

Možnosti vybudování turistického areálu v Sudoměřicích pro zvýšení návštěvnosti Baťova kanálu

Vendula Buráňová

Bakalářská práce
2006



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav managementu
akademický rok: 2005/2006

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vendula BURÁŇOVÁ**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management a ekonomika**

Téma práce: **Možnosti vybudování turistického areálu
v Sudoměřicích pro zvýšení návštěvnosti Bažova
kanálu**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte literární rešerši vztahující se k turistickému ruchu a Evropským strukturálním fondům.
2. Analyzujte současný stav Bažova kanálu v Sudoměřicích.
3. Navrhněte doporučení možností vybudování turistického areálu v Sudoměřicích pro zvýšení návštěvnosti Bažova kanálu.
4. Doporučení podrobte rizikové a nákladové analýze.

Rozsah práce: **40 stran**
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- (1) DRDLA, M.; JANÍČEK, L.; RAIS, K. Evropská unie – instituce, ekonomická, bezpečnostní a sociální politika. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2002. 293 s. ISBN 80-7226-819-8
- (2) FORET, M.; FORETOVÁ, J. Jak rozvíjet místní cestovní ruch. 1. vyd. Praha: GRADA publishing, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X
- (3) KÖNIG, Petr et al. Rozpočet a politiky Evropské unie. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2004. 374 s. ISBN 80-7179-846-0
- (4) OMONDI, Rose et al. Průvodce fondy EU pro neziskové organizace. 2. vyd. Praha: Nadace rozvoje občanské společnosti, 2005. 224 s. ISBN 80-902302-5-3
- (5) VILAMOVIČ, Šárka. Jak získat finanční zdroje Evropské unie. Praha: GRADA Publishing, 2004. 196 s. ISBN 80-247-0828-0

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Vratislav Kozák, Ph.D.**
Ústav managementu
Datum zadání bakalářské práce: **13. března 2006**
Termín odevzdání bakalářské práce: **19. května 2006**

Ve Zlíně dne 13. března 2006


doc. PhDr. Vnislav Nováček, CSc.
děkan




Ing. Pavla Staňková, Ph.D.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

V mé bakalářské práci se zabývám možnostmi získání peněžních prostředků pro obec Sudoměřice. Tato obec potřebuje peníze na vybudování turistického areálu. V jeho centru stojí technická památka - Výklopník. Zaměřím se především na finanční pomoc Evropské unie, tedy na strukturální fondy. Věřím, že díky tomuto turistickému areálu se zvýší návštěvnost Baťova kanálu.

Klíčová slova: Baťův kanál, turistický areál, cestovní ruch, strukturální fondy.

ABSTRACT

In my bachelor thesis I decided to deal possibilities of obtaining finances for commune Sudoměřice. This village wants to build tourist area. In its centre is standing technical memory called Výklopník. Especially I focus on acquisition finances from structural funds of European Union. I hope, thanks to this tourist area are going to be more visitors of the Bata Canal.

Keywords: Bata canal, tourist area, tourist business, structural funds.

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi jakýmkoliv způsobem pomohli při zpracování mé bakalářské práce. Zvláštní poděkování patří vedoucímu bakalářské práce, panu Ing. Vratislavu Kozákovi, Ph.D. za odborné vedení této práce, cenné rady a připomínky. Děkuji také panu Vojtěchu Bártkovi z Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu za poskytnutí důležitých informací.

„Jsou tři druhy hodnot, které potřebujete v jakékoliv práci na světě:

kapitál, vědomosti a svoboda.“

(Tomáš Baťa)

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA	11
1.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ PRO ALOKACI PROSTŘEDKŮ POMOCI ZE STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ	12
1.2 SOUČASNÉ OBDOBÍ 2000-2006.....	13
1.2.1 Cíle regionální a strukturální politiky pro období 2000-2006.....	13
1.2.2 Principy regionální a strukturální politiky.....	16
1.2.3 Hlavní nástroje hospodářské politiky a sociální soudržnosti	18
1.2.4 Iniciativy společenství	21
1.3 POMOC ZE STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ.....	23
1.3.1 Základní programové dokumenty.....	24
2 TURISTICKÝ RUCH	29
2.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ Z OBLASTI CESTOVNÍHO RUCHU.....	29
2.2 CR JAKO CELOSVĚTOVÝ FENOMÉN	30
2.3 FORMY CESTOVNÍHO RUCHU	31
2.4 DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU	32
2.5 POLITIKA ROZVOJE CR	33
2.5.1 Trvale udržitelný rozvoj	33
2.5.2 Česká centrála cestovního ruchu	33
II PRAKTICKÁ ČÁST	36
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU BAŤOVA KANÁLU	37
3.1 HISTORIE BAŤOVA KANÁLU.....	37
3.2 TRASA BAŤOVA KANÁLU.....	38
3.3 AGENTURA PRO ROZVOJ TURISTIKY NA BAŤOVĚ KANÁLU	41
3.3.1 Projekty uskutečněné v posledních pěti letech.....	41
3.3.2 Vyhodnocení využívání Baťova kanálu	43
4 TURISTICKÝ AREÁL V SUDOMĚŘICÍCH	46
4.1 POPIS JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ TURISTICKÉHO AREÁLU	46
4.2 SOUČASNÝ STAV AREÁLU.....	49
4.3 ČASOVÉ ROZLOŽENÍ REALIZACE	52
4.4 NÁKLADOVÁ ANALÝZA	53
4.5 RIZIKOVÁ ANALÝZA	54
DOPORUČENÍ	56
ZÁVĚR	61
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	63

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	65
SEZNAM OBRÁZKŮ	66
SEZNAM TABULEK.....	67
SEZNAM PŘÍLOH.....	68

ÚVOD

V dnešní době, kdy je většina populace neustále pod vlivem stresu, je velmi důležité umět se odpoutat od problémů pracovních dnů a využít svůj volný čas ke zregenerování jak fyzických, tak psychických sil.

Způsob relaxace každého jedince je velmi individuální, avšak v posledních letech můžeme v této oblasti pozorovat rostoucí zájem lidí o využívání volného času ku prospěchu svého zdraví a rovněž k obohacování jejich kulturního a společenského života.

I právě proto jsem si zvolila téma bakalářské práce z oblasti turistiky. V nejbližším okolí Bařova kanálu existuje sice hodně kulturních památek a jiných atraktivit umožňující příjemné strávení volného času, avšak v současné době stále ještě nejsou dostatečně propojeny. Chybí zde tzv. destinační management a právě z tohoto důvodu není ekonomický potenciál této oblasti dostatečně využíván.

Cílem mé bakalářské práce je tedy zjistit možnosti financování turistického areálu v Sudoměřicích, který by dále rozšířil nabídku možností k odreagování se a spolu s propojením všech místních atraktivit do jednoho funkčního celku by vedl ke zvýšení návštěvnosti Bařova kanálu a tedy i celého jeho okolí.

Podnětem pro vznik tohoto areálu je především nevyužití technické památky Výklopník, který jako jeden z objektů bude jeho součástí.

V teoretické části se budu nejprve věnovat oblasti strukturální politiky, jako jsou např. její cíle a nástroje. Zde se zaměřím především na bližší popis finanční pomoci z EU týkající se přímo předmětu této práce.

Druhou část bude tvořit zpracování literární rešerše z oblasti cestovního ruchu, jako je např. vymezení základních pojmů, druhy cestovního ruchu a jeho politika.

Praktickou část věnuji jednak analýze současného stavu Bařova kanálu, a jednak budoucímu turistickému areálu. Zde budou popsány jednotlivé plánované objekty areálu a rovněž přehled investičních nákladů na jejich výstavbu. Nebude chybět ani nabídka

atraktivit z okolí Výklopníku, které budou vzájemně propojeny s možností plavby po kanálu.

Doufám, že tato bakalářská práce bude přínosem především pro obec Sudoměřice, která tak zjistí, prostřednictvím jakých programů a opatření EU může potřebné finanční prostředky získat. Práce představuje jakýsi odrazový můstek k vypracování projektu a žádosti o poskytnutí finanční pomoci z Evropské unie.

Dále může sloužit i jako inspirace pro ostatní obce podél Bařova kanálu, které o výstavbě obdobného zařízení zatím jenom uvažují.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA

Regionální a strukturální politikou se Evropská unie snaží podporovat harmonický, vyvážený a udržitelný rozvoj hospodářských činností, vysokou úroveň zaměstnanosti, rovnost mezi muži a ženami a vysokou úroveň ochrany a zlepšování životního prostředí.

V Evropské unii je regionální politika prováděna na třech úrovních:

- ☆ Nadnárodní úroveň (regionální politika prováděná přímo institucemi EU).
- ☆ Národní úroveň (velmi diferencovaná regionální politika uskutečňovaná jednotlivými členskými zeměmi, kdy se však postupně přejímají některá společná pravidla).
- ☆ Regionální úroveň (ve většině zemí, dlouhodobě posilována) [7].

„Důvodů pro společnou regionální politiku EU existuje hned několik. Mezi hlavní patří především rozpor mezi závažností regionálních problémů a schopnostmi států tyto problémy řešit. Mezi další důvody patří:

- ☆ Ekonomická a monetární unie (zavedení společné měny s sebou přineslo regionálně diferencované rozmístění výhod);
- ☆ Požadavek některých členských států na kompenzaci regionálních dopadů ostatních „neregionálních“ politik EU, zvláště společné zemědělské politiky či společné vědeckotechnické politiky EU;
- ☆ Některé vlády příliš často regionálními problémy omlouvaly poskytováním nejruznějších dotací do průmyslu“ [7].

„Společná regionální a strukturální politika je projevem určité solidarity na úrovni Evropské unie a především má nezastupitelný význam při posilování soudržnosti i společné identity“ [7].

Správný přístup k zaměstnání, konkurenceschopnost firem, investice do moderních technologií, to vše jsou otázky, se kterými se musí vypořádat jak podniková sféra, tak

i představitelé regionálních a národních institucí a vládních orgánů. Fungující regionální politika na nadnárodní úrovni, tak jak funguje v EU, je ve světě ojedinělá [9].

1.1 Vymezení území pro alokaci prostředků pomoci ze strukturálních fondů

„Rostoucí význam regionální a strukturální politiky a jejích nástrojů si vzhledem k posilování redistribuční funkce strukturálních fondů (dále jen SF) směrem k regionům a rostoucím objemům prostředků v průběhu vývoje vyžádal vytvoření zvláštního územního členění.“ Tento systém vytvořil Evropský statistický úřad Eurostat ve spolupráci se statistickými úřady jednotlivých zemí členských zemí pod názvem NUTS (Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques) [5].

NUTS1 – Územní jednotka typu velkých oblastí daného státu, obvykle tvořena několika celky.

NUTS2 – Nižší jednotka, která obvykle odpovídá úrovni středního článku územně správního členění státu. Z hlediska populace se pohybuje mezi jedním až dvěma miliony obyvatel.

NUTS3 – Jednotka odpovídající úrovni nižšího územně správního celku.

NUTS4 – První z tzv. místních správních jednotek (LAU1).

NUTS5 – Jednotka LAU2.

Územní členění v ČR:

- NUTS1: Česká republika
- NUTS2: regiony soudržnosti
- NUTS3: kraj
- NUTS4: bývalé okresy
- NUTS5: obec

1.2 Současné období 2000-2006

„Budování společné Evropy znamená dát dohromady skupinu států, které vytvoří těsné sociální a ekonomické vazby a dohromady řeší problémy společného zájmu“ [9].

S těmito předpoklady přistoupila Evropská unie již ke čtvrté reformě strukturálních fondů a strukturální politiky obsažené v balíčku Agenda 2000 [9].

Agenda 2000 za silnější a širší Evropu byla schválena na zasedání Rady v Berlíně v březnu 1999. Zaměřuje se především na:

- ☆ Zlepšení efektivity strukturálních nástrojů posílením koncentrace jejich působení, tj. snížení počtu Cílů strukturální politiky a počtu Iniciativ společenství;
- ☆ Zachování rozpočtu pro ekonomickou soudržnost;
- ☆ Rozšíření zaměření regionální soudržnosti na nově přistoupené členské státy EU [5].

1.2.1 Cíle regionální a strukturální politiky pro období 2000-2006

Současné období lze obecně charakterizovat následujícím způsobem:

- a) snaha o snížení rozdílů v životní úrovni obyvatel jednotlivých regionů a zajištění relativně vyváženého ekonomického a sociálního vývoje tak, aby z něho měl prospěch co největší počet obyvatel EU;
- b) předcházení novým regionálním problémům, které mohou být způsobeny strukturálními změnami v evropském, případně světovém hospodářství [7].

Ve snaze o větší efektivnost vynakládaných prostředků bylo pro období 2000-2006 rozhodnuto o naplňování tří cílů, a to dvou regionálních a jednoho horizontálního pro lidské zdroje.

Cíl 1 – Podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů

Tento Cíl je orientován na zvýšení konkurenceschopnosti regionů, udržení a vytváření nových pracovních příležitostí, rozvoj infrastruktury a podporu malého a středního podnikání, zvláště pokud pozitivně ovlivní zaměstnanost [5].

“Kritéria pro zařazení regionu pod Cíl 1:

- ☆ regiony na úrovni NUTS2, jejichž HDP na obyvatele měřený paritní kupní silou (vypočítaný za poslední tři roky) je menší než 75 % průměru EU;
- ☆ regiony spadající v předešlém programovacím období 1994-1996 pod bývalý Cíl 6 (jedná se o Finsko a Švédsko);
- ☆ odlehlé regiony (Francouzská zámořská území, Kanárské ostrovy, Madeira)“ [7].

Celkově pod Cíl 1 zahrnujeme 22,2 % populace EU a je na něj vyčleněno 70,1 % prostředků SF, tj. cca 136 mld. €. Je podporován z ERDF, ESF, EAGGF (podpůrná sekce) a FIG.

Cíl 2 – Podpora hospodářské a sociální konverze regionů, které čelí strukturálním obtížím

Pod tento Cíl mohou být zařazovány regiony úrovně NUTS3, případně mikroregiony procházející rozsáhlou ekonomickou a sociální restrukturalizací. Pomoc je určena ekonomické diverzifikaci v regionu, pomoc s propojením venkovských oblastí s nejbližšími městy infrastrukturou, životnímu prostředí, drobnému a střednímu podnikání a zlepšení přístupu k novým technologiím [5].

Kritéria pro zařazení regionu pod Cíl 2:

- ☆ Pro průmyslové oblasti:
 - a) míra nezaměstnanosti musí převyšovat průměr EU;
 - b) musí představovat vyšší podíl pracovních míst v průmyslovém sektoru než představuje průměr EU;
 - c) je zaznamenán pokles v průmyslové oblasti.
- ☆ Pro venkovské oblasti:
 - a) hustota osídlení je nižší než 100 obyvatel na km²;
 - b) podíl obyvatel pracujících v zemědělství na celkové zaměstnanosti musí převyšovat dvakrát průměr EU;

c) míra nezaměstnanosti v těchto regionech musí přesahovat průměr EU.

Nejdůležitější je kritérium hustoty osídlení, z ostatních stačí splnit jen některá.

☆ Pro městské oblasti jsou definovány tři kritéria, z nichž alespoň jedno musí být splněno:

a) obzvláště špatný stav životního prostředí;

b) vysoká úroveň chudoby včetně nízké úrovně bydlení;

c) míra dlouhodobé nezaměstnanosti musí přesahovat průměr EU.

☆ Pro oblasti závislé na rybolovu:

a) v rybářském odvětví musí být zaměstnán významný podíl obyvatel regionu;

b) restrukturalizace rybářství by vedla k podstatnému snížení zaměstnanosti v regionu [7].

Tento Cíl je podporován z ERDF a ESF.

Cíl 3 – Podpora přizpůsobování a modernizace politik a systémů vzdělávání, rekvalifikací a zaměstnanosti

Pod tento Cíl mohou být zahrnuté oblasti, které nesplňují kritéria pro zařazení pod Cíl 1.

Slouží jako rámec pro všechna opatření k podpoře rozvoje lidských zdrojů na národní úrovni. Jeho smyslem je zlepšit přístup ke vzdělání, modernizovat systém vzdělání, vzdělávacích programů a podpory zaměstnanosti [5].

„Cíl 3 podporuje aktivity v těchto oblastech:

☆ podpora aktivních strategií na trhu pracovních sil vedoucích ke snížení nezaměstnanosti;

☆ podpora přístupu k pracovnímu trhu, speciálně je kladen důraz na osoby ohrožené sociální izolací;

☆ zvyšování pracovních příležitostí prostřednictvím vzdělávacích programů a celoživotního vzdělávání;

- ☆ podpora opatření, která umožňují včasné rozpoznání sociálních a hospodářských změn a nutných opatření, kterých je třeba k přizpůsobení se těmto změnám;
- ☆ podpora rovných příležitostí pro muže a ženy“ [7].

