JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Pedagogická fakulta

Studijní obor: Anglický a francouzský jazyk pro administrativu EU

Katedra: romanistiky

Čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU

Lucie Nosková

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Rudolf Hrubý

České Budějovice

2006

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra romanistiky
Akademický rok: **2004/2005**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie NOSKOVÁ**
Studijní program: **B7310 Filologie**
Studijní obor: **Anglický jazyk a francouzský jazyk pro administrativu EU**

Název tématu: **Čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce: zkoumat a vyhodnotit konkrétní vybraný projekt Jihočeského kraje ucházející se o spolufinancování ze strukturálních fondů EU
Úvod: význam regionální politiky EU
Literární přehled: strukturální fondy a Iniciativy Společenství jako hlavní zdroje finanční pomoci z EU
Rámec podpory Společenství a Operační programy
Metodika: analýza kraje a subjektu
postup při tvorbě konkrétního projektu
Vyhodnocení: konečné vyhodnocení projektu

Rozsah práce: **30 - 40 stran**

Rozsah příloh: **dle potřeby**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

www.strukturalni-fondy.cz
www.europa.eu.int
www.euroskop.cz
www.evropska-unie.cz
www.mmr.cz
Křížová, M. a Syrůček, O.: Základní principy přípravy projektů v rámci strukturálních fondů EU. Odbor vnějších vztahů, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2004
Delegace Evropské komise v České republice: Evropská unie regionům, 2002

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Rudolf Hrubý**
Katedra práva

Datum zadání bakalářské práce: **25. dubna 2005**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2006**

prof. RNDr. Miroslav Papáček, CSc.
děkan

L.S.

doc. PhDr. Jitka Radimská, Dr.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU“ vypracovala samostatně a použila jen pramenů, které cituji a uvádím v přiložené bibliografii.

V Českých Budějovicích dne 27.4.2006

Lucie Nosková

.....

podpis studenta

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Rudolfu Hrubému za jeho odborné rady, návrhy a všestrannou pomoc při jejím vypracování.

Touto cestou děkuji také JUDr. Janu Šmidmayerovi za poskytnuté materiály a informace, zapůjčenou literaturu a cenné rady.

Dále děkuji Mgr. Jiřímu Trnkovi z Krajského úřadu Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, odboru regionálního rozvoje a evropské integrace-oddělení řízení grantů a projektů, za poskytnuté materiály a informace.

V neposlední řadě děkuji Petru Konvalinovi za cenné připomínky při zpracování textu a formátu bakalářské práce.

ANOTACE

Název: Čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU

Maastrichtská smlouva o Evropské unii, která byla podepsána 16.12.1992 a vstoupila v platnost 1.1.1993, poprvé zmiňuje pojem „regionální politika" jako takový. Regionální politika jako jedna ze společných politik EU slouží ke snížení rozdílů mezi bohatšími (vyspělejšími) a chudšími (méně vyspělými) státy evropské „pětadvacítky". Je totiž založena na principech solidarity a soudržnosti, tzn. že nejvyspělejší státy EU, jako je Německo, Francie, země Beneluxu, přispívají částí svého rozpočtu na rozvoj států chudších a méně vyspělých, jako je 10 nově přistoupivších států střední a východní Evropy. Regionální politika vznikla za účelem kompenzace dopadu ostatních politik Evropské unie, především dopadu měnové a zemědělské politiky. Ovšem tato štědrá pomoc rozhodně nezůstává bez odezvy. Je nepřímo ku prospěchu i těm členským státům, které přispívají na tuto pomoc. Jejich podniky mohou těžit z velkých investičních příležitostí a z uplatňování ekonomického a technologického know-how, jelikož nejchudší státy EU jsou oblastmi, kde se určité typy hospodářských činností ještě nezačaly rozvíjet.

Česká republika patří rovněž mezi členské státy EU, tedy mezi ony země, které mají možnost využívat dotací z Evropské unie. Finanční prostředky však vždy putují na realizaci přesně definovaného záměru, nelze o ně zažádat bez předložení precizně vypracovaného projektu, který ukazuje, na co přesně budou peníze použity. Příprava projektů a následně i podávání žádostí o dotaci z evropských fondů musí probíhat přesně podle požadavků stanovených orgány EU, které určily jasná kritéria přijatelnosti projektů. Existují různé typy žádostí o dotaci, lišící se požadovanou strukturou informací. Všechny mají však společné jisté body, jimiž jsou například technické a ekonomické studie a socioekonomické analýzy.

Tyto zásady a náležitosti projektů je třeba dodržet po obsahové i formální stránce.

Evropská unie v poslední době aktivně podporuje projekty zaměřené na ochranu životního prostředí. Takový je i projekt Jihočeský kraj – cyklistů ráj, jež jsem si zvolila za modelový projekt svojí bakalářské práce. Projekt měl tudíž výborné předpoklady získat dotaci z fondů Evropské unie díky velmi dobré volbě tématiky.

ABSTRACT

Title: Financial benefits from the structural funds of the EU

The Maastricht Treaty on the European union, which was signed on 16 December 1992 and came to force on 1 January 1993, mentions „regional policy" for the first time. The regional policy as one of the common policies of the EU serves to reduce differences between richer (more developped) and poorer (less developped) states of the EU. It is based on the principles of solidarity and cohesion. The most developped states of the EU (Germany, France, Benelux) contribute a part of their budgets to the development of poorer and less developped states, especially to 10 states of Central and Eastern Europe. The regional policy has been created to compensate hard repercussions of the other common policies (especially monetary and agriculture policy). This sort of generate help has a response. It is also good for the donators, who provide this financial help. Their companies may capitalize on great investment possibilities and on possibilities to use their economic and technology know-how, because some kinds of economic activities have not been developped in the poorer countries yet.

The Czech republic also belongs to the Member states of the EU, therefore, it can use grants from the EU. Financial instruments are always used to a strictly defined purpose, it is not possible to ask for them without proposing any project, which shows where exactly the money will be used. Preparation of the projects and the following application procedure have to proceed exactly according to the rules set by the institutions of the EU, that determine clear criteria of an acceptance of the projects. There are various kinds of the applications, they differ by a required structure of information. All of them have certain common points (e.g. technical and economic studies and socioeconomic analyses).

It is necessary to keep these rules of the projects from the point of view of their content and form too.

Nowdays, the EU supports the projects focused on the protection of the environment a lot. The project called „Jihočeský kraj-cyklistů ráj", that I have chosen as a model project for my work, also belongs to this group of projects. Therefore, the project has always had good prerequisites to receive a grant from the european funds.

Obsah

1. Úvod 1
2. Literární přehled 3
   2.1 Nástroje solidarity 3
      2.1.1 Cíle strukturální politiky Evropské unie 3
      2.1.2 Nástroje solidarity pro členské státy Evropské unie 4
      2.1.3 Nástroje solidarity určené kandidátským zemím 8
   2.2 Realizace politiky soudržnosti v České republice 10
      2.2.1 Národní rozvojový plán 10
      2.2.2 Rámec podpory společenství 12
      2.2.3 Strategie regionálního rozvoje 12
      2.2.4 Operační programy 13
3. Metodická část 16
   3.1 Iniciativa Evropské komise na podporu cyklistické dopravy 17
   3.2 Iniciativa České republiky na podporu cyklistické dopravy 20
      3.2.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky 20
      3.2.2 Předpisy upravující kvalitu ovzduší v České republice 22
   3.3 Odpovědnost státu za bezpečnost cyklistů 22
   3.4 Podpora cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 23
      3.4.1 Analýza Jihočeského kraje 23
      3.4.2 Nadace pro Jihočeské cyklostezky 24
      3.4.3 Projekty Nadace 25
      3.4.4 Studie intenzity cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 26
   3.5 Projekt Jihočeský kraj-cyklistů ráj 29
      3.5.1 Popis projektu 29
      3.5.2 Podání žádosti 30
      3.5.3 Oficiální náležitosti 32
      3.5.4 SWOT analýza projektu 33
      3.5.5 Konkrétní výstupy projektu 34
      3.5.6 Hodnocení udržitelnosti projektu 37
      3.5.7 Dopad projektu na životní prostředí 37
      3.5.8 Časový harmonogram projektu 38

3.5.9 Rozpočet projektu.....38
4. Hodnocení projektu.....41
4.1 První etapa procesu hodnocení.....41
4.1.1 Kontrola formálních náležitostí.....41
4.1.2 Posouzení přijatelnosti.....41
4.2 Druhá etapa procesu hodnocení.....42
4.3 Konečné rozhodování a schvalování akcí pro poskytnutí grantu.....43
4.4. Kontroly EX-ANTE.....43
4.5 Smlouvy o financování akcí z grantových schémat SROP Jihočeského kraje..43
4.6 Monitorování výsledků.....44
5. Závěr.....45
6. Seznam použité literatury.....46
7. Přílohy.....47

1. Úvod

Evropská unie je uskupením 25 evropských států, mezi nimiž existují značné rozdíly, nejlépe viditelné na hodnotě hrubého domácího produktu (HDP) každého státu. Například v Řecku, Portugalsku a Španělsku dosahuje průměrná hodnota HDP per capita pouze 80% průměru celé Unie. Lucembursko naopak tento průměr převyšuje o více než 60%. V deseti nově přistoupivších zemích jsou hospodářské a sociální podmínky mnohdy ještě horší než v oněch nejméně rozvinutých státech původní evropské patnáctky.

Ještě nápadnější jsou však rozdíly mezi různými regiony jednotlivých států Evropy. Uvedu příklad Spolkové republiky Německo. Oblast Dessau patří k nejchudších německým regionům s HDP asi 110% průměru Evropské unie, kdežto Hamburk jakožto nejbohatší německý region má HDP 190% průměru HDP EU.

Fungování takto různorodého společenství se může zdát nemožné. Avšak Evropská unie má jako jednu ze svých priorit solidaritu bohatších států s chudšími, která přispívá k postupnému zmenšování a smazávání těchto propastných rozdílů.

Poprvé zazněl pojem "solidarita" bohatších států Evropského společenství se státy chudšími již v Římských smlouvách, vydaných roku 1957 a zakládajících Evropské hospodářské společenství a Evropské společenství pro atomovou energii. V preambuli smlouvy stojí, že "je třeba posílit jednotu ekonomik a zajistit harmonický rozvoj snižováním rozdílů existujících mezi různými regiony a zmírňováním zaostalosti méně rozvinutých oblastí." Podmínky pro skutečnou politiku soudržnosti byly vytvořeny Jednotným evropským aktem roku 1986.

Ovšem jako jednu z opravdových priorit Evropské unie jej vytyčuje až Maastrichtská smlouva podepsaná 16. prosince 1992 a vstoupivší v platnost 1. ledna 1993, respektive její XII. kapitola. Tato smlouva tak poprvé mluví o "regionální politice" jako jedné ze společných politik Evropské unie, jež se opírá právě o solidaritu mezi členskými státy EU a je realizována prostřednictvím evropských fondů. Podle smlouvy "bude Unie usilovat o snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje různých regionů a úrovní zaostalosti nejméně rozvinutých oblastí, včetně ostrovů a venkovských oblastí."

V Amsterodamské smlouvě je pak už jen potvrzen význam soudržnosti. Mimoto se v jedné z hlav smlouvy pojednávající o zaměstnanosti klade důraz na nutnost spolupráce při snižování nezaměstnanosti.

Regionální politika vznikla za účelem kompenzace dopadu ostatních politik Evropské unie, především dopadu měnové a zemědělské politiky. Umožňuje převádět do nejméně vyspělých regionů více než 35% rozpočtu Unie, který je tvořen především z příspěvků nejbohatších států. Tento přístup jednak přímo pomáhá oblastem, které jsou příjemci takto poskytovaných finančních prostředků, ale je nepřímo ku prospěchu i těm členským státům, které do rozpočtu Unie více přispívají, než z něho čerpají (nebo pouze přispívají). Jejich podniky mohou těžit z velkých investičních příležitostí a z uplatňování ekonomického a technologického know-how, jelikož nejchudší státy EU jsou oblastmi, kde se určité typy hospodářských činností ještě nezačaly rozvíjet.

Politika soudržnosti Evropské unie je ve stavu neustálých změn. V posledních letech tyto změny směřovaly především k přípravě Unie na dosud největší rozšíření v historii, rozšíření o postkomunistické státy střední a východní Evropy.

Česká republika patří rovněž mezi členské státy EU, tedy mezi ony země, které mají možnost využívat dotací z Evropské unie. Finanční prostředky však vždy putují na realizaci přesně definovaného záměru, nelze o ně zažádat bez předložení precizně vypracovaného projektu, který ukazuje, na co přesně budou peníze použity. Projekty obecně rozlišujeme na tzv. měkké, tedy projekty neinvestiční povahy, a tzv. tvrdé, tedy investiční. Příprava projektů a následně i podávání žádostí o dotaci z evropských fondů musí probíhat přesně podle požadavků stanovených orgány EU, které určily jasná kritéria přijatelnosti projektů. Existují různé typy žádostí o dotaci, lišící se požadovanou strukturou informací. Všechny mají však společné jisté body, jimiž jsou například technické a ekonomické studie a socioekonomické analýzy.

Tyto zásady a náležitosti projektů je třeba dodržet po obsahové i formální stránce.

Ve své bakalářské práci představím obecně uznávaný postup při tvorbě modelového projektu a při podávání žádosti o dotování tohoto projektu z evropských fondů.

2. Literární přehled

Prvního května 2004 se Česká republika stala členskou zemí Evropské unie. Mohla tudíž začít čerpat finanční prostředky z fondů Evropské unie v rámci regionální a strukturální politiky EU. V literární části své bakalářské práce se chystám popsat tyto zdroje regionální finanční pomoci. Budu se tedy věnovat postupně všem strukturálním fondům a podpůrným iniciativám. Stručně zmíním též nástroje předvstupní pomoci, určené kandidátským zemím, které tedy Česká republika byla oprávněna využívat před svým vstupem do Evropské unie. Avšak tyto fondy nejsou ústředním tématem mojí bakalářské práce.

Čerpala jsem z různých informačních zdrojů. V dnešní době je k dispozici velké množství materiálů, které neustále vydává a aktualizuje Evropská komise. Já jsem použila několik knižních publikací a doplnila je informacemi z obsáhlejších informačních brožur Evropské komise nebo Delegace Evropské komise v České republice. Podrobnější informace, týkající se přímo České republiky nebo Jihočeského kraje, jsem čerpala z materiálů, které vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj.

2.1 Nástroje solidarity

2.1.1 Cíle strukturální politiky Evropské unie

Základním nástrojem strukturální a regionální politiky Evropské unie jsou strukturální fondy a Fond soudržnosti (též Kohezní fond). Tato politika i fondy mají jasně stanovené priority, neboli Cíle (Anonym 2002).

Cíl 1 (územní)[1] - podpora rozvoje zaostávajících regionů,

- vybavení těchto regionů základní infrastrukturou, která jim dosud chybí, nebo podporou investic do podnikatelských a jiných hospodářských činností,
- spadají sem regiony, jejichž HDP leží pod hranicí 75% průměru HDP Evropské unie,
- jde přibližně o 22% obyvatel Unie,
- do těchto regionů se investuje 70% prostředků z fondů.

[1] Commission Decision No. 1999/502/EC

Cíl 2 (územní)[1]- podpora oblastí potýkajících se s restrukturalizací,

- jde o regiony postižené změnami v průmyslu a službách, regiony jak městské, tak i venkovské, obecně regiony průmyslové, v nichž změny způsobily vysokou míru dlouhodobé nezaměstnanosti, narůstající kriminalitu, špatnou úroveň školství nebo zhoršení životního prostředí,
- v takto zasažených regionech žije 18% obyvatelstva,
- směřuje sem 11,5% celkového objemu prostředků ze strukturálních fondů.

Cíl 3 (tématický)[2] - podpora politiky zaměstnanosti a vzdělávání,

- tento cíl souvisí s rozvojem lidských zdrojů,
- jde o rekvalifikace, školení, modernizaci systémů vzdělávání, seznamování lidí s novými technologiemi atd.,
- všeobecným cílem je snížení nezaměstnanosti,
- opatření financovaná v rámci Cíle 3 se uplatňují v celé Unii,
- na realizaci Cíle 3 je vynaloženo 12,3% celkových prostředků (Potluka a kol.,2003).

Evropská unie provádí regionální politiku na několika úrovních:

a) nadnárodní úrovni (regionální politika prováděna relativně nezávisle na členských státech přímo Evropskou unií)

b) národní úrovni (silně diferencovaná regionální politika uskutečňovaná jednotlivými členskými zeměmi, postupně však přebírající některá společná pravidla)

c) regionální úrovni (na úrovni menších samosprávných jednotek, v České republice například krajů, ve většině zemí je dlouhodobě posilována) (Anonym, 2002).

