

Technická univerzita v Liberci

HOSPODÁŘSKÁ FAKULTA

Studijní program: 6208 - Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

Projekt revitalizace brownfields v Libereckém kraji

Project Regeneration of Brownfields in Liberec Region

DP – PE – KPE – 200607

PAVLA HOLUBOVÁ

Vedoucí práce: Ing. Kateřina Maršíková, Ph.D. (KPE)

Konzultant: BcA. Renata Rydvalová (Agentura regionálního rozvoje)

Počet stran: 78

Počet příloh: 5 (13 stran)

Datum odevzdání: 13. května 2006

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum: 12. května 2006

Podpis:

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala své vedoucí diplomové práce Ing. Kateřině Maršíkové, Ph.D., za cenné rady a připomínky a za veškerý čas, který mi při zpracování této práce věnovala. Dále chci poděkovat mé konzultantce BcA. Renatě Rydvalové a paní Ing. Petře Rydvalové za poskytnuté podklady a informace pro zpracování zadaného tématu.

Resumé

Tématem této diplomové práce je analýza současného stavu brownfields v České republice a seznámení s konkrétním projektem v rámci Libereckého kraje. Diplomová práce je rozdělena do několika částí. V úvodní, teoretické části je definováno, co je brownfields, hlavní typy brownfields a jejich výhody a nevýhody. Druhá kapitola se zaměřuje na domácí i zahraniční zdroje a programy, kterých je možné při revitalizaci deprimujících zón využít. Následující kapitola se již zabývá seznámením s konkrétní oblastí, Kateřinským údolím, ve kterém se vyskytuje velké množství nevyužívaných, zchátralých objektů. Je zde popsána současná neutěšená situace, vypracována SWOT analýza pro Kateřinské údolí a navrhnutá opatření, kterými by bylo možné zlepšit tuto situaci. Jsou zde zmíněny příklady úspěšně revitalizovaných brownfields v ČR i zahraničí. Další část práce je věnována zpracování studie proveditelnosti. Tato studie musí být vypracována vždy, když chce žadatel využít možnosti čerpat příspěvek na svůj projekt z fondů Evropské unie. V poslední kapitole jsou zobrazeny možnosti zdrojů financování cyklostezky.

Summary

The topic of this thesis is to analyze the present state of brownfields in the Czech Republic and to introduce a concrete project in Liberec region. The thesis is divided into several parts. The intro includes a theoretical section which defines what brownfields are, the main types of brownfields, the advantages and disadvantages of brownfields. The second section focuses on native and foreign funding and programs, which is possible to use for regeneration of brownfields. The next section deals with Kateřinské valley which contains a lot of unused, ramshackle buildings. This part also describes the current dismal situation, the SWOT analysis for the Kateřinské valley and there is proposed measures for improving the situation. There is mentioned the examples of successfully regenerated brownfields from the Czech Republic and abroad. The next part is dedicated to a feasibility study. This study has to be elaborated on, if the applicant wants to draw grants for the project using EU funds. The final section includes possible funding of cycle-way.

Klíčová slova

brownfields

revitalizace

cyklostezka

Kateřinské údolí

strukturální politika

fondy EU

financování cyklostezky

Key words

brownfields

regeneration

cycle-way

Kateřinské valley

structural policy

EU funds

financing of cycle-way

Obsah

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	11
1. ÚVOD.....	13
2. BROWNFIELDS	15
2.1. Definice a základní typy brownfields	15
2.1.1. Typy brownfields podle původu.....	16
2.1.2. Typy brownfields podle možnosti nového využití	17
2.2. Brownfields versus greenfields	17
2.2.1. Hlavní bariéry znovuvyužití brownfields	18
3. PROGRAMY PODPORUJÍCÍ REVITALIZACI BROWNFIELDS V ČR	20
3.1. Přehled možností financování revitalizace brownfields	20
3.2. Programy jednotlivých ústředních orgánů státní správy	20
3.2.1. Programy realizované v současné době.....	21
3.3. Převstupní programy Evropské unie	23
3.4. Strukturální politika Evropské unie	23
3.4.1. Cíle strukturální politiky pro období 2000-2006.....	23
3.4.2. Nástroje strukturální politiky	25
3.4.2.1. Strukturální fondy	25
3.4.2.2. Iniciativy Společenství	26
3.4.2.3. Fond soudržnosti	26
3.4.3. NUTS – nomenklatura územních statistických jednotek	27
3.4.4. Programové dokumenty.....	28
3.4.5. Financování brownfields z prostředků Evropské unie	29
3.4.5.1. Operační program Průmysl a podnikání – program Reality.....	30
3.4.5.2. Společný regionální operační program.....	31
3.4.5.3. Iniciativa Interreg IIIA.....	31
3.4.5.4. Finanční mechanismus EHP/Norska	32
3.4.5.5. Studie proveditelnosti	33
4. CYKLOSTEZKA V KATEŘINSKÉM ÚDOLÍ – PROJEKT REVITALIZACE BROWNFIELDS.....	35
4.1. Poloha Kateřinského údolí	35
4.2. Historie Kateřinek.....	36
4.3. Současnost Kateřinek	37

4.3.1.	Objekty v Kateřinském údolí.....	38
4.3.2.	Možné využití objektů.....	41
4.4.	SWOT analýza Kateřinského údolí.....	41
4.5.	Hlavní problémy Kateřinského údolí.....	43
4.6.	Realizované projekty brownfields.....	43
4.6.1.	Centrum Babylon v Liberci.....	44
4.6.2.	Bocklweg – nejdelší železniční cyklistická stezka.....	44
4.7.	Výběr a zdůvodnění vhodného řešení problému.....	46
4.8.	Studie proveditelnosti cyklostezky Kateřinky.....	47
4.8.1.	Úvod.....	47
4.8.2.	Popis podstaty projektu a jeho etap.....	47
4.8.2.1.	Záměr projektu.....	48
4.8.2.2.	Historie projektu a jeho současný stav.....	48
4.8.2.3.	Popis projektu.....	49
4.8.3.	Charakteristika regionu.....	50
4.8.3.1.	Makroekonomické ukazatele regionu.....	50
4.8.3.2.	Existence podobného projektu.....	53
4.8.4.	Analýza trhu.....	55
4.8.4.1.	Analýza poptávky po produktu – cykloturistika v Liberci.....	56
4.8.4.2.	Marketingová strategie.....	59
4.8.4.3.	Marketingový mix.....	59
4.8.5.	Ekonomická analýza projektu.....	60
4.8.5.1.	Odhad kalkulace nákladů.....	60
4.8.5.2.	Přínosy projektu.....	64
4.8.6.	Analýza rizik – SWOT analýza projektu.....	64
4.8.7.	Zhodnocení studie proveditelnosti.....	65
4.9.	Možnosti financování cyklostezky.....	66
4.9.1.	Rozpočet města Liberce a Libereckého kraje.....	66
4.9.2.	Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI.....	68
4.9.3.	Státní program podpory cestovního ruchu.....	69
4.9.4.	Společný regionální operační program - SROP.....	69
4.9.5.	Iniciativa Interreg IIIA.....	71
4.9.6.	Zhodnocení možností financování cyklostezky v Kateřinském údolí.....	71
5.	ZÁVĚR.....	73
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	75
	SEZNAM PŘÍLOH.....	77

Seznam použitých zkratk a symbolů

a.s.	akciová společnost
apod.	a podobně
č.	číslo
č.p.	číslo popisné
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
ha	hektar
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	chráněná krajinná oblast
k.s.	komanditní společnost
kap.	kapitola
Kč	korun českých
km	kilometrů
km ²	kilometr čtverečný
KPE	katedra podnikové ekonomiky
m ²	metr čtverečný
m ³	metr krychlový
mil.	milión
min.	minimálně
mld.	miliarda
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
např.	například
o.p.s.	obecně prospěšná společnost
OBR.	obrázek
pol.	polovina
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
spol. s.r.o	společnost s ručením omezeným
SROP	Společný regionální operační program
st.	století

str.	strana
TAB.	tabulka
tis.	tisíc
tzv.	takzvaný
USA	Spojené státy americké
ZOO	zoologická zahrada

1. Úvod

Diplomová práce se zabývá problematikou deprimujících zón – brownfields¹. Cílem je analyzovat revitalizaci vybraného území v rámci Libereckého kraje, zpracovat vybrané části studie proveditelnosti pro tuto oblast a zamyslet se nad možnostmi financování konkrétního projektu z různých zdrojů.

Dílním cílem této práce je hlubší seznámení a zvýšení povědomí o problematice brownfields jako takové. Je to v České republice dosud ne úplně známé, ale zato čím dál aktuálnější téma. V současné době má prakticky každá obec na svém území určité zchátralé prostory, pro které by ráda našla nové využití.

V rámci diplomové práce jsem spolupracovala s katedrou podnikové ekonomiky Hospodářské fakulty Technické univerzity v Liberci na návrhu projektu cyklostezky v Kateřinském údolí. Tento projekt se realizoval za podpory Ministerstva pro místní rozvoj České republiky v rámci projektu č. WB-13-04 zaměřeného na regeneraci neprůmyslových deprimujících zón. V rámci projektu jsem zpracovala dílčí části studie proveditelnosti, které jsou součástí praktické části mé diplomové práce.

Jako prostředek ke zlepšení situace v Kateřinském údolí je navrženo vybudování cyklostezky, které by přilákalo do oblasti další investory. Ti by se postarali o revitalizaci okolních brownfields, takže by samoregulujícím mechanismem došlo k oživení dané oblasti. Důležité je zdůraznit, že projektem není samotná revitalizace brownfields, ale uskutečnění prvotního impulsu ve formě výstavby cyklostezky, který tuto revitalizaci odstartuje.

V prvních dvou kapitolách jsem se věnovala vymezení problematiky brownfields a teorii v oblasti strukturální politiky. Nejdříve jsem vysvětlila pojem a shrnula výhody brownfields oproti greenfields. V další části jsem představila zdroje, ze kterých je možno

¹ Brownfields = deprimující zóny, které ztratily svoje původní funkční využití a ekonomicky i fyzicky deprimují své okolí. Jsou charakteristické nevyjasněnými majetkovými vztahy a přítomností starých ekologických zátěží.

revitalizaci brownfields financovat, jedná se o zdroje státní i zdroje z Evropské unie.

Stěžejní kapitolou je kapitola třetí. V ní jsem nejprve analyzovala současnou situaci v Kateřinském údolí, hlavní problémy a objasnila výběr daného řešení – výstavby cyklostezky. V prostřední části třetí kapitoly je zpracována studie proveditelnosti, která je povinnou součástí každé žádosti o financování projektu ze zdrojů EU. Běžný rozsah studie proveditelnosti činí 40 až 50 stránek, což nelze v mé diplomové práci obsáhnout, a proto jsou zde vypracovány jen vybrané části studie proveditelnosti. Některé z nich byly použity jako podklady zpracované ve studii proveditelnosti vypracované katedrou podnikové ekonomiky, která bude nabídnuta Magistrátu města Liberce. Důležitou kapitolkou jsou i možnosti financování cyklostezky jak z domácích tak zahraničních zdrojů zpracované na závěr diplomové práce.

2. Brownfields

Průmyslové a neprůmyslové deprimující zóny jsou celosvětovým problémem. Většina západních evropských zemí má již vytvořen propracovaný systém legislativy a nástrojů, jak s těmito objekty nakládat. V České republice se problematika brownfields řeší na celostátní úrovni zhruba od roku 1997, kdy se začaly projevovat první problémy v důsledku restrukturalizace průmyslové výroby a odklonu od těžké průmyslové výroby směrem k produkci spotřebního zboží, automobilů a informační techniky. Dosud však neexistuje jednotná koncepce řešící zacházení s těmito objekty. Cílem Ministerstva pro místní rozvoj a ostatních institucí je v blízké budoucnosti nalézt společný přístup k revitalizaci brownfields. [4]

Pojem brownfields pochází z angličtiny a používá se i v České republice proto, že po vysvětlení je to výraz srozumitelný a jasný. V češtině je asi nejvhodnější používat název deprimující zóny.

2.1. Definice a základní typy brownfields

Brownfields jsou pozemky a nemovitosti nacházející se většinou uvnitř sídla, které ztratily svoje původní funkční využití či jsou málo využívané. Vyznačují se větší rozlohou, neprůhledným majetkoprávním uspořádáním a přítomností starých ekologických zátěží. Ty jsou reprezentovány cizorodými, velmi často toxickými látkami, jimiž je kontaminována půda, podzemní a povrchové vody i objekty. Na pozemcích bývá velké množství černých skládek odpadu. Tyto objekty pak ekonomicky a fyzicky deprimují své okolí. Přestože se brownfields často nalézají v atraktivních lokalitách, kde se již vůbec nevyskytují volné pozemky, odmítají do těchto území vstupovat zahraniční i domácí investoři kvůli obavám z vysokých nákladů na sanaci starých ekologických zátěží a na předinvestiční přípravu pozemků. [1,4]

Naopak greenfields jsou pozemky a volné plochy mimo zastavěné území původně určené k zemědělské či lesnické činnosti, které byly v územní plánu predefinované na

lokality určené k průmyslové či komerční výstavbě. Poté jsou vybaveny dopravní a technickou infrastrukturou a postupně zastavovány. [4]

2.1.1. Typy brownfields podle původu

Podle původu můžeme rozlišovat tyto druhy brownfields:

- 1) Bývalé průmyslové areály – v důsledku restrukturalizace ekonomiky došlo ke krachu mnoha velkých i menších podniků, jejichž areály ztratily své využití.
- 2) Obytné brownfields – současným trendem obyvatel ČR je stěhování se do měst. Tím dochází k nárůstu počtu nevyužitých a chátrajících domů na vesnicích. Dalším typem obytných brownfields jsou bytové domy, které byly postaveny v 1.pol. 20.st. Jejich vlastníci nemají dostatečné finanční prostředky na jejich celkovou rekonstrukci, a tak nájemníci co nejdříve byty opouštějí a ty dále chátrají.
- 3) Drážní objekty a pozemky – jsou často umístěny v centrech měst. Budovy jsou většinou v dezolátním stavu. V tomto případě je řešením předělat železniční tratě na cyklostezky, jak je tomu např. v Německu – projekt Bocklweg – nejdelší železniční cyklistická stezka podrobněji popsána v kapitole 4.6.2.
- 4) Bývalé vojenské areály – souvisí s odchodem sovětských vojsk z našeho území a s redukcí počtu vojáků ČR v důsledku profesionalizace.
- 5) Zemědělské objekty – po roce 1989 došlo k odklonu od primárního sektoru směrem k sekundárnímu a následně terciálnímu sektoru. Počet lidí pracujících v zemědělství se snížil z 633 469 v roce 1990 na 195 284 v roce 2001. Mnohá zemědělská družstva zkrachovala, a tak jsou hlavně v menších obcích nežádoucí pozůstatky po kravínech a statcích.
- 6) Těžební prostory – jsou pozůstatky ukončené důlní činnosti a těžby nerostných surovin. U tohoto typu brownfields se dá předpokládat největší ekologické zatížení okolí, a proto bude trvat velmi dlouho než dojde k opětovnému začlenění postiženého území do krajiny. [4]

2.1.2. Typy brownfields podle možnosti nového využití

Podle možnosti nového využití existují následující typy brownfields:

- 1) Pozemky mající tak dobrou polohu, že se nové využití najde samo v rámci tržních mechanismů (soukromý či veřejný developer²).
- 2) Pozemky, pro které musí být nalezeno nové využití za asistence veřejných finančních prostředků (spolupráce veřejného a soukromého sektoru – u lépe položených pozemků postačí pomoc z veřejných financí pouze malou sumou s celkové nutné částky, v případech, kdy revitalizace řeší ekologické problémy, se veřejný sektor podílí až padesáti procenty).
- 2) Pozemky, které jsou v havarijním stavu ohrožujícím zdraví a životní prostředí. Není možné pro ně nalézt nové využití a musí být rekultivovány. [1]

2.2. Brownfields versus greenfields

Existence brownfields je spjata s negativní externalitou. Pod pojmem negativní externalita chápeme situaci, kdy činnost či existence jednoho subjektu přináší náklady jinému subjektu, které mu nejsou hrazeny. V případě brownfields jsou poškozenými lidé, kteří musí bydlet či podnikat v blízkosti brownfields, další externalitou může být zhoršení ekologického prostředí. Stát by se měl v tomto případě snažit donutit majitele k odstranění negativní externality na své náklady. Problémem je, že často není majitel brownfields vůbec znám. Protože soukromí investoři se bojí sami investovat do brownfields, je nutná pro znovuvyužití deprimujících zón intervence veřejných prostředků. [2]

Investice do brownfields s sebou nese daleko větší rizika než do „greenfields“ (stavby na zelené louce), jsou to např. riziko ekologického poškození, riziko vyšší finanční a časové náročnosti projektu. Je tedy jasné, že se investorům do revitalizace brownfields moc nechce. Na druhé straně není možné donekonečna stavět nové greenfields, protože prostor v naší zemi není nevyčerpatelný, a proto by mělo dojít k veřejné intervenci při revitalizaci brownfields a k částečnému omezení či ztížení možnosti výstavby na „zelené

² Developer = osoba organizující investice do staveb

louce“.

TAB.1 VÝHODY BROWNFIELDS V POROVNÁNÍ S GREENFIELDS

Brownfields	Greenfields
většinou leží v atraktivní lokalitě	v atraktivních lokalitách v centrech měst již není místo, a tak se musí stavět na okraji měst
existující dopravní a technická infrastruktura	pro nové průmyslové zóny je nutné vybudovat dodatečnou dopravní a technickou infrastrukturu
existující výrobní a jiné objekty	investor musí postavit nový závod kompletně od základů
leží v dostupnosti MHD	je nutno, aby MHD vytvořilo novou linku, která bude do nové průmyslové zóny jezdit
dostatečné množství pracovních sil v okolí	pracovní síly budou muset zdlouhavě dojíždět do průmyslové zóny buď MHD či automobily a dojde tak k většímu znečištění životního prostředí
blízkost dodavatelů a poskytovatelů služeb	větší vzdálenost dodavatelů a poskytovatelů služeb
není zmenšena rozloha přirozených ekosystémů	výstavbou greenfields dojde k narušení přirozených ekosystémů, biocenter a půd a ke zmenšení jejich rozlohy

Zdroj: vlastní

2.2.1. Hlavní bariéry znovuvyužití brownfields

V České republice existuje velké množství překážek při znovuvyužití brownfields. Těmi nejdůležitějšími jsou:

- neprůhledné a nevyjasněné majetkoprávní vztahy k pozemkům a nemovitostem typu brownfield;
- jednodušší, rychlejší a levnější výstavba na greenfields;
- velké riziko potenciálních vyšších nákladů a delšího časového rámce pro realizování projektu v případě existence ekologické zátěže;
- chybí jednotný rejstřík brownfields a jejich kritických parametrů – málokterá obec v současnosti ví o všech svých brownfields;
- nedostatek zkušeností s řešením problematiky brownfields, jak na národní tak na regionální úrovni → chybí národní strategie přístupu k brownfields;

- málo využívaná možnost spolupráce veřejného a soukromého sektoru, anglicky Public Private Partnerships (PPP). Tato spolupráce vzniká za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejných služeb;
- nedostačující pochopení rozsahu a podstaty problému brownfields a jeho sociálních a ekonomických aspektů;
- nedostatečná spolupráce mezi jednotlivými institucemi. [1, 3]

3. Programy podporující revitalizaci brownfields v ČR

Hlavní tíha odpovědnosti za brownfields padá na obce, v jejichž katastru tyto objekty leží. Je jasné, že obce nemají dostatek finančních prostředků, aby samy revitalizovaly zpustlé objekty. Často nemohou v revitalizaci nic podniknout, pokud objekt není v jejich vlastnictví. Proto je potřeba jednotlivých programů, ať už na národní či na nadnárodní úrovni, které by obcím či soukromým investorům pomohly při revitalizaci brownfields.

3.1. Přehled možností financování revitalizace brownfields

Revitalizace brownfields je možno financovat několika různými způsoby, z nichž některé jsou více rozpracovány v následujících kapitolách. Základní zdroje, kterými lze dotovat revitalizaci brownfields, jsou:

- 1) Soukromé zdroje – jsou použity většinou na revitalizaci objektu, který má výhodnou polohu, téměř žádnou ekologickou zátěž a soukromý investor je přesvědčen, že mu jeho podnikatelský záměr bude realizovat zisk;
- 2) Státní zdroje (státní rozpočet, rozpočty krajů a obcí);
- 3) Mezinárodní zdroje (Evropská unie);
- 4) Public Private Partnerships (PPP) – spolupráce soukromého a veřejného sektoru.