1.2.2 Principy regionální a strukturální politiky

Regionální a strukturální politika EU se opírá o pět základních a další doplňkové principy:

- ☆ **princip monitorování a vyhodnocování**
- ☆ **princip koncentrace**
- ☆ **princip partnerství**
- ☆ **princip programování**
- ☆ **princip adicionality (doplňkovosti)**
- ☆ princip koordinace a harmonizace
- ☆ princip integrace
- ☆ princip konvergence
- ☆ princip solidarity
- ☆ princip subsidiarity
- ☆ princip kompatibility
- ☆ princip proporcionality

Princip monitorování a vyhodnocování

Jedná se o průběžné sledování a vyhodnocování prováděných opatření a celkové efektivnosti vynakládání prostředků. Kontroluje se nejen věcné, ale i finanční plnění projektu, přičemž před jeho schválením je požadováno podrobné hodnocení jeho dopadů, poté následuje průběžné monitorování realizace projektu a na závěr dojde ke zhodnocení skutečných přínosů projektu. U tohoto principu se může sledovat jeho neustále rostoucí význam [7].

Princip koncentrace

Představuje jeden z nosných pilířů reformy. Hlavní pointou principu koncentrace je, že finanční prostředky by měly být používány co nejúčelněji a neměly by být rozměňovány na řadu méně významných akcí, tzn. že jde o snahu věnovat největší prostředky regionům s největšími problémy, na projekty slibující největší efekt. Prostředky např. ze strukturálních fondů mohou být využívány pouze k realizaci předem stanovených cílů [7,17].

Princip partnerství

Představuje úzkou spolupráci mezi Evropskou komisí a odpovídajícími orgány na národní, regionální a místní úrovni. Vyžaduje se, aby se na přípravě programových dokumentů pro získání prostředků z EU podílely v co největší míře samotní příjemci pomoci. Obvykle se požaduje 50% finanční spoluúčasť [7,17].

Princip programování

Pro období 2000-2006 začal být uplatňován nový programový přístup, který má za cíl zlepšit koordinaci celého implementačního systému a umožnit sladění jednotlivých financovaných aktivit tak, aby směřovaly k naplnění stanovených cílů regionální politiky.

Proces programování lze v jeho základní podobě popsat pomocí tří kroků:

1. zpracování Národních regionálních plánů;
2. vyjednání dohody o podobě a konkrétní formě pomoci – Rámec podpory Společenství;
3. rozvedení schválených prioritních os rozvojového plánu do podoby podkládajících Operačních programů [5].

Princip adicionality (doplňkovosti)

Tento princip byl aplikován již před reformou 1988, a to z důvodů neefektivnosti používání prostředků SF, která spočívala především v nahrazování národních zdrojů pro podporu regionálního rozvoje zdroji z fondů. Vzhledem k tomu, že praxe před reformou ukázala

nedostatečné respektování doplňkovosti, byl tento princip výslovně zaveden do legislativy ES a stal se jedním z hlavních principů RP/SP EU [5].

„Princip stanovuje, že prostředky vynakládané ze společného rozpočtu EU mají doplňovat ostatní veřejné výdaje a nikoli je nahrazovat. Členské státy nemohou v žádném případě využívat prostředky EU poskytované v rámci regionální či celé strukturální politiky jako náhražku vlastních rozpočtových výdajů“ [7].

V praxi to znamená, že prostředky ze zdrojů Evropské unie musí být doplněny určeným podílem zdroji příjemce pomoci, ať už z veřejných rozpočtů nebo soukromých zdrojů.

1.2.3 Hlavní nástroje hospodářské politiky a sociální soudržnosti

Jádrem regionální a strukturální politiky Evropské politiky Evropské unie jsou strukturální fondy. Jejich význam pro hospodářskou a sociální soudržnost je v rámci EU nezastupitelný. SF regionální politiky představují finanční nástroje, které poskytují finanční podporu v podobě grantů (nevratných dotací) na realizaci konkrétních opatření. Zaměřují se na snižování rozdílů v úrovni rozvoje různých regionů a snižování zaostalosti nejvíce znevýhodněných regionů nebo ostrovů včetně venkovských oblastí [7,9].

Z principů regionální politiky vyplývá, že konkrétní fond může být použit pouze na finanční podporu těch akcí, které jsou pro tento fond přípustné. Seznam takových přípustných akcí je definován v odpovídajícím nařízení Komise včetně metodiky, jak pomoc požadovat a realizovat [9].

1. Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF, European Regional Development Fund)

Představuje největší fond z hlediska objemu alokovaných prostředků. Z tohoto fondu lze čerpat prostředky na zabezpečení Cílů 1 a 2, iniciativám společenství pro přeshraniční spolupráci INTERREG, pro regeneraci městských oblastí URBAN a pro inovační opatření a opatření technické pomoci.

Konkrétně je pomoc zaměřena na:

- ☆ produktivní prostředí, především zvyšování konkurenceschopnosti malých a středních podniků a zvyšování atraktivity regionů;
- ☆ posílení kapacit výzkumného a technologického rozvoje;
- ☆ rozvoj informační společnosti;
- ☆ rozvoj cestovního ruchu a investic do kultury včetně ochrany kulturního dědictví;
- ☆ ochrana a zlepšování životního prostředí ve smyslu udržitelného rozvoje;
- ☆ rovnost mezi muži a ženami v oblasti zaměstnání;
- ☆ nadnárodní, přeshraniční a meziregionální spolupráci vedoucí k trvalému regionálnímu a místnímu rozvoji [9].

2. Evropský sociální fond (ESF, European Social Fund)

Jedná se o nejstarší strukturální fond, jehož prostředky lze použít na spolufinancování všech tří Cílů.

Pomoc je zaměřena na:

- ☆ prevenci a boj s nezaměstnaností;
- ☆ rozvoj lidských zdrojů a posílení sociální integrace na trhu práce s cílem dosažení vyšší úrovně zaměstnanosti;
- ☆ integrace mladých lidí do pracovního procesu;
- ☆ stabilizace a růst zaměstnanosti;
- ☆ posílení lidského potenciálu ve výzkumu, vědě a technologii [7].

ESF poskytuje také prostředky na iniciativu Společenství EQUAL pro boj se všemi formami diskriminace nebo nerovností na trhu práce a pro sociální a pracovní integraci azylantů.

3. Evropský zemědělský orientační a záruční fond (EAGGF, European Agricultural Guidance and Guarantee Fund)

Tento fond se dělí na část záruční a podpůrnou. Záruční tvoří kolem 95 % všech výdajů fondu a slouží ve většině případů k financování Společné zemědělské politiky. Pouze nepatrná část z těchto prostředků může být v souladu s Nařízením Rady EC č. 1257/1999 využita pro podporu některých opatření rozvoje venkova mimo Cíl 1. Podpůrná část se podílí na financování operací spadající zejména pod Cíl 1 a v některých specifických případech i pod Cíl 2 při rozvoji venkova [9].

Cílem fondu je zavést udržitelnou a integrovanou venkovskou politiku řízenou jediným právním nástrojem, která zajistí lepší soudržnost mezi rozvojem venkova a tržní společnou zemědělskou politikou a bude podporovat všechny aspekty rozvoje venkova stimulací účasti místních aktérů. Fond je určen pro podporu přeměny agrárních struktur a rozvoje venkovských oblastí [9].

4. Finanční nástroj pro usměrňování rybolovu (FIFG, Financial Instrument for Fisheries Guidance)

Jedná se o nejmladší nástroj založený v roce 1993. Prostředky lze použít na podporu Cílů 1 a 2. Jeho cílem je přispívat k dosažení trvalé rovnováhy mezi zdroji rybolovu a jejich využití, zvyšovat konkurenceschopnost struktur a rozvoj rybářských podniků schopných růstu, zvyšovat přidanou hodnotu rybolovu, produktů vodní kultury a revitalizovat oblasti, které jsou na nich závislé [9].

Fond soudržnosti

Nařízením Rady č. 792/93 ES položilo v roce 1993 základ nového finančního nástroje na podporu soudržnosti. Jedná se o samostatný nástroj mimo strukturální fondy, neboť je alokovan na úrovni členských zemí, nikoli v regionech, tzn. že přímo spolufinancuje jasně definované projekty. Tím je usnadněno hodnocení přínosu projektů spolufinancovaných z Fondu soudržnosti z hlediska trvale udržitelného rozvoje [5,7].

Fond soudržnosti poskytuje prostředky na velké investiční projekty v sektorech životního prostředí a dopravy v členských státech unie, jejichž HDP na obyvatele státu, měřený

paritou kupní síly, je nižší než 90 % průměru EU. Druhou podmínkou je, že členský stát musí realizovat program hospodářské konvergence [16].

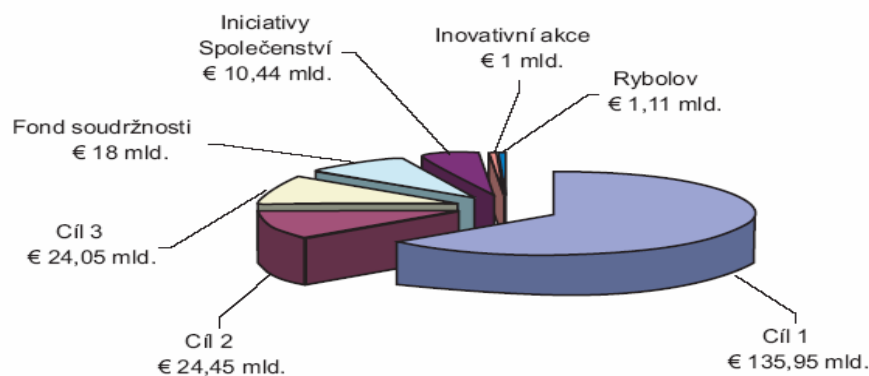
Daná kritéria splňovaly v roce 2000 Španělsko, Řecko, Portugalsko a Irsko. Po rozšíření Evropské unie v roce 2004 se počet možných příjemců prostředků z Fondu soudržnosti rozšířil o Českou republiku, Estonsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko [14].



Celková míra pomoci může činit maximálně 85 %. Pomoc z tohoto fondu je v praxi jen doplňující a z hlediska objemu finančních prostředků z EU, jak znázorňuje Obr. 2., tvoří cca 1/3 z celé pomoci.

Obr. 1 Možní příjemci pomoci z Fondu soudržnosti dle [15].

Celkové alokace na strukturální fondy a Fond soudržnosti EU pro období 2000–2006 (v cenách roku 1999)



Obr. 2 Objem finančních prostředků z EU dle [7].

1.2.4 Iniciativy společenství

Kromě národních programů v Rámci podpory Společenství (operačních programů) a v rámci jednotlivých programových dokumentů financují strukturální fondy také tzv.

iniciativy společenství, inovační akce (technickou pomoc) a investice do rybolovu v oblastech nevyhovujících zařazení pod Cíl 1 [7].

„Iniciativy společenství jsou zvláštní programy řízení Evropskou komisí k řešení specifických problémů dotýkajících se celého území EU, které doplňují jiné programy ES nebo usnadňují jejich implementaci. Pro programovací období 2000-2006 došlo v porovnání s předchozím programovacím obdobím ke snížení na pouhé 4 iniciativy, na které bylo vyčleněno 10,44 mld. €, což představuje 5,35 % rozpočtu strukturálních fondů“ [7].

INTERREG III – je nejvýznamnější a nejrozsáhlejší iniciativou Společenství. Hlavním smyslem této iniciativy je zabezpečit, aby se státní hranice nestaly bariérou pro rozvoj a integraci evropského území [9].

LEADER+ - poskytuje podporu projektům rozvoje venkova. Jeho cílem je motivovat a podporovat místní subjekty tak, aby uvažovaly o dlouhodobé prosperitě svého regionu [9].

EQUAL – je součástí politiky zaměstnanosti Evropské unie. Usiluje o zvýšení a zkvalitnění zaměstnanosti, přičemž směřuje k podpoře nadnárodní spolupráce s cílem podporovat nové nástroje v boji proti všem typům diskriminace a nerovnosti na trhu práce, se speciální pozorností věnovanou integraci žadatelů o azyl. V roce 2001 k této iniciativě přistoupila i Česká republika [7].

URBAN II – snaží se pomáhat městským oblastem, které se ocitly v krizi, zejména ve třech směrech: fyzická a environmentální regenerace, sociální začlenění vybraných skupin obyvatel a podnikání a zaměstnanost [9].

Iniciativa	Zaměření	Financuje
INTERREG III	Podporuje přeshraniční (A), nadnárodní (B) a meziregionální (C) spolupráci, tj. vytvoření partnerství pro stimulaci a prosazování	ERDF

	harmonického, vyváženého a trvale udržitelného rozvoje oblastí Společenství složených z více regionů.	
URBAN II	Zaměřuje se na podporu inovačních strategií pro hospodářskou a společenskou obnovu měst a upadajících okrajových městských oblastí postižených krizí.	ERDF
LEADER+	Zaměřuje se na tvorbu nových místních integrovaných strategií pro rozvoj venkovských ekonomik a na spolupráci mezi místními skupinami.	EAGGF, podpůrná sekce
EQUAL	Usiluje o mezistátní spolupráci při eliminaci faktorů způsobujících nerovnosti a diskriminaci na pracovních trzích.	ESF

Tab. 1 Zaměření iniciativ dle [9].

1.3 Pomoc ze strukturálních fondů

Samotná realizace politiky hospodářské a sociální soudržnosti se provádí prostřednictvím tzv. programování, které je založeno na rozdělování finančních prostředků Společenství na základě víceletých rozvojových programů [11].

Programování podle Evropské komise představuje proces organizování, rozhodování a financování, který je uskutečňován v několika fázích s cílem realizovat ve víceletém období společnou aktivitu Společenství a členských států [9].

Programy spolufinancované EU se mohou zaměřovat na široké spektrum opatření v návaznosti na definovanou rozvojovou strategii daného území. Může jít např. o oblast podpory hospodářského rozvoje, zemědělství, lesnictví a obnovy venkova, opatření na podporu výstavby infrastruktury, zlepšení životního prostředí, podporu zvyšování kvalifikace lidských zdrojů aj.

1.3.1 Základní programové dokumenty

Národní rozvojový plán (dále jen NRP)

Představuje základní strategický dokument pro získání podpory ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU. Je připraven členským státem a založený na příslušných prioritách států a regionů, které musí být v souladu s legislativou Společenství.

NRP představuje zevrubné zdůvodnění potřeby podpor a definuje cíle, jichž má být dosaženo. Detailní cíle a podmínky čerpání podpory na jejich dosažení v jednotlivých oblastech jsou pak specifikovány v operačních programech a jejich dotacích [11].

Za globální cíl NRP lze považovat udržitelný rozvoj založený na konkurenceschopnosti.

Rámec podpory Společenství

Jedná se o listinu schválenou Komisí po dohodě s daným členským státem, která zajišťuje koordinaci veškeré pomoci z EU. Je rozčleněný podle priorit a realizuje se prostřednictvím jednoho nebo více operačních programů [9].

Operační program (dále jen OP)

Slouží k provádění Rámce podpory Společenství a musí být opět schválen Komisí. Česká republika stanovila pro současné období 2004-2006 následujících pět operačních programů:

- ☆ OP Průmysl a podnikání;
- ☆ OP Infrastruktura;
- ☆ OP Rozvoj lidských zdrojů;
- ☆ OP Rozvoj venkova a multifunkčního zemědělství;
- ☆ Společný regionální operační program [11].

První čtyři OP představují sektorové operační programy, pátý je regionální.

Pro potřeby této bakalářské práce se budu blíže zabývat pouze Společným regionálním operačním programem.

Společný regionální operační program (dále jen SROP)

„SROP je souhrnným dokumentem zahrnujícím rozvojové priority sedmi regionů soudržnosti (celé České republiky s výjimkou hl. města Prahy), které mohou být v období 2004-2006 podporovány ze strukturálních fondů EU v rámci Cíle 1“ [16].

Jedná se o OP podporující především aktivity, jejichž realizace z hlediska platné české legislativy spadá do působnosti obcí nebo krajů. Tím se tento program odlišuje od zbývajících operačních programů, které se zaměřují na realizaci opáření, jež jsou v působnosti státu [11].

V souvislosti s tím je SROP orientován na podporu vyváženého a doložitelného vývoje ekonomických aktivit, spočívajících zejména v:

- ☆ zvyšování konkurenční schopnosti české ekonomiky;
- ☆ zkvalitňování regionální infrastruktury;
- ☆ rozvíjení infrastruktury pro rozvoj lidských zdrojů;
- ☆ snižování disparit v sociálních a ekonomických podmínkách;
- ☆ rozvoji venkova a podpoře cestovního ruchu [11].

„Podpora pro SROP ze strukturálních fondů Evropské unie bude poskytována z těchto dvou fondů:

- ☆ Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF);
- ☆ Evropský sociální fond (ESF)“ [15].