2.1.2 Nástroje solidarity pro členské státy Evropské unie

Čtyři strukturální fondy a Kohezní fond netvoří v rámci Evropské unie jednotný zdroj financování. Fungují sice ve vzájemné shodě, navzájem se doplňují, ale každý z nich má vlastní tématickou náplň. Členské státy realizují programy financované ze strukturálních fondů Evropské unie prostřednictvím široké škály zajišťujících organizací jak ve veřejném, tak i soukromém sektoru. Těmito organizacemi rozumíme národní, regionální a místní úřady, vzdělávací a školící zařízení, dobrovolné a sociální partnery,

---

[1] Commission Decision No. 1999/503/EC
[2] Commission Decision No. 1999/505/EC

tj. odbory a výbory, průmyslové a profesní asociace a jednotlivé společnosti (Potluka a kol., 2003).

Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF)[1] byl založen v roce 1975. Dnes je objemem finančních prostředků největším strukturálním fondem. Funguje v rámci Cílů 1 a 2. Poskytuje finanční podporu nejvíce znevýhodněným regionům a pomáhá jim tak zlepšit jejich socioekonomickou situaci. Jeho hlavním posláním je:

a) investovat do infrastruktury,

b) podporovat malé a střední podnikání,

c) prosazovat produktivní investice ve znevýhodněných regionech,

d) investovat do projektů místního rozvoje,

e) vytvářet pracovní místa.

Evropský sociální fond (ESF)[2] vznikl v roce 1960, byl založen již Římskou smlouvou, a je tedy nejstarším strukturálním fondem a je hlavním nástrojem sociální politiky a politiky zaměstnanosti Evropské unie, rozvíjí nebo obnovuje zaměstnanost lidí. Spadá pod Cíle 1, 2 i 3. Investuje do programů na rozvoj lidských dovedností a potenciálu. Pomáhá nezaměstnaným a znevýhodněným skupinám obyvatelstva, jako je například nezaměstnaná mládež či ženy, vrátit se do pracovního procesu. Poskytuje pomoc systémům odborného školství, přeškolování, financuje opatření týkající se náborových systémů. Díky působení tohoto fondu má být do praxe plně uvedena tzv. Evropská strategie zaměstnanosti. V rámci této strategie spolupracují všechny členské státy Evropské unie na dosažení společně dohodnutých cílů, aby připravily lidi na práci a vytvořily lepší prostředí pro pracovní místa.

Díky aktualizaci a modernizaci dovedností pracovní síly pomáhá Evropský sociální fond lákat do daných regionů domácí i zahraniční investice, čímž zvyšuje jejich ekonomickou konkurenceschopnost a prosperitu.

Evropský orientační a záruční fond pro zemědělství (EAGGF)[3] funguje od roku 1962. Je složen ze dvou sekcí. Sekce orientace podporuje opatření v rámci Cíle 1 a má za úkol podporovat modernizaci a racionalizaci zemědělské výroby, zatímco druhá sekce, záruční (garanční), působí v ostatních oblastech. Tato sekce se stará o různá finanční opatření - vývozní kompenzace, stabilizace cen atd. Nás však zajímá především sekce orientace. Ta je finančním nástrojem pro politiku rozvoje venkova, druhého pilíře společné

---

[1] Council Regulation No. 1783/1999

[2] Council Regulation No. 1784/1999

[3] Council Regulation No. 728/1970, amending Council Regulation No. 25/1962

zemědělské politiky Evropské unie. Financuje rozvoj venkovských oblastí po celé Unii. Pomáhá zemědělcům především v zaostávajících regionech.

Finanční nástroj pro řízení rybolovu (FIFG)[1] začal fungovat mnohem později než ostatní strukturální fondy, a to roku 1994, avšak mezi strukturální fondy byl zařazen až roku 2000. Jeho cílem je podpora přímořských regionů. Má pomoci restrukturalizovat rybářské odvětví, modernizovat rybářský průmysl. Kontroluje například dodržování přísných hygienických pravidel, pravidel ohledně obalové techniky, ale stará se též o distribuci rybích výrobků.

Fond soudržnosti, nebo též **Kohezní fond**[2], je fondem doplňkovým, neřadí se mezi strukturální fondy Evropské unie. Založila jej Maastrichtská smlouva roku 1993 na přímou pomoc čtyřem členským státům Evropské unie - Španělsku, Portugalsku, Irsku a Řecku. Pomohl jim například splnit kritéria sbližování pro hospodářskou a měnovou unii. Poskytl a stále poskytuje finanční prostředky na projekty zlepšení životního prostředí a infrastrukturu - výstavbu transevropských dopravních sítí, které v chudších státech EU dosud chybí, nebo jsou nedostatečné. Ačkoliv udělaly všechny čtyři země od roku 1993 obrovský pokrok, jejich HDP je stále pod hranicí 90% průměru Evropské unie. I Česká republika má již možnost využívat prostředků z Kohezního fondu.

Fond soudržnosti přímo navazuje na nástroj předvstupní finanční pomoci ISPA (Potluka a kol., 2003).

Společně se strukturálními fondy a Kohezním fondem se na snižování a vyrovnávání rozdílů mezi regiony a na podpoře regionů podílí tzv. **čtyři Iniciativy Společenství**[3], které úzce navazují na strukturální fondy a Fond soudržnosti.

1) **InterregIII** – iniciativa zaměřená na podporu přeshraniční a meziregionální spolupráce s cílem zajištění vyváženého rozvoje celé Unie,

- pomáhá vytvářet přeshraniční partnerství,
- byla naplánována na období 2000-2006,
- její rozpočet na toto období činí 4,9 mld. €,
- navazuje na předchozí iniciativy Interreg I (1989-1993) a Interreg II (1994-1999),
- tuto Iniciativu financuje ERDF.

---

[1] Council Regulation No. 1263/1999
[2] Council Regulation No. 1164/1994
[3] Council Regulation No. 1260/1999

2) **Urban II** – iniciativa na podporu obnovy měst,

- pomáhá vytvářet inovační strategie pro regeneraci malých a středně velkých měst (s počtem obyvatel minimálně 20 000) a zaostávajících městských částí,
- zaměřuje se na oblasti problémové z hlediska vysoké míry nezaměstnanosti, nízkého stupně ekonomické aktivity, vysokého podílu chudoby, vysokého počtu imigrantů a etnických skupin, vysokého stupně kriminality či silně znečištěného životního prostředí,
- rozpočet na období 2000-2006 činí 0,7 mld. €,
- tuto iniciativu financuje ERDF.

3) **Leader+** - iniciativa na podporu rozvoje venkova prostřednictvím místních iniciativ,

- jejím cílem je podporovat trvale udržitelný rozvoj, podněcovat spolupráci aktivních činitelů působících ve venkovských společnostech a tím podněcovat ekonomickou aktivitu na venkově,
- byla naplánována na období 2000-2006,
- její rozpočet na zmíněné období činí 2,02 mil. €,
- navazuje na předchozí iniciativy Leader I (1991-1994) a Leader II (94-99),
- tuto iniciativu financuje EAGGF.

4) **Equal** – iniciativa za odstranění diskriminace na trhu práce,

- jejím cílem je odstranit nerovné podmínky na trhu práce například pro ženy, postižené osoby, bojovat proti rasismu, xenofobii, proti diskriminaci kvůli sexuální orientaci, kvůli náboženskému přesvědčení atd.,
- rovněž zajišťuje rovné možnosti podnikání,
- zajišťuje různá školení, programy celoživotního vzdělávání atd.,
- tuto iniciativu financuje ESF (Anonym, 2002).

Vedle výše uvedených fondů a iniciativ nabízí Evropská unie ještě zvláštní typy finanční podpory svým členským státům.

Rybářství a chov ryb prochází rozsáhlou restrukturalizací. Úpravou struktur tohoto odvětví (jak mořského, tak i vnitrozemského rybolovu) se má dosáhnout:

a) vytvoření trvale udržitelné rovnováhy mezi mořskými zdroji a jejich využíváním,

b) zlepšení dodávek a podpora rozvoje produktů rybářství,

c) pomoci při revitalizaci oblastí, které jsou závislé na rybolovu,

d) zvýšení konkurenceschopnosti firem.

Evropská unie proto založila též **zvláštní podporu rybolovu**, která se zajišťuje z prostředků FIFG v regionech odpovídajících Cíli 1 a v ostatních oblastech podle potřeby (0,5% rozpočtu strukturálních fondů).

Další zvláštní oblastí, jež Evropská unie silně finančně podporuje, je **inovační činnost**. Komise tak hodlá zvýšit kvalitu strategií regionálního rozvoje, a proto podporuje nejnovější koncepce. Regiony takto získají prostor pro experimentování, který je nutný k tomu, aby byly schopny vypořádat se se zvyšujícími se nároky informační společnosti a mají-li zvýšit konkurenceschopnost svého hospodářství.

Tato inovační činnost je financována z ERDF a na léta 2000-2006 jí stanovila Evropská komise tři pracovní témata:

1) regionální ekonomiky založené na znalostech a technologické inovaci,
2) eEuropeRegio: informační společnost ve službách regionálního rozvoje,
3) regionální identita a trvale udržitelný rozvoj.

Kromě této inovační činnosti zaměřené na správné fungování regionů ještě existuje inovační činnost zabývající se problematikou zaměstnanosti a profesní přípravy, financovaná z ESF, a problematikou rybolovu, financovaná z FIFG.

Programy inovační činnosti mají rozpočet 1mld. €, což je 0,5% rozpočtu strukturálních fondů (Anonym, 2002).

2.1.3 Nástroje solidarity určené kandidátským zemím

Při sestavování svých finančních perspektiv na léta 2000-2006 (Agenda 2000) vyjádřila Unie znepokojení nad situací v kandidátských zemích, zvláštně zemích středoevropských a východoevropských, které se tehdy připravovaly na vstup do Evropské unie 1. května 2004. Mezi nimi figurovala též Česká republika. Východní rozšíření Evropské unie bylo velmi složitým problémem, vyžadovalo značné úsilí jak ze strany kandidátských zemí, tak i koordinaci a pomoc ze strany Unie

Pro všechny kandidátské země však existuje též finanční pomoc poskytovaná ze speciálních fondů Evropské unie. Jde o tzv. předvstupní fondy PHARE, SAPARD a ISPA. Díky finanční pomoci plynoucí z těchto fondů mají kandidátské země být schopny co možná nejlépe se připravit na svůj vstup do Evropské unie a splnit všechna kritéria potřebná ke vstupu. Pro období 2000-2006 byly z rozpočtu Evropské unie vyčleněny na předvstupní pomoc kandidátským zemím 4 mld. €.

Program **PHARE**[1] je nejstarším předvstupním programem Evropské unie. Vznikl roku 1989, bezprostředně po kolapsu komunistických režimů ve střední a východní Evropě. Jeho cílem bylo napomoci postkomunistickým zemím při rekonstrukci jejich ekonomik. Původně byl určen pouze pro Polsko a Maďarsko, odtud také jeho název („Poland and Hungary Assistance to the Restructuring of the Economy"). Dnes jej však využívají všechny kandidátské země Evropské unie, nyní především Rumunsko a Bulharsko. Má velmi široké využití. Obecně je určen k financování podpory rozvoje tržního hospodářství v kandidátských zemích a schopnosti odolávat konkurenčním tlakům v Evropské unii. Má zajistit zlepšení práce státních institucí, správních orgánů a veřejných úřadů, které mají zajistit náležité uplatňování legislativy Společenství v kandidátských zemích. Dále napomáhá rozvoji investic do jejich sociálních a hospodářských sfér, jako jsou infrastruktura, podnikání (zaměřuje se především na malé a střední podniky), sociální opatření atd.

Druhým programem je **SAPARD**[2], Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova. Podporuje snahy kandidátských zemí o připojení ke Společné zemědělské politice Evropské unie. Funguje od roku 2000. Zahrnuje širokou škálu opatření zaměřených na úpravu zemědělských struktur, na zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství a zpracovatelského průmyslu. Financuje též zlepšování kontroly kvality potravin a ochrany spotřebitele. Obecně se stará o trvale udržitelný rozvoj venkovských oblastí, o obnovu a rozvoj vesnic a venkovské infrastruktury. Klade důraz i na ochranu životního prostředí a uchování krajiny.

Třetím programem je **ISPA**[3], Nástroj předvstupních strukturálních politik. Má přispět ke zlepšení infrastruktury, dopravních sítí a životního prostředí. V oblasti dopravy poskytuje finanční podporu při výstavbě, rekonstrukci a propojování národních sítí se sítěmi evropskými. Přispívá k rozvoji železnic, silnic, dálnic, přístavů a letišť. Na předvstupní program ISPA po vstupu dané kandidátské země do Evropské unie přímo navazuje Fond soudržnosti (Potluka a kol., 2003).

---

1) Council Regulation No. 3096/1989
2) Council Regulation No. 1268/1999
3) Council Regulation No. 1267/1999

2.2 Realizace politiky soudržnosti v České republice

2.2.1 Národní rozvojový plán

Základní směr současného i budoucího rozvoje regionů České republiky udává Národní rozvojový plán, schválený Evropskou komisí v závěru roku 2003. Národní rozvojový plán byl připravován již od roku 1999 a komplexně se zaměřuje na oblast hospodářské a sociální soudržnosti. První verzi návrhu Národního rozvojového plánu vzala vláda ČR na vědomí usnesením č. 1140/1999 ze dne 27. října 1999, upravený návrh NRP projednala vláda dne 5. ledna 2000 a přijala k němu usnesení č. 14/2000. Další práce probíhaly ve druhé polovině roku 2000 a v první polovině roku 2001, aktualizované znění návrhu Národního rozvojového plánu bylo projednáno vládou ČR dne 14. května 2001 a vláda k němu přijala usnesení č. 470/2001. Na konci června 2001 byla anglická verze aktualizovaného znění návrhu NRP předložena Evropské komisi k připomínkám.

Ministerstvo pro místní rozvoj obdrželo v polovině února 2002 společné hodnocení DG Regional Policy a DG Enlargement k návrhu Národního rozvojového plánu ČR. Tyto připomínky byly hlavním důvodem pro podstatné změny a upřesnění, které byly provedeny při přípravě konečné verze NRP.

Zásadní význam měla i dvě usnesení vlády ČR přijatá v roce 2002. Základy implementačního systému pro podporu ze strukturálních fondů v České republice byly položeny usnesením vlády ČR č. 102/2002 ze dne 23. ledna 2002. Vláda České republiky tímto usnesením rozhodla nejen o počtu připravovaných programových dokumentů pro čerpání peněz ze strukturálních fondů ve zkráceném programovém období 2004 - 2006, ale i o určení platebního orgánu a řídicích orgánů programů, které budou vykonávat klíčové funkce v oblasti přípravy a řízení programů. Druhým podstatným momentem bylo přijetí usnesení vlády ČR č. 401/2002 ze dne 17. dubna 2002, které určilo vymezení obsahu Operačních programů. V prosinci 2002 vláda ČR Národní rozvojový plán schválila usnesením č. 1272/2002 ze dne 16. prosince 2002. Na počátku roku 2003 reagovala vláda na sílící doporučení Evropské komise týkající se snížení počtu připravovaných Operačních programů a svým usnesením č. 149/2003 ze dne 12. února 2003 rozhodla o zahrnutí aktivit dosud připravovaného Operačního programu Cestovní ruch a lázeňství do Společného regionálního Operačního programu a o sloučení Operačních programů Doprava a Životní prostředí do nového Operačního programu

Infrastruktura. V souladu s tímto usnesením a s doporučeními ex-ante hodnotitele byla připravena konečná verze Národního rozvojového plánu.

Národní rozvojový plán jako výchozí dokument pro vyjednávání o podpoře ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti obsahuje popis současné situace, definuje strategii, vymezuje zaměření operačních programů, stanovuje systém pro řízení a monitorování a určuje finanční rámec NRP. Struktura a obsah dokumentu vychází z legislativy EU, především z Nařízení Rady (ES) č. 1260/1999 z 21. června 1999 a z dokumentů vydaných Evropskou komisí - řada "Working Paper" Vademecum pro přípravu programových dokumentů pro strukturální fondy, Ex-ante hodnocení intervencí strukturálních fondů a Indikátory pro monitorování a hodnocení.

První kapitola NRP obsahuje popis současné socioekonomické situace v České republice. Jednotlivé údaje a trendy jsou, je-li to vhodné, porovnávány se situací v EU a v přistupujících zemích. Kapitola se zaměřuje na všeobecný popis území, demografické charakteristiky, hospodářskou a sociální situaci a situaci v oblastech zemědělství, venkova a životního prostředí. Makroekonomická situace tvoří rámec, ve kterém bude naplňována strategie NRP. Kapitola je zakončena popisem dosavadních rozvojových programů, a to jednak národních regionálních a sektorových politik, ale i předvstupní pomoci EU.

V úvodu druhé kapitoly jsou výsledky socioekonomické analýzy shrnuty ve SWOT analýze, která tvoří most k následné formulaci cílů a strategie. Cílů bude dosaženo pomocí Operačních programů.

Následuje kapitola popisující zajištění shody s politikami Unie.

