



Název projektu:	Labská stezka –etapa 3, úsek Dobříň - Račice
Finanční zdroj:	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)
Investiční priorita:	Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení
Registrační číslo projektu:	ISPROFOND 5428510043
Celkové náklady projektu:	21 415 343,69 Kč
Výše dotace ze SR	8 920 000,00 Kč
Termín realizace projektu:	1.10. 2018 – 30. 9. 2019

Anotace projektu

Etapa 3 Labské stezky řeší vybudování kvalitní cyklistické komunikace z Roudnice nad Labem až na hranici Ústeckého a Středočeského kraje, čímž dojde k souvislému propojení obou hraničních bodů napříč Ústeckým krajem.

Řešený úsek, jenž propojuje obec Dobříň – Záluží a Račice byl převážně veden po silnici II třídy, kde hrozil střet cyklistů s vozidly.

Realizací tohoto úseku byla zvýšena bezpečnost dopravy a snížena nehodovost. Byla také zajištěna dostupnost do práce.

Více informací o projektu v následujícím popisu záměru.





Písemný popis záměru žadatele

Příloha žádosti o příspěvek z rozpočtu SFDI pro rok 2018 na výstavbu nebo opravu cyklistických stezek dle § 2, odst. 1, písm. a) a f) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

Labská stezka – etapa 3, úsek Dobříň – Račice



Žadatel: Ústecký kraj

Počet příloh: 3

Leden 2018

OBSAH

1. ÚDAJE K BEZPEČNOSTNÍM KRITÉRIÍM	4
1.1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽÁDOSTI	4
1.1.1. CELKOVÁ SITUACE V DANÉ LOKALITĚ	4
1.1.2. FUNKČNÍ VYUŽITÍ PLÁNOVANÉ CYKLOSTEZKY	5
1.1.3. ZÁKLADNÍ PARAMETRY CYKLISTICKÉ STEZKY	7
1.2. STATISTICKÉ ÚDAJE.....	11
1.3. STANOVISKO POLICIE ČR.....	11
2. ÚDAJE KE KONCEPČNÍM KRITÉRIÍM	13
2.1. NÁVAZNOST NA JIŽ EXISTUJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	13
2.2. SOULAD AKCE SE SCHVÁLENÝMI ROZVOJOVÝMI DOKUMENTY	14
2.3. STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ODBORU DOPRAVY K REALIZACI AKCE.....	17
3. ÚDAJE K EKONOMICKÝM KRITÉRIÍM	18
3.1. PODÍL POŽADOVANÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z ROZPOČTU SFDI NA CELKOVÝCH NÁKLADECH AKCE	19
3.2. CELKOVÁ VÝŠE POŽADOVANÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ.....	19
3.3. FINANČNÍ NÁROČNOST AKCE NA 1M ²	19
3.4. FINANČNÍ NÁROČNOST AKCE V POMĚRU KE GLOBÁLNÍMU UKAZATELI FINANČNÍ NÁROČNOSTI CYKLOSTEZKY DLE NORMATIVU 19	

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Dopady a přínosy akce na cílové skupiny	6
Tabulka 2: Základní parametry budovaného úseku cyklistické stezky	9
Tabulka 3: Intenzita automobilové dopravy v řešené lokalitě komunikace III/24050 v úseku Dobříň – Račice ...	11
Tabulka 4: Intenzita cyklistické dopravy v řešené lokalitě	11
Tabulka 5: Statistika nehodovosti v řešené lokalitě komunikace III/24050 v úseku Dobříň – Račice	12
Tabulka 6: Soulad akce s Dopravní politikou ČR 2014-2020	14
Tabulka 7: Soulad akce s Dopravní politikou ČR 2014-2020	14
Tabulka 8: Soulad akce s Program rozvoje Ústeckého kraje	15
Tabulka 9: Soulad akce se Strategickým plánem rozvoje města Roudnice nad Labem	16
Tabulka 10: Přehled výdajů akce.....	18
Tabulka 11: Přehled podílu prostředků SFDI na uznatelných nákladech akce	19
Tabulka 12: Finanční náročnost akce na 1 m ²	19
Tabulka 13: Finanční náročnost akce v poměru ke globálnímu ukazateli finanční náročnosti dle normativu.....	20

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Celková trasa Labské stezky v mapě	4
Obrázek 2: Křížení dráhy a cyklostezky UČS 5.2.1. – pohled z nově budovaného úseku	13

SEZNAM MAP

Mapa 1: Zákres řešených úseků stezky v mapě	10
--	-----------

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Situační mapa celkové trasy cyklistické stezky v měřítku 1:10 000 s legendou

Příloha č. 2: Stanovisko Policie ČR ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu souvisejícím s provedením akce a statistika dopravní nehodovosti řešené lokality za posledních 5 let

Příloha č. 3: Stanovisko odboru dopravy Ústeckého kraje k veřejné prospěšnosti, bezpečnosti dopravy a potřebnosti souvisejícími s provedením akce

1. ÚDAJE K BEZPEČNOSTNÍM KRITÉRIÍM

1.1. Základní informace o žádosti

1.1.1. Celková situace v dané lokalitě

Budovaný úsek je součástí trasy „Labské stezky“, která vede podél toku Labe od jeho pramene až po jeho ústí do moře. V České republice trasa stezky prochází Královéhradeckým, Pardubickým, Středočeským a Ústeckým krajem. Ve Hřensku území ČR opouští a pokračuje přes německé spolkové země Sasko, Sasko-Anhaltsko, Dolní Sasko, Meklenbursko-Přední Pomořansko až do Hamburku. Stezka je také součástí sítě cyklistických a pěších tras a stezek „Greenways“ propojující Hamburk s Prahou a Vídní.

V Ústeckém kraji se na stezku napojují další tři významné cyklostezky. Jedná se o Krušnohorskou magistrálu, která vede po hřebenech Krušných hor od Děčína až po Měděnec. Dále cyklostezku sledující tok řeky Ploučnice od jejího pramene na úpatích Ještědu po její ústí pod děčínským zámekem a cyklostezku podél řeky Ohře, která vede z Karlovarského kraje do Litoměřic v Ústeckém kraji, kde se napojuje na Labskou stezku.

Na českém území lze podél Labe po trase Labské stezky ujet až 373 km, a to od pramene až k hranicím s Německem. Kvalita stezky v úsecích vedoucích v České republice podél Labe je velmi různorodá. Na území Ústeckého kraje má Labská stezka délku 96 km a je vedena v trase: Dolní Žleb – Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem – Libochovany – Litoměřice – Roudnice nad Labem – Hněvice – hranice Středočeského kraje.