Spolufinancování z veřejných prostředků České republiky bude zajišťováno jednak z rozpočtů obcí a krajů, jednak ze zdrojů státního rozpočtu a státních fondů.

Globální cíl Společného regionálního operačního programu navazuje na vymezení globálního cíle a specifických cílů Rámce podpory Společenství, které jsou definovány následovně:

Globální cíl	Udržitelný rozvoj založený na konkurenceschopnosti
Specifické cíle	a) vytvoření podmínek pro rozvoj podnikání b) zvýšení flexibility na trhu práce c) zlepšení kvality infrastruktury

Tab. 2 Cíle SROP dle [15].

Priority SROP

Na základě stanovených cílů SROP, hlavních strategických směrů jejich naplnění a výběru klíčových problémů vyžadujících podporu z veřejných zdrojů, bylo vymezeno 5 priorit:

1. Regionální podpora podnikání
2. Regionální rozvoj infrastruktury
3. Rozvoj lidských zdrojů a sociální integrace v regionech
4. Rozvoj cestovního ruchu
5. Technická pomoc [16]

Grafické znázornění cílů a priorit SROP je obsažen v Příloze 1. Dále pak Příloha 2 obsahuje priority a opatření SROP. Pro potřeby bakalářské práce se dále budu podrobněji věnovat prioritě 4 – Rozvoj cestovního ruchu.

Priorita 4 – Rozvoj cestovního ruchu

Tato priorita představuje důležitý nástroj rozvoje prosperity regionů soudržnosti. Navržená opatření jsou zaměřená především na rozvoj služeb pro cestovní ruch, vytváření pracovních míst a zvyšování příjmů místních rozpočtů. Soustředěné úsilí je věnováno podpoře investic pro realizaci infrastruktury cestovního ruchu a rekonstrukci kulturních a technických památek v regionech. Hlavním úkolem bude tedy najít způsob, jakým regiony s potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu mohou využít vlivu, který pro cestovní ruch představuje turisticky atraktivní Praha [11,15].

„Projekty podporované v rámci této priority musí prokázat jasný ekonomický dopad; především by měly přilákat turisty z ostatních regionů a měly by zapadat do širšího rámce plánu rozvoje cestovního ruchu pro daný region“ [15].

Tato priorita je tvořena následujícími opatřeními:

4.1 Rozvoj služeb pro cestovní ruch

4.2 Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Pro potřeby bakalářské práce se dále omezím pouze na opatření 4.2.

Opatření 4.2 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Zaměření pomoci: Budou zde podporovány investiční projekty zaměřené na rozvoj infrastruktury potřebné pro cestovní ruch, zejména pokud jde o:

- ☆ projekty kongresového, lázeňského, kulturního cestovního ruchu a ekoturistiky;
- ☆ revitalizace kulturních, technických a průmyslových památek a kulturního dědictví;
- ☆ vybudování a rozvoj místních, regionálních či celostátních informačních systémů CR;
- ☆ rozvoj kapacit podniků působících v odvětví CR;
- ☆ obnova a rozvoj turistických stezek, infrastruktury rekreační plavby, cyklostezek a cyklotras a dalších [15].

Podpora může být použita na pořízení hmotného či nehmotného dlouhodobého majetku, zejména budov, staveb, strojů, zařízení, rekonstrukci a modernizaci hmotného dlouhodobého majetku bezprostředně souvisejícího s realizací projektu.

Mezi operační cíle tohoto opatření patří:

- ☆ dosažení lepší nabídky a využití turistického potenciálu regionů a obcí;
- ☆ vybudování stabilní struktury venkovské turistiky;
- ☆ zlepšení dopravní dostupnosti turisticky atraktivních míst a památek;
- ☆ zvýšení přitažlivosti regionů a obcí pro návštěvníky;

- ☆ zvýšení příjmů z cestovního ruchu [11].

Příjemci pomoci mohou být:

- ☆ kraje (v případě grantových schémat podporujících malé a střední podnikatele působící v odvětví cestovního ruchu);
- ☆ obce;
- ☆ svazky obcí;
- ☆ nestátní neziskové organizace;
- ☆ organizace zřizované obcemi, kraji nebo státem;
- ☆ drobní podnikatelé;
- ☆ malé a střední podniky.

Celý proces získávání prostředků Evropské unie představuje běh na dlouhou trať. Základem úspěšnosti projektu je především dobrá vize, jasná strategie pro dosažení cíle, důkladná příprava veškerých podkladů a v neposlední řadě rovněž vysoká kvalita zpracování projektu.

2 TURISTICKÝ RUCH

2.1 Vymezení základních pojmů z oblasti cestovního ruchu

Cestovní ruch (dále jen CR)

Vzhledem k neustálému vývoji cestovního ruchu a odlišným přístupům k předmětu CR, nebyla doposud jediná všeobecně závazná definice tohoto odvětví přijata.

Na mezinárodní konferenci Světové organizace cestovního ruchu (WTO) konané v kanadské Ottawě v roce 1991 byl cestovní ruch definován jako činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, přičemž hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě [6].

Typy účastníků turistického ruchu

Účastníkem cestovního ruchu rozumíme osobu cestující na dobu delší než 24 hodin do jiné země než je země jejího trvalého pobytu, a to:

- ☆ pro zábavu a zlepšení zdravotního stavu;
- ☆ kvůli zúčastnění se akcí nejrůznějšího charakteru;
- ☆ za účelem vyřízení určitých záležitostí [8].

Turista (tourist)

- ☆ V mezinárodním CR je za turistu považována osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své trvalé bydliště, na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ne však déle než jeden rok, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi.
- ☆ V domácím CR je za turistu považována osoba trvale usídlená v zemi, která cestuje do jiného místa než je její běžné životní prostředí, na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování, ne však na dobu delší šesti měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě [6].

Návštěvník (visitor)

- ☆ V mezinárodním CR je návštěvníkem osoba, která cestuje do jiné země, než v níž má své trvalé bydliště, a to na dobu nepřekračující jeden rok, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi.
- ☆ V domácím CR je návštěvníkem osoba, která má trvalé bydliště v dané zemi, cestující na jiné místo v zemi mimo své bydliště na dobu kratší šesti měsíců, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi [6].

Výletník (excursionist)

- ☆ V mezinárodním CR je výletníkem osoba, která cestuje do jiné země než v níž má své trvalé bydliště na dobu kratší než 24 hodin, aniž by v navštívené zemi přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi.
- ☆ V domácím CR je výletníkem osoba trvale usídlená v dané zemi, která cestuje do místa odlišného od jejího běžného životního prostředí na dobu kratší než 24 hodin, aniž by v navštíveném místě přenocovala, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě [6].

2.2 CR jako celosvětový fenomén

„Cestovní ruch a cestování mají velmi dlouhou historii a jsou spjaty s počátky naší civilizace. První výpravy vedly po souši i po vodě, později také vzduchem a nakonec i vesmírným prostorem“ [2].

CR představuje v dnešní době velmi významné národohospodářské odvětví, které se stává důležitou součástí tzv. průmyslu volného času. Přispívá k celkovému rozvoji místa a na jeho realizaci se podílí celá řada dalších odvětví. Stává se stále výraznější složkou spotřeby obyvatelstva a rovněž i významným ekonomickým fenoménem. K realizaci CR je potřeba zabezpečit širokou škálu ekonomických činností – vyžaduje určitou úroveň služeb, zejména tedy pro volný čas. Neobejde se bez kvalitních ubytovacích a stravovacích zařízení a bez potřebné infrastruktury [2, 6, 10].

Tím se CR stává i důležitou oblastí podnikatelských příležitostí a zároveň i faktorem rozvoje regionálních celků, národních i světových ekonomik. S rozvojem cestovního ruchu rovněž souvisí vznik nových pracovních příležitostí. Mezi hlavní přínosy CR pro zaměstnanost patří i skutečnost, že vytváří pracovní místa v široké škále profesí a rovněž i v ekonomicky méně rozvinutých oblastech jako jsou např. hory, jezera apod. [6].

Každý člověk potřebuje čas od času změnit prostředí, ať už kvůli potřebě odpočinku, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků či seberealizaci, pro jejichž uspokojení neposkytuje místo trvalého bydliště dostatek možností a příležitostí nebo dostatečnou kvalitu tohoto uspokojení. Cestovní ruch tedy představuje prostředek k uspokojování potřeb reprodukce fyzických a duševních sil člověka, ke kterému dochází v jejich volném čase [3,6].

2.3 Formy cestovního ruchu

Formy cestovního ruchu vycházejí ze zaměření CR na uspokojování konkrétních potřeb účastníka. Mezi základní formy patří:

- ☆ rekreační CR
- ☆ kulturně-poznávací CR
- ☆ sportovně-turistický CR
- ☆ lázeňskoléčebný CR

Mezi specifické formy CR patří např.:

- ☆ lovecký
- ☆ mototuristický
- ☆ mládeže
- ☆ náboženský
- ☆ nákupní
- ☆ cykloturistika
- ☆ rybolov

☆ chatařský a chalupářský

☆ politický [2,8].

2.4 Druhy cestovního ruchu

Oblast cestovního ruchu můžu sledovat z mnoha hledisek:

a) podle místa realizace:

☆ Domácí cestovní ruch je CR, při němž účastníci nepřekračují státní hranice své země.

☆ Zahraniční cestovní ruch je CR, který zahrnuje příjezdy a výjezdy za hranice příslušného státu, který se dále člení na:

- aktivní CR – příjezdový, představuje příliv platebních prostředků pro navštívenou zemi,
- pasivní CR – výjezdový, výdej platebních prostředků do zahraničí.

b) podle organizace:

☆ Organizovaný CR – je takový, kdy cestu i pobyt zajišťuje např. cestovní kancelář.

☆ Neorganizovaný CR – je takový, kdy si vše potřebné zajišťuje účastník sám.

c) podle délky pobytu:

☆ Krátkodobý CR – je charakterizován pobytem do 3 dnů mimo trvalé bydliště.

☆ Dlouhodobý CR – předpokládá cestovní pobyt delší než 3 dny mimo trvalé bydliště.

d) podle počtu účastníků:

☆ individuální

☆ skupinový [2,8]

2.5 Politika rozvoje CR

Politika rozvoje cestovního ruchu tvoří základ pro řízení a rozvoj CR a představuje významný prvek národního a regionálního plánování CR v každé zemi. V současné době spadá podpora rozvoje CR do kompetence Ministerstva pro místní rozvoj, které dále spolupracuje při plnění specifických cílů s dalšími ministerstvy a celou řadou regionálních sdružení a organizací a místní správou [10].

2.5.1 Trvale udržitelný rozvoj

Trvale udržitelný rozvoj (dále jen TUR) a zlepšení životního prostředí jsou prioritními otázkami, které se týkají nejen světové populace, ale také světového ekonomického růstu. Perspektiva územního rozvoje v Evropě přitom vychází ze záměru Evropské unie dosáhnout vyváženého a TUR, který se promítá v koncepci tří zásadních cílů evropské politiky, a to:

- ☆ hospodářské a sociální soudržnosti;
- ☆ zachování přírodních zdrojů a kulturního dědictví;
- ☆ vyváženější konkurenceschopnosti evropského území [3,10].

TUR představuje vzájemnou závislost mezi prostředím a rozvojem území ve snaze o dosažení kvalitnějšího života pro každého. Udržitelnost vyžaduje, aby současná generace zanechala životní prostředí ve stejně dobrých, či lepších podmínkách, než ho našla [10].

„Udržitelný rozvoj turistiky uspokojuje potřeby současných turistů a hostitelských regionů a zároveň chrání a zvyšuje tyto možnosti do budoucna. Má vést k řízení všech zdrojů, aby byly uspokojovány ekonomické, sociální a estetické potřeby při zachování kulturní integrity nejdůležitějších ekologických procesů, biologické různorodosti a procesů, které umožňují život“ [3].

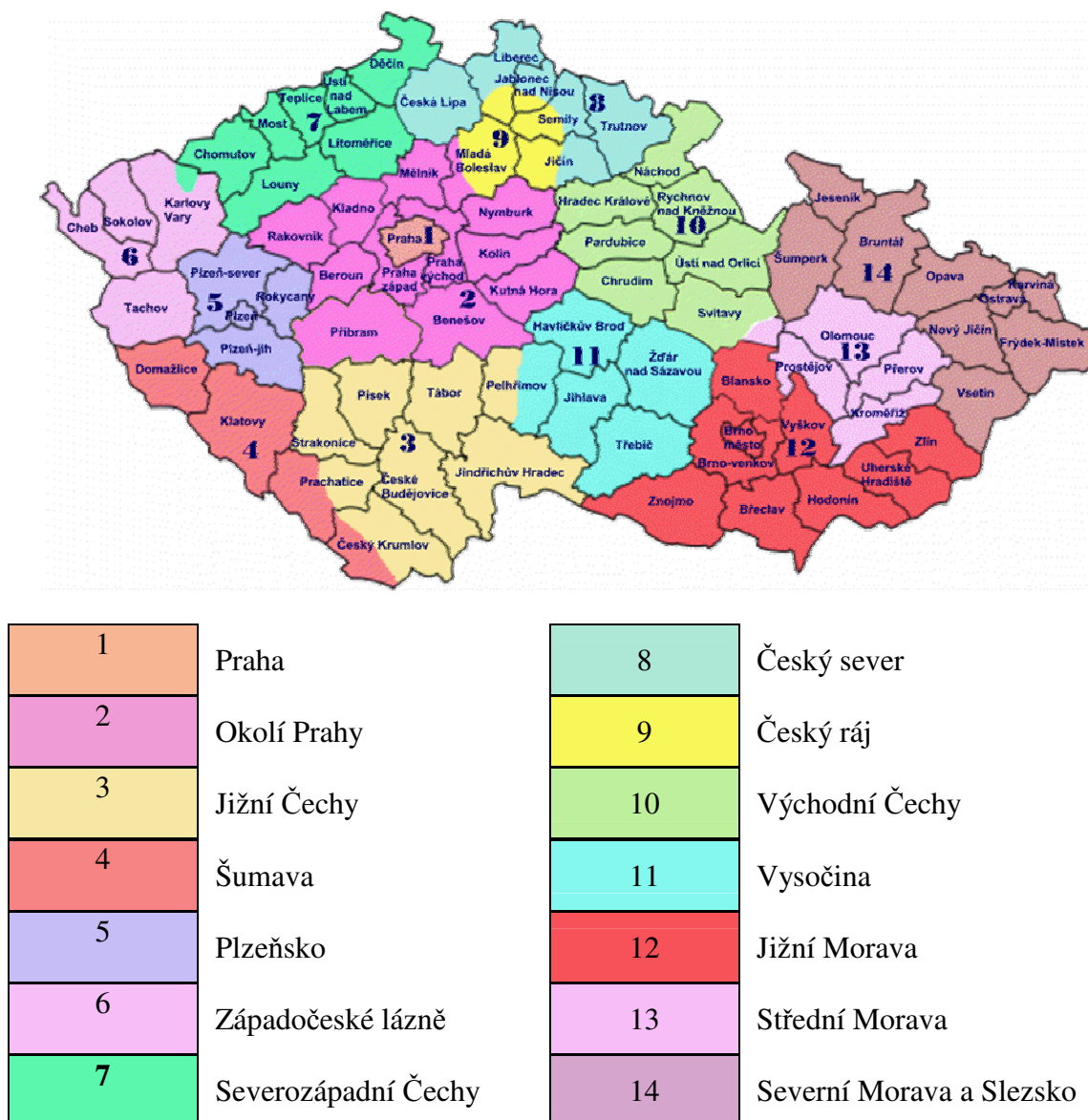
2.5.2 Česká centrála cestovního ruchu

Pro potřeby podpory a rozvoje podnikatelských aktivit v oblasti CR byla zřízena Ministerstvem hospodářství Česká centrála cestovního ruchu (dále jen ČCCR), která svou činnost zahájila 1. dubna 1993. Jedná se o příspěvkovou organizaci koordinující státní

propagaci CR s aktivitami prováděnými podnikatelskými subjekty a rozvíjející střednědobou a aktuální strategií pro marketing CR na domácím i zahraničním trhu [10].

Mezi jeden z jejích hlavních úkolů ČCCR patří spolupráce s regiony České republiky, která je založena na tzv. marketingových turistických regionech. Turistické regiony byly vymezeny v letech 1998-1999 na základě jednání v regionech a jsou definovány jako „oblasti, pro něž je typický určitý druh turistiky, který jednotlivé prvky dané oblasti spojuje a sjednocuje, ale zároveň i odlišuje od ostatních regionů“. Základem pro uplatnění turistického regionu na trhu je existence turistických produktů a turistické nabídky [10].

V České republice je v současné době 14 marketingových turistických regionů.



Obr. 3 Marketingové turistické regiony dle [10].

Hlavní význam turistických regionů tkví v možnosti ucelené prezentace země, která nabízí souhrn turistických produktů reprezentovaných jednotlivými turistickými regiony. Mají tedy sloužit především k prezentaci Česka v zahraničí, ale i k podpoře domácího CR [10].