V konečné verzi NRP je uvedeno pouze zaměření jednotlivých připravovaných Operačních programů, které je obsahem třetí kapitoly. Operační programy jsou popsány svými cíli a prioritami, jejichž realizací bude dosaženo těchto cílů. Další podrobnosti budou uvedeny v samotných Operačních programech a programových dodatcích.

Opatření pro řízení a monitorování jsou obsahem čtvrté kapitoly. Je zde uveden systém řídicích orgánů, monitorovacích výborů a finančního řízení a kontroly. V této kapitole jsou vymezeny odpovědnosti a pravomoci jednotlivých subjektů, jakož i monitorovací indikátory, které slouží ke sledování postupu naplňování cílů NRP. Součástí této kapitoly jsou také informace o provedeném ex-ante hodnocení a hodnocení vlivů na životní prostředí, včetně hlavních doporučení hodnotitelů. Závěrem jsou uvedena opatření k zajištění informovanosti.

Pátá kapitola prezentuje finanční rámec a rozdělení prostředků mezi jednotlivé Operační programy. Současně je uveden i výpočet adicionality pro Cíl 1 (Anonym, 2006a).

2.2.2 Rámec podpory Společenství

Na Národní rozvojový plán navazuje další dokument, Rámec podpory Společenství. Vymezuje prioritní cíle a oblasti, do kterých směřují prostředky ze strukturálních fondů EU, a to do 13 krajů ČR. RPS definuje základní institucionální uspořádání pro čerpání pomoci ze strukturálních fondů a finanční rámec. Tento rozvojový program, na jehož základě může ČR využít až 1,454 miliardy eur, je určen na podporu všestranného rozvoje regionů ČR. RPS má charakter smlouvy mezi vládou České republiky a Evropskou komisí. Tato smlouva specifikuje závazek obou stran poskytnout prostředky na dosažení cílů v dokumetu uvedených. Dokument byl přijat „Rozhodnutím Komise, kterým se schvaluje Rámec podpory Společenství pro strukturální pomoc Společenství v oblastech Cíle 1 v České republice" ze dne 17.6.2004. Podkladem pro jednání o Rámci podpory Společenství je konečná verze Národního rozvojového plánu. Řídícím orgánem RPS je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Odbor Rámce podpory Společenství (Anonym, 2004a).

2.2.3 Strategie regionálního rozvoje

Na základě Národního rozvojového plánu byla vypracována ještě podrobnější a konkrétnější Strategie regionálního rozvoje České republiky, pořízená podle § 5 zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Prvním koncepčním materiálem na úseku regionální politiky byla Strategie regionálního rozvoje ČR přijatá vládou v roce 2000 usnesením č. 682 ze dne 12. července 2000 o Strategii regionálního rozvoje České republiky. Tato Strategie regionálního rozvoje vytvořila základní rámec pro formování regionální politiky České republiky komplementární s regionální politikou Evropské unie. Nyní je však aktuální dokument s názvem Strategie udržitelného rozvoje České republiky. Na základě této rozvojové strategie, která je dále rozpracována do pěti Operačních programů, může Česká republika získat v letech 2004 až 2006 celkem 1,454 mld. EUR. Čerpání pomoci ze strukturálních fondů EU se přímo děje prostřednictvím schválených tzv. programových dokumentů. Ty definují jednotlivé priority, opatření a podporované aktivity, na základě nichž pak mohou být v předem určené formě předkládány konkrétní projekty, které získají finanční podporu (Anonym, 2006a).

2.2.4 Operační programy

Česká republika má v Rámci podpory Společenství připravené čtyři sektorové Operační programy a jeden regionální - Společný regionální operační program (SROP).

OP **Průmysl a podnikání** bude podporovat rozvoj podnikatelského prostředí, podnikání v průmyslu a v průmyslových službách, zvyšování konkurenceschopnosti české průmyslové produkce, výzkum a vývoj v průmyslu a rozvoj a zvýšení efektivnosti energetiky.

OP **Rozvoj lidských zdrojů** bude podporovat vysokou a kvalitní úroveň zaměstnanosti založenou na kvalifikované a flexibilní pracovní síle, včetně integrace ohrožených skupin sociální exkluzí, rovné příležitosti pro muže a ženy, rozvoj celoživotního učení a adaptabilitu zaměstnanců a zaměstnavatelů na změny ekonomických a technologických podmínek.

OP **Infrastruktura** bude podporovat modernizaci a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu a snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí. Dále bude podporovat ochranu životního prostředí a jeho složek (vody, ovzduší a klimatu, nakládání s odpady), ochranu přírody a krajiny a odstraňování starých zátěží.

OP **Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství** bude podporovat rozvoj venkovských částí regionů, adaptaci českého zemědělství na evropský model, rozvoj multifunkčního zemědělství, zefektivnění multifunkční role lesů a rozvoj vodního hospodářství.

Společný regionální operační program se zaměřuje na podporu aktivit spadajících především do působnosti krajů a obcí, s cílem dosáhnout vyváženého rozvoje regionů. Od ostatních čtyř Operačních programů se liší v několika bodech:

a) celková finanční částka je rozdělená na jednotlivé regiony soudržnosti označované jako NUTS II,

b) o většině příspěvků úspěšným žadatelům rozhodují Regionální rady regionů soudržnosti,

c) žádosti přijímají, kontrolují a hodnotí ve většině případů Sekretariáty regionálních rad, které byly ustaveny na všech krajských úřadech,

d) krajské úřady mají ve vybraných opatřeních možnost vypsat grantová schémata a zohlednit tak svoje specifické potřeby.

Jednotlivé Priority Společného regionálního operačního programu jsou podrobněji rozpracovány v Opatřeních a Podopatřeních.

Priorita 1 Regionální podpora podnikání

Opatření 1.1 Podpora podnikání ve vybraných regionech

Tato Priorita podporuje malé a střední podnikatele, kteří působí alespoň tři roky, a to ve všech oborech kromě zemědělské výroby a prvovýroby a kromě cestovního ruchu (na tyto jsou totiž zaměřeny jiné Operační programy). Priorita 1 se týká pouze vybraných regionů se soustředěnou podporou státu a problémových regionů vymezených kraji. Projekty podporovanými v rámci této Priority jsou například investiční projekty spojené s využitím místních zdrojů a tradičních řemesel, nákup poradenských služeb spojených s rozvojem podniku, technologický rozvoj či inovace výrobků.

Priorita 2 Regionální rozvoj infrastruktury

Opatření 2.1 Rozvoj dopravy v regionech

Podopatření 2.1.1 Rozvoj regionální dopravní infrastruktury

Podopatření 2.1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech

Opatření 2.2 Rozvoj informačních a komunikačních technologií

Opatření 2.3 Regenerace vybraných měst

Většina financí v rámci této Priority směřuje do rekonstrukce silnic II. a III. třídy. Výstavba a modernizace místních komunikací ve vlastnictví obcí je podporována především tam, kde se jedná o spojitost s ekonomickým rozvojem obce nebo napojením obce na současnou silniční síť. Dále je Priorita zaměřena na zlepšení dopravní obslužnosti zejména v centrech měst a na potřebné dopravní propojení městských a venkovských sídel. Dále se jedná o podporu investic spojených s veřejným přístupem k internetu ve školách, knihovnách, informačních centrech atd. Poslední Opatření v rámci této Priority se zaměřuje na podporu měst s 10 000 až 100 000 obyvateli, která mají vysokou míru nezaměstnanosti, nízkou ekonomickou aktivitu, vysokou úroveň kriminality a zanedbané životní prostředí.

Priorita 3 Rozvoj lidských zdrojů v regionech

Opatření 3.1 Infrastruktura pro rozvoj lidských zdrojů v regionech

Opatření 3.2 Podpora sociální integrace v regionech

Opatření 3.3 Posílení kapacity místních a regionálních orgánů při plánování a realizaci programů

Priorita 3 řeší otázku aktivní politiky zaměstnanosti, celoživotního učení a sociální integrace znevýhodněných skupin obyvatelstva. Také se zasluhuje o vzdělávání pracovníků místních a regionálních institucí. Konkrétními projekty podpořenými touto Prioritou jsou např. investice do vybavení objektů včetně počítačů a softwaru, prevence sociálně patologických jevů, vytváření místního partnerství a komunitního plánování, programy bezpečnosti obyvatel, programy informovanosti obyvatel (informační publikace, internetové stránky atd.).

Priorita 4 Rozvoj cestovního ruchu

Opatření 4.1 Rozvoj služeb pro cestovní ruch

Podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu

Podopatření 4.1.2 Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu

Opatření 4.2 Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Podopatření 4.2.1 Podpora místní infrastruktury cestovního ruchu

Tato Priorita podporuje nákup služeb pro cestovní ruch prováděný veřejnými nebo neziskovými subjekty. Aktivity projektů musí mít celostátní dopad, nebo se musí týkat významných historických a přírodních památek. Také podporuje rozvoj infrastruktury cestovního ruchu nadregionálního významu, v jednotlivých obcích i regionech. Podporovanými projekty by mohly být např. jednotné značení aktivit cestovního ruchu, účast na výstavách a veletrzích, organizace výstav a veletrhů, tvorba propagačních materiálů, pořádání seminářů a konferencí, výstavba a obnova lázeňské infrastruktury, turistických stezek, cyklostezek, cyklotras, parkovišť, sportovně-rekreačních center, ubytovacích a stravovacích kapacit atd. (Anonym, 2004b).

3. Metodická část

Žádná členská země Evropské unie nemůže získat finanční podporu z fondů regionální politiky automaticky, ale musí si o ni zažádat a „zasloužit si ji", tedy vypracovat soubor projektů, jejichž realizace (popř. částečná realizace) je poté z této dotace financována. V metodické části této práce budu popisovat jednotlivé kroky při vytváření takového projektu tak, aby byl projekt nakonec ve všech bodech v souladu s požadavky Evropské unie a dotace byla tudíž uznána. Budu postupovat od podání žádosti přes jednotlivé dílčí kroky až po uznání žádosti. Vše budu demonstrovat na konkrétním projektu Jihočeského kraje, zabývajícím se propagací jihočeských cyklostezek, s názvem Jihočeský kraj – cyklistů ráj.

Jelikož jsem si za modelový projekt zvolila právě projekt k propagaci cyklostezek a obecně cyklistické dopravy, připojila jsem k metodické části práce ještě pojednání o tom, jak vlastně samotná Evropská unie a Česká republika podporují rozvoj tohoto druhu dopravy. V části nazvané „Iniciativa Evropské komise na podporu cyklistiky" uvedu klady a zápory cyklistické dopravy a konkrétní opatření ohledně kvality ovzduší a jejího zvyšování, která vydala Evropská komise či Rada Evropské unie. V části s názvem „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice" se věnuji konkrétním opatřením, která učinila naše vláda k podpoře cyklistické dopravy, resp. ke zvýšení kvality ovzduší.

Nízká intenzita cyklistiky (5-10%) je dosažitelná ve většině evropských měst. Ve městech s 50 až 500 tisíci obyvateli, kde jsou příznivé geografické a klimatické podmínky a kde se uplatňuje všeobecná koncepce městské mobility, lze zcela reálně počítat s dosažením 20 až 25% podílu používání kol. V nejúspěšnějších „cyklistických" městech tato hodnota dokonce přesahuje 30% (např. v Groningenu, v Delfu a Münsteru) (Dekoster a Schoellaert, 2002).

Pozitivní stránky cyklistické dopravy

Po technických úpravách z poslední doby se moderní kolo stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Výhody cyklistiky bych shrnula do následujících bodů:

a) neznečišťuje ovzduší,

b) přispívá k ochraně památek a zeleně,

c) nezpůsobuje hluk,

d) je hospodárná (menší energetická závislost, úspora neobnovitelných zdrojů),

e) kolo zabírá méně prostoru (jak při pohybu, tak při parkování),

f) méně opotřebovává silniční síť a snižuje potřebu výstavby nové dopravní infrastruktury,

g) zlepšuje dostupnost městských center (prodejny, kultura, rekreační činnosti, společenský život),

h) snižuje hospodářské ztráty způsobované dopravními zácpami, jejichž výskyt se díky cyklistice zmenšuje,

i) přispívá ke zvýšení atraktivity městské hromadné dopravy,

j) cyklistům na kratší vzdálenosti ušetří mnoho času (na kratší vzdálenosti - do 5 km jsou rychlejší než automobily; jízdy do 3 km tvoří v Evropě více než 30% všech jízd autem a cesty do 5 km dokonce 50%!),

k) má blahodárný vliv na zdravotní stav populace (snížení výskytu kardiovaskulárních chorob, snížení krevního tlaku, regulace výskytu chronického zánětu průdušek, astmatu, ortopedických potíží, onemocnění křečových žil na nohou, snížení obezity obyvatelstva),

l) je dostupná všem členům rodiny.

Negativní stránky cyklistické dopravy

Z negativních faktorů má odrazující účinek od používání kol pouze:

a) větší počet strmých stoupání,

b) častý silný vítr,

c) intenzivní srážky,

d) velká horka,

e) velká zranitelnost cyklistů.

3.1 Iniciativa Evropské komise na podporu cyklistické dopravy

My, občané měst a obcí, sami zodpovídáme za zajištění dobrých podmínek pro cestování do zaměstnání, do školy, za nákupy, za kulturou, za sportem či zábavou. Vhodné podmínky je třeba zaručit i pro rozvoj firem, služeb a živností. Při zajišťování tzv. mobility obyvatel je třeba brát v úvahu též požadavky na udržení zdravého životního prostředí.

Mnozí motoristé vnímají automobil jako „dokonalý a nenahraditelný" dopravní prostředek. Ve skutečnosti však automobil takový není a neplní všechny potřeby obyvatel; určitý počet domácností dokonce automobil ani nevlastní, někteří lidé jej nemohou řídit ze zdravotních důvodů, jiní nemají řidičský průkaz.

Z hlediska společných potřeb obyvatel měst a obcí lze problémy způsobované lehkomyslným používáním automobilů považovat za velmi vážné. Automobily mají na svědomí nevhodné využití městského prostoru, jsou náročné na spotřebu a jsou zátěží pro životní prostředí i pro památky ve městech. Znečištění ohrožuje zdraví obyvatel jak cizorodými látkami v ovzduší, tak i hlukem. Dalším silně negativním rysem automobilové dopravy je nehodovost, která sice klesá, stále je však enormní. Hospodářské ztráty způsobené dopravními zácpami dosahují kritických rozměrů.

Přitom ve městech jsou kulturní, vzdělávací, sociální a politické infrastruktury a zařízení nejlépe dostupné. Tato dostupnost však musí být také zajištěna pro všechny při respektování společného zájmu. Mělo se za to, že požadavek dostupnosti infrastruktury ve městech bude vyřešen automobilem. Avšak skutečný efekt byl právě opačný. Spousty hodin přijdou totiž nazmar při čekání v dopravních zácpách.

Pro zachování dostupnosti hlavních center zájmu a činnosti ve městech a zachování mobility obyvatel je proto nutné omezit automobilovou dopravu. S tímto názorem souhlasí mnoho obyvatel zemí Evropy.

Již v roce 2000 výsledky průzkumu veřejného mínění (průzkum provedla Mezinárodní unie veřejné dopravy IUPT na reprezentačním vzorku 1000 obyvatel z každého členského státu Evropské unie) ukázaly, že v průměru 83% dotázaných souhlasí, aby veřejná doprava ve městech měla přednost před soukromými automobily, a 73% všech Evropanů si myslí, že používání jízdních kol by mělo být oproti automobilům ve městech zvýhodněno.

Používání aut ve městech se může úspěšně snížit tam, kde města budou uplatňovat opatření na podporu cyklistiky v kombinaci s podporou veřejné dopravy. Lidé budou mít sice stejný počet aut jako nyní, ale jejich používání se omezí. Motoristy lze tedy přesvědčit, aby pravidelně jezdili na kole, i když si nadále ponechají rodinný vůz.

Evropská unie se zavázala v protokolu z Kjóta ke snížení emisí v ovzduší[1]. Za léta 1990 až 1999 poklesly emise CO_2 ve všech odvětvích národního hospodářství s výjimkou dopravy, kde naopak o 15% vzrostly (hlavně působením automobilů).

[1] Commission Decision No. 2005/166/EC
Council Decision No. 280/2004/EC

Evropská unie se zaměřuje na označování soukromých automobilů podle množství CO_2, které ten který vůz vyprodukuje. Zároveň se v Unii připravuje daňová politika na podporu dalšího výraznějšího snižování emisí CO_2[1]. Byly uzavřeny dohody mezi Evropskou unií a výrobci automobilů o snížení počtu vozidel prodávaných v Evropě. To však bude i při nejpříznivějším scénáři představovat pouhých 15% z celkového snížení emisí, ke kterému se Evropská unie zavázala. Nemluvě o tom, že obtížná dopravní prostupnost zvyšuje spotřebu paliv.

