KROKEM

Příloha B Záměru projektu

Dopadová studie a rámcová studie proveditelnosti a realizace projektu:

Vybudování ucelené cyklostezky v trase: Nová Pec – Český Krumlov – České Budějovice – Týn n/V

Leden 2020

Zdroj úvodní ilustrační fotografie: www.magazin.aktualne.cz

Úvod

Tato dopadová studie byla zpracována jako součást záměru projektu k vybudování ucelené cyklostezky v trase: Nová Pec – Český Krumlov – České Budějovice – Týn n/V (tzv. Povltavské cyklostezky). Dopadová studie se řídí postupy uvedenými v Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (vydána 07/2017 Ministerstvem dopravy).

Obsah

Analytická část	***3***
Analýza lokality	*3*
Dobrá praxe ze zahraničí	*22*
Analýza nabídky	*24*
Analýza poptávky	*31*
Návrhová část	***39***
Koncept projektu	*39*
Analýza vlivů	*45*
Hodnotící část	***47***
Finanční analýza	*49*
Ekonomická analýza	*61*
Analýza citlivosti a rizik	*86*
Závěrečné shrnutí	***89***

KROKEM

Analýza lokality

posouzení a výběr vhodné lokace pro realizaci

Přehled lokality

Základní informace

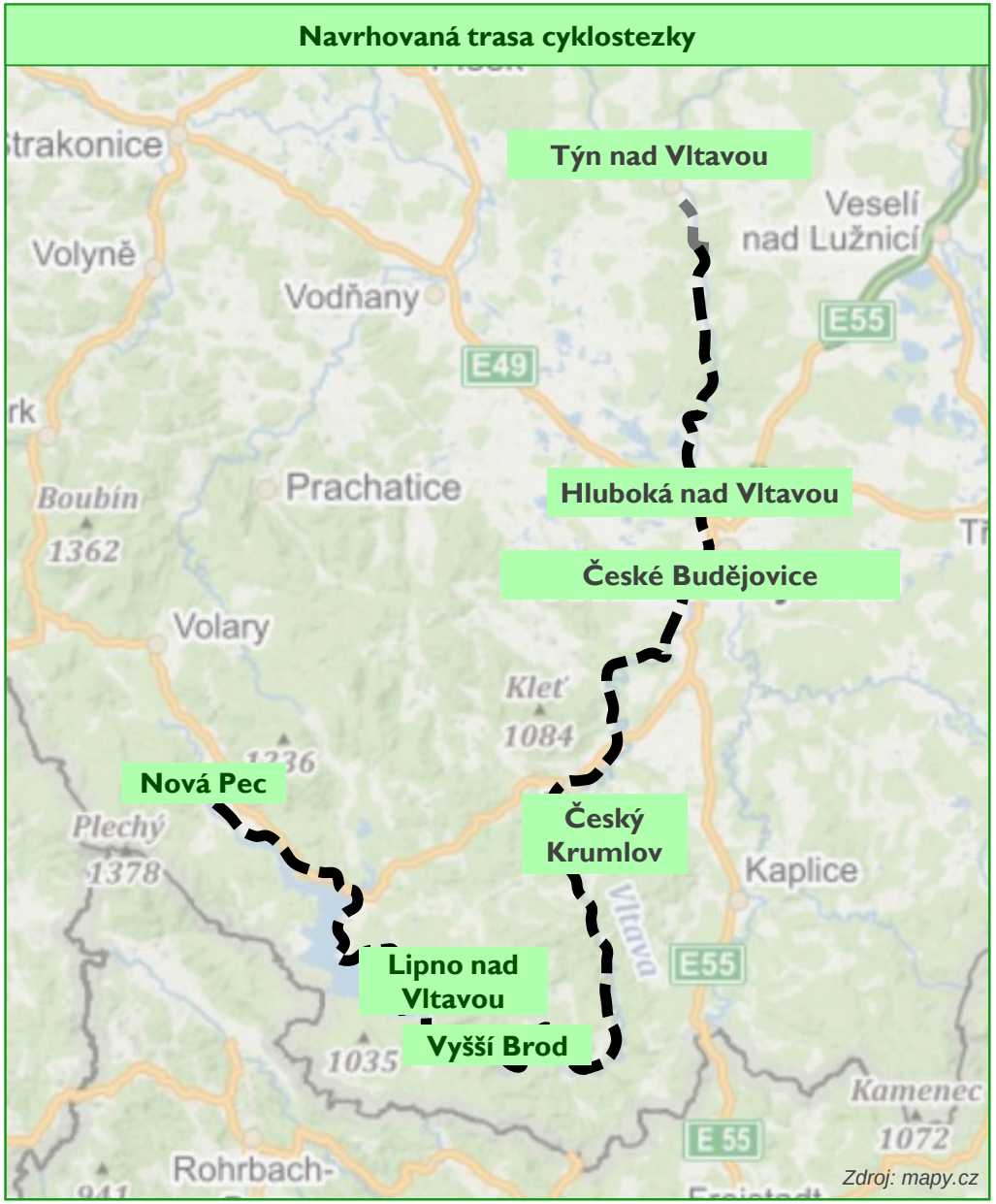
Navrhovaná varianta Povltavské cyklostezky vede územím obcí:

Nová Pec - Bělá - Hory - Horní Planá - Hůrka - Černá v Pošumaví - Frymburk - **Lipno nad Vlatavou** - Loučovice - **Vyšší Brod** - Rožmberk nad Vlatavou - Větřní - **Český Krumlov** - Zlatá Koruna - Boršov nad Vltavou - **České Budějovice** - **Hluboká nad Vltavou** - **Týn nad Vltavou**

Navržená cyklostezka vede po levém břehu VN Lipno I, dále se drží toku Vltavy s možnými odchylkami v závislosti na místních specifikách.

Kritéria pro výběr trasy zahrnují zejména bezpečnost při odklonu dopravy ze silnic pro motorová vozidla, atraktivitu projení obcí, měst a turisticky zajímavých míst, pocitovou náročnost trasy (převýšení) a návaznost na stávající a plánované cyklotrasy.

Tato část analýzy zahrnuje relevantní informace o vybraných městech a obcích na navrhované trase cyklostezky - dopravní dostupnost,turistické atraktivity a nabídku služeb.



Nová Pec - počátek vodní nádrže Lipno

Dopravní dostupnost

- V obci je **železniční** stanice, ve které zastavují zejména regionální vlaky jedoucí přes Národní park Šumava do Českého Krumlova a dále

Turistické atraktivity

- Schwarzenberský plavební kanál - plavební kanál původně využívaný k přepravě dřeva do Vídně začíná v Rosenauerově nádrži a protéká dále Šumavou kolem Nové Pece do Rakouska. V obci je také Expozice Schwarzenberského kanálu;
- Plešné jezero ledovcového původu - nachází se západně od obce;
- trojmezí Česko-rakousko-německé hranice;
- "bílá" běžkařská stopa - obcí prochází několik tras pro běžkaře;
- severní část přehrady Lipno - vodní sporty, rybaření.

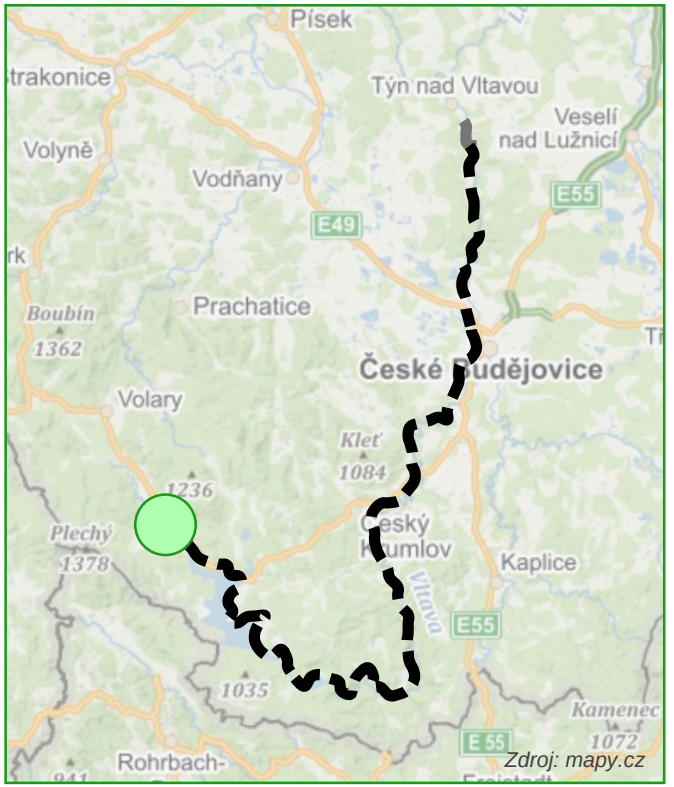
Služby

- Ubytování: v obci Nová Pec se nachází Wellness hotel Marlin, celá řada penzionů, apartmánů a chalup pro letní i zimní provoz
- Restaurace jsou zde dvě, vaří se také ve Wellness hotelu Merlin
- V obci je obchod s potravinami, drogerií a dalšími základními potřebami

Nová Pec

Počet obyvatel: 445 (2019) - obec Nová Pec

Spádové město: Prachatice



Zdroj informací: novapec.info, czso.cz

Vodní nádrž Lipno (bez Lipna n.V.)

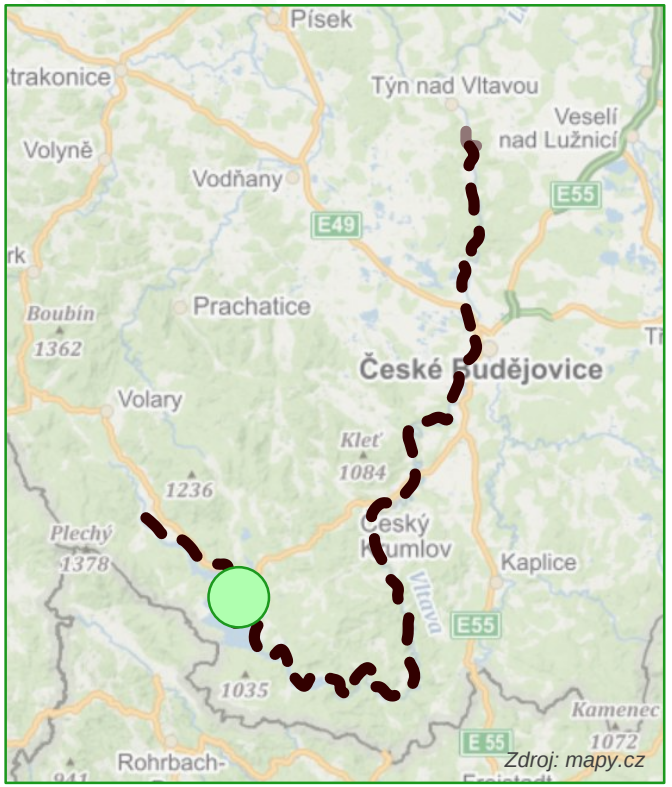
Dopravní dostupnost

- Podél VN vede železnice, po které jezdí regionální vlaky na trase Volary-České Budějovice, případně Nové Údolí-České Budějovice. Všechny soupravy staví v zastávkách Nová Pec - Pernek na Šumavě - Horní Planá - Černá v Pošumaví - Žlábek a dále se odklání od VN k Českému Krumlovu. Ostatní části VN nejsou železnicí obsluhovány.
- Po silnici je Lipno dostupné následně:
  - přibližně 30min z turisticky oblíbeného Českého Krumlova,
  - přibližně 1h 15min z Lince (A) a Pasova (DE),
  - přibližně 2h 20min z Prahy, Salzburgu (A) a Regensburgu (DE);
- Podél Lipna jezdí dva linkové cyklobusy na trasách:
  - České Budějovice - Český Krumlov - Vyšší Brod - Lipno nad Vltavou - Horní Planá - Nová Pec
  - Horní Planá - Lipno nad Vltavou - Přední Výtoň, Sv. Tomáš - Vyšší Brod - Vyšší Brod, Studánky

vodní nádrž Lipno

Počet obyvatel: cca 6 000 (2019) - součet okolních obcí

Spádová města: Prachatice, Český Krumlov



Zdroj informací: lipno-in.cz

Vodní nádrž Lipno (bez Lipna n.V.)

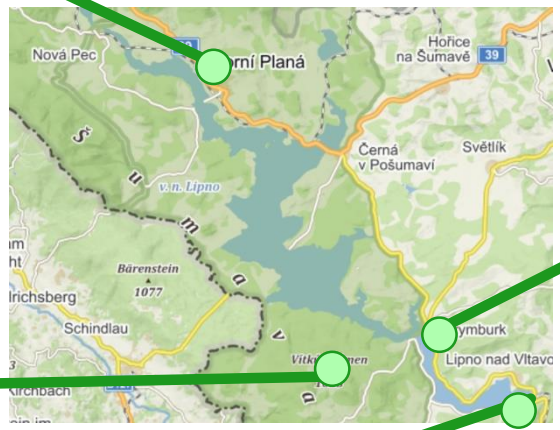
Turistické atraktivity

rodný dům Adalberta Stiftera

Adalbert Stifter byl česko-rakouský spisovatel a malíř, který podporoval spolupráci národů. Jeho jméno nese také Sdružení Adalberta Stiftera, který podporuje německo-českou kulturní výměnu.

Vítkův kámen

Zřícenina hradu Vítkův kámen je vyhledávané vyhládkové místo, z nějž je vidět velká část VN Lipno, CHKO Šumava a za dobrých povětrnostních podmínek také přes rakouskou hranici.



Medvědí hora

Medvědí hora nabízí vyhlídku na VN Lipno, v blízkosti se nachází také zajímavé přírodní skalní útvary - Čertovo kopyto a Gadošova poustevna.

křížová cesta Frymburk

Čtrnáct zastavení ze žuly vede mezi současným kempem Frymburk a kaplí Panny Marie Bolestné.

Zdroj obrázků: wikipedia.org

Vodní nádrž Lipno (bez Lipna n.V.)

Turistické atraktivity - pokračování

- **Plavby lodí a přívozy**

Větší přístaviště se nachází v každé z obcí ležících na břehu VN. Napříč vodní nádrží pravidelně operují čtyři přívozy, jejichž sezóna je nejčastěji květen-říjen. Jeden z přívozů (Hrdoňov-Svatý Tomáš) funguje jako cyklopřívoz.

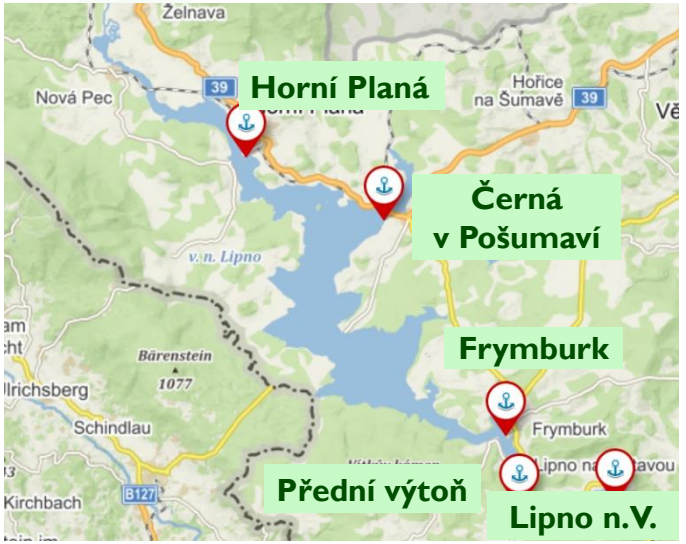
- **vodní sporty**

Na přehradě lze provozovat téměř všechny myslitelné vodní sporty pro stojaté vody. Zázemí, půjčovny či instruktory zde mají vodáci na raftech, pálavách, kajacích, paddleboardech, šlapadlech, veslicích, plachetnicích atp.

- **kapitánské zkoušky**

Lipno je jedno z mála míst v ČR, kde lze absolvovat kapitánský kurz a složit zkoušky za účelem získání kapitánského průkazu Vůdce malého plavidla.

Mapa přístavišť



Zdroj : mapy.cz

Ubytování

Na březích Lipna si lze vybrat z celé řady hotelů, penzionů, apartmánů a kempů všech možných cenových kategorií. Větší koncentrace je v jižní části Lipna a na levém břehu.

Služby

Na levém břehu Lipna se nachází několik větších obcí, které naplňují všechny požadavky na primární služby pro turisty (restaurace a služby pohostinství, prodejny potravin a drogistického zboží, servisy sportovního vybavení, informační centra) i sekundární (kulturní vyžití, wellness a fitness, pošta, různé opravny a servisy, apod.).

Na pravém břehu je takových obcí méně, nachází se zde spíše menší obce s velmi základní občanskou vybaveností.

Lipno nad Vltavou

Dopravní dostupnost

- Pod elektrárnou stojí zastávka Lipno n.V., která je výchozí stanicí na trase osobních vlaků. Nejdále lze dojet do Českých Budějovic (trať však objíždí Český Krumlov), a do rakouského Summerau.
- Lipnem n.V. prochází silnice č. 163, která se na západě napojuje na rychlostní silnici č. E 55 a na severu na silnici č. 39.
- Obcí projíždí obě linky cyklobusu.

Ubytování

- V Lipně n.V. jsou rozsáhlé apartmánové komplexy (Marina Lipno, Lipno Lake Resort), také řada hotelů, penzionů, samostatných apartmánů a několik kempů.dka ubytovacích služeb je rozsáhlá.

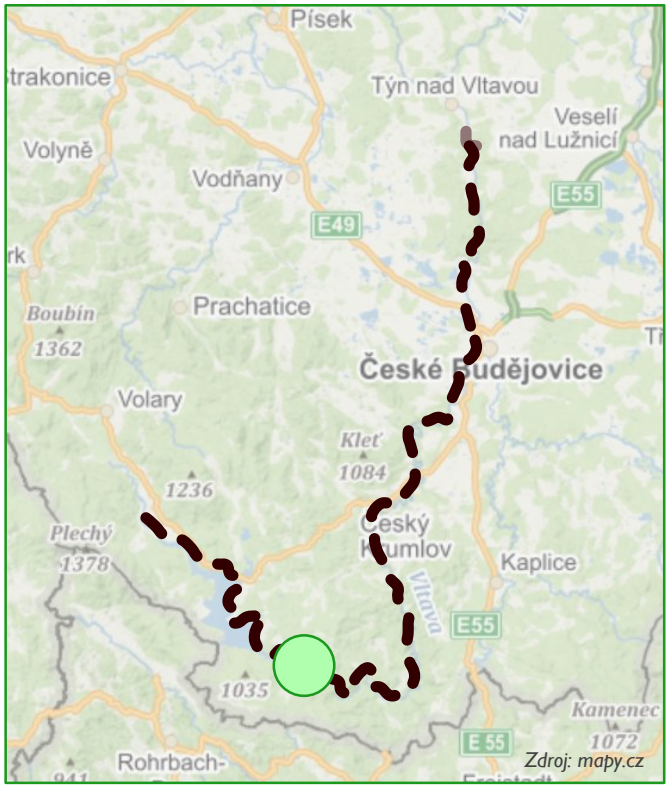
Služby

- Služby pro příchozí turisty a výletníky jsou rozvinuté, v Lipně n.V. se nachází řada restauračních zařízení i rychlých občerstvení, půjčovny sportovního vybavení, pošta, prodejna potravin atp.

Lipno nad Vltavou

Počet obyvatel: 653 (2019)

Spádové město: Český Krumlov



Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Lipno nad Vltavou

Turistické atraktivity

Lipno n.V. nedisponuje historickými stavbami či významnými sakrálními stavbami, proto se ještě v 90. letech jednalo zejména o vhodné místo k provozování vodních sportů a vodáctví. Na přelomu tisíciletí byl soukromým investorem v Lipně n.V. vybudován jeden z největších jachetních přístavů v celé střední Evropě, dále se v Lipně n.V. rozvinula řada moderních atraktivit.

jachtařský komplex Marina Lipno

Marina Lipno je zároveň rozsáhlým přístavištěm jachet, plachetnic, elektročlunů, apod. Součástí Mariny je přes tři sta apartmánů, restaurace, beachvolejbalové hřiště, petanque, minigolf, venkovní posilovna, vzduchová trampolína aj.