Představitelé turistických regionů si už plně uvědomují, jakou významnou složku jejich příjmů může rozvoj CR v jejich lokalitě tvořit. Zájem turistů, jak zahraničních, tak i domácích, po poznávání českého kraje se začíná opět projevovat, a proto je velmi důležité, aby právě turistické regiony neustále vytvářely, rozšiřovaly a zkvalitňovaly nabídku svých služeb. Vele důležitou roli pro dosažení úspěchu a konkurenceschopnosti jednotlivých regionů v oblasti CR hraje jednak propojení jednotlivých nabídek, které poskytnou účastníkovi cestovního ruchu možnost výběru z nejrůznějších forem turistických aktivit po celou dobu jeho pobytu, a jednak dostatečná propagace, která umožňuje návštěvníkovi jedné turistické atraktivity navštívit i další v dané lokalitě.

V našem případě se jedná o propojení zejména vodní turistiky prostřednictvím Baťova kanálu se všemi ostatními možnými druhy cestovního ruchu, jako je např. cykloturistika, vinařství, lázeňský CR, kulturně-poznávací CR apod.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU BAŤOVA KANÁLU

3.1 Historie Baťova kanálu

Řeka Morava, jejímž údolím vedla prastará obchodní cesta spojující evropský sever a severovýchod s jihem, byla dobrým a laciným dopravním prostředkem především pro plavení dřeva. Během třicetileté války však plavba na řece upadla a tok začal zarůstat lesním porostem. Roku 1653 jednal zemský sněm a zemské hejtmanství moravské o opětovném splavnění řeky Moravy a poprvé se tak začalo hovořit o jejím propojení s řekou Odrou, o tzv. Dunajsko-oderském průplavu.

Během dlouhých let bylo hodně pokusů o úpravu řeky Moravy, především kvůli povodním, avšak vše skončilo především na finančních bariérách. Velký zájem na řešení problému ve své době projevil velkopřemyslník Tomáš Baťa, jehož firma vlastnila lignitový důl Jan v Ratíškovicích a řešila problém levné přepravy lignitu pro své závody v Otrokovicích a ve Zlíně.

Již v době projektové přípravy však bylo zřejmé, že současně s regulací řeky je nutné řešit problém zavlažování celého přilehlého území, a to zvláště kvůli vysychání ramen řek Veličky, Morávky a Radějovky. Tak se v průběhu zpracování projektů na závlahové kanály přistoupilo i na návrh firmy Baťa, a. s. realizovat tento kanál jako součást plavební cesty. Výsledků své intervence se však Tomáš Baťa již nedožil a po jeho tragické smrti v roce 1932 převzal plány jeho nevlastní bratr a nový šéf Baťových závodů Jan Antonín Baťa.

Stavba plavebního a závlahového kanálu byla zahájena v říjnu 1934. Hodnota stavby byla vyčíslena na 34 mil. Kčs, přičemž firma Baťa musela zaplatit 18 mil. Kčs. Veškeré práce skončily na podzim roku 1938.

To, o čem se diskutovalo téměř 300 let, bylo pro firmu Baťa otázkou několika let.

První velké opravy kanálu bylo nutno provést po druhé světové válce, protože ustupující německá armáda zničila všechny mosty, potopila lodě a poškodila jezy. Po změně politických poměrů se změnil i pohled na další rozvoj a prodlužování vodní cesty – teď směrem k železné oponě. Celosvětové změny ve struktuře průmyslu i přeprav v 60. letech

20. století přispěly k odstavení nákladní plavby na obdobných malých vodních cestách v celé Evropě [1,4].

Další projekty na využití této vodní cesty byly zpracovány až kolem roku 1989. Obce začaly uvažovat o možnosti turistického využití vodní cesty a za tímto účelem zřídilo 7 obcí v roce 1995 nadaci Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu. K těmto „sedmi statečným“, které tvořily Spytihněv, Huštěnovice, Uherské Hradiště, Kostelany nad Moravou, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou a Vnorovy, se postupně připojily i Strážnice, Petrov, Hodonín, Rohatec, Sodoměřice a Staré Město.

Od roku 1996 začaly probíhat rekonstrukce a modernizace plavebních komor a parlament České republiky Zákonem o vnitrozemské plavbě zařadil průplav Otrokovice-Rohatec mezi využitelné vodní cesty.

3.2 Trasa Baťova kanálu

Celková délka plavební cesty byla 51,8 km. Trasa začínala přístavem v Otrokovicích a končila u Rohatce překladištěm lignitu – výklopníkem nacházejícím se na katastrálním území obce Sodoměřice, který má být právě součástí turistického areálu, na který zpracovávám tuto bakalářskou práci.

V současné době je zpřístupněno a propojeno 48 km původní trasy Baťova kanálu. Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi a znovu se spojuje ve Starém Městě, ve Veselí nad Moravou se znovu odděluje a ve Vnorovech se unikátním způsobem kříží s řekou a pokračuje až do Rohatce. Celou plavební cestu zachycuje následující obrázek, na němž se dá zřetelně rozpoznat řeka Morava od umělého koryta.



Obr. 4 Mapa Bačova kanálu dle [13].

Na trase bylo realizováno 14 plavebních komor, v současnosti je na zde celkem 13, které překonávají výškový rozdíl 18,6 m. Jejich výskyt rovněž zachycuje předchozí obrázek.

Přístavy

Po celé délce Bačova kanálu se nachází sedm přístavů a sedm přístavišť. Přístavy slouží především ke kotvení větších lodí. Jsou zde nabízeny různé služby veřejnosti, jako je např. půjčování lodí, parkování vlastních lodí, občerstvení, sociální zařízení a další. Oproti tomu přístaviště slouží pouze k nástupu a výstupu z lodí, to platí tedy především u veřejných přístavišť. Řada přístavišť je soukromých, které po dohodě umožňují jak přistání, tak zakotvení.

Nejsevernějším přístavem je přístav ve Spytihněvi.

Jedná se o malou obec se zajímavou lokalitou v okolí jezů, kde se od hlavního koryta řeky odděluje uměle vybudovaný kanál s první plavební komorou. Nachází se zde půjčovna motorových člunů, hausbótů a rybářská bašta „Na rejdě“.

Staré Město

Přístav se nachází na levém břehu Bařova kanálu při plavební komoře. Jeho součástí je rovněž půjčovna lodí s motorovými čluny, šlapadly i hausbóty. Pro zlepšení letních večerů v bufetu se zastřešeným posezením vystupuje pravidelně country kapela. Přístav Staré Město patří spíše mezi menší přístavy, nabízející prostor pro zakotvení maximálně šesti lodí.

Veselí nad Moravou

Toto město stálo na počátku celého dění. Poskytlo prostory pro činnost nadace, později nadačního fondu a rovněž potřebné technické a organizační zázemí tak, aby všechny příspěvky obcí se soustředily na vlastní účel věci, tedy Bařův kanál.

V současné době se zde nachází půjčovna motorových lodí, stanoviště výletního prámu pro 60 osob a informační centrum přímo u půjčovny. Turistické centrum umožňuje kotvení soukromých člunů, možnost vícedenního parkování aut a součástí objektu je technické i hygienické zařízení pro majitele lodí, možnost občerstvení v příjemném prostředí a také možnost levného ubytování.

Vnorovy

Za obcí se kanál originálním způsobem kříží s řekou. Nachází se zde rovněž dvě plavební komory. U komory VNOROVY I se nachází půjčovna člunů. K dispozici je zde i místo ke stanování, občerstvení a možnost získání informací o Bařově kanálu. U této plavební komory je umístěna i naučná stezka „Včelíny“.

Strážnice

Město je známé především jako centrum folklorního života se skanzenem lidové architektury, zámekem a kempem. Místní půjčovna motorových lodí a kánoí nabízí zajímavý výlet v podobě sjezdu přírodních meandrů řeky Moravy. V provozu je i motorová loď Ámos, na které se konají jak vyhlídkové plavby, tak také výukové akce, večírky, oslavy apod.

Sudoměřice – Výklopník

Tato malá pohraniční vesnička leží sice mimo vodní cestu, ale na svém katastru a ve svém vlastnictví má objekt výklopníku. Obec se pyšní dochovanými několika tradičními usedlostmi, tzv. Podunajskými hliněnými domky, Panským domem a zvonící z 18. století a rovněž funkcionalistickým kostelem Krista Krále. Místní přístav nabízí zapůjčení lodí, občerstvení, WC, parkování a také možnost stanování.

Hodonín

Město leží v úrodně krajině jižní Moravy. Turisticky atraktivní je především díky Galerii výtvarného umění, Masarykovu muzeu, zoo a lázním. Nachází se zde i půjčovna lodí, která byla v rámci projektu Imagine Action obohacena o motorovou loď Konstancie.

3.3 Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu

Nadační fond byl zřízen, jak již bylo zmíněno v oddílu 3.1, v roce 1995 sedmi obcemi podél Baťova kanálu. Tato agentura byla prvním subjektem, který se začal na problematiku využití plavební cesty dívat z jiného pohledu. Podle vzoru anglických a holandských kanálů se nesnaží o jeho průmyslové využití, ale spíše turistické. Hlavním cílem nadačního fondu je podpora turistického využívání nejen samotné plavební cesty, ale také celého regionu, trvalé zlepšení životních podmínek v okolí Baťova kanálu, zpřístupnění duchovních hodnot kraje a podpoře rekreačních možností občanů.



Agentura zpracovává různé projekty, jejichž úlohou je přilákat do této oblasti Moravského Slovácka velké množství návštěvníků. Velmi úzce spolupracuje se všemi zainteresovanými obcemi a účastní se rovněž programů EU. Právě díky získaným prostředkům z rozvojových programů mohly vzniknout první půjčovny motorových člunů.

3.3.1 Projekty uskutečněné v posledních pěti letech

IMAGINE ACTION

Tento projekt se realizoval v rámci programu EU ECOS-Ouverture od roku 1999 do roku 2002. Podíleli se na něm partneři ze Skalice (Slovensko), čtyři obce v Andalusii (Španělsko) a Provincia di Allesandria (Itálie). Společným cílem bylo vytvoření

ekonomicky přátelského a příznivého ovzduší pro místní, venkovské obyvatele v regionech, které jsou chápány jako okrajové, a jež spojuje vinařská tradice. Nadační fond se zde pokusil o propojení vodní turistiky s turistickou vinařskou a zřídil ochranou regionální známku „Údolí moravských vín“, regionální vinotéku na zámku v Uherském Ostrohu.

GET OFF WITH EUROPE – DEJTE SI RANDE S EVROPOU

Projekt byl realizován v roce 2003. Jeho prostřednictvím se začali hledat možnosti propojení vodní turistiky s domácím ubytováním, velkomoravskou kulturní tradicí a tradičním slováckým produkce – slivovicí.

Oproti předcházejícím projektům byla značně změněna komunikační strategie. Začal být zdůrazňován především význam a nutnost citlivého přístupu návštěvníků k přírodnímu bohatství vodní cesty a k hodnotě technické a kulturní památce.

DoRIS

Projekt představuje návrh říčních informačních služeb na Baťově kanálu v souladu s praxí Evropské unie. Základem je aplikace DoRIS (Dunajských informačních služeb – Rakouská implementace evropských standardů a doporučení pro informační služby pro vnitrozemskou plavbu) a přenos zkušeností rakouských expertů. Hlavním cílem je zvýšení turistického využití vodní cesty, bezpečnosti plavby a ochrany životního prostředí.

MORAVSKÉ DĚDICTVÍ

Projekt kulinárního dědictví Evropy

Oblast Baťova kanálu,

Česká republika

Projekt byl schválen 28. 3. 2003 a zaměřuje se na oblast tradičního potravinářství. Kulinářství zde znamená všechny potravinářské produkty regionu od ovoce, zeleniny, masných výrobků, chleba, cukroví, až po nápoje a lihoviny. Jeho pointou je, že je levnější, když si regiony navzájem vyměňují své zkušenosti, než aby všichni opakovali stále stejné chyby.

Dokončení Baťova kanálu

Tento projekt byl realizován za finanční podpory Jihomoravského kraje v roce 2003. Jednalo se o výstavbu plavební komory Rohatec, napojení Baťova kanálu na řeku Moravu a splavnění úseku Petrov – Rohatec.

Projekt přístav Skalice

V roce 2005 se města Hodonín a Skalice připravovaly v rámci Iniciativy INTERREG IIIA na projekt týkající se vybudování přístavu ve Skalici.

Projekt „Moravou a Záhořím lodí i na kole“

Jedná se o projekt, který se uskutečňuje v rámci Fondu mikroregionů Programu Iniciativy společenství INTERREG IIIA Česká republika – Slovenská republika. Zaměřuje se na zvýšení propustnosti státní hranice pro pěší, cyklo i vodní turisty. Je připravováno zřízení tří nových říčních hraničních přechodů a bude rovněž nutné vybudovat řadu veřejných i soukromých staveb (přístupové komunikace, parkoviště, přístavní mola, občerstvení apod.) [13].

3.3.2 Vyhodnocení využívání Baťova kanálu

Zjišťování např. počtu přepravovaných osob, geografickou strukturu návštěvníků a dalších ukazatelů je prováděno na základě chráněného sdělení jednotlivých podnikatelů, odborných odhadů nebo individuálních konzultací s přepravci.

V plavební sezóně 2005 bylo přepraveno celkem 45 600 osob. Přestože se toto číslo jeví na první pohled jako vysoké, je třeba podotknout, že představuje snížení návštěvnosti Baťova kanálu o neuvěřitelných 20 % oproti roku 2004. Vzhledem k předchozímu neustále rostoucímu počtu zájemců o tento způsob poznávání přírody, kultury a tradic regionu (kromě roku 1997, ve kterém vlivem povodní byl Baťův kanál pro veřejnost uzavřen), vyvolal tento pokles bouřlivé diskuze a pátrání po příčinách. Za hlavní důvod byla označena velmi malá aktivita soukromých podnikatelů v oblasti vytváření nových plavebních programů. Po prostudování jejich nabídky zjistíte, že je již několik let zcela beze změny.

Následující tabulka zachycuje využívání pravidelných plaveb turisty v roce 2005.

Plavební úsek	Počet přepravených osob
Veselí nad Mor - Strážnice a zpět - Lod' DANAJ	1 299
Strážnice - Petrov a zpět - Lod' ÁMOS	401
Spytihněv - Napajedla	417
Hodonín – Skalica – Rohatec – Skalica – Hodonín	496
Celkem přepraveno	2 613

Tab. 3 Využívání pravidelných plaveb turisty [vlastní zpracování].

Zde je zajímavé, že téměř polovina všech účastníků pravidelných plaveb měla zájem právě o plavbu na trase Veselí nad Moravou – Strážnice. Podle mého názoru to způsobil především folklórní život Strážnice, který svou širokou nabídkou kulturního vyžití každoročně láká k návštěvě nespočet turistů z blízkého i vzdáleného okolí.

Hitem léta 2005 se podle mnoha pozorovatelů staly hausbóty. Již začátkem května provozovatelé půjčoven nestačili přijímat rezervace na různé druhy plavidel. Největší zájem však byl o týdenní výlety na hausbótech. Přestože Vás tento výlet v hlavní sezónu vyjde na zhruba 7 800 Kč, půjčovna lodí ve Spytihněvi měla objednávky na letní prázdniny už v květnu z osmdesáti procent zaplněné [12].

Následující tabulka a graf zobrazují vývoj počtu přepravených osob v letech 1996-2005.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet přepravených osob	5 500	1 700	5 100	14 250	23 500	28 500	39 200	52 600	57 000	45 600

Tab. 4 Počet přepravených osob [vlastní zpracování].



Obr. 5 Vývoj počtu přepravovaných osob [vlastní zpracování].

Co se týče budoucího vývoje, předpokládám, že bude počet návštěvníků opět narůstat, i když podstatně pomaleji. Základem však stále zůstává nutnost propojení, pokud možno, veškerých atraktivit v regionu, protože i tato necelistvost snižuje zájem turistů.

V příloze IV. jsou uvedeny i některé další statistiky týkající se např. počtu plavidel, geografické struktury návštěvníků apod.

4 TURISTICKÝ AREÁL V SUDOMĚŘICÍCH

Turistický areál bude tvořit:

- ☆ objekt Výklopníku;
- ☆ informační centrum;
- ☆ turistický penzion;
- ☆ železniční zastávka;
- ☆ studna;
- ☆ čistička odpadních vod;
- ☆ parkoviště.

Dále navrhuji:

- ☆ vybudovat příjezdovou komunikaci;
- ☆ zavést přípojku nízkého napětí a přeložit vysokého napětí;
- ☆ umístit veřejné osvětlení;
- ☆ provést revitalizaci a terénní úpravy;
- ☆ vyčistit původní rejdu, přístavní hráz a rampu pro spouštění lodí na vodu.

