, Nahošovice, Podolí, Přestavky, Radkova Lhota, Radkovy, Říkovice, Stará Ves, Turovice, Věžky, Vlkoš a Želatovice (Strategie rozvoje DSO mikroregionu Moštěnka 2014-2022, 2019 s. 6).

Přirozeným centrem jsou Dřevohostice a Horní Moštěnice. Mikroregion má necelých 11 tisíc obyvatel.

Mikroregion Moštěnka tvoří region MAS – Partnerství Moštěnka, který vznikl v roce 2005. Spolupracuje s mikroregiony Holešovsko, Slušovicko a Žídelná, s MAS Podhostýnska a polskou Gminou Rudniki (Strategie rozvoje DSO mikroregionu Moštěnka 2014-2022, 2019, s. 6)

5.1 Geografická poloha

Mikroregion Moštěnka se nachází v jižní části Olomouckého kraje, svou polohou tvoří přirozenou hranici Olomouckého a Zlínského kraje. Rozprostírá se od nížiny severovýchodní části Hornomoravského úvalu, až k o něco vyššímu a členitějšímu jihozápadnímu území Moravské brány. Území má z větší části typický hanácký ráz bez výrazných kopců a hor, protéká jím říčka Moštěnka.

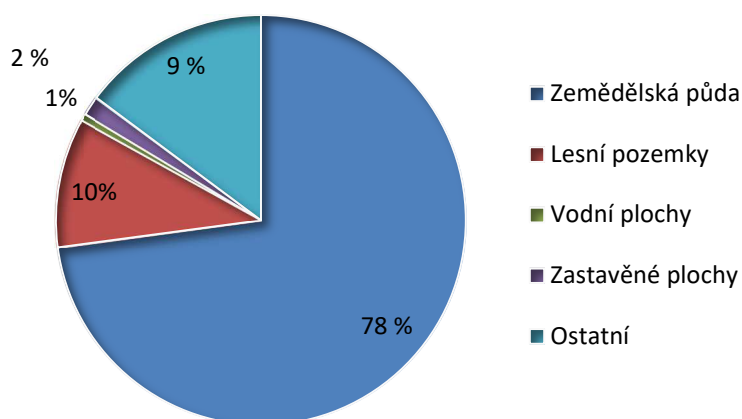


Obr. 11 Mapa mikroregionu Moštěnka (Mikroregion Moštěnka, © 2020)

Území mikroregionu Moštěnka se nachází na 11 009 ha v jedné z nejurodnějších oblastí České republiky, zemědělská produkce je zaměřena tradičně jak na rostlinnou výrobu, tak i na chov dobytka.

Zemědělská půda mikroregionu je tvořena téměř 80 %. Zemědělskou půdu zahrnují chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady a trvalé travní porosty. Lesní pozemky jsou tvořeny 10 % a nejvyšší podíl lesních pozemků je na územích Bochoř, Dřevohostice, Přestavlky a Stará Ves. Naopak nejmenší zastoupení (1 %) mají vodní plochy, které jsou tvořeny místními rybníky a toky Moštěnky.

Druhy pozemků



Graf 2 Druhy pozemků na území mikroregionu Moštěnka (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

5.2 Obyvatelstvo

Mikroregion Moštěnka sdružuje celkem 22 obcí s celkovým počtem 10 879 obyvatel. Od sledovaného období 2014 – 2018 počet obyvatel rostl. Horní Moštěnice mají nejvyšší počet obyvatel a to 1679 na druhém místě se řadí Dřevohostice (1497). Naopak nejméně obyvatel v regionu má obec Radkovy (149), kde počet obyvatel každým rokem klesá. Od vzniku DSO Moštěnka v roce 2001 vzrostl počet obyvatel o 296.

Tab. 3. Počet obyvatel na území mikroregionu Moštěnka 2001, 2014 – 2018 (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Obec	Rok						Změna
	2001	2014	2015	2016	2017	2018	
Beňov	686	687	686	671	669	677	-9
Bezuchov	173	187	182	184	184	195	22
Bochoř	952	982	978	977	980	983	31
Čechy	333	343	337	339	326	332	-1
Dobrčice	199	227	232	230	222	222	23
Domazelice	446	576	578	568	549	564	118
Dřevohostice	1579	1532	1520	1505	1508	1497	-82
Horní Moštěnice	1569	1640	1651	1668	1668	1679	110
Křtomil	414	447	444	432	426	424	10
Lipová	248	274	278	279	272	272	24
Líšná	221	242	248	246	245	257	36
Nahošovice	183	160	165	169	173	165	-18
Podolí	197	225	222	212	207	210	13
Přestavky	255	269	268	276	274	275	20
Radkova Lhota	218	206	223	217	203	198	-20
Radkovy	178	154	150	155	152	149	-29
Říkovice	455	479	483	481	481	472	17
Stará Ves	577	635	616	618	628	632	55
Turovice	223	221	217	219	223	229	6
Věžky	209	213	208	210	211	212	3
Vlkoš	745	703	710	712	706	703	-42
Želatovice	523	549	545	539	544	532	9

Celkem	10583	10951	10941	10907	10851	10879	
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--

Od vzniku DSO Moštěnka v roce 2001 byl zaznamenán výrazný vzestup počtu obyvatel u obcí Domaželice (+118) a Horní Moštěnice (+110). Výrazný pokles obyvatel se týká obcí Dřevohostic (-82) a Vlkoše (-49). U 7 obcí (Beňov, Čechy, Dřevohostice, Nahošovice, Radkova Lhota, Radkovy a Vlkoš) byl zaznamenán pokles obyvatel (15) a zbytku vzrůst obyvatel.

V mikroregionu Moštěnka žije o 1 281 více mužů a to 6 080, ženy jsou zastoupeny v počtu 4 799. Průměrný věk obyvatel je 43,4. Stará Ves má v průměru 40,2 nejmladší obyvatelstvo, naopak Radkovy s věkovým průměrem 58,4 se řadí na poslední místo. Je to ovlivněno existencí Domova pro seniory Radkova Lhota na jejím území.

Tab. 4. Průměrný věk obyvatel mikroregionu Moštěnka (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Obec	Průměrný věk	Muži	Ženy
Beňov	43,4	330	347
Bezuchov	41,3	92	103
Bochoř	42,6	491	492
Čechy	45,8	172	160
Dobrčice	42,5	112	110
Domaželice	41,3	289	275
Dřevohostice	43,1	767	730
Horní Moštěnice	41,6	843	836
Křtomil	41,3	287	137
Lipová	44,2	141	131
Líšná	41,6	152	105
Nahošovice	42,2	33	132
Podolí	41,8	89	121
Přestavlky	43,3	206	69
Radkova Lhota	58,4	77	121
Radkovy	41,5	80	69
Říkovice	43,9	255	217
Stará Ves	40,2	552	80

Turovice	40,7	126	103
Věžky	44,4	108	104
Vlkoš	44,3	599	104
Želatovice	44,7	279	253
Celkem	43,4	6 080	4 799

Počet nově narozených obyvatel má od roku 2014 rostoucí tendenci. V obcích na celém území mikroregionu se v roce 2014 narodilo 85 dětí a v roce 2018 už to bylo o 24 dětí více, a to 109. Nejvíce narozených dětí bylo zaznamenáno v roce 2018, v tomto roce se jich narodilo nejvíce v Dřevohosticích (30). Kladný přirozený přírůstek obyvatel v posledním sledovaném roku mají Dobruška, Domaželice a Radkova Lhota.

Lipová a Líšná mají stejnou nebo nulovou porodnost a úmrtnost.

Počet zemřelých měl ve sledované období také rostoucí tendenci, oproti roku 2014, kdy byl evidován počet 128 v roce 2018 vzrostl počet úmrtí o 41 na 169.

Saldo migrace mělo od roku 2014 do 2017 klesající tendenci. V roce 2018 počet obyvatel migrací vzrostl na 85. Největší přírůstek stěhováním zaznamenala obec Radkova Lhota a to 21. Naopak Říkovice (-12) se řadí na poslední místo v saldu migrace.

Tab. 5. Počet živě narozených, zemřelých, přirozený přírůstek obyvatel a saldo migrace (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Položka	2014	2015	2016	2017	2018
Počet živě narozených	85	96	103	102	109
Počet zemřelých	128	129	143	153	169
Přirozený přírůstek obyvatel	-43	-33	-40	-51	-60
Saldo migrace	45	23	3	1	85

Průměrná hustota osídlení mikroregionu je 98,8 obyvatel/km². Mezi obce s nejvyšší hustotou osídlení patří Dřevohostice (177 obyvatel/km²), Horní Moštěnice (171 obyvatel/km²), Domaželice (132 obyvatel/km²) a Radkova Lhota (122 obyvatel/km²). Naopak nejméně zalidněné jsou obce Bezuchov (49 obyvatel/km²), Křtomil (54 obyvatel/km²), Stará Ves (56 obyvatel/km²) a Přestavky (58 obyvatel/km²). Hustota osídlení mikroregionu je podprůměrná v porovnání s Českou republikou, Olomouckým krajem a okresem Přerov.

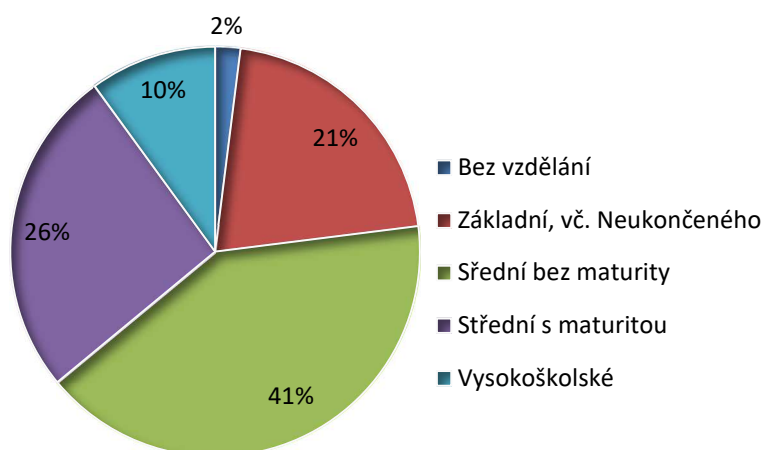
Tab. 6. Porovnání hustoty osídlení mikroregionu Moštěnka s vyššími územně správními celky za rok 2018 (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Správní celek	MR Moštěnka	Okres Přerov	Olomoucký kraj	Česká republika
Hustota osídlení ob/km ²	98,8	152	112	135

5.3 Vzdělání

V mikroregionu Moštěnka má největší zastoupení střední vzdělání bez maturity (41 %). Vyšší procento v mikroregionu je zastoupeno středním vzděláním s maturitou a základním vzděláním. Problémem nejen analyzovaného území, ale také i celorepublikovým trendem je odchod vysokoškolsky vzdělaných lidí za prací, do měst.

Vzdělanostní struktura mikroregionu Moštěnka



Graf 3 Vzdělanostní struktura mikroregionu Moštěnka v roce 2019 (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

5.4 Ekonomika

5.4.1 Příjmy a výdaje

Bilance příjmů a výdajů v rozpočtech obcí mikroregionu Moštěnka byla v roce 2018 příznivá, příjmy převyšovaly výdaje. Opačně tomu bylo pouze v 5 obcích mikroregionu.

Tab. 7. Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka (vlastní zpracování, statnipokladna.cz, 2020)

Obec	Příjmy 2018	Výdaje 2018	Výsledek 2018
Beňov	12 511 071	11 116 420	1 394 651
Bezuchov	4 150 350	3 015 856	1 134 494
Bochoř	18 027 786	15 908 823	2 118 963
Čechy	5 207 893	4 225 506	982 387
Dobruška	3 289 893	3 470 018	-180 125
Domaželice	10 545 384	9 018 008	1 527 376
Dřevohostice	32 972 168	35 656 998	-2 684 830
Horní Moštěnice	35 116 182	28 756 444	6 359 738
Křtomil	5 959 360	7 243 688	-1 284 328
Lipová	4 417 560	5 018 701	-601 141
Líšná	4 944 321	2 809 456	2 134 865
Nahošovice	3 324 808	2 343 261	981 547
Podolí	3 402 352	2 919 601	482 751
Přestavlky	4 051 993	2 634 584	1 417 409
Radkova Lhota	4 943 298	4 479 848	463 450
Radkovy	2 854 529	2 261 371	593 158
Říkovice	10 250 132	8 677 746	1 572 386
Stará Ves	12 098 787	6 480 327	5 618 460
Turovice	3 373 912	3 172 263	201 649
Věžky	3 239 567	2 836 699	402 868
Vlkoš	14 045 506	15 063 047	-1 017 541
Želatovice	10 006 319	4 859 587	5 146 732

V roce 2018 působilo na území mikroregionu Moštěnka 1 041 aktivních podnikatelských subjektů. Ve srovnání s rokem 2014 došlo k nárůstu o 32 subjektů. Nejpočetnější zastoupení má Obchod a pohostinství, druhá příčka patří Těžbě a průmyslu, obě kategorie zaznamenaly mírný nárůst v porovnávaných letech. Nejméně početnou kategorií v roce 2013 je Veřejná správa, obrana, sociální zabezpečení s 3,5 % a v roce 2018 Ostatní obchodní služby (pojišťovnictví, peněžnictví, apod.) s 2,0 %. Největší nárůst je zaznamenán v kategorii zemědělství, lesnictví, rybolov. Ve srovnání s rokem 2014 šlo o nárůst o 2 %.

Tab. 8. Počet aktivních podnikatelských subjektů (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Oblast	2014		2018	
	ABS	%	ABS	%
RES-počet podnikatelských subjektů celkem - aktivní	1009	100,0	1041	100,0
Zemědělství, lesnictví, rybolov	90	8,9	113	10,9
Těžba a průmysl	177	17,5	188	18,1
Stavebnictví	149	14,8	147	14,1
Obchod a pohostinství	193	19,1	218	20,9
Doprava, pošta, telekomunikace	61	6,0	58	5,6
Ostatní obchodní služby	46	4,6	21	2,0
Profesní vědecké a techn. činnosti + Administr. podpůrné činnosti	97	9,6	111	10,7
Veřejná správa, obrana, soc. zabezpečení	35	3,5	30	2,9
Vzdělávání + Zdravotní a soc. péče	36	3,6	39	3,7
Kultur., zábavní a rekreační činnosti + Ostatní činnosti + Nezařazeno	125	12,4	116	11,1

Z hlediska počtu subjektů podle právní formy byla v roce 2018 stejně jako v celé ČR nejpočetnější právní forma Soukromí podnikatelé podnikající podle živnostenského zákona (1480) v porovnání s rokem 2014 o 92 více subjektů. Pokles oproti roku 2014 byl zaznamenán u podnikatelů podnikajících podle jiných zákonů. Celkově se během sledovaného období počet subjektů zvýšil o 55.