Poslední tři zdroje se používají v případech, kdy objekt není natolik lukrativní, aby existoval zájemce, který by byl ochoten samofinancovat celou jeho revitalizaci. V těchto případech je nutná spoluúčast státu či zdrojů z Evropské unie k tomu, aby byl projekt realizovatelný.

3.2. Programy jednotlivých ústředních orgánů státní správy

Na projektech revitalizace brownfields se podílí několik ministerstev. Je tomu tak proto, že existuje několik různých typů nevyužívaných a zpustlých objektů. Každé ministerstvo má kompetence nad jinými objekty, většinou ve vztahu k původnímu využití objektu. Nejintenzivněji se tak na revitalizaci deprimujících zón podílí Ministerstvo pro místní

rozvoj ČR, Ministerstvo životního prostředí ČR a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. Pro efektivní řešení problematiky je nutné, aby se zapojily také ostatní resorty – Ministerstvo zemědělství ČR, Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo kultury ČR a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR.

Na krajské úrovni hrají významnou úlohu Agentury regionálního rozvoje, které vyhledávají a monitorují nevyužívané plochy a objekty. Na místní úrovni obce nejvíce spolupracují s odbornými institucemi, školami, realitními kancelářemi a zpracovateli územně plánovacích dokumentů. [4]

Do roku 2003 neexistovaly žádné nástroje a programy podporující revitalizaci brownfields. První programy se začaly objevovat až po tomto datu, ale ne vždy byly úspěšné. První program zaměřený na revitalizaci brownfields vypracoval CzechInvest v rámci podpor investic. Program využíval výlučně veřejné prostředky. Za tři roky své existence revitalizoval pouze jedině brownfields, bývalý státní majetek – letiště v Žatci. [3]

3.2.1. Programy realizované v současné době

V současné době je možné využít následující programy, které jsou v kompetenci jednotlivých ministerstev.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR realizuje tyto programy:

- „Regionální program podpory rozvoje severozápadních Čech a Ostravského regionu“, jehož cílem je ekonomický rozvoj a snížení nezaměstnanosti v hospodářsky slabých oblastech. Problematika brownfields se totiž dost často objevuje v oblastech vymezených jako hospodářsky slabé.³ Předmětem podpory mohou být akce zaměřené na zprovoznění dočasně nevyužívaných průmyslových ploch a rekonstrukci dočasně nevyužívaných objektů vhodných pro podnikání a jejich napojení na infrastrukturu.

³ Za hospodářsky slabé oblasti jsou považovány území charakteristická nízkou životní úrovní, nadprůměrným podílem zaměstnanosti v primárním sektoru, nízkou hustotou osídlení, nadprůměrnou nezaměstnaností.

- „Regionální program podpory obnovy a výstavby technické infrastruktury v bývalých vojenských újezdech Ralsko a Mladá“. Cílem programu je podpora výstavby a obnovy technické infrastruktury, a tím umožnění zprovoznění privatizovaných objektů a rozšíření nabídky vhodných zainvestovaných pozemků, umožňujících vstup dalších investorů do území, čímž bude dosaženo snížení nezaměstnanosti.
- „Regionální program podpory rozvoje hospodářsky slabých a strukturálně postižených regionů“. Vztahuje se pouze na obce ve vybraných okresech. Podporována je investiční příprava průmyslových ploch a objektů pro podnikání, revitalizace a oživení zastaralých a nevyužívaných průmyslových areálů. [7]

Ministerstvo životního prostředí ČR podporuje revitalizaci brownfields v rámci „Programu péče o urbanizované prostředí“. Cílem je podpořit hodnotu biologických hodnot nevyužívaných ploch a prostorů poškozených minulou výrobní, průmyslovou a dopravní činností v sídelní krajině zakládáním významných ploch sídelní zeleně.

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR ve spolupráci s agenturou CzechInvest realizuje „Program na podporu rozvoje průmyslových zón“. Tento program funguje od roku 1998 a poskytuje podporu na projekty výstavby a regenerace průmyslových zón a příslušné infrastruktury. Obsahuje 4 podprogramy, z nichž jeden se přímo jmenuje „Regenerace nevyužívaných průmyslových areálů – tzv. brownfields“. Podprogram vylučuje pozemky o výměře pod 5 ha a účast státního rozpočtu nesmí přesáhnout částku 1000 Kč/m² plochy brownfields. [9]

Ministerstvo kultury ČR realizuje „Program regenerace městských památkových rezervací a městských památkových zón“, který umožňuje podporu aktivit zabraňujících vylidňování a postupnému úpadku historických center měst. Ministerstvo kultury poskytuje prostředky i na záchranu a provoz vybraných technických památek při rozsáhlých revitalizacích průmyslových zón.

3.3. Převstupní programy Evropské unie

Projekty revitalizace brownfields podporovaly v omezené míře již předvstupní programy EU – Phare a SAPARD. Z programu Phare 2001 byl v roce 2003 podpořen projekt „Strategie regenerace brownfields“. Hlavním cílem byl vznik studie, která zhodnotila stávající situaci a navrhla možnosti dalších využití opuštěných průmyslových areálů v Moravskoslezském a Ústeckém kraji. Dalším cílem bylo vytvoření databáze nevyužitých lokalit a následná spolupráce s potenciálními investory a developery. Rozpočet tohoto projektu byl 1,75 mil. EUR.

V rámci programu SAPARD bylo k tématu revitalizace nejbližší opatření č. 2.1. Obnova a rozvoj vesnic a rozvoj vesnické infrastruktury. Podpora zahrnovala obnovu zanedbaných hospodářských budov, veřejných prostorů, odstranění škod na životním prostředí, obnovu a zřizování objektů vhodných pro následující rozvoj podnikatelských činností. [4]

3.4. Strukturální politika Evropské unie

V souvislosti s brownfields je pro ČR významná existence a zapojení do strukturální politiky EU. V současnosti má Evropská unie 25 členů, mezi nimiž i v rámci nich existují velké ekonomické a sociální rozdíly. Cílem Strukturální politiky (=politika hospodářské a sociální soudržnosti) je tyto rozdíly mezi jednotlivými regiony snižovat a zajistit v nejzaostalejších regionech vyrovnaný a udržitelný rozvoj. Na aktivity v rámci politiky hospodářské a sociální soudržnosti je vyčleněna více než třetina finančních prostředků z rozpočtu EU na léta 2000-2006 (asi 213 mld. EUR). Význam strukturální politiky v rámci politik EU je vysoký a neustále roste.

3.4.1. Cíle strukturální politiky pro období 2000-2006

Pro toto období jsou stanoveny dva regionální cíle a jeden horizontální cíl zaměřený na lidské zdroje. Platí zásada, že lze uplatňovat nárok na podporu pouze v rámci jednoho cíle,

není možné financovat jeden projekt ze dvou fondů.

Cíl 1 - Podpora rozvoje a strukturálních změn zaostávajících regionů

Cíl 1 se zaměřuje na pomoc méně vyspělým regionům EU na úrovni územních jednotek NUTS II (viz. kapitola 3.4.3.), jejichž HDP se nacházejí pod hranicí 75% průměru EU. V České republice se tak týká všech regionů kromě Prahy. Cíl je podporován ze všech čtyř strukturálních fondů – z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF), Evropského sociálního fondu (ESF), Evropského zemědělského a záručního fondu (EAGGF) a Finančního nástroje pro usměrňování rybolovu (FIFG).

Cíl 1 podporuje především:

- rozvoj infrastruktury;
- zvyšování konkurenceschopnosti a efektivity průmyslové výroby;
- rozvoj malých a středních podniků;
- posílení konkurenceschopnosti zemědělství;
- vysokou úroveň zaměstnanosti a pružný trh práce. [10, 15]

Cíl 2 - Podpora hospodářské a sociální konverze regionů postižených strukturálními obtížemi

Cíl 2 se týká oblastí na úrovni NUTS III, jedná se o:

- průmyslové oblasti, ve kterých dochází k hospodářským a sociálním změnám v sektoru průmyslu a služeb;
- venkovské oblasti upadající z důvodu nedostatku ekonomické diverzifikace;
- městské oblasti, které se dostaly do potíží v důsledku ztráty ekonomických aktivit;
- zaostávající oblasti závislé na rybolovu.

V České republice se tento cíl týká pouze Prahy.

Cíl 2 je podporován ze tří strukturálních fondů - z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF), Evropského sociálního fondu (ESF) a Finančního nástroje pro usměrňování rybolovu (FIFG). [10, 15]

Cíl 3 – Podpora modernizace systémů vzdělávání, školení a zaměstnanosti

Cíl 3 je cílem horizontálním, vztahuje se na oblasti, které nejsou zařazené pod Cíl 1. Podporuje rozvoj lidských zdrojů, modernizaci systémů vzdělávání, pružnost pracovního trhu a zvyšování zaměstnanosti. V rámci tohoto cíle je možné čerpat pouze z jednoho strukturálního fondu – Evropského sociálního fondu. [10,13]

3.4.2. Nástroje strukturální politiky

Cílů politiky hospodářské a sociální soudržnosti je dosahováno pomocí strukturálních fondů, Fondu soudržnosti, iniciativ Společenství a inovačních akcí.

3.4.2.1. Strukturální fondy

Do skupiny strukturálních fondů EU patří 4 fondy:

- 1) Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF) – do objemu finančních prostředků největší fond. Fond poskytuje podporu investic na vytvoření nových pracovních míst, investic do infrastruktury, do zdravotnictví, na výzkum či do vzdělání.
- 2) Evropský sociální fond (ESF) – podporuje aktivity v oblasti zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů – řeší rovnoprávné podmínky na trhu práce pro muže a ženy, národní menšiny, problémové skupiny, rozvoj vzdělávacích systémů.
- 3) Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond (EAGGF) – do strukturálních fondů patří jeho podpůrná sekce. Fond se soustřeďuje na podporu zemědělské výroby a rozvoje venkova.
- 4) Finanční nástroj pro usměrňování rybolovu (FIFG) – zaměřuje se na podporu rybolovu a modernizaci rybářského průmyslu. [10, 13, 15]

3.4.2.2. Iniciativy Společenství

Slouží k řešení specifických problémů týkajících se všech členských států. Pro období 2000-2006 byly vyhlášeny 4 iniciativy a byla na ně vyčleněna částka 10,44 mld. EUR. Pro ČR platí v tomto programovacím období pouze 2 iniciativy – INTERREG III a EQUAL.

- 1) INTERREG III – napomáhá rozvoji přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce s cílem pozvednout socio-ekonomickou úroveň zúčastněných regionů.
- 2) LEADER + – má za cíl pomáhat projektům na rozvoj venkova.
- 3) EQUAL – je zaměřen na boj proti diskriminaci a nerovnostem na trhu práce.
- 4) URBAN II – podporuje hospodářskou a sociální obnovu městských oblastí postižených krizí. [10, 15]

TAB. 2 FINANCOVÁNÍ CÍLŮ A INICIATIV SPOLEČENSTVÍ ZE STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ

	Cíl 1	Cíl 2	Cíl 3	INTERREG III	URBAN II	LEADER +	EQUAL
ERDF	X	X		X	X		
ESF	X	X	X				X
EAGGF	X					X	
FIFG	X						

Zdroj: *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2004.

3.4.2.3. Fond soudržnosti

Je speciálním fondem, který má za cíl pomoci nejméně rozvinutým členským státům. Podmínkou pro možnost čerpání je HDP dané země nižší než 90 % průměru EU. Fond soudržnosti neposkytuje spolufinancování programům, ale přímo konkrétní velké projekty v oblasti životního prostředí a transevropských dopravních sítí.

TAB.3 ALOKACE STRUKTURÁLNÍCH OPERACÍ PRO ČESKOU REPUBLIKU (V MIL. EUR)

Oblast podpory	Celkem	2004	2005	2006
----------------	--------	------	------	------

Strukturální fondy	1584,4	381,5	528,9	674
Cíl 1	1 454,30	339	485,5	629,8
Cíl 2	71,3	23,3	23,8	24,2
Cíl 3	58,8	19,2	19,6	20
Iniciativy Společenství	100,8	28,6	32,1	40,1
INTERREG	68,7	21	21,4	26,3
EQUAL	32,1	7,6	10,7	13,8
Fond soudržnosti - průměr	945,3	316,9	266,1	362,3
Strukturální operace celkem	2 630,5	727	827,1	1076,4

Zdroj: *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2004.

3.4.3. NUTS – nomenklatura územních statistických jednotek

Klasifikace NUTS se používá pro vzájemné statistické porovnávání a pro zařazení regionů různé úrovně pod jednotlivé cíle v rámci strukturální politiky EU. Jednotky jsou vymezovány přirozenými, historicky stanovenými hranicemi, zohledňuje se i hledisko demografické (počet obyvatel) či regionální rozdíly.

Existuje 5 úrovní NUTS, rozděleno v rámci ČR takto:

- 1) NUTS I – celá Česká republika;
- 2) NUTS II – v ČR je osm těchto tzv. regionů soudržnosti skládajících se z jednoho až tří krajů;
- 3) NUTS III – odpovídá krajům, v ČR je jich tedy čtrnáct;
- 4) NUTS IV – představuje úroveň okresů ČR;
- 5) NUTS V – odpovídá úrovni obcí, popř. „pověřených“ obcí.

Nejdůležitější pro strukturální politiku jsou jednotky NUTS úrovně II a III, podle kterých se zařazují regiony pod jednotlivé cíle. [13]

OBR. 1 NUTS II (REGIONY SOUDRŽNOSTI) A NUTS III (KRAJE) V ČR



Zdroj: *Strukturální fondy* [online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>

3.4.4. Programové dokumenty

Základní programovým dokumentem umožňujícím čerpat podporu ze strukturálních fondů je Národní rozvojový plán (NRP) ČR pro období 2004-2006, vztahující se na celé území ČR s výjimkou hlavního města Prahy. Tento plán obsahuje analýzu současné situace v ČR, definuje hlavní cíle a strategie dosažení těchto cílů, vymezuje zaměření operačních programů a stanovuje finanční rámec NRP. Globálním cílem NRP je „Udržitelný rozvoj založený na konkurenceschopnosti“.

Na základě strategických priorit Národního rozvojového plánu byl s Evropskou komisí dojednáán tzv. Rámec podpory společenství, v němž je definováno:

- jaké priority budou řešeny,
- rozsah a formy finanční spoluúčasti,
- kdo je řídicím orgánem.

Po schválení tohoto Rámce podpory společenství Evropskou komisí dne 18. prosince 2003 byly postupně předkládány jednotlivé operační programy. ČR má v tomto období 5 operačních programů (OP) – čtyři sektorově a jeden regionálně zaměřený:

- 1) OP Průmysl a podnikání – zaměřuje se na rozvoj konkurenceschopnosti podniků, podporu malého a středního podnikání, podporu výzkumu a vývoje.
- 2) OP Rozvoj lidských zdrojů – podporuje vysokou úroveň zaměstnanosti, rovné příležitosti pro muže a ženy, integraci ohrožených skupin, rozvoj celoživotního vzdělávání a rozvoj systémů rekvalifikace.
- 3) OP Infrastruktura – přispívá na modernizaci a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu, snižování negativních důsledků dopravy na životní prostředí, ochranu přírody a odstraňování starých zátěží.
- 4) OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství – usiluje o posílení konkurenceschopnosti českého zemědělství, rozvoj venkovských oblastí, zachování životního prostředí.
- 5) Společný regionální operační program (SROP) – svým zaměřením se shoduje s ostatními operačními programy. Soustřeďuje se ale na záležitosti příslušejícím krajům a obcím a rozšiřuje tak dopad na místní úroveň. [10,13]

TAB.4 FINANČNÍ PROSTŘEDKY NA JEDNOTLIVÉ OPERAČNÍ PROGRAMY (V MIL. EUR)

Název Operačního programu	Celkem	2004	2005	2006
OP Průmysl a podnikání	260,9	60,8	87,1	112,9
OP Rozvoj lidských zdrojů	318,8	74,3	106,4	138,1
OP Infrastruktura	246,3	57,4	82,2	106,7
OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství	174	40,6	58,1	75,3
Společný regionální operační program	454,3	105,9	151,7	196,8
Celkem	1 454,30	339	485,5	629,8

Zdroj: *Strukturální fondy* [online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>

Pro region soudržnosti Praha, který čerpá prostředky z fondů EU v rámci Cílů 2 a 3 byly vypracovány dva Jednotné programové dokumenty, zvlášť pro každý z cílů.

3.4.5. Financování brownfields z prostředků Evropské unie

Financovat revitalizaci brownfields lze z OP Průmysl a podnikání – program Reality, ze Společného regionálního operačního programu, z iniciativy INTERREG IIIA a v dalším programovacím období i z iniciativy URBAN II.

I když se zdá, že zájemce o revitalizaci má mnoho možností vybrat si program, v rámci kterého bude žádat o podporu, není tomu tak. Každý program má řadu podmínek a kritérií, které musí být splněny. Žadatel je tedy velmi rád, když splňuje podmínky alespoň jednoho programu, může se i stát, že na podporu z Evropské unie díky nesplnění zadaných kritérií vůbec nedosáhne.

3.4.5.1. Operační program Průmysl a podnikání – program Reality

Program Reality realizuje Opatření 1.2. Rozvoj podnikatelské infrastruktury, Priority 1. Rozvoj podnikatelského prostředí, Operačního programu Průmysl a podnikání. Program Reality umožňuje získat finanční podporu na výstavbu a rozvoj podnikatelských zón, regeneraci nedostatečně využívaných území a výstavbu a rekonstrukci objektů v sektoru zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb.

V rámci programu jsou tyto oblasti podpory:

- 1) Projekt výstavby, rozvoje nebo regenerace zóny – podmínkou je, že velikost zóny musí být minimálně 2 ha, žadatel musí disponovat vlastnickým právem a příjemce nezpůsobil a není odpovědný za stav vyžadující regeneraci.
- 2) Projekt výstavby a rekonstrukce nájemních objektů – podmínkou je velikost plochy pro podnikání min. 250 m² v jednom podlaží, žadatel musí disponovat vlastnickým právem a u rekonstrukce objektu nesmí být objekt v současnosti efektivně využíván.
- 3) Projekt vyhotovení projektové dokumentace.

Podpora se poskytuje formou přímé dotace a u revitalizace brownfields může dosáhnout až výše 100 % uznatelných nákladů. Maximální výše podpory je u běžných projektů 500

mil. Kč, u projektů strategického významu až 1 500 mil. Kč, minimální výše podpory je 500 000 Kč. [11]

3.4.5.2. Společný regionální operační program

V rámci SROPU se na revitalizaci brownfields zaměřuje Priorita 2 Regionální rozvoj infrastruktury, Opatření 2.3 Regenerace a revitalizace vybraných měst. Cílem je podpořit kompletní regeneraci historických jader měst a regeneraci území měst postižených útlumem hospodářských činností.

Podpora bude poskytována pouze obcím (ne podnikům), které musí splnit alespoň 3 kritéria přijatelnosti z 9 možných. Kritériem je např. vysoká úroveň nezaměstnanosti, potřeba konverze vzhledem k ekonomickým a sociálním potížím, nízká úroveň ekonomické aktivity či zvláště zanedbané prostředí. Prozatím je vybráno 7 pilotních projektů. V rámci projektu je podporována demolice objektů, stavební obnova či dostavba vybraných stavebních objektů, sanace vybraných prostor a obnova technické infrastruktury a místních komunikací v území. [12]

3.4.5.3. Iniciativa Interreg IIIA

V souvislosti s iniciativou Interreg IIIA lze na revitalizaci brownfields použít v rámci Česko – saského programu Prioritu 1 Hospodářský rozvoj a kooperace podniků, Opatření 1.1 Hospodářský rozvoj – Zlepšení rozvojových příležitostí hospodářské sféry pro vytvoření přeshraničního hospodářského prostoru, Podopatření 1.1.1 Ekonomická infrastruktura, kooperace, studie. V příkladech vhodných aktivit je přímo zmíněno znovuoživení brownfields.