Zdroj:marina-lipno.cz

vyhlídkové plavby lodí

Několikrát denně jezdí ikružní i linkové plavby (zpravidla mezi Lipnem nad Vltavou, Frymburkem, Černou v Pošumaví a Horní Planou). Na některých lodích je možná přeprava jízdních kol.

bobové dráhy Slideland Lipno

V nábídce jsou dva typy bobových drah - korytová a trubková, které se vzájemně proplétají. Obě jsou v provozu celý rok i za ztížených povětrnostních podmínek. Dráhy jsou dlouhé přibližně 1 km a svým umístěním a zábavními prvky se jedná o unikát ve své kategorii.

vodní park Aquaworld

Vodní park se nachází v centru Lipna n.V. Bazény jsou všechny kryté, tudíž celoročně dostupné. Z relaxační části je panoramatický výhled na lipenské jezero.

Zdroj:lipno.info

vodní sporty

Kromě Mariny Lipno se po celé délce obce táhne udržovaná pláž. Povrch je směs písku a trávy, vstup do vody je postupný. Podél pláže se nachází občerstvení, půjčovny lodiček a šlapadel, dětská hřiště apod.

Lipno nad Vltavou

Turistické atraktivity

Lanová dráha Lipno express, Promenádní

Lanová dráha Lipno Expres spojuje centrální parkoviště se Stezkou korunami stromů a dalšími zajímavostmi na vrchu Kramolín. Lanová dráha Promenádní spojuje Slunečný vrch s úpatím, kde také končí trasy Bikeparku Dráhy jsou v provozu od dubna do října, je možná i přeprava jízdních kol do 20 kg.

Bikepark

V Bikeparku je možné si vybrat ze dvou downhillových trailů - modrá (1,8 km, nižší obtížnost) a červená (1,2 km, obtížnější). Obě trasy jsou doplněny o prvky - klopené zatáčky, terénní vlny, lavice, kamenná pole a dřevěné lávky. Ke startu je možné vyšlapat z Lipna n.V. po žluté turistické trase, nebo se vyvézt lanovou drahou Lipno express a přejet na Slunečný vrch s menším převýšením. Bikepark je otevřen od května do zíáří, vstup je volný.

Království lesa

Zábavní park pod Stezkou korunami stromů nabízí rozmanité atrakce a herní prvky - mimo jiné lanové centrum, obří trampolínu, kozičky, lanovku, dětské herní prvky, workoutovou sestavu, bludiště, mraveniště aj. Království je otevřeno od května do října, vstup lze kombinovat se Stezkou a lanovkou.

Lanový park

Lanový park nabízí trasy o celkové délce cca 500 m, většinou s výhledem na lipenské jezero. Lanové cesty mají různou obtížnost pro dospělé i děti. Koncové stanoviště je sjezd "FLY kladkou" nad hladinou rybníka. Běžně je v provozu od května do října, nachází se nad centrálním parkovištěm.

Flourtrejl Lipno

Flourtrejl je další trasa propojená s Bikeparkem, dlouhá 5 km a s nižší obtížností. Trasa je nenáročná, nicméně je vedena lesními stezkami a nabízí tak zajímavou alternativu asfaltovým cyklostezkám, pro děti navíc trénink terénní jízdy. Kola je možné si zapůjčit u vstupu.

Stezka korunami stromů

Jde o první stezku svého druhu v České republice, dlouhou 625 m a vysokou až 40 m. Z vrcholu je za příznivého počasí vidět na lipenské jezero, šumavskou přírodu, Novohradské hory a vrcholky rakouských Alp. Stezka je otevřena celoročně, v létě se na ní konají koncerty.

Zdroj: stezkakorunamistromu.cz

Vyšší Brod

Dopravní dostupnost

- V obci je vlaková stanice pro osobní vlaky projíždějící po trase Lipno n.V. - České Budějovice
- Silnice č. 163, která obcí prochází, se na východě napojuje na rychlostní silnici E 55. Na jihu leží Bad Leonfelden cca 10 minut jízdy.

Ubytování

- Pod hrází VN Lipno II leží kemp, v centru Vyššího Brodu je několik menších penzionů a po celé obci je rozeseto několik soukromých apartmánů. Celkově jsou ubytovací kapacity nižší, než například v Lipně n.V.

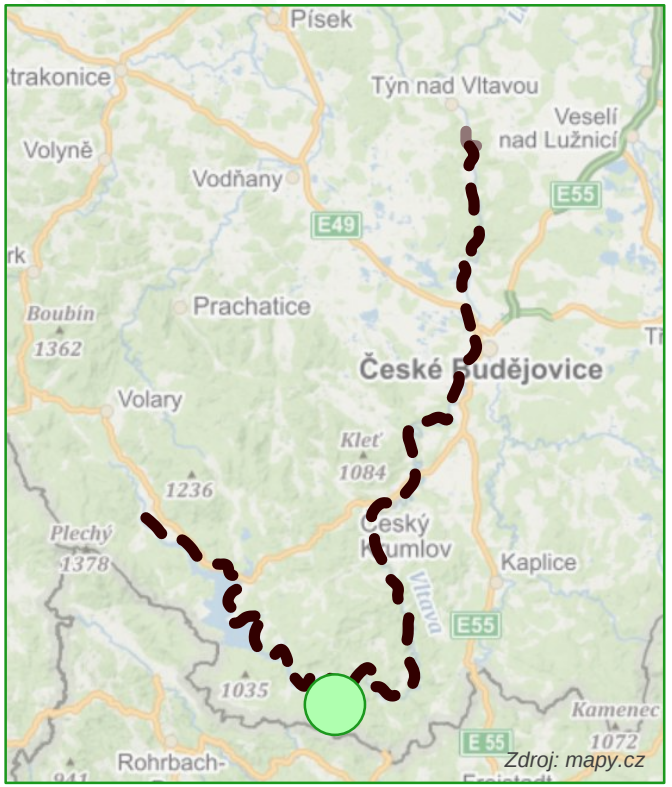
Služby

- Ve Vyšším Brodě se nachází několik restaurací a občerstvení, půjčovny lodí a jiného sportovního náčinní a základní občanská vybavenost.

Vyšší Brod

Počet obyvatel: 2621 (2019)

Spádové město: Český Krumlov



Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Vyšší Brod

Turistické atraktivity

Život ve Vyšším Brodě byl po dlouhá staletí řízen okolo klášterní činnosti a jako obchodní osídlení uprostřed přírody. Turisticky zajímavá místa jsou proto zejména náboženské stavby a přírodní útvary.

centrum Vyššího Brodu

V centru Vyššího Brodu leží městská památková zóna s několika sakrálními stavbami a dalšími zajímavostmi. Zejména se jedná o:

- **cisterciánský klášter**: klášter byl založen již ve 13. století, po mnoha diskontinuitách byla řeholní činnost cisterciánského řádu obnovena po roce 1990. Dnes funguje jak řeholní činnost, tak turistické prohlídky.

- **rožmberská brána** je součástí kláštera. Při její obnově byla odhalena 3 m vysoká freska Panny Marie, která byla následně zrestaurována.

- **poštovní muzeum** se nachází v areálu kláštera. V muzeu je k vidění rozsáhlá expozice dějin poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku od roku 1526 do současnosti. Jedná se o pobočku pražského muzea.

Zdroj informací: klastervyssibrod.cz

křížová cesta

Křížová cesta je dlouhá zhruba 1 km a spočívá ve 14 zastaveních vedoucích ke kapli Maria Rast (am Stein), tj. Marie odpočívající (na kameni). Zastavení jsou osazena litinovými obrazy. Cesta vznikla na konci 19. století.

vodopády sv. Wolfganga

Ve skutečnosti se jedná převážně o kaskády obřích balvanů, skutečně vodopády to jsou jen v některých částech. Nachází se na Menší Vltavici.

VN Lipno II, vodní elektrárna

Jedná se o vyrovnávací nádrž k VN Lipno I a příslušné vodní elektrárně.

Český Krumlov

Dopravní dostupnost

- Ve městě se nachází zastávka vlaku na trase Lipno n.V. - České Budějovice.
- Český Krumlov je nejlépe dostupný po silnici č. 39, která spojuje VN Lipno I. s rychlostní silnicí E 55. DOjezdová vzdálenost do Prahy je cca 2h. Ve městě a na kraji města se nachází několik odstavných parkovišť, pro velký zájem turistů a výletníků však ve vytížených dnech není parkování snadné. Do centra je vjezd bez povolení zakázán.

Ubytování

- Český Krumlov je město s velkou turistickou tradicí a širokou nabídkou ubytování pro návštěvníky, v hotelech, penzionech i apartmánech. U Vltavy se nachází také kemp.

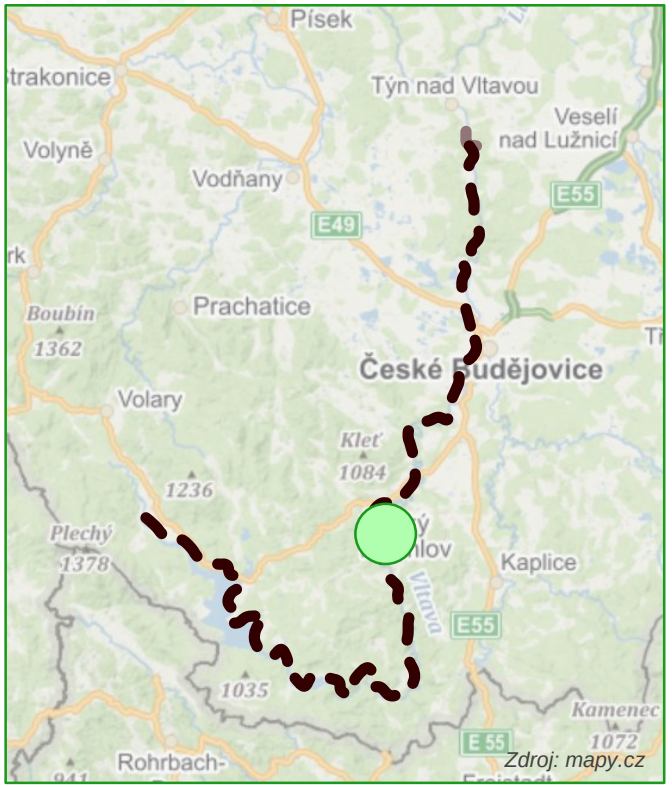
Služby

- Služby pro příchozí turisty a výletníky jsou výborně etablované, cestovní ruch je základní charakteristika města. Jako bývalé okresní město zajišťuje také další služby.

Český Krumlov

Počet obyvatel: 13 085 (2019)

Spádové město: Český Krumlov



Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Český Krumlov

Turistické atraktivity

- Český Krumlov je tradiční destinace cestovního ruchu s řadou historických památek, přírodních zajímavostí i sportovního vyžití - zejména vodáctví. Je zapsán v seznamu světového dědictví UNESCO, míří zde proto řada českých i zahraničních návštěvníků.

Vnitřní město

Je centrální městská část, kde lze nalézt velký počet zachovalých gotických a renesančních městských domů. Vnitřní město je obklopeno meandrem Vltavy, přes řeku zde vedou tři mosty a Jelení lávka. Systém ulic s pravidelným náměstím je téměř nezměněn od doby svého založení, přetrvává snaha o udržení charakteru ulic i dnes.

Na náměstí svornosti se koncentrují renesanční stavby, zejména radnice, a centrální morový sloup s kašnou.

Hrad a zámek

Hrad i zámek nabízí návštěvníkům několik prohlídkových okruhů. Celý zámecký komplex je po Pražském hradě druhý nejrozsáhlejší v ČR. Zámekje vidět také z projíždějících lodí.

Mezi zajímavosti patří dochované zámecké barokní divadlo, které je sstále v provozu - hrají se zde například barokní opery. Dále se zde nachází Plášťový most spojující zámek, divadlo a zahradu. V zámecké zahradě je zajímavostí otáčivé hlediště a medvědárium v hradním příkopu. Chov medvědů má několikasetletou tradici.

Starý zámecký pivovar, pivovar Eggenberg

Tradice pivovaru sahá do 16. století, dodnes vyrábí 9 druhů piva, několik limonád a pivní pálenku. Návštěvníci se mohou zůčastnit exkurzí a degustací. V zahradě, která do pivovarského komplexu patří, se konají různé kulturní a degustační akce pro návštěvníky.

Latrán

Latrán je městská čtvrť, kde se nachází historické objekty v gotickém a renesančním slohu – Budějovická brána, Zámecký pivovar Eggenberg, Minoritský klášter.

Český Krumlov

Turistické atraktivity

Kulturní akce

V Českém Krumlově se koná velká řada pravidelných kulturních akcí, výběrem například:

- Slavnosti pětilisté růže: unikátní oslavy historie města s řadou tematických akcí, průvodem, turnajem atp.

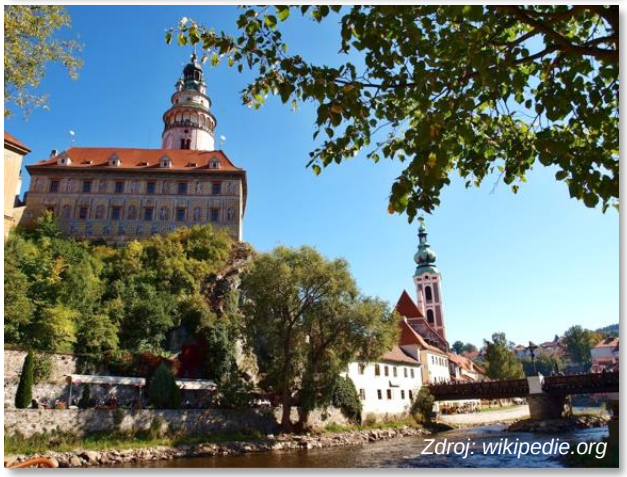
- Mezinárodní hudební festival Český Krumlov: je multižánrový festival představující klasické, operní i moderní produkce. Koncerty se konají v interiéru i exteriéru města.

- Festival barokních umění: Každoroční událost barokní hudby a divadelní produkce. V rámci každého ročníku festivalu probíhá v Barokním divadle novodobá světová premiéra barokní opery v autentickém provedení.

- Svatováclavské slavnosti: Folklorní slavnosti pořádané v září.

- Rallye Český Krumlov: květnová každoroční událost soudobých i historických vozidel, s tradicí již téměř půlstoletí.

Zdroj: wikipedie.org


Zdroj: wikipedie.org

Vodáctví

Český Krumlov je velmi oblíbenou destinací vodáků sjíždějících Vltavu. Z řeky jsou vidět panoramatické pohledy zámku a historické části města, podél řeky se nachází celá řada občerstvení, půjčovan lodí a dalších služeb.

Přímo v řece si vodáci mohou vyzkoušet celkem pět jezů, konkrétně:

- Na Rechlích: Jez sjízdný po dřevěné skluzavce v pravé části. Po pravé straně je také možné loď přenést.

- U Liry: Šikmý jez sjízdný propustí vlevo. Lodě je možné přenést vpravo po kamenné lávce.

- Mrázkův mlýn: Nebezpečný jez, který je sjízdný propustí vlevo a loď je možné přenést po levém břehu.

- U Jelení lávky: Šikmý jez sjízdný širokou propustí po levé straně. Po levém břehu je možné přenést.

- Zlatá koruna: Šikmý jez je sjízdný propustí vpravo. Po pravém břehu je také možné loď přenést.

Zdroj: surfsport.cz

České Budějovice

Dopravní dostupnost

- Českými Budějovicemi prochází ze severu na jih rychlostní silnice E 55 a z východu na západ rychlostní silnice E 49. Město je (téměř) napojeno na dálnici D3.
- Přímé železniční spojení rychlíkem je z Českých Budějovic do Prahy, Brna, Plzně, Písku, Jihlavy, Třebíče, Summerau (A). Osobní vlaky jezdí na trasách do velké části okolních obcí. Osobním vlakem se lze také dopravit do Lipna n.V. a přes Český Krumlov do severní části VN Lipno I.

Služby

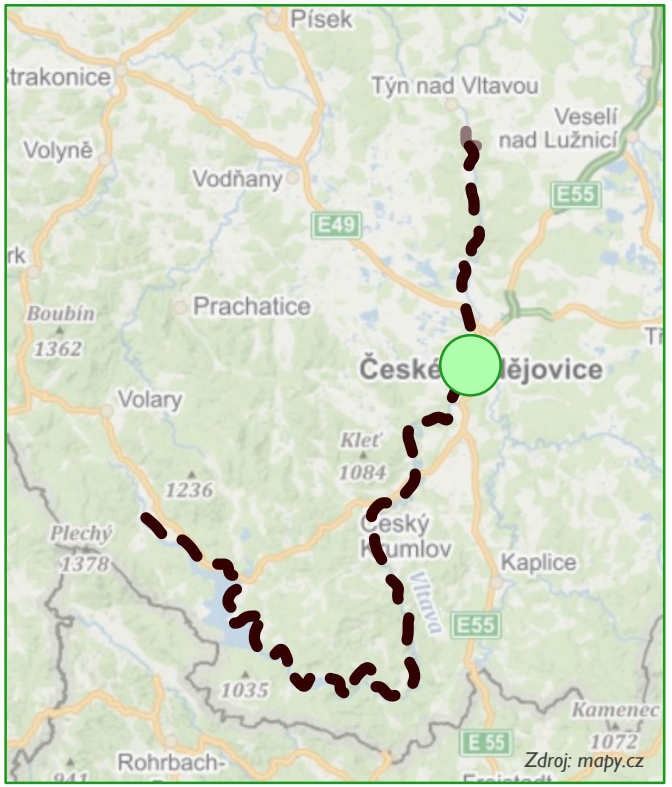
- V Českých Budějovicích je v provozu přibližně dvě desítky hotelů, tři desítky penzionů, řada apartmánů a několik ubytoven/kolejí.
- V širším centru a na kraji Českých Budějovic se přímo u Vltavy nachází několik kempů.
- Krajské město nabízí všechny potřebné služby jak primárně cestovního ruchu, tak přidružené sekundárně.

Zdroj: wikipedie.org

České Budějovice

Počet obyvatel: 94 014 (2019)

Spádové město: České Budějovice



Zdroj: mapy.cz

Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

České Budějovice

Turistické atraktivity

Jako statutární město a správní a kulturní metropole Jihočeského kraje jsou České Budějovice plně vybaveny od služeb cestovního ruchu přes volnočasové aktivity, zdravotnictví, vzdělávání (ve městě sídlí Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích) i víru (město je sídlem biskupa římskokatolické českobudějovické diecéze). Historické centrum města bylo vyhlášeno městskou památkovou rezervací.

hisotrické centrum města

Nejvíce architektonických a historických památek se soustřeďuje v centru města (památkové rezervaci). Návštěvníky může zajímat:

- Náměstí Přemysla Otakara II., na kterém stojí **Samsonova kašna** a barokní radnice - Samsonova kašna byla postavena počátkem 18. století s ústředním motivem Samsona zápasícího se lvem. Původně sloužila k rozvodu vody do okolních ulic, dnes je zejména dominantou města.

- barokní **katedrála svatého Mikuláše** a vedle stojící **Černá věž** - původně gotický kostel byl až v 17. století přestavěn na barokní katedrálu. Černá věž byla postavena jako unikátní renesanční zvonice.

- Piaristické náměstí, u kterého stojí gotický dominikánský klášter a budova Solnice - Solnice původně sloužila jako sklad obilí, poté zbraní a až nakonec soli. Dominikánský klášter si dodnes zachoval některé charakteristické gotické prvky, v kostele Obětování Panny Marie se zachovala největší nástěnná malba v České republice.

- pozůstatky městských hradeb u Vltavy,

- hvězdárna a planetárium - jedna z nejstarších hvězdáren v Čechách se nachází na soutoku Malše a Vltavy..

vodácké vyžití

I když je tento úsek Vltavy pro vodáky sjízdný, většina končí v Boršově a dále nepokračují.

Od roku 2017 jsou České Budějovice napojeny na evropskou síť vodních cest. Velikost lodí je omezena plavebními komorami o velikosti 45 x 6 m a maximální tonáží 300 tun.

V centru Českých Budějovic se nachází přístaviště Lannova loděnice, v místní části České Vrbné je umístěn hlavní městský přístav pro rekreační a osobní lodě.

Vodácký areál Lídy Podlesné je vhodný pro pořádání sportovních i kulturních akcí.

Hluboká nad Vltavou

Dopravní dostupnost

- Železniční zastávka Hluboká n.V. - Zámostí obsluhuje téměř výhradně osobní vlaky na trase České Budějovice - Tábor.
- Město leží v blízkosti rychlostní silnice E55 a dálnice D3.
- Autobusové linky zajišťují mimo jiné přímé spojení do Prahy.