Tab. 9. Změny v počtu ekonomických subjektů mikroregionu Moštěnka (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Právní forma	2014	2018
Státní organizace	16	15
Obchodní společnosti	133	160
Akiové společnosti (z obch. společností celkem)	8	8
Družstevní organizace	6	5
Soukromí podnikatelé podnikající podle živnostenského zákona	1388	1480
Zemědělství podnikatelé	67	87
Soukromí podnikatelé podnikající podle jiných zákonů	136	53

Celkem	1738	1793
---------------	------	------

5.4.2 Zaměstnanost a nezaměstnanost

Porovnáním dat ze SLDB 2001 a 2011 je u mikroregionu Moštěnka, na rozdíl od vyšších územních celků, zřejmý pokles ekonomické aktivity obyvatel. V roce 2011 zde bylo z celkového počtu evidováno 5 007 ekonomicky aktivních obyvatel (45,4 %), což je stále pod okresním, krajským i celorepublikovým průměrem.

Tab. 10 Ekonomická aktivita obyvatelstva v letech 2001 a 2011 (vlastní zpracování, ČSÚ 2020)

Region	Ekonomicky aktivní			
	2001		2011	
	n _i	P _i (%)	n _i	P _i (%)
mikroregion Moštěnka	4 987	47,4	5 007	45,4
okres Přerov	68 625	50,5	62 577	48,1
Olomoucký kraj	326 541	50,7	303 992	48,4
ČR	5 253 400	51,4	5 080 573	48,7

Počet uchazečů o zaměstnání ve sledovaném období na území mikroregionu klesal. V roce 2019 je zaznamenáno 242 nezaměstnaných, oproti roku 2014 jde o pokles o 440 uchazečů. V podílu je to pokles o 5,4 % nezaměstnaných osob. V roce 2018 největší podíl o zaměstnání je zaznamenán v obci Líšná (7,8 %).

Tab. 11. Počet uchazečů o zaměstnání, podíl nezaměstnaných osob, průměrný věk uchazeče o zaměstnání (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet uchazečů o zaměstnání	662	525	460	370	303	242
Podíl nezaměstnaných osob (v %)	9,0	6,9	6,2	5,6	4,7	3,6
Průměrný věk uchazečů o zaměstnání	-	40,9	42,8	43,2	43,7	-

5.4.3 Vyjíždka a dojíždka

2 932 obyvatel mikroregionu Moštěnka vyjíždí, jelikož v regionu není dostatečná nabídka zaměstnání a vzdělávacích zařízení. V roce 2011 byla v regionu zaznamenána záporná hodnota salda dojíždky, 1 918 více osob z mikroregionu Moštěnka vyjíždělo do jiných

měst/obcí než sem dojíždělo. Převážná část vyjížděla v rámci okresu Přerov a to do okresního města Přerov, další část vyjížděla za hranice okresu Přerov a to do sousedního okresu Kroměříž, především do nedaleké Bystřice pod Hostýnem.

Tab. 12 *Bilance dojíždětky/vyjíždětky mikroregionu Moštěnka v roce 2011 (vlastní zpracování, ČSÚ 2020)*

	Vyjíždějící			Dojíždějící			Saldo dojíždětky
	celkem	do zaměstnání	do škol	celkem	do zaměstnání	do škol	
mikroregion Moštěnka	2 932	2 058	874	1 014	917	97	-1 918

5.5 Občanská vybavenost, kvalita života

Školská a zdravotnická zařízení, stejně jako obchody a služby, volnočasová, kulturní a sportovní zařízení jsou v mikroregionu Moštěnka zastoupena v rovině základní občanské vybavenosti. V kvalitě a vyšších stupních se projevuje hlavně obslužná funkce okresního města Přerov a částečně i Bystřice pod Hostýnem.

5.5.1 Školství, zdravotnictví a sociální služby

Školství

Na území mikroregionu se nachází 11 mateřských škol, které jsou dobře rozmístěné. Z obcí, kde předškolní vzdělání chybí, děti chodí do sousedních měst nebo obcí, kde jejich rodiče pracují.

Základní školy se nacházejí v 8 obcích. Úplné základní školy tj. I. i II. stupeň vzdělání se nachází je v obcích Dřevohostice a Horní Moštěnice.

Střední vzdělání s výučním listem v oboru stavebních nebo strojírenských prací lze získat v Dřevohosticích, kde se nachází Výchovný ústav a střední škola. Jedná se o chlapecké zařízení pro děti s nařízenou ústavní výchovou. Zařízení poskytuje školu, dílny, ubytování a stravování.

V Horní Moštěnici se nachází Euroinstitut, který sídlí v ZŠ a MŠ Horní Moštěnice. Euroinstitut se specializuje na vzdělávání žáků s mentálním postižením.

Tab. 13. Školská zařízení v mikroregionu Moštěnka (vlastní zpracování)

	Mateřské školy	Základní školy	SŠ - obory středních odborných a praktických škol	SŠ - obory středních odborných učilišť a odb. učilišť
Beňov	1	1	0	
Bezuchov	1	0	0	
Bochoř	1	1	0	
Domaželice	1	1	0	
Dřevohostice	1	1	0	1
Horní Moštěnice	1	1	1	1
Líšná	1	0	0	
Říkovice	1	0	0	
Stará Ves	1	1	0	
Vlkoš	1	1	0	
Želatovice	1	1	0	
Celkem	11	8	3	

Zdravotnictví

Zdravotní služby se nacházejí v sedmi obcích – Bochoř, Domaželice, Dřevohostice, Horní Moštěnice, Vlkoš a Želatovice. Zdravotnická střediska poskytují základní péči praktických lékařů, případně stomatologů.

Sociální služby

V mikroregionu najdeme několik subjektů, které poskytují sociální služby. Centrum Dominika Kokory, p. o., pracoviště Dřevohostice zajišťuje pobytovou sociální službu pro osoby s mentálním postižením. V roce 2019 vzniklo nově Chráněné bydlení Dřevohostice a poskytuje sociální službu mobilním osobám s mentálním postižením ve věku 19 - 64 let, kteří potřebují nízkou nebo střední míru podpory. Domov pro seniory Radkova Lhota zajišťuje dva druhy služeb, a to Domov pro seniory zajišťuje celoroční pobytové, odborné a zdravotní služby osobám, které mají sníženou soběstačnost zejména z důvodu věku, a jejichž situace vyžaduje pravidelnou pomoc jiné fyzické osoby. Druhou službou je Domov se zvláštním režimem, která poskytuje celoroční pobytové služby osobám, které mají sníženou soběstačnost z důvodů chronického duševního onemocnění. Dále osobám s Alzheimerovou chorobou

a ostatními typy demencí, které mají sníženou soběstačnost z důvodů tohoto onemocnění, a jejichž situace vyžaduje pravidelnou pomoc jiné fyzické osoby. Režim pro poskytování sociálních služeb je přizpůsoben specifickým potřebám uživatele.

Obec Čechy nabízí a poskytuje seniorům a zdravotně postiženým občanům s trvalým bydlištěm v Čechách terénní pečovatelskou službu, ale i občanům sousedících Domaželic. Senior Přerov – Služby pro rodinu a domácnost se sídlem v Horní Moštěnici zajišťuje služby pro rodinu a domácnost. Součástí je půjčovna kompenzačních pomůcek. Ve Staré Vsi je Církevní dětský domov Emanuel.

5.5.2 Bydlení

Pro růst a stabilizaci obyvatelstva je důležitá podpora obcí v oblasti bydlení. V letech 2001 – 2018 bylo dokončeno 493 bytů (vč. nástaveb a příst. domů pro seniory aj.), z toho 360 bytů v rodinných domech a 21 v bytových domech. Nejvíce bytů bylo dokončeno v Horní Moštěnici (84), Domaželicích (56), Bochoři (47) a v Dřevohosticích (46). V obcích Radkova a Radkova Lhota se skoro vůbec nestavělo. Největší zastoupení má bydlení v rodinných domech.

Tab. 14. Výstavba bytů v mikroregionu Moštěnka v letech 2001 – 2018 (vlastní zpracování, ČSÚ, 2020)

	Dokončené byty celkem 2001 - 2018 (vč. nástaveb a příst., domů pro seniory aj.)	Dokončené byty v rodinných domech 2001 - 2018	Dokončené byty v bytových domech 2001 - 2018
Beňov	18	8	0
Bezuchov	6	6	0
Bochoř	47	38	0
Čechy	16	12	0
Dobrčice	16	15	0
Domaželice	56	32	17
Dřevohostice	46	25	0
Horní Moštěnice	84	66	4
Křtomil	16	13	0
Lipová	12	8	0
Líšná	16	13	0

Nahošovice	6	3	0
Podolí	8	5	0
Přestavky	6	6	0
Radkova Lhota	2	2	0
Radkovy	1	0	0
Říkovice	25	16	0
Stará Ves	28	24	0
Turovice	10	9	0
Věžky	10	8	0
Vlkoš	26	19	0
Želatovice	38	32	0
Celkem	493	360	21

5.5.3 Vybavenost a volný čas

Kulturní, sportovní a další volnočasové aktivity i zařízení jsou důležité pro pestrý život v obcích.

Skoro ve všech obcích (19) najdeme sportoviště a sportovní areály využívané mládeží ve volném čase, školou i zájmovými sdruženími. V obci Čechy se nachází letní koupaliště. Dřevohostice a Domaželice disponují střelnicí. V Dřevohosticích je i jezdecký areál, kde je v současné době již vybudované odpočívadlo a úvaziště pro koně.

Kulturní domy nebo kulturní střediska se nacházejí ve 13 obcích.

Jediné Dřevohostice mají smuteční síň, která prošla v roce 2019 totální rekonstrukcí.

Spolky jsou iniciátory a organizátory řady kulturních, společenských i sportovních akcí v obci a podílí se tak na jejich bohatém programu. V každé obci mikroregionu Moštěnka najdeme alespoň dva spolky nebo zájmové organizace. Nejvíce zastoupenými spolky jsou sbor dobrovolných hasičů, následovaný mysliveckým sdružením, rybáři a TJ Sokol. Nejvíce spolků má obec Beňov (12) a Dřevohostice (10).

5.5.4 Cestovní ruch

Pro rozvoj cestovního ruchu je důležitá podpora služeb cestovního ruchu – ubytovacích a stravovacích zařízení, informačních center a nabídka zážitkové turistiky.

Atraktivita cestovního ruchu, jako kulturní památky, turistické cíle a kulturní akce mají regionální význam. V Dřevohosticích se nachází renesanční zámek a snahou Městyse Dřevohostice zůstává smysluplné využití zámeckého areálu a jeho organické zapojení do každodenního života městyse, a to jeho postupnou rekonstrukcí, stejně jako umístováním různých zařízení společenského a kulturního charakteru či pořádáním jednotlivých akcí (hudebních a divadelních představení, jarmarků, kácení máje, atd.). V prostorách předzámčí bylo v roce 2009 otevřeno Hasičské muzeum. V Přestavlkách je pozdně barokní zámek, který je nepřístupný. V Beňově se nachází Muzeum arcibiskupa Stojana. Kostel najdeme v obci Bochoř, Dřevohostice, Horní Moštěnice a ve Staré Vsi.

5.6 Cykloturistika, turistika a hipostezky na území mikroregionu

Moštěnka

Cykloturistika

Potencionál pro rozvoj mikroregionu má cykloturistika, budování naučných stezek i pro pěší, ale i hipoturistika.

Cyklotrasy v mikroregionu jsou lokálního významu a využívají místních komunikací a polních cest. V regionu chybí ucelenější systém cyklostezek, který by propojoval obce mikroregionu a zajišťoval jejich napojení na spádová města. Hustější síť cyklostezek a cyklotras a jejich lepší stav a značení by podpořil rozvoj místní cykloturistiky.

Mikroregionem Moštěnka vede několik značených cyklotras, které jsou většinou součástí silnic II. a III. Třídy.

- cyklotrasa č. 6062 vede z Pavlovic u Přerova přes **Bezuchov, Čechy, Domaželice, Dřevohostice, Lipovou Křtomil** a končí v Bystřici pod Hostýnem
- cyklotrasa č. 6062A vede z **Dřevohostic**, přes **Radkovy** a končí v **Radkové Lhotě, Lhotsko**
- cyklotrasa č. 6239 začíná a také končí v Oseku nad Bečvou a vede přes **Bezuchov, Nahošovice, Podolí**, Tučín a Grymov
- cyklotrasa č. 5035 vede z Týna nad Bečvou přes **Bezuchov** a končí v Ratiboři.

Dále přes Dřevohostice vede Záhorská cyklotrasa, která měří cca 43 km a vede po zpevněných površích. Záhoří je kraj v předhůří Hostýnských vrchů, nad Moravskou bránou. Začíná v Lipníku nad Bečvou a přes Hlinsko, Kladníky, Bezuchov, Dřevohostice, Nahošovice, Hradčany, Podolí, Tučín, Radslavice, Grymov a Jadran se dostanete zpět do Lipníka.

V roce 2016 vydal mikroregion Moštěnka publikaci CYKLOTOULKY MOŠTĚNKOU, které čtenářům představí všech 22 obcí mikroregionu pohledem cyklisty.

Nově jsou v obcích umístěny informační stojany spolu s mapou mikroregionu s již existujícími cyklotrasami. Informační tabule obsahují turistické atraktivity a místní zajímavosti.



Obr. 12 Cyklomapa mikroregionu Moštěnka (vlastní zdroj)

Turistika

V roce 2010 byla vybudována pro pěší turisty naučná stezka Dřevohostickým lesem v délce necelých 7 km. Stezka je zaměřena na biologii, archeologii a pomníčky. Její nulté zastavení je umístěno v areálu dřevohostického zámku. Stezka, která dále vede po lesních cestách i pěšinách Dřevohostického lesa má dvanáct zastavení v podobě informačních tabulí na významných místech. Část lesa je zahrnuta do programu Natura 2000.

Dále územím městyse Dřevohostice prochází jedna značená turistická trasa s vazbou na Kroměřížsko a Lipensko (Helfštýn, Lipník nad Bečvou, apod.)



Obr. 13 Naučná stezka Dřevohostickým lesem (vlastní zdroj)

Přes Bochořský lužní les je vedena naučná stezka Místní bažantnicí.

Naučná stezka Kosteckým lesem o celkové délce 23,8 km, vede od Holého kopce u **Staré Vsi** přes Kostecký les, Pacetluky, Prusinovice, **Líšnou**.

Hipostezky

Milovníci jízdy na koni ocení značené hipostezky i stezky pro pěší turisty, které vedou v několika okruzích územím mikroregionu Moštěnka (Obr. 15) a spolu i s trasou, která vede mikroregionem Holešovsko, a dále navazují na síť stezek MAS Hříběcí hory, mají délku 84 km. Vedou převážně po polních a lesních cestách, které byly původně formanskými stezkami. Trasu stezek navrhovaly jezdecké stáje zapojené do projektu a byla projednána s majiteli pozemků. Hipostezky se veřejnosti otevřeli na podzim v roce 2011 a projekt byl realizovaný za finanční podpory EU z prostředků Programu rozvoje venkova LEADER. Na trase jsou umístěny informační tabule, odpočívky a úvaziště. Nová hipostezka začíná v Kyselovicích a končí v obci Radkova Lhota. Tato stezka vhodná pro začátečníky je značena červenou barvou a vede převážně po travnatých polních cestách v rovinatém či mírně zvlněném terénu.