Pro oblast kvality ovzduší a vlivu na zdraví obyvatel už Evropská unie přijala směrnice k emisím různých znečišťujících látek[2]. Evropská unie také přijala rámcovou směrnici (96/62/ES, OJ L 296, 22.11.1996), podle které jsou města s více než 250 000 obyvateli (i jiná místa a regiony, kde byly zaznamenány problémy se znečištěním ovzduší) povinna informovat obyvatele o kvalitě ovzduší a přijmout plány na zlepšení situace z hlediska snižování výskytu celkem 13 znečišťujících látek. Dojde-li k překročení určitých stanovených limitů, jsou města oprávněna dočasně pozastavit dopravní provoz. V navazujících směrnicích se specifikují přípustné hodnoty znečišťujících látek[3].

Evropský regionální úřad Světové zdravotnické organizace připravil Chartu o dopravě, životním prostředí a zdraví, která byla podepsána v červnu 1999 v Londýně. Pro dopravu jsou zde stanoveny jak cíle, tak i strategie, jak těchto cílů dosáhnout.

Po těchto opatřeních brzy následovaly závazky OSN. 35 zemí, které se zúčastnily regionální konference Evropské hospodářské komise (EHK) při OSN, podepsalo v listopadu 1997 Deklaraci o dopravě a životním prostředí a akční program, kde se cyklistika uvádí jako alternativní způsob dopravy na krátké vzdálenosti. Zpřísnily se také předpisy o omezení hluku (Dekoster a Schoellaert, 2002).

---

[1] Council Resolution No. 89/183/EC
Directive No. 98/69/EC of the European Parliament and of the Council, amending Council Directive No. 70/220/EEC

[2] Directive No. 2001/81/EC of the European Parliament and of the Council

[3] Directive No. 1999/94/EC of the European Parliament and of the Council
Decision No. 1753/2000/EC of the European Parliament and of the Council
Commission Recommendation No. 2000/303/EC

3.2 Iniciativa České republiky na podporu cyklistické dopravy

3.2.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Česká republika se vládním usnesením ČR č. 678 ze dne 7. července 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie") přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie byla publikována v lednu 2005 a zveřejněna na webové stránce www.cyklostrategie.cz. V rámci této strategie byly definovány její čtyři priority, z nichž vyplývají následující cíle:

1) rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území

Pod tuto prioritu spadají následující cíle:

Cíl 1.1 – vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury,

Cíl 1.2 – zvyšování bezpečnosti silničního provozu (cílem je vypracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců, k čemuž patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování řidičů, součástí je však i kampaň pro nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí),

Cíl 1.3 – začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému (propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou, možnost přepravy kola ve vozidlech veřejné hromadné dopravy),

Cíl 1.4 – posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

2) rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Pod tuto prioritu spadají tyto cíle:

Cíl 2.1 – vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky,

Cíl 2.2 – využití cyklistiky pro obnovu venkova,

Cíl 2.3 – příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie.

3) rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví

Pod tuto prioritu spadají následující tři cíle:

3.1 – regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany (enviromentálně) cenných území (zvláště chráněných),

3.2 – rozvoj cyklistiky v území,

3.3 – zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

4) zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

Pod prioritu č. 4 spadají následující cíle:

Cíl 4.1 – zajištění a koordinace vědy a výzkumu,

Cíl 4.2 – zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu,

Cíl 4.3 - zajištění a koordinace propagace,

Cíl 4.4 – zajištění a koordinace vzdělávání a osvěta,

Cíl 4.5 – zajištění aktualizace legislativy a její koordinovaná aplikace.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Má být rozvinuto povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, dosáhne se tak minimálně těchto čtyř dopadů:

a) hledisko mobility a dopravy v území – jízdní kolo bude více využíváno, což přispěje k redukci automobilů ve městech, nebudou tudíž tak velké problémy s hledáním parkovacích míst v centrech měst a odpadnou i problémy s dopravními zácpami a znečištěním,

b) hledisko cyklistiky v území – trh cykloturistiky přinese rozvoj cestovního ruchu, zmírnění stresu z narůstající rychlosti životního tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků; podpora cykloturistiky přinese též nová pracovní místa do různých oblastí služeb okolo cykloturistiky; atraktivní cykloturistická nabídka zvýší návštěvnost jednotlivých regionů ČR,

c) hledisko zdraví – cyklistika je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám, především proti srdečně-cévním chorobám, proti cukrovce, proti obezitě a proti zvýšenému krevnímu tlaku,

d) hledisko životního prostředí - znečištění výfukovými plyny, které nebezpečně vzrostlo během 90. let 20. století, by se snížilo; zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území (Martínek a kol., 2005).

3.2.2 Předpisy upravující kvalitu ovzduší v České republice

Správným směrem se vydali tvůrci zákona o ochraně ovzduší, přijatého v roce 2002 v České republice[1]. Zákon je v plném souladu s požadavky Evropské unie uvedenými v rámcové směrnici 96/62/ES, o níž jsem se již dříve zmínila. Po jeho vydání ve Sbírce zákonů České republiky tak začaly platit v ČR stejné imisní limity a postupy hodnocení kvality ovzduší[2], jaké platily v členských státech Evropské unie. Další předpisy upravují regulaci a omezování emisí ze zdrojů znečišťování ovzduší[3], stanovují imisní limity, podmínky, způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.

Dále platí v České republice směrnice č.81/2001 EC o emisních stropech (tím se myslí maximální množství daných emisí, které musí stát splnit). Pro každý stát Evropské unie je stanoven emisní strop (hodnoty jsou uvedeny v Göteborgském protokolu).

Česká republika vládním usnesením ČR č.06 ze dne 12.7.2000 ratifikovala naplňování Charty o dopravě, zdraví a životním prostředí. Naplňováním Charty bylo pověřeno Ministerstvo dopravy a spojů. Bod 4.B této Charty hovoří o tvorbě strategie k podpoře rozvoje cyklistické dopravy. Zpracováním Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky bylo pověřeno Centrum dopravního výzkumu (Dekoster a Schoellaert, 2002).

3.3 Odpovědnost státu za bezpečnost cyklistů

Cyklistice je nutno přičíst k dobru blahodárný účinek na zdravotní stav a na kvalitu života. Avšak je u ní vnímán i onen záporný rys, kterým je vysoké riziko havárií. Je to však relativní, neboť automobil pro většinu obyvatelstva představuje mnohem vyšší riziko nehod než jízdní kolo. Je však nutné zahrnout do politiky podpory cyklistiky i zajištění minimalizace rizik pro cyklisty.

Nejvyšší povolená rychlost např. 30 km/h na dané komunikaci je jedním z kritérií při volbě řešení bezpečnosti cyklistické dopravy. Při této rychlosti cesta automobilem netrvá o moc déle (asi o 1-2 minuty), bezpečnost pro cyklisty je však mnohem vyšší.

---

[1] Zákon č. 86/2002 Sb.
[2] Nařízení vlády č. 429/2005, kterým se mění Nařízení vlády č. 350/2002 Sb.
[3] Vyhláška č. 509/2005, kterou se mění Vyhláška MŽP č. 355/2002 Sb.
Vyhláška č. 696/2004
Nařízení vlády č. 112/2004 o Národním programu snižování emisí

Při rychlosti 50 km/h je totiž brzdná dráha automobilu zhruba o 24 metrů delší než při rychlosti 30 km/h.

Dalším významným bodem pro zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy je výchova samotných cyklistů k bezpečnosti silničního provozu. Každý cyklista si musí být vědom několika skutečností. Je hůře vidět než automobil, je zranitelnější, jeho bezpečnost závisí jak na fyzickém stavu vozovky (stav vozovky, jasně viditelné značení, oddělení jednotlivých způsobů dopravy, tak i na jeho vlastním fyzickém stavu, zkušenostech a dovednostech.

Nejlepším řešením kombinace cyklistické a motoristické dopravy je výstavba cyklistických stezek či pruhů pro cyklisty. Zde dojde k úplnému oddělení motoristické a cyklistické dopravy a tím i k největšímu podílu na snížení nehodovosti.

3.4 Podpora cyklistické dopravy v Jihočeském kraji

3.4.1 Analýza Jihočeského kraje

Zastupitelstvo Jihočeského kraje schválilo na svém 1. pracovním zasedání 30.1.2001 "Návrh programu rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje", který zpracovala Regionální rozvojová agentura RERA a.s. České Budějovice za pomoci pracovních skupin složených z odborníků kraje.

Jihočeský kraj chce být "regionem bohatým, založeným na přírodním a kulturním dědictví předchozích generací, respektující jeho začleňování do Evropské unie, který dosáhne úrovně vyspělých regionů členských států Evropské unie".

Význam programu je mimo jiné také v tom, že vytváří základní rámec pro formování regionální politiky Jihočeského kraje s ohledem na regionální politiku Evropské unie.

Zastupitelstvo Jihočeského kraje formulovalo na tomto zasedání tzv. strategické cíle Jihočeského kraje:

a) učinit region přitažlivý pro „světovou turistiku“ při využití jedinečností jižních Čech v jejich přírodním i urbanistickém charakteru,

b) vytvořit infrastrukturu, která se stane předpokladem pro zapojování regionu do globálního světa,

c) umožnit strategickým investorům vstup do regionu a k tomu jim vytvářet podmínky,

d) rozvíjet předpoklady pro malé a střední podnikání, obzvláště pak v příhraničních oblastech regionu, k odstranění jejich zaostávání a vysidlování,

e) využívat přírodní, surovinové a vodní zdroje regionu k ekonomickým aktivitám, které jsou v souladu se zásadou trvale udržitelného rozvoje,

f) usměrňovat zemědělství, lesnictví a rybářství v orientaci podpory ostatních cílů při zohledňování zemědělské politiky EU s akcentem na krajinotvorbu a další ekologické aspekty,

g) vytvořit sociální, zdravotnickou, vzdělávací a vědeckou soustavu, odpovídající věkovým, sociálním a profesním potřebám regionu, legislativě a standardům EU.

Jako hlavní problémové okruhy byla identifikována následující témata:

Problémový okruh 1 - Infrastruktura (dopravní, vodohospodářská, energetická, komunikační a informační),

Problémový okruh 2 - Cestovní ruch, kultura a vnější vztahy,

Problémový okruh 3 - Podpora a rozvoj podnikání,

Problémový okruh 4 - Zemědělství, lesnictví a rybářství,

Problémový okruh 5 - Sociální oblast a zdravotnictví,

Problémový okruh 6 - Životní prostředí a využívání nerostného bohatství,

Problémový okruh 7 - Vzdělávání, školství a věda.

Naším předmětem zájmu je především problémový okruh 1 - nedostatečná infrastruktura (dopravní, informační a komunikační).

Jihočeský kraj je vzhledem ke svým geografickým podmínkám velmi vhodný pro rozvoj cyklistické dopravy a pěší turistiky s následným napojením cyklotras a pěších stezek na zahraniční trasy v regionu, vedoucí především do Rakouska.

Největším problémem je nyní nedostatek cyklistických stezek a rovněž jejich nedostatečná propagace a marketingová provázanost na další produkty cestovního ruchu.

3.4.2 Nadace pro Jihočeské cyklostezky

31.3.2004 subjekty, jimiž jsou Jihočeský kraj, Jihočeská centrála cestovního ruchu, některá města a obce (Blatná, České Budějovice, Český Krumlov, České Velenice, Dačice, Hluboká nad Vltavou, Jindřichův Hradec, Kaplice, Lomnice nad Lužnicí, Milevsko, Nová Včelnice, Nové Hrady, Písek, Prachatice, Rudolfov, Sezimovo Ústí, Soběslav, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou, Velešín, Veselí nad Lužnicí a Vimperk) a také společnost ČSAD JIHOTRANS a.s., založily Nadaci pro Jihočeské cyklostezky, nevládní neziskovou

organizaci. Jejím posláním je zlepšovat podmínky pro provozování cyklistiky v Jihočeském kraji. Hlavním cílem je vytvořit ucelenou síť stezek a tras pro cyklisty a turisty. Prezidentem Nadace je RNDr. Jan Zahradník, hejtman Jihočeského kraje, správní a dozorčí rada je tvořena zástupci zřizovatelů. Vlastní činnost Nadace je realizována pracovní skupinou a ředitelem Nadace. Pracovní skupina je tvořena z osobností, které se významně zasloužily o rozvoj cyklistiky v kraji. Cílem je, aby každý okres měl v pracovní skupině alespoň jednoho zástupce. Činnost pracovní skupiny je realizována na dobrovolném a bezplatném základě, celá Nadace se opírá o připravovanou tzv. Fundraisingovou strategii financování, která je založena na grantech a dotacích, doplněných z příspěvků obcí, sponzorů a dalších subjektů.

3.4.3 Projekty Nadace

Klíčovým projektem Nadace pro Jihočeské cyklostezky se stal projekt **Jihočeský kraj - cyklistů ráj.**

Ovšem než se budu věnovat tomuto klíčovému projektu, ráda bych zmínila další projekty Nadace pro Jihočeské cyklostezky. Jde o projekty, které již prošly fází schválení.

První z nich má název **Cyklistické jízdy a akce**. Byl financován z Iniciativy Interreg III, jelikož je zaměřen na posílení spolupráce v oblasti cyklistiky mezi Českou republikou a Rakouskem s výhledem na zlepšení kulturního, vzdělávacího a společensko-hospodářského rozvoje. V rámci projektu byly uspořádány následující akce: letní akce na Příhraniční cyklostezce, zavírání sezóny 2005, otevírání cyklistické sezóny 2006. Realizace projektu trvala 12 měsíců a jeho rozpočet činil 100 692,- Kč, přičemž dostal dotaci ve výši 75 519,- Kč.

Dalším projektem byl **Víkend na kole**. Byl financován z grantového programu Jihočeského kraje Produkty a služby v cestovním ruchu. Cílem projektu bylo podpořit obecně turistiku a cestovní ruch v kraji, a to prostřednictvím propagace nových produktů cestovního ruchu s prioritním zaměřením na cyklistiku. Hlavním výstupem projektu byl barevný tištěný prospekt, sloužící právě tomuto cíli. Délka trvání projektu byla 5 měsíců a jeho rozpočet činil 183 400,- Kč, z toho 120 000,- Kč připadlo z fondů Evropské unie.

Třetím projektem byl projekt **Cykloturistické stezky jižních Čech**. Financován byl z grantového programu Jihočeského kraje Rozvoj infrastruktury podporující šetrnou turistiku. V rámci projektu bylo doplněno a renovováno stávající značení na 4000 km

cyklistických stezek a tras v kraji a tématické označení cyklistické stezky č. 12 z Hluboké nad Vltavou do Českých Budějovic. Projekt byl naplánován na 4 měsíce a jeho celkový rozpočet činil 558 400,- Kč, z čehož 400 000,- Kč činil grant z fondů Evropské unie.

Projekt **Otavská cyklistická stezka – putování krajem Karla Klostermanna** si vzal za vzor cyklistickou stezku táhnoucí se podél Dunaje. Chtěl tedy vytvořit stezku podél řeky Otavy. Byl financován z Iniciativy Interreg III a zaměřen na posílení spolupráce České republiky a Bavorska. V rámci tohoto projektu byly vytvořeny Plán rozvoje Otavské cyklistické stezky, včetně potřebných analýz a studií, marketingová strategie rozvoje, včetně vytvoření systému jednotné propagace cyklistické stezky ve všech regionech.

3.4.4 Studie intenzity cyklistické dopravy v Jihočeském kraji

Nadace pro Jihočeské cyklostezky zpracovala studii o intenzitě cyklistické dopravy v roce 2005 v Jihočeském kraji. Zaměřila se postupně na různá větší či menší města a obce kraje. Vybrala jsem pouze některá z nich. Ve všech případech probíhalo měření celý den, resp. od 6 do 22 hodin.

Na trase č. 34 České Budějovice – Dolní Dvořiště proběhl průzkum 4. července 2005 za slunečného počasí. Bylo zjištěno, ze ve směru České Budějovice – Dolní Dvořiště projelo celkem 76 cyklistů a prošli 3 pěší. 19 zástupců bylo ze skupiny děti a mládež, 50 ze střední generace a 7 ze starší generace. V opačném směru bylo napočítáno 61 cyklistů a 10 pěších, z toho 19 ze skupiny děti a mládež, 38 ze střední generace a 4 ze starší generace.

Na trase č. 34 České Budějovice – České Velenice proběhlo měření rovněž 4. července 2005, tedy i za stejných povětrnostních podmínek. Ve směru České Budějovice – České Velenice projelo za celý den 52 cyklistů a prošlo 9 pěších, z toho 12 zástupců skupiny děti a mládež, 36 ze střední generace a 4 ze starší generace. V opačném směru, tedy ve směru České Velenice – České Budějovice, projelo 42 cyklistů a prošlo 5 pěších, z toho 13 patřilo do skupiny děti a mládež, 25 do střední generace a 4 do starší generace.