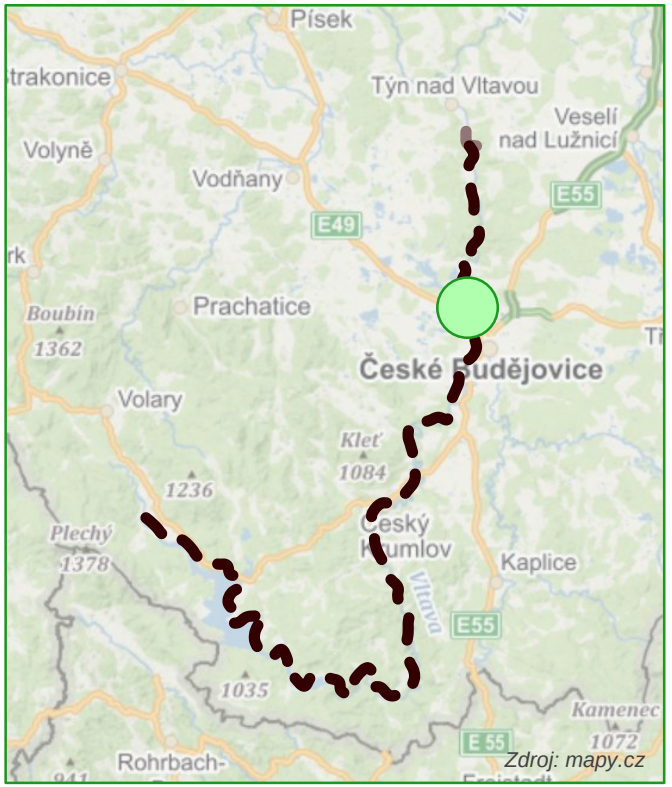
Služby

- Vzhledem k turistické atraktivitě lokality je nabídka ubytovacích služeb široká. Ve městě je několik hotelů, penzionů, řada apartmánů a nabídka levnějšího ubytování v privátech. Kemp ve městě není.
- Služby pro příchozí turisty a výletníky jsou velmi rozvinuté, Hluboká n.V. je tradičním cílem cestovního ruchu a nabídka přidružených služeb tomu odpovídá.

Hluboká nad Vltavou

Počet obyvatel: 5 410 (2019)

Spádové město: České Budějovice



Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Hluboká nad Vltavou

Turistické atraktivity

Hluboká nad Vltavou je díky proslulému novogotickému státnímu zámku jedním z nejnavštěvovanějších míst v České republice. Návštěvníci přichází z ČR i ze zahraničí.

Zámek Hluboká

Zámek byl koncem 19. století vystaven v novogotickém stylu po vzoru anglických zámků. Udržovány jsou také interiéry s bohatými dřevořezbami a vzácným nábytkem. Nyní je zámek ve vlastnictví státu a je spravován Národním památkovým ústavem. V bývalé zámecké jízdárně sídlí Alšova jihočeská galerie, která spravuje sbírku soch a obrazů holandských a vlámských malířů 17. a 18. století.

K zámku patří také rozsáhlý anglický park.

ZOO Hluboká

Zoo sídlí v těsné blízkosti zámku Ohrada na břehu Munického rybníka. Specializuje se na zvířata žijící v palearktické zoogeografické oblasti (sever Asie, sever Afriky a Evropa), zejména v její evropské části a v ČR.

golfové hřiště

Bývalý dostihový areál byl na přelomu tisíciletí upraven na rozsáhlé 18jamkové golfové hřiště. Klub nabízí všestranné zázemí po sportovní stránce i související služby.

Zámek Ohrada

Jedná se o lovecký zámek v barokním stylu, který byl vystavěn u Hluboké n.V. na břehu Munického rybníka. V zámku sídlí Muzeum lesnictví, myslivosti a rybářství.

rybník Bezdrev

Druhý největší rybník v České republice se nachází přibližně dva kilometry od města. Lze na něm provozovat různé vodní sporty, například jachting, windsurfing i koupání.

sportovní areál

V jižní části města se nachází komplexní sportovní areál. Různorodé atrakce zahrnují například:

- adrenalin park s okruhy několika stupňů obtížnosti, boulder stěnou a bungee trampolínou,
- minigolf s 18jamkovým hřištěm,
- hřiště na plážový volejbal, baseball, softball, víceúčelové hřiště,
- venkovní posilovnu, ...

Týn nad Vltavou

Dopravní dostupnost

- Ze železniční stanice jezdí pouze osobní vlaky na západ směrem do Protivína a Netolic.
- Dálnice D3 je vzdálená zhruba 20 minut jízdy autem.
- Autobusové linky zajišťují přímé spojení do Prahy, Českých Budějovic, Milevska, Písku, Tábora a dalších měst.

Služby

- V podzámčí se nachází hotel, dále je ve městě několik penzionů a apartmánů.
- Ve městě se nachází základní občanská vybavenost a dostačující nabídka služeb pro výletníky.

Turistické atraktivity

- **Zámek Týn n. V.**

Původně biskupský hrad, který byl zničen za třicetileté války byl přestavěn na ranně barokní zámek. V zámku nyní sídlí muzeum s expozicemi historie kraje, loutkářství Matěje Kopeckého a vltavínů.

- **otáčivé hlediště**

Otáčivé hlediště je jedním ze dvou otáčivých hledišť u nás, zároveň jedinou amatérskou scénou svého druhu na světě. Postaveno bylo místním ochotnickým sborem Vltavan v roce 1983, nyní slouží místním ochotníkům jako letní scéna.

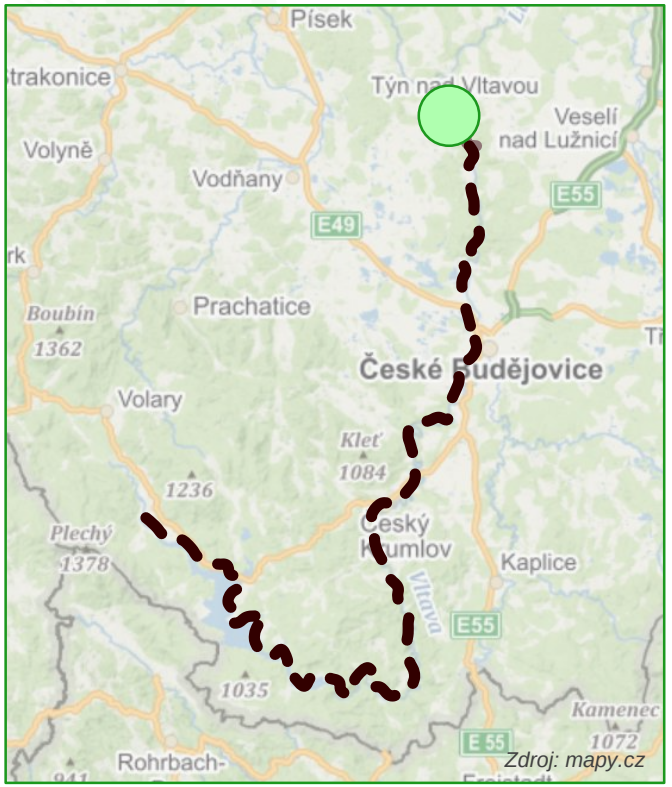
- **rozhledna Semenec**

Betonová stavba se tyčí do výšky 5 metrů. Z vyhlídkového ochozu je vidět na řeku Vltavu, město Týn nad Vltavou, v dáli na JE Temelín. Nejlepší viditelnost je na jaře a v zimních měsících, kdy nejsou stráně Vltavy porostlé vegetací. Rozhledna je volně přístupná.

Týn nad Vltavou

Počet obyvatel: 8 000 (2019)

Spádové město: České Budějovice



Zdroj: mapy.cz

Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Dobrá praxe ze zahraničí

Dobrá praxe ze zahraničí

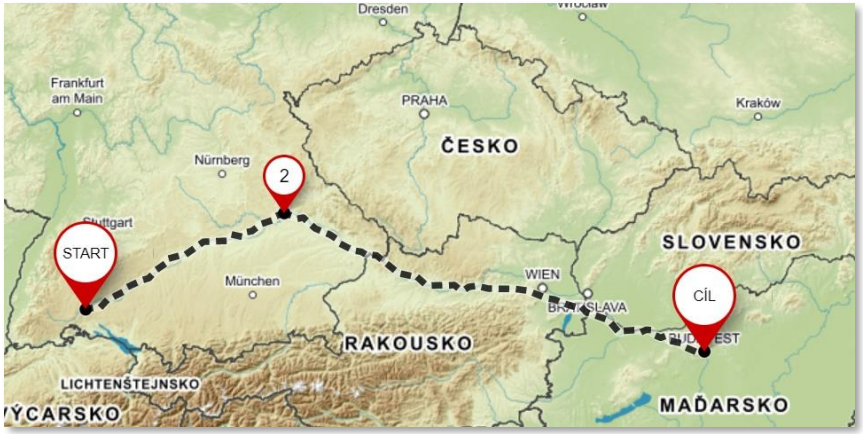
- V sousedních zemích existuje několik stokilometrových cyklostezek vedoucích (téměř) od pramene řek až do velkých měst. Zde jsou vybrány příklady dobré praxe, které mohou být inspirací pro Povltavskou cyklostezku.

Dunajská cyklostezka (Donauradweg)

Základní informace:

- trasa: začíná v německém Donaueschingenu, pokračuje přes Pasov, Linec, Vídeň do maďarské Budapešti
- celková délka: 434 km
- převýšení: 118 m
- charakter: 90 % trasy je mimo silnice pro automobilová vozidla a po asfaltu.

Jedná se o nejstarší značenou cyklostezku a jednu z nejznámějších v Evropě. Cyklostezka kombinuje unikátní přírodní panoramata s možností návštěvy zajímavých měst na trase. Kvalita povrchu je velmi dobrá, také kvalita návazných služeb je na vysoké úrovni, včetně desítek zařízení s certifikací vhodnosti pro cyklisty.



Zdroj: mapy.cz

Stezka kolem Neziderského jezera (Neusiedler See-Radweg)

Základní informace:

- trasa: okružní trasa kolem Neziderského jezera
- celková délka: 121,5 km (z toho 38 km po území Maďarska)
- převýšení: minimální
- charakter: asfalt s výjimkou úseku Weiden-Podersdorf (písek a štěrk), maďarský úsek vede po klidné vedlejší silnici.

Cyklotrasa kolem jezera patří k velmi oblíbeným destinacím, zejména kvůli možnosti využití vodních sportů, napojení na okolní cyklostezky s výlety na zajímavá místa. Stezka je velmi nenáročná, má dobře zpevněný či asfaltový povrch a je vhodná pro rodiny i s malými dětmi.

Zdroj: outdooractive.com.cz

Zdroj informací: austria.info

Analýza nabídky

současná nabídka a konkurence projektu, synergické efekty

Nabídka v regionu

Nabídku konkurenčních služeb tvoří další cyklotrasy a zejména vyhrazené cyklostezky v okolí řeky Vltavy. Následující strany popisují významné trasy podél VN Lipno I a řeky Vltavy. V okolí významných obcí a měst jsou popsány také cyklotrasy vedoucí mimo bezprostřední údolí Vltavy, avšak navazující či doplňující nabídku cyklotras v okolí.

Okolní cyklotrasy zároveň nabízí možnosti synergického efektu:

- existující nabídka služeb pro cyklisty, například servisy, půjčovny, dostatek stojanů u restauračních zařízení apod.
- možnosti výletů a variací tras vedoucích k zajímavým místům v okolí
- již existující pomocná dopravní infrastruktura - cyklobusy, vlaky s oddílem pro cyklisty, lodě s možností přepravy jízdních kol

Významné cyklotrasy v okolí jsou:

- Nejvýznamnější existující cyklotrasou je mezinárodní cyklotrasa EUROVELO 7, která vede po pravém břehu VN Lipno I a jeho okolí a dále pokračuje poblíž či bezprostředně podél břehů Vltavy. Z velké části se jedná o značenou cyklotrasu na vedlejších silnicích či lesních stezkách, pouze ve více frekventovaných místech byly některé úseky přestavěny na vyhrazenou cyklostezku s asfaltovým povrchem. Tato cyklotrasa je částečně společná s českými cyklotrasami č. 1033, 33, 7 či Vltavská.
- Cyklotrasa č. 33 vedoucí po levém břehu VN Lipno I. do značné míry kopíruje navrhovanou trasu Povltavské cyklostezky. V současnosti vede cyklostezka vyhrazenými pruhy jen v některých částech, zejména v jižní polovině VN Lipno I., kde se využití stávající cyklostezky přímo nabízí. Za Lipnem n.V. se spojuje s EUROVELO 7.

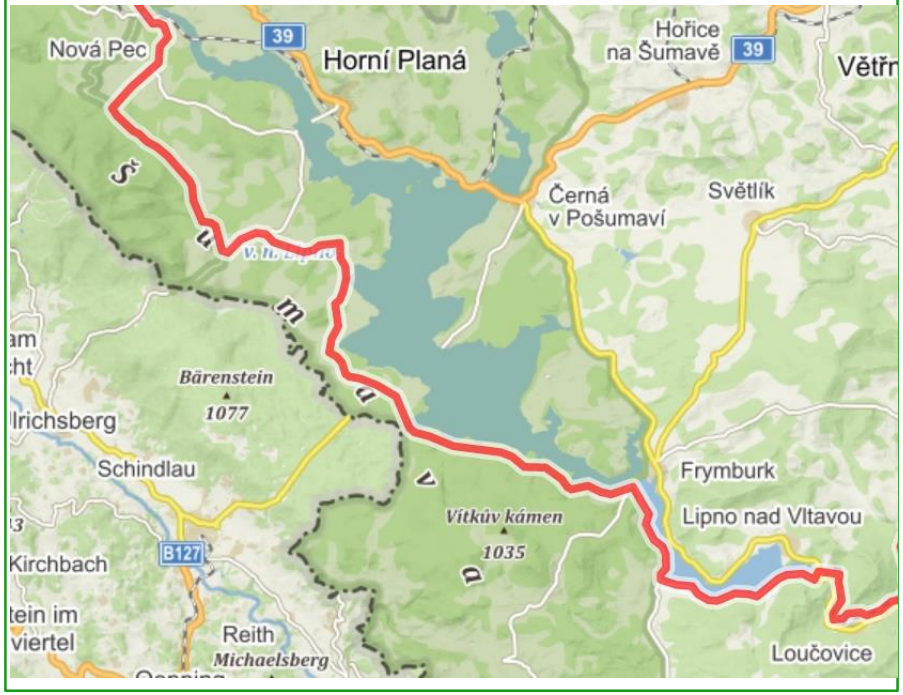
Navrhovaná cyklotrasa v maximální rozumné míře využívá již vybudovaných cyklostezek a v některých případech navrhuje výstavbu vyhrazené cyklostezky v místech značené cyklotrasy.

Další synergické efekty vznikají z propojení turistických atraktivit v místech na navrhované trase cyklostezky. Návštěvníci mohou kombinovat cyklistiku s kulturními, historickými či jinými sportovními zážitky a tato kombinace má potenciál oslovit širší spektrum lidí. Turistické atraktivity byly již identifikovány a popsány v předchozí části analýzy.

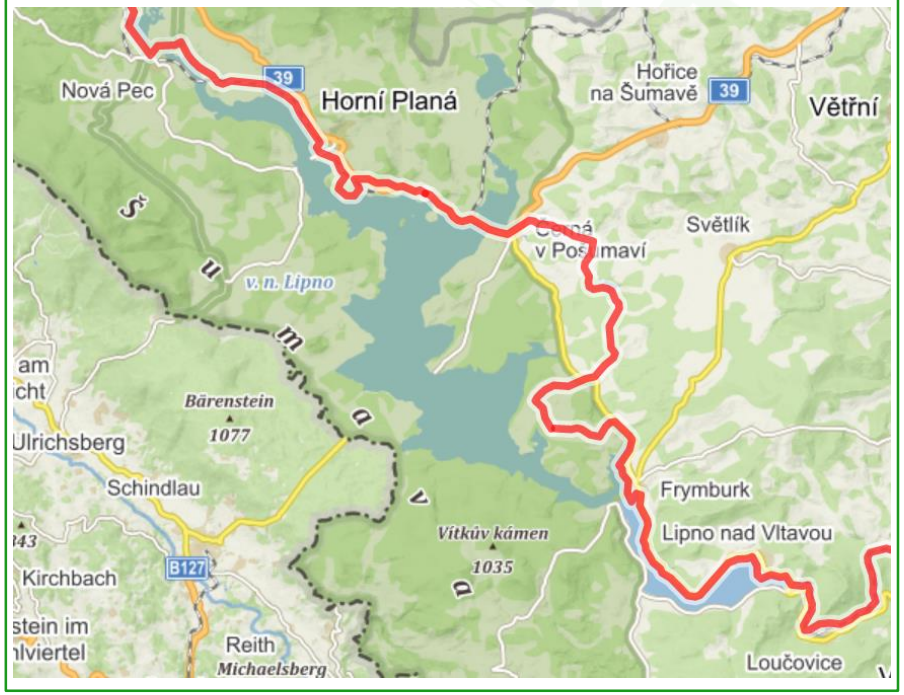
Úsek VN Lipno I.

Stávající cyklotrasy

Severojižní směr, pravý břeh - **EUROVELO 7, cyklotrasa č. 1033, Vltavská** se blíží k VN za obcí Přední Zvonková (kde v podstatě střídá cyklotrasu č. 1020), až do Frýdavy je převážně do 300 m od břehu VN. Cyklotrasa č. 1033 se poté stáčí k rakouským hranicím a EUROVELO 7 pokračuje podél břehu do Přední Výtoně, odkud kopíruje břeh již jako cyklostezka až k vodní elektrárně, za níž se spojí s cyklotrasou č. 33. Terén je v tomto úseku relativně náročný, cyklotrasy vedou buď lesem nebo okresními silnicemi.



Severojižní směr, levý břeh - **cyklotrasa č. 33**, která se vine z Nové Pece podél železnice do Horní Plané, dále přes most do Černé v Pošumaví, kde se více odklání od VN a vede přes okolní vrchy do Frymburku, odkud až do Lipna nad Vltavou kopíruje břeh VN.
V úseku Nová Pec - Černá v Pošumaví se jedná o samostatnou cyklostezku převážně pouze v intravilánu obcí (ne všech). Od obce Hrdoňov se pak až na krátké úseky jedná o cyklostezku až do Lipna n.V.
Úsek Lipno-Frymburk je osvětlen.

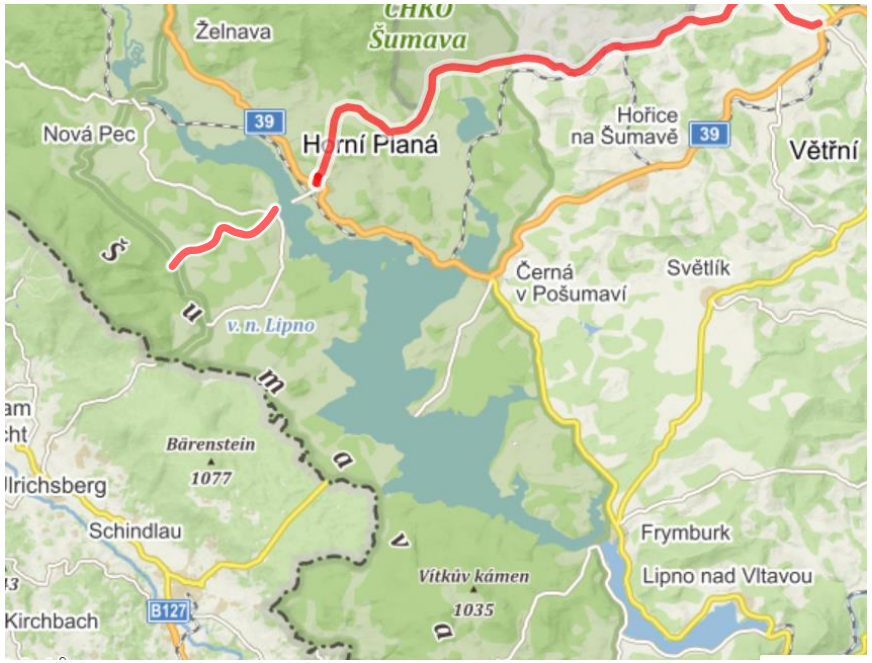


Zdroj: mapy.cz

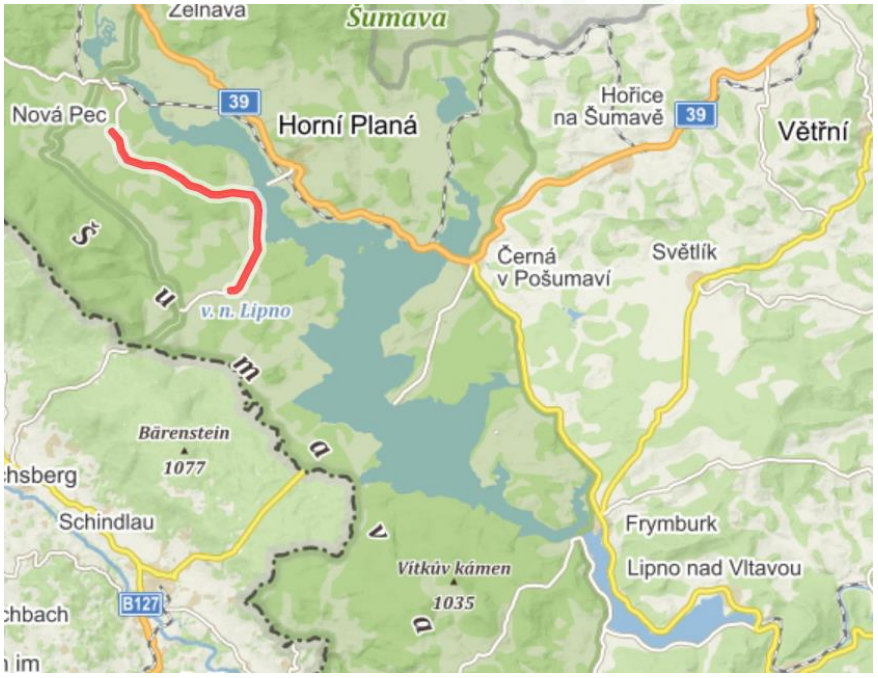
Úsek VN Lipno I.