Vhodnými žadateli jsou obce, kraje, nestátní neziskové organizace, školy, hospodářské a agrární komory. Každý žadatel musí mít jednoho či více zahraničních partnerů, který se zapojí do příprav či realizace projektu. Je možné podpořit pouze projekt, který bude sloužit

pro veřejný účel. Minimální výše spolufinancování zajištěná žadatelem je 25 % uznatelných nákladů, maximální výše dotace EU je 75 % uznatelných nákladů. Minimální výše podpory z EU je stanovena na 7 501 EUR, maximální výše není určena. [14]

3.4.5.4. Finanční mechanismus EHP/Norska

Státy Evropského sdružení volného obchodu (EFTA) Lichtenštejnsko, Island a Norsko se v roce 2003 zavázaly pomocí tohoto finančního mechanismu přispívat ekonomicky slabším zemím v rámci Evropského hospodářského prostoru (EHP). Norsko navíc přispívá i pomocí zvláštního bilaterálního finančního mechanismu. Především budou poskytovány granty na investiční a rozvojové projekty v prioritních oblastech. Pro Českou republiku je pro období 2004-2009 alokována částka 110,91 mil. EUR (z toho 48,54 miliónu v rámci Dohody o účasti EHP a 62,37 miliónu podle Dohody o norském finančním mechanismu). Maximální výše grantu nesmí u projektů financovaných z veřejných rozpočtů překročit 85% projektových nákladů, u projektů spolufinancovaných i ze soukromých zdrojů 60% celkových nákladů.

Na revitalizaci brownfields lze žádat o dotace v rámci Priority 1 Uchování evropského kulturního dědictví, Opatření 1.5 Odstraňování starých ekologických zátěží na pozemcích menšího rozsahu ve městech a obcích (brownfields). Pro tuto prioritu lze žádat z obou mechanismů. Existují 3 možné typy projektů – individuální projekty, programy (skupiny projektů) a tzv. blokové granty. Individuální projekt obecně řeší jedinou problematiku týkající se společensko-hospodářských potřeb, může se skládat s několika sub-projektů. Náklady na jeden individuální projekt musí přesáhnout 250 000 EUR. Blokový grant je fond zřízený pro jasně definovaný účel, který poskytuje pomoc menším projektům splňujícím tento účel.

V České republice má dohled nad těmito mechanismy Ministerstvo financí ČR, které vyhláší jednotlivé výzvy. Kontaktním místem pro žadatele je příslušný krajský úřad či centrální orgán (Ministerstva), který vybere priority a opatření, na něž se bude výzva vztahovat. V rámci již uskutečněné 1. výzvy pro předkládání individuálních projektů

nebylo žádným krajem ani centrálním orgánem vyhlášeno Opatření 1.5. Druhá výzva by měla být vyhlášena v květnu 2006, zatím není jasné, zda se bude vztahovat i na Opatření 1.5. [19]

3.4.5.5. Studie proveditelnosti

Každý žadatel o finanční pomoc z fondů Evropské unie musí ke své žádosti přiložit jako povinnou přílohu Studii proveditelnosti (Feasibility Study) daného projektu. Obsah a forma studie proveditelnosti záleží na typu žádosti a velikosti projektu.

Studie proveditelnosti je dokument, který souhrnně a ze všech realizačně významných hledisek popisuje investiční záměr. Slouží k zhodnocení všech realizačních alternativ a posouzení realizovatelnosti daného investičního projektu, ale je zároveň zásadním nástrojem při samotném projektovém řízení. Studie je zpracována v přípravné fázi projektu. [18]

Struktura studie proveditelnosti záleží na typu projektu. Každý investiční záměr je jiný, a proto jsou rozdílné i jednotlivé kapitoly studie proveditelnosti. Dle metodické příručky⁴ Ministerstva pro místní rozvoj by měla osnova studie proveditelnosti vypadat následovně:

Titulní strana

1. Obsah
2. Úvodní informace
3. Stručné vyhodnocení projektu
4. Stručný popis podstaty projektu a jeho etap
5. Analýza trhu, odhad poptávky, marketingová strategie a marketingový mix
6. Management projektu a řízení lidských zdrojů
7. Technické a technologické řešení projektu
8. Dopad projektu na životní prostředí
9. Zajištění investičního majetku

⁴ *Studie proveditelnosti*, metodická příručka [online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz>>

10. Řízení pracovního kapitálu
11. Finanční plán a analýza projektu
12. Hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu
13. Harmonogram projektu
14. Závěrečné shrnující hodnocení projektu

Přílohy

4. Cyklostezka v Kateřinském údolí – projekt revitalizace brownfields

Pro praktickou část své diplomové práce jsem si vybrala oblast Kateřinského údolí a návrh její revitalizace. V současnosti se jedná o nejzanedbanější část města Liberce plnou nevyužívaných deprimujících zón průmyslového i neprůmyslového charakteru, znečištěnou černými skládkami a nálety.

4.1. Poloha Kateřinského údolí

Kateřinské údolí se nachází přibližně 3 km od centra Liberce. Údolí je orientováno východo-západním směrem a protéká jím Černá Nisa, která se v nedaleké Stráží nad Nisou vlévá do Lužické Nisy. Kateřinky jsou tak rozdělena na jižní a severní svahy. Údolí je nástupem do Jizerských hor směrem od Frýdlantu, nachází se v pohraničí, vzdálenost do Německa i Polska je zhruba 15 kilometrů. Kateřinky jsou XVII. katastrálním územím Liberce, byly k němu připojeny v roce 1954.

OBR. 2 LETECKÝ POHLED NA VYNOUCÍ SE KATEŘINSKÉ ÚDOLÍ



Zdroj: www.mapy.cz, 14. dubna 2006

4.2. Historie Kateřinek

Obec Kateřinky⁵ byla založena v roce 1609 z příkazu majitelky panství Kateřiny z Redernů, která ji dala také své jméno. Zpočátku zde bydlelo 24 rodin tkalců plátna, jejich počet se pozvolna zvyšoval. V roce 1825 zde postavil Ferdinand Seidel první mechanickou přádelnu a od té doby můžeme sledovat vzestup Kateřinek. Během 19. století zde vyrůstaly tovární komplexy využívající vodní energii Černé Nisy, došlo i k výstavbě dělnických domků. Dělníci se 3.7.1844 vzbouřili proti zavádění strojů do výroby a rozbíjeli je. Na Černé Nise byla vystavena vodní díla, která stabilizovala průtok vody říčním korytem a pomocí přehradních zdří zajišťovala kontinuální průtok i v období sucha.

Největšího rozmachu dosáhly Kateřinky na přelomu 19. a 20. století – v roce 1902 pracovalo v obci 63 výrobních podniků, z nichž většina využívala k pohonu strojů vodních turbín, poháněných prudkým tokem řeky. Ta se velmi často rozvodňovala a páchala velké škody, největší povodně byly v letech 1897 a 1958. Vodní turbíny byly později využívány na výrobu elektřiny.

Obec se pozvolna rozrůstala až do roku 1910, kdy zde žilo 1 030 lidí ve 108 domech. Od té doby obyvatelstvo ubývalo, i když počet domů mírně rostl. Již v době před druhou světovou válkou změnilы některé zastaralé továrny své využití, protože jejich výroba byla nerentabilní a změnilы se na sklady. Továrny nebyly obnoveny ani po roce 1945, a tak se výroba soustředila do několika větších závodů. Ve většině bývalých továren byly umístěny sklady, opravy, učiliště a dílny. Některé obytné budovy se změnilы na rekreační objekty. Kateřinky se připojily k Liberci až v roce 1954, před připojením v roce 1950 měly 126 domů a 464 obyvatel.

V 60. letech 20. století byly do Kateřinek umístěny státní podniky, které již vodu z Černé Nisy nevyužívaly. Ke stávajícím stavbám byly dostavovány nové objekty, ale k opravám původních staveb prakticky nedocházelo. Příčiny toho, že Kateřinky jsou v současnosti nejzanedbanější částí Liberce, jsou následující:

- ztráta přirozeného využití území (fenoménu řeky a náhonů);

⁵ Základní datace obce Kateřinky viz. příloha č. 1

- znečištěná krajina četnými černými skládkami, zarostlá náletovými dřevinami;
- původní továrny jsou v zanedbaném stavu a hrozí zřícením;
- problémové rozvrstvení sociálních skladeb obyvatel. [17, 20]

4.3. Současnost Kateřinek

Katastrální území Kateřinek zabírá plochu 506,1 ha. V roce 1999 byl počet domů 158, z toho obydlených 94. Počet bytů je 150. V roce 2001 mělo trvalé bydliště v Kateřinkách 426 osob. V části obce Liberec – Kateřinky se nachází 13 ulic - Břehová, Buková, Dračí, Horská, Kateřinská, Ladova, Nad Pianovkou, Pod Dračím kamenem, Polední, U Hřiště, U Lesního divadla, V Rokli, Zlatá.

Kateřinky jsou v současnosti nejzpuštěnější čtvrtí Liberce. Během 2. pol. 20. století původně prosperující podniky postupně krachovaly. Nyní se zde vyskytují především sklady, haly a prostory nabízené k pronájmu. Některé stavby jsou v tak dezolátním stavu, že je vhodné je spíše zbourat než revitalizovat. Tyto objekty většinou patří soukromým majitelům a město nemá prostředky, kterými by je přimělo s nimi něco dělat. Celé údolí je také znečištěno velkým množstvím černých skládek a náletů dřevin.

Prakticky celé území pokrývají jehličnaté a listnaté lesy. Stěny údolí jsou příkré, hojně zalesněné, a proto by další výstavba domů byla problematická. Část jižního svahu Kateřinského údolí leží v Chráněné krajinné oblasti Jizerské hory. V oblasti se nachází několik turistických cest spojujících Liberec s Jizerskými horami a obcemi na opačném úpatí tohoto pohoří. Částečně prochází údolím cyklotrasa č. 3036 vedoucí z Radčic do Šimonovic. V blízkosti je i tzv. Jizersko-krkonošská magistrála (Cyklotrasa č. 22) a cyklotrasa Odra-Nisa (č. 14).

Dalším velkým problémem se jeví úbytek obyvatelstva. Poté, co zkrachovala většina provozů, lidé začali dojíždět za prací do Liberce a později se i odstěhovali. Opačným směrem míří lidé, kteří nemají peníze na komerční nájem v centru Liberce a jsou vystěhováni do levnějších bytů. Dochází tak k hromadění sociálně slabých a problémových

obyvatel v Kateřinkách. Pozitivním trendem je, že v posledních letech dochází k pozvolnému opravování domů a bytů v centrální části údolí.

Dopravní dostupnost a obslužnost není vyhovující. Údolím vede silnice II. třídy představující jednu ze dvou možností spojení Liberce s Bedřichovem a Jizerskými horami. Silnice je ve velmi špatném stavu, vyskytuje se na ní velké množství zatáček a serpentín, které jsou nebezpečné. Autobusy se v některých úsecích, zvláště v zimním období, nejsou schopné vyhnout s protijedoucími vozidly. V úseku kolem Pianovky dochází často k dopravním nehodám.

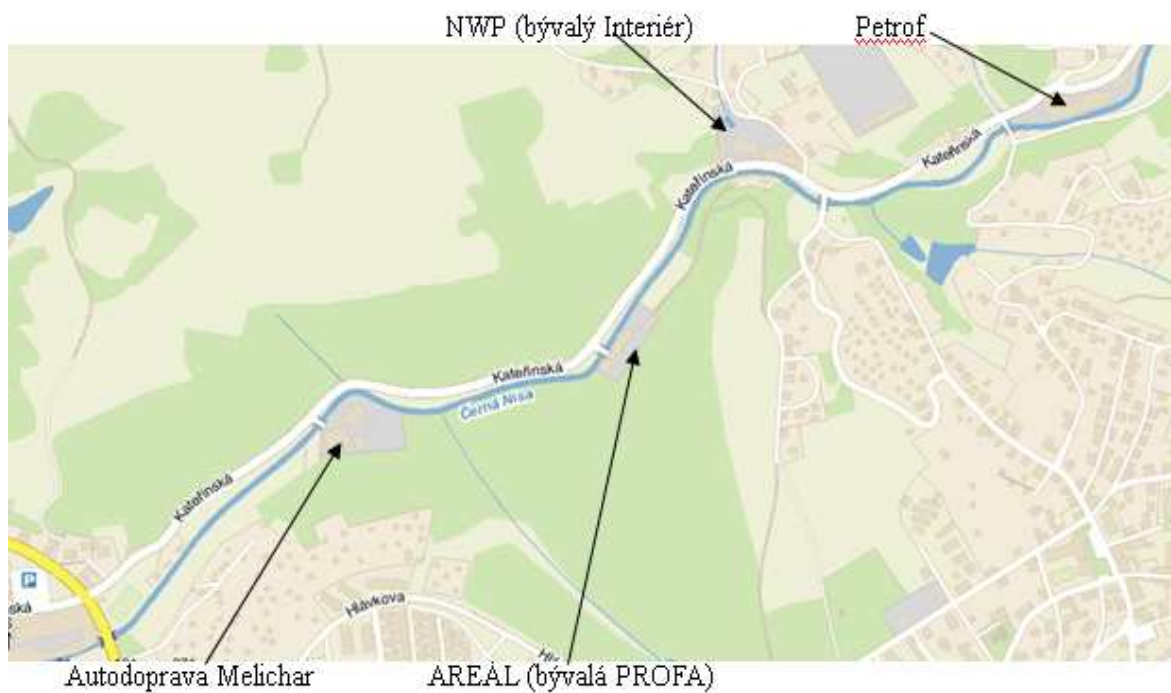
Na druhou stranu velký potenciál představují technické památky – četné vodní náhony, z nichž některé přivádí vodu k malým vodním elektrárnám. Ojedinělým technickým prvkem je stavba třípatrové továrny nad mostním obloukem, překlenujícím koryto Černé Nisy, dnes v majetku firmy Ravi Puls, spol. s.r.o. V oblasti se nachází pouze jediná restaurace – zrekonstruovaná Restaurace u Dobráka a jediný obchod s potravinami.

4.3.1. Objekty v Kateřinském údolí

V oblasti Kateřinského údolí se nachází velké množství různorodých objektů a ploch, mezi nimi jsou:

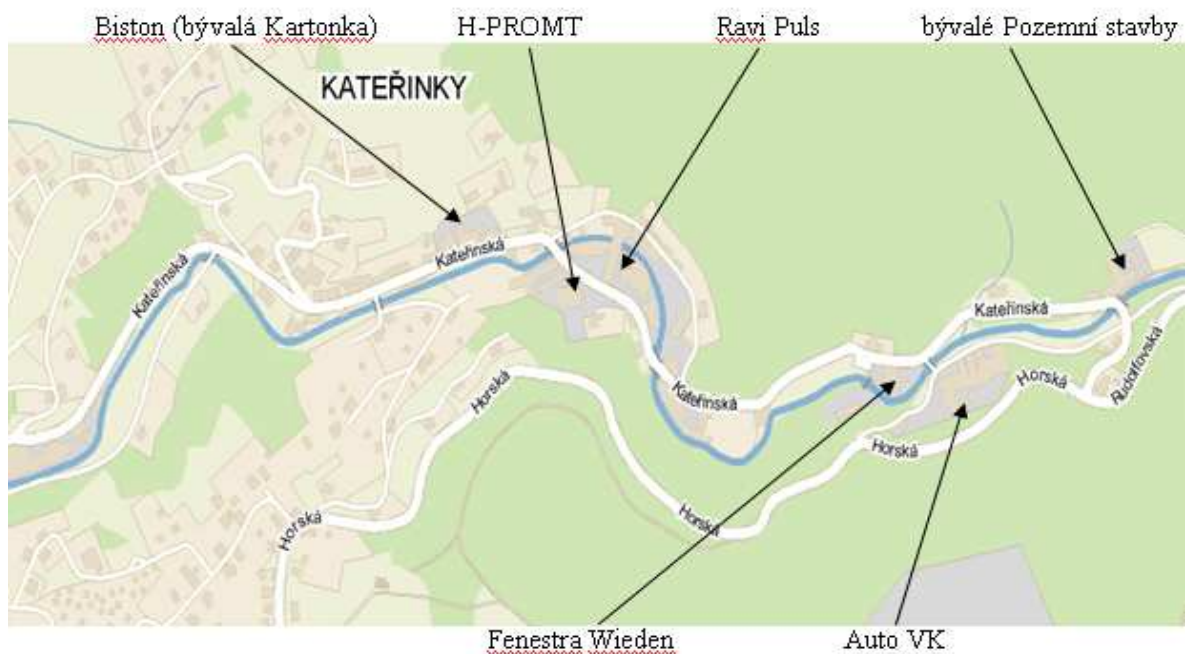
- Využívané výrobní haly a sklady – např. firma Autodoprava Melichar či Sklad oceli, Dřevoodbyt a.s.;
- Opuštěné, nevyužívané areály, které lze znovu využít – areál firmy NWP nabízený k pronájmu, areál firmy Fenestra Wieden s.r.o. nabízený k prodeji;
- Opuštěné, nevyužívané, polorozpadlé areály – vhodné k demolici – bývalý areál Pozemních staveb, objekt Jedličkova ústavu;
- Domy určené k bydlení;
- Černé skládky, nálety.

OBR. 3 MAPA OBJEKTŮ VÝROBNÍHO CHARAKTERU – SPODNÍ ČÁST ÚDOLÍ



Zdroj: www.mapy.cz, 14. dubna 2006

OBR. 4 MAPA OBJEKTŮ VÝROBNÍHO CHARAKTERU – HORNÍ ČÁST ÚDOLÍ



Zdroj: www.mapy.cz, 14. dubna 2006

S postupujícím časem, kdy se o zanedbané stavby nikdo nestará, dochází k jejich postupnému rozpadání se. Po letošní dlouhé zimě došlo k dalšímu zborcení některých objektů. Následující tabulka zobrazuje stav budov k polovině dubna 2006.

TAB. 5 SOUČASNÝ STAV OBJEKTŮ PODNIKATELSKÉHO CHARAKTERU

Objekt	Stav
Autodoprava Melichar Kateřinská 83 Liberec 17 460 14	Autodoprava, sklad, demolice Objekt je v sešlém stavu, ale opravuje se - nová plastová okna ve dvou spodních patrech a oprava plynofikace.
Areál Kateřinská ulice Liberec 17 460 14	Zchátralá budova bez střechy, zřícené stropy, vyklenuté boční zdi. Jediným řešením se jeví zbourání celé budovy, v areálu ponechat pouze sousední obytný dům. V sousedství se nachází skládka.
NWP Kateřinská 135 Liberec 17 460 14	Bývalý Interiér, budova v celkem zachovalém stavu, dlouhodobě nabízena k pronájmu.
Pianovka - Petrof Kateřinská 145 Liberec 17 460 14	Dříve výroba pián, dnes prázdný areál nabízený k pronájmu, přední část opravená, zadní trakt zašlý, opadaná omítka.
BISTON, spol. s.r.o. Kateřinská 65 Liberec 17 460 14	Původně Kartonka - zakázková výroba z kartonu a lepenky (hračky, reklamní předměty) Nyní firma BISTON- plně zrekonstruovaná stavba - plastová okna, nová omítka.
H-PROMT Kateřinská 105 Liberec 17 460 14	Vybavení GASTRO - prodej restauračního skla a porcelánu, barmanských a kuchyňských potřeb.
Ravi Puls, spol. s.r.o. Kateřinská Liberec 17 460 14	Speditérská firma, celní deklarace, letecké zásilky. Budova funkční, ale neopravená, bortí se zadní střecha. Součástí areálu je technická památka - třípatrová továrna nad mostním obloukem.
AUTO VK, s.r.o. Autovrakoviště Kateřinky Kateřinská 152/a Liberec 17 460 01	prodej aut, montáž, autoservis Areál není moc opravený, všude je plno aut a jejich dílů.
Fenestra Wieden, s.r.o. Kateřinská 122, Liberec 17 460 14	Areál po celkové rekonstrukci z roku 2002, nyní objekt na prodej.

Lesní správa Kateřinská 73, Liberec 17 460 14	Lesní správa
Pozemní stavby	Havarijní stav, sklad elektro již byl částečně zbourán.

Zdroj: vlastní

4.3.2. Možné využití objektů

Kateřinské údolí je rozsáhlé a nachází se zde velké množství objektů. Stávající budovy, ale i nevyužívané plochy lze využít k mnohému účelu:

- 1) Výrobní podniky – ponechat jejich výrobní charakter,
- změnit povahu podnikání.
- 2) Nevýrobní podniky – využít k ubytování, k zábavě.
- 3) Nové plochy – vystavit penziony, hotely, kemp, sportovní areál, půjčovna kol, cykloservis a cykloprodejna, restaurace, kiosky, dětské hřiště.
- 4) Památky – muzeum spojené s historií údolí, oprava technických památek.

4.4. SWOT analýza Kateřinského údolí

SWOT analýza představuje nástroj, pomocí kterého identifikujeme silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby současné situace. Silné a slabé stránky vychází z vnitřní analýzy, příležitosti a hrozby představují vnější činitele, kteří ovlivňují současnou situaci. Je to shrnutí popsaného stavu Kateřinek do přehledné podoby, z které lze analyzovat největší problémy dané lokality.