6 PROJEKTY MAS - PARTNERSTVÍ MOŠTĚNKA

Jak již bylo zmíněno v 5. kapitole, mikroregion Moštěnka tvoří region MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s.. Tato obecně prospěšná společnost je neziskovou organizací, která vznikla na podporu rozvoje regionu a usiluje o zkvalitnění venkovského života. Založena byla v roce 2004, jejími zakladateli jsou DSO mikroregionu Moštěnka, Mikroregion Holešovsko a Mikroregion Žídelná.

MAS – Partnerství Moštěnka funguje na principu spolupráce veřejné sféry, podnikatelů a neziskových organizací. Působí na území Zlínského a Olomouckého kraje v 51 obcích a významně přispívá v jejich rozvoji. Mottem pro období 2014 – 2020 je „POMÁHÁME ROZVÍJET VENKOV“.

6.1 Projekty programového období 2007 - 2013

V letech 2009 – 2015 díky naplňování Strategického plánu LEADER bylo vyhlášeno celkem 10 výzev a prostřednictvím těchto výzev získalo podporu 108 projektů za více než 48 milionů Kč, ke které přidali místní podnikatelé, neziskové organizace a obce další své zdroje. Kromě těchto prostředků MAS přivedla do regionu téměř 5,6 milionů Kč prostřednictvím realizace sedmi projektů ve spolupráci se 14 partnerskými MAS.

Nejžádanější oblastí byla podpora občanského vybavení a služeb, kam putovalo 47 % všech rozdělených prostředků, na úpravu veřejného prostranství připadlo 21 % z přidělených dotací a na podporu zemědělských podnikatelů a ochranu a rozvoj kulturního dědictví 11 %.

Nejvíce finančních prostředků putovalo na projekty, které byly uskutečněny ve veřejném sektoru (tj. 44,6 %), jednalo se hlavně o projekty revitalizace veřejného prostranství a obnova přístupových komunikací. Dotace na projekty za 10 699 855 Kč putovaly pro podnikatele např. do oblasti „Podpora řemesel a živností“ nebo na nákup nových zemědělských strojů v oblasti „Zemědělské hospodaření – uspořádaná krajina“. Neziskové organizace měly podpořeny nejvíce projektů (39), v celkové výši 16 072 593 Kč, o dotace nejvíce žádali SDH, církve nebo TJ Sokol.

Tab. 15 Čerpání dotací podle sektorů (vlastní zpracování, Tesařová, 2014)

Sektor	Počet projektů	Výše dotací Kč	%
Veřejný sektor	38	21 587 025	44,6
Neziskové organizace	39	16 072 593	33,2
Podnikatelé	31	10 699 885	22,1
Celkem	108	48 359 503	

6.2 Projekty programového období 2014 - 2020

Po čtyřleté práci byla dokončena Strategie komunitně vedeného místního rozvoje na období 2014-2020 „Náš region – naše radost“ a 1. 2. 2017 schválena Ministerstvem pro místní rozvoj ČR k podpoře. MAS začala na jaře 2017 vyhlašovat první výzvy pro žadatele z území MAS. Ve výzvách MAS je na rozvoj regionu v letech 2017 - 2023 pro žadatele připraveno více než 90 milionů Kč.

Priority, na které se MAS v období 2014–2020 zaměřuje, a které jsou hlavními strategickými oblastmi pro rozvoj regionu ve strategii komunitou vedeného místního rozvoje jsou definovány takto:

- Rozvoj života v obcích,
- Podpora podnikání a zaměstnanosti,
- Propojování vesnic, měst a regionu,
- Péče o krajinu a životní prostředí a
- Rozvoj spolupráce a posílení místního partnerství.

6.2.1 Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Integrované regionální operační program

V roce 2017 byly podpořeny 4 projekty z výzvy č. 1 „Podpora udržitelné a bezpečné dopravy“ v celkové výši 9 739 205 Kč. Výzvou č. 2 „Podpora kvality a dostupnosti infrastruktury vzdělávání a celoživotního učení“ bylo podpořeno celkem 5 projektů, finanční alokace výzvy byla stanovena 9 384 199 Kč. Do výzvy č. 3 „Obnova památek kulturního dědictví“ byla přijata jedna žádost o podporu s celkovou požadovanou výši způsobilých výdajů 3 473 684 Kč, celková alokace byla 3 300 000 Kč.

Tab. 16 Schválené projekty z IROP za rok 2017 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název žadatele	Název akce	Schválená dotace v Kč
Opatření A1 – Podpora udržitelné a bezpečné dopravy		
Obec Vlkoš	Výstavba chodníků na ul. Bochořská, Náves a 9. května v obci Vlkoš, 1. etapa	1 754 180,70
Obec Pravčice	Pravčice – chodník pro pěší	1 899 134,55
Obec Prusinovice	Prusinovice – komunikace pro pěší v ulici Pacetlucká a Přerovská	2 765 377,92
Obec Němčice	Rekonstrukce a výstavba chodníků a bezbariérových komunikací pro pěší v obci Němčice	3 320 511,21
Celkem A1		9 739 204,38
Navýšení alokace A1		9 739 205,00
Opatření A2 – Podpora kvality a dostupnosti infrastruktury vzdělávání a celoživotního učení		
2. Základní škola Holešov	Inovace školy, plníme si úkoly	1 424 672,25
3. Základní škola Holešov	Rekonstrukce jazykových učeben 1. a 2. stupně	1 423 967,35
Obec Prusinovice	MŠ Prusinovice – stavební úpravy a nástavba	3 324 335,00
Základní škola, Kostelec u Holešova	Zlepšení podmínek pro polytechnickou výchovu	1 945 600,01
Středisko volného času, p. o.	SVČ Holešov – brána dalšího vzdělávání	1 265 624,20
Celkem A2		9 384 198,81
Navýšení alokace A2		9 384 199,00
Opatření A4 – Obnova památek kulturního dědictví, alokace		
Židovská obec Brno	Oprava synagogy a židovského hřbitova v Holešově	3 300 000,00
Celkem A4		3 300 000,00
Celkem 1., 2. a 3. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci IROP (2017)		22 423 404,00

Pro rok 2018 prostřednictvím IROP byly vyhlášeny 4 výzvy, a to výzva č. 4 „Sociální služby“ a výzva č. 5 „Sociální bydlení“. Pro nezájem ze strany žadatelů byly obě tyto výzvy zrušeny. K výzvě č. 6 „Sociální podnikání“ nebyla také přijata žádná žádost ze strany žadatelů z důvodu současné nízké nezaměstnanosti na území a byla hodnocena jako neúspěšná. Finanční prostředky z těchto výzev byly převedeny na výzvy, které řeší investice do vzdělávání a komunikací pro pěší. A do výzvy č. 7 „Obnova památek kulturního dědictví II“ byla přijata jedna žádost na opravu židovského hřbitova v Holešově s celkovou požadovanou výší způsobilých výdajů 2 387 669 Kč.

V roce 2019 byla vyhlášena pouze výzva č. 8 „Infrastruktura základních škol“ o kterou se ucházeli 4 uchazeči a výběrová komise v prosince 2019 schválila všechny 4 podané projekty.

Tab. 17 Schválené projekty z IROP za rok 2019 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název žadatel	Název akce	Celkové výdaje projektu v Kč
<i>Infrastruktura základních škol</i>		
ZŠ a MŠ Horní Moštěnice, p.o.	Vybudování učebny pro výuku cizích jazyků	1 264 442,40
Obec Bochoř	Vybudování bezbariérové multi-mediální učebny ZŠ Bochoř	1 219 904,00
ZŠ a MŠ Mysločovice, p.o.	Rozvoj odborného vzdělávání na ZŠ Mysločovice	2 000 000,00
ZŠ a MŠ Domaželice, p.o.	Učebny dílen a kuchyně ZŠ Domaželice	1 433 631,00
Celkem výzva č. 8 MAS – Partnerství Moštěnka v rámci IROP (2019)		5 917 977,40

V roce 2020 má MAS – Partnerství Moštěnka k rozdělení z IROP ještě téměř 28 milionů, které chce rozdělit mezi další tři výzvy k předkládání žádostí o dotace. Dne 5. února 2020 byla vyhlášena výzva č. 9 s názvem „Podpora udržitelné a bezpečné dopravy II“, která má vazbu na výzvu ŘO IROP č. 53 „Udržitelná doprava – Integrované projekty CLLD“. Celková alokace výzvy MAS činí 21 466 754 Kč. Výzva č. 10 „Komunitní centra“ bude vyhlášena na jaře a poslední výzva č. 11 „Sociální služby“ na podzim, oproti roku 2018 už teď je zřejmé, že zájemci o tyto dotace budou.

6.2.2 Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Program rozvoje venkova

V období 2014 - 2020 byly dosud vyhlášeny 4 výzvy „Program rozvoje venkova“ s celkovou alokací 26 019 009 Kč. Výzva č. 1 byla vyhlášena v roce 2017 na oblast „Podpora investic do rostlinné a živočišné výroby“ bylo podpořeno celkem 10 projektů, se schválenou dotací ve výši 5 168 973 Kč, oblast „Podpora zpracování zemědělských produktů a jejich uvádění na trh“ byla podpořena schválenou dotací ve výši 125 000 Kč na jeden projekt, další třem projektům v oblasti „Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky“ byla schválena dotace ve výši 1 382 050 Kč.

Tab. 18 Schválené projekty z PRV za rok 2017 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název akce	Místo realizace	Schválená dotace v Kč
B1 – Podpora investic do rostlinné a živočišné výroby		
Stroje do ŽV – Rozdružovač hranatých balíků slámy	Roštění	247 500,00
Nákup techniky	Pacetluky	1 000 000,00
Přeprava a manipulace s balíky sena a slámy, kvalitní podmítání	Pacetluky	249 500,00
Tažený postřikovač	Čechy	600 000,00
Nákup traktoru	Domaželice	763 023,00
Nákup diskového podmítače	Bochoř	170 250,00
Nákup kolového traktoru	Bochoř	597 000,00
Nákup traktoru	Turovice	999 700,00
Pořízení zemědělské techniky	Žopy	297 000,00
Celkem B1		4 923 973,00
B2 – Podpora zpracování zemědělských produktů a jejich uvádění na trh		
Rekonstrukce provozovny na výrobu regionálních potravin	Bochoř	125 000,00
Celkem B2		125 000,00
B6 – Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky		
Technologie pekárny	Roštění	280 000,00
Nákup ohraňovacího lisu	Němčice	899 550,00
Nákup stroje pro truhlářskou dílnu	Kostelec u Holešova	202 500,00

<i>Celkem B6</i>	1 382 050,00
Celkem výzva č. 1 MAS – Partnerství Moštěnka v rámci PRV (2017)	6 431 023,00

V roce 2018 MAS - Partnerství Moštěnka vyhlásila výzvu č. 3 „Program rozvoje venkova“ a přijala celkem 22 žádostí, z toho 8 žádostí bylo zamítnuto. Největší částkou 3 120 810 Kč byla podpořena oblast „Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky“. Celkem byly podpořeny projekty ve výši 4 758 147 Kč.

Tab. 19 Schválené projekty za rok 2018 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název akce	Místo realizace	Schválená dotace v Kč
F1 Podpora investic do rostlinné a živočišné výroby		
Sklad ovoce	Horní Moštěnice	120 000,00
Nákup secího stroje	Žeranovice	250 000,00
Rekonstrukce ocelokůlny	Pacetluky	214 500,00
Pořízení techniky na zpracování půdy	Všetuly	225 000,00
<i>Celkem F1</i>		809 500,00
F2 – Podpora zpracování zemědělských produktů a jejich uvádění na trh		
Technologické vybavení k zefektivnění skladování zpracovatelského provozu VK-Dreman s.r.o	Němčice	249 500,00
Provozovna na zpracování zeleniny LAVALU s.r.o.	Sazovice	123 337,00
Vybavení bourárny	Pacetluky	150 000,00
<i>Celkem F2</i>		522 837,00
F3 Podpora investic do lesnických technologií a technologií na zpracování lesnických produktů		
Nákup koně	Všetuly	50 000,00
<i>Celkem F3</i>		50 000,00
F5 - Investice do ochrany melioračních a zpevňujících dřevin		
Oplocenka pro obec Beňov	Beňov	255 000,00
<i>Celkem F5</i>		255 000,00
F6 - Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky		
Reactor – zařízení pro stříkání pěn a polyurey	Racková	549 000,00

Obráběcí CNC centrum, užitkové vozidlo	Machová	877 500,00
Modernizace zastřešení skladových prostor	Rymice	601 310,00
Auto na rozvoz pečiva	Roštění	175 000,00
Nákup rypadlo-nakladač	Žopy	900 000,00
Celkem F6		3 125 810,00
Celkem výzva č. 3 MAS – Partnerství Moštěnka v rámci PRV (2018)		
4 763 147,00		

V rámci 4. výzvy „Programu rozvoje venkova“ v roce 2019 bylo celkem 13 žádostí o dotaci v celkové výši 5 191 673 Kč. Projekty za 3 697 173 Kč byly podpořeny v oblasti „Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky“. V tom samém roce byla vyhlášena výzva č. 5 „Program rozvoje venkova“ a byl podpořen jeden projekt se schválenou dotací 448 965 Kč.

Tab. 20 Schválené projekty z PRV za rok 2019 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název akce	Místo realizace	Schválená dotace v Kč
F2 - Podpora zpracování zemědělských produktů a jejich uvádění na trh		
Rekonstrukce skladovacích ploch	Bochoř	245 000,00
Technologické vybavení k zefektivnění manipulace a logistiky zpracovatelského provozu	Němčice	499 500,00
Celkem F2		744 500,00
F3 - Podpora investic do lesnických technologií a technologií na zpracování lesnických produktů		
Vyvázeční vlek s hydraulickou rukou	Prusinovice	750 000,00
Celkem F3		750 000,00
F6 - Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky		
Modernizace podniku - nákup náradí	Holešov	95 287,00
Modernizace podniku - nákup užitkového vozu	Holešov	211 550,00
Modernizace podniku - profilovačka plechů	Holešov	141 570,00
Rozšíření pneuservisu	Horní Moštěnice	162 000,00
Modernizace výroby ve společnosti Z-SPRINT	Míškovice	218 250,00

Pořízení minirýpadla s příslušenstvím pro stavební činnost	Žeranovice	359 766,00
Modernizace podniku PO - nákup užitkového vozu	Žeranovice	218 250,00
Nákup pásového minirýpadla	Holešov	990 000,00
Rozšíření technologie pro truhlářskou dílnu	Machová	445 500,00
Rozšíření zámečnické dílny o robota	Němčice	855 000,00
Celkem F6		3 697 173,00
F6 - Podpora investic do nezemědělských činností a agroturistiky		
Olepovačka hran pro truhlářskou dílnu	Kostelec u Holešova	448 965,00
Celkem F6		448 965,00
Celkem 4. a 5. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci PRV (2019)		5 640 638,00

V roce 2020 připravuje MAS - Partnerství Moštěnka v Programovém rámci PRV v 6. Výzvě Článek 20, který se orientuje na veřejné prostranství, spolková zařízení v obcích mateřské a základní školy. MAS Partnerství Moštěnka podpoří dvě oblasti, a to Mateřské a základní školy a Kulturní a spolková zařízení včetně knihoven.