Obrázek 1 Celková trasa Labské stezky v mapě



Zdroj: Atlas Labské stezky (2011), dostupné na <http://www.labskastezka.cz/cz/atlas>

Etapa 3 Labské stezky, jejíž součástí je úsek, který je předmětem předkládané žádosti, je nedílnou součástí záměru na dokončení souvislého dálkového tahu na našem území. Předkládaný úsek řeší propojení již dokončených a provozovaných částí mezi obcí Libochovany a Roudnicí nad Labem. Jeho dokončení bude znamenat prodloužení kvalitní cyklistické komunikace z Roudnice nad Labem až na hranici mezi Ústeckým a Středočeským krajem. Vybudováním tohoto úseku dojde k souvislému propojení obou hraničních bodů Labské stezky v Ústeckém kraji.

Konkrétně řešený úsek etapy 3 Labské stezky Dobříň – Račice propojuje město Roudnice nad Labem s obcemi Dobříň, Kozlovice, Záluží a Račice. Dojde tak k napojení a prodloužení Labské stezky ze směru Litoměřice – Vědomice – Roudnice na Labem a levobřežní alternativní trasy Labské stezky směrem na Hrobce – Židovice – Roudnici nad Labem.

1.1.2. Funkční využití plánované cyklostezky

Účel realizace akce

Účelem realizace akce je zejména odstranění infrastrukturních nedostatků bránících rozvoji cyklistiky jako bezpečné a udržitelné formy dopravy pro široké spektrum uživatelů (definovaných jako cílové skupiny níže). Labská stezka je v současné době na území Ústeckého kraje v celé trase vyznačena směrovým značením a z větší části je již dokončena nebo dokončována do plánované podoby. Úsek stezky v trase Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice, který je předmětem předkládané žádosti, je z hlediska cyklistické dopravy v trase v nevyhovujícím technickém stavu. Je veden po silnici III/24050, kde hrozí kvůli omezené šířce vozovky střet cyklistů s motorovou dopravou a částečně je veden po nezpevněných, prašných cestách (úsek Záluží – Račice).

Vybudovaný úsek také významně zvýší bezpečnost cyklistů především v úseku mezi obcemi Dobříň a Záluží, který je dosud trasován po silnici III/24050. Tato silnice patří k dopravně vytiženým komunikacím, protože spojuje po levém břehu řeky Labe město Štětí s městem Roudnice nad Labem, kde sídlí v průmyslových zónách významné podniky (např. Vitana, a.s. a Glazura s.r.o. v průmyslové zóně v Dobříni), které využívají nákladní automobilovou dopravu a z tohoto důvodu hrozí významné kolizní střety z hlediska bezpečnosti provozu s cyklo dopravou.

Nově bude trasa stezky vedena odklonem po samostatné, fyzicky oddělené stezce podél Labe bez veřejného provozu. V následujícím úseku mezi Zálužím a Račicemi pak bude stávající trasa zkvalitněna rekonstrukcí stávajících prašných povrchů.

Účelem realizace akce je také naplnění cílů, které si v návaznosti na strategické a koncepční dokumenty spojené s rozvojem cyklo dopravy v řešeném území žadatel stanovil:

Hlavní cíl akce:

- **Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení nehodovosti**

V řešeném úseku je stezka vedena po nezpevněné cestě a silnici III. třídy III/24050, kde dochází ke kolizi cyklistů s motorovými vozidly, které mohou mít fatální následky. Současný stav rovněž brání bezbariérovému přístupu. Cyklostezka je proto navržena jako komfortní bezbariérová a bezpečná samostatná komunikace pro cyklisty a další uživatele stezky.

Dílčí cíle akce:

- **Zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání**

Vybudování stezky zvýší a zkvalitní dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání. Kromě stávajících forem dopravy bude možné použít k dopravě jízdní kolo.

- **Zvýšení podílu udržitelné dopravy v regionu**

Podíl cyklistické dopravy na přepravních výkonech v Ústeckém kraji je nižší než v ostatních regionech. Nadále převládá individuální automobilová doprava, která přináší řadu negativních vlivů. Realizace akce přispěje ke zvýšení podílu cyklistické, tedy udržitelné dopravy.

- **Využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil**

Nedostatečná infrastruktura pro nemotorovou dopravu brání využití jejího potenciálu k mobilitě pracovních sil. Nemotorová doprava není dostatečně využívána k dopravě do zaměstnání. Vybudování komfortní cyklostezky je základním a zásadním předpokladem pro řešení tohoto problému.

- **Rozvoj a optimalizace sítě cyklistických tras v Ústeckém kraji**

Budovaný úsek je součástí Labské stezky, která je v rámci sítě cyklotras v Ústeckém kraji klasifikována jako „páteřní nadregionální trasa“. Labská stezka je jedinou trasou I. třídy na území Ústeckého kraje, přičemž její dokončení je pro Ústecký kraj nejvyšší prioritou. Labská stezka prochází hustě osídleným údolím řeky Labe, kde je realizována řada hospodářských aktivit. Vzhledem k plochému profilu trasy má Labská stezka velký potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy.

Přínosy a vlivy realizace akce

Očekávané přínosy a vlivy z realizované akce směřují do oblasti:

- dopravy,
- životního prostředí,
- cestovního ruchu.

Přínosy a vlivy realizace akce se projeví pozitivním dopadem na cílové skupiny.

Pro předloženou žádost byly identifikovány čtyři cílové skupiny, na které bude mít realizace akce největší pozitivní dopad. Cílové skupiny jsou následující:

- obyvatelé žijící a pracující v místě realizace akce:
 - obyvatelé obcí Dobříň, Kozlovice, Záluží, Račice a města Roudnice nad Labem,
- dojíždějící za prací a službami:
 - osoby využívající dopravu ke každodenní i občasné dopravě za prací, vzděláním, službami,
- návštěvníci místa realizace akce:
 - poměrně rozsáhlá cílová skupina zahrnující zejména rodiny s dětmi, „aktivní střední věk“ i další věkové kategorie, rezidenty z blízkého okolí i návštěvníky regionu z celé ČR a zahraničí. Společným rysem je orientace na aktivní pohyb, sport v kombinaci s poznáváním,
- uživatelé veřejné dopravy:
 - obyvatele regionu využívající autobusovou a vlakovou dopravu ke každodenní i občasné dopravě.

Dopady jsou blíže specifikovány v níže uvedené tabulce. Tabulka současně popisuje potřeby uvedených cílových skupin a dopady akce, tj. způsob jakým realizace akce přispěje k uspokojování jejich potřeb.