Příležitosti

- možnost využití vodního potenciálu území – odkaz na dřívější využití vody;
- rozvoj rekreačního a turistického potenciálu území;
- zvýšení návštěvnosti – cykloturistika a pěší turistika, vznik doprovodné vybavenosti;
- spolupráce se sousedními regiony;
- možnost vytvoření uceleného a vzájemně provázaného informačního systému;

- využití současného zvýšeného zájmu o cykloturistiku → cyklostezka;
- poznávací turistika;
- obnova dochovaných historických objektů a jejich nové využití;
- marketing a cílová propagace v cestovním ruchu.

Hrozby

- nevyjasněné pozemkové vlastnictví;
- zanedbávání údržby některých soukromých objektů;
- rostoucí zájmy jednotlivých subjektů v regionu;
- malá informovanost potenciálních poskytovatelů služeb;
- další chátrání a devastace objektů;
- znečištění (kontaminace půdy).

Silné stránky

- geografická poloha částečně v CHKO;
- existence objektů pro rozvoj turistiky;
- využitelnost území pro celoroční relaxační a sportovní využití;
- přírodní atraktivita;
- poloha v euroregionu NISA;
- dobrá dostupnost území ze zahraničí.

Slabé stránky

- horší dopravní dostupnost, hlavně v zimě;
- vysoká nezaměstnanost;
- nedostatečná infrastruktura pro cyklisty a pěší;
- velký počet zchátralých neobydlených objektů;
- konkurence atraktivnějších oblastí;
- malá kapacita pro ubytování v cestovním ruchu;
- nedostatečná integrace národnostních menšin;
- silná výjižďka lidí za prací.

4.5. Hlavní problémy Kateřinského údolí

Z popisu aktuální situace v Kateřinském údolí a z provedené SWOT analýzy lze identifikovat hlavní problémy, které zabraňují rozvoji dané lokality. Tyto problémy jsou zobrazeny v příložené tabulce spolu s návrhy, pomocí nichž by mohlo být dosaženo lepšího stavu.

TAB.6 ANALÝZA PROBLÉMŮ A NÁVRH JEJICH KONKRÉTNÍCH ŘEŠENÍ

Problém	Řešení
Mrtvá oblast	Oživit oblast – přitáhnout turisty do oblasti
Nevyužívané prostory	Najít nové využití – nejlépe spojené s cestovním ruchem, objekty v dezolátním stavu zbourat
Odchod obyvatel	Přilákání nových obyvatel - výstavba nových bytů, tvorba nových pracovních míst
Znečištěná krajina (včetně kontaminace po výrobě)	Uklidit, vyčistit - najmout firmu či zorganizovat úklid obyvateli Kateřinského údolí. Bylo by možné využít lidí, kterým byl uložen trest obecně prospěšných prací.

Zdroj: vlastní

4.6. Realizované projekty brownfields

Jedním z největších problémů Kateřinského údolí se jeví velké množství brownfields. Téma brownfields je v České republice relativně nové, ale již se uskutečnilo několik úspěšných revitalizací, která by mohly být inspirací pro Kateřinské údolí. Některé z nich jsou zobrazeny v následující tabulce a popsány v dalším textu.

TAB. 7 JIŽ REALIZOVANÉ BROWNFIELDS V ČR

Město	Kraj	Bývalá firma, aktivita	Dnešní využití, současný stav
Praha	Praha	Tatra Smíchov	multifunkční komplex Anděl City
Praha	Praha	radlická Mlékárna	dnes komerční využití objektu zaměřené na mediální trh a reklamu

Praha	Praha	ČKD Lokomotivka	Sazka arena- víceúčelová hala
Brno	Jihomoravský	továrna Vaňkovka	obří nákupní pasáž se sto třiceti obchody a restauracemi
Liberec	Liberecký	textilní firma Hedva	zábavní a nákupní centrum - Centrum Babylon
Ralsko	Liberecký	vojenský prostor	vznik bytových domů
Lovosice	Ústecký	cukrovar	revitalizovaná průmyslová zóna připravená na příchod investorů

Zdroj: vlastní

4.6.1. Centrum Babylon v Liberci

Centrum Babylon patří mezi nejúspěšnější projekty revitalizace brownfields v celé České republice. Centrum vzniklo z původní textilní továrny Hedva na ploše o rozloze 25 000 m². S její rekonstrukcí se započalo v roce 1997. Byly zbourány dvě budovy a odvezeno více než 13 000 m³ hmoty. Při výstavbě byl zachován vnitřní technický ráz staré továrny a do ní byly zakomponovány různé tématické prvky.

V současnosti se v areálu nachází největší mimopražský hotel s kapacitou přes tisíc lůžek, největší krytý tématický aquapark v České republice, lunapark, velké množství restaurací, kongresové centrum, kasino, diskotéka, nákupní městečko a bowling. Celý projekt je ryze soukromý bez veřejné finanční podpory a do dnešní doby si vyžádal investici ve výši 2 miliard Kč. Babylon těží ze své velmi výhodné polohy:

- leží necelý kilometr od centra města a je tak snadno dosažitelný i pěšky,
- leží v Liberci, a tak třetina všech návštěvníků jsou cizinci – převážně Němci a Poláci, jimž trvá cesta z hraničního přechodu do Babylonu zhruba půl hodiny. [5]

4.6.2. Bocklweg – nejdelsí železniční cyklistická stezka

V zahraničí mají již větší zkušenosti s revitalizací brownfields. Touto tematikou se státy Evropské unie a USA začaly zabírat již v 60. letech 20.st. Vybrala jsem příklad cyklostezky, která vznikla místo zrušené železniční tratě. Myslím si, že možnost využití zrušených železničních tratí pro cyklisty se stane v dohledné době i v ČR velmi aktuální.

Cyklostezka Bocklweg se nachází v Německu, ve Spolkové republice Bavorsko. Její celková délka dosahuje 50 km a vede z městečka Neustadt an der Waldnaab do městečka Eslarn. Byla postavena ve dvou etapách:

TAB. 8 ETAPY VÝSTAVBY CYKLOSTEZKY BOCKLWEG

Fáze	Trasa	Délka	Období výstavby
1. etapa	Vohenstrauss - Eslarn	27 km	1996-1999
2. etapa	Neustadt an der Waldnaab - Vohenstrauss	23 km	2003-2005

Zdroj: vlastní zpracování údajů z: www.bocklweg.de

Prodloužení cyklostezky do České republiky je zatím ve fázi příprav. Bocklweg je čtvrtou nejdelší cyklostezkou jdoucí po bývalé železniční trati v Německu. Stezka byla projektována jako multifunkční - pro využití chodci, cyklisty, běžci na lyžích a kolečkovými bruslaři. Náklady na výstavbu 23 km dlouhého úseku z Neustadt an der Waldnaab do Vohenstrauß činily 2,75 miliónů eur. Na polovinu nákladů přispěla Evropská unie v rámci iniciativy Interreg.

Již během výstavby druhého úseku z Neustadt an der Waldnaab do Vohenstrauß v letech 2003-2005 se uskutečnil projekt, jehož cílem bylo vypracovat všechny možnosti rozvoje přílehlého území ve vztahu k cyklistické stezce a ukázat, jaký potenciál představuje cyklostezka pro své okolí. Na tento projekt bylo vyčleněno 20 000 EUR a zapojily se do něj všechny místní organizace a zájmové skupiny – např. zemědělci, ochránci přírody, živnostníci a obyvatelé přílehlých vesnic. Účastníci byli rozděleni do menších skupin, kde každá skupina dostala na starost určitou oblast – např. infrastruktura, tělesné zdraví, marketing, napojení okolních míst a atrakcí, poskytování dodatečných služeb. Pro tuto oblast příslušná skupina vypracovala soubor návrhů, opatření a priorit. Výsledky pak byly prezentovány na společném závěrečném setkání a shrnuty do závěrečné zprávy. Díky tomu, že se obyvatelé osobně účastnili projektu, budou lépe přijímat realizaci

jednotlivých návrhů, protože se na nich sami podíleli svými nápady. [6]

4.7. Výběr a zdůvodnění vhodného řešení problému

Všechny výše zmíněné problémy spolu navzájem souvisí, takže vyřešením jednoho problému může dojít i ke zlepšení situace v další problémové oblasti. Po analýze všech informací o Kateřinském údolí se jako jedno z nejvhodnějších řešení, které by reálně mohlo zlepšit současnou situaci, jeví vybudování cyklostezky. Ta by vedla od nástupu do Kateřinského údolí u firmy LITES až do horní části údolí téměř ke spojnici ulic Kateřinská a Horská. Bylo by vhodné tuto cyklostezku zkombinovat společně s naučnou stezkou, kde by byly na naučných tabulích zobrazeny informace o historii jednotlivých objektů, náhonů a přemostění řeky. Další alternativou je i vybudování muzea v objektu technické památky, kde by byla zmapována historie průmyslu v Kateřinském údolí.

Již v současnosti používá velké množství cyklistů cestu Kateřinským údolím jako nástupní do Jizerských hor, což dokládá výzkum provedený firmou EDIP s.r.o. v roce 2004. Podle něj projede Kateřinskou ulicí přibližně 88 cyklistů denně (v období vhodném pro cyklistiku). Tato silnice je plná nebezpečných zatáček a cyklistům na ni hrozí permanentní nebezpečí především od nákladních vozidel a kamionů jezdících do skladů. Vybudováním cyklostezky by došlo k odklonu cyklistů z provozu na místní komunikaci a ke zvýšení jejich bezpečnosti.

Díky vybudování cyklostezky by došlo k přilákání turistů do oblasti. Tato skutečnost by mohla přimět vstoupit na místní trh ekonomické subjekty, které by poskytovaly služby uspokojující potřeby spojené se zvýšeným cestovním ruchem – zřízení penzionů, restaurací, cykloopraven a půjčoven kol, kiosků. Podnikatelé by mohli realizovat svůj podnikatelský záměr v současnosti nevyužívaných budovách, které by opravili a znovuvyužili, a tím by došlo k jejich přirozené revitalizaci. V těchto zařízeních by byli zaměstnání místní obyvatelé, a tak by došlo k zlepšení jejich sociální situace. Samozřejmě by při snaze o přilákání turistů bylo vyčištění dané lokality od černých skládek a náletů. Celkově by tak došlo ke zlepšení životních podmínek celé oblasti.

4.8. Studie proveditelnosti cyklostezky Kateřinky

Studie proveditelnosti je dokument, který musí být povinnou přílohou každé žádosti o dotaci z fondů Evropské unie. Důkladné zpracování této studie je důležitým faktorem pro získání dotace. Rozsah studie proveditelnosti záleží na typu projektu, standardní délka je zhruba 40 – 50 stran. Je jasné, že v rámci mé diplomové práce nelze vypracovat celou studii, a tak jsem se v této kapitole zaměřila na detailní zpracování pouze vybraných částí – Popis podstaty projektu, charakteristika regionu, analýza trhu a ekonomická analýza projektu. (Doporučená osnova studie proveditelnosti viz. Kapitola 3.4.5.5. na straně 33 této práce). Některé z těchto kapitol byly použity do studie proveditelnosti zpracované katedrou podnikové ekonomiky Hospodářské fakulty Technické univerzity v Liberci, která se realizovala za podpory projektu Ministerstva pro místní rozvoj České republiky v rámci projektu č. WB-13-04 zaměřeného na regeneraci neprůmyslových deprimujících zón.

4.8.1. Úvod

Studie proveditelnosti je vypracována podle požadavků na studii proveditelnosti jako přílohu k žádosti o finanční pomoc z iniciativy Společenství Interreg IIIA. Cílem studie je posoudit realizovatelnost projektu cyklostezky a naučné stezky v Kateřinském údolí a následné revitalizace brownfields v jejím okolí.

Studie proveditelnosti se zabývá oblastí Kateřinského údolí ležícího v katastrálním území města Liberce. Toto údolí již několik desítek let chátrá. Objekty dříve prosperujících firem jsou v dezolátním stavu ohrožujícím životy místních obyvatel i životní prostředí. I když v posledních letech dochází k pozvolnému zlepšování situace, je potřeba silnějšího impulsu, který by pomohl k radikálním změnám dané lokality.

4.8.2. Popis podstaty projektu a jeho etap

4.8.2.1. Záměr projektu

Záměrem projektu je oživit oblast Kateřinského údolí, která je nejzanedbanější částí města Liberce. Možným způsobem realizace je uskutečnění prvotního impulsu ve formě výstavby cyklostezky společně s naučnou stezkou vedoucí údolím podél Černé Nisy. Tím by došlo k přilákání dalších ekonomických subjektů do oblasti a tyto subjekty by již samy v rámci svých podnikatelských aktivit revitalizovaly brownfields v dané lokalitě. Projektem tedy není samotná revitalizace brownfields, ale uskutečnění prvotního impulsu, který tuto revitalizaci odstartuje.

Další důležitý cíl představuje zvýšení povědomí veřejnosti a podnikatelských subjektů o existenci brownfields a možnostech jejich revitalizace, nastínění možného využití zdevastovaných objektů i nových ploch. Tohoto cíle lze dosáhnout neustálou komunikací s veřejností během realizace cyklostezky i po jejím otevření.

4.8.2.2. Historie projektu a jeho současný stav

První větší studie o problémech Kateřinského údolí a možnostech jeho regenerace byla realizována v roce 2002 architekty Davidem a Skalickou v rámci urbanistické studie zadané městem Libercem. V této studii autoři analyzovali stávající stav a navrhli konkrétní řešení, které pomohou v postupné revitalizaci Kateřinského údolí. Do dnešní doby bylo realizováno minimum jejich návrhů.

V roce 2005 se možností revitalizace Kateřinského údolí začala zabývat katedra podnikové ekonomiky Hospodářské fakulty Technické univerzity v Liberci v rámci projektu Ministerstva pro místní rozvoj České republiky č. WB-13-04 zaměřeného na regeneraci neprůmyslových deprimujících zón. Na začátku letošního roku KPE ve spolupráci s Agenturou regionálního rozvoje s.r.o. vypracovala podrobnou studii proveditelnosti, která bude předána městu Liberec ke zvážení možné realizace projektu.

4.8.2.3. Popis projektu

Základem projektu je stavba cyklostezky v Kateřinském údolí. Tuto cyklostezku navrhovali již autoři Urbanistické studie z roku 2002⁶, podle kterých by stezka měla vést podél koryta Černé Nisy od firmy LITES až téměř ke spojnici ulic Kateřinská a Horská, délka řešeného úseku je přibližně 5 km. Cyklostezka bude vhodně doplněna naučnou stezkou formou naučných tabulí, na kterých bude popsána historie průmyslu v dané lokalitě, funkce náhonů, historie jednotlivých firem.

V současnosti po levém břehu Černé Nisy vede silnice II. třídy, která spojuje Stráž nad Nisou s Bedřichovem. Na komunikaci dochází velmi často k dopravním nehodám (i se smrtelnými následky), a proto je žádoucí oddělit cyklistickou dopravu od automobilové. Protože silnice vede v některých úsecích těsně podél koryta Černé Nisy, musí být cyklostezka vedena po druhém břehu řeky, kde lze využít stávající lesní a polní cesty. V místech, kde průjezdu těsně podél řeky brání budovy, bude stezka postavena až za těmito budovami. Několik úseků navrhované trasy patří soukromým majitelům, a proto je nutné je vykoupit. Existují dvě problematická místa, kde si majitelé vedlejších pozemků neoprávněně rozšířili své pozemky až k vodě, tudíž do míst, kudy má vést cyklostezka. V nejasných majetkových poměrech některých pozemků vidím největší problém, který půjde vyřešit velmi těžce a mohlo by dojít i ke soudním sporům. Pro výstavbu cyklostezky bude muset být upraven stávající terén, v některých místech postačí drobné úpravy, v jiných je potřeba výraznějšího zásahu do krajiny.

TAB. 9 PARAMETRY NAVRHOVANÉ CYKLOSTEZKY V KATEŘINSKÉM ÚDOLÍ

Parametry cyklostezky	
Délka	3302 m
Šířka	2 m

Zdroj: vlastní

Cyklostezka by měla být dlouhá 3 302 metrů a měla by být tvořena pouze zpevněným povrchem, nikoliv asfaltem. Šíře stezky splňuje normu ČSN 73 61 10, kdy při intenzitě provozu ≤ 20 cyklistů a ≤ 50 chodců/hod v obou směrech může být šíře 2 metry. Byl by na

⁶ DAVID, L., SKALICKÁ, J. Kateřinské údolí – urbanistická studie. Liberec: Projektový ateliér DAVID, 2002. S 390, zadavatel – město Liberec

ní obousměrný provoz cyklistů i chodců. Očekává se intenzita stovek cyklistů a chodců denně během víkendů a desítky během všedních dnů.

Samozřejmě existují i jiné varianty, jak revitalizovat Kateřinské údolí. Kdyby nastaly problémy z výstavbou cyklostezky, lze nejdříve realizovat pouze pěší naučnou stezku. Další alternativou je umístění muzea do objektu technické památky – třípatrové továrny nad mostním obloukem s tématem historie průmyslu 19. století v oblasti Kateřinek.

4.8.3. Charakteristika regionu

4.8.3.1. Makroekonomické ukazatele regionu

Liberecký kraj

Liberecký kraj se rozprostírá na severu České republiky, sousedí s krajem Královéhradeckým, Ústeckým, Středočeským a na severu i s Německem a Polskem. Kraj má rozlohu 3 163 km² a je tak druhý nejmenší ze všech čtrnácti krajů hned po Praze. Na konci roku 2004 měl 427 563 obyvatel. Hustota zalidnění 135,2 obyvatel na km² mírně převyšuje republikový průměr.

Liberecký kraj je tvořen okresy Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec a Semily. K 31.12.2004 bylo na území kraje 216 obcí, z toho 36 se statutem města. Hlavním centrem kraje je bezmála stotisícový Liberec, druhým největším městem je Jablonec nad Nisou.

Liberecký kraj má převážně průmyslový charakter. Rozvinut je především průmysl skla a bižuterie, výroba a zpracování plastů, strojírenství a odvětví zpracovatelského průmyslu s úzkou vazbou na výrobu automobilů. Tradiční textilní průmysl ztratil v důsledku útlumu v posledních letech svoje dominantní postavení. V zemědělství jsou hlavními plodinami obiloviny a píce v návaznosti na chov skotu. Od roku 1990 došlo k značnému rozvoji malého a středního podnikání zaměřeného zejména na výrobu pro automobilový průmysl, stavebnictví a služby. Nezanedbatelnou součástí ekonomiky kraje je cestovní ruch. V oblasti dopravy sehrává důležitou roli dálniční spojení mezi Libercem a Prahou. [16]

V roce 2004 činil hrubý domácí produkt na obyvatele v Libereckém kraji 220 991 Kč, což představuje 81,5% průměrné úrovně hrubého domácího produktu na obyvatele České republiky a 57,8% hrubého domácího produktu na obyvatele Evropské unie jako celku. Liberecký kraj se podílel 3,4% na celkovém HDP České republiky. Míra nezaměstnanosti činila k 31.12.2004 8,22% a byla tak o 1,25% nižší než průměr celé republiky. Průměrná měsíční mzda v Libereckém kraji je dlouhodobě pod průměrem České republiky, v roce 2004 činila 16 231 Kč.

TAB.10 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ UKAZATELE LIBERECKÉHO KRAJE

Ukazatel (není-li uvedeno jinak k 31.12.2004)	Měřicí jednotka	Liberecký kraj	Podíl na ČR
Rozloha	km ²	3 163	4,0%
Počet obyvatel	osoby	427 563	4,2%
Hustota obyvatelstva	osob/km ²	135,2	129,6
HDP	mil. Kč	94 451	3,4%
HDP na osobu	Kč	220 991	271 161
Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnance	Kč	16 231	18 035
Registrovaná míra nezaměstnanosti	%	8,22	9,47
Počet podnikatelských subjektů (31.12.2005)		108 207	4,6%
z toho počet fyzických osob (31.12.2005)		90 669	4,8%
Hromadná ubytovací zařízení		926	12,1%
Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních		752 473	6,2%
Průměrná cena za ubytování	Kč	227	337

Zdroj: vlastní zpracování a aktualizace údajů z: *Statistická ročenka Libereckého kraje*. 1. vyd. Liberec: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Liberec, 2005. ISBN 80-250-1125-9.