6.2.3 Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Operační program zaměstnanost

V rámci Programového rámce Operační program zaměstnanost (OPZ) bylo vyhlášeno 6 výzev s celkovou alokací 14 731 808 Kč. Celkem bylo přijato 10 žádostí o dotaci.

Do výzvy č. 1 „Podpora prorodinných opatření – I.“ byly přijaty 3 žádosti o dotaci s celkovou požadovanou výší alokace 2 230 612,5 Kč. Na podporu zaměstnanosti (výzva č. 2) byly přijaty dvě žádosti o dotaci s celkovou požadovanou výší alokace 1 184 675 Kč. Vzhledem k výší alokace, která neumožňovala podpořit všechny projekty byly v 1. Výzvě podpořeny dva projekty a v 2. Výzvě jeden. Zbývající projekty byly zařazeny do zásobníku náhradních projektů.

Projekt pod výzvou č. 3 „Podpora sociálních služeb a sociálního začleňování - I“ byl podpořen částkou 1 667 491,75 Kč. K dotaci č. 5 „Podpora sociálních služeb a sociálního začleňování – II.“ byla předložena jedna žádost a žadateli byla schválena celková výše dotace 1 823 667,5 Kč. V roce 2019 byla vyhlášena výzva č. 6 „Podpora prorodinných opatření – II.“ a byly přijaty dvě žádosti, které byly i schváleny a na projekty putovalo 1 397 262,5 Kč.

Tab. 21 Schválené projekty z OPZ za rok 2017 - 2019 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název projektu	Celkové způsobilé výdaje v Kč
Opatření C2 – Podpora prorodinných opatření	
Prorodinná opatření na ZŠ v Dřevohosticích	675 000,00
Příměstské tábory pro děti v Domě Ignáce Stuchlého (DIS)	487 355,00
Služby péče o děti v Holešově – příměstské tábory v TYMY	(zásobník)
Celkem C2	1 162 355,00
Opatření C3 – Podpora zaměstnanosti a zahájení podnikatelské činnosti	
Cesta k zaměstnání	5 545 750,00
Podpora zaměstnanosti na území MAS – Partnerství Moštěnka	(zásobník)
Celkem C3	5 545 750,00
Celkem 1. a 2. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci OPZ (2017)	6 708 105,00
Opatření - Podpora sociálních služeb a sociálního začleňování	
Komunitní sociální práce pro Moštěnku	1 961 755,00
Celkem 3. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci OPZ (2018)	1 667 491,75
Opatření - Podpora sociálních služeb a sociálního začleňování II	
Komunitní sociální práce pro Moštěnku II	1 919 650,00
Schválená dotace	1 823 667,50
Opatření - Podpora prorodinných opatření – II.	
Příměstské tábory pro děti v Domě Ignáce Stuchlého II	474 575,00
Schválená dotace	474 575,00
Příměstské tábory v mikroregionu Moštěnka	971 250,00
Schválená dotace	922 687,50
Celkem 5. a 6. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci OPZ (2019)	3 220 930,00

6.2.4 Výzvy SCLLD 2014 – 2020 Operační program životního prostředí

V roce 2019 MAS vyhlásila 2 výzvy v rámci Operačního programu životního prostředí, a to „Realizace ÚSES a Protierozní opatření“ a „Realizace sídelní zeleně“. Přijaty byly celkem

3 žádosti o dotaci. Alokace na schválené projekty podporovaného opatření ÚSES je vyhlášena ve výši 4 000 000 Kč a na Protierozní opatření je vyhlášena ve výši 2 400 000 Kč.

Tab. 22 Přijaté žádosti z OPŽP za rok 2019 (vlastní zpracování, MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s., © 2020)

Název žadatele	Název projektu	Celkové způsobilé výdaje v Kč
Realizace ÚSES a Protierozní opatření		
Obec Říkovice	Realizační projekt interakčního prvku, k. ú. Říkovice	1 113 773,00
Obec Rymice	Rozšíření LBC louky za hrází	1 415 243,95
Celkem		2 529 016,95
Realizace sídelní zeleně		
Obec Kostelec u Holešova	Revitalizace zeleně v obci Kostelec u Holešova	1 819 187,77
Celkem 1. a 2. výzva MAS – Partnerství Moštěnka v rámci OPŽP (2019)		4 348 204,72

Závěrem lze konstatovat, že klíčovým faktorem pro přípravu výzev je znalost prostředí a komunikace s potencionálními žadateli v území. Dále MAS – PM disponuje zaměstnanci s touto činností z předchozího programového období. Hlavním pozitivum pro vyhlášení a vyhodnocení výzev je, že MAS – PM má dostatečně a kvalifikačně vybavené zaměstnance pro každý Programový rámec.

MAS – PM alokuje prostředky do vhodných opatření, kde jsou žadatelé, a která řeší problémy daného území. Opatření Programových rámců spíše přispívají k řešení daného problému v území MAS, nízká alokace neumožňuje MAS vyřešit všechny aktuální problémy a potřeby daného území.

Absorpční kapacita území MAS je několásobně vyšší než stávající prostředky alokované v rámci SCLLD MAS-PM na roky 2014–2020, a to ve všech Programových rámcích (Evaluční zpráva, 2019, s. 35).

7 ANALÝZA POPTÁVKY

V diplomové práci bylo použito dotazníkové šetření, které se zaměřuje na rozvoj cyklodopravy na území mikroregionu Moštěnka.

Důvodem použití dotazníkového šetření bylo zjistit, zda občané využívají kolo jako dopravní prostředek a za jakým účelem jej využívají. Dalším důvodem je, zda občané mají zájem o vybudování cyklostezky na území mikroregionu Moštěnka a tímto způsobem k bezpečnému propojení obcí Domaželice - Křtomil.

Cílovou skupinou byli cyklistické realizující svůj pohyb na kole na území mikroregionu Moštěnka.

Dotazníkové šetření formou osobních návštěv v domácnostech se ve vymezeném termínu, tj. od 4. ledna do 2. února 2020 zúčastnilo celkem 159 respondentů, kteří své odpovědi vyplňovali do tištěného dotazníku. Sesbíraná data byla zkontrolována z hlediska úplnosti a správnosti vyplnění. Všechny otázky v dotazníku byly řádně vyplněny a následně zpracovány do tabulky (Tab. 22), která obsahuje jejich výsledky.

Jako druhá metoda analýzy pro zjištění současného stavu a další vývoj projektu, byl použit rozhovor s ředitelkou DSO Moštěnka a starosty dotčených obcí.

7.1 Ze strany občanů

Tab. 23 Souhrn otázek a odpovědí dotazníkového šetření (vlastní zpracování)

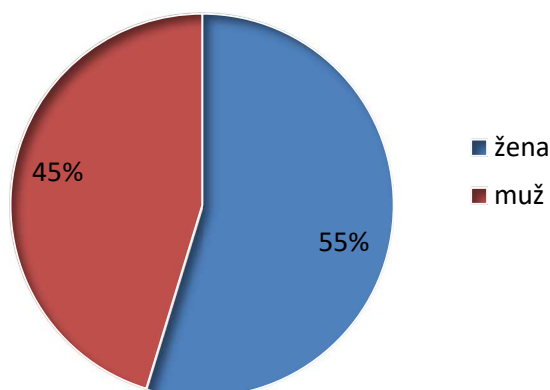
Otázka	počet	v %
Otázka č. 1 Jsem		
muž	87	54,7
žena	72	45,3
	159	100,0
Otázka č. 2 Jsem občanem		
Turovice	10	6,3
Dřevohostice	69	43,4
Lipová	32	20,1
Křtomil	48	30,2
	159	100,0
Otázka č. 3 Jaký druh dopravy využíváte pro přepravu do zaměstnání, škol, za zábavou apod. ?		

Pěší	15	9,4
Kolo	36	22,6
Osobní automobil	63	39,6
Autobus	45	28,3
	159	100,0
Otázka č. 4 Jak často jezdíte na kole?		
denně	78	49,1
2x – 3x týdně	50	31,4
několikrát za měsíc	21	13,2
příležitostně	10	6,3
	159	100,0
Otázka č. 5 Na kole vyjždím nejčastěji (více možností)		
Do zaměstnání/do školy	57	25,7
V rámci volnočasových aktivit (cyklovýlet, vyjížďka na kole)	90	40,5
Jako druh sportu – závody, tréninky	20	9,0
Způsob pro přepravu na úřady, nákupy, za rodinou/kamarády, koníčky	55	24,8
	222	100,0
Otázka č. 5 Jak často jezdíte na kole?		
denně	78	49,1
2x – 3x týdně	50	31,4
několikrát za měsíc	21	13,2
příležitostně	10	6,3
	159	100,0
Otázka č. 6 Co by Vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku? (více možností)		
cyklistické stezky	90	46,2
vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel	74	37,9
více prvků pro cyklisty (stojany na kola)	28	14,4
jiné, uveďte	3	1,5
	195	100,0
Otázka č. 7 Přivítali byste vybudování cyklostezky mezi obcemi Turovice – Křtomil?		
Ano	85	53,5

Je mi to jedno	54	34
Ne	20	12,5
	159	100,0

Pro větší přehlednost je vytvořeno grafické zpracování dotazníkového šetření.

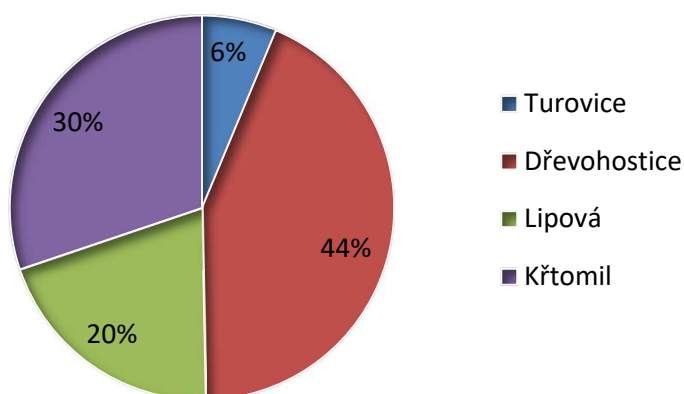
Pohlaví



Graf 4 Pohlaví respondentů (vlastní zpracování)

Dotazníkové šetření se zúčastnilo celkem 159 dotazovaných z Turovic, Dřevohostic Lipové a Křtomile, z toho 87 žen a 72 mužů.

Místo bydliště

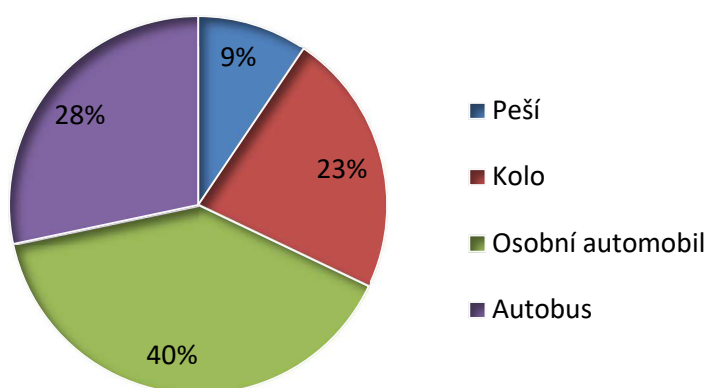


Graf 5 Občan obce (vlastní zpracování)

Nejvíce dotazovaných bylo z obce Dřevohostice, neboť jsou počtem obyvatel největším, a to 44 % naopak nejméně z Turovic. 30 % dotazovaných bylo z obce Křtomil, která se

v posledních letech rozzrůstá a věkový průměr této obce je 38 let. Zbývající je obec Lipová s 20 %.

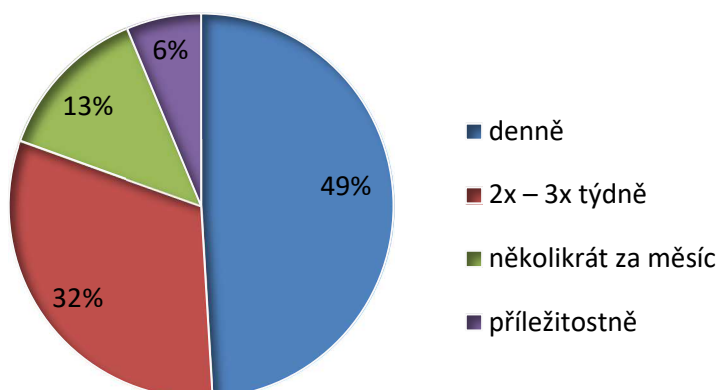
Jaký dopravní prostředek využíváte pro přepravu do zaměstnání, škol, za zábavou apod.



Graf 6 Druh dopravy pro přepravu (vlastní zpracování)

Otázka č. 3 se zabývala druhem dopravy, kterou využívají obyvatelé pro přepravu do zaměstnání, škol, za zábavou, službami apod. V dnešní době lidé nejčastěji využívají pro přepravu osobní automobil, to není ani výjimka u dotazovaných, tato odpověď měla zastoupení v 40 %, následovaná autobusovou přepravou, kterou využívá 45 respondentů (tj. 28 %). Někteří z dotazovaných pracuje v místě bydliště nebo sousedních obcích a Dřevohostice nabízí občanskou vybavenost, tak kolo je ve 23 % využíváno pro přepravu. Nejméně (9 %) se přepravuje pěšky.

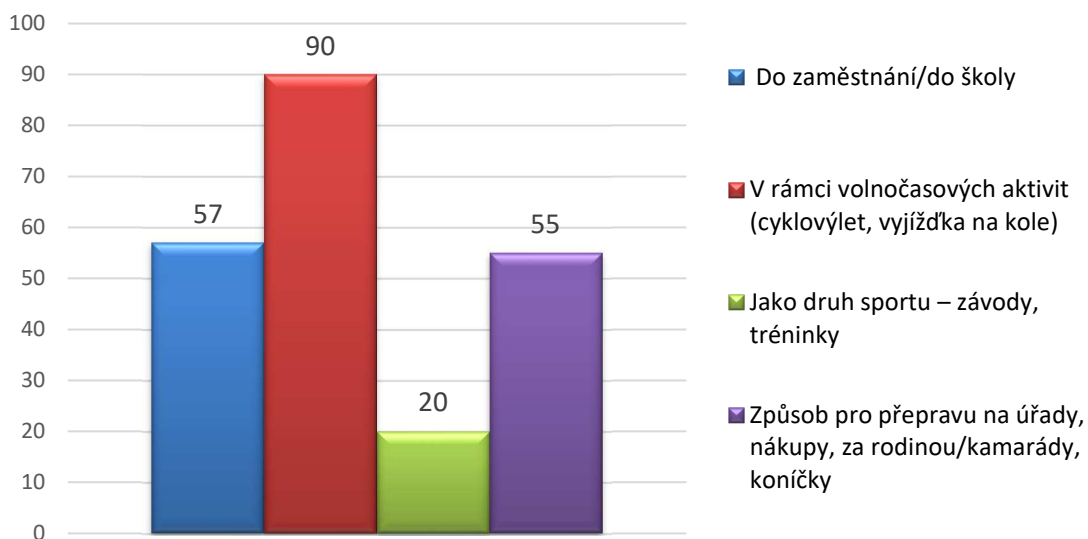
Četnost jízdy na kole



Graf 7 Četnost vyjíždky na kole (vlastní zpracování)

Největší podíl dotazovaných na své cesty hlavně do zaměstnání, škol vyrazí denně (49 %). Druhá nejsilnější zastoupená skupina vyjíždí na kole 2x – 3x týdně. Pozitivním výsledkem je, že pouhých 6 % respondentů používá kolo příležitostně.