Stávající cyklotrasy

Východozápadní směr - **cyklotrasa č. 1254** do Horní Plané, která přívozem navazuje na **č. 1263** v Bližší Lhotě, dále směřující ke Schwarzenberskému kanálu



Severojižní směr, pravý břeh - **cyklotrasa č. 1020**, která vede v severní části na pravém břehu VN, od Bližší Lhoty se odklání směrem k rakouským hranicím. Většinu trasy není přímo u břehu.

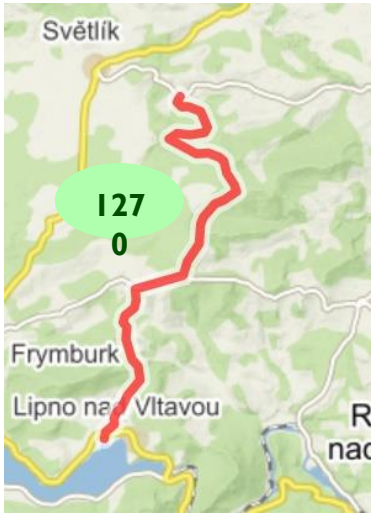


Zdroj: mapy.cz

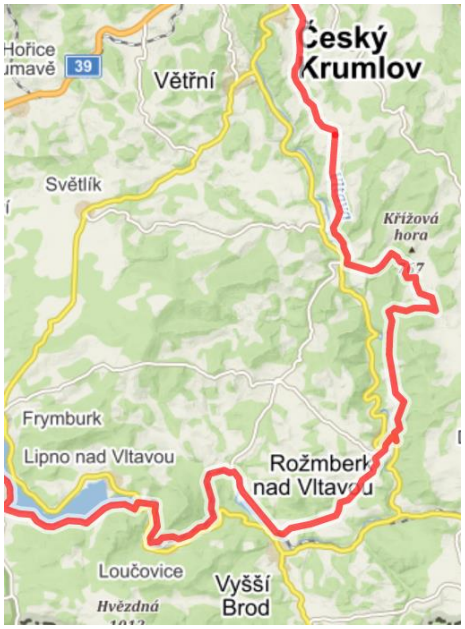
Úsek Lipno nad Vltavou - Český Krumlov

Stávající cyklotrasy

severojižní směr - **cyklotrasy č. 1269 a č. 1270**, které začínají mezi Lipnem n.V. a Českým Krumlovem, souběžně přechází přes několik vrchů do centra Lipna n.V., kde se napojují na cyklotrasu č. 33. Společně s dalšími cyklotrasami snadno vytvoří okruh pro výlet z Lipna n.V.



východozápadní směr, levý břeh - ze severozápadu do Vyššího Brodu pokračuje cyklotrasa **EUROVELO 7 (č. 33, Vltavská),** která dále pokračuje na východ do Rožmberku n.V. a dále na sever do Českého Krumlova jako **cyklotrasa č. 1188, Vltavská**.



V centru Vyššího Brodu se z EUROVELO 7 odštěpuje **cyklotrasa č. 33** napojená o pár set metrů dál na EUROVELO 13. V intravilánu ani okolí Vyššího Brodu nemá samostatný cyklistický pruh.

východozápadní směr, pravý břeh - cyklotrasa **EUROVELO 13** (**cyklotrasa č. 1033**) se do Vyššího Brodu připojí jen krátce z jihu, načež se stáčí zpět na jih k rakouským hranicím, v lokálním značení už jako **cyklotrasa č. 34**.

Zdroj: mapy.cz

Úsek Český Krumlov - České Budějovice

Stávající cyklotrasy

severojižní směr - **EUROVELO 7, Greenway RD, cyklotrasa č. 7, Vltavská** prochází Českým Krumlovem, z centra města na sever se přidává značená trasa č. 1166 a 1169. Cyklotrasa přichází z jihu po hřebenech kopců u vltavy, prochází centrem Českého Krumlova a pokračuje přímo na sever, kde se větví na několik značených cyklotras. Po celé popsané délce nemá cyklotrasa samostatný pruh, který by ji povýšil na cyklostezku. Vzhledem k průchodu kopcovitým terénem se jedná o trasu relativně vyšší obtížnosti.

severojižní směr, další trasy - na jih od Českých Budějovic vede několik tras směrem k vodní nádrži Rýmařov (cca 15 km), na sever vede několik tras směrem k dálnici D3. Jen výjimečně maji cyklotrasy samostatný jízdní pruh.

východozápadní směr - ze západu do Českého Krumlova míří **cyklotrasa č. 1047**, která se vine podél řeky Polečnice. Cyklotrasa se napojuje na severojižní trasu, řeka je levým přítokem Vltavy. Místy se jedná o vyhrazenou cyklostezku.

centrum Českých Budějovic - v centru se nachází celá síť cyklotras, které jsou ve většině případů cyklostezkami se samostatným jízdním pruhem a osvětlením. Cyklostezky se hvězdicovitě rozbíhají dalšími směry do okolních obcí

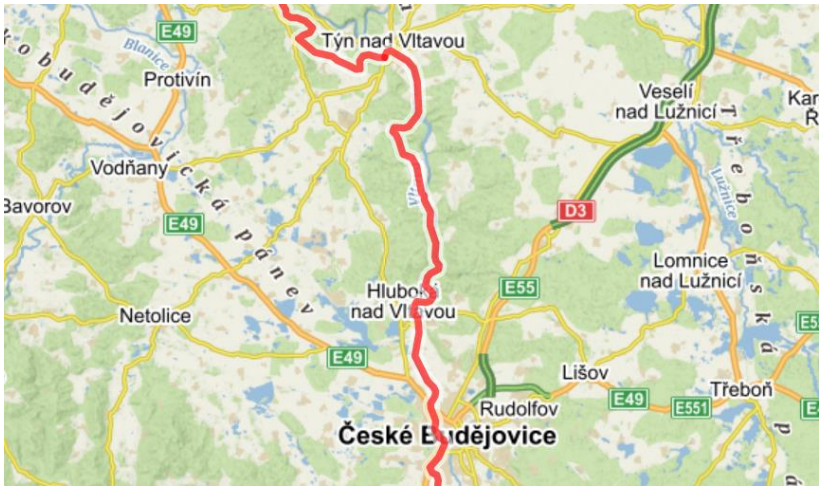
východozápadní směr - na východě od Českých Budějovic se nachází hustá síť cyklostezek směřujících k oblasti třeboňských ryblíků. Na východ mezi Českými Budějovicemi a Prachaticemi vede také síť cyklostezek kolem oblastí rybníků. Také mají vyhrazený jízdní pruh jen výjimečně.

Zdroj informací: mapy.cz, czso.cz

Úsek České Budějovice - Týn nad Vltavou

Stávající cyklotrasy

severojižní směr - nejblíže Vltavě vede cyklotrasa **EUROVELO 7, Greenway RD, cyklotrasa č. 7, Vltavská**. Od městské části Litvínovice dále na sever přes Hlubokou n.V. až po obec Purkarec (cca 25 km) se jedná o samostatnou cyklostezku vedoucí téměř po celé délce u břehu Vltavy (v některých částech Českých Budějovic i po obou březích). Před Týnem n.V. připojí ke břehu Vltavy a vyhrazenou stezkou pokračuje do centra, odkud se jako cyklotrasa stáčí na východ.



západ - na západ od Hluboké n.V. je značena řada cyklotras okolo Munického rybníka, zoo Hluboká a dále k rybníkové oblasti na západ od města.

východozápadní směr - cyklotrasa **Greenway RD** se v centru Hluboké n.V. odpojuje od EUROVELO 7 na východ jako samostatná cyklotrasa. Greenway RD vede až do Třeboňska.

severojižní směr - **cyklotrasa č. 1093, Lužnická** do Týna n.V. přichází ze severu. Trasa vede podél řeky Lužnice a v centru města končí (napojuje se na jiné trasy).

Zdroj : mapy.cz

Analýza poptávky

současná poptávka a odhad budoucí poptávky

Metodický přístup

Data návštěvnosti vychází z analýzy návštěvnosti řeky Vltavy za rok 2018, kterou provedla společnost CE-Traffic. Jedná se o analýzu geolokačních dat - moderní metoda užívající vysoce přesných statistických dat mobilního operátora. Analýza pracuje s následující terminologií:

- **Návštěvník**: Osoba, která navštíví sledované / analyzované místo / oblast jednou či vícekrát ve sledovaném období, avšak vykazuje jiné vzorce chování než rezident, dojíždějící a tranzitující. Návštěvníci se dále mohou dělit na dvě skupiny - Výletník a Turista
  - **Výletník** je jednodenní návštěvník, který do a z destinace přijede / odjede v rámci jednoho kalendářního dne v aktivní část dne 7:00 – 22:00 a zároveň v něm stráví alespoň 3 hod. nepřerušovaně.
  - **Turista** je vícedenní návštěvník, který v destinaci nocuje, v destinaci se nachází alespoň 3 hod v nočním období 1:00 – 6:00.
- **Návštěvoden** - návštěva jednoho návštěvníka (součet výletodnů a turistodnů)
  - **Výletoden** - návštěva výletníka v čase mezi 7:00 – 22:00.
  - **Turistoden** - návštěva turisty alespoň přes noc v období 1:00 – 6:00.

Jednotlivé zóny (úseky) řeky Vltavy a jejího bezprostředního okolí jsou pro účely analýzy poptávky rozděleny následovně:

1. úsek od pramene Vltavy po Boršov n.V. (Český Krumlov není započítám, tvoří samostatný úsek)
2. úsek v intravilánu Českého Krumlova od Barevné skály v Novém Spolí po čističku odpadních vod (pod Krumlovem)
3. úsekv okolí a intravilánu Českých Budějovic
4. úsek od Českých Budějovic po Podolský most (cca 20 km za Týnem nad Vltavou)

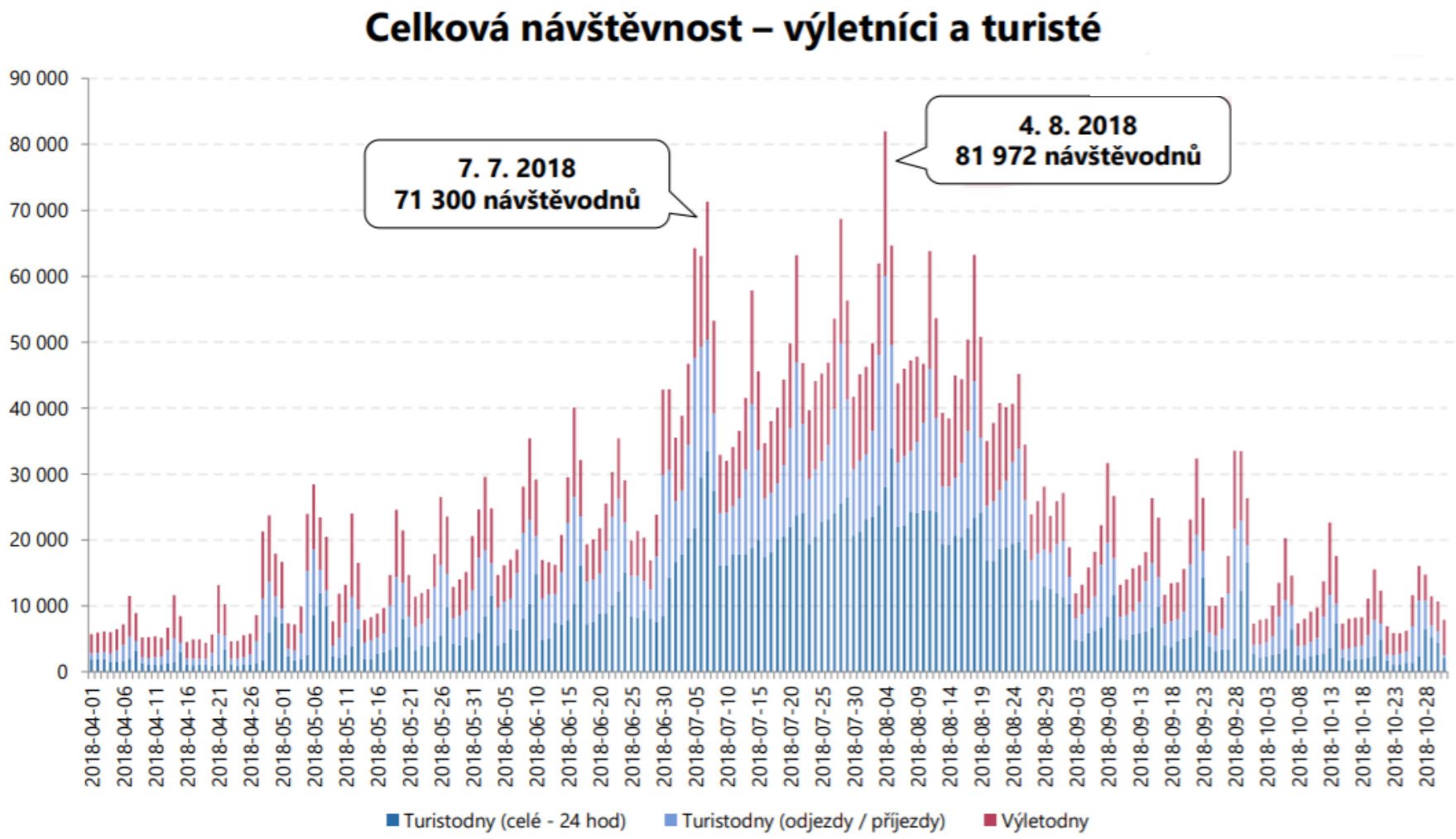
Analyzovaný region je rozsáhlejší o několik km délky řeky Vltavy, konkrétně mezi pramenem Vltavy a Novou Pecí a poté mezi Týnem n.V. a Podolským mostem. Úsek mezi pramenem Vltavy a VN Lipno představuje zkreslení, které je kompenzováno snížením hodnot návštěvnosti daného úseku o 30 %. Úsek mezi Týnem n.V. a Podolským mostem má vzhledem k regionu relativně velmi nízkou návštěvnost, proto je zkreslení zanedbáno.

Odhad zvýšení návštěvnosti lokality pracuje se třemi variantami - optimistickou, realistickou a pesimistickou. Odhady zvýšení návštěvnosti jsou zpracovány zvlášť pro jednotlivé úseky na základě analýzy jejich charakteru a potenciálního vlivu výstavby cyklostezky na návštěvnost dané oblasti.

- **optimistická varianta** navýšení návštěvnosti v případě plného využití potenciálu výstavby cyklostezky
- **realistická varianta** navýšení návštěvnosti v předpokládaném rozsahu využití potenciálu výstavby cyklostezky
- **pesimistická varianta** navýšení návštěvnosti v případě omezeného využití potenciálu výstavby cyklostezky

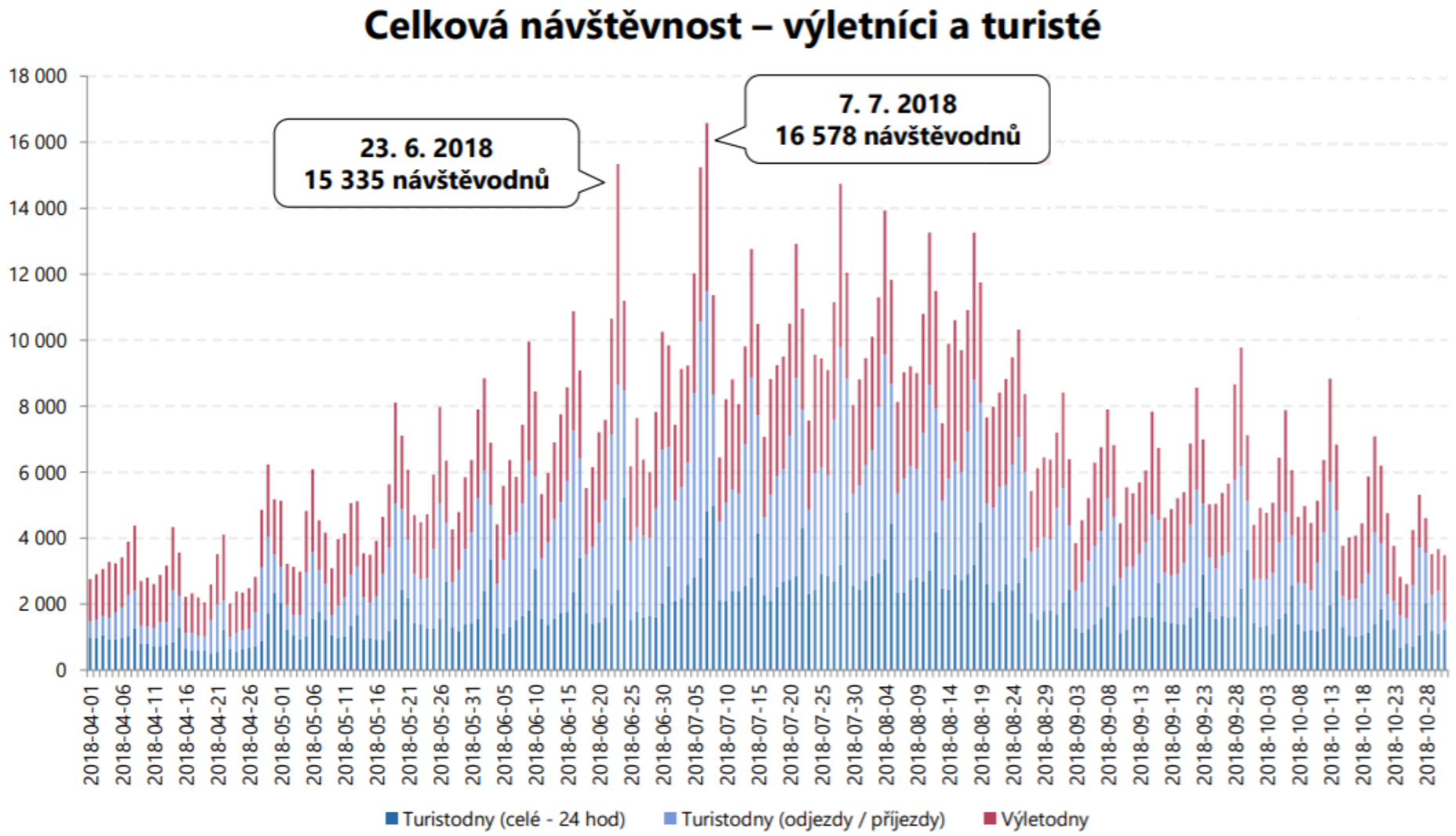
Zdroj : Analýza CE-Traffic

Úsek I od pramene Vltavy po Boršov n.V. (bez ČK)