Tabulka 1: Dopady a přínosy akce na cílové skupiny

Dopady a přínosy akce	Cílová skupina a identifikace dopadů a přínosů akce na tuto skupinu
Zvýšení bezpečnosti	Všechny identifikované cílové skupiny Cyklostezka umožní bezpečný pohyb obyvatel bez kontaktu s motorovou dopravou.
Zajištění bezbariérového přístupu	Všechny identifikované cílové skupiny Cyklostezka díky svému provedení umožní bezbariérový přístup.

Rozvoj udržitelné dopravy	Obyvatelé žijící a pracující v místě územního dopadu akce Dojíždějící za prací a službami. Vybudovaná cyklostezka vytvoří základní infrastrukturní předpoklady především pro rozvoj cyklistické dopravy.
Zajištění bezbariérového přístupu	Všechny identifikované cílové skupiny Cyklostezka díky svému provedení umožní bezbariérový přístup.
Zlepšení dopravní dostupnosti práce, služeb a vzdělání	Obyvatelé žijící a pracující v místě územního dopadu akce Dojíždějící za prací a službami Vybudování stezky zvýší a zkvalitní dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání. Kromě stávajících forem dopravy bude možné použít k dopravě jízdní kolo.
Zvýšení mobility pracovních sil	Dojíždějící za prací a službami Vybudování cyklostezky povede ke zvýšení mobility pracovních. Dojíždějící zaměstnanci mohou využít jízdní kolo jako velmi levný a rychlý dopravní prostředek a minimálními nároky na parkování.
Zlepšení stavu životního prostředí	Obyvatelé žijící a pracující v místě územního dopadu akce Vybudování stezky a následný rozvoj udržitelné dopravy povede k eliminaci negativních vlivů motorové dopravy, tj. především hluk, emise, prašnost a kontaminace půdy.
Rozvoj infrastruktury pro cykloturistiku	Návštěvníci. Vybudování stezky povede ke zlepšení infrastruktury na dalším úseku Labské stezky, která představuje významný cykloturistický produkt.

1.1.3. Základní parametry cyklistické stezky

Předmětem předkládané žádosti je úsek 3. etapy Labské stezky mezi obcemi Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice. Celková délka tohoto úseku je 4 239 m.

Celá stavba je rozdělena na ucelené části stavby (UČS), které jsou samostatně funkční a tedy schopné samostatného užívání. Tyto UČS jsou dále děleny na jednotlivé stavební objekty. Tato část stavby obsahuje celkem 4 UČS s 11 stavebními objekty:

- UČS 5.1.2 Dobříň, bývalý přívaz – Kozlovice (2 525,0 m):
 - SO 003 Přípravné práce – část 3,
 - SO 112 Komunikace – část 10,
 - SO 208 Zárubní zeď,
 - SO 802 Náhradní výsadby – část 2.
- UČS 5.1.3 Kozlovice – Záluží, obec (933,4 m):
 - SO 113 Komunikace – část 11,
 - SO 209 Oprava zárubní zdi,
 - SO 709 Úprava lávek překladiště,
 - SO 803 Náhradní výsadby – část 3.
- UČS 5.2.1 Záluží, žel. přejezd – Račice, veslařský kanál (274,5 m):
 - SO 114 Komunikace – část 12.
- UČS 5.2.2 Račice, obec – Račice, Malovíska (506,5 m):
 - SO 115 Komunikace – část 13 (oprava komunikace).

Celkový rozsah stavby tohoto úseku bude představovat vybudování:

- místní komunikace funkční skupiny D2 (cyklostezka) v šířce 2,5 m o délce 2580,7 m, resp. v šířce 3,0 m o délce 620,0 m,

- místní komunikace funkční skupiny C jednopruhové obousměrné s výhybnami typu příčného uspořádání MO1k -/5,0/30 v délce 665 m, MO1k -/4,5/30 v délce 217 m a MO1k -/4/30 v délce 144 m,
- zárubní zeď podél řeky délky 84 m se zábradlím,
- zábradlí ocelové dvoumadlové podél stezky dl. 84,5 m,
- ochrana kabelů NN uložení do kabelových chrániček v dl. 25 m,
- obnova vazacích prvků podél řeky – 7 kruhů na břehu a 1 pachole,
- vysadí se 97 ks nových stromků,
- dojde k opravě zárubní zdi délky 40 m a úpravě kovového přístupového schodiště k přístavnímu molu.

Uznatelnými náklady stavby budou podle pravidel SFDI z tohoto úseku Labské stezky mezi obcemi Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice pouze části stavebních objektů značené dopravními značkami jako cyklostezka. Takto označeny budou části úseků:

- UČS 5.1.2 Dobříň, bývalý přívoz – Kozlovice:
 - SO 112 Komunikace – část 10,
- UČS 5.1.3 Kozlovice – Záluží, obec:
 - SO 113 Komunikace – část 11.

UČS 5.1.2 Dobříň, bývalý přívoz – Kozlovice, SO 112 Komunikace – část 10

Jedná se o propojovací úsek mezi Dobříní a Kozlovicemi. Trasa začíná v obci Dobříň. Odtud pokračuje bez úprav po místní komunikaci obce - ulici K Přívozu - až k hájovně. Zde končí asfaltový povrch a dále místní komunikace II. třídy č. 01b pokračuje k původnímu přívozu přes Labe v neuzpevněné konstrukci v délce cca 200 m (původní živičný kryt již jen v náznacích). Od hájovny po bývalý přívoz prochází trasa lesem skrz přírodní památku „Dobříňský háj“. Po průchodu lesem komunikace navazuje na panelovou plochu u bývalého přívozu do Kyškovic. Zde trasa odbočuje vpravo a pokračuje podél řeky, po hranici ochranného pásma přírodní památky, ve směru ke Kozkovicím. Trasa je zde vedena v délce cca 2275 m po původní kamenné potahové cestě až k plavebnímu km 815,58, kde tato UČS končí. Dále pak pokračuje podél řeky a překladiště písku již v rámci UČS 5.1.3. Kozlovice – Záluží obec.