4.1 Popis jednotlivých částí turistického areálu

Výklopník

Jedná se o samostatně stojící průmyslový objekt, který v letech 1937-1938 sloužil jako překladiště lignitu z železničních vagonů na loď. Je postaven na okraji rozšířené části kanálu, kde probíhalo otáčení plavidel – tzv. rejdy.

Jednalo se o unikátní způsob překládky. Plný vagon byl po železnici dopraven až k objektu Výklopníku a dále pomocí navijáku s ocelovým lanem vtahován do vnitřních prostor budovy. Zde na principu kladky byly zavírány obrovská vrata a zároveň nadzvedávána zadní část vagonu tak, aby lignit mohl být přední částí vagonu využitím výsypného trychtýře přesypán na nákladní loď.

V současné době se usiluje o to, aby se Výklopník stal technickou památkou. Tomu je však potřeba přizpůsobit povahu oprav, aby byly v maximální míře zachovány původní konstrukce. Pro potřeby demonstrativních ukázek bude rovněž obnovena původní funkce Výklopníku.

Informační centrum

Budova informačního centra o plánovaných rozměrech 30 x 10 metrů je navržena na nově vytvořených ostrovech v centrální části původní rejdy s výhledem na technickou památku. Jedná se o jednopodlažní budovu s plochou střechou ve stylu „Baťových domků“.

Nové ostrůvky a tedy i informační centrum budou propojeny s okolím prostřednictvím terasy z dřevěných fošen, která povede jak po souši, tak i přes vodní hladinu.

Informační centrum bude obsahovat:

- ☆ víceúčelový sál pro cca 40 osob, který bude sloužit jednak k občerstvení a jednak ke konání různých přednášek;
- ☆ sociální zařízení pro návštěvníky;
- ☆ prostory pro personál, jako je kancelář, denní místnost, šatna, sociální zařízení, sprcha;
- ☆ sklad pro obsluhu občerstvení, příprava jídel, sklad s chladicími boxy ...

Podle projektové dokumentace by měl být víceúčelový sál v maximální míře prosklen francouzskými okny, aby byl umožněn návštěvníkům výhled do všech stran a rovněž zajištěno propojení s terasou, která bude nabízet návštěvníkům v letním období posezení.

Zde je nutno poznamenat, že se mírně liší představy projektanta a starosty obce Sudoměřic. Podle názoru pana starosty Tomšeje bude objekt postaven o menších rozměrech než jsou uvedeny v projektové dokumentaci a dále by zvolil raději přesnější napodobení „Baťových domků“ než maximální prosklení sálu.

Turistický penzion

Celý objekt je plánováno rozložit do čtyř samostatných budov navzájem propojených. Tři dvoupodlažní budovy budou tedy propojeny jednopodlažním spojovacím objektem, ve kterém budou společná sociální zařízení. Je zde plánováno vytvořit cca 16 samostatných dvojlůžkových pokojů s možností přistýlky se samostatným sociálním zařízením. Dále bude penzion obsahovat:

- ☆ garsoniéru pro správce;
- ☆ obslužné prostory (kotelna, jídelna, skladovací prostor, sociální zařízení, ...);
- ☆ bazénovou halu se saunou;
- ☆ kancelář vedoucího.

Výstavba turistického penzionu by měla podle plánu spadat do podnikatelské činnosti, avšak místní pan starosta chce soukromému subjektu nabídnout již určité zázemí. Z toho důvodu budou pod vedením obce provedeny terénní úpravy, kdy dojde kvůli možnosti vysoké hladiny vody ke zvýšení terénu oproti současnému stavu, a dále zde bude vybudován jeden typický „Baťovský domek“ s kapacitou zhruba pro dvacet osob. Vedle možného stanování v turistickém areálu se bude jednat o levnější způsob přenocování.

Železniční zastávka

Vzhledem ke skutečnosti, že v těsné blízkosti Výklopníku vede železniční trať Veselí nad Moravou – Hodonín, byla Českým drahám zaslána žádost o zřízení zastávky ČD Baťův kanál – Výklopník. Rozhodnutím Drážního úřadu Olomouc ze dne 20. 6. 2005 byl tento záměr odsouhlasen. Momentálně se připravuje projektová dokumentace ke stavebnímu povolení a analyzují možné zdroje financování této stavby. Zásluhou železniční zastávky by se tak dále rozšířily možnosti způsobu dopravy výletníků do turistického areálu.

Je zde naplánováno postavit jednostranné nástupiště s upravenou zvýšenou plochou pro nastupování a vystupování cestujících a přístřešek, tedy jednopodlažní budovu o rozměrech 3 x 6 metrů, se dvěma lavičkami pro čekající cestující vzhledově odpovídající ostatním stavbám v areálu.

Studna

Objekty turistického areálu, tedy především penzion a informační centrum budou zásobovány vodou z nové studny, která bude za tímto účelem vybudována. Je však potřeba provést laboratorní rozbor vody, na jehož základě bude posouzeno k jakému účelu je ji možno použít.

V případě, že ve studni nebude pitná voda a nebude technicky proveditelná ani její úprava, musí se řešit zásobování pitnou vodou jiným způsobem, tedy pravděpodobně dovozem.

Čistírna odpadních vod

Malá čistírna odpadních vod umístěná mezi penzionem a ramenem kanálu bude sloužit pro čištění splaškových vod z informačního centra, penzionu a stávajícího rodinného domku.

Parkoviště

Výstavba parkoviště je navržena na vyvýšené ploše oproti dnešnímu stavu zhruba o 2 metry, která vznikne po uložení vytěžené zeminy usazené na dně Baťova kanálu, přičemž povrch parkoviště bude asfaltový.

Celková kapacita parkoviště se předpokládá na 43 míst:

- ☆ 39 míst pro osobní automobily;
- ☆ 2 místa pro osoby s omezenou schopností pohybu;
- ☆ 2 místa pro autobusy.

4.2 Současný stav areálu

Realizace výstavby turistického areálu již před nějakou dobou začala. Do dnešního dne byly provedeny některé nutné opravy a úpravy, jejichž povahu znázorňuje tabulka 5.

	Povaha činnosti
Rekonstrukce výklopníku	<ul style="list-style-type: none"> - zastřešení objektu kvůli zatékání dešťové vody - opravy stropů a vnitřních stěn - vybudování vyhlídkové věži
Úpravy terénu v oblasti původní rejdy	<ul style="list-style-type: none"> - vykácení několika stromů jednak kvůli umožnění průjezdu lodí touto oblastí, a jednak kvůli budoucí výstavbě informačního centra - vytvoření ostrůvků, tedy pevného základu pro informační centrum a zázemí pro vodáky

Tab. 5 Provedené opravy a úpravy v budoucím turistickém areálu [vlastní zpracování].

Celkový obraz současného stavu oblasti nejlépe vystihují následující obrázky.



Obr. 6 Výklopník s vyhlídkovou terasou.



Obr. 7 Zařízení uvnitř Výklopníku na vyzdvižení zadní části vagónu.



Obr. 8 Část vytvořených ostrůvků.



Obr. 9 Zimní pohled na oblast Výklopníku.

V okolí budoucího turistického areálu se nachází celkem mnoho atraktivit, které by společně s plavbou po Bařově kanálu mohly vytvořit ucelenou nabídku ke strávení volného času v této lokalitě. Jsou jimi např.:

☆ archeologické naleziště hradiště „Hrůdy“

Jedná se o pozůstatky velkého osídlení z pozdní doby kamenné (asi 3000 let před naším letopočtem), kdy na výhodném místě, na návrší nad zaplavenou oblastí, stála osada s dřevěnými kúlovými domy. K unikátním nálezům z této doby patří např. soubor zvláště tvarovaných nádob nebo vzácný tzv. tulipánovitý pohár. Opodál od místa archeologického naleziště se plánuje vybudovat jeho fragment.

☆ střelnice

Zde si mohou výletníci zastřílet na asfaltové holuby.

☆ vinné sklepy

Vinné sklepy a výroba vína jsou spolu se slivovicí typickými prvky Moravského Slovácka. Sudoměřice, co se vinařství týče, spadají do Bzenecko-strážnické oblasti. Místní vinné sklepy mají znamenité víno z modrých i bílých odrůd.



☆ kaplička Pany Marie na Podhatí

Kaplička by mohla sloužit jako poutní místo, na kterou by se pravidelně konávala pouť.



☆ přehrada Mlýnky

Přehradní nádrž nabízí jak možnost rybaření, tak koupání. Jejím středem prochází státní hranice se Slovenskem.

☆ měsíční údolí v Bílých Karpatech

Toto údolí patří k nejkrásnějším údolím jihozápadní části Bílých Karpat. Nachází se zde obora a přírodní rezervace Kútky.

☆ vinotéka

Momentálně zatím ještě ve výstavbě.

☆ cvičiště pro psy

Tato oblast poskytuje rovněž jedinečnou možnost pozorovat stáda srn, pořádat výlety do místních lesů ať už prostřednictvím turistiky nebo cykloturistiky apod. V obci se dochovalo rovněž několik tradičních usedlostí, tzv. Podunajské hliněné domky, na návsi Panský dvůr a zvonice z 18. století, funkcionalistický kostel Krista Krále z let 1930-1933 a pro německou finanční stráž byl vystavěn v letech 1942-1944 soubor tzv. německých domků.

Mezi každoročně pořádané akce patří:

☆ únor – košt ovocných pálenek

☆ 1. květen – otevírání Baťova kanálu

☆ květen – košt vína

☆ začátkem června – hodové slavnosti

4.3 Časové rozložení realizace

Etapa	Rok	Plánované činnosti
I. etapa	2004	Odstranění havarijního stavu budovy Výklopníku (zastřešení, postavení vyhlídkové plošiny a oprava vnějšího schodiště) a vytváření ostrůvků.
II. etapa	2005	Dokončení terénních úprav ostrůvků, vyčištění původní rejdy a oprava vnitřních zdí Výklopníku.
III. etapa	2007	Zřízení nové železniční zastávky na trati Rohatec-Sudoměřice a vybudování veřejného osvětlení.
IV. etapa	2008-2009	Výstavba informačního centra včetně napojení

		na elektřinu, čistírny odpadních vod a studny.
V. etapa	2009	Revitalizace včetně terénních úprav, pěšin a lávek pro pěší.
VI. etapa	2010 a dál	Výstavba turistického penzionu, parkoviště a příjezdové komunikace.

Tab. 6 Etapy výstavby turistického areálu [vlastní zpracování].

4.4 Nákladová analýza

Způsob vykalkulování jednotlivých položek objektů byl při zpracování projektové dokumentace různý. V některých případech tvořily základnu pro výpočet jednotlivé plochy, v jiném případě se jednalo pouze o odhady částek.

Jelikož byla projektová dokumentace k územnímu řízení vypracována v roce 2003, musela jsem jednotlivé částky převést na současnou hodnotu.

Aktualizované rozpočtové náklady na jednotlivé objekty jsou uvedeny v příloze. Následující tabulka zobrazuje souhrnné potřebné finanční prostředky za celý turistický areál.

Souhrnný propočet nákladů	
Položka	Odhadovaná částka
Rekonstrukce výklopníku	3 105 080,00 Kč
Informační centrum	5 790 290,00 Kč
Turistický penzion	26 728 750,00 Kč
Studna	96 000,00 Kč
Čistírna odpadních vod	346 600,00 Kč
Komunikace a parkoviště	3 303 100,00 Kč
Železniční zastávka	1 284 160,00 Kč
Veřejné osvětlení	336 820,00 Kč
Přístavní hrana a rampa	689 320,00 Kč
Revitalizace a terénní úpravy a lávky	2 998 630,00 Kč
Přeložka vysokého napětí	136 040,00 Kč
Celkem	44 814 790,00 Kč

Tab. 7 Souhrnný propočet nákladů [vlastní zpracování].

4.5 Riziková analýza

Rizik, která mohou ohrozit realizaci i další vývoj a chod plánovaného turistického areálu je zajisté mnoho. Tyto rizika můžu členit z mnoha hledisek, ale konkrétně bych je ráda rozdělila na rizika předrealizační, realizační a rizika vznikající během provozu areálu.

Mezi předrealizační riziko může patřit **nedostatečně propracovaný projekt a další podklady pro žádost o finanční podporu z EU**. V případě, že budou veškeré potřebné podklady nepříliš kvalitně zpracovány, výrazně si tím obec snižuje možnost schválení právě jejího projektu. V dnešní době již existuje značné množství dokumentů, příruček a metodik pro žadatele, které obsahují nejen cenné rady, ale rovněž i návody a konkrétní příklady, které by měly eliminovat vznik tohoto typu rizika.

S tímto rizikem souvisí i přímo **zamítnutí žádosti o finanční pomoc**. Obec může mít sice velmi dobře vypracované podklady, avšak finanční prostředky alokované právě na toto opatření jsou omezené. Může se stát, že bude dána přednost podpoře projektu, jehož realizace bude mít pro EU větší přínos.

Další riziko představuje **rozdílnost názorů zúčastněných stran a jejich neschopnost se dohodnout**. Podle mého názoru na této překážce může ztroskotat řada dobrých nápadů a projektů. Je proto velmi důležité již z počátku plánování projektu, jasně stanovit pravomoci a odpovědnosti všech účastníků.

V průběhu realizace se může objevit problém **s financováním výstavby**. Je známo, že pomoc z EU je poskytována až zpětně, tudíž obec si musí finanční prostředky nějakým způsobem zajistit před realizací nebo v jejím průběhu. Pro obec je vznik tohoto rizika velmi těžké odhadnout. Disponuje sice s určitým množstvím peněz, ale v případě potřeby např. šesti milionů na výstavbu informačního centra, by se mohly problémy tohoto druhu vyskytnout.

Ve fázi realizace lze očekávat riziko **nenalezení soukromého investora pro výstavbu turistického penzionu**. Jak již bylo dříve zmíněno, obec chce pro podnikatele vytvořit již určité zázemí a snaží se tak do této lokality přilákat podnikatelskou sféru. Jestli bude její

počínání úspěšné a zda bude tato oblast pro investory dostatečně atraktivní, zjistíme bohužel až v průběhu realizace.

Během provozu turistického areálu lze očekávat rizika všeho druhu. Na straně provozovatelů se může jednat především o **nekvalitní management**, který nebude dostatečně provádět aktivní politiku na přilákání většího počtu návštěvníků. Stejnorodá nabídka plaveb, či **špatná propojenost jednotlivých atraktivit** způsobí zajisté snížení návštěvnosti, v lepším případě její stagnaci. Propojenost je podle mého názoru jednou z hlavních podmínek úspěšného provozu areálu. Lidé mají spíše zájem kombinovat jednotlivé nabídky, než trávit celý den „na jednom místě“.

Problémy s financováním areálu mohou vzniknout i v průběhu jeho fungování, a to např. díky **nízkým ziskům**, které nedokážou zajistit plynulý chod. Zde je nutné co nejdříve zjistit příčinu problému a následně se jí snažit v co nejkratším čase odstranit. Důvodem může být např. **klesající zájem o vodní turistiku**. Významnou činností managementu by proto mělo být sledování a předvídání počtu návštěvníků a snaha stále další výletníky přilákat.

Dalšími riziky, která mohou vzniknout jak ve fázi plánování, realizace, tak ve fázi provozu, jsou **neustálé povodně, velké problémy se zanášením koryta, špatná ekonomická situace v zemi apod.** Vznik těchto rizik se nedá nijak eliminovat ani jim zabránit. Provozovatel může proti prvním dvěma pouze podniknout dostatečná opatření, aby povodně nezpůsobily velké škody a zanášení koryta neznemožnilo splavnost některých úseků Bařova kanálu.

DOPORUČENÍ

Finanční prostředky z Evropské unie může obec na vybudování turistického areálu získat především prostřednictvím dvou programů. Jedná se o:

- ☆ SROP (Společný regionální operační program);
- ☆ INTERREG IIIA.



SROP

V rámci tohoto operačního programu přichází pro obec Sudoňovice v úvahu:

Priorita programu: 4 – Rozvoj cestovního ruchu

Opatření priority: 4.2 – Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Podopatření: 4.2.2 – Podpora regionální a místní infrastruktury cestovního ruchu



Cíle programu, popis financovaných aktivit i možní příjemci pomoci byli již uvedeni v teoretické části. V rámci SROP je podpora z EU poskytována formou nevratné přímé pomoci (dotace), která činí 75 % z celkových nákladů + 10 % z nákladů dotace od kraje.

Minimální přípustná výše celkových uznatelných nákladů na jednotlivý projekt činí 2 mil. Kč.

INTERREG IIIA

Jedná se o program iniciativy Společenství, který je ve srovnání s programem SROP zaměřen zejména na rozsahem menší projekty s konkrétním dopadem na dotyčnou příhraniční oblast. Jihomoravský kraj je zapojen do spolupráce Česká republika – Rakousko a Česká republika – Slovensko. Pro účely bakalářské práce mě zajímá především spolupráce mezi ČR a Slovenskem.