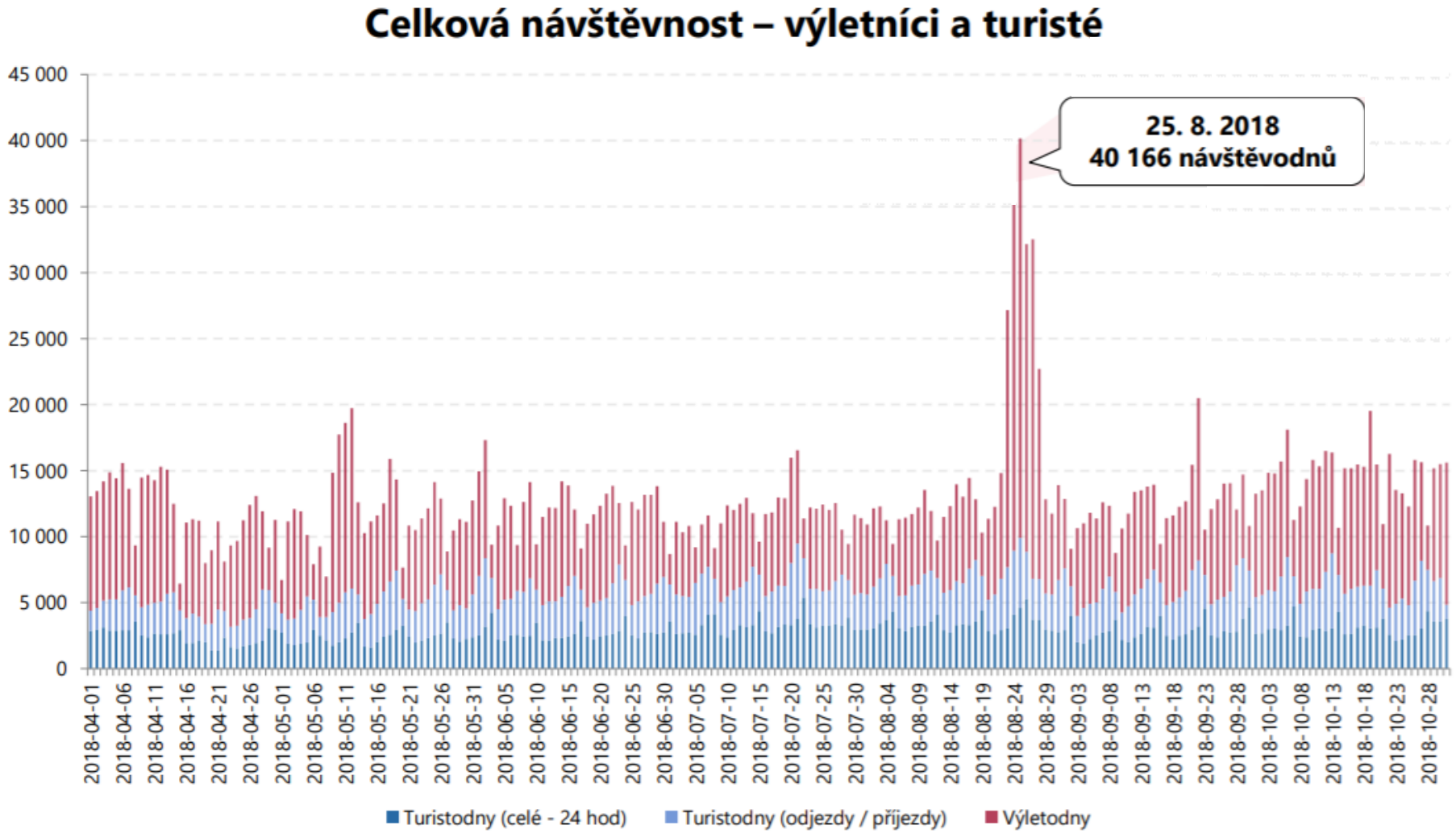
Zdroj : Analýza CE-Traffic

Úsek - intravilán Český Krumlov



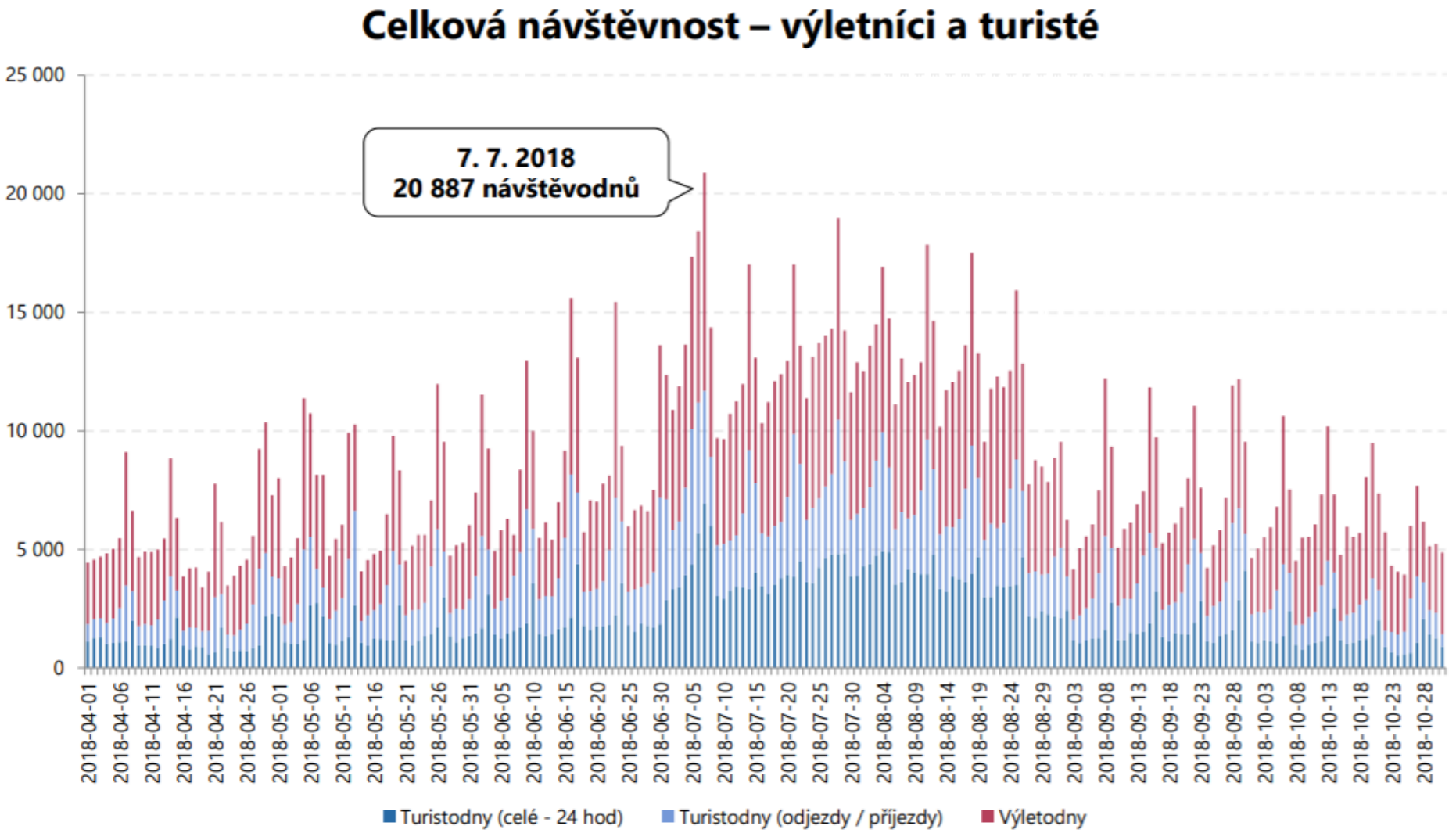
Zdroj : Analýza CE-Traffic

Úsek okolí a intravilán Českých Budějovic



Zdroj : Analýza CE-Traffic

Úsek České Budějovice - Podolský most



Zdroj : Analýza CE-Traffic

Celková návštěvnost sledovaných území

Současná návštěvnost území, které ovlivní výstavba nové cyklostezky

Celková návštěvnost regionu činila přibližně 9,7 mil. návštěvodní. Největší návštěvnost má úsek č. 1, zejména díky VN Lipno a vodácké atraktivitě. Po dobu letních prázdnin je návštěvnost více než dvojnásobná, s výjimkou Českých Budějovic. Za účelem zohlednění, že cyklostezka nezačíná u pramene Vltavy, ale u VN Lipno, byly hodnoty pro úseky Úsek 1 sníženy o 30 %.

Současná poptávka - návštěvnost v roce 2018

	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	Celkem
Návštěvníci	1 040 446	718 577	914 755	613 510	**3 287 288**
Návštěvy	1 794 405	824 409	1 867 595	1 150 706	**5 637 115**
Návštěvodny	3 685 672	1 440 921	2 772 688	1 856 784	**9 756 065**

Vliv výstavby cyklostezky v rámci jednotlivých zkoumaných úseků

Úsek 1 (od VN Lipno po Boršov n.V.)

- ✓ Propojení existujících cyklotras
- ✓ Doplnění nabídky v oblasti Lipna, které je již dnes vyhledávaným centrem pro trávení aktivní dovolené
- ✓ Výrazný vliv především v oblasti od Lipna po Boršov n. V. (výrazná nová atraktivita vedle vodáckého turismu)
- ✓ Prodloužení sezony v oblasti zaměřené na vodácký turismus

Úsek 2 (intravilán Český Krumlov)

- ✓ Vzhledem k současné vysoké vytíženosti Českého Krumlova z pohledu cestovního ruchu nelze předpokládat výrazné zvýšení počtu přespání.
- ✓ Zvýší se počet krátkodobých návštěv, kdy Český Krumlov bude vyhledávanou zastávkou na cestě po cyklostezce
- ✓ Potenciál pro zvýšení průměrné délky pobytu turistů (možnost jednodenního výletu navíc)

Úsek 3 (intravilán Českých Budějovic)

- ✓ České Budějovice mají potenciál sloužit jako výchozí či konečný bod pro cestování po cyklostezce jak po proudu, tak proti proudu Vltavy
- ✓ Zvýšení počtu přenocování (výchozí bod pro výlety směrem k Podolskému mostu či směrem k Českému Krumlovu nebo pro zahájení putování)
- ✓ Zvýšení návštěv centra Českých Budějovic (zastávka na trase)

Úsek 1 (České Budějovice – Týn nad Vltavou)

- ✓ Relativně nižší výchozí návštěvnost oblasti ve srovnání s ostatními zkoumanými úseky
- ✓ Výrazné zvýšení atraktivity území v těsném okolí řeky Vltavy
- ✓ Zvýšení návštěvnosti atraktivit (Zámek Hluboká, ZOO Hluboká, Zámek Týn n. V., atd.) v okolí řeky (zastávky na trase)

Zdroj: Analýza CE Traffic

Zvýšení návštěvnosti v návaznosti na projekt

Zvýšení návštěvnosti území, které ovlivní výstavba nové cyklostezky

Při zohlednění předpokládaného vlivu výstavby cyklostezky v rámci jednotlivých úseků je odhadnut procentuální nárůst počtu realizovaných návštěvodnů v jednotlivých úsecích oproti stavu v roce 2018. Dle míry využití potenciálu, který vyplývá z výstavby cyklostezky, jsou odhady stanoveny pro 3 základní varianty.

Zvýšení počtu návštěvodnů za předpokladu vybudování cyklostezky

	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4
Optimistická varianta	+15 %	+ 7 %	+10 %	+15 %
Realistická varianta	+ 10 %	+ 5 %	+ 7 %	+ 10 %
Pesimistická varianta	+ 6 %	+ 3 %	+ 5 %	+ 6 %

Odhad budoucí návštěvnosti v návaznosti na realizaci projektu výstavby nové cyklostezky

V realistickém scénáři dojde k navýšení celkové návštěvnosti sledovaného území o cca 820 tisíc návštěvodnů, tedy k cca 8,4% nárůstu oproti výchozímu stavu v roce 2018. V návaznosti na zvýšení návštěvnosti bude iniciována dodatečná spotřeba, která zvýší tržby místních podnikatelů a v důsledku se promítne do navýšení příjmů pro veřejné rozpočty.

Celkový počet návštěvodnů ročně za předpokladu vybudování cyklostezky

	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	Celkem	
Optimistická varianta	4 238 523	1 541 785	3 049 957	2 135 302	**10 965 567**	**+ cca 1,2 mil. návštěvodnů**
Realistická varianta	4 054 239	1 512 967	2 966 776	2 042 462	**10 576 445**	**+ cca 0,8 mil. návštěvodnů**
Pesimistická varianta	3 906 812	1 484 149	2 911 322	1 968 191	**10 270 474**	**+ cca 0,5 mil. návštěvodnů**

V rámci dopadové analýzy jsou vyčísleny ekonomické dopady vyplývající z realizace projektu (výstavby nové cyklostezky) a předpokládaného návazného nárůstu návštěvnosti sledovaného území.

Koncept projektu

Identifikace projektu, popis jeho částí a plánovaných funkcí, analýza příležitostí a hrozeb

Varianta 0 - Popis stavu bez projektu

Následující popis se vztahuje k variantě "bez projektu", kdy nedojde k výstavbě cyklostezky a je udržován stávající stav. Vatianta 0 počítá s běžným provozem v rozsahu, v jakém funguje údržba a provoz cyklostezek v době zpracování analýzy. Zpracování varianty 0 je nezbytnou součástí analýzy CBA, neboť se předpokládá porovnání dopadů navrhovaného projektu s jinou alternativou - v tomto případě variantou 0.

Výsledný stav

Cílový stav

Výsledný stav odpovídá současnému stavu v době zpracování analýzy. Jsou zachovány stávající cyklotrasy a cyklostezky. Případné rozšíření cyklotras neprobíhá v místech navrhované Povltavské cyklostezky. V některých úsecích není na březích Vltavy (potažmo VN Lipno I a II) vybudována žádná nová infrastruktura. Spojení po cyklostezkách je zachováno stávajícími cyklotrasami.

Dílčí dopady varianty:

- Analýza nepředpokládá dílčí dopady: ukazatele předpokládaných dílčích dopadů projektu nejsou v případě realizace varianty 0 dotčeny, případně se mění shodně se změnou ukazatelů celého regionu.

Popis projektu

Předpokládaná doba trvání varianty 0 je shodná s dobou realizace a udržitelnosti varianty 1. Po celou dobu dochází k běžné údržbě cyklotras, které tvoří alternativní trasu v porovnání s navrhovanou Povltavskou cyklostezkou. Jedná se z velké části o cyklotrasy na silnicích pro motorová vozidla bez vyhrazeného pruhu pro cyklisty. Proto lze předpokládat zvýšenou míru nehodovosti, kdy cyklisté jsou účastníci nehod.

V případě realizace varianty 0 nedochází k naplnění dopadů projektu (ať už se jedná o zvýšení návštěvnosti regionu, mobilitu obyvatel přilehlých obcí či jiné dopady).

Varianta 1 - Popis projektu

Následující popis rámcového konceptu projektu obsahuje základní informace o projektu, jeho jednotlivých částech a jejich podvariantách. Informace uvedené v rámcovém konceptu jsou rozděleny tak, aby mohly sloužit jako podklad pro zpracování projektové žádosti, mohou však být doplněny, rozšířeny či dále přizpůsobeny.

Výsledný stav - cíl projektu

Cílový stav

Cílem projektu je spojit údolí řeky Vltavy na trase Nová Pec - Lipno nad Vltavou - Vyšší Brod - Český Krumlov - České Budějovice - Týn nad Vltavou bezpečnou a turisticky atraktivní cyklostezkou.

Hlavní dopady varianty:

- Zvýšení bezpečnosti: výstavba vyhrazených pruhů pro cyklisty či cyklostezek s asfaltovým/zpevněným povrchem zvýší bezpečnost pohybu cyklistů.
- Podpora cestovního ruchu: Spojitá cyklostezka, která propojí již existující turistické atraktivity, vytváří mnabídku pro další typy potenciálních návštěvníků.

Popis projektu

Projekt spočívá ve výstavbě Povltavské cyklostezky na trase Nová Pec - Lipno nad Vltavou - Vyšší Brod - Český Krumlov - České Budějovice - Týn nad Vltavou. Výstavba na některých úsecích této trasy již byla realizována v předcházejících projektech, Povltavská cyklostezka propojuje stávající úseky a v celkové délce se jedná o 188,4 km cyklostezek.

Projekt je rozdělen na 6 dílčích částí, které odpovídají navrhovaným úsekům mezi již zrealizovanými částmi. Jednotlivé úseky jsou pro potřeby hodnocení stručně popsány na následujících stránkách.

Za účelem porovnání ekonomické výhodnosti je popsána také “nulová varianta”, kdy výstavba cyklostezky neproběhne.

Finanční náročnost projektu a jeho ekonomické dopady jsou popsány v navazujících částech analýzy.

Varianta 1 - Popis dílčích částí projektu

Úsek Nová Pec - Lipno nad Vltavou (hráz)

Délka úseku:

- 36,3 km

Popis trasy a jejich variant: **plán**

Část levobřežní:

- Nová Pec Horní Planá - Jenišov 8,5 km
  hotovo: 6,0 km+2,5 km bez PP
- Jenišov - Hůrka 4,9 km
  hotovo: 4,9 km bez PP
- Hůrka - Černá v Pošumaví 1,9 km
  hotovo: 1,9 km
- Černá v Pošumaví - Frymburk 11,5 km
  hotovo: 8,0 km+3,5 km PP DUR
- Frymburk - Lipno nad Vltavou 9,5 km
  hotovo: 9,5 km

Část pravobřežní:

- Nová Pec - Bližší Lhota 5,5 km
  hotovo: 5,5 km bez PP
- Bližší Lhota - Frýdava 20 km
  hotovo: 16 km+4 km bez PP
- Frýdava- Lipno n. V. (hráz) 9 km
  hotovo: 5,5 km+3,5 km PP DUR

Odhadovaná vstupní investice:

- 219,4 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- plánované dokončení v roce 2025

Navazující cyklostezky:

- **EUROVELO 7, cyklotrasa č. 1033, Vltavská** prochází obcí Nová Pec, dále po pravém břehu VN Lipno na jih
- **cyklotrasa č. 33** procházející Novou Pecí ze severu a pokračující na levé straně od VN Lipno I

Úsek Lipno nad Vltavou (hráz) - Český Krumlov

Délka úseku:

- 43,1 km

Popis trasy a jejich variant: **plán**

- Lipno nad Vltavou (hráz) - Vyšší Brod 8,8 km
  hotovo: 8,8 km PP DUR/DSP
- Vyšší Brod - Rožmberk nad Vltavou 9,8 km
  hotovo: 6,9 km bez PP, 2,9 km PP DUR
- Rožmberk nad Vltavou - Český Krumlov 24,5 km
  hotovo: 24,1 km bez PP, 0,4 km v realizaci

Odhadovaná vstupní investice:

- 352 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- plánované dokončení v roce 2025

Navazující cyklostezky:

- **cyklotrasy č. 1269 a č. 1270**, které začínají v centru Lipna n.V. a pokračují na sever směrem k Českému Krumlovu;
- **EUROVELO 13 (č. 1033)** prochází na jih od Vltavy, zahýbá do Vyššího Brodu a zpět na jih k rakouským hranicím;
- **cyklotrasa č. 1047** podél řeky Polečnice do Českého Krumlova;
- centrum Českého Krumlova.

Varianta 1 - Popis dílčích částí projektu

Úsek Český Krumlov - Zlatá Koruna

Délka úseku:

- 36,3 km

Popis trasy a jejich variant: plán

- Český Krumlov - Zlatá Koruna 12,9 km
  hotovo: 12,9 km bez PP

Odhadovaná vstupní investice:

- 72,8 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- plánované dokončení v roce 2021

Navazující cyklostezky:

- centrum Českého Krumlova.

Úsek Zlatá Koruna - České Budějovice (Dlouhý Most)

Délka úseku:

- 23,2 km

Popis trasy a jejich variant: plán

- Zlatá Koruna - Boršov nad Vltavou 14,7 km
  hotovo: 14,7 bez PP
- Boršov nad Vltavou - České Budějovice (Dlouhý Most) 8,5 km
  hotovo: 4,25 km, 3,0 km PP SP, 1,25 km bez PP

Odhadovaná vstupní investice:

- 130,04 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- plánované dokončení v roce 2023

Navazující cyklostezky:

- síť cyklotras v okolí Českých Budějovic - směrem na jih a východ;
- centrum Českých Budějovic.