Na trase č. 34 České Budějovice – centrum Nové Hrady proběhlo měření ve stejný den, tedy 4. července 2005, a za stejného počasí, avšak za silného větru. Ve směru České Budějovice – centrum Nové Hrady tudy projelo 193 cyklistů a prošlo 53 pěších, z toho bylo 45 dětí a mládež, 131 ze střední generace a 17 ze starší generace. V opačném směru bylo zaznamenáno 176 cyklistů , 48 pěších a 1 osoba patřící do skupiny ostatní.

Z toho bylo 53 zástupců skupiny děti a mládež, 130 ze střední generace a 13 ze starší generace.

Na trase č. 1018 vedoucí z centra Českých Budějovic ven z města (a v opačném směru, tedy do města) bylo provedeno měření 7. července 2005, kdy bylo zpočátku polojasno, odpoledne přišel déšť, který trval cca do 14.30 hod. Ve směru z města bylo napočítáno celkem 689 cyklistů, 3 bruslaři a 298 pěších. Z toho činilo 264 osob zástupce kategorie děti a mládež, 545 bylo ze střední generace a 181 ze starší generace. Ve směru do města bylo napočítáno 636 cyklistů, 3 bruslaři, 241 pěších a 1 osoba ze skupiny ostatní. Z toho bylo 229 zástupců skupiny děti a mládež, 511 ze střední generace a 141 ze starší generace.

Trasa č. 12 České Budějovice – Hluboká nad Vltavou byla zjištěna jako nejfrekventovanější cyklistická stezka v Jihočeském kraji. Měření zde bylo provedeno 6. července 2005 za jasného a slunečného počasí. Ve směru České Budějovice – Hluboká nad Vltavou bylo zjištěno 1235 cyklistů, 313 bruslařů, 102 pěší a 1 osoba ze skupiny ostatní. Z toho patřilo 585 osob do skupiny děti a mládež, 925 osob do střední generace a 141 do starší generace. V opačném směru, tedy z Hluboké nad Vltavou do Českých Budějovic, bylo na cyklistické stezce zjištěno 1150 cyklistů, 313 bruslařů, 87 pěších a 3 zástupci skupiny ostatní. Z toho bylo 568 osob z kategorie děti a mládež, 822 ze střední generace a 163 ze starší generace.

Kromě Českých Budějovic proběhla studie intenzity cyklistické dopravy například ve městech Jindřichův Hradec, Písek, Tábor či Třeboň.

V Jindřichově Hradci bylo provedeno měření 15. července 2005 na následujících trasách.

Na trase Denisova – Jindřiš. V tomto směru bylo zjištěno 169 cyklistů a 26 pěších, z toho 71 osob z kategorie děti a mládež, 78 ze střední generace a 20 ze starší generace. V opačném směru, tedy Jindřiš – Denisova, bylo napočítáno 172 cyklistů a 38 pěších, z toho 63 zástupců kategorie děti a mládež, 74 ze střední generace a 35 ze starší generace.

Dále proběhlo měření na trase Hypernova – Denisova. V tomto směru bylo zjištěno 186 cyklistů a 103 pěších, z toho 58 osob z kategorie děti a mládež, 79 ze střední generace a 44 ze starší generace. V opačném směru, tedy Denisova – Hypernova, bylo napočítáno 208 cyklistů a 144 pěších, z toho 71 z kategorie děti a mládež, 95 ze střední generace a 42 ze starší generace.

Na trase Stavcent – Hypernova bylo zjištěno 250 cyklistů a 56 pěších, z toho 79 z kategorie děti a mládež, 129 ze střední generace a 42 ze starší generace.

V opačném směru, tedy Hypernova – Stavcent, bylo napočítáno 195 cyklistů a 101 pěších, z toho 57 zástupců kategorie děti a mládež, 99 ze střední generace a 39 ze starší generace.

Další měření proběhla na trase Stavcent – Jindřiš. Zde bylo zjištěno 64 cyklistů a 7 pěších, z toho 27 z kategorie děti a mládež, 30 ze střední generace a 7 ze starší generace. V opačném směru, tedy Jindřiš – Stavcent, bylo napočítáno 51 cyklistů a 3 pěší, z toho 9 zástupců kategorie děti a mládež, 32 ze střední generace a 10 ze starší generace.

Na trase Jindřiš – Hypernova bylo zjištěno 27 cyklistů a 14 pěších, z toho 12 z kategorie děti a mládež, 12 ze střední generace a 3 ze starší generace. V opačném směru, tedy Hypernova – Jindřiš, bylo napočítáno 17 cyklistů a 8 pěších, z toho 6 zástupců kategorie děti a mládež, 9 ze střední generace a 2 ze starší generace.

Poslední zjišťovanou trasou v Jindřichově Hradci byla trasa Denisova – Stavcent. Zde bylo zjištěno 5 cyklistů a 3 pěší, z toho 1 z kategorie děti a mládež, 1 ze střední generace a 3 ze starší generace. V opačném směru, tedy Stavcent - Denisova, byli napočítáni 2 cyklisté a to ze střední generace.

Ve městě Písek na cyklistické trase č. 1017 bylo provedeno měření 1. července 2005, kdy bylo oblačno s deštěm. Ve směru do města bylo zjištěno 208 cyklistů a 898 pěších a 1 zástupce skupiny ostatní, z toho 250 osob z kategorie děti a mládež, 603 ze střední generace a 238 ze starší generace. V opačném směru, tedy z města, bylo napočítáno 137 cyklistů, 640 pěších a 2 zástupci skupiny ostatní, z toho 223 zástupců kategorie děti a mládež, 424 ze střední generace a 126 ze starší generace.

Na další cyklistické trase v Písku, tentokrát č. 1049, bylo provedeno měření 2. července 2005, kdy bylo oblačno s občasnými přeháňkami. Ve směru do města byli zjištěni 182 cyklisté a 1397 pěších, z toho 431 osob z kategorie děti a mládež, 822 ze střední generace a 326 ze starší generace. V opačném směru, tedy z města, bylo napočítáno 153 cyklistů a 996 pěších, z toho 307 zástupců kategorie děti a mládež, 593 ze střední generace a 249 ze starší generace.

Dalším městem, kde byla provedena studie, byl Tábor. Zde bylo provedeno měření 22. července 2005, kdy bylo oblačno s deštěm a větrno. Na cyklistické trase č. 11 ve směru Ulice Čs. armády – Botanická zahrada byli zjištěni 54 cyklisté a 92 pěší, z toho 19 osob z kategorie děti a mládež, 30 ze střední generace a 5 ze starší generace. V opačném směru, tedy Botanická zahrada – Ulice Čs. armády, byl napočítán 61 cyklista a 89 pěších, z toho 18 zástupců kategorie děti a mládež, 436 ze střední generace a 7 ze starší generace.

Studie byla provedena též v Třeboni na cyklistické trase č. 1035 z Lužnice do Stříbřece, a to 15. července 2005 za jasného počasí. Ve směru Lužnice – Stříbřec byli

zjištěni 234 cyklisté a 8 pěších, z toho 48 osob z kategorie děti a mládež, 161 ze střední generace a 33 ze starší generace. V opačném směru, tedy Stříbrec – Lužnice, byli napočítáni 244 cyklisté, 2 pěší a 1 osoba ze skupiny ostatní, z toho 72 zástupců kategorie děti a mládež, 168 ze střední generace a 25 ze starší generace.

Poslední trasou, kterou zde uvedu a na níž bylo provedeno měření intenzity cyklistické dopravy, je cyklistická stezka č. 33 z Frymburka do Lipna nad Vltavou. Studie byla provedena 3. července 2005 za oblačného až polojasného počasí. Bylo zjištěno 440 cyklistů, 458 pěších a 2 osoby ze skupiny ostatní. Z toho bylo 214 zástupců kategorie děti a mládež, 548 ze střední generace a 138 ze starší generace.

3.5 Projekt Jihočeský kraj - cyklistů ráj

3.5.1 Popis projektu

Kapacita: Projekt Jihočeský kraj - cyklistů ráj je minimálně od roku 1989 největším projektem tohoto zaměření v Jihočeském kraji.

Smysl a zaměření: Smyslem projektu je podnítit další rozvoj služeb pro cyklisty a cykloturisty a tím učinit Jihočeský kraj ještě atraktivnější pro tyto skupiny obyvatel, učinit z Jihočeského kraje jakési malé Holandsko - ráj cyklistů.

Projekt řeší problém nedostatečné propagace cyklistických stezek v Jihočeském kraji. Nezaměřuje se tedy na samotnou výstavbu dalších cyklostezek, pouze na jejich propagaci.

Služby: Díky projektu budou realizovány zejména tyto služby:

1) informování veřejnosti včetně potencionálních návštěvníků o jihočeských cyklostezkách,
2) sběr informací o připravovaných projektech, podnětech a nápadech a záměrech na další zlepšení situace v regionu,
3) dokončení auditu kvality cyklistických stezek a publikování jeho výsledků,
4) vyznačení tématických stezek a okruhů s cílem jejich aktivní propagace.

Lokalizace: Projekt se zaměřuje na celé území Jihočeského kraje s důrazem na všechny významné lokality cestovního ruchu, tedy na České Budějovice, Jindřichův Hradec, Český Krumlov, Nové Hrady, Hlubokou nad Vltavou, Holašovice či Třeboň.

3.5.2 Podání žádosti

V rámci žádosti je třeba doložit, že jsou respektovány obecné principy strukturální politiky a tzv. horizontální témata:

a) princip adicionality (doplňkovosti finančních prostředků),

b) princip partnerství (členský stát Evropské unie, Evropská komise, předkladatel a partneři projektu),

c) princip koncentrace (soustředit co nejvíce prostředků do nejproblematičtějších oblastí),

d) princip programování, monitorování a vyhodnocování (zásady koordinace pomoci Evropské unie),

e) princip solidarity a subsidiarity.

V rámci programového období 2004-2006 je umožněno předkládání žádostí o podporu ve formě:

1) jednotlivých projektů,

2) skupinových projektů, které představují několik navzájem spjatých projektů.

Jihočeský kraj vyhlásil 3 kola výzvy k předkládání žádostí o udělení grantu z Evropské unie. Projekt Jihočeský kraj – cyklistů ráj se o grant ucházel v rámci 1. kola výzvy, které bylo vyhlášeno 31.1.2005. Pro 1. kolo výzvy bylo vyčleněno cca 23,23% celkových zdrojů, tedy 91 297 748,- Kč rozprostřených mezi 7 grantových schémat, jež mají být proinvestovány do června 2006. Žádosti musely být předloženy nejpozději do 31.3.2005 do 14:00 hodin. Zde je seznam grantových schémat Jihočeského kraje:

1) GS 1.1 na podporu drobných podnikatelů v Jihočeském kraji,

2) GS 1.1 na podporu malých a středních podnikatelů v Jihočeském kraji,

3) GS 2.1.1 na podporu místních komunikací v Jihočeském kraji,

4) GS 3.2 na podporu sociální integrace v Jihočeském kraji,

5) GS 4.1.2 na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro podnikatelské subjekty,

6) GS 4.1.2 na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro veřejné subjekty,

7) GS 4.2.2 na rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch v Jihočeském kraji pro podnikatelské subjekty.

V tabulce č. 7 lze nalézt poměr finančních prostředků přidělených pro jednotlivá

grantová schémata v 1. kole výzvy.

Odborní garanti jednotlivých grantových schémat zpracovali Pokyny pro žadatele, kteří žádají o podporu poskytovanou v rámci grantových schémat Jihočeského kraje. Pokyny jsou rozčleněny do 9 kapitol, které podávají žadatelům základní a nejdůležitější informace o podmínkách, postupech a procesech souvisejících s podáním žádosti do příslušného grantového schématu. Pokyny pro žadatele dále stanovují kritéria pro posuzování žádostí, informují o smluvních podmínkách platných pro vybrané žadatele a uvádějí závazné postupy pro realizaci akcí. Konkrétní Pokyny pro žadatele jsou závazné pro všechny žadatele o grant z příslušných grantových schémat v celém Jihočeském kraji. Tyto pokyny platí pouze pro 1. kolo výzvy, pro další kola výzev pak budou tyto pokyny aktualizovány.

S cílem zachovat jednotný postup při implementaci grantových schémat byla vedoucím oddělením řízení grantů a projektů vytvořena jednotná Prováděcí směrnice pro všechna grantová schémata. Ta stanovuje závazná pravidla pro řízení jednotlivých fází realizace projektu a zároveň zohledňuje odlišnosti při řízení jednotlivých grantových schémat.

V období mezi vyhlášením kola výzvy a termínem pro předkládání žádostí zodpovídali pracovníci oddělení řízení grantových schémat telefonické, e-mailové i písemné dotazy a poskytovali osobní konzultace, které pomohly žadatelům správně vyplnit formulář žádosti a sestavit správně soubor povinných příloh. Nejčastější dotazy se týkaly přijatelnosti plánovaných aktivit, oprávněnosti žadatele či bližší specifikace jednotlivých částí povinných příloh. Žadatelům též činilo problém vyplnění elektronické žádosti, její následné uložení, tisk a export na přenosné médium. Právě tyto finální problémy zapříčinily kumulaci registrování žádostí v poslední den trvání výzvy.

Žádosti doručovali žadatelé osobně v zapečetěné obálce na oddělení řízení grantových schémat Krajského úřadu Jihočeského kraje a získali zde potvrzení o převzetí žádosti o akci. Každá obálka s žádostí musela obsahovat 3x tištěnou verzi žádosti na formuláři ELZA, což je elektronický formulář, jež žadatelé vytiskli, 1x disketu nebo CD s elektronickou verzí žádosti, 2x povinné přílohy žádosti. Jednotlivé povinné přílohy musely být očíslovány podle seznamu příloh uvedeného v žádosti a podle tohoto seznamu seřazené. Přílohy jsou v jednom vyhotovení originálem nebo ověřenou kopií a druhý výtisk je prostá kopie.

Vlastní obálka musela být řádně zalepena, s přelepením spoje samolepící páskou s podpisem, případně i razítkem žadatele přes spoj. Na obálce musela být uvedena adresa

oddělení řízení grantových schémat Krajského úřadu Jihočeského kraje, dále zde muselo být uvedeno číslo výzvy, název priority a opatření, úplné jméno žadatele, název projektu a místo realizace projektu (obec + kraj).

V 1. kole výzvy přijali pracovníci oddělení řízení grantových schémat 63 žádosti. Největší zájem byl projeven o Grantové schéma na podporu sociální integrace v Jihočeském kraji (29% z celkového počtu žadatelů). Naproti tomu nejnižší zájem byl zaregistrován u Grantového schématu na podporu drobných podnikatelů v Jihočeském kraji (4% z celkového počtu žadatelů). Grantové schéma na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro veřejné subjekty zaregistrovalo též poměrně veliký zájem, a to 16% z celkového počtu žadatelů (Anonym, 2005a).

3.5.3 Oficiální náležitosti

Projekt Jihočeský kraj - cyklistů ráj je neinvestičního charakteru.

Zadavatelem projektu je Nadace pro Jihočeské cyklostezky. Oprávněným žadatelem o grant ze strukturálních fondů může být jakákoliv právnická osoba, ať z veřejného či privátního sektoru. Fyzické osoby jsou jako žadatelé vyloučeny. U žadatele i všech jeho partnerů je požadováno prokázání čistého trestního rejstříku a vyrovnání veškerých závazků vůči státu (zejména vyrovnání závazků vůči finančním úřadům). U některých fondů mohou být jako žadatelé vyloučeny privátní organizace, pokud nelze prokázat, že předkládaný projekt je ve veřejném zájmu.

Každý předkladatel, případně předkladatel a jeho partneři, musí být schopen prokázat své zkušenosti a odpovídající institucionální zázemí pro provádění projektu.

Zpracovatelem projektu je společnost G-PROJECT, s.r.o se sídlem v Hluboké nad Vltavou, zastupované JUDr. Janem Šmidmayerem, ředitelem společnosti. Výběrové řízení na zpracovatele bylo provedeno v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách.

Jelikož grant z EU bude proplacen až po celkové realizaci projektu, bylo třeba nalézt vhodné investory. **Investorem** se stala Nadace pro Jihočeské cyklostezky. Je nadací podle zákona č. 227/1997 Sb., o nadacích a nadačních fondech.

Projekt byl připraven členy pracovní skupiny a správní rady Nadace ve spolupráci s dalšími konzultanty. Je řízen ředitelem Nadace ve spolupráci se sekretariátem Nadace. Bude o něm pravidelně informována též správní a dozorčí rada Nadace a její zřizovatelé.

Projekt byl předložen do Společného regionálního operačního programu a blíže spadá pod Opatření 4.1.2, Grantové schéma na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu (Anonym, 2005b).

3.5.4 SWOT analýza projektu

SWOT analýza znamená analýzu silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb projektu.

Silnými stránkami projektu je především existence stabilní organizace, která projekt realizuje. Projekt je podporován i politickými subjekty, které podporují obecně rozvoj cyklistiky a cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Projekt je v souladu s programy rozvoje kraje, jeho mikroregionů a obcí, reaguje tedy na aktuální poptávku.