V oblasti cestovního ruchu je nejvýznamnějším ukazatelem počet ubytovacích zařízení, v Libereckém kraji jich je 926, což představuje 12,1% celorepublikového počtu. V počtu ubytovacích zařízení zaujímá kraj třetí místo ihned za krajem Jihočeským a Královohradeckým. Takto vysoký počet je způsoben přítomností turisticky atraktivních lokalit – Český ráj, Jizerské hory, Máchův kraj a částečně Krkonoše. Podivuhodné je, že ač jsou v kraji atraktivní lokality, průměrná cena za ubytování je nejnižší v celé republice,

v Libereckém kraji činí 227 Kč/noc. Celorepublikový průměr je 337 Kč. Stále více vzrůstá zájem o cykloturistiku, ať už ze strany obyvatel Libereckého kraje či zahraničních návštěvníků. Prostřednictvím jízdního kola lze poznávat přírodní krásy kraje a dostat se do takových oblastí, kam by to pěšky či autem nebylo možné.

Na území Libereckého kraje zasahuje i Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Ten je euroregionem tří hraničních oblastí nacházejících se na území, kde se stýkají hranice České republiky, Spolkové republiky Německo a Polské republiky. Euroregion Nisa je prvním euroregionem vytvořeným na české hranici, vznikl v roce 1991. Na české straně bylo k 31.12.2004 členem euroregionu 145 obcí. Celé území Euroregionu Nisa má rozlohu 12 573 km², z toho česká část zaujímá 21,5%, polská část 42,7% a 35,8% část německá. Žije zde 1 674 480 obyvatel. Z toho podíl obyvatel žijících na českém území činí 26,4%, polském 34,8% a na německém 38,8%. Význam euroregionu tkví ve společných ekologických projektech (např. znovuzalesnění Jizerských hor), spolupráci v oblasti kulturní a dopravní. [16]

Liberec

Liberec se nachází téměř uprostřed Libereckého kraje, rozprostírá se v kotlině mezi Ještědským hřebenem a Jizerskými horami. Liberec je největším městem kraje s počtem obyvatel 97 400. Podle počtu obyvatel zaujímá šesté místo v žebříčku největších měst České republiky. Společně se sousedícím Jabloncem nad Nisou vytváří jednu aglomeraci. Město se rozkládá na 10 611,5 hektarech. Hustota zalidnění je 9,2 osoby na hektar. Liberec sestává ze 33 místních částí, Kateřinky jsou XVII. katastrálním územím. Liberec je město pohraniční, do nejbližší polské obce (Jasna Góra) je to vzdušnou čarou od radnice 12 kilometrů, do nejbližší německé (Hartau) 20 km.

Mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví města můžeme zařadit výrobu strojů a zařízení (Denso Manufacturing Czech s.r.o., Feron a.s., Lites a.s.), výrobků pro automobilový průmysl (ArvinMeritor LVS Liberec a.s., PEKM Kabeltechnik s.r.o.), textilní průmysl (Interlana, Retex a.s.) a výrobu plastů (Cadence Innovation k.s. – bývalý Peguform). Vedle průmyslu mají silné postavení stavebnictví (Syner s.r.o.) a doprava.

Míra nezaměstnanosti byla v Liberci v roce 2003 8,1%, což je pod celorepublikovým průměrem. Hrubá měsíční mzda dosáhla v okrese Liberec za období 1.– 3. čtvrtletí 2005 úrovně 17 162 Kč , což bylo o 1 259 Kč méně než celorepublikový průměr.

TAB.11 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ UKAZATELE LIBERCE

Ukazatel (není-li uvedeno jinak rok 2003)	
Počet obyvatel (k 31.12.2004)	97 400
Rozloha	10 611,5 ha
Počet částí obce	33
Registrovaná míra nezaměstnanosti	8,1%
Průměrná hrubá měsíční mzda (1.-3.čtvrtletí 2005)	17 162
Délka místních komunikací v km	357
Počet podnikatelských subjektů	31 311
Z toho počet fyzických osob	23 878

Zdroj: Vlastní zpracování a aktualizace údajů z: *Statistická ročenka Libereckého kraje*. 1. vyd. Liberec: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Liberec, 2005. ISBN 80-250-1125-9.

4.8.3.2. Existence podobného projektu

Pro popsání podobného projektu je nutné si vysvětlit rozdíl mezi cyklostezkou a cyklotrasou. Plno lidí tento rozdíl nevnímá a i na internetu jsou tyto dva pojmy často zaměňovány (především cyklotrasy bývají označovány jako cyklostezky, i když nesplňují základní charakteristiku cyklostezek).

Cyklostezka neboli stezka pro cyklisty je samostatná komunikace se zpevněným povrchem vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu a automobilová doprava je z ní vyloučena. Užít tuto cyklostezku mohou též jezdci na kolečkových bruslích, lyžaři apod.⁷ Cyklotrasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením v rámci silniční dopravy. To znamená, že na cyklotrase se můžeme střetnout s automobilovou dopravou, na cyklostezce nikoliv.

Historie cyklotras a cyklostezek v České republice

Do roku 1993 se v České republice nevyskytovalo moc značených tras pro cyklisty. Pravý boom přichází až po tomto roce. Začaly se objevovat první cyklotrasy, cyklomapy a

⁷ [Online]. [cit. 1. 3. 2006]. Dostupné z: < <http://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklostezka> >

první značení v terénu, ale ještě nevznikaly pravé cyklostezky. Ty se začaly objevovat až o pár let později. V roce 1997 byla postavena Vltavská cyklistická stezka mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. V roce 1999 byla vybudována šedesátikilometrová cyklostezka kolem Lipna, financovaná s projektu Phare a rozpočtů přílehlých obcí. Celkové náklady byly spočítány na 1 838 000 eur. [23]

K 1.1.2004 bylo v České republice vyznačeno 22 737,2 km cyklotras, z toho 1 872 km na území Libereckého kraje. Řada tras vede po vozovkách s hustým provozem – na silnicích první třídy je 26,3 kilometrů cyklotras, po silnicích druhé třídy vede sto padesát kilometrů, po silnicích třetí třídy 736,5 kilometrů, zbytek po účelových komunikacích.

V Libereckém kraji je nejvýznamnějším počinem vyznačení cyklotrasy Liberec - Hrádek nad Nisou s návazností na cyklotrasy do Německa. Součástí této cyklotrasy je i 3,3 km dlouhý úsek cyklostezky vedoucí podél řeky Nisy v Liberci, jehož výstavba stála 21 mil. Kč.

V současnosti se v České republice intenzivně budují nové cyklostezky a značí nové cyklotrasy. Protože je cyklistika nejčastější formou aktivního trávení volného času, většina měst a krajů se snaží zabudovat otázku cyklistiky do svých rozvojových plánů. I v rámci celé České republiky byla vypracována a 7. července 2004 schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, ve které se stát zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Hlavními prioritami této strategie jsou rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území, rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu a rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví. Na loňské konferenci o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy v ČR oznámil ministr dopravy Milan Šimonovský, že v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury je pro rok 2006 připraveno na budování cyklostezek 100 mil. Kč.

Některé cyklostezky v České republice

Vltavská cyklistická stezka

Tato stezka vede mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi. Patří mezi nejstarší cyklostezky na našem území, byla vybudována v roce 1997. Jedná se o jedenáctikilometrový úsek podél levého břehu řeky Vltavy. Každoročně v létě ji využívá více než 2 500 cyklistů a bruslařů denně. Na tuto cyklostezku jsou od loňského roku navázány dvě další kratší cyklostezky – Ohradská a Munická. Ohradská cyklostezka je dlouhá 2,5 km a spojuje Vltavskou cyklostezku s jedinou jihočeskou zoologickou zahradou – ZOO Ohrada. Celkové náklady dosáhly 7,3 mil. Kč. Tato cyklostezka byla postavena za přispění Jihočeského kraje, Státního fondu dopravní infrastruktury, Ministerstva pro místní rozvoj a měst Hluboká nad Vltavou a České Budějovice. Druhá cyklostezka Munická spojuje obec Munice s Hlubokou nad Vltavou. Dokončení cyklostezky ve formě dostavby 1 km si vyžádalo investici ve výši 2 mil. Kč, na které se podílel jednak Státní fond dopravní infrastruktury a dále město Hluboká nad Vltavou. Na tuto II. etapu cyklostezky město žádalo o podporu i v rámci Společného regionálního operačního programu, v Podopatření 4.2.2 Podpora místní infrastruktury cestovního ruchu, ale dotaci nedostalo.

Cyklostezky v Pardubicích

Pardubice jsou společně s Ostravou městy, kde je vybudováno nejvíce kilometrů cyklostezek. V současné době je v Pardubicích vybudována síť 41,5 km cyklostezek a město investovalo od roku 1995 do současnosti na budování cyklostezek přes 65 miliónů Kč. Pro rozvoj hovoří nejen dobré geografické podmínky ve městě, ale i ochota politiků města investovat nemalé částky do rozvoje cyklostezek. Například na konci roku 2004 byla uvedena do provozu nová cyklostezka z Pardubic do Starých Jeselčan. Jednalo se o 1,6 km úsek za 1,5 mil. Kč.

4.8.4. Analýza trhu

Terénní podmínky pro cyklistiku v Liberci nejsou zrovna ideální, přesto rok od roku stoupá počet lidí používajících jízdní kola hlavně v rámci svých každodenních pohybových aktivit. V současnosti slouží cyklistům v Liberci pouze jedna cyklostezka vedoucí podél

řeky Nisy v délce 3,3 km, která stála 20 mil. Kč. Vysoké náklady jsou dány povrchem cyklostezky, který je tvořen kvalitním asfaltem.

Cyklostezka není klasickým tržním statkem. Je to statek veřejný, který je charakterizován dvěma vlastnostmi – nezmenšitelností (tím, že statek začne využívat dodatečný uživatel, nijak nezmenší možnost užití pro ostatní) a nevyloučitelností (není možné či je velmi nákladné vyloučit uživatele z užívání statku). Samozřejmě v našem případě cyklostezky budou uživateli pouze cyklisté, takže motoristé budou z užití statku vyloučeni. Při analýze poptávky po veřejném statku zjišťujeme tzv. poptávku společenskou.

4.8.4.1. Analýza poptávky po produktu – cykloturistika v Liberci

V roce 2004 byly v Liberci firmou EDIP s.r.o. uskutečnily dva výzkumné projekty zaměřené na cyklistiku:

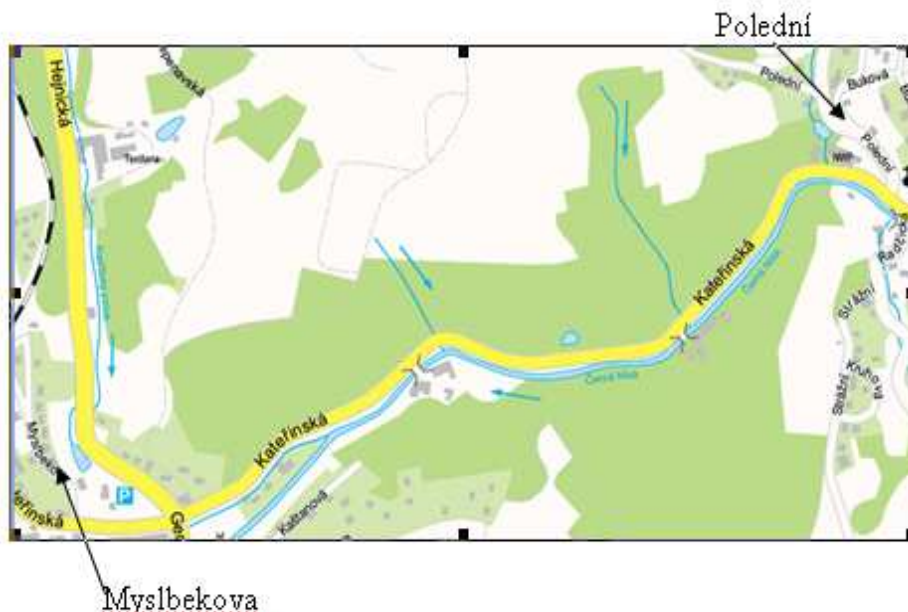
- 1) Cyklistický průzkum formou sčítání cyklistů
- 2) Anketní průzkum formou dotazování lidí

Cyklistický průzkum – sčítání cyklistů

V srpnu až v říjnu 2004 byl na území Liberce uskutečněn firmou EDIP s.r.o. průzkum cyklistické dopravy formou sčítání cyklistů na vybraných stanovištích. V té samé době uskutečnila firma NISA o.p.s., obdobný průzkum v Jizerských horách.

Z výsledků vyplývá, že v ulici Kateřinské v úseku od ulice Myslbekova k ulici Polední projede za den průměrně 88 cyklistů. Podíl počtu cyklistů k počtu motorových vozidel je 10,4%, což znamená, že na jednoho projíždějícího cyklistů připadá 10 motorových vozidel. Mezi ostatními zkoumanými komunikacemi tak ulice Kateřinská patří na přední místa co se týče právě podílu cyklistů k počtu motorových vozidel.

OBR. 5 ZOBRAZENÍ ULIC, KDE BYL ČINĚN VÝZKUM



Zdroj: www.mapy.atlas.cz, 14. dubna 2006

Následující tabulka ukazuje počty cyklistů v Jizerských horách, jejich počet je opravdu vysoký, představuje zhruba 73 procent veškerých návštěvníků.

TAB.12 POČET CYKLISTŮ NA VŠECH STANOVIŠTÍCH V JIZERSKÝCH HORÁCH

Den	Počet cyklistů	Podíl na celkovém počtu návštěvníků
Pátek 10.9.2004	894	73,2%
Sobota 11.9.2004	3490	72,4%
Neděle 19.9.2004	2831	72,7%

Zdroj: vlastní zpracování údajů z: <http://www.nisaops.cz/cz.php?s1=3&s2=14&s3=18>, 22.února 2006

Cyklisté se do Jizerských hor dopravují pomocí aut či přímo na kole. Existuje několik přístupových cest do Bedřichova. Z provedených sčítání vyplývá, že cesta přes Kateřinské údolí je jedna z nejméně frekventovaných, a proto zde případná cyklostezka najde odpovídající využití.

Anketní průzkum – dotazování lidí

V září 2004 uskutečnila firma EDIP s.r.o. na objednávku města Liberce anketní průzkum mezi obyvateli Liberce týkající se cyklistické dopravy. Cílem ankety bylo získání podnětů pro návrh generelu cyklistické dopravy v Liberci, zjištění názorů cyklistů na

současnou situaci v Liberci a sběr podnětů a požadavků na zlepšení této situace. Průzkumu se zúčastnilo 484 respondentů, z toho 399 cyklistů. Při analýze získaných informací byly brány v potaz pouze odpovědi cyklistů. Pro analýzu poptávky po cyklostezkách jsou použity pouze určité otázky a údaje z celkového výzkumu. Podrobné zpracování výzkumu je zobrazeno v příloze č.3.

Z průzkumu vyplývá, že:

- Kolo je v Liberci velmi často využíváno, nejvíce při cestě za sportem a za zábavou, a pak také při cestě do zaměstnání či školy.
- 90% dotázaných cyklistů považuje současnou situaci za nevyhovující. Respondenti hodnotí situaci tím záporněji, čím častěji kolo využívají.
- Cyklistická doprava je považována za nejproblémovější druh dopravy v Liberci.
- Cyklisté se cítí velmi ohroženi auty, a proto mezi nejčastější návrhy patří vyhrazený jízdní pruh na stávajících komunikacích a tvorba nových cyklostezek.
- Ve všední dny respondenti nejčastěji jezdí v rámci města, z míst mimo hranice Liberce je nejčastějším cílem Bedřichov a Jizerské hory.
- O víkendech lidé vyrážejí na delší výlety mimo hranice Liberce, opět nejčastěji do Jizerských hor, ostatní směry jsou zastoupeny rovnoměrně.
- Nejžádanější cyklostezky jsou v centru města. V oblasti mimo hranice Liberce je nejžádanější cyklostezka směrem do Jablonce a dále do Jizerských hor.

→ Z marketingového výzkumu vyplývá, že respondenti by přivítali vznik nové cyklostezky v okolí Liberce. V této kategorii se cyklostezka směrem do Jizerských hor umístila na druhém místě za spojením do Jablonce nad Nisou. Dle mého názoru existuje několik možností, jak se dostat na kole do Jablonce, aniž by byl člověk ohrožen frekventovanou motorovou dopravou – např. silnice přes Horní Proseč či přes Lukášov. Naproti tomu existují pouze dvě přístupové cesty z Liberce do Bedřichova, a to přes Harcov či přes Kateřinské údolí. V obou případech se jedná o velmi frekventované, nepřehledné komunikace s častou autobusovou a nákladní dopravou. Cyklostezka v Kateřinském údolí, kterou by byla oddělena cyklistická doprava od motorové, by tak byla nejlepším a nejbezpečnějším řešením pro cyklisty při jejich dopravě do Jizerských hor. Lze tedy konstatovat, že projekt výstavby cyklostezky v Kateřinském údolí je

podložen výsledky marketingového výzkumu.

TAB. 13: ZÁKLADNÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU TRHU

Analyzovaná otázka	Výsledky výzkumu trhu
Hlavní cílový uživatel	Cykloturisté a turisté
Uspokojovaná potřeba	Trávení volného času
Výše poptávky	Cca 80 cyklistů denně (v období od jara do podzimu)
Možná alternativa uspokojení potřeby	Jiná volnočasová aktivita, využití jiné cyklostezky

Zdroj: vlastní

4.8.4.2. Marketingová strategie

- Poslání projektu – rozšířit povědomí a vzbudit zájem o revitalizaci brownfields.
- Hlavní strategický cíl projektu – revitalizace brownfields v Kateřinském údolí;
- oprava a zpřístupnění technických památek.
- Zvolená strategie – Díky počátečnímu impulsu ve formě vzniku cyklostezky dosáhnout zatraktivnění dané oblasti. V návaznosti na cyklostezku přilákat do Kateřinského údolí další ekonomické subjekty, které už by se samy postaraly o odstranění brownfields realizováním různorodých podnikatelských záměrů, oživení dané lokality a přilákání občanů do dané oblasti.

4.8.4.3. Marketingový mix

Marketingový mix představuje soubor nástrojů pomocí nichž firma naplňuje své cíle a strategie. Existují 4 hlavní nástroje – produkt, cena, distribuce a komunikace. Pro tento projekt jsou stěžejními nástroji komunikace a produkt.

Produkt – Službou, která bude díky cyklostezce a naučné stezce poskytována je možnost trávení volného času. Návštěvníci budou seznámeni i z průmyslovou historií dané oblasti.

Komunikace – nejdůležitější prvek marketingového mixu pro náš projekt. Komunikace

má mnoho různých nástrojů. Pro tento projekt se jeví jako nejvhodnější nástroj public relations neboli ovlivňování vztahů s veřejností. Je potřeba, aby obyvatelé Liberce byli informováni po celou dobu projektu a jeho realizace až do otevření cyklostezky. Toho je možné dosáhnout články v denním tisku, rozhovory v rozhlase či místní televizi.

4.8.5. Ekonomická analýza projektu

Projekt cyklostezka v Kateřinské údolí je veřejně prospěšným projektem, a proto nelze uskutečnit typickou finanční analýzu. U finanční analýzy je potřeba dosahovat určitých příjmů z využívání, což u našeho projektu nenastane. Bylo by těžko realizovatelné vybírat poplatky za vstup na cyklostezku. Proto se spíše než na finanční analýzu zaměřím na ekonomickou analýzu projektu.

4.8.5.1. Odhad kalkulace nákladů

Je velmi těžké dopředu odhadnout přesné náklady, protože terén, kudy má cyklostezka vést, je velmi členitý a rozmanitý, některé úseky nelze správně zaměřit a je možné, že vzniknou dodatečné náklady, o kterých nyní nevíme.

P. Rydvalová z Agentury regionálního rozvoje rozdělila trasu, kudy má cyklostezka vést, na 5 skupin dle náročnosti předpokládaných úprav a do každé skupiny přidělila jednotlivé etapy trasy. Celková délka řešeného úseku činí zhruba 3 302 metrů (tento údaj není naprosto přesný, protože v některých úsecích nebylo možné změřit jejich délku) a šířka cyklostezky by měla být 2 metry. Popis náročnosti:

- 1) Bez úprav – není nutná úprava povrchu stezky
- 2) Náročnost 1 – minimální povrchové úpravy, odstranění travnatého porostu, srovnání na povrch vyčnívajících kořenů
- 3) Náročnost 2 – mírné vyrovnaní terénu, odstranění náletu do 8 cm průměru
- 4) Náročnost 3 – výrazné vyrovnaní terénu, odstranění náletu 8-15 cm průměru

- 5) Náročnost 4 – nutný výrazný zásah do živičné vrstvy k vyrovnaní terénů, pokácení stromů nad 15 cm průměru, odstranění rozměrných balvanů.

V některých úsecích bude nutné přemostění potoků přitékajících do Černé Nisy, proto jsou v nabídce kalkulovány i 4 mosty.