V prvním úseku při průchodu lesem po stávající komunikaci je vozovka navržena v šíři 3,0 m. Nejdelší úsek je veden v souběhu s řekou po původní kamenné potahové stezce v šířce 2,5 m. Šířka stezky je dnes cca 2,5 m, přičemž ale plynule navazuje na dlážděný svah k řece. Pro bezpečný provoz na budoucí cyklostezce proto musíme počítat s jejím rozšířením na úkor zelených ploch podél stezky v rozmezí od 0,5 do 0,75 m tak, aby mezi novou konstrukcí a hranou svahu řeky zbyl bezpečnostní prostor min. 0,5m, lépe 0,75 m. V úseku přímo přes potahovou stezku je navržena pouze neúplná konstrukce vozovky tak, aby bylo možné zachovat dle požadavku Povodí Labe původní kamennou dlažbu jako podklad nové vozovky. Konstrukce je proto navržena jako 2 živičné vrstvy pokládané po provedení spojovacího postřiku přímo na očištěnou kamennou potahovou stezku s vyrovnáním recyklátem. Konstrukce je dimenzována jen na provoz chodců, cyklistů a občasný průjezd údržbových strojů – podle TP 170 na třídu dopravního zatížení 0 (tj. do 3 přejezdů návrhových náprav/den). Předpokládáme katalogovou konstrukci se živičným krytem (TDZ 0, D2, PIII) se zachováním dvou vrstev živice. Výškový průběh trasy je nad dosahem jednoleté vody.

Dopravní režim – je v úseku od Dobříně po konec intravilánu vedený po místní komunikaci obce – ulici K Přívozu bez omezení veřejného provozu. V úseku od Hájenky po bývalý přívoz je veřejný provoz povolen pouze dopravní obsluze a cyklistům, v úseku podél řeky pouze cyklistům a vozidlům povodí Labe. Na rozcestí u hájenky – na hranici přírodní památky Dobříňský háj budou osazeny sklopné, uzamykatelné sloupky, přičemž klíče bude mít k dispozici obec, hasiči a povodí Labe. Z opačné strany budou uzamykatelné sloupky osazeny na konci trasy v Kozkovicích. Zde bude mít klíče k dispozici pouze obec a povodí Labe.

UČS 5.1. 3 Kozlovice – Záluží, obec, SO 113 Komunikace – část 11

Jedná se o propojovací úsek mezi Kozlovicemi a Zálužím. Trasa začíná u řeky, na kamenné potahové stezce podél Labe, v plavebním km. 815,58, kdy navazuje na předchozí úsek stezky – UČS 5.1.2. Dobříň bývalý přívoz – Kozlovice. Dále pokračuje podél překladiště písku, v délce cca 800 až k plavebnímu km 816,3. Zde trasa stezky odbočuje kolmo vpravo a po stávající šterkové cestě se po 120 m napojuje na místní komunikaci v Záluží.

Vozovka je dimenzována na zatížení podle předpokládaného dopravního režimu – tedy na TDZ VI, D2, PIII (do 15 přejezdů návrhových náprav/den) podle TP 170. V úseku přes potahovou stezku je navržena pouze neúplná konstrukce tak, aby bylo možné zachovat dle požadavku Povodí Labe původní kamennou dlažbu jako podklad nové vozovky. Konstrukce je proto navržena jako 2 živичné vrstvy pokládáné po provedení spojovacího postřiku přímo na očištěnou kamennou potahovou stezku s vyrovnaním recyklátem. Pouze vozovka v rozšířených úsecích a nová vozovka v úsecích po vybourání stávající panelové vozovky nebo absence dlažby je navržena v plné konstrukci, ale se zachováním dvou vrstev živice.

Základní šířka nově navržené komunikace je 3,0 m. Z prostorových důvodů je však v části úseku podél řeky – v délce cca 200 m (km 0,15 - 0,35) zúžena pouze na 2,5 m. Větší část trasy je vedena podél řeky.

V úseku podél řeky je trasa značena jako cyklistická stezka s vjezdem povoleným vozidlům povodí Labe, k přístavnímu molu překladiště písku ve směru od Kozlovic i vozidlům pískovny HOLCIM a.s. V koncovém úseku mezi řekou a Zálužím se jedná o cyklotrasu po místní komunikaci s povolením vjezdu pouze pro vozidla dopravní obsluhy. Větší část trasy vede v těsném souběhu s řekou–mezi plavebním km 20,75-21,45 (původní české značení) 815,58-816,38 (dnešní evropské značení).

Základní parametry cyklistické stezky jsou uvedeny v tabulce níže:

Tabulka 2: Základní parametry budovaného úseku cyklistické stezky

Základní parametry cyklistické stezky	Hodnota
Délka cyklistické stezky	2 919,0 m
Šířka cyklistické stezky	2,5 – 3,0 m
Plocha cyklistické stezky	7 710,0 m ²
Technologie komunikace	asfalt (převažující)

Cyklostezka dopravně napojuje školské zařízení, kterým je Mateřská škola v Dobříni.

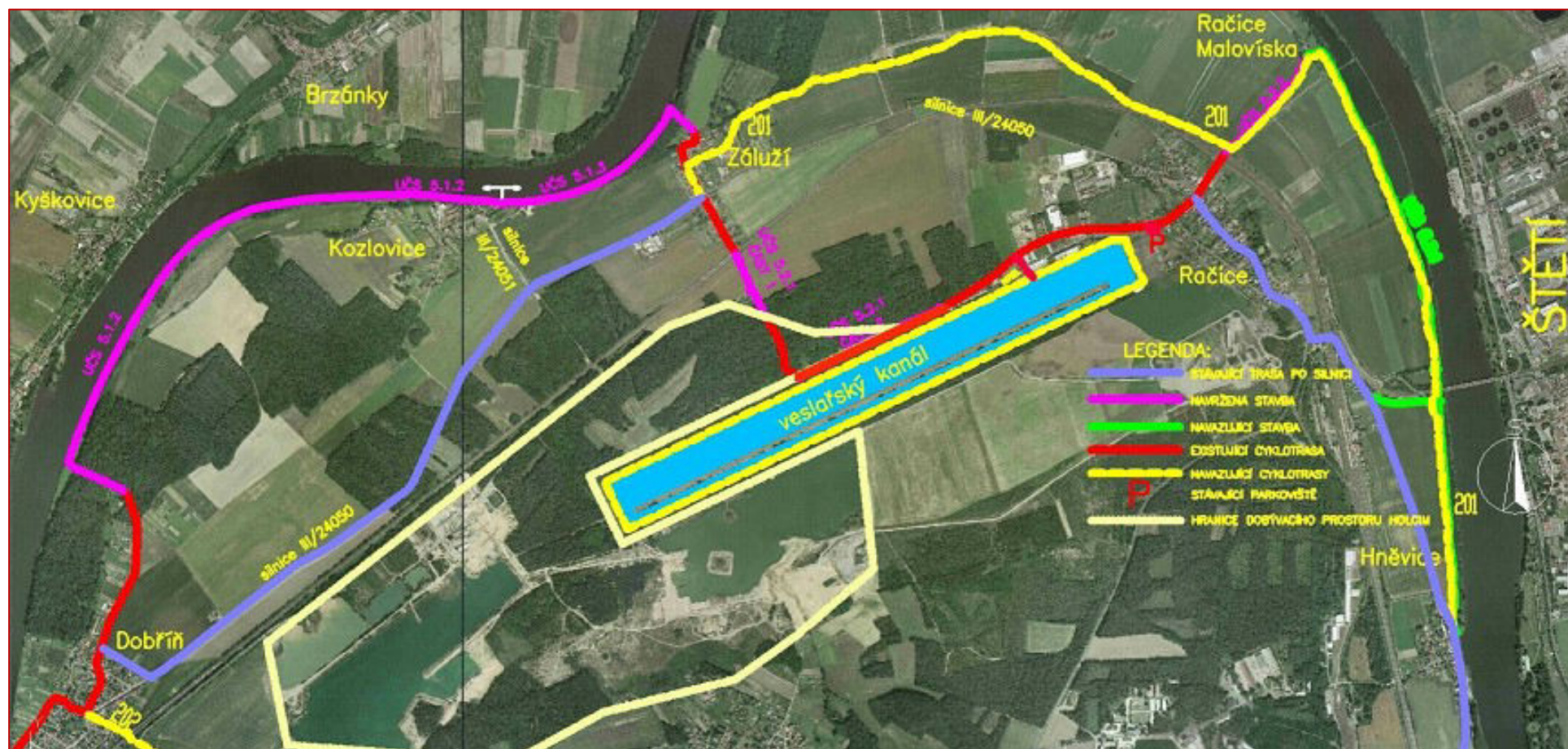
Cyklostezka dopravně napojuje sídla ekonomických subjektů s více než 50 zaměstnanci. V průmyslové zóně v katastru obce Dobříň mají své závody s více než 50 zaměstnanci velké podniky zejména zpracovatelského průmyslu a stavebnictví, např. Vitana, a.s. a Glazura s.r.o. V obci Račice jsou také soustředěny větší ekonomické subjekty. Jedná se o subjekty zaměřené na služby pro sport, cestovní ruch a ubytování, takovým je zejména Sportcentrum Račice a.s. a dále průmyslová společnost 2 JCP a.s., která zde ve svém strojírenském závodě zaměstnává více než 350 zaměstnanců.