Pro obec Sudoměřice je v rámci této iniciativy vhodná:

Priorita: 2 – Zachování krajiny a rozvoj cestovního ruchu

Opatření: 2.1 – Budování a rozvoj infrastruktury cestovního ruchu

Na období 2004-2006 bylo na tento program na česko-slovenské hranici vyčleněno 18 mil. € a kurz, kterým se budou přepočítávat žádosti předložené v roce 2006 je: **1 euro = 29,045 Kč.**

Struktura financování projektů je následující:

- ☆ maximálně 75 % celkových způsobilých výdajů z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje;
- ☆ minimálně 25 % celkových výdajů z veřejných prostředků ČR; z toho jde maximálně 5 % z celkových výdajů ze státního rozpočtu.

Veškeré platby jsou prováděny zpětně až po ukončení projektu na základě žádosti, oproti předloženým fakturám.

Návrh financování turistického areálu je uveden v tabulce 8.

Rok	Činnosti	Investiční náklady	Financováno	
2004-2005	Rekonstrukce Výklopníku - zastřešení, postavení vyhlídkové plošiny a oprava vnějšího schodiště a vnitřních zdí. Terénní úpravy ostrůvků a vyčištění původní rejdy.	2 700 000,00 Kč	Dotace od JHM kraje - 1 200 000 Kč Zdroje obce - 1 500 000 Kč	
2007	Zřízení železniční zastávky	1 284 160,00 Kč	SROP (75 %) - 963 120,00 Kč Kraj (10 %) - 128 416,00 Kč	INTERREG IIIA ERDF (max. 75 %) - 963 120,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 321 040,00 Kč
	Vybudování veřejného osvětlení	336 820,00 Kč	SROP (75 %) - 252 615,00 Kč Kraj (10 %) - 33 682,00 Kč	ERDF (75 %) - 252 612,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 84 204,00 Kč
2008-2009	Výstavba informačního centra	5 790 290,00 Kč	SROP (75 %) - 4 342 718,00 Kč Kraj (10 %) - 579 029,00 Kč	ERDF (75 %) - 4 342 718,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 1 447 573,00 Kč
	Vybudování čistírny odpadních vod	346 600,00 Kč	SROP (75 %) - 259 950,00 Kč Kraj (10 %) - 34 660,00 Kč	ERDF (75 %) - 259 950,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 86 650,00 Kč
	Přeložka vysokého napětí	136 040,00 Kč	SROP (75 %)- 102 030,00 Kč Kraj (10 %) - 13 604,00Kš	ERDF (75 %) - 102 030,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 34 010,00 Kč
2009	Revitalizace včetně terénních úprav, pěšin a lávek pro pěší	1 723 710,00 Kč	SROP (75 %) - 1 292 783,00 Kč Kraj (10 %) - 172 371,00 Kč	ERDF (75 %) - 1 292 783,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 430 928,00Kč
2010 a dál	Výstavba turistického penzionu	26 728 250,00 Kč z toho: cca 5 000 000 Kč obec, cca 21 728 250,00 Kč soukromý subjekt	SROP (75 %) - 3 750 000,00 Kč Kraj (10 %) - 500 000,00 Kč	ERDF (75 %) - 3 750 000,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 1 250 000,00 Kč
	Vybudování parkoviště a příjezdové komunikace	3 303 100,00 Kč	SROP (75 %) - 2 477 325,00 Kč Kraj (10 %) - 330 310,00Kč	ERDF (75 %) - 2 477 325,00 Kč Veř. postředky (25 %) - 825 775,00 Kč
	Vybudování přístavní hrany a rampy	689 320,00 Kč	SROP (75 %) - 516 990,00 Kč Kraj (10 %) - 68 932,00 Kč	ERDF (75 %) - 516 990,00 Kč Veř. prostředky (10 %) - 172 330,00 Kč
	Studna	96 000,00 Kč	SROP (75 %) - 72 000,00 Kč Kraj (10 %) - 9 600,00 Kč	ERDF (75 %) - 72 000,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 24 000,00 Kč
	Oprava původní technologie Výklopníku	1 680 000,00 Kč	SROP (75 %) - 1 260 000,00 Kč Kraj (10 %) - 168 000,00 Kč	ERDF (75 %) - 1 260 000,00 Kč Veř. prostředky (25 %) - 420 000,00 Kč

Tab. 8 Možnosti financování [vlastní zpracování].

Ze Společného regionálního operačního programu může obec získat maximálně 15 289 531 Kč a od kraje 2 038 604 Kč. Celkem tedy 17 328 135 Kč. Ostatní náklady ve výši 3 058 405 Kč bude nutné financovat jinou formou, např. půjčkou.

Při využití programu iniciativy Společenství INTERREG IIIA mohou být v nejlepším případě pokryty veškeré způsobilé výdaje, a to ve výši až 15 289 531 Kč z ERDF, minimálně 5 096 510 Kč z veřejných prostředků a zbývající část lze případně financovat ze státního rozpočtu, přičemž na tento příspěvek není právní nárok.

Co se týče vlastních prostředků obce Sudoměřice, je nutno poznamenat, že obec vyčlenila na rok 2007 1,5 mil. Kč, ze kterých by mělo být financováno zřízení železniční zastávky.

Zvýšení návštěvnosti

K udržení či spíše ve snaze o zvyšování návštěvnosti Bařova kanálu je nezbytné propojit jednotlivé atraktivitu a služby tak, aby byly v rámci možností maximálně uspokojeny všechny potřeby a požadavky návštěvníků. Management areálu musí vycházet z toho, že výletník tuto oblast nezná a právě on by mu měl poskytnout nejen dostatek důležitých informací, např. o možnostech stravování, přenocování apod., ale rovněž ve spolupráci s jinými nabízenými službami a aktivitami také realizovat různé výlety spojených s plavbou.

Avšak ani po vytvoření bohaté nabídky turistického vyžití by neměla být tato oblast zanedbávána. Je potřeba sledovat vývoj služeb využívaných turisty a na základě jejich analýzy přicházet s novými nabídkami pro stále náročnější klientelu.

Velmi důležitou roli hraje také propagace – je nutné zdokonalovat a aktualizovat veškeré propagační materiály, umísťovat je do všech informačních center v regionu, na obecní úřady okolních obcí i do velkých vzdálenějších informačních center. Můžu říct, že tato oblast není zatím ještě dostatečně zabezpečena. Lidé z okolních obcí sice ví, že nějaký Bařův kanál existuje a nabízí možnost plavby, ale o kompletní nabídce nabízených služeb už tak dobře informováni nejsou. Na základě mého průzkumu v terénu je zřejmé, že i díky tomu je návštěvnost menší než by mohla být.

Na zvýšení návštěvnosti má vliv i řada dalších faktorů, které by měl management areálu brát každopádně v úvahu.

ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zjistit možnosti financování turistického areálu. Protože tato výstavba představuje značně finančně náročnou aktivitu ze strany malé obce Sudoměřice, kterou by sama nedokázala financovat, je nejlepším řešením ucházet se o dotaci z Evropské unie. Na základě provedené analýzy jednotlivých programů a Iniciativ Společenství EU doporučuji obci získat podporu prostřednictvím Společného regionálního operačního programu nebo Iniciativy Společenství INTERREG IIIA, Česká republika – Slovensko.

Jedním z mých dílčích cílů bylo provést analýzu současného stavu Bařova kanálu. Zjistila jsem, že návštěvnost na této vodní cestě měla až do minulého roku výrazně rostoucí tendence, avšak v sezóně 2005 došlo ke značnému poklesu. V průběhu letošního roku bude na kanálu významně rozšířena infrastruktura, čímž se nabídka plaveb dále rozšíří. Díky tomu lze předpokládat, že v tomto roce dojde opět ke zvýšení zájmu o tento způsob trávení volného času.

Stěžejní oblastí mého zájmu v bakalářské práci byl samozřejmě budoucí turistický areál, který bude tvořen těmito hlavními objekty:

- ☆ Výklopník
- ☆ Informační centrum
- ☆ Turistický penzion
- ☆ Železniční zastávka.

Výstavba turistického areálu před nějakou dobou začala, a to díky nutnosti odstranění havarijního stavu Výklopníku. Dále byly do dnešního dne provedeny terénní úpravy v oblasti původní rejdy.

Kvůli velké finanční náročnosti je vhodné realizaci rozdělit do šesti etap. Předběžná kalkulace celkových investičních nákladů činí 44 814 790 Kč, a to včetně nákladů na vybudování turistického penzionu, které bude v rukou podnikatelského subjektu.

Pro zvýšení návštěvnosti navrhuji především propojit jednotlivé atraktivy v jeden funkční celek, zlepšit propagaci Baťova kanálu, ať už prostřednictvím propagačních materiálů, prezentací na veletrzích, či přes webové rozhraní a dále rozšiřovat a zlepšovat nabídku poskytovaných služeb.

Věřím, že tato bakalářská práce bude přínosem především pro obec Sudoměřice, která na základě uvedených doporučení zjistí, prostřednictvím jakých programů a opatření Evropské unie může získat potřebné finanční prostředky. Očekávám, že zásluhou mnou vypracované analýzy rizikovosti a doporučení na zvýšení návštěvnosti získá obec cenné informace, které jí v budoucnu pomohou včas předcházet určitým typům problémů.

Jelikož toto téma je velmi obsáhlé a tato práce se bohužel nezabývá přímo procesem žádosti o dotaci z EU, což by bylo pro tuto obec zajisté velkým přínosem, doporučuji, aby toto téma dále sloužilo jako zadání Diplomové práce, která je svým obsahem i rozsahem obsáhlejší a poskytla by tak obci přímo podklady pro předložení projektu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

- [1] ČMELÍK, P., et al. *Přírodní a technická památka Bařův kanál*. [s.l.]: Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, 2003. 109 s.
- [2] FORET, M, FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: GRADA publishing, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
- [3] HESKOVÁ, M. *Základní problémy cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 142 s. ISBN 80-7079-047-4.
- [4] KAŠTORKOVÁ, A. Bařův plavební kanál. In *Zlínsko od minulosti k současnosti: sborník Státního okresního archivu ve Zlíně. 16. svazek*. Zlín: Státní okresní archiv ve Zlíně, 1999. s. 157-174.
- [5] KÖNIG, P., et al. *Rozpočet a politiky Evropské unie*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2004. 374 s. ISBN 80-7179-846-0.
- [6] MALÁ, V., et al. *Základy cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. 98 s. ISBN 80-245-0439-1.
- [7] *Česká republika v rámci politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU*. Praha: Odbor vnějších vztahů Ministerstva pro místní rozvoj ČR, 2003. 68 s.
- [8] HOLUBOVÁ, J, PETRŮ, Z. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 1994. 94 s. ISBN 80-901462-5-2.
- [9] SKOKAN, K. *Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: Repronis, 2003. 114 s. ISBN 80-7329-023-5.
- [10] VAŠKO, M. *Cestovní ruch a regionální rozvoj*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. 95 s. ISBN 80-245-0445-6.
- [11] VILAMOVÁ, Š. *Jak získat finanční zdroje Evropské unie*. Praha: GRADA publishing, 2004. 196 s. ISBN 80-247-0828-0.

Seriálové publikace

- [12] JANIŠOVÁ, L. Bařův kanál: Hitem léta jsou hausbóty. *Zlínské noviny*. 3.5.2005, roč. XVI, č. 103, s. 2.

Elektronické zdroje

- [13] *Bařův kanál* [online]. [1998] , 6. 10. 2005 [cit. 2006-02-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.batacanal.cz/index1.htm>>.
- [14] *EUROPA : Regionální politika Inforegio* [online]. [2004] , 25. 11. 2005 [cit. 2006-01-28]. Dostupný z WWW: <http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/procf/cf_cs.htm>.
- [15] *NUTS2strednimorava.cz* [online]. c2004 [cit. 2006-02-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.nuts2strednimorava.cz>>.
- [16] *Fondy Evropské unie* [online]. Praha 1: Odbor vnějších vztahů MMR ČR, [2004] , 20. 4. 2004 [cit. 2006-01-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>.
- [17] VLČKOVÁ, H. Regionální a strukturální politika EU. *Místní kulturu* [online]. 2001, roč. 11, č. 11 [cit. 2006-01-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.iposmk.cz/casopis/clanky/200111025.htm>>.

Ostatní zdroje

- [18] Projektová dokumentace pro obec Sudoměřice: Výklopník Sudoměřice – turistický areál.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CF	Cestovní ruch
ČCCR	Česká centrála cestovního ruchu
EAGGF	European Agricultural Guidance and Guarantee Fund
ERDF	European Regional Development Fund
ES	Evropské Společenství
ESF	European Social Fund
FIFG	Financial Instrument for Fisheries Guidance
NRP	Národní rozvojový plán
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques
OP	Operační program
SF	Strukturální fond
SROP	Společný regionální operační program
TUR	Trvale udržitelný rozvoj
WTO	World Trade Organization

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1</i> Možní příjemci pomoci z Fondu soudržnosti dle [15].	20
<i>Obr. 2</i> Objem finančních prostředků z EU dle [7].	21
<i>Obr. 3</i> Marketingové turistické regiony dle [10].	34
<i>Obr. 4</i> Mapa Bařova kanálu dle [14].	39
<i>Obr. 5</i> Vývoj počtu přepravovaných osob [vlastní zpracování].	45
<i>Obr. 6</i> Výklopník s vyhlídkovou terasou	48
<i>Obr. 7</i> Zařízení uvnitř Výklopníku	50
<i>Obr. 8</i> Část vytvořených ostrůvků.	50
<i>Obr. 9</i> Zimní pohled na oblast Výklopníku.	50

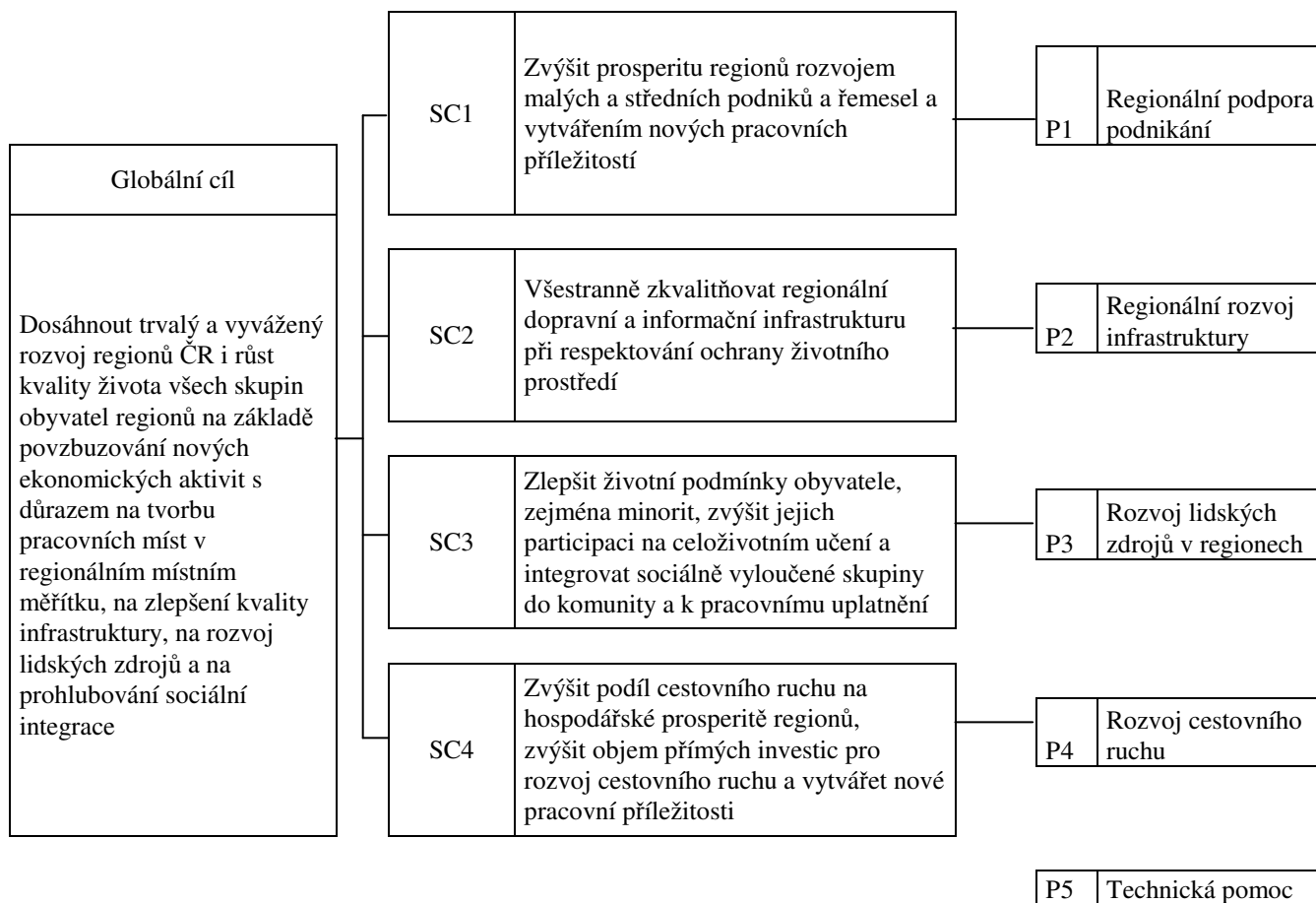
SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 Zaměření iniciativ dle [9].....</i>	<i>23</i>
<i>Tab. 2 Cíle SROP dle [16].....</i>	<i>26</i>
<i>Tab. 3 Využívání pravidelných plaveb turisty [vlastní zpracování].</i>	<i>44</i>
<i>Tab. 4 Počet přepravených osob [vlastní zpracování].</i>	<i>44</i>
<i>Tab. 5 Provedené opravy a úpravy v budoucím turistickém areálu[vlastní zpracování]....</i>	<i>46</i>
<i>Tab. 6 Etapy výstavby turistického areálu [vlastní zpracování].</i>	<i>53</i>
<i>Tab. 7 Souhrnný propočet nákladů [vlastní zpracování].</i>	<i>53</i>
<i>Tab. 8 Možnosti financování [vlastní zpracování].</i>	<i>58</i>