Takto popsaná trasa byla zaslána firmě Stavby silnic a železnic a.s. s žádostí o hrubý cenový návrh. Ten je následující:

TAB. 14 DÉLKA JEDNOTLIVÝCH ÚSEKŮ A NÁKLADY NA NĚ

	Délka v metrech	Cena za metr	Cena celkem (Kč)
bez úprav	1 210	25	30 250
Náročnost 1	1 089	110	119 790
Náročnost 2	434	200	86 800
Náročnost 3	147	320	47 040
Náročnost 4	422	590	248 980

Zdroj: vlastní zpracování dat z cenového návrhu firmy Stavby silnic a železnic, a.s.

TAB. 15 NÁKLADY NA PŘEMOSTĚNÍ

Přemostění	Cena jednotková (Kč)	Cena celkem (Kč)
1 x 3 metry	35 000	35 000
1 x 6 metrů	90 000	90 000
2 x 2 metry	20 000	40 000

Zdroj: vlastní zpracování dat z cenového návrhu firmy Stavby silnic a železnic, a.s.

Cena celkem: 697 860 Kč bez DPH

DPH 19% 132 593 Kč

Celkem 830 453 Kč

Toto jsou pouze přímé náklady na vybudování cyklostezky. Je potřeba vytvořit i zázemí kolem cyklostezky – lavičky, infotabule, odpadkové koše a stojany na kola. Samozřejmostí je vyznačení cyklostezky dopravními značkami.

Dle mého návrhu by na celém úseku cyklotrasy mělo být 5 zastávkových míst s infotabulemi v rámci naučné stezky a 2 odpočívadla s veškerým potřebným mobiliářem (odpočívadla budou součástí dvou z pěti zastávek u infotabulí).

První infotabule by byla hned při vstupu na cyklostezku u firmy Lites, kde by bylo základní seznámení s Kateřinským údolím, jeho polohou, přírodou a celkově s naučnou stezkou. První odpočívadlo lze udělat zhruba po 1 km od počátku cyklostezky před areálem bývalé firmy Profa. Zde by byl umístěn druhý naučný panel popisující historii využití vody místními podniky v 19.století. Třetí infotabule by následovala po zhruba 300 metrech v místech, kde jsou znatelné pozůstatky náhonů a seznamovala by s historií náhonů a s vysvětlením jejich funkce. Druhé místo k odpočinku bych situovala před firmu Petrof na začátek stromové aleje, kde by byl výhled na Černou Nisu a zároveň na alej, kterou považuji za nejhezčí úsek cesty. Na infotabuli by mohla být zmíněna historie firmy Petrof vyrábějící piana. Toto odpočívadlo by bylo umístěno zhruba ve vzdálenosti 800 metrů od předcházejícího. Poslední infotabuli bych umístila ve Zlaté uličce u technické památky v areálu firmy Ravi Puls s.r.o., kde by mělo být realizováno muzeum.

Pro kalkulaci nákladů vycházím z internetových nabídek dvou firem – firmy DoZnač⁸, která je největší firmou zabývající se značením cyklotras a nabídkou mobiliářů pro odpočívadla na cyklotrasách v ČR a firmy Taxus s.r.o.⁹, sídlící v Jablonci nad Nisou. Cena infotabule je od firmy Taxus s.r.o., ceny všech ostatních položek jsou z nabídky firmy Doznač.

TAB. 16 KALKULACE MOBILIÁŘE CYKLOSTEZKY (CENY BEZ DPH)

Položka	Kč/kus	Kč celkem
5x Infotabule	4 950	29 450
2x Lavička se stolem zastřešené - kulatina	10 240	20 480
2x Stojan na kola dřevěný	2 630	5 260
3x Odpadkový koš dřevěný	2 290	4 580
6x Svislá dopravní značka C 9a/ C 9b	656	3 936
4x Svislá dopravní značka IS 21	208	832
2x Svislá dopravní značka IS 19	533	1 066

⁸ DoZnač [online]. [cit. 23. 4. 2006]. Dostupné z: < <http://www.doznac.cz> >

⁹ Taxus s.r.o.[online]. [cit. 23. 4. 2006]. Dostupné z: < <http://www.taxu.cz> >

4x Svislá dopravní značka IP 7	611	2 444
16x Sloupek k dopravním značkám	5 000	80 000
Cena mobiliáře celkem		148 048

Zdroj: vlastní kalkulace dat z www.doznač.cz a www.taxu.cz

Cena celkem: 148 048 Kč bez DPH

DPH 19% 28 129 Kč

Celkem 176 177 Kč

Při výstavbě cyklostezky bude nutno vynaložit i výdaje, u kterých v současnosti nejsem schopna určit přesnou výši. Tyto náklady tedy odhaduji pouze velmi rámcově, a to na částku 100 – 200 tis. Kč. Patří sem:

- výdaje na tvorbu přípravné dokumentace k projektu – 2 – 5 % celkové investice
- režijní náklady – administrativní výdaje, cestovné, poštovné, poplatky za právní služby, různé posudky.
- náklady na propagaci cyklostezky.

TAB. 17 KALKULACE CELKOVÝCH NÁKLADŮ CYKLOSTEZKY (CENY VČETNĚ DPH)

Položka	Kč
Stavební náklady	830 453
Mobiliář	176 177
Projektové, režijní náklady a náklady na propagaci cyklostezky	100 000 - 200 000
Náklady celkem	1 106 630 – 1 206 630

Zdroj: vlastní kalkulace

Celkové investiční náklady na stavbu cyklostezky i jejího zázemí tedy činí 1 006 630 Kč včetně DPH. Celkové náklady cyklostezky odhaduji na zhruba 1,1 až 1,2 milionu Kč. Dále můžeme vypočítat rozsah osobní přepravy na cyklostezce, a to jako počet přepravených osob za určité období. Z marketingového výzkumu vyplývá 88 osob/den, když budeme počítat 7 vhodných měsíců v roce, dostaneme se na celkový počet 18 832 osob/rok.

4.8.5.2. Přínosy projektu

Projekt nevygeneruje žádné přímé příjmy, ale přesto můžeme zaznamenat určité přínosy, mezi které patří:

- Zvýšením počtu turistů se zvedne počet návštěvníků v restauraci u Dobráka, zvýší se tržby a bude nutné najmout dalšího číšníka či kuchaře.
- Zlepšení životního prostředí v oblasti, odstranění náletů.
- Možný vznik cykloprodejny, cykloservisu či půjčovny kol.
- Možný vznik penzionu – možnost zaměstnat zde místní obyvatele.
- Možný vznik stánku s občerstvením či další restaurace v blízkosti cyklostezky.
- Možnost zaměstnat jednoho místního obyvatele, který by jednou týdně prošel cyklostezku a sesbíral všechny odpadky podél ní.
- Snížení nehodovosti.

4.8.6. Analýza rizik – SWOT analýza projektu

SWOT analýza představuje nástroj, pomocí kterého identifikujeme silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby současné situace. Tento nástroj lze použít na analýzu firmy, projektu, vývoje, regionu. Jedná se o zhodnocení pozitivních a negativních faktorů, které mohou zevnitř i zvenčí ovlivnit průběh řešení a realizace projektu, zejména z hlediska dosažení projektovaných výsledků a splnění všech stanovených indikátorů.¹⁰

Silné stránky

- cyklistika je nejrozšířenější sportovní aktivita pro volný čas;
- unikátnost historie dané lokality – odkaz na dřívější využití vody;
- existence objektů pro vznik doprovodných služeb;
- návaznost na okolní cyklostezky;
- dostupnost ze zahraničí.

¹⁰ Řízení projektů podpořených Strukturálními fondy EU. 1. vyd. Praha: Institut pro strukturální politiku, 2004. ISBN 80-86684-11-3., s. 68.

Slabé stránky

- sezónnost projektu;
- nedostatečná propagace cyklistické dopravy;
- nevyjasněné pozemkové vlastnictví;
- dosavadní nezkušenost s podobným projektem;
- finanční a technická náročnost projektu.

Příležitosti

- velký počet obyvatel jezdící na kole;
- velký zájem obyvatel o vznik nových cyklostezek;
- zvýšení návštěvnosti lokalit;
- rozšíření nabídky nových služeb;
- možnost poznání historie dané oblasti;
- přilákání nových obyvatel do lokality;
- snížení nehodovosti v dané oblasti.

Hrozby

- možný nesouhlas zahrádkářů vedle kterých má cyklostezka vést;
- poničené okolní objekty;
- vazba na klimatické podmínky;
- nedostatečná nabídka doprovodných služeb podél cyklostezky;
- konflikty mezi cyklisty a chodci na společné komunikaci;
- ničení tabulí naučné stezky, ukazatelů cyklostezky vandaly.

4.8.7. Zhodnocení studie proveditelnosti

Pečlivé zpracování studie proveditelnosti je jedním z nejdůležitějších kroků při návrhu a realizaci projektu. Závisí na ní možnost získání dotace ze Strukturálních fondů. Obvyklý rozsah studie proveditelnosti činí 40 – 50 stran. V této diplomové práci jsou zpracovány pouze určité kapitoly, konkrétně to je popis podstaty projektu, charakteristika regionu, analýza trhu, ekonomická analýza projektu a SWOT analýza. Z analýzy trhu vyplývá, že existuje poptávka po cyklostezce v okolí Liberce, a že případný projekt bude podporován

obyvateli Liberce. Celkové náklady na výstavbu cyklostezky nelze v současnosti úplně přesně určit, hrubou kalkulací nákladů by měly činit 1,1 – 1,2 milionu Kč. Při SWOT analýze nebyla zjištěna žádná vážnější rizika bránící realizaci projektu, a proto je projekt realizovatelný.

4.9. Možnosti financování cyklostezky

V současnosti neexistuje jednotný systém financování cyklostezek v České republice. Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklostezek rozpočty obcí, menší část tvořily některé z předvstupních fondů Evropské unie (hlavně program Phare) a Program obnovy venkova, spadající pod Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Od roku 2001 přibyly prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury zřízeného Ministerstvem dopravy ČR, z něhož v letech 2003 a 2004 putovalo na výstavbu cyklostezek šedesát milionů, v roce 2005 sto milionů. Postupně začínají podporovat cyklistiku i kraje. Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 se další možnosti, jak získat finance na budování cyklostezek stávají strukturální fondy EU. Z nich se dají získat prostředky díky Společnému regionálnímu operačnímu programu a iniciativě Interreg IIIA.

Možné zdroje financování:

- Rozpočty měst a krajů;
- Státní fond dopravní infrastruktury – SFDI;
- Státní program podpory cestovního ruchu;
- Společný regionální operační program – SROP;
- Iniciativa Interreg IIIA.

4.9.1. Rozpočet města Liberce a Libereckého kraje

V současnosti je v Liberci pouze jedna cyklostezka vedoucí podél řeky Nisy z centra města do Starých Pavlovic v délce 3,3 kilometru, která byla postavena v roce 2000. Celkové náklady na výstavbu činily 20 milionů korun, 75% podíl z této částky byl financován z předvstupního programu Phare CBC, zbytek zaplatilo město Liberec.

V říjnu roku 2005 zastupitelé města Liberce schválili Generel cyklistické dopravy – Liberec. Tento dokument má za cíl stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jako součást dopravního systému města. Na podkladech tohoto generelu bylo vytipováno pět projektů cyklostezek, na které se chce město Liberec soustředit. Jsou to tyto projekty:

- 1) Cyklostezka Liberec – Mníšek;
- 2) Cyklostezka podél železniční tratě do Krásné Studánky – odhadované náklady činí 2,5 milionu korun;
- 3) Cyklostezka v Liberci v ulicích Jungmannova-Hanychovská – náklady by měly činit 800 000 Kč;
- 4) Cyklostezka Liberec – Hrádek nad Nisou, II. etapa v oblasti Starých Pavlovic - povede stále kolem Nisy až k Londýnské ulici na hranici katastru města;
- 5) Cyklostezka Liberec – navazující na plánovanou výstavbu od Kauflandu II.

Město nemá dostatek finančních prostředků, aby mohlo samo financovat všechny tyto cyklostezky, a proto se bude snažit získat dotaci z finančních zdrojů České republiky či Evropské unie. Na cyklostezky Liberec – Mníšek a Jungmannova-Hanychovská chce Liberec žádat o dotaci z Státního fondu dopravní infrastruktury. [21]

TAB.18 POUŽITÉ PROSTŘEDKY NA FINANCOVÁNÍ CYKLOSTEZEK Z ROZPOČTU LIBERCE (V MIL. KČ)

Rok	1999	2000	2001	2002	2003
Použité prostředky	12,9	9	0,28	0,6	6

Zdroj: www.cyklostrategie.cz, 21.dubna 2006

V rámci Libereckého kraje byl analyzován skutečný stav cyklotras z hlediska jejich vedení a bezpečnostních aspektů. Kraj připravuje většinou rozsáhlé projekty cyklostezek a cyklotras nejčastěji vedoucí podél řek, jejichž náklady dosahují i 100 mil. Kč. Patří mezi ně:

- Vybudování cyklotrasy Jizera, jejíž projekt vznikne v letech 2006 a 2007. Cyklotrasa kopíruje Jizeru od pramenů v Jizerských horách až do středních Čech k soutoku s Labem. Plánuje se v délce přes 90 kilometrů, její vybudování si vyžádá 100 milionů korun a vyrostlo by na ní 26 kilometrů nových cyklostezek.
- Cyklostezka Ploučnice (80 mil. Kč) má vést podél stejnojmenné řeky a procházet Libereckým a Ústeckým krajem. Využívala by se nejen pro cyklistiku, ale i pro

pěší turistiku, jízdu na kolečkových bruslích a kolečkových lyžích nebo pro jízdu na koni.

- Cyklostezka Varhany vedoucí z České Lípy do Kamenického Šenova by měla vést po zrušené železniční trati. Na tuto stezku již přilehlé obce vypracovaly projekt, s nímž budou chtít získat dotace z Evropské unie. Sedmnácti kilometrový úsek cyklostezky by měl stát 70 mil. Kč.
- Projekt mezinárodní cyklotrasy Odra-Nisa je společným projektem 3 zemí – ČR, Polska, Německa. Celková délka cyklotrasy je 591 km, z toho připadá na území ČR 55 km. Aby cyklotrasa splňovala mezinárodní standardy, je potřeba na českém území zrekonstruovat některé kritické úseky, což si vyžádá náklady v hodnotě 40 mil. Kč.
- Projekt Nová Hřebenovka – cílem tohoto projektu je vytvořit páteřní turistické komunikace napříč horstvy Česko-Polsko-Německého pohraničí, které budou využívány cyklisty, pěšími turisty a běžci na lyžích. Na území České republiky je délka cyklotrasy 283 km, na jejíž dobudování by měly být vynaloženy náklady v hodnotě 280 mil. Kč.

Tyto zmíněné projekty patří k největším. Samozřejmě je v plánu i několik menších projektů. V rozpočtu kraje na příští rok se uvažuje s částkou 1,5 mil. Kč pro další rozvoj cyklistiky v kraji. [22]

Projekt vybudování cyklostezky v Kateřinského údolí by měl podle předběžné kalkulace nákladů v kapitole 4.8.5. Ekonomická analýza projektu stát zhruba 1 150 000 Kč. Problémem je, že město Liberec s tímto projektem v současnosti nepočítá a existují reálné obavy, zda by bylo ochotno se na něm podílet. Každopádně studie proveditelnosti Kateřinského údolí vypracována KPE bude Magistrátu města Liberce nabídnuta ke zvážení a možné realizaci projektu.

4.9.2. Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen v roce 2000 a jeho hlavní náplní je

financovat rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic, dálnic a cyklistických stezek, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Na výstavbu a údržbu cyklistických stezek bylo od roku 2001 do roku 2005 poskytnuto zhruba 250 mil. Kč, dotace na jednotlivé projekty se pohybují v částkách od 55 tis. Kč do 15 mil. Kč. Je s podivem, že dotaci dostaly obce ze všech krajů, kromě kraje Libereckého. Svědčí to o nezájmu obcí v Libereckém kraji o výstavbu cyklostezek a zlepšení podmínek cykloturistiky. Myslím si, že pokud by se zažádalo o příspěvek na výstavbu cyklostezky v Kateřinském údolí ze SFDI, byla by šance dotaci obdržet.

4.9.3. Státní program podpory cestovního ruchu

Program schválila vláda ČR v roce 2000 a v roce 2004 přijala jeho zaměření pro roky 2004 – 2007. Program je zaměřen na rozvoj lázeňství, doprovodnou infrastrukturu cestovního ruchu pro sportovně rekreační aktivity a na podporu prezentace ČR jako destinace cestovního ruchu. V rámci Podprogramu Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační infrastrukturu je poskytována dotace na rekonstrukci a vybudování parkovišť a odpočíváren pro cykloturistiku. Nelze tedy financovat přímo výstavbu cyklostezky, ale budování mobiliáře. Příjemcem může být buď občanské sdružení či podnikatelský subjekt, výše dotace může dosáhnout maximálně 50% celkových nákladů.

4.9.4. Společný regionální operační program - SROP

V rámci SROPU se na podporu výstavby cyklostezek zaměřuje Priorita 4 – Rozvoj cestovního ruchu, Opatření 4.2. Rozvoj infrastruktury pro cestovních. Toto opatření má 2 podopatření – Podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury cestovního ruchu, které se týká větších projektů cestovního ruchu nadregionálního významu. Minimální velikost projektů, podle kritéria celkových užitelných nákladů, musí přesáhnout 3 mil. EUR. Touto podmínkou se vylučuje možnost čerpat finanční prostředky pro Kateřinské údolí z tohoto podopatření. [10]

Mnohem vhodnějším se pro náš projekt zprvu jevílo druhé podopatření – Podopatření 4.2.2 Podpora regionální a místní infrastruktury cestovního ruchu, v rámci nějž budou podpořeny projekty regionálního a místního významu zaměřené na rozvoj infrastruktury potřebné pro cestovní ruch v obcích a regionech. Celkové uznatelné náklady projektu nesmí překročit 3 mil. EUR. V případě, že by projekt realizovala obec, je možné v rámci tohoto podopatření dosáhnout podpory z Evropského fondu regionálního rozvoje až ve výši 75% uznatelných nákladů, 10% by přispěl kraj a 15% by financovala obec z vlastních zdrojů. V případě tohoto programu je problém v tom, že minimální výše celkových uznatelných nákladů na 1 projekt je stanovena na hodnotu 2 mil. Kč. Této hodnoty při stavbě cyklostezky v Kateřinském údolí pravděpodobně nebude dosaženo (vykalkulované celkové náklady činí zhruba 1 150 000 Kč), a proto se stává varianta čerpání příspěvku v rámci Podopatření 4.2.2 nemožnou.

U tohoto podopatření existují ovšem další překážky pro možnost čerpat dotace na výstavbu cyklostezek. V rámci každé výzvy je většinou podáno více žádostí než na které stačí poskytované finanční prostředky. Proto jsou stanovena přísná výběrová kritéria, pomocí nichž jsou vybrány nejvhodnější projekty. Projekty cyklostezek však nevytvoří žádné pracovní místo, což znamená že při hodnocení výběrovou komisí v hodnotících kritériích za tuto oblast dostanou 0 z 5 dosažitelných bodů, další srážku oproti jiným projektům obdrží v kritériu počtu obnovených památek a kulturního dědictví (2 body). A protože tato kritéria jsou součástí kvalitativní charakteristiky „Kvalita projektu“, která má celkovou váhu 45%, dojde tímto k podstatnému znevýhodnění oproti jinak zaměřeným projektům. Toto je jeden z hlavních důvodů, proč téměř žádný z projektů výstavby cyklostezky nebyl v rámci Podopatření 4.2.2 úspěšný.

Řešení v rámci našeho projektu by bylo zahrnout do projektu cyklostezky a naučné stezky i zřízení muzea, čímž by došlo k získání bodů za tvorbu pracovního místa – zaměstnance muzea i za obnovu technické památky, pokud by bylo muzeum umístěno v areálu třípatrové továrny nad mostní obloukem. Pokud by byl projekt realizován komplexně, čili cyklostezka, naučná stezka i muzeum dohromady, celkové náklady by pravděpodobně přesáhly požadovanou hranici a projekt by měl velkou pravděpodobnost,

že bude dotací podpořen.