Důvod vyjíždky na kole

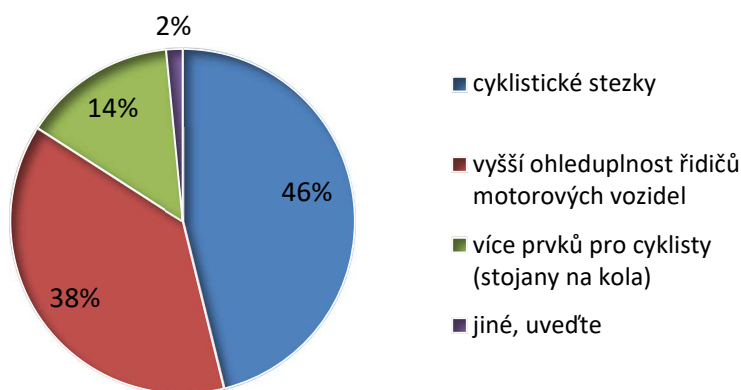


Graf 8 Důvod vyjíždky na kole (vlastní zpracování)

U páté otázky mohli dotazovaní uvést více možností. Jízdní kolo je u respondentů nejčastěji využíváno k volnočasovým aktivitám, ať už se jedná o cyklovýlety či dovolenou, tato odpověď byla zaznamenána 90x (tj. 40,5 %). Z grafu výše je patrné, že respondenti nejčastěji

uvedli jízdu do zaměstnání/školy v kombinaci s dojížděnkou na úřady, nákupy či koníčky. Využití kola pro sport, závody apod. mělo 9 % zastoupení ze všech odpovědí.

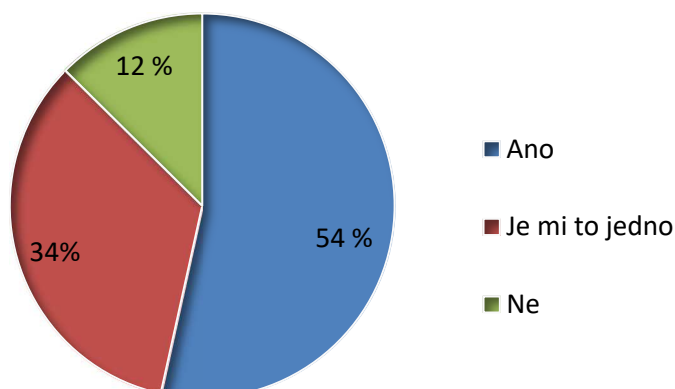
Co by Vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku?



Graf 9 Motivace pro častější využívání jízdního kola (vlastní zpracování)

Cyklistické stezky (90 odpovědí) měly největší zastoupení v odpovědi na otázku, co by obyvatelé obcí přimělo k častějšímu užívání jízdního kola, jako dopravního prostředku (tj. 46,2 %). Obcemi sice prochází jedna značená cyklotrasa, ale z 90 % je vedena po místních komunikacích bez vyloučení motorové dopravy a silnici II. třídy s velmi frekventovaným provozem, což má i za výsledek, že druhou nejčastější odpovědí na otázku byla vyšší ohleduplnost řidičů (38 %).

Zájem o cyklostezku



Graf 10 Zájem o vybudování cyklostezky (vlastní zpracování)

Poslední otázka se přímo ptala, zda by dotazovaní měli zájem o vybudování cyklostezky mezi obcemi Domaželice – Křtomil. Výsledek 53 % nasvědčuje zájem o tuto cyklostezku. 20 dotazovaných (tj. 9 %) nemá zájem u vybudování cyklostezky, předpokladem je, že tito dotazovaní kolo využívají jen výjimečně nebo vůbec. O vybudování či nevybudování cyklostezky se nemohlo rozhodnout 34 % dotazovaných.

Na základě první analýzy formou dotazníkové šetření je zřejmý zájem obyvatel o vybudování cyklostezky. V současnosti je kolo spíše využíváno pro volnočasové aktivity. Právě existence bezpečné infrastruktury by obyvatele přiměla k častějšímu využívání kola jako dopravního prostředku pro každodenní dojíždění do zaměstnání nebo škol. Vybudovaná cyklostezka by zajistila bezpečné cestování na kole mezi obcemi nejen pro místní obyvatele, ale také pro okolní. Vybudováním cyklostezky by se obce staly více atraktivnější a dostaly se více do podvědomí a tím by se zvýšil i cestovní ruch, který by přinesl finanční prostředky.

7.2 Ze strany starostů dotčených projektem

Nejprve proběhl rozhovor s ředitelkou DSO Moštěnka paní Poláchovou, která mě zavedla do celého problému cyklostezky na řešeném území. Myšlenka vybudovat cyklostezku vznikla už v roce 2003. Olomoucký kraj nebyl příznivcem jejího vybudování na zamýšleném území, jelikož se do budoucna plánoval vybudovat silniční obchvat, který by z Přerova vedl až do Bystřice pod Hostýnem. Obchvat do dnešního dne v úseku Domaželice – Bystřice pod Hostýnem stále není a ani se v nejbližší době neplánuje stavět. Další nepříznivá věc nastala při digitalizaci katastrální mapy, když došlo k digitalizaci katastrálního území Domaželice a Turovice a bylo zjištěno, že jsou špatně zaznačené hranice těchto území, oprava na katastrálním úřadě by trvala nejméně několik měsíců a blížil se konec doby pro podání žádostí o dotaci, proto celý plán vybudovat cyklostezka šel k ledu. O pár let později mikroregion Moštěnka žádal o dotace na cestovní ruch, kde získal částku 442 tis. Kč a tyto peněžní prostředky byly použity na rozvoj cykloznačení a výměnu informačních map, které se dnes nachází v 90 % obcí mikroregionu. V rámci tohoto projektu bylo vytvořeno cykloznačení, které se napojilo na celou oblast s již existujícími cyklotrasami. Projekt byl ukončen v červnu 2019. Paní ředitelka na závěr dodala: *„důležitá je příprava a budování cyklotras a cyklostezek, pokud možno oddělených od ostatní dopravy, návaznost cyklo dopravy na veřejnou dopravu či další alternativní dopravní systémy“*.

Paní starostka Křtomile se s nápadem na vybudování cyklostezky ztotožňuje. V komunální politice se pohybuje již delší dobu a vybudování trasy navíc považuje za dobrý tah v rámci

propagace mikroregionu a obce v povědomí veřejnosti. Celé vedení obce její názor sdílí. V současnosti se zajímá o možnosti využití dotačních programů z fondů Evropské unie, Ministerstva pro místní rozvoj a jiných finančních zdrojů, které by bylo možné pro realizaci projektu využít tak, aby se podíl na financování z obecních zdrojů minimalizoval. Rozpočet obcí, kterých se tento projekt týká je do velké míry omezený, zejména pak u obce Turovice, vysvětlím níže. V návaznosti na tento projekt také starostka jedná z jedním z místních podnikatelů o záměru přestavby staršího restauračního zařízení s možností ubytování. To by mohlo přilákat nejen turisty, ale zpestřením života v obci by mohlo přibýt i mladých rodin, které se zde natrvalo usadí. Celý projekt tak z jejího pohledu závisí především na financích.

Starosta Dřevohostic pan Dostál má kladný postoj k vybudování cyklostezky procházející katastrálním územím. Vybudování kvalitní cyklo dopravy by přilákalo do Dřevohostic mnoho návštěvníků, jelikož městys má pestrou nabídku společenských, kulturních a sportovních aktivit pro trávení volného času nejen místních obyvatel, pořádání společensko-kulturních akcí. Pan starosta podotkl: *„Je potřeba, aby u návštěvníků byl vyvolán dlouhodobější zájem o místní atraktivity, aby se tak pokud možno prodloužila délka jejich pobytu v území a oni zde pak utratili více peněz“*. V loňském roce proběhla rekonstrukce hřiště, kde se pořádají různá sportovní utkání. Dále v roce 2019 proběhla revitalizace dřevohostických rybníků a zároveň proběhlo slavnostní otevření, které přilákalo mnoho návštěvníků nejen místních, ale i přespolních. Všechny tyto aktivity nebo projektové záměry vedou k tomu, že Dřevohostice se snaží rozvíjet život v obci, ale i snaha k propojování vesnic, měst a regionu. Pan starosta zmínil: *„je potřeba v blízké budoucnosti věnovat pozornost na oblast rozvoje nemotorové dopravní infrastruktury, která zlepší dopravní dostupnost a dojde k omezení negativních vlivů motorové dopravy na životní prostředí“*. Městys se tak stane dopravním uzlem, ve kterém budou na páteřní cyklostezku mikroregionu Moštěnka navazovat další cyklistické komunikace s možností výjezdu ve směru na Prusinovice, Radkovy, Bezuchov a Nahošovice.

Obec Lipová v zásadě s vybudováním cyklostezky souhlasí, obec souhlasí i s částečným podílem na jejím financování. Stavbu však v současnosti blokuje místní sdružení zahrádkářů, respektive část majitelů pozemků, s nimiž by budoucí trasa sousedila. Nelíbí se jim jednak částečná ztráta soukromí na jejich pozemcích, ale především shledávají určité zvýšení rizika úrazu vzhledem k rychlosti, jakou se mohou cyklisti na stezce pohybovat. Podle jejich názoru může docházet k nehodám při výjezdu z jejich pozemků ze strany cyklostezky. Touto

stranou většina z nich vyváží bioodpad na skládku malotraktory či kolečky. Starosta věří v brzké vyřešení celé situace ve prospěch vybudování cyklostezky.

Obec Turovice je v celém projektu jen „tichým účastníkem“. V minulých letech udělalo její předchozí vedení špatné investiční rozhodnutí (nepodařená stavba domu pro seniory) a díky nim jsou Turovice v současné době zadlužené (Rozvaha k 30. 9. 2020 – monitor.statnipokladna.cz). S vybudováním cyklostezky souhlasí, bohužel se však nemohou podílet na jejím financování. Proto jednájí se starosty ostatních obcí o půjčce s možností dlouhodobého odložení jejího splácení, popř. jiné kompenzaci za jejich podíl financování projektu.

7.3 SWOT analýza

SWOT analýza je zaměřena na obce, které jsou dotčené vybudováním cyklostezky Bystřička, a to Turovice, Dřevohostice, Lipová a Křtomil.

Silné stránky

- příhodné geografické podmínky vhodné pro rozvoj cyklistické dopravy
- zájem občanů a starostů o vybudování cyklostezky
- poloha regionu v blízkosti Hostýnských vrchů
- pestrá nabídka společenských, kulturních a sportovních aktivit pro trávení volného času místních obyvatel, pořádání společensko-kulturních akcí
- bohatý spolkový život
- čerpání dotací
- výstavba nových hřišť

Slabé stránky

- chybí bezpečná dopravní síť pro rozvoj cyklistické dopravy a každodenní dojížděku obyvatel do zaměstnání a do škol (cyklostezky)
- nedostatečné finanční prostředky pro spolufinancování výstavby cyklostezky
- špatný stav dopravní infrastruktury
- chybějící podmínky pro cestovní ruch (cyklostezky, turistické stezky)
- nezájem obyvatelstva o problematiku životního prostředí
- zadluženost obce Turovice

Příležitosti

- financování z fondů EU

- rozvoj systému cyklistických stezek pro každodenní dojížděku obyvatel
- spojení cyklotras od Přerova po Hostýn -> využití stávající cesty do Domaželic
- přínos finančních prostředků do rozpočtů obcí pomocí rozvoje cestovního ruchu
- zvýšení atraktivity obcí a jeho okolí
- další rozvoj spolkové činnosti

Hrozby

- nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor dopravy hromadné a bezmotorové
- byrokracie
- nezískání dotace
- nesouhlas majitelů pozemků pro vybudování cyklostezky
- vandalismus

Ze SWOT analýzy vyplývá, že návrh projektu na vybudování cyklostezky Bystřička, který je podrobně popsán v následující kapitole má potenciál pro realizaci. Důležitým aspektem jsou nejen příhodné geografické podmínky vhodné pro rozvoj cyklistické dopravy, ale také bohatý kulturní a společenský život jednotlivých obcí. Pozitivem je, že obce mají zkušenosti s čerpáním dotací na projekty v podobné oblasti (vybudování nového víceúčelového hřiště ve Křtomili a v Dřevohosticích). Díky nově vybudovaným hřištím se konají sportovní aktivity (házená, malá kopaná, apod.).

Slabé stránky se týkají právě špatným stavem dopravní infrastruktury, což vede ke špatným podmínkám pro rozvoj cestovního ruchu. Omezené rozpočty obcí vedou k nedostatečnému financování obecního aparátu.

Příležitostí vyplývající ze silných stránek je čerpání dotací, např. pro vybudování cyklo-dopravy, která podpoří bezmotorovou dopravu šetrnou k životnímu prostředí.

Hrozbou je nezískání dotací, z důvodu přílišné byrokracie, ale také možný pokles finančních prostředků z vnějších zdrojů. Zvýšení preference individuální osobní dopravy se také jeví jako hrozba, tím že dojde k poklesu účastníků cyklostezky a nebude plně využívána.

8 PROJEKT CYKLOSTEZKA BYSTRÍČKA

8.1 Základní informace o žadateli

Níže jsou uvedeny základní identifikační údaje o žadateli o dotaci, kterým je DSO Moštěnka

Název	Dobrovolný svazek obcí mikroregionu Moštěnka
Právní forma	Dobrovolný svazek obcí
Sídlo	Náměstí 74, 751 14 Dřevohostice
IČ	70952213
ID datové schránky	362z6ug
Statutární zástupce	Ivo Pitner – předseda DSO mikroregionu Moštěnka
Manažer	Markéta Poláchová Kropáčková
Email	marketa.kropackova@smarv.cz
Název projektu	Stavba cyklostezky Bystříčka na území mikroregionu Moštěnka
Místo realizace projektu	katastr obce Turovice, Dřevohostice, Lipová, Křtomil
Okres	Přerov
Kraj	Olomoucký

8.2 Charakteristika řešení projektu

Významným faktorem v rámci rozvoje dopravy mikroregionu Moštěnka je aktivní mobilita prostřednictvím cyklistiky na jeho území. Rozvoji cyklistické dopravy v dnešní době nebrání ani členitý terén. Primárním cílem projektu je výstavba uceleného systému cyklostezek v celkové délce 4 km skládajících se z pěti úseků na území DSO Moštěnka. Projekt vychází z české technické normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

8.2.1 Místo realizace projektu

Realizace projektu je koncipována do turistického regionu Střední Morava, turistická oblast Hornomoravského úvalu a Moravské brány. Místem realizace projektu Cyklostezka

Bystřička je území DSO Moštěnka. Řešené úseky zasahují větší nebo menší měrou na území čtyř obcí Turovice, Dřevohostice, Lipová a Křtomil.