KROKEM

Varianta 1 - Popis dílčích částí projektu

Úsek České Budějovice - Hluboká nad Vltavou

Délka úseku:

- 9,4 km

Popis trasy a jejich variant:

- České Budějovice (Dlouhý Most) - Hluboká nad Vltavou 9,4 km, 100 % hotovo

Odhadovaná vstupní investice:

- 0 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- realizováno

Navazující cyklostezky:

- síť cyklotras v okolí Českých Budějovic - směrem na jih a východ;
- centrum Českých Budějovic.

Úsek Hluboká nad Vltavou - Týn nad Vltavou

Délka úseku:

- 29 km

Popis trasy a jejich variant:

- Hluboká nad Vltavou - Purkarec 12,1 km, 100 % hotovo
- Purkarec - Týn nad Vltavou 14,4 km, 24 % hotovo
- Týn nad Vltavou - Soutok Vltavy a Lužnice 2,5 km, 24 % hotovo

Odhadovaná vstupní investice:

- 90,68 mil. Kč

Časová náročnost výstavby:

- plánované dokončení v roce 2025

Navazující cyklostezky:

- **Greenway RD** - přichází z jihu a ještě před Pukarcem, v Hluboké n.V., se odpojuje na východ směrem k Třeboňské pánvi;
- **cyklotrasa č. 1093, Lužnická** do Týna n.V. přichází ze severu. Trasa vede podél řeky Lužnice a v centru města končí.
- na západ od Hluboké n.V. je značena řada cyklotras okolo Munického rybníka, zoo Hluboká a dále k rybníkové oblasti na západ od města.

Analýza vlivů

SWOT

Varianta 1 - Analýza SWOT

Analýza SWOT završuje analýzu nabídky a poptávky se zohledněním výsledného stavu, kterého bude dosaženo po realizaci projektu (varianty 1). Výstupy analýzy SWOT jsou blíže rozebrány jako ekonomické dopady, které jsou součástí ekonomické analýzy projektu.

Silné stránky	Slabé stránky
• Nárůst návštěvnosti regionu a s tím spojený nárůst příjmů • Zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců • Větší mobilita místních obyvatel • Rozšíření nabídky volnočasových aktivit • Zvýšení kvality života ve městech na trase	• Sezónnost využití
Příležitosti	**Hrozby**
• Potenciál pro zvýšení prestiže regionu • Prodloužení turistické sezony • Možnost spolufinancování v rámci meziregionální spolupraáce s Rakouskem • Příležitosti pro podnikatele • Přivedení návštěvníků do méně vytížených oblastí • Vyvážený nárůst návštěvnosti atraktivit po celé délce cyklostezky • Podpora zdravého životního stylu	• Koordinace údržby cyklostezky mezi místními samosprávami • Znečištění okolí cyklostezky • Narušení přirozeného prostředí v bezprostředním okolí cyklostezky

KROKEM

Hodnotící část

Cost-benefit analýza

Metodika – analýza celkových dopadů (CBA)

Hodnocení celkových dopadů projektu vychází z Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb vydanou Ministerstvem dopravy pro obdoobí 2014-2020 (verze 2017-02, dále jen "Metodika"). Pro posouzení celkových dopadů byla zvolena analýza nákladů a přínosů, dále jen **CBA** (*cost-benefit analysis*). CBA je založena na srovnání varianty zahrnující hodnocenou investici s variantou bez této investice, jedná se o tzv. **přírůstkovou metodu**.

Přírůstkovou metodu lze vyjádřit následujícím vzorcem, kde *I – varianta s hodnocenou investicí; B – varianta bez hodnocené investice:

Zdroj: Metodika

Celkový dopad projektu =

[výnosy projektu (I) – výnosy (B)] – [**náklady** projektu (I) – náklady (B)]

Metodika pro hodnocení CBA stanovuje čtyři části, jejichž použití v rámci této analýzy popisuje následující tabulka. Konkrétní způsoby výpočtu jsou uvedeny dále v analýze u jednotlivých částí.

Část CBA	Stručný popis	Vstupní data	Výstupní ukazatele
Přepravní prognóza	Přepravní prognóza popisuje stávající a modeluje výhledové přepravní vztahy v území ovlivněném realizací hodnoceného projektu.	*Vzhledem k charakteru projektu **přepravní prognóza není zpracována**. Vybudování cyklostezky nezasahuje do silniční/železniční/vodní dopravy.*	
Finanční analýza	Analyzuje náklady/výnosy z pohledu vlastníka, resp. provozovatele infrastruktury. Cílem je posoudit konsolidovanou ziskovost projektu, zizkovost pro vlastníka, finanční udržitelnost a popsat peněžní toky.	• investiční náklady • náklady na výměnu vybavení • provozní náklady • příjmy • zdroje financování	• **FNPV** (finanční čistá současná hodnota), • **FRR** (finanční vnitřní výnosové procento).
Ekonomická analýza	Ekonomická analýza posuzuje přispění projektu k ekonomickému (celospolečenskému) blahobytu regionu. Provádí se na základě hodnocení vlivu projektu na jednotlivé dotčené subjekty v rámci zájmového území projektu a rozšiřuje tak výsledky finanční analýzy.	• investiční a provozní náklady (převedeny na ekonomické ceny) • přímé přínosy projektu (zvýšení kvality života, prevence nehod) • externality (typicky dopady na životní prostředí)	• **ENPV** (ekonomická čistá současná hodnota) • **ERR** (ekonomické vnitřní výnosové procento) • **B/C** (poměr přínosů a nákladů)
Analýza citlivosti a rizik	Tato část zpravidla sestává ze tří kroků - analýza citlivosti, kvantitativní analýza rizik a kvalitativní analýza rizik.	• informace o projektu	• kritické proměnné • soubor rizik • registr rizik

Finanční analýza

Vyčíslení úvodní investice, rámcový provozní model, výpočet očekávané návratnosti

Metodika – finanční analýza

Finanční analýza je základním kamenem hodnocení CBA. Cílem finanční analýzy je určit, analyzovat a interpretovat všechny finanční důsledky projektu, které mohou být významné pro investiční a finanční rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že CBA předpokládá využití přírůstkové metody, zahrnuje finanční analýza pouze přírůstkové peněžní toky vzniklé v souvislosti s projektem. Ty se započítají jako diferenční finanční tok (rozdíl mezi peněžními toky projektové a bezprojektové varianty). V analýze jsou zohledněny pouze peněžní příjmy a výdaje. Odpisy, rezervy, nepředvídané potřeby finanční nebo technické povahy a další účetní položky, které neodpovídají skutečným tokům, se neberou v úvahu.

Vstupní data

- **investiční náklady**

Členění investičních nákladů bylo v porovnání s Metodikou zjednodušeno vzhledem k dostupným údajům. Analýza pracuje s náklady na realizaci a náklady na projektovou přípravu.

- **náklady na výměnu vybavení**

Předpokládaná životnost cyklostezky je minimálně 30 let. Po tuto dobu se neočekávají nové investice, výměny či generální opravy, reinvestice jsou tedy v nulové výši.

- **provozní náklady**

Provozní náklady jsou stanoveny kvalifikovaným odhadem pro střední intenzitu údržby - běžné opravy, revize, úklid, svoz odpadu, management apod.

- **příjmy**

Projekt negeneruje finanční příjmy.

- **zdroje financování**

Zdrojem financování je veřejné spolufinancování, konkrétně rozpočet místních samospráv a v případě úspěšné žádosti dotace. Existuje možnost spolufinancování vybraných úseků za pomoci příhraničních regionů Rakouska.

Výstupní ukazatele

- **FNPV** (finanční čistá současná hodnota)

Finanční čistá současná hodnota investice je definována jako částka, která se stanoví odečtením očekávaných diskontovaných investičních a provozních nákladů projektu od diskontované hodnoty očekávaných příjmů:

$$FNPV(C) = \sum_{t=0}^{n} a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \cdots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

kde: *St* je bilance peněžního toku v čase *t*, *at* je zvolený finanční diskontní faktor pro diskontování v čase *t* a *i* je finanční diskontní sazba.

- **FRR** (finanční vnitřní výnosové procento)

Finanční vnitřní výnosové procento investice se definuje jako diskontní sazba, jejímž výsledkem je nulová FNPV. Výsledkem je bezrozměrné číslo:

kde *St* je zůstatek hotovosti v čase *t*.

$$0 = \sum_{t=0}^{n} \frac{S_t}{(1+FRR)^t}$$

Zdroj: Metodika

Počáteční investice - vyčíslení I.

Zde jsou uvedeny rámcové hodnoty pro výpočet úvodní investice. Podklady pro výpočet vychází z předpokládané délky cyklostezky s přihlédnutím k již zrealizovaným úsekům. Jedná se o konsolidované náklady vstupní investice za projektovou přípravu a za stavební práce.

Plánovaná investice

Stezka - úsek	Délka úseku v km	Cena realizace v Kč	Cena projektové přípravy v Kč	Již realizováno
1. Nová Pec - Lipno n/ Vlt. (hráz)	**70,8**			
1.1. Nová Pec Horní Planá - Jenišov	8,5	33 000 000	1 400 000	6,0 km, 2,5 km bez PP
1.2. Jenišov - Hůrka	4,9	35 000 000	1 600 000	4,9 km bez PP
1.3. Hůrka - Černá v Pošumaví	1,9	0	0	1,9 km
1.4. Černá v Pošumaví - Frymburk	11,5	20 000 000	1 500 000	8,0 km, 3,5 km PP DUR
1.5. Frymburk - Lipno nad Vltavou	9,5	0	0	9,5 km
1.6. Nová Pec - Bližší Lhota	5,5	41 000 000	3 400 000	5,5 km bez PP
1.7. Bližší Lhota - Frýdava	20	30 000 000	1 500 000	16,0 km, 4,0 km bez PP
1.8. Frýdava- Lipno nad Vltavou (hráz)	9	49 000 000	2 000 000	5,5 km, 3,5 km PP DUR
2. Lipno nad Vltavou (hráz) - Český Krumlov	**43,1**			
2.1. Lipno nad Vltavou (hráz) - Vyšší Brod	8,8	60 000 000	2 500 000	8,8 km PP DUR/DSP
2.2. Vyšší Brod - Rožmberk nad Vltavou	9,8	80 000 000	3 000 000	6,9 km bez PP, 2,9 km PP DUR
2.3. Rožmberk nad Vltavou - Český Krumlov	24,5	200 000 000	6 500 000	24,1 km bez PP, 0,4 kmv realizaci

Počáteční investice - vyčíslení II.

Plánovaná investice

Stezka - úsek	Délka úseku v km	Cena realizace v Kč	Cena projektové přípravy v Kč	Již realizováno
3. Český Krumlov - Zlatá Koruna	**12,9**			
3.1. Český Krumlov - Zlatá Koruna	12,9	70 000 000	2 800 000	12,9 km bez PP
4. Zlatá Koruna - České Budějovice (Dlouhý Most)	**23,2**			
4.1. Zlatá Koruna - Boršov nad Vltavou	14,7	100 000 000	3 800 000	14,7 bez PP
4.2. Boršov nad Vltavou - České Budějovice (Dlouhý Most)	8,5	25 000 000	650 000	4,25 km, 3,0 km PP SP, 1,25 km bez PP
5. České Budějovice - Hluboká nad Vltavou	**9,4**			
5.1. České Budějovice (Dlouhý Most) - Hluboká nad Vltavou	9,4	0	0	9,4 km (po obou březích)
6. Hluboká nad Vltavou - Týn nad Vltavou (soutok Vltavy a Lužnice)	**29,0**			
6.1. Hluboká nad Vltavou - Purkarec	12,1	0	0	12,1 km
6.2. Purkarec - Týn nad Vltavou	14,4	75 000 000	3 000 000	3,5 km, 10,9 km bez PP
6.3. Týn nad Vltavou - Soutok Vltavy a Lužnice	2,5	12 000 000	680 000	0,6 km, 1,9 km bez PP
CELKOVÉ SOUČTY	**188,4**	**830 000 000**	**34 920 000**	

Celková délka navrhované cyklostezky je 188,4 km.

Předpokládaná investice je 830 mil. Kč za stavební práce a cca 35 mil. Kč za projektovou přípravu.

Provozní a investiční náklady v čase

Provozní náklady

Provozní náklady byly odhadnuty porovnáním nákladů již existujících cyklostezek a kvalifikovaným odhadem. Náklady na údržbu cyklostezek s pevným povrchem, zejména v intravilánu měst, jsou vyšší (odhadovaná výše nákladů bez reinvestice je 25 000 Kč/km/rok, délka zpevněných cyklostezek je 63,6 km). V této částce je zahrnuta běžná údržba okolí cyklostezky (sečení, úklid), úkllid povrchu cyklostezky, svoz odpadu. drobné opravy povrchu a související management. Náklady na údržbu cyklostezek s nezpevněným, zpravidla živičným, povrchem jsou nižší (odhadovaná výše nákladů bez reinvestice je 5 000 Kč/km/rok, délka nezpevněných cyklostezek je 90,1 km). V odhadovaných částkách provozních nákladů jsou zohledněny pravidelné revize lávek a dalších objektů.

Náklady v čase

Časové rozložení nákladů odpovídá očekávané době potřebné k projektové přípravě a k samotné výstavbě jednotlivých úseků Povltavské cyklostezky. Předpokládaný termín dokončení realizace všech úseků cyklostezky je v roce 2025. Z celé délky vyklostezky je již dokončeno přibližně 45 %. Provozoní náklady jsou v čase rozloženy podle stavu dokončení cyklostezky. Po roce 2025 jsou náklady v konstantních cenách neměnné.

Hodnoty v následující tabulce vstupují do výpočtu CBA.

Investiční náklady v Kč							
Rok	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Stav dokončení v %	44,74	48,67	57,99	68,84	77,53	91,54	100,00
Projektová příprava	5 416 666	6 116 666	8 753 332	8 536 666	5 756 666	340 000	0
Realizace	0	59 000 000	140 000 000	163 000 000	130 500 000	210 500 000	127 000 000
Provozní náklady	91 289 806	99 305 290	118 325 081	140 469 553	158 198 716	186796 332	204 050 000
Celkové náklady	**96 706 472**	**164 421 955**	**267 078 413**	**312 006 219**	**294 455 382**	**397 636 331**	**331 050 000**

Závěr finanční analýzy - interpretace výsledků

Ukazatele FNPV(C) a FRR(C) slouží jako pomůcka k vyhodnocení finanční výhodnosti investice, případně k porovnání výhodnosti více variant. Jejich výpočet zohledňuje přímé náklady (investiční i provozní) a finanční příjmy plynoucí z realizace projektu.

Popis výsledkové tabulky

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta	
a		Celkem
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	*v Kč*
	Celkové výnosy	*v Kč*
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	*v Kč*
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	*v Kč*
	Celkové invest. náklady bez rezervy	*v Kč*
	Zůstatková hodnota (záporná)	*v Kč*
	Celkové náklady	*v Kč*
	Cash Flow	*v Kč*
	Diskontní sazba	4%
	Diskontované cash flow	*v Kč*

"Přírůstková" hodnota znamená, že byla porovnána varianta 0 (bez investice) a varianta 1 (s investicí).

Diskontní sazba je dána Metodikou.

Interpretace výsledků

FRR - vnitřní výnosové procento zjednodušeně řečeno říká, kolik procent na hodnoceném projektu vyděláme, pokud zvážíme časovou hodnotu peněz. Jedná se tedy o ukazatel návratnosti investice, který zohledňuje diskontovné cashflow. Je-li FRR nižší než použitá diskontní sazba, pak vytvořené příjmy nepokryjí náklady a projekt vyžaduje spolufinancování.

FNPV - čistá současná hodnota investice je ukazatel, který zjednodušeně řečeno udává, kolik peněz daný projekt přinese nebo odebere za zvolenou dobu životnosti projektu. Jedná se tedy o ukazatel, který zohledňuje pouze budoucí cashflow. Je-li FNPV(C) záporná, pak vytvořené příjmy nepokryjí náklady a projekt vyžaduje spolufinancování.

FNPV udává, jak se investice zhodnotí v absolutní částce, FRR udává, jak se investice zhodnotí relativně.

Závěr finanční analýzy - I.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 10, finanční analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2019	2020	2021	2022	2023	2024
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	3,436,835,689	7,762,206	16,459,232	37,096,242	61,123,618	80,360,259	111,389,478
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	1,046,553,195	6,554,166	78,791,166	179,991,532	207,559,366	164,156,671	255,116,400
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,483,388,884	14,316,372	95,250,398	217,087,773	268,682,983	244,516,930	366,505,878
	Cash Flow		-14,316,372	-95,250,398	-217,087,773	-268,682,983	-244,516,930	-366,505,878
	Diskontní sazba	4%	1.00	0.96	0.92	0.89	0.85	0.82
	Diskontované cash flow	-2,808,311,360	-14,316,372	-91,586,921	-200,709,850	-238,858,194	-209,014,096	-301,241,116

Závěr finanční analýzy - II.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 10, finanční analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2025	2026	2027	2028	2029	2030
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	3,436,835,689	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	1,046,553,195	153,670,000	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,483,388,884	283,780,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Cash Flow		-283,780,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194
	Diskontní sazba	4%	0.79	0.76	0.73	0.70	0.68	0.65
	Diskontované cash flow	-2,808,311,360	-224,275,609	-98,873,054	-95,070,244	-91,413,696	-87,897,785	-84,517,101

Závěr finanční analýzy - III.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 10, finanční analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2031	2032	2033	2034	2035	2036
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	3,436,835,689	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	1,046,553,195	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,483,388,884	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Cash Flow		-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194
	Diskontní sazba	4%	0.62	0.60	0.58	0.56	0.53	0.51
	Diskontované cash flow	-2,808,311,360	-81,266,443	-78,140,811	-75,135,395	-72,245,572	-69,466,896	-66,795,093

Závěr finanční analýzy - IV.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 10, finanční analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2037	2038	2039	2040	2041	2042
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	3,436,835,689	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	1,046,553,195	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,483,388,884	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Cash Flow		-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194
	Diskontní sazba	4%	0.49	0.47	0.46	0.44	0.42	0.41
	Diskontované cash flow	-2,808,311,360	-64,226,051	-61,755,818	-59,380,594	-57,096,725	-54,900,697	-52,789,132

Závěr finanční analýzy - V.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 10, finanční analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2043	2044	2045	2046	2047	2048
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	3,436,835,689	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	1,046,553,195	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,483,388,884	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194	130,110,194
	Cash Flow		-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194	-130,110,194
	Diskontní sazba	4%	0.39	0.38	0.36	0.35	0.33	0.32
	Diskontované cash flow	-2,808,311,360	-50,758,781	-48,806,520	-46,929,346	-45,124,371	-43,388,818	-41,720,018

Shrnutí výsledků finanční analýzy

Výsledné hodnoty výstupních ukazatelů jsou následující:

Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C	N/A
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)	-2,807,701,120
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)	-109,419,373

Závěr

Z pohledu čistých finančních nákladů a finančních přínosů je projekt nerentabilní, příjmy nepokrývají náklady. To je způsobeno nulovou hodnotou příjmů.

Vzhledem k tomu, že užívání cyklostezky nebude zpoplatněno a projekt tudíž negeneruje příjmy, nelze hodnotu finančního vnitřního procenta určit.

Finanční čistá současná hodnota investovaných peněz je záporná, protože nedochází k vyrovnání nákladů příjmy. Vzhledem k tomu, že finanční analýza byla provedena na přírůstkového hodnotách, FNVP ukazuje, jaký je rozdíl mezi celkovým cashflow varianty 0 (bez investice) a varianty 1 (s investicí). V tomto případě je varianta s investicí nákladnější o cca 2,8 mld. Kč za období 2019-2048.

Ekonomická analýza

Výpočet nákladů/přínosů z realizace projektu, kvantifikovatelných i nekvantifikovatelných

Metodika – ekonomická analýza

Ekonomická analýza doplňuje analýzu finanční o celospolečenské dopady. Více je to zřejmé v případě projektů, které negenerují finanční příjmy, ale mají významné ekonomické dopady na posuzované území. Vstupní data je nutné očistit od tržních vlivů a získat tak údaje, které odrážejí sociální náklady obětované příležitosti zboží a služeb. Metodika CBA předpokládá tři kroky - fiskální korekce, konverze tržních cen na stínové (příslušným konverzním faktorem) a vyhodnocení netržních dopadů o korekce a externality. Vstupní data jsou v tomto hodnocení již očištěna tam, kde to má smysl.

Vstupní data

- **investiční a provozní náklady**

Jedná se o stejné náklady jako ve finanční analýze, jen převedené pomocí konverzních faktorů na tržní ceny.