Akce zajišťuje propojení více územně samosprávných celků – obcí Dobříň, Záluží a Račice.

Dopravně bezpečnostní opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace zachycuje situace stavby se zákresem bezbariérového užívání, která je součástí projektové dokumentace.

Mapová příloha představující situační mapu celkové trasy je přiložena jako Příloha č. 1 tohoto textového dokumentu.

Mapa 1: Zákres řešených úseků stezky v mapě



Zdroj: Projektová dokumentace – URBAN – projektová kancelář, Ing. Petr Urban, 06/2017

1.2. Statistické údaje

Roční průměrná intenzita automobilové dopravy

Realizací projektu je dotčena komunikace III/24050. Na této komunikaci nebylo v roce 2016 provedeno Celostátní sčítání dopravy. V této žádosti jsou tak uvedeny údaje vycházející z TP 189-Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.

Sčítání bylo prováděno na silnici III/24050 ve sčítacím místě v křížení ulic Krajná a Račická v Dobříně.

Tabulka 3: Intenzita automobilové dopravy v řešené lokalitě komunikace III/24050 v úseku Dobříň – Račice

Kategorie motorových vozidel	Počet vozidel
Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy	1 223
Jednostopá motorová vozidla	21
Těžká motorová vozidla celkem	108
Celkem za všechny kategorie motorových vozidel	1 352

Intenzita cyklistické dopravy

Intenzita cyklistické dopravy byla zjišťována pomocí sčítače umístěného na stávajícím úseku Labské stezky mezi obcemi Roudnicí a Dobříní. Údaje z tohoto sčítače jsou zaznamenávány a vyhodnocovány po dlouhou dobu, jeho instalace proběhla 1. 5. 2013.

Primární data získaná z tohoto sčítače tak po svém zpracování poskytují nejucelenější přehled o pohybu cyklistů a chodců v tomto úseku Labské stezky, který přímo navazuje na plánovanou stezku.

Tabulka 4: Intenzita cyklistické dopravy v řešené lokalitě

Kategorie motorových vozidel	Počet cyklistů / chodců	Průměr za sledované období
Počet cyklistů ve špičkové hodině	14,9	průměr v roce 2017; období duben – červen a září – říjen, 7-11 a 13-17 hod.
Průměrná intenzita cyklistů za 24 hodin	145,0	1. 5. 2013 – 31. 12. 2017
Počet chodců ve špičkové hodině	8,5	duben – červen a září – říjen, 7-11 a 13-17 hod.

1.3. Stanovisko Policie ČR

Při přípravě žádosti požádal žadatel příslušný útvar Policie České republiky o stanovisko, které by posoudilo dopad realizaci akce na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Statistiky Policie ČR byly také podkladem pro zjištění a doložení dopravní nehodovosti řešené lokality za posledních 5 let.

Policie ČR, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, územní odbor Litoměřice vydal dne 8. 1. 2018 své Stanovisko k plánované výstavbě dalších úseků cyklostezek Labské stezky. Toto stanovisko obsahuje:

- doporučení pro výstavbu cyklostezky z hlediska bezpečnosti silničního provozu,
- statistiku počtu dopravních nehod, ke kterým došlo v řešeném úseku komunikace III/24050 za posledních 5 let, tj. v období let 2013 až 2017.

Statistika počtu nehod za období 2013 – 2017 dokládá, že v řešeném úseku komunikace III/24050 se stalo celkem 27 dopravních nehod. Žádná z těchto nehod neměla za následek ztrátu lidského života, ale celkem u 2 nehod došlo k těžkému zranění jejích účastníků. Lehkým zraněním zúčastněných skončily také 2 nehody. Nejčastějším následkem nehod v řešeném úseku byl vznik hmotné škody na majetku jejích účastníků. Těchto dopravních nehod bylo celkem 23.

Detailní přehled dopravních nehod v řešeném úseku komunikace III/24050 v jednotlivých letech v období 2013 – 2017 je uveden v tabulce níže.

Tabulka 5: Statistika nehodovosti v řešené lokalitě komunikace III/24050 v úseku Dobříň – Račice

Rok	Následek dopravních nehod v řešeném úseku				Celkový počet dopravních nehod
	Se smrtelným zraněním	S těžkým zraněním	S lehkým zraněním	S hmotnou škodou	
2013	0	1	1	4	6
2014	0	1	1	1	3
2015	0	0	0	5	5
2016	0	0	0	7	7
2017	0	0	0	6	6
2013 – 2017	0	2	2	23	27

Stanovisko Policie ČR dokládající pozitivní vlivy realizace akce na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je přiloženo jako Příloha č. 2 tohoto textového dokumentu.