Konkrétně dojde ke vzniku pěti nových úseků, které lze detailněji popsat následovně:

- I. a II. úsek Domaželice – Turovice – Dřevohostice

Délka nově budovaného I. a II. úseku je **2,4 km**. Začátek trasy je zasazen do nezastavěné části obce Turovice, katastrální území Turovice (Obr. 19.2). Cyklostezka propojí obec Domaželice a Turovice, která bude napojena na místní komunikaci v obci Turovice. Délka tohoto nového úseku cyklostezky vedená na levém břehu podél řeky Moštěnky je **1,8 km**. Dále se znovu přimkne k řece Moštěnce a po nyní nezpevněné cestě o celkové délce **600 m** pak pokračuje až do Dřevohostic. Zde se naváže na místní asfaltové komunikace, po nichž je dovedena až k prostoru dřevohostického zámku a odtud dále pokračuje po místních zpevněných cestách a je vedena jihovýchodním směrem k řece Bystřička. V rámci stavby dojde k odstranění stromořadí. Součástí úseku je také odpočívka, kde bude umístěna informační tabulka s cyklomapou.



Obr. 15 I. a II. úsek výstavby cyklostezky (vlastní zpracování, mapy.cz, © 2020)

- III. úsek Dřevohostice

Další **600 m** dlouhý úsek výstavby začíná po pravém břehu řeky Bystřička, ležící na katastrálním území Dřevohostice, kde je v současné době panelová cesta a nezpevněná pěšina (Obr. 19.1) a vede až ke stávající účelové asfaltové komunikaci, sloužící zejména pro zemědělské družstvo, provedené v trase tzv. „Hitlerovy dálnice“. Asi po 1 km se odbočí doleva na nyní nezpevněnou polní cestu. Na této trase je možnost využít odpočinku u místních rybníků.



Obr. 16 III. úsek výstavby cyklostezky (vlastní zpracování, mapy.cz, © 2020)

- IV. úsek Lipová

Další úsek leží na území dvou katastrů, a to katastr Lipová a katastr Křtomil a vede kolem zahrádkářské kolonie, lipovského lesíka „Zadebříč“ a pole, tento úsek měří **850 m** (Obr. 19.3). Konec úseku je navržen v obci Křtomil, kde se napojuje na stávající silnici II/150 a po nově vybudovaném přechodu/přejezdu pro cyklisty končí u řeky Bystřička. Na IV. úseku dojde k odstranění náletové zeleně a stromořadí.



Obr. 17 IV. úsek výstavby cyklostezky (vlastní zpracování, mapy.cz, © 2020)

- V. úsek Křtomil

Pro poslední úsek je nutnost výstavby lávky přes potok Bystřičku, který se přimkne ke značené cyklotrase č. 6062. Současná lávka má nevyhovující technický stav pro přepravu cyklistů. Po přejetí lávky trasa pokračuje na pravém břehu řeky Bystřičky a po místní 900 m asfaltové komunikaci s minimální motorovou dopravou. Výstavba posledního nejkratšího úseku cyklostezky měřící **150 m** končí na konci území mikroregionu Moštěnka a Olomouckého kraje. Tento úsek z hlediska dispozičního řešení bude nejnákladnější, z důvodu stavby lávky přes potok.



Obr. 18 V. úsek výstavby cyklostezky (vlastní zpracování, mapy.cz, © 2020)

8.2.2 Popis cílových skupin projektu

Cílovými skupinami projektu jsou především obyvatelé projektem dotčených obcí (Turovice, Dřevohostice, Lipová a Křtomil), počet obyvatel bydlících v těchto obcích k 31. 12. 2018 je 2 422. Obyvatelé okolí, kteří po realizaci projektu mohou cyklostezku využívat jak volnočasově, tak i jako při cestě do zaměstnání, škol, patří také do cílových skupin.

Další skupinou mohou být studenti, kteří dojíždějí do základní školy v Dřevohosticích. Obyvatelé mohou dojíždět i za službami nebo do zdravotního střediska, které obec Dřevohostice nabízí, dále jako dopravu za sportovními a kulturními akcemi.

U cílové skupiny návštěvníků, lze předpokládat, že se jedná o příjíždějící za volnočasovými aktivitami např. za kulturními akcemi (koncerty, divadelní představení), návštěvníky zámku a hasičského muzea v Dřevohosticích, setkání rodáků v Lipové, dětský a sportovní den ve Křtomili. Stavbou cyklostezky Bystřička lze očekávat ke zvýšení návštěvníků v celé dotčené oblasti.

Na všechny cílové skupiny bude mít realizace projektu cyklostezky pozitivní vliv. Cestování bude mnohem bezpečnější, protože bude oddělena motorová a nemotorová doprava. Dalším

pozitivum spočívá v ekologicky šetrné dopravě, což je přínosem pro lepší stav ovzduší. Nejen obyvatelům dotčeného území, ale i osobám, které zde nebydlí se zvýší kvalita života.

Navrhovaný projekt má řešit především bezpečnost, který díky vybudování cyklostezky omezí potenciální hrozby ve střetu cyklisty s vozidlem.

8.2.3 Výchozí stav

V rámci projektu je uvažováno o maximálním využitím pozemků v majetku obcí tak, aby byly minimalizovány náklady za výkup pozemků. Projekt v co nejvyšší míře uvažuje s využitím ostatních ploch (komunikace, manipulační plochy a neplodná půda) a minimalizuje zábory zemědělské a lesní půdy. V omezeném rozsahu pak další menší subjekty.

V rámci přípravné fáze budou provedeny průzkumy území pro výstavbu cyklostezky a jednání s vlastníky jednotlivých pozemků na vybrané trase cyklostezky. Dále bude zpracována studie proveditelnosti vč. výkresové a technické dokumentace pro stavební řízení.

Současná situace není z pohledu cyklo dopravy ideální. Mezi jednotlivými stavebními objekty stezky je po stávajících cestách, komunikacích či silnicích vyznačena cyklotrasa č. 6062. Tato cyklotrasa je vedena po silnici II/150 a není oddělena od motorové dopravy. Cyklostezky je vedena v nezastavěném území.

V současnosti jsou ne všechny úseky průjezdné na kole, nebo jsou v takovém stavu, že jízda na kole je velmi nebezpečná. U stávajících polních cest, zpevněných, si vyžadují lokální úpravy povrchu v závislosti na rozsahu poškození. Do těchto úprav je potřeba zahrnout rozrušení stávajícího povrchu, položení vrstvy štěrkodrti a provedení dvojnásobného asfaltového postřiku dvojím posypem.

Na úseku silnice II/150 v obci Křtomil mezi Dřevohosticemi a Bystřicí pod Hostýnem bylo v květnu 2019 provedeno orientační sčítání dopravy a měření rychlosti. Za týden bylo detekováno před 22 tisíc vozidel a jen 28 % z nich dodrželo dovolenou rychlost.

Přítomnost obce zcela ignorovalo 108 detekovaných vozidel, jejichž rychlost byla 90 km/h nebo více.

Tab. 24 Počet detekovaných vozidel v obci Křtomil (vlastní zpracování, Statistika silničního provozu v obci Křtomil, 2019)

	Průjezdy celkem		Směr Bystřice p. H.		Směr Přerov	
	počet	%	počet	%	počet	%
do 50 km/h vč.	6232	28	3215	29	3017	27
nad 50 km/h	15820	72	7778	71	8042	73
vozidel celkem	22052	100	10993	100	11059	100

Dle výše uvedeného lze konstatovat, že projekt přispěje ke svedení cyklistické dopravy z pozemní komunikace zatížené automobilovou dopravou, jejíž intenzita činí více než 3 150 vozidel za den.

Obyvatelé obcí a okolí mohou využívat kolo, jak již bylo výše zmíněno při cestě do zaměstnání, do škol, apod. avšak při uvedené intenzitě dopravy ji nelze považovat za bezpečnou. Proto je žádoucí oddělit od sebe motorovou a nemotorovou dopravu.



Obr. 19 Současný stav tras pro vybudování cyklostezky (vlastní zdroj)

8.2.4 Konečný stav

Za konečný stav projektu lze považovat provozuschopnou stezku pro cyklisty, která se svým rozsahem dotýká rozsáhlého území. Začátek úseků stezky je vyznačen dopravní značkou „Stezka pro cyklisty“ (C 8a) a konec „Konec stezky pro cyklisty“ (C 8b) ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Obousměrná stezka je zpravidla vyznačena středovou čárou a symboly jízdních kol. Šířka samotné stezky pro cyklisty je 1 m pro jeden směr jízdy, pro světlou šířku stezky je nezbytné zvětšit o boční bezpečnostní odstup o 0,25 m.

8.2.5 Časový harmonogram

Předpokladem je, že projekt bude z hlediska financování i samotného průběhu aktivit jednoetapový v celkové délce včetně projektové přípravy 37 měsíců. Realizace samotné cyklostezky je rozdělena do pěti úseků. Struktura harmonogramu upřesňuje návaznost jednotlivých činností všech potřebných úkonů pro realizaci. V rámci harmonogramu se jedná o předpokládaný časový průběh. Začátek realizace stavby je ovlivněn mnoha faktory, roli bude hrát délka hodnocení žádosti o dotaci, výběrové řízení na zhotovitele stavby a v neposlední řadě klimatické podmínky. V harmonogramu jsou ponechány časové rezervy z důvodu nečekaných komplikací.

Činnost	2020												2021												2022												2023					
	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6					
Prohlídky místa a průzkumy tras a geodetické zaměření území	■	■	■	■	■	■																																				
Projektová dokumentace + vydání územního rozhodnutí			■	■	■	■		■	■																																	
Zpracování žádosti o dotaci vč. studie proveditelnosti								■	■	■																																
Předložení žádosti o dotaci										■																																
Hodnocení žádosti o dotaci + vydání právního aktu o poskytnutí dotace										■	■	■	■																													
Veřejná zakázka na dodavatele stavby																																										
Řízení projektu/dotační management																																										
Realizace povinné publicity																																										
Stavební práce																																										
Zabezpečení stavby (BOZP)																																										
Ukončení realizace projektu pro kolaudaci																																										

Obr. 20 Časový harmonogram (vlastní zpracování)

8.3 Zdůvodnění potřebnosti realizace projektu

Účelem projektu Cyklostezky Bystřička na území mikroregionu Moštěnka je odvedení cyklistů ze středně zatížené komunikace II. třídy, která je hlavním tahem mezi Přerovem a Bystřicí pod Hostýnem, zvyšující bezpečnost pro místní obslužnost nemotorovou dopravu především při cestách do zaměstnání, do škol a do zdravotnických zařízení. Zároveň je místně významná jako spojnice obcí, návazností na využívanou cyklotrasu do Hostýnských vrchů má význam i pro nadregionální cykloturistiku a místní rekreační cyklistiku. Tím dojde k významnému posunu v oblasti cestovního ruchu.

Projekt bude řešit následující oblasti:

- Zvýšení atraktivnosti obcí nacházející se podél cyklostezky,
- Zvýšení cestovního ruchu a turistiky v dotčené oblasti,
- Zajištění bezpečnosti cyklistů, chodců a dalších účastníků silničního provozu.

Realizace projektu bude mít dopady a přínosy:

- Zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu,
- Rozvoj cestovního ruchu v dané oblasti,
- Zlepšení kvality života a dostupnosti přepravy cílových skupin,
- Návaznost na stávající cyklotrasy/cyklostezky,
- Posílení regionální spolupráce na rozvoji oblasti,
- Prevence proti civilizačním chorobám.

Mezi hlavní cíle projektu patří:

- Zvýšení počtu cykloturistů regionu,
- Zvýšení přitažlivosti regionu pro návštěvníky,
- Zvýšení příjmů z cestovního ruchu pro obce i pro podnikatele.

8.3.1 Propagace

Za účelem propagace bude v rámci projektu využito existujících nástrojů ze strany DSO mikroregionu Moštěnka.

Městys Dřevohostice provozuje informační středisko se sídlem v dřevohostickém zámku, kde budou k dispozici propagační letáky. Průběžné informace o projektu budou prezentovány ve zpravodaji MAS-PM „My a svět“, který vychází zpravidla jednou nebo dvakrát

ročně. Zvýšení povědomí o nové cyklostezce bude formou zpracování trasy do regionálních a republikových map pro turisty.

8.4 Management projektu a řízení lidských zdrojů

Realizační tým projektu, který je uvedený níže, je sestaven z členů, kteří budou zajišťovat odbornost ve všech projektových fázích. Do projektu budou zapojeny i externí subjekty, jedná se například o projektanta, zpracovatele studie proveditelnosti a CBA.

- Hlavní vedoucí projektu
 - zajišťování komunikace mezi jednotlivými členy projektového týmu
 - schvalování procesů
 - dohled nad projektem ve všech jeho fázích
- Koordinátor projektu
 - koordinace činností při přípravě financování z dotací
 - příprava a uzavření smluv s dodavateli
 - prezentace projektu
 - monitoring a kontrola naplňování cílů projektu
- Projektant
 - zajištění projektové dokumentace
 - odborné konzultace v technické části projektu
 - účast na kontrolních dnech stavby
- Koordinátor BOZP
 - zajištění bezpečnosti všech osob podílejících se na stavebních pracích a dodržení bezpečnostních předpisů
- Finanční manažer
 - dohled nad finanční částí projektu
 - příprava podkladů pro zpracování žádosti o dotaci
 - finanční zabezpečení projektu
 - dohled nad vedením účetní evidence projektu
- Starostové nebo vedoucí správy majetku
 - zajištění podkladů pro řízení projektu z hlediska majetkoprávního
- Manažer projektů
 - průběžná a následná propagace zrealizovaného projektu
- Dotační management

- zpracování studie proveditelnosti a CBA
- řešení problémů z pohledu poskytovatele dotace
- dohled nad realizací projektu
- koordinace činností při zpracování monitorovacích zpráv
- Veřejné zakázky
 - administrace zakázek
 - dohled nad dodržování zákonů a pravidel metodických pokynů pro oblast veřejných zakázek

8.5 Finanční analýza

8.5.1 Zdroj financování

Financování celé výstavby cyklostezky z rozpočtu mikroregionu Moštěnka je nereálné, jelikož nedisponuje s tak vysokými finančními prostředky pro projekt takového rozsahu. Pro financování výstavby cyklostezky je možno využít několik zdrojů, jak již bylo popsáno v druhé kapitole.