Mezi slabé stránky projektu patří nízká úroveň partnerství se soukromými subjekty, které by projekt finančně podpořily, velká administrativní náročnost související se zapojením velkého množství partnerů a v neposlední řadě též neochota některých obcí poskytnout své vlastní prostředky na společnou propagaci jihočeských cyklostezek.

Projekt přináší velké příležitosti do budoucna. Je jimi především rozvoj partnerství veřejných a soukromých subjektů při rozvoji služeb pro cyklisty a dalších služeb. A co je pro kraj zvláště důležité, projekt zajisté přispěje ke zvýšení počtu jeho návštěvníků.

Projekt přináší i jisté hrozby do budoucna. Mezi ně patří možné snížení zájmu o cyklistiku mezi veřejností, nezájem sponzorů a podnikatelů v cestovním ruchu či zhoršení vztahů s ostatními organizacemi zabývajícími se cestovním ruchem a cyklistikou.

Cílovými zákazníky, resp. uživateli služeb a produktů plynoucích z projektu, budou občané a návštěvníci Jihočeského kraje, tedy nejširší veřejnost, a pak dále tyto subjekty:

a) instituce,
b) informační centra a cestovní kanceláře,
c) města, obce, mikroregiony,
d) aktivní cyklisté a sportovci,
e) podnikatelé v cestovním ruchu (zejména ubytování a stravování),
f) zahraniční návštěvníci kraje,
g) lázenští hosté,
h) handicapovaní občané.

Projekt očekává následující poptávku:

- internetový portál www.jihoceske-cyklostezky.cz - 10 000 návštěvníků v roce 2005, 50 000 návštěvníků v roce 2006,
- informační bulletin Nadace – 10 000 výtisků v roce 2005, 10 000 výtisků v roce 2006,
- zpráva o auditu cyklistických stezek v kraji – 400 výtisků v roce 2005, 600 (aktualizovaných – 2.vydání) výtisků v roce 2006,
- počet návštěvníků informační kanceláře v centru Českých Budějovic – 500 v roce 2005, 1 000 v roce 2006,
- počet účastníků cyklojízd – 500 v roce 2005 (3 akce), 1 000 v roce 2006 (5 akcí),
- účast na veletrzích – 1 v roce 2005, 3 v roce 2006,
- počet partnerů Nadace (města, obce, mikroregiony atd.) – 50 v roce 2005, 100 v roce 2006.

Jelikož je očekávána též poptávka z okruhu zahraničních turistů, budou proto veškeré propagační materiály přeloženy minimálně do anglického, německého a holandského jazyka a potom podle potřeby do dalších světových jazyků (francouzský, ruský, španělský, italský atd.).

Co se týče možné konkurence, dnešní stav je takový, že žádná jiná organizace v Jihočeském kraji se nezaměřuje na podporu, propagaci a marketing cyklistiky a cykloturistiky. Částečně se této oblasti věnují Jihočeská centrála cestovního ruchu, regionální rozvojová agentura RERA a.s. či Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu krajského úřadu. Nikdo však komplexně nepropaguje jihočeské cyklostezky na veletrzích a výstavách (snad jedině ČSAD JIHOTRANS a.s. formou produktu Cyklotrans – autobusů pro cyklisty), nikdo neprovozuje portál o jihočeských cyklostezkách, informační a propagační materiály jsou vydávány jednotlivými subjekty v různé grafické podobě a úrovni. Celkově se tedy dá říci, že sice existují jisté výstupy ostatních subjektů, nikoliv však produkt tak komplexního charakteru, jak jej vypracovala Nadace pro Jihočeské cyklostezky v rámci SROP (Anonym, 2005b).

3.5.5 Konkrétní výstupy projektu

Konečnými produkty projektu se stane:

1) vytvoření informačního portálu Jihočeské cyklostezky www.jihoceske-cyklostezky.cz (1ks, databáze 2 ks),

otevření informační a poradenské kanceláře v centru Českých Budějovic,
publikování výsledků cyklistického auditu (1 000 ks),
vydávání tištěných informačních a propagačních materiálů nejméně ve třech světových
ycích (20 000 ks propagačních materiálů, 20 000 ks bulletinu),
organizování propagačních akcí a cyklojízd (4 cyklojízdy, 2 veletrhy, 12 propagačních
mpaní),
označení tématických okruhů a přeznačení okruhů nevyhovujících.

V první fázi budou produkty poskytovány uživatelům zdarma. Od druhé poloviny
ku 2006 dojde k zapojení soukromých prostředků pro zajištění udržitelnosti projektu.
ojekt je neziskový, nepočítá tedy s žádným finančním ziskem. Jeho cílem je propagace.

ad 1) Informační internetový portál www.jihoceske-cyklostezky.cz navštíví
ibližně 1500-2000 návštěvníků za měsíc. Stránka je aktualizována denně. Správcem
společnost G-PROJECT. Je vypracována v jazyce českém, anglickém a německém,
šak verze anglická a německá obsahují méně informací než verze česká (při porovnání
eskou verzí stránky chybí některé odkazy). Stránka je velmi pěkně koncipovaná,
formace jsou setříděny přehledně pod jednotlivými odkazy. Vše je doplněno vkusnými
matickými fotografiemi.

ad 2) Informační a poradenská kancelář má prozatím sídlo na adrese Česká 141/66,
70 01 České Budějovice, avšak od 1. ledna 2006 bude přesunuta a bude spadat pod
hočeskou centrálu cestovního ruchu se sídlem Jírovcova 1, 370 21 České Budějovice.

ad 4) Tištěné brožury prozatím nebyly vytištěny. Jsou ve fázi přípravy vzhledu
Anonym, 2005b).

ad 5) Co se týče propagačních akcí a cyklojízd, prozatím byly v rámci projektu
spořádány dvě. První z nich byla akce s názvem Loučení s létem. Proběhla 24. září 2005.
Ío o cyklojízdu z Nové Pece do Frymburka. Spočívala v dopravě jejích účastníků
utobusy do Nové Pece (z Českých Budějovic, Jindřichova Hradce, Tábora a Strakonic)
v následné cyklojízdě do Frymburka, odkud byli účastníci opět dopraveni autobusovou
epravou zpět do místa svého bydliště. Autobusová doprava byla samozřejmě pro
častníky cyklojízdy zdarma. Jízdní řády autobusů byly uvedeny na webové stránce
jihoceske-cyklostezky.cz. Akce byla sponzorována z Iniciativy Interreg IIIA.

Další cyklistickou akcí bylo Zavírání sezóny 2005. Konala se 22. října 2005 a šlo o rozloučení se s cyklistickou sezónou roku 2005. Program byl následující: účastníci byli dopraveni autobusovou přepravou do Chlumu u Třeboně, odkud se pak vydali na kolech do Třeboně na náměstí, kde se konal doprovodný kulturní program. Potom byli dopraveni zpět autobusovou dopravou. Ta byla opět pro účastníky cyklojízdy zdarma. I tato akce byla financována z Iniciativy Interreg IIIA.

Následující akcí, která se však bude konat až v roce 2006, bude Otevírání sezóny 2006, tedy zahájení nové cyklistické sezóny.

Vedle aktivních cyklojízd jsou pořádány i četné semináře, besedy a konference na téma cyklistika a její rozvoj.

Největší akcí roku 2005, pořádanou v rámci propagace cykloturistiky v České republice, byla Celostátní konference o cyklistické dopravě, která se konala 14.-17. září 2005 v Hluboké nad Vltavou. Tématem konference byla Strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice. Umožnila seznámit účastníky s výsledky prvního roku existence tištěného materiálu Národní strategie a ukázat jeho další nasměrování. Přednášeli zde zástupci krajů, měst a neziskového sektoru. Mottem konference bylo: „Řekni mi a já zapomenu; ukaž mi a já si zapamatuji; nech mne to dělat a já pochopím." Doprovodný program nabídl účastníkům konference zúčastnit se odborné exkurze po jihočeských cyklostezkách, cyklovýletu po jihočeských cyklostezkách a představil aktivity jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů. Součástí konference byla i diskuse o možnostech co možná nejlepšího využití státních fondů, krajských a městských rozpočtů pro daný rok, určených k podpoře cyklistické dopravy, jejímž cílem bylo podpořit přípravu a podávání žádostí o grant ze strukturálních fondů Evropské unie pro období 2007-2013.

Vedle této konference bych zmínila ještě například seminář s názvem „Voies vertes-Greenways: Stezky pro cyklisty ve Francii, na němž přednášeli Fréderic Rollet z Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes a Daniel Mourek z Nadace Partnerství Zelené stezky. Beseda se uskutečnila 8. prosince 2005 v Praze.

Dále se 5. prosince 2005 v Písku uskutečnila beseda s Michalem Jonem a Lucií Kovaříkovou, s cyklocestovateli, kteří objeli svět na kolech. Lucie Kovaříková byla vůbec první ženou z České republiky, které se něco podobného podařilo.

3.5.6 Hodnocení udržitelnosti projektu

Žadatel je při předkládání žádosti povinen doložit, jak bude projekt fungovat po skončení financování ze strukturálních fondů, tzn. doložit finanční a institucionální udržitelnost projektu. Jelikož je projekt neziskový, bude po jeho skončení zajištěna jeho udržitelnost především ze soukromých prostředků sponzorů a dárců (zejména podnikatelů v cestovním ruchu) a též z příspěvků některých partnerských měst a obcí (Anonym, 2005b).

3.5.7 Dopad projektu na životní prostředí

Projekt podpoří ekologicky šetrný způsob dopravy a trávení volného času, tedy cyklistiku.

Projekt nezahrnuje žádnou výstavbu. Jedinou aktivitou realizovanou v terénu bude vyznačení tématických stezek a tras a přeznačení stávajících nevyhovujících stezek a tras. Tyto akce však v žádném případě nepoškodí životní prostředí. Součástí projektu jsou i propagační cyklojízdy, které budou vždy realizovány výhradně po řádně vyznačených úsecích stezek a tras.

Projekt je založen velmi šetrně k životnímu prostředí, má přispět k jeho zlepšení. Směřuje k omezení automobilové a motorové dopravy, zejména v centrech měst, tedy i k omezení hlučnosti a prašnosti. Má podpořit kolo jako dopravní prostředek. Ve spolupráci se společností ČSAD JIHOTRANS, a.s., rovněž podpoří používání hromadných dopravních prostředků.

Co se týče odpadu, bude projekt vytvářet pouze odpad papírový. Informace budou přednostně na internetové stránce (žádný odpad) nebo budou tištěny na recyklovatelném papíře. Podmínkou provozu informační kanceláře bude splnění přísných ekologických limitů, tj. třídění odpadu (papír, sklo, plasty, baterie), úspory energie aj.

Na všech výstupech projektu bude zdůrazněno, že projekt neslouží pouze k podpoře cestovního ruchu, ale též k podpoře trvale udržitelné dopravy v Jihočeském kraji (Anonym, 2005b).

3.5.8 Časový harmonogram projektu

Předinvestiční fáze probíhá od podzimu 2004, kdy byl projekt poprvé diskutován. Smlouva se zpracovatelem byla uzavřena na začátku roku 2005.
V březnu 2005 bylo rozhodnuto, že projekt vyhovuje požadavkům na podávání žádostí o grant z EU, a byla započata jeho realizace.

Konečný termín pro završení projektu je červen 2006.

Detailní rozpis časového harmonogramu projektu naleznete v přílohách v tabulce č. 8 Anonym, 2005b).

3.5.9 Rozpočet projektu

Při financování projektu se vychází ze systému adicionality, tzn. že část prostředků jde na realizaci projektu ze strukturálních fondů a druhou část projektu si žadatel hradí sám. Je-li rozpočet projektu vyšší než 4 mil. korun, podpora je vyplacena až po konečném zrealizování projektu, tedy zpětně. Takovýto projekt se nerozděluje do etap.

Celkové náklady projektu se dělí na přijatelné (oprávněné) a nepřijatelné (neoprávněné). Přijatelné a nepřijatelné náklady obecně definuje Nařízení Evropské komise č. 1685/2000, ale ponechává členským státům volnost při jejich další specifikaci.

Ohledně přijatelných a nepřijatelných nákladů platí následující obecná pravidla:
1) Finanční spoluúčast žadatelů má být ve formě peněz s následujícími výjimkami: do objemu celkových přijatelných nákladů mohou být započítány rovněž náklady na odpisy zařízení a majetku, materiálové příspěvky (příspěvky poskytnuté formou vlastních zdrojů) a náklady na lidské zdroje; pro stanovení nepeněžních forem financování jsou pak určena detailní pravidla.
2) Obecně platí pro všechny typy nákladů pravidlo nutnosti prokázání jejich tržní hodnoty. Proto musí být všechny platby doloženy fakturou nebo dokumentovány v účetnictví žadatele dle počtu hodin a vytvořené přidané hodnoty. Náklady na subdodavatele je možné uplatnit pouze v případě, že byl subdodavatel vybrán v řádném výběrovém řízení. Veškeré příjmy vytvořené v rámci projektu jsou součástí rozpočtu a snižují tak požadovanou výši spolufinancování z Evropské unie.
3) Operace financované ze strukturálních fondů musí být umístěny do regionu, pro něhož je pomoc poskytována.

4) Bankovní a finanční poplatky nejsou obvykle zahrnuty do přijatelných nákladů projektu. Jsou přijatelné v případě, že je zřízen nový účet k vedení projektu. Honoráře za právní služby, služby notáře, audit, účetnictví a finanční a technické experty jsou přijatelné, pokud mají přímou souvislost s projektem. Náklady na pokuty a platby dlužných částech nejsou přijatelné.

5) Nákup zařízení z druhé ruky je obvykle nepřijatelným nákladem. Za předpokladu, že jeho technický stav splňuje kritéria na jeho používání, jeho tržní hodnota nepřevyšuje cenu za nákup nového zboží a prodejce je schopen vystavit doklad o původu zboží a doloží, že na nákup tohoto zboží nebyly použity prostředky z Evropské unie, mohou být tyto náklady klasifikovány jako přijatelné.

6) Náklady na nákup pozemků nebo movitého majetku mohou být přijatelné, pokud náklady na nákup půdy netvoří více než 10% celkových přijatelných nákladů, pokud nákupní ceny odpovídají tržním cenám, pokud tato budova v posledních 10 letech nezískala finanční příspěvek z Evropské unie a pokud existuje prokazatelná souvislost mezi nákupem půdy a projektem.

7) DPH patří k nepřijatelným nákladům kromě případů, kdy žadatel nemá žádnou možnost získat DPH zpět. Ostatní daně a poplatky (odvody za sociální a zdravotní pojištění) jsou nepřijatelné.

8) Do přijatelných nákladů lze zařadit i náklady , které vzniknou před samotným získáním grantu, tedy náklady na zpracování technických podkladů včetně výkresů, výkazů výměr či podkladů pro výběrová řízení. Příprava žádosti a doprovodných součástí a příloh je klasifikována do nepřijatelných nákladů. Studie proveditelnosti může být financována pouze za předpokladu, že zpracovatel projektu byl vybrán na základě řádného výběrového řízení.

9) Náklady na analýzu znečištění pozemků, dekontaminaci a přípravu pozemků jsou přijatelné.

10) Náklady na realizaci a zlepšování stavebních prací či pozemních prací jsou přijatelné. Za nepřijatelné jsou považovány náklady na výstavbu parkovišť pro automobily, běžná údržba a opravy budou a okolní infrastruktury.

11) Náklady na pronájem kanceláří a budov za účelem realizace projektu jsou přijatelné. Totéž platí i pro administrativní náklady na vedení projektu. V rámci auditu musejí být tyto náklady prokázány. Nepřijatelné jsou náklady za pronájem, pokud je žadatel zároveň majitelem objektu.

2) Nákup zařízení: přijatelné jsou náklady na zařízení nutné k realizaci projektu. ařízení musí být nakoupeno v období realizace projektu.

3) Odpisy zařízení vlastněných žadatelem se řadí mezi přijatelné náklady (Anonym, 003).

Celkový rozpočet projektu Jihočeský kraj – cyklistů ráj činí 2 459 000,-Kč. ' tabulce č. 9 je detailně popsán finanční plán akce (Anonym, 2005b).

. Hodnocení projektu

.1 První etapa procesu hodnocení

.1.1 Kontrola formálních náležitostí

Všechny žádosti podané v rámci 1. kola výzvy byly nashromážděny do 31.3.2005. ' ten stejný den začal proces administrace žádostí. Od 1. do 7. dubna probíhalo otevírání ıbálek s žádostmi a pro každou z nich byla založena zvláštní složka.

Druhým krokem byl přenos údajů s programu ELZA (elektronická podoba žádosti) lo monitorovacího systému MONIT a současně proběhla i 1. etapa hodnocení, edy posouzení formálních náležitostí. To spočívalo minimálně v ověření následujících ıritérií:

ı) zda byla obálka řádně zapečetěna a opatřena potřebnými údaji,

›) zda byla žádost dodána v elektronické a tištěné podobě a zda jsou tyto verze úplné ı shodné,

:) byl ověřen doručený počet kopií žádostí a příloh a bylo zhodnoceno, zda jejich počet ɔdpovídá požadovanému počtu,

d) byla ověřena kompletnost a plnost povinných příloh (včetně elektronického média), jejich očíslování a proběhla kontrola podpisů oprávněnými osobami.