4.9.5. Iniciativa Interreg IIIA

V rámci iniciativy Interreg IIIA je možnost podpory výstavby cyklostezky zmíněna v rámci Česko-saského programu, Priority 1 Hospodářský rozvoj a kooperace podniků, Opatření 1.2 Cestovní ruch – Zlepšení rozvojových možností cestovního ruchu pro vytvoření přeshraničního turistického a rekreačního prostoru, Podopatření 1.2.1 Infrastruktura cestovního ruchu a marketing. V rámci Česko-polského programu je výstavba cyklostezky podporována v rámci Priority 1 Další rozvoj a modernizace infrastruktury na zlepšení konkurenceschopnosti přeshraniční oblasti, Opatření 1.3 – Zajištění infrastruktury na podporu podnikání a cestovního ruchu.

Žadatel o dotaci v rámci Interregu IIIA musí dokázat, že projekt má přeshraniční dopad a zajistit si přeshraničního partnera v projektu, který se zapojí do přípravy a realizace projektu. Další podmínkou je nutnost veřejného účelu projektu. Výhodou tohoto programu je zaměření na menší projekty, což náš projekt cyklostezky v Kateřinském údolí je.

Iniciativou Interreg IIIA již byly podpořeny mnohé projekty výstavby cyklostezek v České republice. Jako příklad mohu uvést 2 projekty cyklostezek města Náchoda, v hodnotách 8,5 a 1 milionu korun v rámci Česko-polského programu. V rámci Česko-saského programu byl financován projekt z blízkého okolí Liberce, cykloturistická stezka z Oldřichova v Hájích do Albrechtic za 850 000 Kč.

4.9.6. Zhodnocení možností financování cyklostezky v Kateřinském údolí

Myslím si, že výstavba cyklostezky by měla být financována z více zdrojů, aby bylo pro každý zúčastněný subjekt přijatelnější finanční zatížení. V následující tabulce je přehled jednotlivých možností financování a míra vhodnosti jejich využití dle mého názoru. Hodnocení ovlivnily požadavky u některých zdrojů a také poznatky z praxe o tom,

z kterých zdrojů již byly podpořeny projekty výstavby cyklostezek v ČR. Pro hodnocení vhodnosti jsem využila stupnici 1 až 5, kde 1 představuje nejvhodnější možnost a 5 nejméně vhodnou možnost financování.

TAB.19 MOŽNÉ ZDROJE FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY CYKLOSTEZKY A JEJICH VHODNOST

Zdroje financování	Vhodnost	Důvod
Rozpočet města Liberce	2	Město Liberec má vypracován Generel cyklistické dopravy, na druhou stranu oblast Kateřinského údolí nepatří mezi aktuálně plánované projekty.
Rozpočet Libereckého kraje	3	Liberecký kraj se zaměřuje především na velké projekty.
Státní fond dopravní infrastruktury	2	Jsou podporovány hlavně stezky zvyšující dopravní obslužnost, na turistické využití není kladen takový důraz.
Státní program podpory cestovního ruchu	2	Vhodné na financování mobiliáře cyklostezky nikoliv na výstavbu samotné cyklostezky.
SROP	4	Vysoká minimální výše dotace - 2 mil. Kč, což by znamenalo, že celkové náklady projektu by musely dosáhnout 2 666 667 Kč, což v tomto případě pravděpodobně nebude.
Interreg IIIA	1	Je nutné nalézt přeshraničního partnera, ale to by neměl být větší problém. V rámci tohoto programu bylo již podpořeno velké množství cyklostezek.

Zdroj: vlastní

Když porovnám jednotlivé možnosti financování, jeví se jako nejvhodnější využít pro výstavbu cyklostezky z domácích zdrojů rozpočet města Liberce a ze zahraničních programů iniciativu Interreg IIIA, spíše Česko-saský program. Pro pořízení mobiliáře lze zažádat o příspěvek ze Státního programu podpory cestovního ruchu. Ostatní varianty, jako např. dotace ze SROPU se jeví jako nedosažitelné.

5. Závěr

Cílem diplomové práce bylo vypracovat projekt revitalizace brownfields v Libereckém kraji. Analyzovanou oblastí se stalo Kateřinské údolí, které je dlouhodobě nejzanedbanější částí Liberce. Existuje několik různých variant, jak oživit tuto oblast. Já jsem se ve své práci přiklonila k výstavbě cyklostezky spolu s naučnou stezkou, protože si myslím, že tímto projektem může skutečně reálně dojít ke zlepšení situace.

Nejdříve bych chtěla shrnout, co bylo obsahem mé diplomové práce. V úvodní části jsem se zabývala obecnou problematikou brownfields, vysvětlením způsobu, jak vznikají, analýzou výhod, které představují oproti greenfields a v neposlední řadě programy, z kterých se dají čerpat finanční prostředky na jejich revitalizaci. V další kapitole jsem již analyzovala současnou situaci v silně zdevastovaném území – Kateřinském údolí. Následně jsem vybrala vhodné řešení pro oživení oblasti – výstavbu cyklostezky a popsala důvody, které mne k tomuto řešení vedly. V další části jsem zpracovala některé části studie proveditelnosti, které byly použity do studie proveditelnosti vypracované Katedrou podnikové ekonomiky v rámci projektu Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. WB-13-04. Především jsem se zabývala kapitolami o charakteristice regionu, analýze trhu a ekonomické analýze projektu, v které jsem vypracovala odhad nákladů výstavby cyklostezky. V poslední kapitole jsem nastínila možné zdroje, z kterých by šlo projekt výstavby cyklostezky financovat.

Realizací cyklostezky dojde k nárůstu počtu turistů v lokalitě, ti budou vyžadovat odpovídající nabídku služeb, která tam díky fungujícímu trhu vznikne. Postupně se tak změně dosud nevyužívané objekty na zařízení uspokojující potřeby turistů jako restaurace, kiosky, půjčovny a opravny kol. V těch budou moci pracovat místní obyvatelé alepší se tak jejich sociální situace. Dovolím si konstatovat, že výstavba cyklostezky by měla pozitivní ekonomický i společenský dopad na celé Kateřinky.

Důležitým krokem v rámci projektu bude sehnání finančních prostředků na výstavbu cyklostezky. Je několik možností, odkud lze prostředky získat, některé z nich jsou více vhodné, některé méně. Dle mého názoru by na projekt mělo částečně přispět město

Liberec, protože uživateli cyklostezky budou i jeho obyvatelé. Z mezinárodních fondů by bylo vhodné požádat o dotaci z iniciativy Interreg IIIA, neboť v rámci tohoto programu již bylo podpořeno velké množství projektů cyklostezek a všechny vyžadované podmínky jsou splnitelné. Investiční náklady výstavby by v případě realizace projektu mohlo z 25% pokrýt město Liberec a 75% by mohlo být financováno z iniciativy Interreg IIIA (pokud bude žádost na podporu projektu z Interregu podpořena).

I když v současnosti není zdaleka jisté, jestli město Liberec bude realizovat tuto cyklostezku, jsem ráda, že jsem se podílela na tomto projektu. Podle mne by cyklostezka měla být postavena, protože nalezne dostatečné využití a velmi pomůže k rozvoji Kateřinského údolí. Vedle projektu cyklostezky a naučné stezky se nadějnou jeví i možnost vzniku muzea v horní části údolí v objektu technické památky, v kterém by byla výstava o průmyslové historii Kateřinského údolí spjatého s fenoménem vody. Muzeum by se tak stalo přirozeným závěrečným bodem naučné stezky.

Úspěšnost navrženého projektu závisí na mnoha faktorech. Pokud by se ale navržený záměr podařilo v blízké budoucnosti realizovat, přispělo by to bezesporu k rozvoji města Liberce a jeho blízkého okolí.

Seznam použité literatury

- [1] *Co jsou brownfields?* [Online]. [cit. 20. 3. 2006]. Dostupné z:<[http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/\\$pid/MZPMAF4Z1M5W](http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/$pid/MZPMAF4Z1M5W)>
- [2] SOUKUPOVÁ, J. a kol. *Mikroekonomie*. 3. vyd. Praha: Management Press, 2002. ISBN 70-7261-061-9
- [3] JACKSON, J.B. a kol., *Brownfields snadno a lehce*. Praha: Institut pro udržitelný rozvoj sídel o.s., 2004. Dostupné z:<<http://www.brownfields.cz>>
- [4] *Revitalizace „brownfields” v obcích ČR*. Praha: 2003
- [5] *Centrum Babylon* [Online]. [cit. 24. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.centrumbabylon.cz>>
- [6] *Bocklweg* [Online]. [cit. 24. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.bocklweg.de>>
- [7] *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.mmr.cz>>
- [8] *Ministerstvo životního prostředí ČR* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.env.cz>>
- [9] *Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.mpo.cz>>
- [10] *Průvodce fondy Evropské unie*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2004.
- [11] *Program REALITY* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.czechinvest.cz>>
- [12] *SROP* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.strukturalni-fondy.cz>>
- [13] POTLUKA, O. a kol., *Průvodce strukturálními fondy EU*. Praha: Institut pro strukturální politiku, 2003. ISBN 80-86684-02-4
- [14] *Strukturální fondy* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<<http://www.strukturalni-fondy.cz>>
- [15] *Regional policy* [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z:<http://europa.eu.int/comm/regional-policy/index_en.htm>
- [16] *Statistická ročenka Libereckého kraje*. 1. vyd. Liberec: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Liberec, 2005. ISBN 80-250-1125-9.
- [17] RYDVALOVÁ, P. a kol., *Studie Návrhu cyklostezky v Kateřinském údolí*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2005.

- [18] *Studie proveditelnosti*, metodická příručka. [Online]. [cit. 30. 3. 2006]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz>>
- [19] *Ministerstvo financí ČR* [Online]. [cit. 25. 4. 2006]. Dostupné z: <<http://www.mfcr.cz>>
- [20] TECHNIK, S. a RUDA, V. *Liberec minulosti a současnosti*. 2. vyd. Liberec: Severočeské nakladatelství, 1980.
- [21] *Zpravodaj Liberecké radnice*. Č. 3. Liberec: Magistrát města Liberec. 2006
- [22] *Kraje, města, regiony* [Online]. [cit. 21. 4. 2006]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz>>
- [23] *Cykloturistika v ČR* [Online]. [cit. 6. 3. 2006]. Dostupné z: <<http://www.svetoutdooru.cz>>

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Základní datace obce Kateřinky (1 strana)

Příloha č. 2 – Fotky objektů v Kateřinském údolí (4 strany)

Příloha č. 3 – Vlastní zpracování a vyhodnocení výsledků výzkumu učiněného firmou EDIP s.r.o. (5 stran)

Příloha č.4 – Dotazník použitý při výzkumu trhu (2 strany)

Příloha č.5 – Navržený mobiliář pro cyklostezku (1 strana)

Příloha č.1 – Základní datace obce Kateřinky

Základní datace obce Kateřinky¹¹

- 6.1.1609 – lokační listina s uvedením prvních 25 osadníků (pláteníků)
1624 – +7 domků
1630 – uvádí se 1 správce, 24 zahradníků, 4 domkáři, 15 tkalců, 1 pekař – celkem 45 usedlostí
1618 – 1648 – odchod nekatolíků
1653 – nově osídleno 21 chalup, 3 zůstali pusté
1676 – povodeň
1679 – mor – zemřelo 25 osadníků
1804 – privátní "zimní" škola
1814 – zbudována expozitura Strážské školy v dřevěné minibusovně
1825 – Ferdinand Seidel staví mechanickou přádelnu VV
1842 – zbudování tzv. Tovární silnice vedoucí do Rudolfova nákladem továrníků
1844 – dělnické nepokoje – rozbíjení strojů
cca 1845 – 20 vodních kol v údolí
cca 1845 – nad pianovkou kolonie 19 domků zvaná Amerika
1858 – povodeň – poškozena Tovární silnice
1872 – převzetí Tovární silnice okresní správou
1878 – škola se stěhuje do budovy č.p. 103
1878 – dokončena spojnice s Ruprechticemi přes Jánský most (Radčická)
1885 – 1887 – prodloužení bývalé Tovární silnice do Rudolfova
25.8.1889 – vysvěcení nové školy (č.p. 15)
1906 – 1907 – stavba okresní silnice do Radčic (Polední)
22.5.1954 – Kateřinky přičleněny k Liberci
1980 – rozšířen katastr na úkor Ruprechtic
1979 – 1984 – dostavba text. pro potřeby SOU nábytkářského

¹¹ *Technické památky* [online]. [cit. 16. 3. 2006]. Dostupné z:
< <http://www.technickepamatky.cz/doc/tex1929.htm> >

Příloha č. 2 – Fotky objektů v Kateřinském údolí

Autodoprava Melichar



Areál



NWP



Pianovka



Biston s.r.o.



H-PROMT



Ravi Puls s.r.o.



technická památka – třípatrová továrna nad mostním obloukem



bývalý Jedličkův ústav



Lesní správa



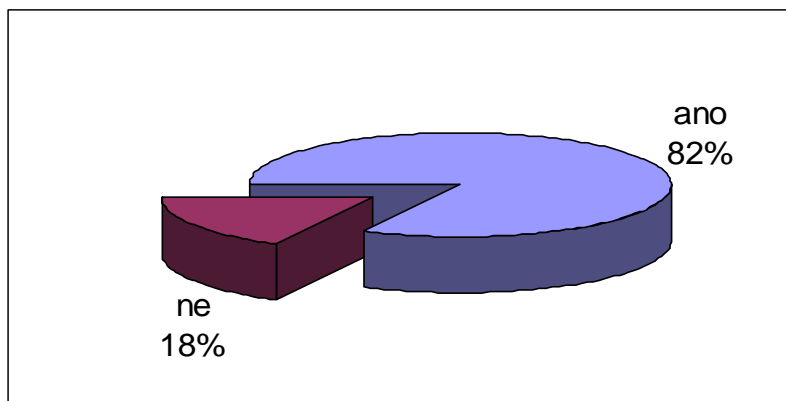
Pozemní stavby



Příloha č.3 – Vlastní zpracování a vyhodnocení výsledků výzkumu učiněného firmou EDIP s.r.o.

1.otázka – Využíváte v Liberci kolo?

GRAF 1 VYUŽITÍ KOLA V LIBERCI

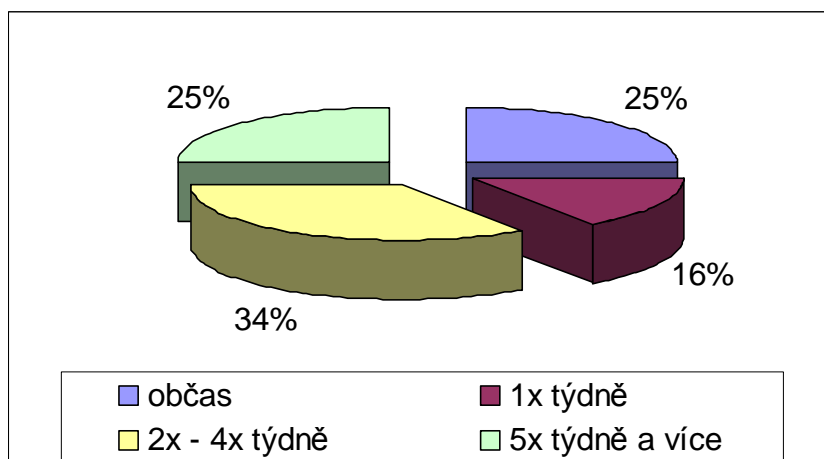


Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Tato otázka byla použita, aby bylo možno z výsledků ankety vyloučit ty respondenty, kteří kolo vůbec nepoužívají. 399 respondentů z celkového počtu 484 odpovědělo, že kolo používá. To znamená, že 4 z 5 dotázaných obyvatel Liberce na kole jezdí.

2. otázka - Jak často využíváte kolo ve městě Liberec (pouze cyklisté)?

GRAF 2 ČETNOST VYUŽITÍ KOLA

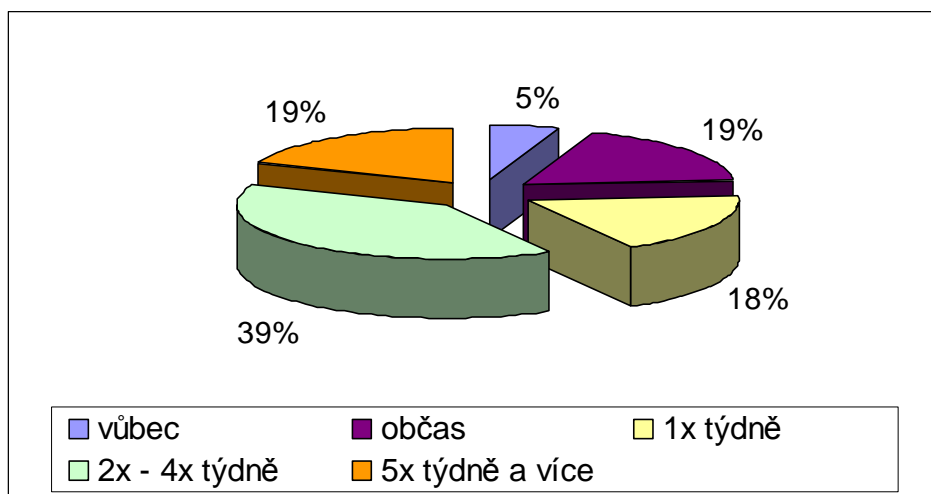


Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Bezmála 60% respondentů jezdí na kole velmi často, nejméně 2x týdně.

3. otázka – Jak často využíváte kolo při cestě za sportem, za zábavou (pouze cyklisté)?

GRAF 3 VYUŽITÍ KOLA PŘI CESTĚ ZA SPORTEM, ZA ZÁBAVOU

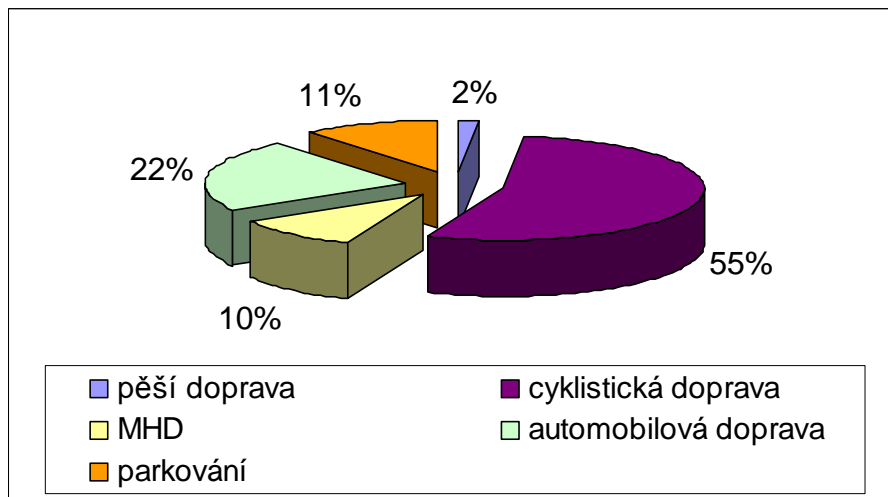


Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Ve volném čase je kolo mezi respondenty velmi oblíbené, a to bez rozdílu pohlaví, věku i ekonomické aktivity.

4. otázka – Jaký je nejvíce problémový druh dopravy v Liberci (podle cyklistů)?

GRAF 4: NEJVÍCE PROBLÉMOVÝ DRUH DOPRAVY



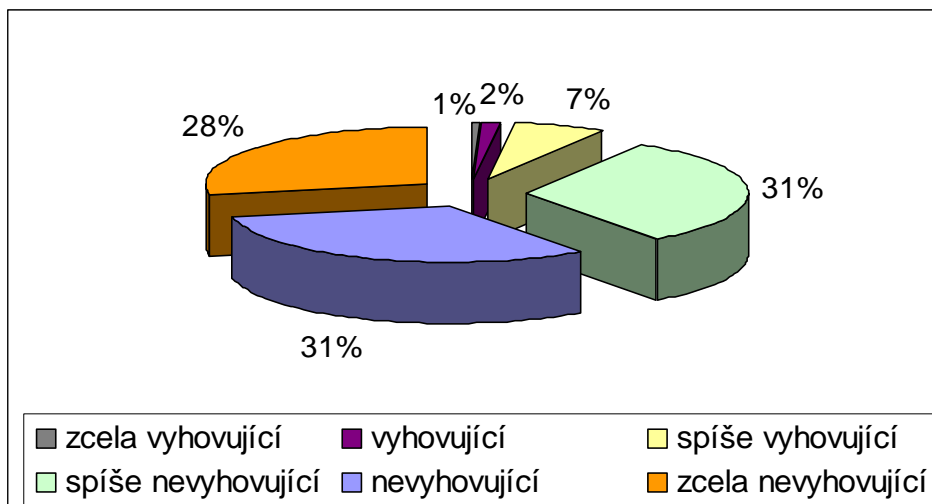
Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Je patrné, že cyklistická doprava je opravdu největším problémem v Liberci. Tento výsledek je samozřejmě zkreslen tím, že v grafu jsou vyobrazeny pouze názory cyklistů.