- **náklady na přepravu zboží či osob**

Přeprava zboží se po cyklostezce nepředpokládá, snížení nákladů na přepravu osob (úspora nákladů na provoz vozidel a úspora času) má malý vliv, ve výpočtech je zanedbáno.

- **změna (efekt) externích nákladů dopravy - snížení hluku, snížení nehodovosti, snížení emisí skleníkových plynů a jiných plynů**

Externí náklady dopravy byly brány v úvahu pouze pro případ snížení nehodovosti, které bylo posouzeno na hodnotící škále a do výpočtu nevstupuje.

- **ostatní**

Projekt vytváří významné ekonomické dopady, které nespadají do předchozích kategorií. Jedná se zejména o rozvoj regionu spojený se zvýšenou turistickou návštěvností. Tento dopad generuje příjmy pro veřejné rozpočty, které jsou ve výpočtu zohledněny.

Výstupní ukazatele

- **ENPV** (ekonomická čistá současná hodnota)

Ekonomická čistá současná hodnota investice je vymezena jako rozdíl mezi diskontovanými celkovými společenskými přínosy a náklady:

$$ENPV = \sum_{t=0}^{n} \rho_t V_t = \frac{V_0}{(1+r)^0} + \frac{V_1}{(1+r)^1} + \cdots + \frac{V_n}{(1+r)^n}$$

kde: *Vt* je b… …í faktor pro diskontování v čase *t* a *i* je finanční diskontní sazba.

- **ERR** (ekonomické vnitřní výnosové procento)

Ekonomické vnitřní výnosové procento investice se definuje jako diskontní sazba, jejímž výsledkem je nulová ENPV. Výsledkem je bezrozměrné číslo:

kde *Vt* je zůstatek hotovosti v čase *t*.

$$0 = \sum_{t=0}^{n} \frac{V_t}{(1+ERR)^t}$$

- **B/C** (poměr přínosů a nákladů)

Poměr B/C je vymezen jako současná hodnota přínosů projektu vydělená současnou hodnotou nákladů na projekt:

kde *B* jsou celkové přínosy v čase *t*, *C* jsou celkové společenské náklady v čase *t* a *ρt* je sociální diskontní faktor zvolený pro diskontování v čase *t*; *r* je sociální diskontní sazba.

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^{n} \rho_t B_t}{\sum_{t=0}^{n} \rho_t C_t}$$

Metodika – výběr ekonomických dopadů

Ekonomické dopady vyplývají ze SWOT analýzy a jsou rozděleny do tří skupin. První skupinu tvoří dopady **kvantifikovatelné.** Jejich hodnota se dá vyčíslit a vypočítat například ze statistických podkladů Ve druhé skupině jsou dopady **nekvantifikovatelné**, které jsou neméně důležité, nicméně jejich hodnotu je těžké vyčíslit. Třetí skupinou jsou dopady **specifické**, které jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Do hodnocení CBA vstupují pouze příjmy pro veřejné rozpočty, ostatní doplňují celistvou představu o dopadech projektu. **Negativní** dopady jsou uvedeny na konci.

Posouzení dopadů– rozdělení typů potenciálních dopadů do skupin

1. KVANTIFIKOVATELNÉ	2. NEKVANTIFIKOVATELNÉ	3. SPECIFICKÉ
Dopady z této skupiny je možné vyčíslit a dopočítat jejich hodnotu.	*Dopady z této skupiny nelze číselně vyhodnotit.*	*Specifické dopady se liší v závislosti na typu cílové skupiny.*
▪ Iniciovaná spotřeba ▪ Tržby v multiplikaci ▪ Příjmy pro veřejné rozpočty ▪ Vytvoření pracovních příležitostí ▪ Turistická návštěvnost	▪ Bezpečnost cyklistů a chodců ▪ Mobilita místních obyvatel ▪ Nabídka volnočasových aktivit ▪ Kvalita života ve městech na trase ▪ Rozvoj mezinárodní spolupráce ▪ Příležitosti pro podnikatele ▪ Prestiž regionu ▪ Znečištění okolí cyklostezky ▪ Narušení přirozeného prostředí v bezprostředním okolí cyklostezky	▪ Prodloužení turistické sezony ▪ Přivedení návštěvníků do méně vytížených oblastí ▪ Vyvážený nárůst návštěvnosti atraktivit po celé délce cyklostezky ▪ Možnost dojíždění ▪ Podpora zdravého životního stylu ▪ Změna podmínek pro rybaření

Metodika - kvantifikovatelné dopady projektu

Ekonomické dopady realizace projektu výstavby nové cyklostezky vyplývají především s předpokládaného nárůstu návštěvnosti v oblastech dotčených výstavbou cyklostezky. Vzhledem k vysoké atraktivitě okolí cyklostezky po celé její délce lze předpokládat výrazný nárůst návštěvnosti a následné pozitivní ekonomické dopady na území od Nové Pece až po Týn nad Vltavou.

Turistická návštěvnost

Realizace projektu motivuje návštěvníky z České republiky i ze zahraničí k návštěvě oblasti. Tím je pozitivně ovlivněna celková turistická návštěvnost jednotlivých obcí, oblastí a Jihočeského kraje.

Iniciovaná spotřeba

V návaznosti na realizaci projektu je iniciována spotřeba a to především návštěvníky využívajícími cyklostezku. Současně je iniciována spotřeba v souvislosti s pracemi za účelem vybudování cyklostezky. V případě návštěvníků se typicky jedná o výdaje za ubytování, dopravu, gastronomii, vstupenky na atraktivity v okolí cyklostezky a další návazné služby. Následná dopadová analýza se zaměřuje výhradně na spotřebu realizovanou návštěvníky, kteří přijeli za účelem využití cyklostezky. Hodnoty jsou uváděny za jeden běžný / ustálený rok provozu cyklostezky po jejím dokončení.

Tržby v multiplikaci

Ekonomická spotřeba je primárním vstupem do multiplikačního modelu, díky kterému je možné komplexně vyhodnotit ekonomické dopady vyplývající z provozu cyklostezky. Tyto dopady jsou vyjádřeny jako tržby v multiplikaci a jsou kalkulovány pomocí analýzy odběratelsko-dodavatelských vztahů.

Příjmy pro veřejné rozpočty

Příjmy pro veřejné rozpočty jsou kalkulovány na základě výpočtu ekonomických dopadů (tržeb v multiplikaci) a za využití daňových sazeb za rok 2018 (DPH, daně z příjmu právnických osob, spotřební daně, poplatky za pobyt, daně z příjmu fyzických osob a odvody sociálního a zdravotního pojištění)

Vytvoření pracovních příležitostí

V návaznosti na provoz cyklostezky jsou vytvářeny pracovní příležitosti. Jedná se jak o pracovní místa přímo spojená se zajištěním služeb pro návštěvníky oblasti, tak o pracovní místa, která vznikají v důsledku provozu cyklostezky a iniciovaných ekonomických dopadů (např. u dodavatelů zboží a služeb podnikatelům, kteří poskytují služby návštěvníkům).

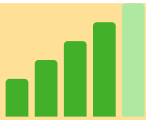
Kvantifikovatelné dopady

Iniciovaná spotřeba

(hodnoty jsou zaokrouhleny na desítky mil. Kč)

Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v bezprostředním okolí cyklostezky. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky při použití cyklostezky.

533 – **857** – 1 207 **mil. Kč**



Provoz cyklostezky generuje iniciovanou spotřebu více cestami. Iniciovanou spotřebu vytváří turisté přijíždějící ze vzdálenějších oblastí, návštěvníci z přilehlých obcí a měst, noví provozovatelé služeb na trase. Návštěvníci nejen využívají ubytovacích a stravovacích služeb na trase cyklostezky, ale také si zakoupí vstupenky a vouchery na turistické atraktivity v okolí. Díky provozu cyklostezky by mohla být za rok vygenerována iniciovaná spotřeba ve výši cca 140 až 180 mil. Kč (při cenách roku 2018).

Určení škály pro hodnocení:

0-199 mil. Kč	*200-499 mil. Kč*	*500-799 mil. Kč*	*800-1099 mil. Kč*	*1100 mil. Kč a více*

Tržby v multiplikaci

(hodnoty jsou zaokrouhleny na mil. Kč)

Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.

1 071– **1 722** – 2 552 **mil. Kč**

Iniciovaná spotřeba vyplývající z provozu cyklostezky přináší finanční prostředky do ekonomiky, a ty pak mohou být využity na další nákupy statků a služeb a investice. Ubytovací a stravovací zařízení mohou například dále objednat stavební služby či nové vybavení. Tržby v multiplikaci díky provozu cyklostezky by za rok mohly činit cca 300 až 370 mil. Kč (při cenách roku 2018).

Určení škály pro hodnocení:

0-499 mil. Kč	*500-999 mil. Kč*	*1000-1499 mil. Kč*	*1500-1999 mil. Kč*	*2000 mil. Kč a více*

Kvantifikovatelné dopady

Příjmy pro veřejné rozpočty

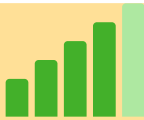
(hodnoty jsou zaokrouhleny na mil. Kč)

Provoz cyklostezky přináší dodatečné finanční prostředky do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd. Příjmy jsou dále rozdělené mezi státní rozpočet a rozpočty místních samospráv.

Určení škály pro hodnocení:

0-99 mil. Kč	*100-199 mil. Kč*	*200-299 mil. Kč*	*300-399 mil. Kč*	*400 mil. Kč a více*

217 – **349** – 517
mil. Kč



Rekreanti na cyklostezce využívají ubytovací kapacity, ze kterých se dále odvádí ubytovací poplatky. Prostřednictvím dalších daní, zejména spotřební daně, DPH a daně z příjmů, jsou odváděny finanční prostředky nejen do státního, ale i do krajského a obecního rozpočtu. Příjmy veřejných rozpočtů by díky provozu cyklostezky mohly dosáhnout výše cca 65
až 75 mil. Kč (v cenách roku 2018).

Vytvoření pracovních příležitostí

(hodnoty jsou zaokrouhleny na jednotky FTE)

Organizace rozšiřují nabídku pracovních příležitostí pro obyvatele měst na trase cyklostezky i okolního regionu. Jedná se o specializované pracovní pozice, o pracovní místa s nízkou kvalifikací a díky sezónnímu provozu i o sezónní práce a brigády. Pracovní místa vznikají v návaznosti na spotřebu iniciovanou organizací.

Určení škály pro hodnocení:

0-199 FTE	*200-399 FTE*	*400-599 FTE*	*600-799 FTE*	*800 FTE a více*

507 – **816** – 1 209 **FTE**
(plných ročních úvazků)

V rámci provozu cyklostezky najdou uplatnění zejména pracovníci zaměření na údržbu cyklostezky a soucisejících prvků (osvětlení, bezpečnostní prvky, svoz odpadu). Díky úzkému propojení s cestovním ruchem přispívá cyklostezka k zaměstnanosti v nepřímo napojených oborech, například v ubytovacích a stravovacích zařízeních, servisech sportovního vybavení a díky zvýšení návštěvnosti také v turistických zajímavostech.

Kvantifikovatelné dopady

Turistická návštěvnost	*(hodnoty jsou zaokrouhleny na tis. návštěvodnů)*
Provoz celistvé povltavské cyklostezky zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů. Díky možnému širšímu využití cyklostezky jsou do regionu přitahovány různé segmenty návštěvníků.	514 – **820** – 1 210 **tis. návštěvodnů**

Určení škály pro hodnocení:

0-199 tis.	*200-399 tis.*	*400-599 tis.*	*600-799 tis.*	*800 tis. a více*

Jelikož je Povltavská cyklostezka napojena na mezinárodní síť cyklotras EUROVELO, nabývá mezinárodního významu, a tím má potenciál přilákat mnoho českých i zahraničních návštěvníků. Ačkoliv využití samotné cyklostezky nemusí být primárním účelem návštěvy, může být rozhodujícím faktorem pro výběr místa, kam se návštěvník vydá.

Nekvantifikovatelné dopady

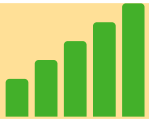
Bezpečnost cyklistů a chodců

Bezpečnost při pohybu na pozemních komunikacích souvisí zejména s poměrem délky trasy vedené po silnicích pro motorová vozidla a mimo ně. Dalšími prvky ovlivňující bezpečnost je počet přechodů, přehlednost, sklon trasy ovlivňující rychlost jízdy, osvětlení aj.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Navrhovaná varianta počítá s přesunutím naprosté většiny cyklotrasy mimo silnice pro motorová vozidla a s vybudováním zpevněné cyklostezky, což je pro zvýšení bezpečnosti klíčové. Převýšení je na trase minimální, počet křížení s dalšími pozemními komunikacemi je vzhledem k umístění u vody relativně nízký a úseky ve městech a mezi některými obcemi jsou osvětlené.

Mobilita místních obyvatel

Mobilitu obyvatel zvyšuje jakákoliv přiměřeně vhodná alternativní cesta mezi body zájmu. V případě obyvatel obcí na trase cyklostezky se jedná zejména o dojíždění do práce, školy, obchodu, či na úřad ve větším městě.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály

Některé navrhované úseky Povltavské cyklostezky spojují body zájjmu, mezi nimiž v současné době neexistuje dostačující infrastruktura. Například obce v severní části VN Lipno I, okolí Českých Budějovic či okolí Týna nad Vltavou. Navrhovaná cyklostezka má velmi mírné převýšení , nachází se mimo běžný provoz motorových vozidel a díky jejímu umístění u vody protíná minimum křižovatek, pro dojíždění je proto velmi vhodná.

Nekvantifikovatelné dopady

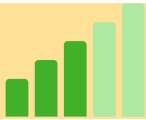
Nabídka volnočasových aktivit

Zázemí pro rekreační činnosti rozšiřuje nabídku možností trávení volného času v různých oblastech (kulturní, sportovní, vzdělávací). Nabídka volnočasových aktivit může působit preventivně proti nežádoucím sociálním jevům (např. vandalismu) a zároveň přispívá osobnostnímu rozvoji.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Kvalitní cyklostezka procházející městy je vhodným doplňkem další sportovní činnosti regionu, který je již tradičně zaměřen na vodní sporty (VN Lipno I., Vltava) a běžný rekreační sport ve městech (Český Krumlov, České Budějovice). Cyklostezka může být využívána jak příchozími turisty tak trvalými obyvateli, a to samostatně nebo v kombinaci s dalšími aktivitami. Ve vybraných úsecích je možné cyklostezku využít pro bruslení, běh, koloběžky či další aktivity.

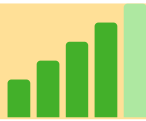
Kvalita života ve městech na trase

Péče o kvalitu života ve městech napomáhá snižovat riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což v důsledku vede ke zvyšování kvalita života ve městech v regionu a regionálnímu rozvoji.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Kvalita života se zvyšuje primárně a sekundárně. Primárně samotným rozvojem infrastruktury - tedy díky rozšíření a zvýšení kvality cyklostezky samotné, kdy ji obyvatelé mohou využívat pro své sportovní aktivity, dojíždění a mobilitu obecně. Sekundárně díky nabídce doprovodných služeb a zároveň pracovních příležitostí, které jsou s tím spojené. Tím se snižuje riziko odchodu kvalifikované síly z menšách obcí na trase.

Nekvantifikovatelné dopady

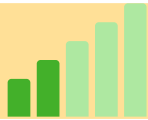
Rozvoj mezinárodní spolupráce

Díky pojení se sítí EUROVELO se zlepšuje spolupráce České republiky se zahraničím prostřednictvím různých projektů. Díky této přeshraniční spolupráci dochází také k propagaci České republiky a její kultury v zahraničí, což ve výsledku vede k obohacování a zvyšování diverzity v daném místě.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Přes 100 km dlouhá souvislá cyklostezka s kvalitním povrchem v turisticky atraktivní lokalitě, navíc s propojení se sítí cyklotras EUROVELO, bezesporu nabývá mezinárodního významu, propaguje Českou republiku v zahraničí a posiluje její pozitivní vnímání ve světě.

Příležitosti pro podnikatele

Díky provozu cyklostezky se nabízí nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají například poskytovatelů doplňkových služeb v cestovním ruchu nebo podniků zabývajících se marketingem a propagací.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály

Díky výstavbě Povltavské cyklostezky vzniká mnoho příležitostí pro malé a střední podniky, jejichž zaměřením jsou například stravovací služby (rychlé občerstvení, zmrzlina atd.), ubytování, prodej suvenýrů a dárkových předmětů, prodej a servis sportovních potřeb, tisk propagačních materiálů a předmětů a další.

Nekvantifikovatelné dopady

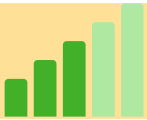
Prestiž regionu

Prestiž regionu vzrůstá se zvyšujícím se povědomím o regionu, a to ať už prostřednictvím mediálních výstupů, reklamní kampaně nebo "word of mouth", tedy sdílením zkušeností. Zvyšující se prestiž může mít pozitivní dopady v podobě přílivu investic a dalšího zvyšování turistické návštěvnosti.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Region je tradičně hojně navštěvován pěšími turisty, vodáky a v omezené míře i cyklisty. Spojení Povltavské cyklostezky s mezinárodní sítí cyklotras a zejména zvýšení kvality cyklostezky v navrhované délce se projeví při sdílení dobrých zkušeností českých i zahraničních cyklistů a k růstu prestiže. Povltavská cyklostezka má potenciál stát se jedním z pilířů turistického ruchu v regionu.

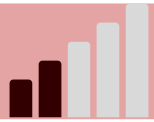
Narušení přirozeného prosředí v okolí cyklostezky;

Vybudování nové infrastruktury v do té doby nezastavěných místech zasahuje do přirozeného prostředí daného ekosystému. Míra narušení prostředí závisí na velikosti stavby, citlivosti jejího zasazení do daného prostředí a prvcích podporujících fungování stávajícího ekosystému.

Určení škály pro hodnocení:

Velmi nízký vliv	*Nízký vliv*	*Střední vliv*	*Vysoký vliv*	*Velmi vysoký vliv*

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály



Navrhovaná trasa Povltavské cyklostezky prochází v extravilánu obcí velmi blízko řečiště Vltavy. Projíždějící návštěvníci rozdělují Vltavu a její okolí, případně břehy VN Lipno I, VN Lipno II a jejich okolí.

Nekvantifikovatelné dopady

Znečištění okolí cyklostezky	
Se zvýšením pohybu turistů, výletníků i místních obyvatel je možná zvýšená míra znečištění v bezprostředním okolí. Obecně se může jednat o běžný odpad, chemikálie, části strojů aj. ponechané ve volné přírodě. V případě cyklostezky jde však zejména o odpad související se spotřebou potravin na výletě.	*Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály*
Určení škály pro hodnocení:	V případě Povltavské cyklostezky lze očekávat zvýšené množství běžného odpadu - zejména obalů od potravin a nápojů, drobné drogistické zboží, nedopalky apod. Část odpadu může být odhozena mimo určená místa. V případě obalového materiálu jde o znečištění krajiny. Odhozené zbytky potravin mohou nalákat zvěř, pro kterou může být potravina jedovatá.
Velmi nízký vliv *Nízký vliv* *Střední vliv* *Vysoký vliv* *Velmi vysoký vliv*	

Specifické dopady

Prodloužení turistické sezony

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály ✓

Cyklostezka bude nejvíce využívána v letních měsících od června do září. Současně ale existuje významná skupina bikerů, kteří jezdí na kole i v jarních a podzimních měsících od března až do listopadu. Tím dojde k prodloužení sezony v oblasti okolo toku řeky Vltavy, která je nyní zaměřena téměř výhradně na vodácký turismus. Poskytovatelům návazných služeb prodloužení sezóny umožní stabilizovat svůj provoz, zvýší možnost reinvestovat do svých zařízení a uzavírat dlouhodobější kontrakty se svými zaměstnanci.

Přivedení návštěvníků do méně vytížených oblastí

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály ✓

Část návštěvníků si vybere pouze určitou část cyklostezky, kterou projedou během jednoho dne, případně dvou, tří dní. Vzhledem k celkové atraktivitě okolí toku Vltavy lze ale přepokládat významný zájem také o projetí celé trasy cyklostezky nebo její značné části. V tomto případě návštěvníci zavítají i do oblastí, které jsou v současné době méně vytížené cestovním ruchem. S tím je spojený potenciál pro budoucí rozvoj těchto oblastí a rozšíření příležitostí pro místní podnikatele.