2. ÚDAJE KE KONCEPČNÍM KRITÉRIÍM

2.1. Návaznost na již existující dopravní infrastrukturu

Cyklistická infrastruktura

Trasa plánované stezky, která je předmětem předkládané žádosti a již dnes v původní trase tvoří součást Labské stezky, začíná v obci Dobříň na návsi, kde navazuje na již vybudovanou Labskou stezku č. 2 podél řeky Labe do Roudnice nad Labem. Dojde tak k napojení a prodloužení Labské stezky ze směru Litoměřice – Vědomice – Roudnice nad Labem a levobřežní alternativní trasy Labské stezky ze směru Hrobce – Židovice – Roudnice nad Labem.

Předkládaný úsek nenavazuje na svém začátku ani konci na již existující nebo plánovanou cyklostezku. Navazující úseky budou vedeny jako cyklotrasa.

Další dopravní infrastruktura

Trasa cyklostezky UČS 5.2.1. kříží v tomto úseku železniční trať č. 090: Praha – Ústí nad Labem – Děčín:

- Osobní vlak lze využít v zastávce **Záluží a Dobříň**.

Obrázek 2: Křížení dráhy a cyklostezky UČS 5.2.1. – pohled z nově budovaného úseku



Zdroj: Ústecký kraj

Mezi dotčenými obcemi je obousměrně provozováno celoroční autobusové spojení:

- linka 672, autobusové zastávky jsou:
 - Roudnice nad Labem → Dobříň → Záluží → Račice → Štětí, Hněvice → Štětí, obec → Štětí, Sepap → autobus dále pokračuje ve směru Snědovice – Sukorady.
- linka 683, autobusové zastávky jsou:
 - Horní Beřkovice → Kostomlaty → Libkovic → Bechlín → Dobříň → Roudnice nad Labem → autobus dále pokračuje ve směru Židovice → Hrobce → Terezín → Litoměřice.

Vlakové a autobusové spoje jsou integrovány v rámci Dopravy Ústeckého kraje (systém integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb.). Je aplikován jednotný tarif a cestující mohou kombinovat s jednou jízdenkou jednotlivé spoje/dopravce.

2.2. Soulad akce se schválenými rozvojovými dokumenty

Akce je v souladu s prioritami a cíli schválených rozvojových dokumentů na celostátní úrovni a také na úrovni Ústeckého kraje:

Tabulka 6: Soulad akce s Dopravní politikou ČR 2014-2020

Název dokumentu	Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
Priorita / strategický cíl	Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.
Opatření / aktivity	4.2.5. – Řešení problémů dopravy ve městech - Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy. 4.2.6. – Zvyšování bezpečnosti dopravy - V extravilánech v závislosti na intenzitě provozu od sebe navzájem oddělovat nemotorovou dopravu (cyklistické pruhy a stezky, fyzicky oddělené chodníky), upravit legislativu pro využívání sdružených stezek dotčenými účastníky provozu na pozemních komunikacích. 4.6. – Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí - Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu.
Jakým způsobem akce přispěje k dosažení zamýšlených aktivit	K naplňování tohoto strategického dokumentu dojde samotnou realizací akce „Labská stezka – etapa 3, úsek Dobříň – Račice“. Předkládaná žádost naplňuje výše uvedené opatření/aktivity vytvářením výstupů odpovídajících těmto aktivitám. Realizací akce dojde k výstavbě cyklostezky v trase Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice, čímž dojde k významnému zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a dopravní obslužnost města Roudnice nad Labem a obcí Dobříň, Kozlovice, Záluží, Račice. Realizace akce přispívá k rozvoji udržitelné dopravy a snížení podílu motorové dopravy a jejích negativních dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.
Anotace zdroje (odkaz, kde je dokument zveřejněn, schvalující subjekt, verze dokumentu)	Odkaz, kde je dokument k dispozici: https://www.databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050 Schvalující subjekt: Vláda České republiky, usn. č. 449 ze dne 12. 6. 2013. Verze dokumentu: duben 2013

Tabulka 7: Soulad akce s Dopravní politikou ČR 2014-2020

Název dokumentu	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020
Priorita / strategický cíl	Národní strategie je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Opatření / aktivity	5 – Specifické cíle, opatření, zodpovědnost, termíny, zejména Specifický cíl 1 – Zajištění financování cyklistické infrastruktury Cíl 1.1. – Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury Opatření: VÝSTAVBA – Zajistit podporu výstavbě cyklistické infrastruktury. Zajistit podporu výstavbě cyklistické infrastruktury. Zajištění každoroční finanční podpory na realizaci cyklistické infrastruktury v rámci výdajů SFDI a krajů (spolu s dalšími evropskými zdroji) na: - výstavbu a údržbu cyklistických stezek, společných stezek pro chodce a cyklisty a dalších vhodných komunikací pro cyklisty (zvláště v extravilánu), - realizaci cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti (např. křížení cyklostezek). Cíl 1.3. – Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR s tras EuroVelo Opatření: VÝSTAVBA PROBLEMATICKÝCH ÚSEKŮ V návaznosti na síť TEN-T a Koncepti cestovního ruchu v ČR postupně realizovat úseky cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na páteřní síti EuroVelo a dálkových cyklotras ČR, tj. koordinovat jejich výstavbu a zajistit finanční podporu na projektovou přípravu a vlastní výstavbu.
Jakým způsobem akce přispěje k dosažení zamýšlených aktivit	Předkládaná akce naplňuje výše uvedené opatření/aktivity vytvářením výstupů odpovídajících těmto aktivitám. Realizací akce dojde k výstavbě cyklostezky v trase Dobříň - Račice čímž dojde k významnému zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a dopravní obslužnost města Roudnice nad Labem a obcí Dobříň, Kozlovice, Záluží, Račice. Labská stezka je součástí sítě dálkových cyklotras EuroVelo, konkrétně stezky EuroVelo č. 7 (nazývaná jako „Středoevropská“ nebo „Sluneční“ stezka). Realizace akce přispívá k rozvoji udržitelné dopravy a snížení podílu motorové dopravy a jejích negativních dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.
Anotace zdroje (odkaz, kde je dokument zveřejněn, schvalující subjekt, verze)	Odkaz, kde je dokument k dispozici: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/ Schvalující subjekt: Vláda České republiky, usn. č. 382 ze dne 22. 5. 2013.