Kdyby zde byly i názory necyklistů, podíl cyklistické dopravy jako nejproblémovější by poklesl.

5. otázka - Jak byste ohodnotil současnou situaci pro cyklisty v Liberci?

GRAF 5: SITUACE V LIBERCI PRO CYKLISTY



Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

90% respondentů považuje současnou situaci v Liberci pro cyklisty za nevyhovující.

Pouze 10% je tak se současnou situací spokojeno.

6. Otázka – Náměty a připomínky k cyklistické dopravě – nejčastější

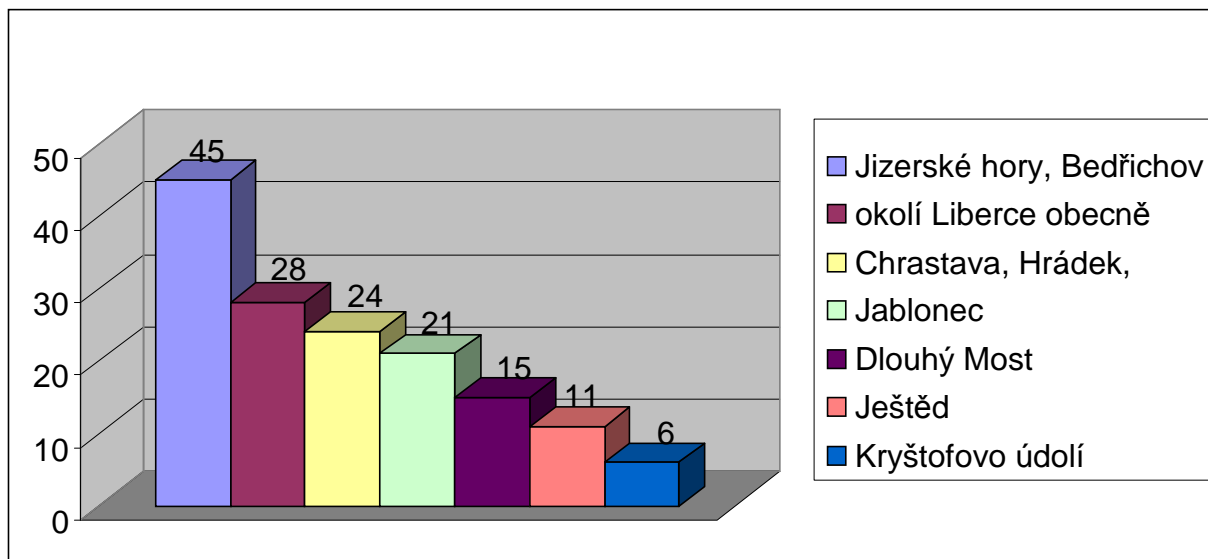
- Požadavek vyhrazeného pruhu pro cyklisty – 54x
- Bezpečné uložení kola – 41x
- Bezpečnost cyklistů vzhledem k automobilové dopravě – 36x
- Bezpečnost chodců vzhledem k cyklistům (ohrožení chodců, nedisciplinovanost cyklistů) – 27x
- Nedostatek cyklostezek – 23x
- Špatný stav komunikací a jejich údržba – 16x
- Nedostatečná propagace a osvěta cyklistické dopravy – 15x
- Nedostatečné značení cyklostezek – 8x

7. otázka – Jaká je nejčastější trasa Vaší cesty na kole ve volném čase?

v pracovní dny – I) v rámci města – zmíněno 205x

II) cesty mimo hranice Liberce – zmíněno 150x

GRAF 6: NEJČASTĚJŠÍ TRASY MIMO HRANICE LIBERCE VE VŠEDNÍ DNY

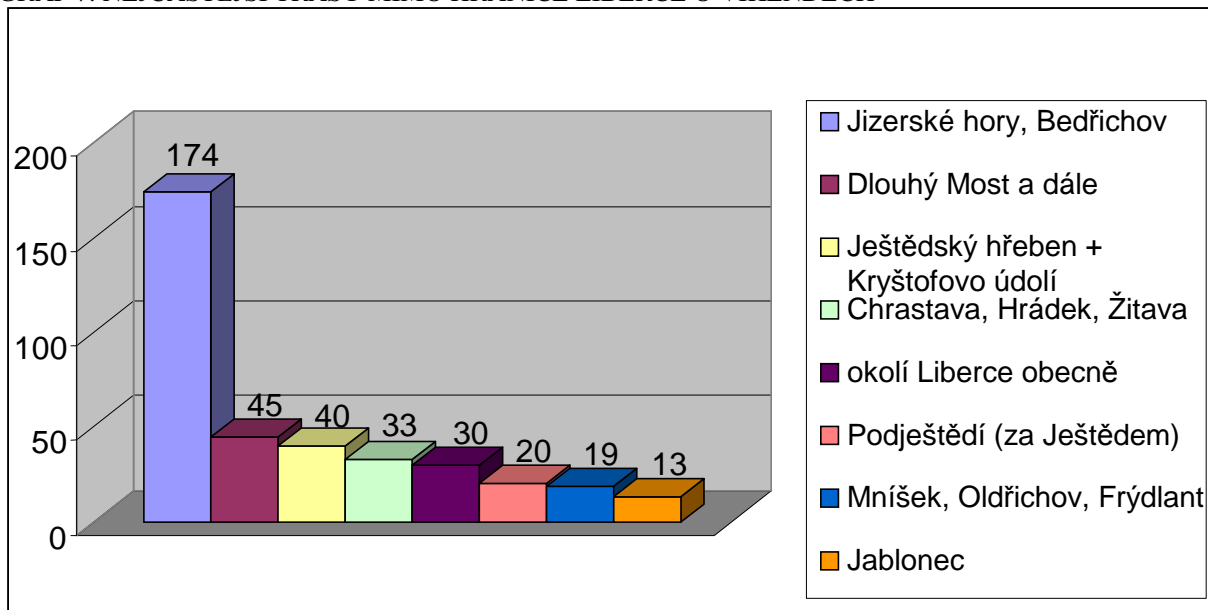


Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

b) o víkendech – I) v rámci města – zmíněno 80x

II) cesty mimo hranice Liberce – zmíněno 383x

GRAF 7: NEJČASTĚJŠÍ TRASY MIMO HRANICE LIBERCE O VÍKENDECH



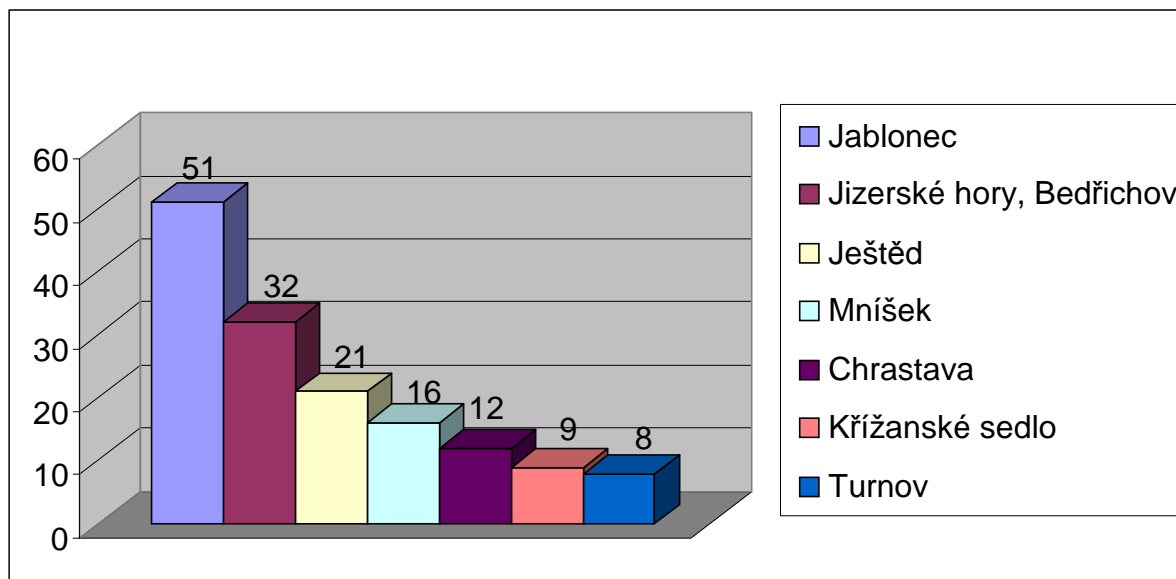
Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Je vidět, že odpovědi týkající se pracovních dnů a víkendů se podstatně liší. V pracovní dny převládají cesty po městě či do blízkého okolí. Naproti tomu o víkendech převládají cesty mimo město. Cesty do Jizerských hor hrají významnou roli jak v pracovních dnech tak i o víkendech.

8. otázka – Kde v Liberci či jeho okolí chybí cyklistická stezka nejvíce?

- a) v rámci města – 554x námětů
- b) trasy mimo hranice Liberce – 154x námětů

GRAF 8: NEJŽÁDANĚJŠÍ CYKLOSTEZKY MIMO HRANICE LIBERCE



Zdroj: vlastní zpracování údajů z: EDIP s.r.o., 04-04 Liberec – Generel cyklistické dopravy, Část: Anketní průzkum, říjen 2004

Respondenti požadují cyklostezky nejvíce v centru města, což je dáno tím, že v Liberci je pouze jedna cyklostezka a chybí zde kompaktní síť cyklostezek. V rámci centra města byly zmíněny prakticky všechny směry. Mimo hranice Liberce je nejžádanější cyklostezka směrem do Jablonce a dále do Jizerských hor.

U KAŽDÉ OTÁZKY ZAKROUŽKUJTE, PROSÍM, VŽDY ČÍSLO ZVOLENÉ ODPOVĚDI.

OBECNĚ OTÁZKY

1. Jak často využíváte jednotlivé dopravní prostředky ve městě Liberec (v období od jara do podzimu)?
 U každého dopravního prostředku zakroužkujte vždy jedno číslo vyjadřující, jak často daný dopravní prostředek používáte:
 1=5x týdně a více, 2=2x-4x týdně, 3=1x týdně, 4=občas, 5=vůbec

kolo	1	2	3	4	5
motocykl	1	2	3	4	5
osobní automobil	1	2	3	4	5
MHD	1	2	3	4	5
autobus ČSAD	1	2	3	4	5
vlak	1	2	3	4	5

2. Jaké dopravní prostředky nejčastěji využíváte k níže uvedeným účelům (v období od jara do podzimu)?
 Zakroužkujte vždy jedno číslo vyjadřující, který dopravní prostředek k danému účelu nejčastěji používáte:
 1=pouze pěšky, 2=kolo, 3=motocykl, 4= osobní automobil, 5=MHD, 6=autobus ČSAD, 7=vlak, 8=netýká se mě

cesta do zaměstnání/do školy	1	2	3	4	5	6	7	8
okružní cesta	1	2	3	4	5	6	7	8
cesta na nákup	1	2	3	4	5	6	7	8
cesta na úřad, k lékaři	1	2	3	4	5	6	7	8
cesta za sportem, za zábavou	1	2	3	4	5	6	7	8

3. Co by podle Vašeho názoru mělo město nejvíce udělat pro zlepšení dopravní situace ve městě?
 (komunikace, parkování, MHD, cyklistická a pěší doprava, vlekové a autobusové spojení apod.)

ODLEŽENÍ VÝKONŮ ŽALÚDÍ VÁŘEŠI, TĚ H. HORÁKOVĚ
REGULACE KVALITATIVNÍ VLAKOVÉ SPOJENÍ LIBEREC - PÍLAHA

4. Který z následujících druhů dopravy vnímáte v Liberci jako nejvíce problémový?

- 1 pěší doprava
- 2 **cyklistická doprava**
- 3 MHD
- 4 autobusová doprava
- 5 parkování

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

5. K jakému účelu nejčastěji využíváte jízdu na kole (v období od jara do podzimu)?
 Zakroužkujte vždy jedno číslo vyjadřující, jak často kolo k danému účelu využíváte:
 1=5x týdně a více, 2=2x-4x týdně, 3=1x týdně, 4=občas, 5=vůbec

cesta do zaměstnání/do školy	1	2	3	4	5
okružní cesta	1	2	3	4	5
cesta na nákup	1	2	3	4	5

cesta na úřad, k lékaři	1	2	3	4	5
cesta za sportem, za zábavou	1	2	3	4	5

6. Jak byste ohodnotil(a) současnou situaci pro cyklisty v Liberci?

- 1 zcela vyhovující
- 2 vyhovující
- 3 spíše vyhovující
- 4 spíše nevhovující
- 5 **nehovující**
- 6 zcela nevhovující
- 7 neurčitě posoudit

7. Jakou míru důležitosti přikládáte následujícím návrhům na zlepšení podmínek cyklistické dopravy v Liberci?

U každého návrhu zakroužkujte vždy jedno číslo vyjadřující Vaše hodnocení:
 1=velice důležité, 2=spíše důležité, 3=méně důležité, 4=nevážné, 5=neurčitě posoudit

střizovat nové cyklistické stezky ve městě	1	2	3	4	5
střizovat nové cyklistické stezky do okolí města	1	2	3	4	5
zlepšit orientační značení cyklistických tras	1	2	3	4	5
zvyšet dohled policie nad dodržováním předpisů	1	2	3	4	5
zvyšovat kvalitu povrchu vozovek	1	2	3	4	5
zvyšovat počet stojanů pro kola	1	2	3	4	5
zvyšovat počet uschoven kol	1	2	3	4	5
zvyšovat bezpečnost cyklistů pomocí stavěcích úprav (v místech kde lidé stáhnou s automobily nebo s chodci)	1	2	3	4	5

8. Pokud by se podmínky pro cyklisty ve městě a okolí zlepšily, využíval(a) byste kolo častěji než dosud?

- 1 **ano**
- 2 spíše ano
- 3 spíše ne
- 4 ne

9. Kde podle Vašeho názoru v Liberci, popřípadě v jeho okolí, chybí cyklistická stezka nejvíce?

LIBEREC - BĚDŘICHOV
LIBEREC - JESTĚB
LIBEREC - ŠABLONICE
LIBEREC - HENGELOV

10. Jste v Liberci či v jeho okolí nějaká místa (překážky), s nimiž máte při jízdě na kole problémy?

NEVĚDÍ
STAVĚNÍ CYKLISTICKÉ STEZKY LIBEREC - HENGELOV NE VĚDĚLA NEVĚDOUJI TI JEREMÁT

Příloha 1.2

11. Jsou v místě Vašeho pracoviště/školy vytvořeny dostatečné podmínky pro odstavování kol zaměstnanců/studentů?

- 1 zcela dostatečně
- 2 dostatečně
- 3 spíše nedostatečně
- 4 nedostatečně
- 5 nečlovědu poroučí

12. Jsou v místě Vašeho bydliště vytvořeny dostatečné podmínky pro odstavování kol?

- 1 zcela dostatečně
- 2 dostatečně
- 3 spíše nedostatečně
- 4 nedostatečně
- 5 nečlovědu poroučí

13. Jaká je nejčastější trasa (odkud-kam) Vaši cesty na místo ve volném čase?

V pracovní dny: HORNÍ HRADEC
O víkendech: HEŘKOV

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

14. K jakému účelu nejčastěji využíváte osobní automobil?
Zakroužkujte vždy jedno číslo vpravo (jak často osobní automobil k danému účelu využíváte:
1-5x týdně a více, 2-2x-4x týdně, 3-1x týdně, 4-ubírá, 5-vůbec

cesta do zaměstnání/do školy	1	2	3	4	<input checked="" type="radio"/> 5
služební cesta	1	2	3	<input checked="" type="radio"/> 4	5
cesta na nákup	1	2	<input checked="" type="radio"/> 3	4	5
cesta na úřad, k lékaři	1	2	3	4	<input checked="" type="radio"/> 5
cesta ze sportu, za zálibou	1	2	3	<input checked="" type="radio"/> 4	5

HROMADNÁ DOPRAVA

15. K jakému účelu nejčastěji využíváte městskou hromadnou dopravu (MHD) v Liberci?

1 - mučkáte vždy jedno číslo vpravo (jak často MHD k danému účelu využíváte:
1-5x týdně a více, 2-2x-4x týdně, 3-1x týdně, 4-ubírá, 5-vůbec

cesta do zaměstnání/do školy	1	<input checked="" type="radio"/> 2	3	4	5
služební cesta	1	2	3	4	<input checked="" type="radio"/> 5
cesta na nákup	1	2	3	4	<input checked="" type="radio"/> 5
cesta na úřad, k lékaři	1	2	3	4	<input checked="" type="radio"/> 5
cesta ze sportu, za zálibou	1	2	<input checked="" type="radio"/> 3	4	5

16. Zkvalitnění které oblasti MHD by Vás vedlo k tomu, abyste ji v Liberci využíval více než dosud?

UPOŘÁDIT PŘESTUPY V KAPLI
ČASOVÉHO TARIFU V HEŘKOVĚ

PĚŠÍ DOPRAVA

17. Jakou míru závažnosti přiřazujete následujícím problémům pěší dopravy v Liberci?

U každého problému zakroužkujte vždy jedno číslo vpravo (váše hodnocení:

1-vůbec závažné, 2-závažnější, 3-mírně závažné, 4-nestradná, 5-nevim, neumím posoudit

počet chůzí automobilů	1	<input checked="" type="radio"/> 2	3	4	5
počet chůzí cyklistů	1	2	3	<input checked="" type="radio"/> 4	5
nedostatek péších zón v centru města	1	2	<input checked="" type="radio"/> 3	4	5
smog na ulicích s hustým provozem	1	<input checked="" type="radio"/> 2	3	4	5
špatný stav chodníků	1	2	<input checked="" type="radio"/> 3	4	5
ubytí komunikace (chůzečky, pěšiny)	1	<input checked="" type="radio"/> 2	3	4	5
nedostatečný dohled policie nad dodržováním předpisů	1	2	<input checked="" type="radio"/> 3	4	5
počet chůzí při pohybu na ulici (porušení kriminalita)	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3	4	5

ZÁVĚREM NĚKOLIK ÚDAJŮ O VÁS

18. Jste: muž žena

19. Kolik je Vám let? 35

20. V současné době jste

- 1 zaměstnanec
- 2 podnikatel
- 3 student
- 4 důchodce
- 5 nezaměstnaný
- 6 na mateřské dovolené

Pokud jste u předchozí otázky označil(a) odpověď 4, 5 nebo 6, přejděte prosím k otázce 23. Jste-li student(ka), přejděte k otázce 22.

21. Pracujete ve:

- 1 státní správě (státní apod.)
- 2 školství
- 3 jiné státní organizaci
- 4 soukromém sektoru

22. Místo Vašeho pracoviště nebo školy:

obec: LIBEŘEC
ulice: NA KOPĚ

23. Místo Vašeho bydliště:

obec: LIBEŘEC
ulice: VILKOVSKO

24. Vaše další připomínky a podněty k cyklistické dopravě:

UPRAVDIT CYKLISTICKÝ POJÍZDU POTŘEBNÝM
UTRAPI... JE NAJÍT ČESTNĚ VYKONÁVAT
OBJEKT... GIBON... BEZ... HANBY
COŽLE... UPRAVDIT... ANI... PRÁVNÍ... GIBON... ANI... GIBON... ANI... GIBON...
NEPOMOCI... ALE... HODNĚ... HODNĚ...

NEDOSTATEK VYONÝCH... SIBER
PRO... PŘETŘE... GIBON...

Příloha 1.3

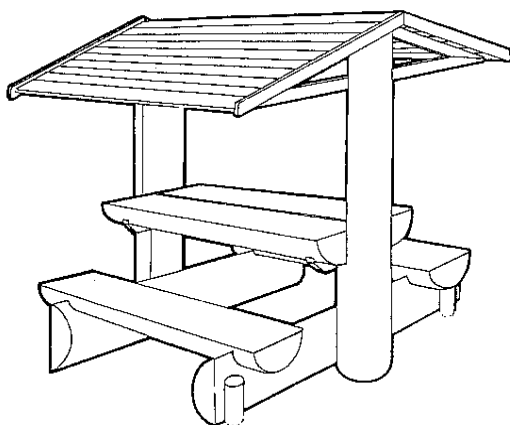
Děkujeme Vám za čas, který jste věnoval(a) vyplňování dotazníku a přejeeme Vám krásný den!

Příloha č.5 – Navržený mobiliář pro cyklostezku

Infotabule



Lavička se stolem zastřešené – kulatina



Doporučené svislé dopravní značky

IS 21



IS 19



IP 7



C9 a