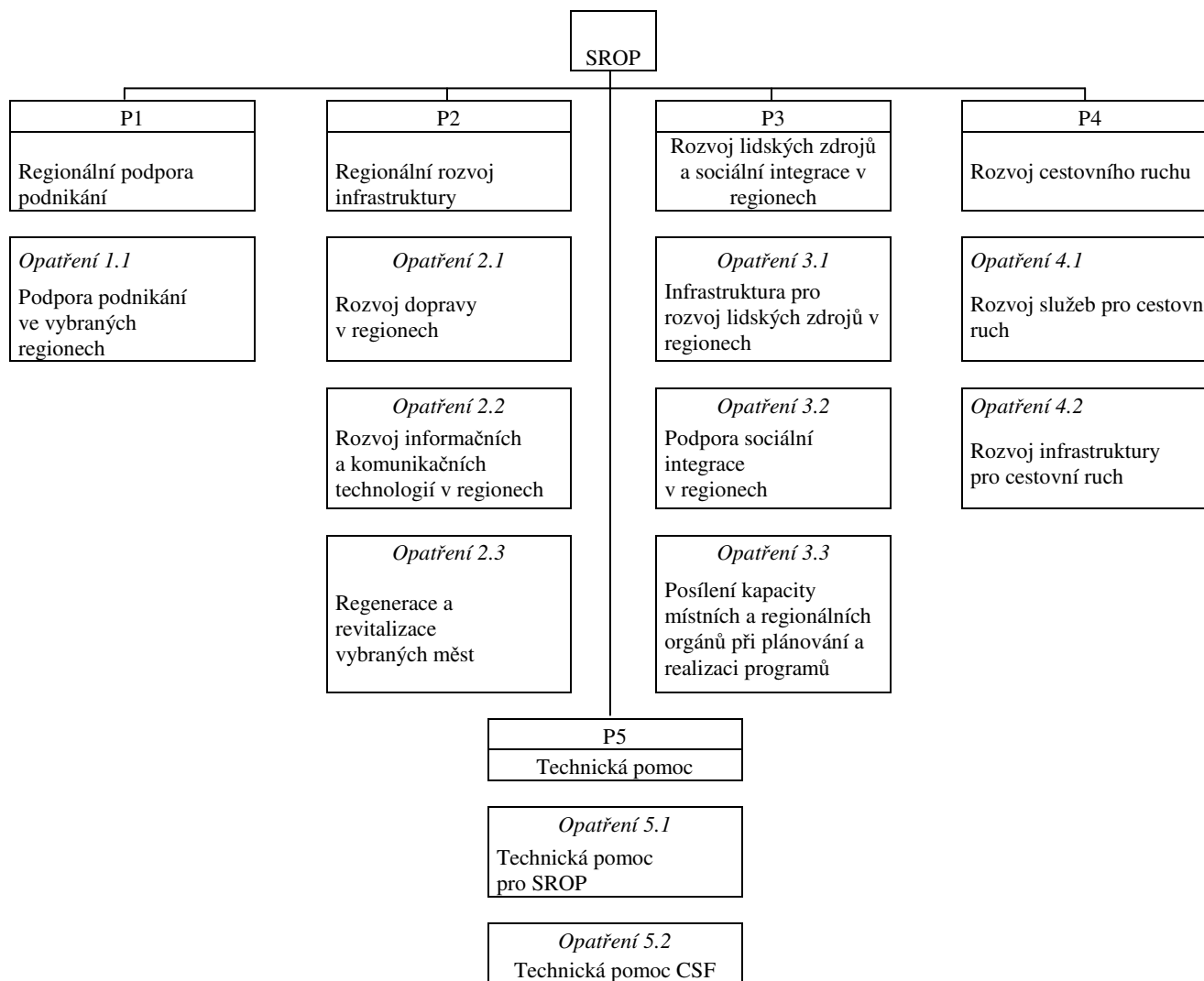
SEZNAM PŘÍLOH

- P I: Cíle a priority SROP
- P II: Priority a opatření SROP
- P III: Oblasti a výše podpory SROP
- P IV: Statistiky o Baťově kanálu
- P V: Celková situace oblasti z roku 1938
- P VI: Navrhovaný stav turistického areálu
- P VII: Objekt Výklopníku
- P VIII: Řez budovou Výklopníku
- P IX: Návrh informačního centra 1
- P X: Návrh informačního centra 2
- P XI: Návrh turistického penzionu
- P XII: Přehled investičních nákladů
- P XIII: Mapa polohy obce Sudoměřice

PŘÍLOHA P I: CÍLE A PRIORITY SROP



PŘÍLOHA P II: PRIORITY A OPATŘENÍ SROP

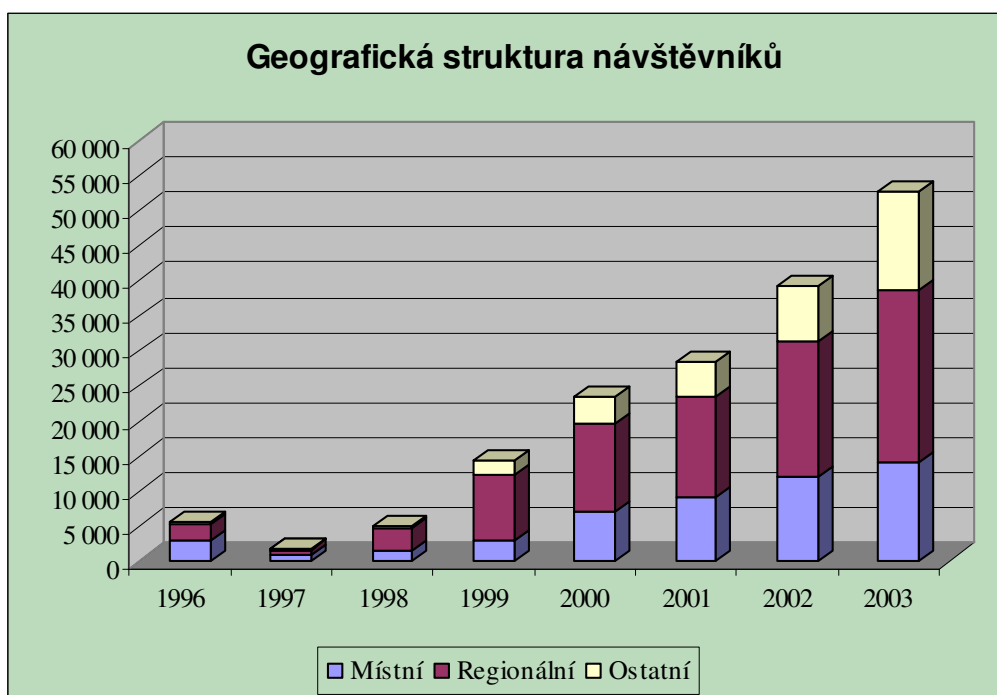


PŘÍLOHA P III: OBLASTI A VÝŠE PODPORY SROP

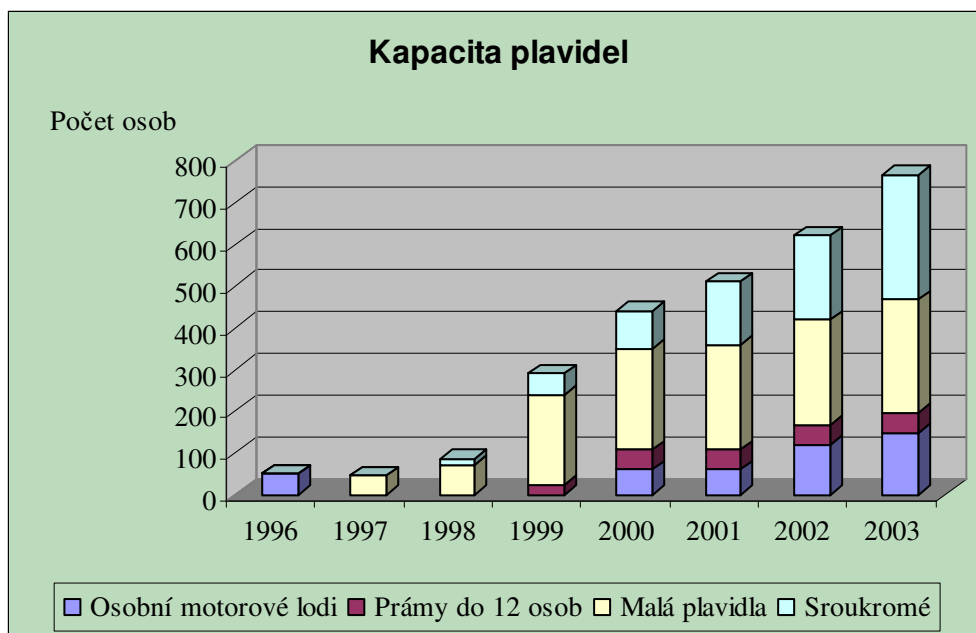
	Název priority, opatření , podopatření	Podpora EU mil. EUR
Priorita 1	Regionální podpora podnikání	
Opatření 1.1.	Podpora podnikání ve vybraných regionech	45,138
Priorita 2	Regionální rozvoj infrastruktury	
Opatření 2.1.	Rozvoj dopravy v regionech	151,964
Podopatření 2.1.1	Regionální rozvoj dopravní infrastruktury	106,375
Podopatření 2.1.2	Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech	45,589
Opatření 2.2.	Rozvoj informačních a komunikačních technologií v regionech	22,517
Opatření 2.3.	regenerace a revitalizace vybraných měst	22,517
Priorita 3	Rozvoj lidských zdrojů v regionech	
Opatření 3.1.	Infrastruktura pro rozvoj lidských zdrojů v regionech	45,025
Opatření 3.2.	Podpora sociální integrace v regionech	37,143
Opatření 3.3.	Posílení kapacity místních a regionálních orgánů při plánování a realizaci programů	10,135
Priorita 4	Rozvoj cestovního ruchu	
Opatření 4.1.	Rozvoj služeb cestovního ruchu	36,024
Podopatření 4.1.1	Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu	18,012
Podopatření 4.1.2	Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu	18,012
Opatření 4.2.	Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch	72,060
Podopatření 4.2.1	Podpora nadregionální infrastruktury CR	36,030
Podopatření 4.2.2	Podpora regionální a místní infrastruktury CR	36,030
Priorita 5	Technická pomoc	
Opatření 5.1.	Technická pomoc pro SROP	6,720
Opatření 5.2.	Technická pomoc pro CSF	5,087
SROP CELKEM		454,33

PŘÍLOHA P IV: STATISTIKY O BAŽOVĚ KANÁLU

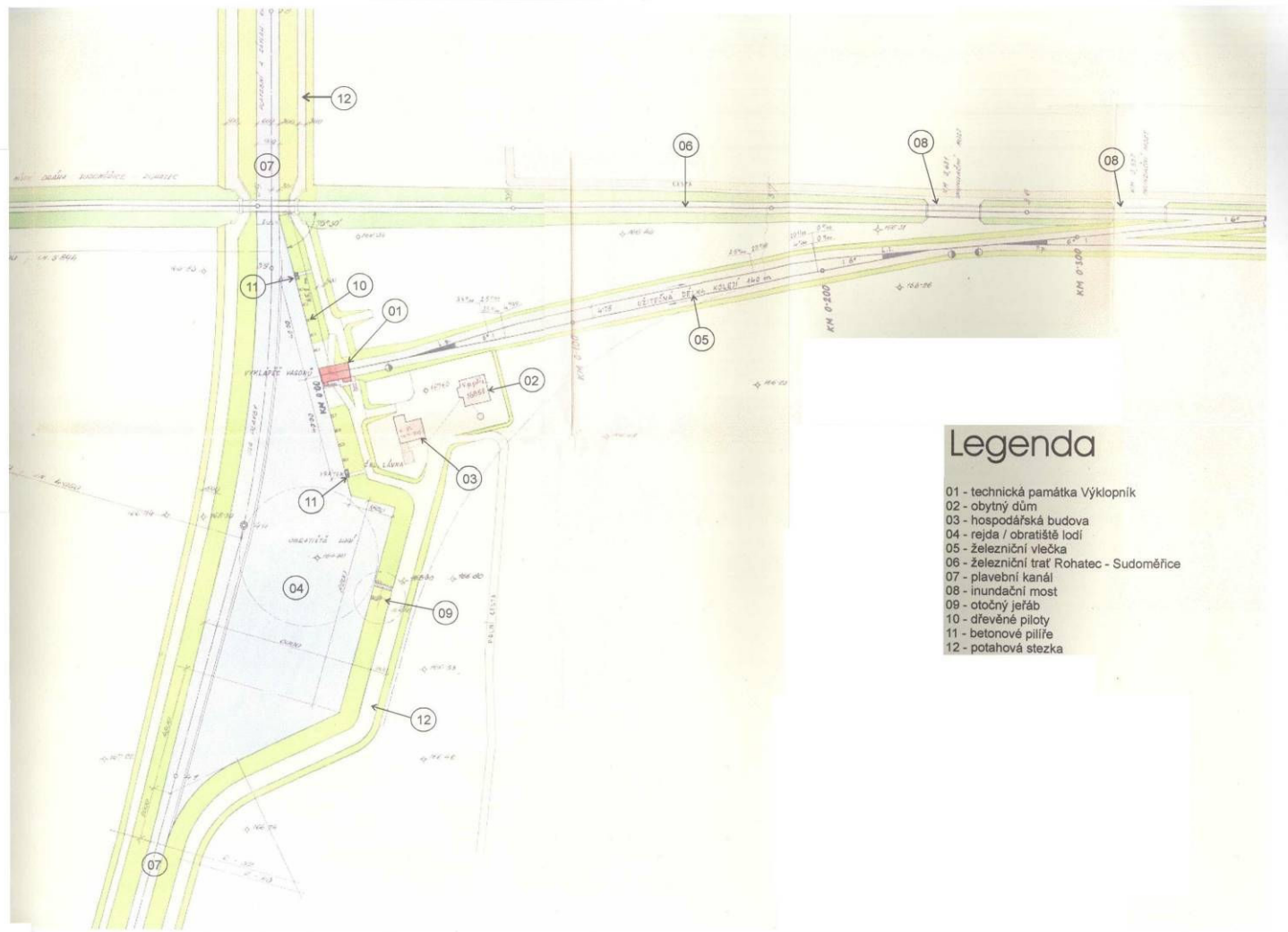
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Geografická struktura návštěvníků	5 500	1 700	5 100	14 250	23 500	28 500	39 200	52 600
★ <i>místní</i>	2 900	900	1 500	3 000	7 000	9 000	12 000	14 000
★ <i>regionální</i>	2 500	750	3 300	9 250	12 500	14 500	19 200	24 600
★ <i>ostatní</i>	100	50	300	2 000	4 000	5 000	8 000	14 000



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Osobní motorové lodi	50	0	0	0	60	60	120	148
Prámy do 12 osob	0	0	0	24	48	48	48	48
Malá plavidla	0	45	70	216	242	252	252	272
Soukromé	0	0	15	50	90	150	200	300
Celkem podnikání	50	45	70	240	350	360	420	468