U 54 z celkového počtu 63 žádostí byly zjištěny formální chyby. Pracovníci oddělení řízení grantových schémat specifikovali nalezené nedostatky písemně a vyzvali žadatele k jejich napravení během 48 hodin. Jednalo se především o chybějící přílohy nebo další skutečnosti, jako byl např. počet kopií žádosti a povinných příloh (Anonym, 2005a).

4.1.2 Posouzení přijatelnosti

Od 8. do 14. dubna byly žádosti, které byly po formální stránce úspěšné, podrobeny posouzení přijatelnosti. Tato kontrola spočívá v ověření následujících kritérií:

1) soulad akce s oprávněnými aktivitami, definovanými v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy,

2) zda realizace akce probíhá na území definovaném v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy,

3) soulad akce s příslušnou legislativou České republiky a Evropské unie (ochrana hospodářské soutěže, vliv na životní prostředí apod.),
4) splnění definice pro žadatele uvedené v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy,
5) věcný a formální soulad ekonomické analýzy akce s doporučenou metodikou,
6) zda na danou akci nebyl přidělen finanční příspěvek z jiného dotačního programu České republiky ani z jiného programu financovaného Evropskou unií,
7) zda doba realizace akce není mimo povolené období uvedené v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy,
8) zda požadovaný příspěvek není menší než minimum a nepřesahuje maximum výše grantu uvedené v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy;
9) zda požadovaný příspěvek nepřesahuje procentuální výši příspěvku uvedenou v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy.

Kritéria byla hodnocena odpověďmi ANO/NE a nesplnění jediného z nich znamenalo vyloučení akce z dalšího hodnocení. Posouzení přijatelnosti odhalilo nedostatky u 19 žádostí, kde většinu pochybení způsobilo nepřesné stanovení procentuálních podílů financování akce, zbytek pak nesoulad akce s oprávněnými aktivitami definovanými v Pokynech pro žadatele pro příslušné kolo výzvy. Tyto žádosti tak byly sice v pořádku po formální stránce, ale při posouzení přijatelnosti byly úplně vyřazeny (Anonym, 2005a).

4.2 Druhá etapa procesu hodnocení

Žádosti o akce předkládají zájemci v rámci uzavřených kol jednotlivých výzev a po jejich uzavření tak dochází k soutěži mezi jednotlivými předloženými žádostmi. Akce jsou posuzovány na základě hodnotící tabulky, která je přílohou Pokynů pro žadatele. Hodnocení je založeno na systému čtyř kritérií, které prověřují všechny podstatné aspekty akcí. Těmito aspekty jsou:
1) schopnosti a zkušenosti žadatele předložený projekt zvládnout, financovat, dokončit a udržet výsledky,
2) zasazení projektu do kontextu, zda je projekt v souladu s potřebami a požadavky v místě jeho realizace, na trhu, u cílové skupiny obyvatelstva a také jeho provázanost s ostatními aktivitami v místě,
3) vlastní kvalita projektu jak z hlediska finančního a ekonomického, tak z hlediska požadovaných výstupů a výsledků, jejich udržitelnost (je také hodnocen celkový plán,

harmonogram a rozpočet projektu),

4) vztah a dopady projektu na vnější okolí, na životní prostředí, rovné příležitosti, sociální integraci, vyvážený rozvoj regionů.

Výsledkem posouzení je bodové skóre, jímž se řídí pořadí žádosti v rámci příslušného grantového schématu (Anonym, 2005a).

4.3 Konečné rozhodování a schvalování akcí pro poskytnutí grantu

Z 2.etapy hodnocení projektů byla sestavena zpráva, obsahující seznam žádostí doporučených k financování, seřazených podle bodového skóre. Tato zpráva byla předána Radě a Zastupitelstvu Jihočeského kraje. Ze žádostí, které byly předloženy v 1. kole výzvy, bylo nakonec vybráno 24 projektů (jejich kompletní seznam ukazuje tabulka č.5) a do června roku 2006 bude postupně profinancováno 72 203 757,- Kč složených z prostředků strukturálních fondů, státního rozpočtu, zdrojů Jihočeského kraje, obecních rozpočtů a soukromého spolufinancování (Anonym, 2005a).

4.4 Kontroly EX-ANTE

Nezbytným krokem předcházejícím podpisu smluv o financování schválených akcí jsou tzv. kontroly EX-ANTE. Jedná se o porovnání představ, uvedených v žádosti, a skutečného stavu projektu. Kontroly EX-ANTE byly v Jihočeském kraji realizovány u všech schválených projektů a pracovníci oddělení řízení grantových schémat osobně provedli kontrolu v místě realizace akce. O kontrole byl vždy sepsán protokol s popisem zjištěného stavu a u investičních projektů byla pořízena též fotodokumentace. U většiny akcí nebyly zjištěny vážné závady (Anonym, 2005a).

4.5 Smlouvy o financování akcí z grantových schémat SROP Jihočeského kraje

Pracovníci oddělení řízení grantových schémat společně s odborníky oddělení legislativy a vnitřních věcí Krajského úřadu Jihočeského kraje sestavili podobu smluv o financování schválených akcí. Před jejich podpisem musí žadatel doložit příslušné doklady – smlouvu o vedení zvláštního účtu, zajištění finančního krytí či pravomocné

povolení k realizaci akce (např. stavební povolení). Po jejich obdržení a podpisu ze strany statutárního zástupce žadatele jsou postupně předkládány k podpisu hejtmanovi Jihočeského kraje. Konečný termín pro podpis všech smluv byl stanoven na 15.září 2005 (Anonym, 2005a).

4.6 Monitorování výsledků

Po podpisu smluv byla započata fáze samotné realizace akcí. Průběh této realizace je samozřejmě průběžně sledován. K monitorování slouží údaje z Průběžných, Etapových a Závěrečných zpráv předkládaných žadateli a z výsledků kontrol prováděných pracovníky oddělení řízení grantových schémat na místě realizace akcí. Tyto údaje jsou následně v pravidelných intervalech evidována v systému MONIT.

V průběhu realizace akcí jsou sledovány tyto základní indikátory: vstupy, výstupy, výsledky a dopady. Tyto indikátory však musel každý žadatel specifikovat již ve své žádosti. Pracovníci však provádějí kontroly skutečných hodnot indikátorů a porovnávají je s plánovanými hodnotami.

O průběhu monitorování akcí informuje oddělení řízení grantových schémat ve svých pravidelných zprávách řídící orgán SROP. Pozornost je věnována především operování s veřejnými zdroji a pokroku v naplňování indikátorů, ke kterým se Jihočeský kraj zavázal (Anonym, 2005a).

5. Závěr

Evropská unie v poslední době aktivně podporuje projekty zaměřené na ochranu životního prostředí. Takový je i projekt Jihočeský kraj – cyklistů ráj, jež jsem si zvolila za modelový projekt svojí bakalářské práce. Projekt měl tudíž výborné předpoklady získat dotaci z fondů Evropské unie díky velmi dobré volbě tématiky.

Akce byla navíc výborně lokalizována. Jihočeský kraj je totiž velmi vhodný pro rozvoj cyklistické dopravy, a to díky rovinatému povrchu a velkému množství turistických destinací, jako jsou rybníky a historické památky. Cyklistická doprava je zde silně rozšířená, projekt tedy reaguje na vysokou a aktuální poptávku.

Žadatel, tedy Nadace pro Jihočeské cyklostezky, má již z minulosti bohaté zkušenosti se sestavováním podobných projektů a se žádostmi o finanční podporu nejen z evropských fondů. Je tedy plně kvalifikovaná pro vytvoření takového projektu. Při podávání žádosti žadatel postupoval přesně podle pokynů uvedených v Příručce pro žadatele. Nebyl tudíž opomenut žádný z povinných kroků a byly včas dodány všechny potřebné materiály.

Žadatel si rovněž zvolil vhodného realizátora akce, společnost G-PROJECT, která má též zkušenosti s realizací podobných projektů. Realizace projektu zatím postupuje podle předem určeného časového harmonogramu a rovněž rozpočet projektu nebyl překročen.

Domnívám se, že projekt Jihočeský kraj – cyklistů ráj má pouze několik málo nedostatků, nebo lépe řečeno nevýhod. Propagací turistických destinací se nejen v Jihočeském kraji zabývá hned několik společností a organizací, proto je zde poměrně vysoká konkurence. Projekt tedy musí přijít s něčím novým, nebo zaujmout svými výstupy, které budou lepší než výstupy ostatních projektů (detailnější popis, lepší po grafické stránce atd.).

Nevýhodou je rovněž ona nízká úroveň partnerství, o které jsem se zmínila již v podkapitole SWOT analýza. Projektu chybí „velcí" sponzoři, kteří by celou akci zastřešili. Je sponzorován pouze menšími a ne příliš známými organizacemi.

Avšak na tato nevýhody lze pohlížet i z pohledu výzev do budoucna, které budou pobízet realizátory projektu ke zvyšování kvality produktů a k navazování partnerství.

Jihočeský kraj má tak skutečně skvělé předpoklady stát se v budoucnu skutečným „rájem cyklistů".

6. Seznam použité literatury

Anonym (2002): Evropská unie regionům. Delegace Evropské komise v České republice, Luxembourg, 48 *pp.*, ISBN 80-238-8523-5

Anonym (2003): Příprava projektů v rámci strukturálních fondů EU dokumentována na praktické případové studii. Ministerstvo zahraničních věcí ČR, Praha, 48 *pp.*, ISBN 80-86345-44-0

Anonym (2004a): Základní principy přípravy projektů v rámci strukturálních fondů EU. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, 66 *pp.*

Anonym (2004b): Krok za krokem SROPem. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, 56 *pp.*

Anonym (2005a): Zpráva o realizaci grantivých schémat SROP Jihočeského kraje ke dni 31. srpna 2005. Krajský úřad Jihočeského kraje, České Budějovice, 58 *pp.*

Anonym (2005b): Zjednodušená studie proveditelnosti. 29 *pp.*

Anonym (2006a): Strategické dokumenty. Ministerstvo pro místní rozvoj, http://www.mmr.cz/index.php?show=001024004000

Anonym (2006b): Rozvojové koncepce Jihočeského kraje. Jihočeský kraj, http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=710&par[lang]=CS

Dekoster, J., Schoellaert, U. (2002): Cyklistika pro města. Ministerstvo životního prostředí, Praha, 82 *pp.*, ISBN 80-7212-197-9

Martínek, J. a kol. (2005): Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy ČR, Olomouc, 40 *pp.*, ISBN 80-86502-24-4

Potluka, O. a kol. (2003): Průvodce strukturálními fondy EU. IREAS, Praha, 198 *pp.*, 80-86684-02-4

7. Přílohy

Tabulka č. 1: Studie intenzity cyklistické dopravy v Českých Budějovicích a okolí

Trasa-České Budějovice	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
České Budějovice-Dolní Dvořiště	76	0	3	0	19	50	7	79
Dolní Dvořiště-České Budějovice	61	0	10	0	19	38	4	71
České Budějovice-České Velenice	52	0	9	0	12	36	4	61
České Velenice-České Budějovice	42	0	5	0	13	25	4	47
České Budějovice-Nové Hrady	193	0	53	0	45	131	17	246
Nové Hrady-České Budějovice	176	0	48	1	53	130	13	225
Ve směru z města	689	3	298	0	264	545	181	990
Ve směru do města	636	3	241	1	229	511	141	881
České Budějovice-Hluboká nad Vltavou	1235	313	102	1	585	925	141	1651
Hluboká nad Vltavou-České Budějovice	1150	313	87	3	568	822	163	1553

Tabulka č. 2: Studie intenzity cyklistické dopravy v Jindřichově Hradci

Trasa-Jindřichův Hradec	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
Denisova-Jindřiš	169	0	26	0	71	78	20	195
Jindřiš-Denisova	172	0	38	0	63	74	35	210
Hypernova-Denisova	186	0	103	0	58	79	44	289
Denisova-Hypernova	208	0	144	0	71	95	42	352
Stavcent-Hypernova	250	0	56	0	79	129	42	306
Hypernova-Stavcent	195	0	101	0	57	99	39	296
Stavcent-Jindřiš	64	0	7	0	27	30	7	71
Jindřiš-Stavcent	51	0	3	0	9	32	10	54
Jindřiš-Hypernova	27	0	14	0	12	12	3	41
Hypernova-Jindřiš	17	0	8	0	6	9	2	25
Denisova-Stavcent	5	0	3	0	1	1	3	8
Stavcent-Denisova	2	0	0	0	0	2	0	2

Tabulka č. 3: Studie intenzity cyklistické dopravy v Písku a okolí

Trasa-Písek	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
Ve směru do města	182	0	1397	0	431	822	326	1579
Ve směru z města	153	0	996	0	307	593	249	1149

ulka č. 4: Studie intenzity cyklistické dopravy v Táboře

Trasa-Tábor	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
armády-botanická zahrada	54	00	92	0	19	30	5	146
botanická zahrada-n.armády	61	0	89	0	18	36	7	150

bulka č. 5: Studie intenzity cyklistické dopravy v Třeboni a okolí

Trasa-Třeboň	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
Lužnice-Stříbřec	243	0	8	0	48	161	33	251
Stříbřec-Lužnice	244	0	2	1	72	168	25	147

abulka č. 6: Studie intenzity cyklistické dopravy v okolí Lipna

Trasa	Kategorie							
	Cyklisté	*Bruslaři*	*Pěší*	*Ostatní*	*Děti a mládež*	*Střední generace*	*Starší generace*	*Celkem*
Frymburk-Lipno nad Vltavou	440	0	458	2	214	548	138	900

Tabulka č. 7: Výše finančních prostředků věnovaných na jednotlivá grantová schémata

Grantové schéma	Výše finančních prostředků
GS 1.1 DP	10 617 475,- Kč
GS 1.1 MSP	19 718 167,- Kč
GS 2.1.1	6 232 252,- Kč
GS 3.2	20 400 865,- Kč
GS 4.1.2 PS	6 062 907,- Kč

Tabulka č. 8: Časový harmonogram projektu Jihočeský kraj – cyklistů ráj

Produkt	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI
Portál																
Databáze																
Propag. materiály																
Bulletin																
Audit - zpráva																
Vybavení																
Mzdy																
Administrativa																
Konzultanti																
Cestovné																
Kampaně																
Veletrhy																
Cyklojízdy																
Marketing																
Značení																
Projekt																
Překlady																
Režie																

	Investiční fáze
	Provozní fáze

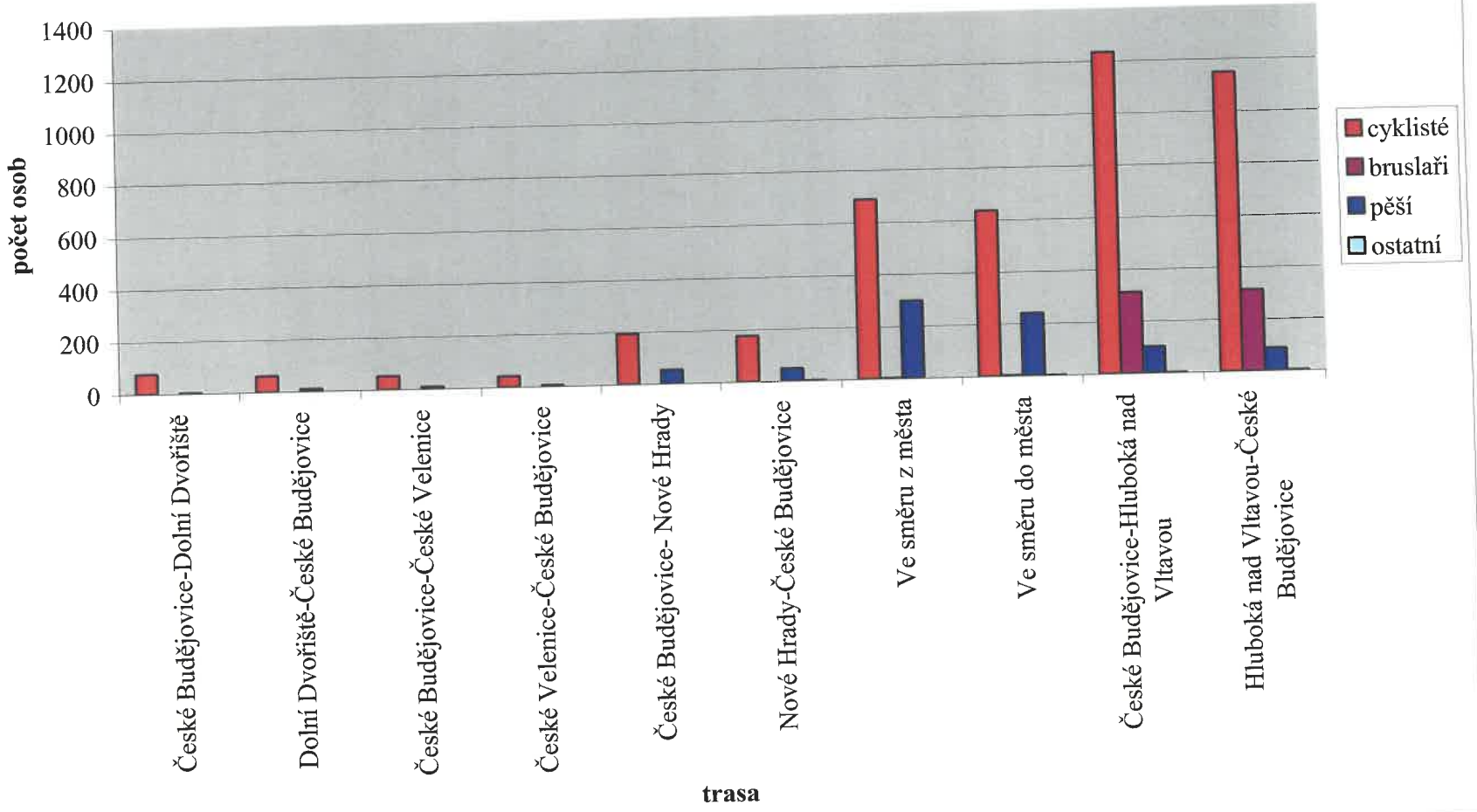
Tabulka č. 9: Rozpočet projektu Jihočeský kraj – cyklistů ráj