Specifické dopady

Vyvážený nárůst návštěvnosti atraktivit po celé délce cyklostezky

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály ✓

Vzhledem k charakteru cyklostezky, která vede v blízkosti řeky a vybízí tak k putování po jejím proudu (případně proti), lze očekávat poměrně vyvážené rozptýlení návštěvníků po celé trase. Z toho bude těžit vyšší počet lokalit a snižuje se riziko negativních jevů v případě přetížení některých již v současnosti vytížených oblastí. Vysoký potenciál pro navýšení návštěvnosti atraktivit lze předpokládat např. v současné době méně navštěvované oblasti severně od Českých Budějovic.

Možnost dojíždění

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály ✓

Povltavská cyklostezka na trase spojuje řadu obcí a doplňuje cyklotrasy v intravilánu měst. Cyklostezka, která vede mimo silnice pro motorová vozidla, je dostatečně bezpečná a pohodlná a má tak potenciál přilákat místní občany k jejímu pravidelnému využívání. Trasa Povltavské cyklostezky sice částečně kopíruje již stávající cyklotrasy, nicméně vyčlenění mimo silnice je pro vyšší míru využití klíčové.

Specifické dopady

Podpora zdravého životního stylu

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály	✓

Kvalitní cyklostezka je dobrým motivačním prvkem pro rekreační sportovce. Vzhledem k mírnému terénu má Povltavská cyklostezka potenciál nalákat kromě nadšených sportovců také sváteční a občasné cyklisty, rodiny s dětmi či dětské tábory. Ve městech a mezi obcemi lze dojížděním na kole nahradit dojíždění motorovými vozidly, ať už do práce, školy či do města obecně.

Změna podmínek pro rybaření

Specifické dopady jsou odlišné pro každou cílovou skupinu. Jedná se o dopady vyplývající z různých činností dané cílové skupiny, která se liší zaměřeními například na sportovní, vzdělávací, kulturní a další činnosti. Tyto dopady se tedy nedají porovnávat ani kvantifikovat.

Určení škály pro hodnocení:

Neplní svou roli	*Plní svou roli*
✗	✓

Ohodnoceno expertním odhadem na základě škály	✗

Rybaření na březích VN Lipno I, II a Vltavy je probíhá nyní v některých úsecích zcela mimo stávající infrastrukturu. Části břehů nejsou v bezprostřední blízkosti cest ani stezek, rybaření jako volnočasová aktivita je tak od návštěvníků odlouučené. Vybudováním cyklostezky na daném břehu Vltavy se takové odloučení omezí.

Výpočet kvantifikovatelných dopadů realizace projektu

Odhad budoucí návštěvnosti v návaznosti na realizaci projektu výstavby nové cyklostezky (viz kapitola - Analýza poptávky)

Celkový počet návštěvodnů ročně za předpokladu vybudování cyklostezky

	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	Celkem	
Optimistická varianta	4 238 523	1 541 785	3 049 957	2 135 302	**10 965 567**	**+ cca 1,2 mil. návštěvodnů**
Realistická varianta	4 054 239	1 512 967	2 966 776	2 042 462	**10 576 445**	**+ cca 0,8 mil. návštěvodnů**
Pesimistická varianta	3 906 812	1 484 149	2 911 322	1 968 191	**10 270 474**	**+ cca 0,5 mil. návštěvodnů**

Současné ekonomické dopady vyplývající z návštěvnosti sledovaných úseků

Současné ekonomické přínosy (1. 4. 2018 – 31. 10. 2018)	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Spotřeba vyplývající z cest. ruchu	2,21 mld. Kč	1,23 mld. Kč	1,46 mld. Kč	0,80 mld. Kč	**5,70 mld. Kč**
Tržby v multiplikaci	4,45 mld. Kč	2,49 mld. Kč	2,96 mld. Kč	1,62 mld. Kč	**11,52 mld. Kč**
Příjmy pro veřejné rozpočty	0,90 mld. Kč	0,50 mld. Kč	0,60 mld. Kč	0,33 mld. Kč	**2,33 mld. Kč**
Vliv na zaměstnanost (FTE)	2,1 tis.	1,2 tis.	1,4 tis.	0,8 tis.	**5,5 tis.**

Nárůst ekonomických dopadů vyplývající z návštěvnosti sledovaných úseků v případě realizace projektu (realistický scénář)

Nárůst ekonomických přínosů (za 1 rok, realistický scénář)	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Spotřeba vyplývající z cest. ruchu	461 mil. Kč	36 mil. Kč	165 mil. Kč	195 mil. Kč	**857 mil. Kč**
Tržby v multiplikaci	926 mil. Kč	72 mil. Kč	332 mil. Kč	392 mil. Kč	**1,72 mld. Kč**
Příjmy pro veřejné rozpočty	188 mil. Kč	15 mil. Kč	67 mil. Kč	79 mil. Kč	**349 mil. Kč**
Vliv na zaměstnanost (FTE)	439	34	157	186	**816**

Výpočet ekonomických dopadů vychází z nárůstu počtu návštěvodnů a odhadu průměrné denní útraty / spotřeby návštěvníka, která je stanovena různě pro jednotlivé úseky dle struktury předpokládaných výdajů v daných úsecích

Zdroj: Analýza CE-Traffic

Kvantifikovatelné dopady dle variant využití potenciálu

Zvýšení spotřeby realizované návštěvníky v návaznosti na realizaci projektu výstavby nové cyklostezky za 1 rok

Zvýšení spotřeby (za 1 rok)	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Optimistická varianta	691 mil. Kč	50 mil. Kč	236 mil. Kč	292 mil. Kč	**1 270 mil. Kč**
Realistická varianta	461 mil. Kč	36 mil. Kč	165 mil. Kč	195 mil. Kč	**857 mil. Kč**
Pesimistická varianta	276 mil. Kč	22 mil. Kč	118 mil. Kč	117 mil. Kč	**533 mil. Kč**

Zvýšení tržeb v multiplikaci v návaznosti na realizaci projektu výstavby nové cyklostezky za 1 rok

Zvýšení tržeb v multiplikaci	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Optimistická varianta	1 389 mil. Kč	101 mil. Kč	474 mil. Kč	588 mil. Kč	**2,55 mld. Kč**
Realistická varianta	926 mil. Kč	72 mil. Kč	332 mil. Kč	392 mil. Kč	**1,72 mld. Kč**
Pesimistická varianta	556 mil. Kč	43 mil. Kč	237 mil. Kč	235 mil. Kč	**1,07 mld. Kč**

Zvýšení příjmů pro veřejné rozpočty v multiplikaci v návaznosti na realizaci projektu výstavby nové cyklostezky za 1 rok

Zvýšení příjmů (za 1 rok)	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Optimistická varianta	281 mil. Kč	21 mil. Kč	96 mil. Kč	119 mil. Kč	**517 mil. Kč**
Realistická varianta	188 mil. Kč	15 mil. Kč	67 mil. Kč	79 mil. Kč	**349 mil. Kč**
Pesimistická varianta	113 mil. Kč	9 mil. Kč	48 mil. Kč	48 mil. Kč	**217 mil. Kč**

Zvýšení vytvořených přepočtených plných pracovních úvazků (FTE) v návaznosti na realizaci projektu za 1 rok

Zvýšení FTE (za 1 rok)	Úsek 1	Úsek 2	Úsek 3	Úsek 4	CELKEM
Optimistická varianta	658	48	224	279	**1 209**
Realistická varianta	439	34	157	186	**816**
Pesimistická varianta	263	21	112	111	**507**

Vyhodnocení ekonomických dopadů - přehled

1. KVANTIFIKOVATELNÉ

Kategorie dopadů	*Kvantifikace dopadů*	*Posouzení dopadů*
Iniciovaná spotřeba	cca 533 – 1 270 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	cca 1,07 – 2,55 mld. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	cca 217 – 517 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	cca 507 – 1 209 FTE	
Turistická návštěvnost	cca 10 270 – 10 966 tisíc osob	

2. NEKVANTIFIKOVATELNÉ

Kategorie dopadů	*Posouzení dopadů*
Bezpečnost cyklistů a chodců	
Mobilita místních obyvatel	
Nabídka volnočasových aktivit	
Kvalita života ve městech na trase	
Rozvoj mezinárodní spolupráce	
Příležitosti pro podnikatele	
Prestiž regionu	
Znečištění okolí cyklostezky	
Narušení přirozeného prostředí v bezprostředním okolí cyklostezky	

3. SPECIFICKÉ

Kategorie dopadů	*Posouzení dopadů*
Prodloužení turistické sezony	✓
Přivedení návštěvníků do méně vytížených oblastí	✓
Vyvážený nárůst návštěvnosti atraktivit po celé délce cyklostezky	✓
Možnost dojíždění	✓
Podpora zdravého životního stylu	✓
Změna podmínek pro rybaření	✗

Závěr finanční analýzy - interpretace výsledků

Ukazatele FNPV(C) a FRR(C) slouží jako pomůcka k vyhodnocení finanční výhodnosti investice, případně k porovnání výhodnosti více variant. Jejich výpočet zohledňuje přímé náklady (investiční i provozní) a finanční příjmy plynoucí z realizace projektu.

Popis výsledkové tabulky

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)			KF
		Celkem		
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora		v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora		v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora		v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora		v Kč	11.3.
	Celkem PN vozidel železnice - úspora		v Kč	0.81
	Celkem PN vozidel silnice - úspora		v Kč	1.00
	Celkem PN plavidel - úspora		v Kč	0.76
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora		v Kč	0.81
	Celkem úspory z cestovních dob		v Kč	
	Celkem externality		v Kč	
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby		v Kč	
	Ostatní přínosy		v Kč	
	Celkové příjmy		v Kč	
	Celkem investiční náklady bez rezervy		v Kč	11.3.
	Zůstatková hodnota (záporná)		v Kč	
	Celkové náklady		v Kč	
	Cash Flow		v Kč	
	Diskontní sazba		5.0%	
	Diskontní cash flow		v Kč	

Konverzní faktor je dán Metodikou

Ostatní přínosy jsou jediná doplněná položka

Diskontní sazba je dána Metodikou.

Interpretace výsledků

ERR - vnitřní výnosové procento zjednodušeně řečeno říká, kolik procent na hodnoceném projektu vyděláme, pokud zvážíme časovou hodnotu peněz. Jedná se tedy o ukazatel návratnosti investice, který zohledňuje diskontovné cashflow. Ekonomické vnitřní výnosové procento by mělo být vyšší než sociální diskontní sazba (ERR>SDR).

ERR	Diskontní sazba 5 %
sociálně nepřínosný	sociálně přínosný

ENPV - čistá ekonomická současná hodnota investice prokazuje, jaký bude mít z projektu prospěch společnost v daném území. Aby byl projekt přijatelný z ekonomického hlediska, měla by být ENPV>0, tedy celospolečenské přínosy projektu by měly převýšit jeho náklady.

ENPV	0 Kč
celospolečensky nepřínosné	celospolečensky přínosné

B/C - Poměr přínosů a nákladů (B/C) je vymezen jako současná hodnota přínosů projektu vydělená současnou hodnotou nákladů na projekt. Poměr přínosů a nákladů by měl být vyšší než jedna (B/C>1).

B/C	1
náklady převažují	příjmy převažují

Závěr ekonomické analýzy - I.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 12, ekonomická analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)	Celkem	KF	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	9,734,688,006		156,138,899	169,848,302	202,379,091	240,254,222	270,577,564	319,489,928
	Celkové příjmy	9,734,688,006		156,138,899	169,848,302	202,379,091	240,254,222	270,577,564	319,489,928
	Celkem investiční náklady bez rezervy	697,990,437	11.3.	4,371,249	52,549,149	120,043,939	138,430,089	109,483,003	170,147,880
	Zůstatková hodnota (záporná)	0		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	697,990,437		4,371,249	52,549,149	120,043,939	138,430,089	109,483,003	170,147,880
	Cash Flow	9,036,697,570		151,767,649	117,299,153	82,335,152	101,824,133	161,094,562	149,342,048
	Diskontní sazba	5.0%		1.00	0.95	0.91	0.86	0.82	0.78
	Diskontní cash flow	4,372,044,090		151,767,649	111,713,479	74,680,410	87,959,515	132,532,894	117,013,402

Závěr ekonomické analýzy - II.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 12, ekonomická analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)	Celkem	KF	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkové příjmy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkem investiční náklady bez rezervy	697,990,437	11.3.	102,489,000	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	697,990,437		102,489,000	0	0	0	0	0
	Cash Flow	9,036,697,570		246,511,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Diskontní sazba	5.0%		0.75	0.71	0.68	0.64	0.61	0.58
	Diskontní cash flow	4,372,044,090		183,950,304	248,027,784	236,216,937	224,968,512	214,255,725	204,053,072

Závěr ekonomické analýzy - III.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 12, ekonomická analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)	Celkem	KF	2031	2032	2033	2034	2035	2036
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkové příjmy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkem investiční náklady bez rezervy	697,990,437	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	697,990,437		0	0	0	0	0	0
	Cash Flow	9,036,697,570		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Diskontní sazba	5.0%		0.56	0.53	0.51	0.48	0.46	0.44
	Diskontní cash flow	4,372,044,090		194,336,259	185,082,151	176,268,716	167,874,967	159,880,921	152,267,544

Závěr ekonomické analýzy - IV.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 12, ekonomická analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)	Celkem	KF	2037	2038	2039	2040	2041	2042
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkové příjmy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkem investiční náklady bez rezervy	697,990,437	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	697,990,437		0	0	0	0	0	0
	Cash Flow	9,036,697,570		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Diskontní sazba	5.0%		0.42	0.40	0.38	0.36	0.34	0.33
	Diskontní cash flow	4,372,044,090		145,016,709	138,111,151	131,534,430	125,270,885	119,305,605	113,624,386

Závěr ekonomické analýzy - V.

Následující tabulka je výstupem CBA (část 12, ekonomická analýza) dle závazné přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1. a	Ekonomická analýza (CZK)	Celkem	KF	2043	2044	2045	2046	2047	2048
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkové příjmy	9,734,688,006		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Celkem investiční náklady bez rezervy	697,990,437	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	697,990,437		0	0	0	0	0	0
	Cash Flow	9,036,697,570		349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000	349,000,000
	Diskontní sazba	5.0%		0.31	0.30	0.28	0.27	0.26	0.24
	Diskontní cash flow	4,372,044,090		108,213,701	103,060,667	98,153,016	93,479,063	89,027,679	84,788,266

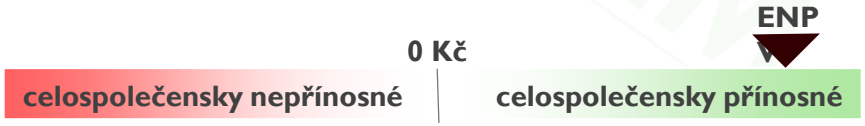
Shrnutí výsledků ekonomické analýzy

Výsledné hodnoty výstupních ukazatelů jsou následující:

Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	N/A
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)	4,372,435,800
Rentabilita nákladů	8.503
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (EUR)	170,398,901

V rámci analýzy nebyla detekována úspora ekonomických nákladů, ERR tedy nebylo možné stanovit.

Ekonomická čistá současná hodnota investovaných peněz je kladná. V tomto případě přináší varianta s investicí ekonomickou hodnotu cca 4,3 mld. Kč za období 2019-2048.



Rentabilita nákladů (poměr nákladů a přínosů) je vyšší než 1, je tedy zřejmé, že celospolečenské přínosy převažují nad náklady.

Závěr

Z pohledu čistých ekonomických nákladů a přínosů je projekt rentabilní, a tudíž je jeho

realizace doporučena.

Analýza citlivosti a rizik

Identifikace a zhodnocení rizik, nalezení kritických proměnných

Analýza citlivosti a rizik

Analýza citlivosti

Citlivostní analýza pomáhá určit „kritické“ proměnné, tedy takové, jejichž kladné nebo záporné odchylky mají největší dopad na ukazatele výkonnosti projektu. Za kritickou proměnnou je dle Metodiky považována taková, jejíž změna o 1 % vyvolá změnu ukazatele výkonnosti (ENPV, FNPV) projektu o více než 1 %.

Vstupní proměnná	Změna ukazatele	Výsledek
Náklady na projektovou přípravu	změna o 1 % vyvolá změnu FNPV o 0,017 %	**proměnná není kritická**
Náklady na realizaci	změna o 1 % vyvolá změnu FNPV o 0,376 %	**proměnná není kritická**
Provozní náklady	změna o 1 % vyvolá změnu FNPV o 1,291 %	**proměnná je kritická**
Příjmy pro veřejný rozpočet	změna o 1 % vyvolá změnu ENPV o 1,133 %	**proměnná je kritická**

Kvalitativní analýza rizik

Kvalitativní analýza rizik používá slov a číselných hodnot kritérií k popisu rozsahu možných následků a pravděpodobností, že se tyto následky přihodí. Především se tak snaží vyjádřit míru rizika v případě, kde je obtížné ji konkrétně vyčíslit.

Výstupem kvalitativní analýzy rizik je registr rizik, který obsahuje:

- popis rizika
- negativní dopady na projekt (a jejich závažnost),
- míra pravděpodobnosti výskytu
- celková míra rizika (tj. kombinace pravděpodobnosti a závažnosti dopadu);
- určení preventivních a zmírňujících opatření

Míra dopadu rizika

1	2	3	4	5

Nejméně závažný → Nejvíce závažný

Míra pravděpodobnosti výskytu

1	2	3	4	5

Nejméně pravděpodobný → Nejvíce pravděpodobný

Registr rizik

Popis rizika	Míra dopadu	Míra pravdě-podobnosti	Celková míra rizika	Preventivní opatření
Neočekávaně dlouhá doba vydání stevebního povolení	3	2	6	Kvalitní podkladová dokumentace
Průtahy související s výkupem pozemků	3	1	3	Včasná komunikace s majiteli pozemků
Vyšší náklady na výstavbu cyklostezky v porovnání s předpokladem	4	2	8	Vytvoření co nejpřesnějšího odhadu nákladů; tvorba rezervy
Nedostatečná koordinace zainteresovaných subjektů při realizaci projektu	4	2	8	Zvýšený důraz na komunikaci se všemi subjekty, tkeré se na realizaci projektu podílí
Vyšší náklady na provoz cyklostezky v porovnání s předpokladem	3	3	9	Postupné zpřesnění nákladů na základě zkušeností z již realizovaných částí
Nedostatečná údržba cyklostezky ze strany dodavatele	1	2	2	Pravidelná kontrola údržby
Nízká poptávka po využití	3	1	3	Dostatečná propagace cyklostezky

Kvantitativní analýza rizik

Závažnost ani rozsáhlost rizik není tak vysoká, aby bylo nutné zpracovat kvantitativní analýzu rizik.

KROKEM

Závěrečné shrnutí

Výsledné shrnutí CBA

Závěrečné shrnutí

Výsledek finanční a ekonomické analýzy

Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C	N/A
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)	-2,807,701,120
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)	-109,419,373

Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	N/A
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)	4,372,435,800
Rentabilita nákladů	8.503
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (EUR)	170,398,901

Souhrnná čistá současná hodnota projektu je cca 1,5 mld. Kč

Z finanční a ekonomické analýzy vyplývá, že i přestože projekt negeneruje finanční příjmy, ekonomické (celospolečenské) výnosy převažují nad náklady a v horizontu 30 let má projekt potenciál vytvořit čistý přínos cca 1,5 mld. Kč. Projekt má také řadu nekvantifikovatelných dopadů, které do výpočtu celospolečneských přínosů nevstupují, avšak mají pozitivní vliv na dotčené subjekty.

Výsledek analýzy citlivosti a rizik

pravděpodobnost	závažnost I	II	III	IV	V
A	Nízké	Nízké	Nízké	Nízké	Střední
B	Nízké	Nízké	Střední	Střední	Vysoké
C	Nízké	Střední	Střední	Vysoké	Vysoké
D	Nízké	Střední	Vysoké	Velmi vysoké	Velmi vysoké
E	Střední	Vysoké	Velmi vysoké	Velmi vysoké	Velmi vysoké

Žádné z rizik nemá vysokou či velmi vysokou míru rizika.
Mezi kritické proměnné patří provozní náklady a ostatní výnosy (příjmy pro veřejný rozpočet)

Závěr

Vzhledem k souhrnným výsledkům hodnocení CBA je

realizace doporučena.

KROKEM

Kontaktní osoba:

Ondřej Špaček
Expert na odvětví cestovního ruchu

KROKEM s.r.o.

Tel +420 602 265 851
e-mail: krokem@email.cz