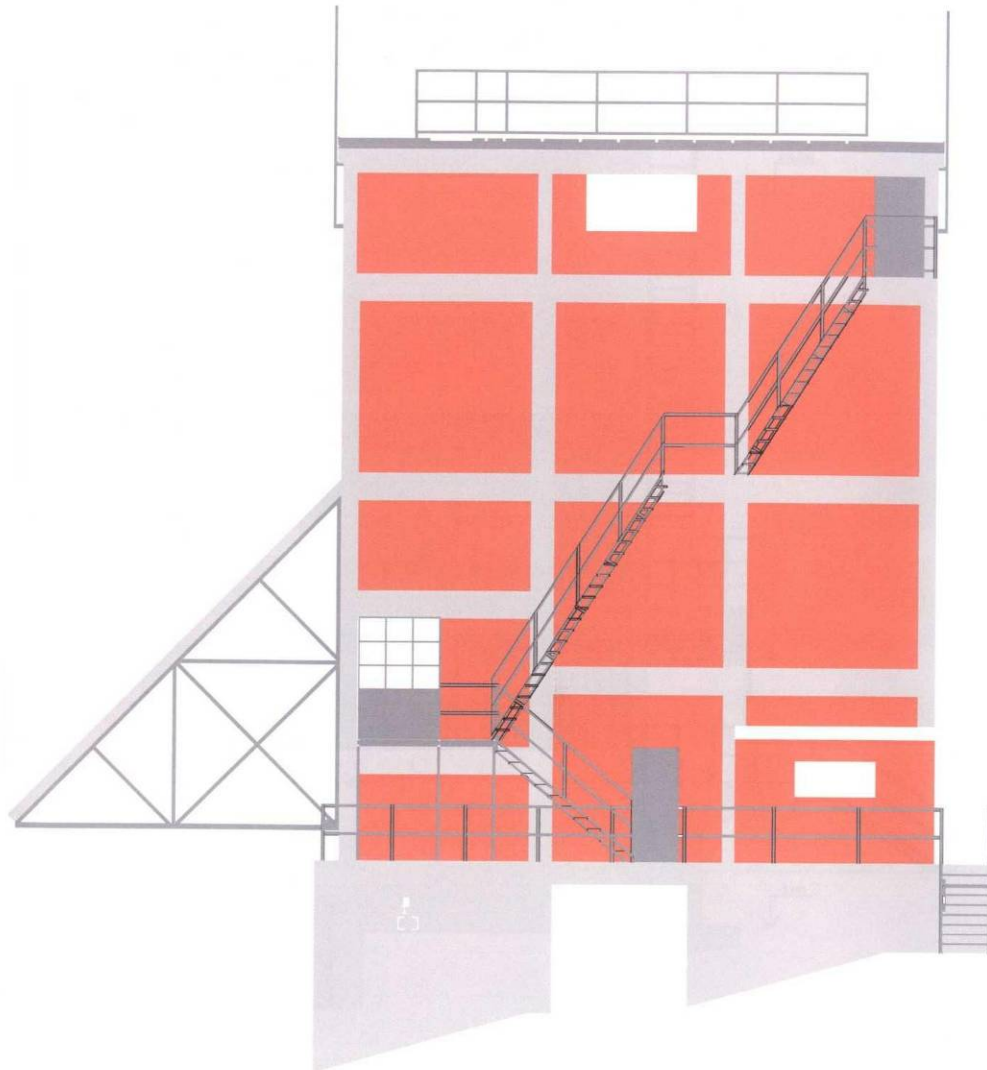
PŘÍLOHA P V: CELKOVÁ SITUACE OBLASTI Z ROKU 1938



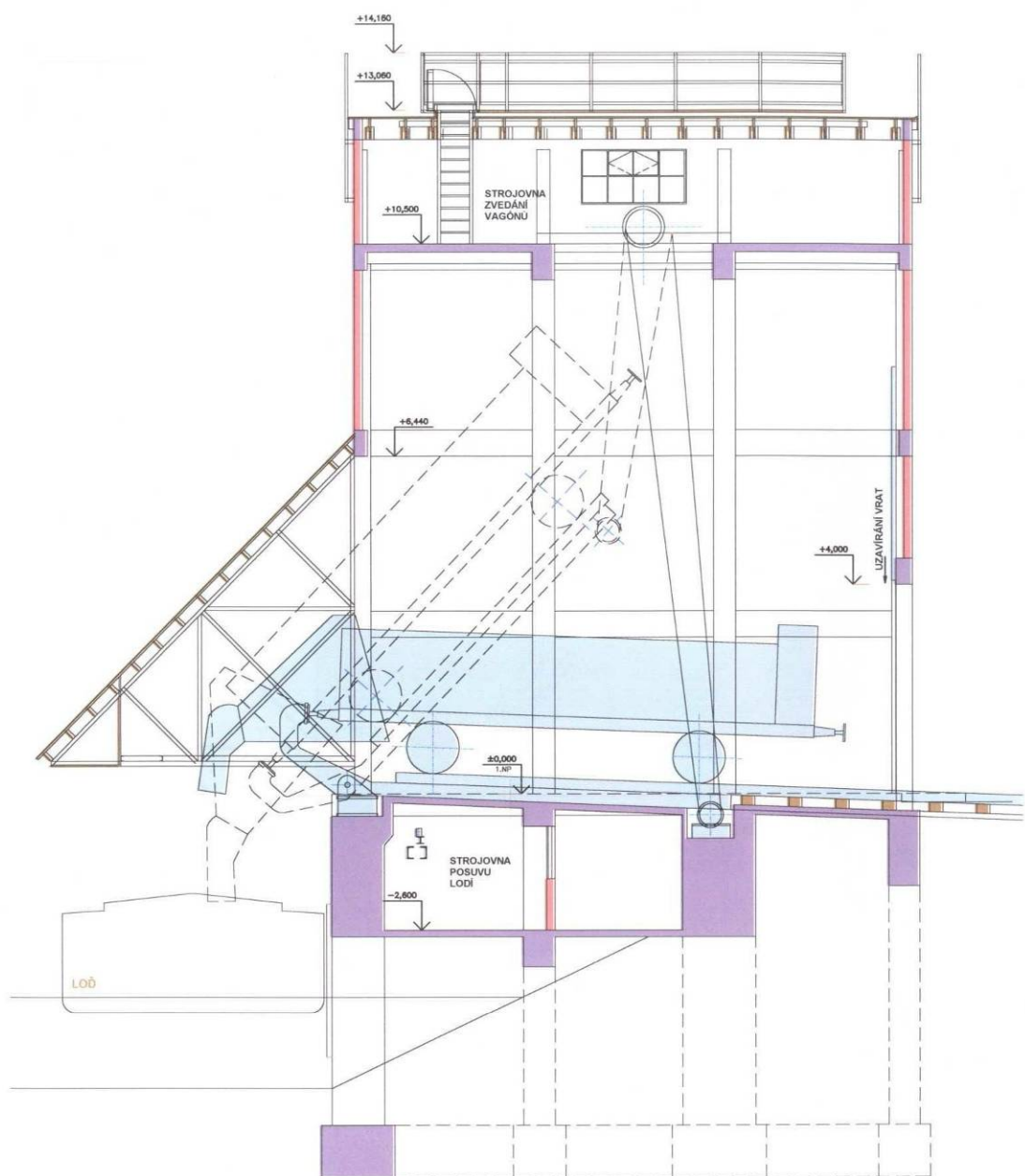
PŘÍLOHA P VI: NAVRHOVANÝ STAV TURISTICKÉHO AREÁLU



PŘÍLOHA P VII: OBJEKT VÝKLOPNÍKU



PŘÍLOHA P VIII: ŘEZ BUDOVOU VÝKLOPNÍKU



LEGENDA HMOT:

- ZELEZOBETON
- CÍHELNÉ SPÁROVANÉ ZDIVO
- OCELOVÉ KONSTRUKCE
- DŘEVĚNÉ KONSTRUKCE

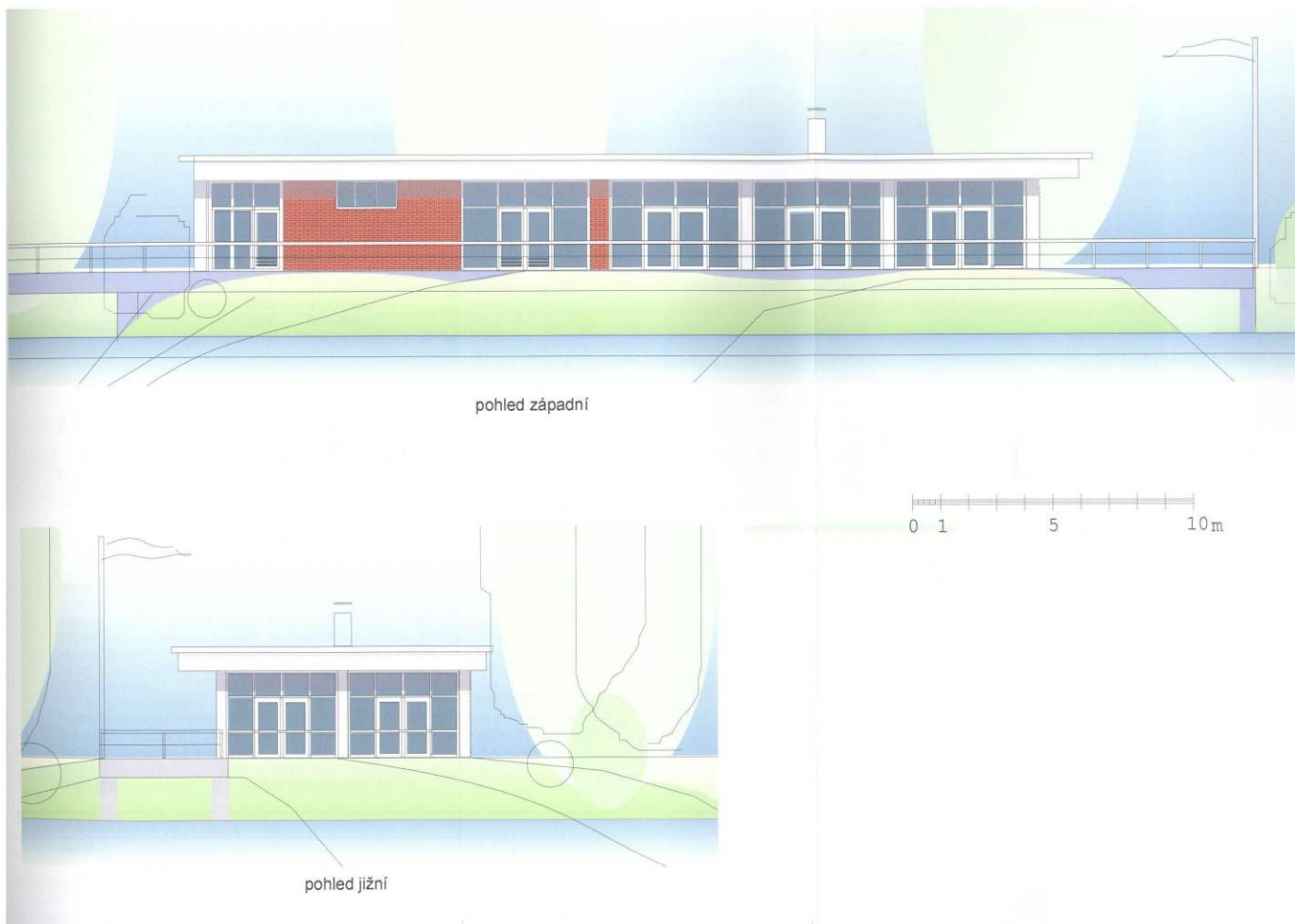
PŘÍLOHA P IX: NÁVRH INFORAMČNÍHO CENTRA 1



Legenda

- 1 - vyhlídková terasa
- 2 - pavion
- 3 - komunikace
- 4 - revitalizace - ostrůvky

PŘÍLOHA P X: NÁVRH INFORMAČNÍHO CENTRA 2



PŘÍLOHA P XI: NÁVRH TURISTICKÉHO PENZIONU



pohled západní



pohled severní

0 1 5 10m

PŘÍLOHA P XII: PŘEHLED INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Ceny jsou uvedeny bez DPH.

Rekonstrukce výklopníku	
Položka	Odhadovaná částka
Zastřešení	12 080,00 Kč
Sanace nosných konstrukcí - betony	120 000,00 Kč
Oprava vnějšího schodiště	6 600,00 Kč
Oprava vnějšího zdiva	222 000,00 Kč
Oprava vnitřního zdiva	48 000,00 Kč
Ocelové konstrukce přístřešku	108 000,00 Kč
Obednění přístřešku včetně 1 boční strany	24 000,00 Kč
Kotvení	60 000,00 Kč
Oprava původní technologie	1 680 000,00 Kč
Oprava žb. pilířů pro posun lodí	96 000,00 Kč
Konstrukce nových lávek na pilíře	60 000,00 Kč
Doplnění kolejí	180 000,00 Kč
Doplnění dlaždic	43 200,00 Kč
Doplnění dlažby	115 200,00 Kč
Osazení původních dřevěných pilot podél břehu	132 000,00 Kč
Slavnostní nasvětlení	54 000,00 Kč
Osazení značení	24 000,00 Kč
Vnitřní rozvody elektro	120 000,00 Kč
Celkem	3 105 080,00 Kč

Informační centrum	
Položka	Odhadovaná částka
Základy:	
Výplň pilot	195 767,00 Kč
Zřízení pilot nezapaž. z bet. želez.	85 608,00 Kč
Základní desky z betonu železového vodo.	249 495,00 Kč
Výztuž základových desek z betonářské oceli	431 350,00 Kč
Svislé a kompletní konstrukce:	
Objekt informačního centra včetně terasy	4 747 896,00 Kč
Elektromontáže:	
Přípojka elektro pro informační centrum volně	15 284,00 Kč
Přípojka elektro v zemi informační centrum	64 890,00 Kč
Celkem	5 790 290,00 Kč

Turistický penzion	
Položka	Odhadovaná částka
Základy:	
Výplň pilot	231 153,00 Kč
Zřízení pilot nezapaž. z bet. želez.	129 386,00 Kč
Základní desky z betonu železového vodo.	680 288,00 Kč
Výztuž základových desek z betonářské oceli	1 164 502,00 Kč
Svislé a kompletní konstrukce:	
Objekt penzionu	23 384 340,00 Kč
Potrubí z trub ocelových:	
Vodovod z trub litinových	73 152,00 Kč
Zdravotechnická instalace:	
Odlučovač tuků	102 000,00 Kč
Venkovní kanalizace:	
Kanalizace z trub PVC hrdlových	35 555,00 Kč
Elektromontáže:	
Přípojka elektro v zemi inform. centrum	88 374,00 Kč
V případě, že kapacitně nevyhoví stávající trafo	840 000,00 Kč
Celkem	26 728 750,00 Kč

Studna	
Položka	Odhadovaná částka
Studna včetně vystrojení	96 000,00 Kč
Celkem	96 000,00 Kč

Čistírna odpadních vod	
Položka	Odhadovaná částka
Venkovní kanalizace:	
Kanalizace z trub PVC hrdlových včetně ohřevu a TI pod terasou k informačnímu centru	23 940,00 Kč
Kanalizace z trub PVC hrdlových v zemi	106 660,00 Kč
Čistírna odpadních vod	192 000,00 Kč
Jímka	12 000,00 Kč
Elektro vybavení ČOV	12 000,00 Kč
Celkem	346 600,00 Kč

Komunikace a parkoviště	
Položka	Odhadovaná částka
Komunikace:	
Uložení sypaniny do násypů	180 360,00 Kč
Komunikace obslužná z hutněného válc. šterku	360 000,00 Kč
Komunikace střední z asfaltobetonu	2 401 200,00 Kč
Zdravotechnická instalace:	
Odlučovač ropných látek	240 000,00 Kč
Jímka	12 000,00 Kč
Venkovní kanalizace:	
Kanalizace z trub PVC hrdlových při vytváření násypů pouze montáž + obsypy	76 950,00 Kč
Kanalizace z trub PVC hrdlových při vytváření násypů pouze montáž + zásypy	20 590,00 Kč
Elektromontáže:	
Kompletní dodávka elektro	12 000,00 Kč
Celkem	3 303 100,00 Kč

Železniční zastávka	
Položka	Odhadovaná částka
Zemní práce:	
Uložení sypaniny do násypů	329 670,00 Kč
Hutnění boků násypů	46 056,00 Kč
Uložení zemin do násypů předepsaných tvarů s urovnáním	56 133,00 Kč
Svislé a kompletní konstrukce:	
Chodník z dlažby zámkové, podklad šterkopísek	47 112,00 Kč
Chodník - hutněný šterk	27 348,00 Kč
Zábradlí okolo chodníčku	38 826,00 Kč
Zábradlí okolo nástupiště	46 645,00 Kč
Železniční zastávka	324 005,00 Kč
Nástupiště drah	368 365,00 Kč
Celkem	1 284 160,00 Kč

Ostatní	
Položka	Odhadovaná částka
Veřejné osvětlení	336 820,00 Kč
Přístavní hrana a rampa	689 320,00 Kč
Revitalizace a terénní úpravy a lávky	2 998 630,00 Kč
Přeložka vysokého napětí	136 040,00 Kč
Celkem	4 160 810,00 Kč

PŘÍLOHA P XIII: MAPA POLOHY OBCE SUDOMĚŘICE