Produkt	Počet kusů	Cena za kus	Výsledná cena
Portál	1	200 000	200 000
Databáze	2	40 000	80 000
Propagační materiály	20 000	20	400 000
Bulletin	20 000	15	300 000
Audit - zpráva	1 000	150	150 000
Vybavení	1	20 000	20 000
Mzdy	100 (hodin)	300	30 000
Administrativa	1	80 000	80 000
Konzultanti	1	200 000	200 000
Cestovné	5 000	3,80	19 000
Kampaně	12	5 000	60 000
Veletrhy	2	50 000	100 000
Cyklojízdy	4	30 000	120 000
Marketing	1	100 000	100 000
Značení	1	200 000	200 000
Projekt	1	100 000	100 000
Překlady	500 (normostran)	400	200 000
Režie	1	100 000	100 000
Celkem			2 459 000

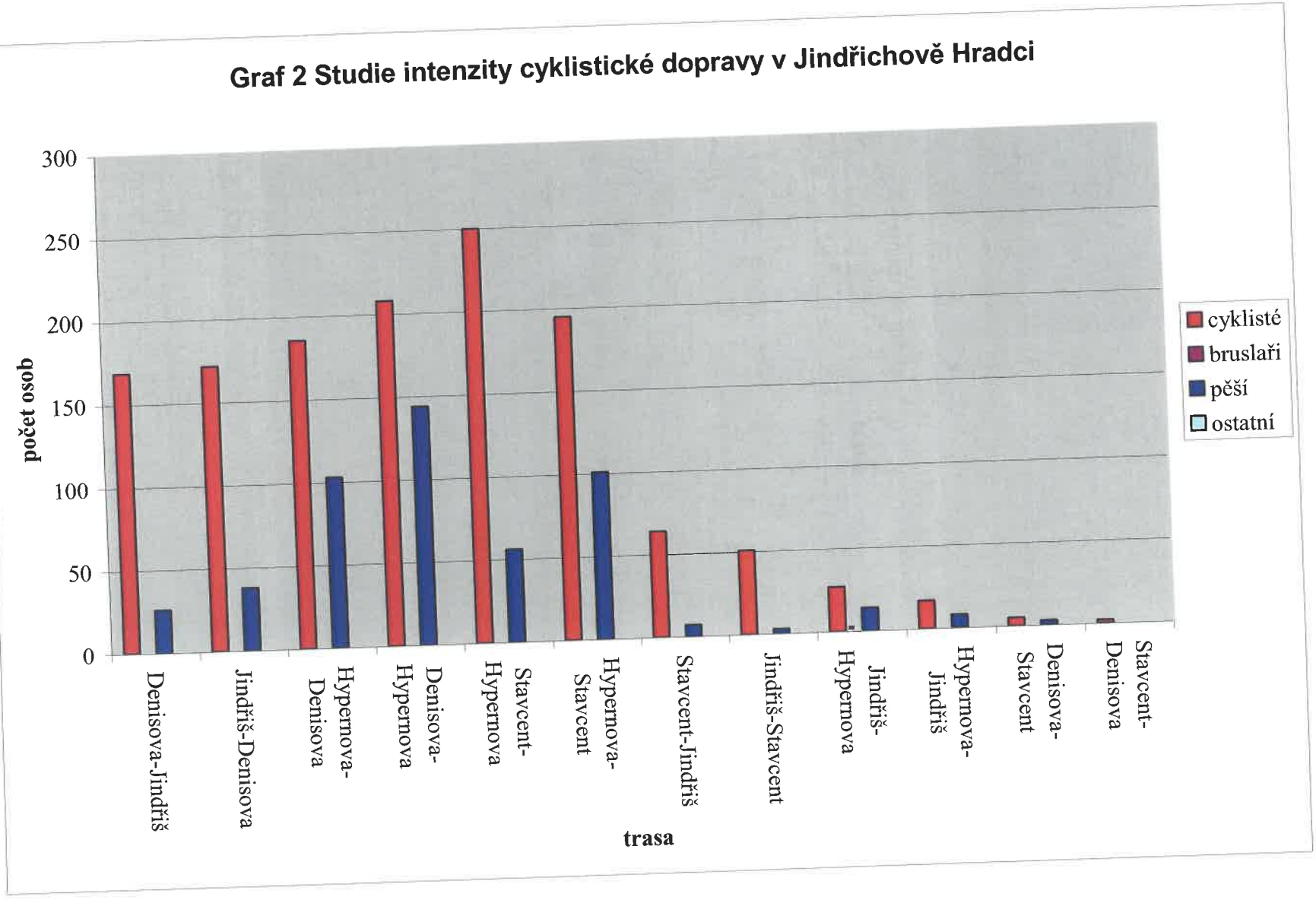
Tabulka č. 10: Seznam projektů Jihočeského kraje, jimž byl přiznán grant

GS 1.1 na podporu malých a středních podnikatelů v Jihočeském kraji	
Název akce	*Žadatel*
Pořízení technologií pro rozvoj výroby ocelových konstrukcí	PKD s.r.o. Dačice
Přístavba a nástavba cukrárny	Eva Fellegiová, Vyšší Brod
GS 2.1.1 na podporu místních komunikací v Jihočeském kraji	
Název akce	*Žadatel*
Propojení památkově chráněných oblastí Plastovice – Zbudov, rekonstrukce místní komunikace	Obec Sedlec
Rekonstrukce místní komunikace	Obec Jilem
Stavební úpravy a rozšíření komunikace ve Vlkonicích	Obec Vacov
Rekonstrukce místní komunikace na náměstí Komenského	Obec Kunžak
GS 3.2 na podporu sociální integrace v Jihočeském kraji	
Název akce	*Žadatel*
Tolerance České Budějovice – zaměstnání osob sociálně vyloučených	Městská charita České Budějovice
Pracovní uplatnění klientů sociálně-psychologického centra ARKÁDA	ARKÁDA sociálně-psychologické centrum
Tolerance 2005	Farní charita Písek
Středisko pro sociální integraci	Město Vodňany
Auritus – Centrum pro lidi ohrožené drogou, resocializační programy	Farní charita Tábor
Další vzdělávání osob se zdravotním postižením pro uplatnění v praxi	SOU a SOŠ Sezimovo Ústí
Příprava provozu chráněné dílny u Sv. Kateřiny	Domov Sv. Anežky
Sociální začlenění dětí a mládeže ze sociálně slabého prostředí do společnosti	Město Jindřichův Hradec
Bazilika – místo setkávání, tvůrčí ateliéry	Bazilika, o.p.s.
GS 4.1.2 na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro podnikatelské subjekty	
Název akce	*Žadatel*
Marketingová studie rozvoje zařízení cestovního ruchu společnosti Lipno servis	Lipno servis, s.r.o. Lipno
GS 4.1.2 na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro veřejné subjekty	
Název akce	*Žadatel*
Lnáře – vstupní brána regionu Blatensko	Obec Lnáře
Vítejte v Táborsku	Město Tábor
Turistika na koni	Jihočeský kraj
Jihočeský kraj – cyklistů ráj	Nadace pro Jihočeské cyklostezky
GS 4.2.2 na rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch v Jihočeském kraji pro podnikatelské subjekty	
Název akce	*Žadatel*
Revitalizace hotelu Podhrad	AGRIPROD CZ, a.s.
Rozvoj autokempu Modřín	Lipno servis, s.r.o. Lipno
Wellness hotel	AGRIPROD CZ, a.s.

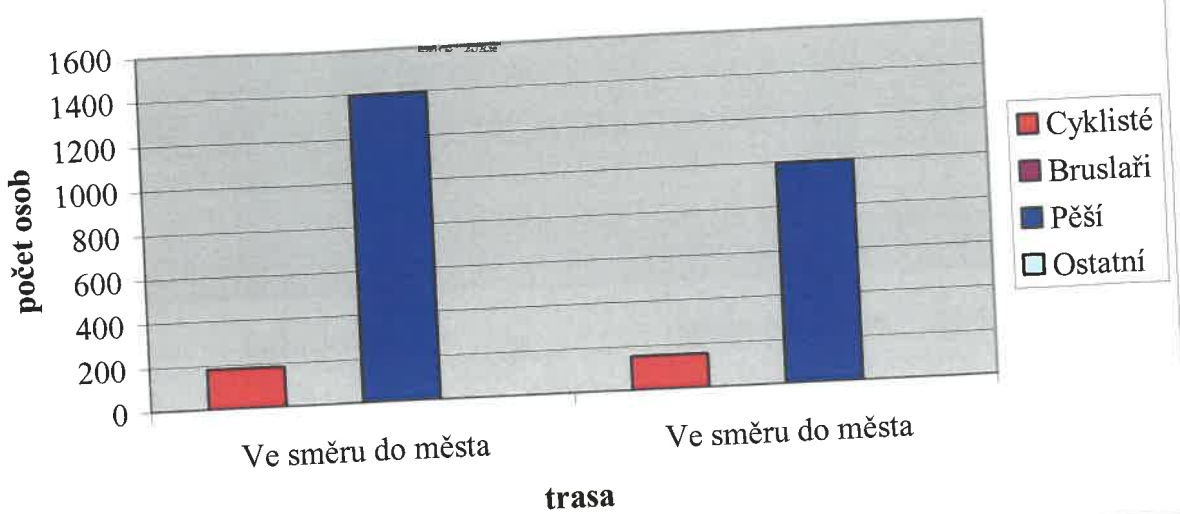
Graf 1 Studie intenzity cyklistické dopravy v Českých Budějovicích a okolí



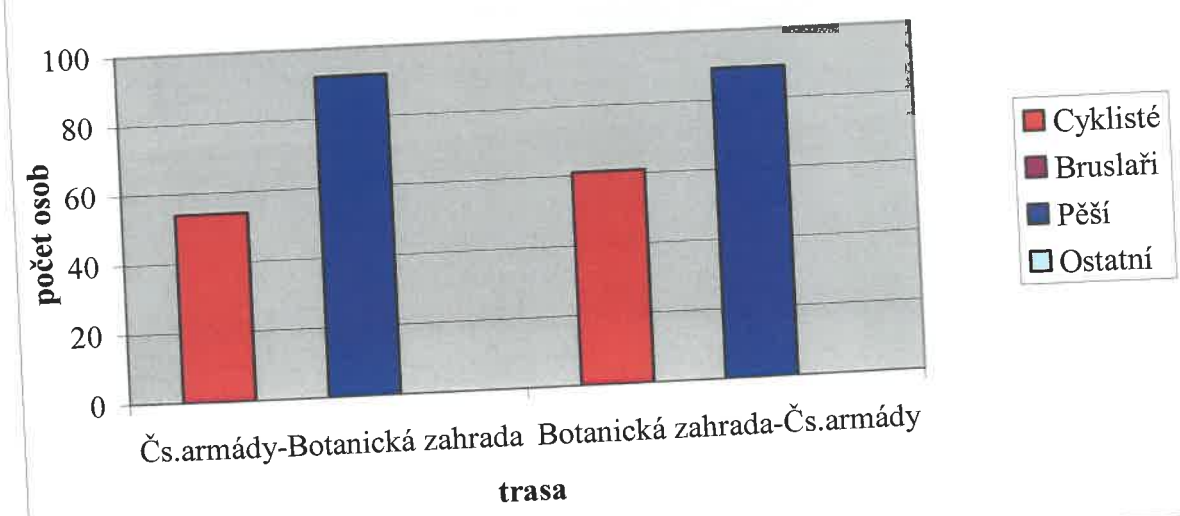
Graf 2 Studie intenzity cyklistické dopravy v Jindřichově Hradci



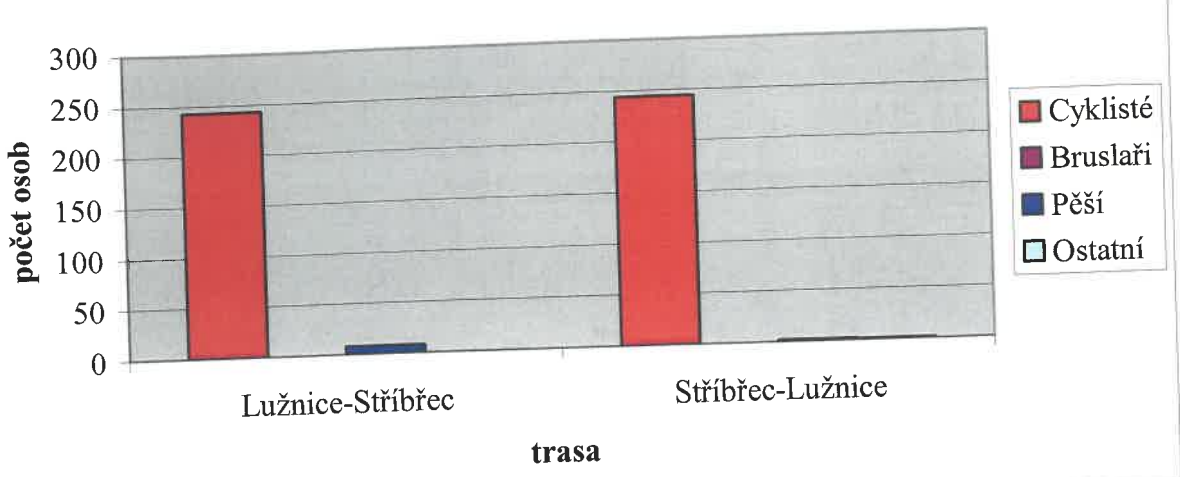
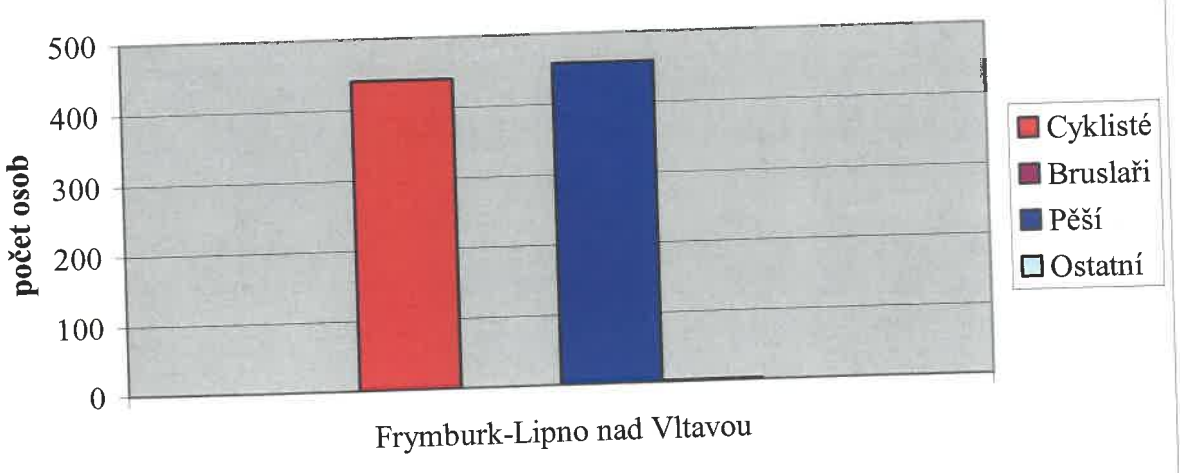
Graf 3 Studie intenzity cyklistické dopravy v Písku a okolí



Graf 4 Studie intenzity cyklistické dopravy v Táboře



Graf 5 Studie intenzity cyklistické dopravy v Třeboni a okolí



Graf 6 Studie intenzity cyklistické dopravy v okolí Lipna