Tabulka 8: Soulad akce s Program rozvoje Ústeckého kraje

Název dokumentu	Program rozvoje Ústeckého kraje
Priorita / strategický cíl	Dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, železniční, vodní a cyklistické dopravy
Opatření / aktivity	Opatření 1.4 – Udržitelný cestovní ruch Aktivity ÚK: - Podpora značení a údržby turistických tras a cyklotras Opatření 3.1 – Páteřní infrastruktura kraje Aktivity ÚK: - Systematický rozvoj sítě páteřních cyklostezek včetně související infrastruktury - Posilování bezpečnostních opatření v dopravě Opatření 3.2 – Dostupnost jednotlivých částí kraje Aktivity ÚK: - Odstraňování konfliktních míst a zvyšování bezpečnosti cyklistické, pěší a motorové dopravy

Jakým způsobem akce přispěje k dosažení zamýšlených aktivit	K naplňování tohoto strategického dokumentu dojde samotnou realizací akce „Labská stezka – etapa 3, úsek Dobříň – Račice“. Předkládaná akce naplňuje výše uvedené opatření/aktivity vytvářením výstupů odpovídajících těmto aktivitám. Realizací akce dojde k výstavbě cyklostezky v trase Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice, čímž bude systematicky podpořen rozvoj sítě páteřních cyklostezek a jejich infrastruktury, zlepší se dopravní dostupnost jednotlivých částí kraje. Realizace akce také významně přispěje ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy a odstraní konfliktní místa, kde dochází ke střetům jednotlivých účastníků s tragickými následky.
Anotace zdroje (odkaz, kde je dokument zveřejněn, schvalující subjekt, verze)	Odkaz, kde je dokument k dispozici: http://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1677904 Schvalující subjekt: Zastupitelstvo Ústeckého kraje, dne 30. 10. 2013.

Tabulka 9: Soulad akce se Strategickým plánem rozvoje města Roudnice nad Labem

Název dokumentu	Strategický plán rozvoje města Roudnice nad Labem
Priorita / strategický cíl	Strategický cíl č. 2: Podpořit ve městě podnikatelské prostředí, které povede ke vzniku pracovních příležitostí a k rozvoji návštěvnosti města Strategický cíl č. 3: Zlepšit všechny složky životního prostředí a zvýšit komfort občanů při dopravě ve městě
Opatření / aktivity	Specifický cíl 2.2. Zvýšit kvalitu a rozšířit infrastrukturu a produkty cestovního ruchu Opatření naplňující cíl: • Podpora nabídky pro sport a aktivní vyžití (akce i infrastruktura) • Zlepšení dostupnosti turistických cílů (bezbariérovost, cyklodoprava, MHD, přístaviště, přívoz). Specifický cíl 3.2. Dosáhnout vhodné dělby mezi druhy dopravy s důrazem na udržitelný rozvoj města a komfort občanů Opatření naplňující cíl: • Podporovat nemotorovou dopravu, • Propagovat a šířit povědomí o výhodách opomíjených druhů dopravy, • Snižovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí.
Jakým způsobem akce přispěje k dosažení zamýšlených aktivit	K naplňování tohoto strategického cíle dojde samotnou realizací akce „Labská stezka – etapa 3, úsek Dobříň – Račice“. Předkládaná akce naplňuje výše uvedené opatření/aktivity vytvářením výstupů odpovídajících těmto aktivitám. Realizací akce dojde k výstavbě cyklostezky v trase Třeboutice – Křešice – Nučnice, čímž bude podpořena nabídka pro sport a aktivní využití včetně dojezdů do škol a zaměstnání. Dále bude zlepšena dostupnost turistických cílů ve městě i jeho okolí. Dojde také k podpoře nemotorové dopravy a snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí.
Anotace zdroje (odkaz, kde je dokument zveřejněn, schvalující subjekt, verze)	Odkaz, kde je dokument k dispozici: https://www.roudnice.cz/urad/strategicky-plan-mesta Schvalující subjekt: Zastupitelstvo Města Roudnice nad Labem dne 22. 6. 2016.

Realizace akce je také v souladu s **Generelem cyklotras Ústeckého kraje**. Tento soulad je také vyjádřen a potvrzen ve Stanovisku odboru dopravy Ústeckého kraje uvedeném v podkapitole 2.3.

Generel cyklotras Ústeckého kraje sestává z mapy základní sítě cyklistických tras v Ústeckém kraji. Kromě zachycení stávajícího stavu sítě těchto cyklistických tras představuje ideové náměty a výhledy jejich dalšího rozvoje, které jsou následně východiskem pro územní rozvoj vyjádřený v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje. Tento dokument je základní územně plánovací dokumentací kraje, která stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje včetně jeho dopravní infrastruktury.

2.3. Stanovisko příslušného odboru dopravy k realizaci akce

Při přípravě žádosti požádal žadatel odbor dopravy Ústeckého kraje o stanovisko, které by posoudilo realizaci akce, zejména z hledisek veřejné prospěšnosti, bezpečnosti dopravy a potřeby akce.

Odbor dopravy Ústeckého kraje vydal dne 18. 12. 2017 své Stanovisko k realizaci předkládané akce. V tomto stanovisku konstatoval:

- svůj souhlas s realizací předkládané akce, která je umístěna, resp. kříží silnici č. III/24050 a potvrdil, že její realizace výrazně zvýší bezpečnost a plynulost silničního provozu v dané lokalitě,
- plný soulad akce ve vazbě na existující krajský program – Generelem cyklotras Ústeckého kraje.

Stanovisko odboru dopravy Ústeckého kraje dokládající pozitivní vlivy realizace akce na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je přiloženo jako Příloha č. 3 tohoto textového dokumentu.

3. ÚDAJE K EKONOMICKÝM KRITÉRIÍM

Předmětem akce je výstavba cyklostezky v trase Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice. Tento úsek je součástí Labské stezky a navazuje na již realizovanou část cyklostezky Dobříň – Roudnice nad Labem, která následně pokračuje směrem na Litoměřice. Hlavním účelem a cílem akce je rozvoj udržitelné dopravy na ose Roudnice nad Labem – Dobříň – Kozlovice – Záluží – Račice, kterému v současné době brání nedostatečná nebo chybějící infrastruktura v podobě bezpečné cyklostezky.

Předmětem akce je pořízení investičního dlouhodobého majetku v podobě dlouhodobého hmotného majetku. Technická specifikace a důvody pořízení jsou popsány v předcházejících kapitolách tohoto Písemného popisu záměru žadatele.

Dlouhodobý majetek je zde uváděn v cenách včetně DPH. Žadatel je plátcem DPH, ale nemá nárok na odpočet DPH na vstupu, tudíž je položka DPH zahrnuta do uznatelných nákladů akce. Dle zákona č. 563/1992 Sb., o účetnictví jde o investiční majetek řazený do stálých aktiv. Vlastníkem vybudované cyklistické stezky bude žadatel, tj. Ústecký kraj.