K podpoře výstavby cyklostezky bude možné využívat zdroje, které se budou týkat následujících fondů:

Významným zdrojem pro financování podporované aktivity v oblasti cyklodopravy jsou dotace ze Strukturálních fondů EU. V současné době je možné žádat prostřednictvím MS2014+ o dotaci **č. 53 Udržitelná doprava – integrované projekty CLLD**, datum a čas pro ukončení příjmu žádostí je stanoven na 31. 10. 2020, 16:00. Jedná se o průběžnou výzvu z Operačního programu IROP, Prioritní osa Komunitně vedený místní rozvoj. Oprávněným žadatelem jsou i dobrovolné svazky obcí a organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí. Projektem bude naplněna podporovaná aktivita v oblasti Cyklodoprava, pro rekonstrukci, modernizace a výstavba stezek pro cyklisty nebo pro chodce. Míra podpory z EFRR je 95 % a ze státního rozpočtu 0 %. Pro tuto výzvu není stanovena minimální výše celkových způsobilých výdajů.

Dalším zdrojem pro výstavbu cyklistické stezky by mohly být finanční prostředky ze státního rozpočtu prostřednictvím získání dotace ze SFDI. Dotaci ze SFDI je možné získat do maximální výše 85 % celkových uznatelných nákladů. Příspěvek SFDI nelze kombinovat s prostředky ze strukturálních fondů EU a IROP.

8.5.2 Rozpočet projektu

Žadatelem o dotační prostředky je DSO mikroregion Moštěnka, které není plátcem DPH. DPH je způsobilým výdajem projektu a výdajové položky jsou uváděny včetně DPH.

Rozpočet projektu je stanoven dle obvyklých a předpokládaných cen pro projekty tohoto typu. Rozpočet se skládá z hlavních aktivit, kdy musí být vynaloženo **minimálně 85 %** celkových způsobilých výdajů a vedlejších aktivit, a to musí být vynaloženo **maximálně 15 %** celkových způsobilých výdajů projektu, pokud by bylo financováno z výzvy č. 53 Udržitelná doprava – integrované projekty CLLD.

Tab. 25 Rozpočet projektu (vlastní zpracování)

Položka rozpočtu	jednotka	počet jednotek	cena za jednotku	celková cena
Způsobilé výdaje			6 981 700	18 849 600
<i>Hlavní aktivity projektu</i>			6 462 000	18 312 000
Stavební práce	m	4 000	3 950 000	15 800 000
Lávka přes Bystřičku	ks	1	2 470 000	2 470 000
Vegetační úpravy	m	4 000	42 000	42 000
<i>Vedlejší aktivity projektu</i>			519 700	537 600
Projektová dokumentace	soubor	komplet	325 000	325 000
• Studie proveditelnosti	ks	1	61 000	61 000
Zabezpečení stavby	ks	1	98 000	98 000
Povinná publicita	soubor	komplet	18 000	18 000
Mobiliář cyklostezky			17 700	35 600
• stojan na kola	ks	1	5 600	5 600
• informační tabule s cyklomapou	ks	2	8 500	17 000
• lavička	ks	3	2 500	7 500
• odpadkový koš	ks	5	1 100	5 500
Nezpůsobilé výdaje			35 000	35 000
Výdaje spojené s řízením a administrací projektu	soubor	komplet	35 000	35 000
Celkové náklady			7 016 700	18 884 600

8.5.3 Provozní výdaje

Údržba a oprava cyklostezky by měla být zabezpečována jednotlivými obcemi mikroregionu Moštěnka, na jejichž katastrálním území se daný úsek cyklostezky nachází. Na cyklostezce by měla být prováděna celoroční údržba, v podobě sečení trávy, úklidu odpadků, zametání povrchu cyklostezky a drobné opravy, aby její využití mohlo být celoroční. Pro odhad nákladů na provoz nových úseků cyklostezky byly využity údaje o reálných zkušenostech s financováním těchto aktivit obcemi. Běžná roční údržba se ze zkušeností odhaduje na **14 000 Kč/1 km**. Projektem bude vybudováno celkem **4 km** nové cyklostezky, tzn. roční náklady ve výši cca **56 000 Kč**. Financování výdajů na výše zmíněných činnostech bude v režii příslušných obcí.

8.6 Analýza a řízení rizik

Projekt může být ohrožen řadou rizik ve všech fázích své realizace. Základní rizika projektu Cyklostezka Bystřička jsou typická pro investiční činnost a rozvojové projekty ve veřejném sektoru. Ostatní rizika mají i přes vysokou závažnost nižší pravděpodobnost.

Níže jsou v tabulce (Tab. 25) uvedeny druhy rizik, kterým je následně přidělena váha rizika a pravděpodobnost výskytu rizika. Pro eliminaci a předcházení těchto rizik je ke každému riziku uveden plán protiopatření.

Tab. 26 Identifikace rizik projektu (vlastní zpracování, Studie proveditelnosti Cyklostezka Sokolov – Hřebený, 2018)

Druh rizika a fáze projektu, ve které je možné riziko očekávat	Váha rizika (1 – nejnižší, 5 – nejvyšší)	Pravděpodobnost výskytu/četnost výskytu rizika	Plán protiopatření
Technická rizika			
Nedostatky v projektové dokumentaci	4	2	Pečlivé a důsledné zpracování kvalifikovanými odborníky. Dostatečná komunikace se zadavatelem
Získání potřebných souhlasů a povolení	5	2	Předjednání s dotčenými orgány.

Nedostatečná koordinace stavebních prací	3	2	Naplánovaný kvalitní časový harmonogram stavebních prací.
Výběr nekvalitního dodavatele	4	3	Výběrové řízení s vazbou cena/kvalita
Nedodržení termínu realizace	5	3	Časové rezervy v harmonogramu. Průběžný monitoring prací kontrolními dny.
Živelné pohromy	4	1	Pojištění majetku.
Nekvalitní projektový tým	4	1	Kvalitní projektový tým disponující s bohatými zkušenostmi s realizací obdobných projektů
Finanční rizika			
Neobdržení dotace	5	4	Výběr kvalitní poradenské agentury pro zpracování žádosti o dotaci.
Překročení rozpočtu projektu	4	2	Řízení dodavatelů a smluvní sankce.
Právní rizika			
Nedodržení pokynů pro zadávání VZ	4	2	Postup dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek a dle Metodického pokynu pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014 – 2020.
Nedodržení podmínek dotačních programů	5	2	Komunikace s poskytovateli dotací.
Nedodržení právních norem ČR/ EU	2	2	Dobrá znalost české i EU legislativy vztahující se k projektu.
Nevyřešené vlastnické vztahy	5	3	Pečlivé prověření majetkoprávních vztahů dotčeného území. Předem sjednané smlouvy o budoucím odkupu, pronájmu či věcném břemenu.
Provozní rizika			
Neplnění dodavatelských smluv	4	3	Pečlivý výběr partnerů a dodavatelů.
Nedodržení indikátorů	4	3	Kvalitní zpracování studie proveditelnosti.
Koordinace v době udržitelnosti	3	2	Spolupráce obcí.

8.6.1 Vyhodnocení rizik

Pouze tři rizika byla identifikována jako závažná rizika (červeně), jsou to ta rizika, která naplnila podmínky, že součin hodnot váhy rizika * pravděpodobnost výskytu, dosáhla hodnoty 14 – 20. Nízká rizika (zeleně) jsou hodnoty 1 – 6 a střední rizika (žlutě) hodnoty 7 – 13. V oblasti finančních rizik se vyskytlo s nejvyšší závažností (20) riziko „**neobdržení dotace**“. V oblasti technických rizik se vyskytlo riziko „**nedodržení termínu realizace**“ a v právních „**nevyřešené vlastnické vztahy**“, obě tato rizika dosáhla hodnot 15. Závažné riziko v oblasti provozních nebylo identifikováno. U těchto závažných rizik lze předpokládat, že mohou přímo ohrozit realizaci projektu. Riziko neobdržení dotace může mít za příčinu předložení nekvalitního projektového záměru, který není v souladu s cílem výzvy, ale také špatně zpracovaná žádost o dotaci. Předějit tomuto riziku je výběr zkušené poradenské společnosti, která se věnuje těmto projektům v dané oblasti. Nedodržení termínu realizace může konkrétně ohrozit termín dokončení díla, což může v důsledku ohrozit získání dotace. Pečlivou organizací a kontrolními dny stavebních prací se riziko eliminuje. K předějití rizika nevyřešených vlastnických vztahů je potřeba včas vyřešit majetkoprávní vztahy, které budou ošetřeny smlouvou.

Tab. 27 Vyhodnocení rizik (vlastní zpracování)

Druh rizika	Závažnost (1-20)
Nedostatky v projektové dokumentaci	8
Získání potřebných souhlasů a povolení	10
Nedostatečná koordinace stavebních prací	6
Výběr nekvalitního dodavatele	12
Nedodržení termínu realizace	15
Živelné pohromy	4
Nekvalitní projektový tým	4
Neobdržení dotace	20
Překročení rozpočtu projektu	8
Nedodržení pokynů pro zadávání VZ	8
Nedodržení podmínek dotačních programů	10
Nedodržení právních norem ČR/EU	4
Nevyřešené vlastnické vztahy	15
Neplnění dodavatelských smluv	12

Nedodržení indikátorů	12
Koordinace v době udržitelnosti	6

8.7 Vliv projektu na horizontální principy

Projekt má v rámci horizontálních principů neutrální dopad na kritérium rovných příležitostí a nediskriminace a neutrální dopad na kritérium rovnosti mezi muži a ženami, cyklostezka je zcela neutrální, protože může být využívána širokou veřejností. Neutrální dopad projektu je souběžně i v rámci kritéria udržitelného rozvoje bez negativních dopadů na životní prostředí.

8.8 Hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu

Vybudováním cyklostezky dojde k bezpečné komunikaci pro nemotorovou dopravu, která v této lokalitě chybí. Cyklodoprava je v současnosti vedena po místních komunikacích pro motorovou dopravu.

Projekt bude řízen hlavním vedoucím projektu v době jeho udržitelnosti a bude zajišťovat veškerou agendu spojenou s realizací a udržitelností projektu.

Realizace projektu při nezískání dotace by neproběhla. Jedná se o finančně náročný záměr. Financování projektu jen z prostředků DSO mikroregionu Moštěnka by měla negativní dopad na další rozvoj a fungování svazku, jelikož DSO hospodaří s omezeným rozpočtem.

ZÁVĚR

Diplomová práce měla za cíl navrhnout vhodný projekt pro bezpečnou přepravu cyklistů a rozvoj cestovního ruchu obcí mikroregionu Moštěnka, který by následně napomohl uskutečnit takovou realizaci. Budování cyklostezek a cyklotras je významným předpokladem pro rozvoj území. Mikroregion svou polohou disponuje značným potenciálem pro vybudování cyklostezek, čímž dojde k ucelenému propojení systému. Přesto je rozvoj brzděn zejména nedostatečnou infrastrukturou, což nutí cyklistu použít silnici společně s auty a přináší pro něj velké riziko. U cyklostezek je problémem její finanční náročnost, a to lze řešit spolufinancováním z veřejných rozpočtů. Levnější alternativou je značení cyklotras.

Ve své diplomové práci jsem popisovala problematiku cykloturistiky se zaměřením na cyklostezky a cyklotrasy. V úvodní části jsou vysvětleny základní pojmy a popsány nejzajímavější cyklostezky a cyklotrasy na území České republiky. O důležitosti této oblasti svědčí i vypracování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky a další strategické dokumenty. Pro řízení, podporu a rozvoj cyklo dopravy jsou důležité organizace a subjekty, které mimo jiné formou motivačních cyklistických kampaní propagují, aby zájem o kolo nebyl brán jen jako sportovní náčiní pro volnočasovou aktivitu, ale i každodenní zájem o cyklistiku. Obce nedisponují příliš velkým rozpočtem, a proto je vhodné pro financování projektů nejen tohoto typu využít evropské nebo národní zdroje z dotačních titulů pro jejich výstavbu.

Ze socioekonomické analýzy Dobrovolného svazku obcí mikroregionu Moštěnka zaměřené na demografický vývoj obyvatelstva, vzdělání, ekonomiku a občanskou vybavenost, ale také i z dotazníkového šetření a rozhovorů byla vytvořena SWOT analýza, která sloužila i jako podklad k vytvoření vhodného návrhu projektu pro rozvoj mikroregionu Moštěnka. Dalším důvodem šetření bylo zjistit, zda je zájem o vybudování cyklostezky. Z tohoto vyplynulo, že mikroregion Moštěnka má velký potenciál pro realizaci projektu. Nedílnou součástí byl přehled realizovaných projektů prostřednictvím dotačních titulů vyhlášených Místní akční skupinou – Partnerství Moštěnka.

Na základě dostupných informací byl vytvořen samotný návrh vybudování cyklostezky, což je potřeba pro naplnění samotného cíle. Projekt byl podrobně popsán od místa realizace projektu, cílových skupin až po časový harmonogram. V rámci komplexního řešení bylo popsáno zdůvodnění potřebnosti realizace projektu včetně managementu projektu. Na základě obvyklých cen byl proveden rozpočet projektu a možnosti jeho financování. protože

se tyto projekty často potýkají s riziky byla provedena jejich analýza s následným vyhodnocením.

Závěrem lze konstatovat, že uskutečnění navrženého projektu cyklostezky by s sebou přineslo samá pozitiva. Větší bezpečnost cyklistů, nárůst turistické návštěvnosti na území až po konečné zvýšení příjmu obcí z toho plynoucích.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

20 měst, která jsou nejprátelejší k cyklistům, c2019. In: *Čistou stopou Prahou: Chytře, moderně a pohodlně Prahou Hledat* [online]. Praha [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/20-mest-ktera-jsou-nejpratelstejsi-k-cyklistum-1125>

Aktivity: Mezinárodní spolupráce: Cyklostrategie EU, c2020. *Partnerství pro městskou mobilitu* [online]. Olomouc - Chomoutov [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.cyklo-mesta.cz/cyklostrategie-eu>

Aktuality: Cyklostrategie EU a Panevropský plán na podporu cyklodopravy, c2020. *Město s dobrou adresou: Akademie městské mobility* [online]. Olomouc - Chomoutov [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/aktuality/304/cyklostrategie-eu-a-panevropsky-plan-na-podporu-cyklodopravy>

Asociace měst pro cyklisty se mění na Partnerství pro městskou mobilitu, c2020. In: *Města budoucnosti: celostátní konference* [online]. Praha: BONAFIDE GROUP [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.mesta-budoucnosti.cz/aktuality/asociace-mest-pro-cyklisty-se-meni-na-partnerstvi-pro-mestskou-mobilitu-15>

Bílá kniha - plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, 2011. *MDCR* [online]. Brusel [cit. 2020-02-29]. Dostupné z : <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru---vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>

Co jsou Greenways: Historie greenways, c1998-2020. *Greenways.cz* [online]. Praha [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.eurovelo.cz/Vse-o-Greenways/Historie-Greenways>

CVIK, E. D., 2016. *Právní aspekty financování regionů soudržnosti*. Ostrava: KEY, 161 s. ISBN 978-80-7418-262-4.

Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty [online]. c2008. In: Brno, Praha: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní ISBN 978-80-86502-81-6, 1. vyd. [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <http://doczz.cz/doc/308709/cyklisticka%20infrastruktura-a-jej%20specificka%20aspekty>

Cyklistika, c2008. *Cestovní agentura* [online]. Brodce: Jh [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.kolemkola.cz/historie-cyklistiky.html>

Cyklostezka a cyklotrasa – znáte rozdíl?, c2015. In: *Dopravní hřiště Riviéra Brno: Dopravně-informační okénko: Cyklistika* [online]. Brno: Městská policie Brno, 20. května 2016 [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <http://www.dopravnihristebrno.cz/dopravne-informacni-okenko/cyklistika/cyklostezka-a-cyklotrasa-znate-rozdil/>

Cyklostezka Bečva [online], c2017. Velký Týnec: Cyklostezka Bečva [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.cyklostezkaobecva.cz/>

ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 19. října 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. 2000, částka 98, s. 4588. [cit. 2020-02-29]. Dostupné také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

DOLEŽAL, J. et. al., 2009. *Projektový management podle IPMA*. 1. vyd. Praha: Grada, 512 s. ISBN 978-80-247-2848-3.

DOLEŽAL, J. et. al., 2016. *Projektový management: Komplexně, prakticky a podle světových standardů*. 1. vyd. Praha: Grada, 418 s. ISBN 978-80-247-5620-2.

EuroVelo: EuroVelo v ČR, c1998-2020. *Greenways.cz* [online]. Brno: Nadace Partnerství [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR>

Financování cyklistických stezek z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, c2002-2020. In: *SILNICE ŽELEZNICE* [online]. Ostrava: KONSTRUKCE Media [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-cyklisticky-ch-stezek-z-rozpocet-u-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury>

Greenway Jizera [online], c1992-2020. Turnov: Public4u [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <http://www.greenway-jizera.cz/>

Harmonogram projektu, c2011-2016. *ManagementMania* [online]. Plzeň: ManagementMania.com [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/harmonogram-projektu>

Home, *EU Cycling Strategy* [online]. European Cyclists' Federation [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: https://ecf.com/eu_cycling_strategy

HORINE, G., 2017. *Project Management: Absolute Beginner's Guide*. 4st ed. Indianapolis: Que, 434 s. ISBN 978-0-7897-5675-6.

Jak se správně chovat na společné stezce pro chodce a cyklisty?, c2019. In: *Čistou stopou Prahou: Chytře, moderně a pohodlně Prahou Hledat* [online]. Praha [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/cista-mobilita/clanek/jak-se-spravne-chovat-na-spolocene-stezce-pro-chodce-cyklisty-875>

KRAJ VYSOČINA, c2014a. Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020. *kr-vysocina.cz*. [online]. [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4062125

KUNCOVÁ M., J. NOVOTNÝ a R. STOLÍN, 2016. *Techniky projektového řízení a finanční analýza projektů nejen pro ekonomy*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2019 s. ISBN 978-80-87865-26-2.

KÜSTER, F., 2019. Pan-European Master Plan for Cycling Promotion: What we do: Cycling in all Policies: Pan-European Master Plan. In: *European Cyclists' Federation* [online]. Brussels, Belgium: European Cyclists' Federation [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://ecf.com/what-we-do/cycling-all-policies/pan-european-master-plan-cycling-promotion>

MAS PARTNERSTVÍ MOŠTĚNKA, O.P.S., c2019. Evaluační zpráva: Mid-term evaluace realizace strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS – Partnerství Moštěnka, o.p.s. (2014–2020): „Náš region – naše radost“. *mas-mostenka.cz*. [online]. [cit. 2020-03-26] Ke stažení dostupné z: [mas-mostenka.cz-mid-term-evaluace-mas-pm-10-2019-dopl-fin.docx.pdf](https://mas-mostenka.cz/mid-term-evaluace-mas-pm-10-2019-dopl-fin.docx.pdf)

MARTINEK T., T. CACH, Z. SPERAT et. al., 2013. *Cyklistická akademie: 40 lekcí pro cyklodopravy pro odborníky* [online]. Praha: Centrum dopravního výzkumu, [cit. 2020-02-29]. ISBN 978-80-86502-65-6. Ke stažení dostupné z: http://www.praha.eu/public/a1/2c/6f/2037119_585779_cyklisticka_akademie.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015. *Abeceda fondů EU 2014-2020*. 1. vyd. Praha: Svoboda Press, 40 s. ISBN 978-80-7538-014-2

My a Svět: Zpravodaj MAS – Partnerství Moštěnka, o.s. pro Strategický plán Leader 2008–2013 [online]. 2013. Horní Moštěnice, **2013**(10) [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: http://mas-mostenka.cz/wp-content/uploads/2016/06/noviny-mas-pm-01-2013_web.pdf

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, leden-prosinec 2019, 2020. [online] In: Praha: BESIP-Ministerstvo dopravy / CDV: Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů [cit. 2020-03-18] Dostupné také z: https://www.czrso.cz/uploads/2020-02-14-07-55-59_bWGtSzQrT6F1kct_19-12-NSBSP.pdf

NOVOTNÝ, J., 2011. *Sport v ekonomice*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 512 s. ISBN 978-80-7357-666-0.

Olomoucký kraj, 2017. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji*. *olkraj.cz*. [online]. [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-olomouckem-kraji-cl-4104.html>

O stezkách, c1996-2020. *Moravské vinařské stezky* [online]. Brno: Nadace Partnerství [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.stezky.cz/o-stezkach>

PAVLÍK, M. et. al., 2016. *Podpora lokální ekonomiky: využití skrytých potenciálů v regionech*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 228 s. ISBN 978-80-7552-390-7.

PETŘÍKOVÁ, D., 2015. *Vliv dotací na stavební výrobu v České republice* [online]. Brno [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_ve-rejne.php?file_id=98017. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Vedoucí práce Eva Vítková.

PŘICHYSTAL, A., 2018. *Dotiční management pro zastupitele obcí* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra ČR [cit. 2020-02-29]. ISBN 978-80-87544-94-5. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/soubor/dotacni-management-pro-zastupitele-obci.aspx>

Politiky EU: Monitoring legislativy EU: Doprava, c2005-2020. *Euroskop.eu: Věcně o Evropě* [online]. Praha 1: Vláda České republiky [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8454/18725/clanek/doprava-v-breznu-2011>

PUCHER, J. a R. BUEHLER, 2012. *City Cycling*. 1st. ed. Massachusetts: Massachusetts Institut of Technology, 394 s. ISBN 978-0-262-51781-2.

Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti a silničního provozu s platností od roku 2017 [online]. In: Praha: BESIP-Ministerstvo dopravy / CDV [cit. 2020-03-18] Dostupné také z: https://www.czrso.cz/nsbsp/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

RYGLOVÁ, K., 2009. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. 3. vyd. Ostrava: KEY, 185 s. ISBN 978-80-7418-28-6.

Státní fond dopravní infrastruktury, 2013. Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020. *sfdi.cz* [online]. [cit. 2020-02-29]. Dostupné také z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf

Státní fond dopravní infrastruktury, 2020. Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty pro rok 2020. *sfdi.cz*. [online]. [cit. 2020-02-29]. Ke stažení dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2019_pravidla_cyklo_2020.pdf

SEHNALOVÁ, O., c2009-2019. Co možná ještě nevíte o Bílé knize o dopravě do roku 2050. In: *Olga Sehnalová* [online]. Olga Sehnalová [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.sehnalova.cz/clanek/co-mozna-jeste-nevite-o-bile-knize-o-doprave-do-roku-2050-2012-1-12.html>

Singletracky, c2014. *Cyklo aréna Vysočina* [online]. Nové Město na Moravě: Cyklo aréna Vysočina [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <http://www.vysocina.bike/singletracky/>

Slovník pojmů, c2020. *DotaceEU.cz: Zastřešující portál Evropských strukturálních a investičních fondů v ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/ostatni/dulezite/slovník-pojmu/i/investicni-projekt>

SVOZILOVÁ, A., 2011. *Projektový management*. 2. vyd. Praha: Grada, 392 s. ISBN 978-80-247-3611-2.

Strategie rozvoje Dobrovolné svazku obcí mikroregionu Moštěnka 2014-2022. [online]. 2019. In: Kostelec u Holešova [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.mostenka.cz/file.php?nid=10561&oid=7040388>

Šetrná turistika a cykloturistika: Greenways, *Nadace Partnerství: lidé a příroda* [online]. Praha [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.nadacepartnerstvi.cz/Setrna-turistika-a-cykloturistika/Greenways>

THE PEP: UNECE [online], c2020. Geneva: United Nations Economic Commission for Europe [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://thepep.unece.org/>

Transport Health and Environment Pan-European Programme: THE PEP: Paris Declaration, 2014. *UNECE* [online]. Paris [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf

Úvodní strana: Oblast nemotorové dopravy (O23), c2020. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/oblast-23>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CLLD	Komunitně vedený místní rozvoj
DSO	Dobrovolný svazek obcí
EU	Evropská unie
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrované územní investice
MAS	Místní akční skupina
MAS-PM	Místní akční skupina – Partnerství Moštěnka
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
PEP	Pan-European Programme
SFDI	fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí
WHO	World Health Organisation

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 první jízdní kolo</i>	14
<i>Obr. 2 Značení cyklotras</i>	16
<i>Obr. 3 Mapa „Moravské vinařské stezky“</i>	17
<i>Obr. 4 Labská stezka</i>	18
<i>Obr. 5 Dopravní značky používané ve spojení s cyklostezkami</i>	19
<i>Obr. 6 Cyklostezka Bečva</i>	20
<i>Obr. 7 Mapa Greenways v České republice</i>	21
<i>Obr. 8 Mapa tras EuroVelo v České republice</i>	23
<i>Obr. 9 Podíl podpořených projektů z IROP dle typu příjemce</i>	32
<i>Obr. 10 Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek</i>	34
<i>Obr. 11 Mapa mikroregionu Moštěnka</i>	52
<i>Obr. 12 Cyklomapa mikroregionu Moštěnka</i>	65
<i>Obr. 13 Naučná stezka Dřevohostickým lesem</i>	66
<i>Obr. 14 Mapa hipostezek na území mikroregionu Moštěnka</i>	67
<i>Obr. 15 I. a II. úsek výstavby cyklostezky</i>	89
<i>Obr. 16 III. úsek výstavby cyklostezky</i>	90
<i>Obr. 17 IV. úsek výstavby cyklostezky</i>	90
<i>Obr. 18 V. úsek výstavby cyklostezky</i>	91
<i>Obr. 19 Současný stav tras pro vybudování cyklostezky</i>	93
<i>Obr. 20 Časový harmonogram</i>	95

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1. Výše příspěvku OK na cyklostezky.....</i>	<i>37</i>
<i>Tab. 2 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2011 - 2019.....</i>	<i>43</i>
<i>Tab. 3. Počet obyvatel na území mikroregionu Moštěnka 2001, 2014 – 2018.....</i>	<i>53</i>
<i>Tab. 4. Průměrný věk obyvatel mikroregionu Moštěnka.....</i>	<i>54</i>
<i>Tab. 5. Počet živě narozených, zemřelých, přirozený přírůstek obyvatel a saldo migrace.....</i>	<i>55</i>
<i>Tab. 6. Porovnání hustoty osídlení mikroregionu Moštěnka s vyššími územně správními celky za rok 2018.....</i>	<i>56</i>
<i>Tab. 7. Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka.....</i>	<i>57</i>
<i>Tab. 8. Počet aktivních podnikatelských subjektů.....</i>	<i>58</i>
<i>Tab. 9. Změny v počtu ekonomických subjektů mikroregionu Moštěnka.....</i>	<i>58</i>
<i>Tab. 10 Ekonomická aktivita obyvatelstva v letech 2001 a 2011.....</i>	<i>59</i>
<i>Tab. 11. Počet uchazečů o zaměstnání, podíl nezaměstnaných osob, průměrný věk uchazeče o zaměstnání.....</i>	<i>59</i>
<i>Tab. 12 Bilance dojížděky/vyjížděky mikroregionu Moštěnka v roce 2011.....</i>	<i>60</i>
<i>Tab. 13. Školská zařízení v mikroregionu Moštěnka.....</i>	<i>61</i>
<i>Tab. 14. Výstavba bytů v mikroregionu Moštěnka v letech 2001 – 2018.....</i>	<i>62</i>
<i>Tab. 15 Čerpání dotací podle sektorů.....</i>	<i>69</i>
<i>Tab. 16 Schválené projekty z IROP za rok 2017.....</i>	<i>70</i>
<i>Tab. 17 Schválené projekty z IROP za rok 2019.....</i>	<i>71</i>
<i>Tab. 18 Schválené projekty z PRV za rok 2017.....</i>	<i>72</i>
<i>Tab. 19 Schválené projekty za rok 2018.....</i>	<i>73</i>
<i>Tab. 20 Schválené projekty z PRV za rok 2019.....</i>	<i>74</i>
<i>Tab. 21 Schválené projekty z OPZ za rok 2017 - 2019.....</i>	<i>76</i>
<i>Tab. 22 Přijaté žádosti z OPŽP za rok 2019.....</i>	<i>77</i>
<i>Tab. 23 Souhrn otázek a odpovědí dotazníkového šetření.....</i>	<i>78</i>
<i>Tab. 24 Počet detekovaných vozidel v obci Křtomil.....</i>	<i>93</i>
<i>Tab. 25 Rozpočet projektu.....</i>	<i>99</i>
<i>Tab. 26 Identifikace rizik projektu.....</i>	<i>100</i>
<i>Tab. 27 Vyhodnocení rizik.....</i>	<i>102</i>

SEZNAM GRAFŮ

<i>Graf 1 Maximální výše příspěvku a procento spoluúčasti z rozpočtu SFDI pro rok 2020</i>	35
<i>Graf 2 Druhy pozemků na území mikroregionu Moštěnka</i>	52
<i>Graf 3 Vzdělanostní struktura mikroregionu Moštěnka v roce 2019</i>	56
<i>Graf 4 Pohlaví respondentů</i>	80
<i>Graf 5 Občan obce</i>	80
<i>Graf 6 Druh dopravy pro přepravu</i>	81
<i>Graf 7 Četnost vyjížděky na kole</i>	82
<i>Graf 8 Důvod vyjížděky na kole</i>	82
<i>Graf 9 Motivace pro častější využívání jízdního kola</i>	83
<i>Graf 10 Zájem o vybudování cyklostezky</i>	83

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: DOTAZNÍK

Příloha P II: Výzva č. 53 UDRŽITELNÁ DOPRAVA – INTEGROVANÉ PROJEKTY
CLDD