Investiční majetek bude v rámci realizace akce pořizován dodavatelsky v časovém období 6/2018 – 11/2019. Dodavatel hlavního předmětu akce (stavebních prací) bude vybrán na základě výběrového řízení. Obchodní podmínky dodávky budou stanoveny ve Smlouvě o dílo uzavřené s vybraným dodavatelem.

Za výdaje na pořízení majetku jsou považovány výdaje na:

- projektovou dokumentaci,
- technický dozor stavby, autorský dozor, BOZP,
- dodání stavby a jejího příslušenství.

Uznatelnými náklady akce budou v souladu s Pravidly SFDI pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek pro rok 2018 pouze výdaje na stavební část výstavby úseků cyklistické stezky.

U předkládané žádosti to budou konkrétně náklady na části stavebních objektů značené dopravními značkami jako cyklostezka. Konkrétně půjde o části úseků UČS 5.1.2 Dobříň, bývalý přívoz – Kozlovice, SO 112 Komunikace – část 10 a UČS 5.1.3 Kozlovice – Záluží, obec, SO 113 Komunikace – část 11.

V položkovém rozpočtu, který tvoří přílohu žádosti, jsou uznatelné náklady akce pro snadnou orientaci uvedeny v samostatném, barevně odlišeném sloupci.

Tabulka 10: Přehled výdajů akce

Název položky	%	Celkem (Kč)
Celkové náklady akce	100,00 %	20 959 896,00
Celkové neuznatelné náklady akce hrazené žadatelem	49,93 %	10 465 346,00
Celkové uznatelné náklady akce	50,07 %	10 494 550,00

Uváděné částky výdajů jsou plánem. Skutečné výdaje budou známy až po ukončení zadávacích řízení, resp. uzavření smluv s konkrétními dodavateli.

Schopnost žadatele financovat podíl na uznatelných nákladech akce je doložena v Prohlášení hejtmána Ústeckého kraje o zajištění vlastních prostředků. Žadatel zároveň vytvořil dostatečné finanční zdroje a rezervy k zajištění financování neuznatelných nákladů akce, které jsou nerozdílně spojené s její realizací.

3.1. Podíl požadovaných finančních prostředků z rozpočtu SFDI na celkových nákladech akce

Celkové náklady akce dosahují 20 959 896,00 Kč s DPH.

Žadatel u předkládané akce předpokládá maximální možný podíl spoluúčasti SFDI na uznatelných nákladech stavebních výdajů akce. Pro rok 2018 byl tento podíl z rozpočtu SFDI stanoven na 85 % uznatelných nákladech stavebních výdajů akce.

Předpokládaný maximální příspěvek z rozpočtu SFDI bude dosahovat 8 920 367,00 Kč s DPH. Tato částka zároveň činí 42,56 % podílu prostředků SFDI na celkových nákladech akce.

Tabulka 11: Přehled podílu prostředků SFDI na uznatelných nákladech akce

Název položky	%		Celkem (Kč)
Celkové náklady akce	100,00 %		20 959 896,00
Celkové neuznatelné náklady akce hrazené žadatelem	49,93 %		10 465 346,00
Celkové uznatelné náklady	100,00 %	50,07 %	10 494 550,00
Příspěvek SFDI	85,00 %	42,56 %	8 920 367,50
Vlastní zdroj financování podílu uznatelných nákladů	15,00 %	7,51 %	1 574 182,50

3.2. Celková výše požadovaných finančních prostředků

Celková výše požadovaných finančních prostředků z rozpočtu SFDI dosahuje 8 920 367,00 Kč s DPH.

Tato výše je určena jako maximální možný podíl spoluúčasti SFDI na uznatelných nákladech stavebních výdajů akce, který byl pro rok 2018 stanoven na 85 % uznatelných nákladů stavebních výdajů akce.

3.3. Finanční náročnost akce na 1m²

Finanční náročnost akce na 1m² je v Průvodním listu definována jako poměr předpokládaných uznatelných stavebních výdajů akce v tisících Kč k její ploše vyjádřené v metrech čtverečních.

Tabulka 12: Finanční náročnost akce na 1 m²

Název položky	Hodnota
Předpokládané uznatelné stavební náklady akce	10 494,00 tis. Kč
Plocha cyklistické stezky	7 710,00 m ²
Finanční náročnost akce na 1m²	1,361 tis. Kč

Částka předpokládaných uznatelných stavebních nákladů akce obsahuje také DPH. Žadatel je plátcem DPH, ale nemá nárok na odpočet DPH na vstupu.

3.4. Finanční náročnost akce v poměru ke globálnímu ukazateli finanční náročnosti cyklostezky dle normativu

Průvodní list k žádosti o příspěvek kromě výše uvedené finanční náročnosti akce na 1 m², jehož výpočet je v Průvodním listě přímo definován, obsahuje jako hodnotící kritérium také finanční náročnost akce v poměru ke globálnímu ukazateli finanční náročnosti cyklostezky dle normativu.

Žadatel považuje za důležité popsat způsob výpočtu tohoto kritéria a hodnot, které ve výpočtu uvedla a na jejichž základě zvolil v příslušném řádku Průvodního listu uvedený procentní poměr normativu.

Pro stanovení cenového normativu uvedeného v byla použita tabulka uvedená na stránkách SFDI pod v sekci Poskytování příspěvků, Cyklistické stezky, Cyklo-pěší balíček pod bodem D – Různé 1) Cenové normativy – momentální stav cenových relací při výstavbě cyklistických stezek v různých prostředích a s různými technickými parametry, cenové relace oprav (<http://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/cyklo-pesi-balicek/>).

Uvedená hodnota globálního cenového normativu je uvedena bez DPH. Žadatel proto do výpočtu také uvedl částku předpokládaných uznatelných stavebních nákladů akce bez DPH.

Podle typu objektu – komunikace byl vybrán normativ „NERA“, tj. Cyklostezky – Novostavba – Extravilán – Rovina – Asfalt.

Tabulka 13: Finanční náročnost akce v poměru ke globálnímu ukazateli finanční náročnosti dle normativu

Název položky	Hodnota
Předpokládané uznatelné stavební náklady akce bez DPH	8 673 181,82 Kč
Délka cyklistické stezky v km	2,919 km
Náklady na výstavbu cyklistické stezky v Kč/km	2 971 285,31 Kč
Normativ NERA	5 700 000,00 Kč
Finanční náročnost akce v poměru ke globálnímu ukazateli finanční náročnosti cyklostezky dle normativu	52,13 %