

## 1 Obsah

1 Obsah.....	1
2 Úvodní informace.....	2
3 Stručné vyhodnocení projektu.....	3
4 Stručný popis podstaty projektu a jeho etap .....	4
5 Odhad poptávky .....	5
6 Management projektu.....	6
7 Technické a technologické řešení projektu .....	6
7.1 Umístění stavby .....	6
7.2 Průzkumy, příprava pro výstavbu.....	6
7.3 Stavební objekty.....	7
8 Dopad projektu na životní prostředí.....	7
9 Rozpočet.....	8
9.1 Specifikace relevantních Costs a Benefits.....	8
9.2 Neocenitelné Costs a Benefits .....	8
9.3 Výsledky výpočtu ekonomických ukazatelů projektu.....	9
10 Specifikace relevantních Costs a Benefits .....	9
10.1 Vymezení zainteresovaných subjektů.....	9
10.2 Přínosy plynoucí z realizace projektu jednotlivým beneficiům .....	10
11 Řízení rizik (citlivostní analýza) .....	11
11.1 Předinvestiční fáze .....	11
11.2 Investiční fáze .....	12
11.3 Provozní fáze .....	13
12 Harmonogram projektu .....	13
13 Závěrečné hodnocení projektu .....	14

## 2 Úvodní informace

Hlavním cílem projektu výstavby místní komunikace „Průmyslové spojky Hradčany“ je zpřístupnění budoucího průmyslového areálu letiště Hradčany, tak aby plochy mohly být nabídnuty a dále efektivně využity k podnikatelským záměrům.

Letiště Hradčany je umístěno v areálu bývalého Vojenského výcvikového prostoru (VVP), kterým bylo území prohlášeno v roce 1950 a teprve 31.12.1991 bylo převedeno pod civilní správu, nejprve na Okresní úřad Česká Lípa, později MMR ČR – organizační složku státu PRIVUM. Negativní dopad dlouhodobého působení vojenských posádek a nečinnosti státu se projevil nejen v sociální struktuře obyvatel, ale především na množství zdevastovaných ploch včetně kontaminované půdy, nevyužitelných zchátralých objektů a nedostatečné kapacitě a stavu inženýrských sítí a komunikací.

Převážná část území VVP je zařazena mezi 6 Hospodářsky slabých oblastí Libereckého kraje, které si zasluhují nejen ze strany místní samosprávy, ale i ze strany státu zvláštní podporu. Hospodářsky slabé oblasti byly vymezeny při tvorbě Programu rozvoje Libereckého kraje 2004-2006 na základě posouzení šesti zvolených ukazatelů, ze kterých jsou pro projekt „Průmyslová spojka Hradčany“ podstatné tyto:

- míra nezaměstnanosti (k 31.12.2001 větší než 10%)
- intenzita podnikatelských aktivit (počet podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel menší než 170 podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel)
- daňová výtěžnost (daňové příjmy obcí na 1 obyvatele nižší než 4000 Kč na obyvatele)

V návrhové části Programu rozvoje hospodářsky slabých oblastí Libereckého kraje má projekt „Průmyslová spojka Hradčany“ přímou vazbu na následující opatření:

- Podpora hospodářského rozvoje
- Zlepšení komunikačního propojení obcí a jejich částí novou výstavbou, rekonstrukcí silnic II. a III. tříd a místních komunikací
- Revitalizace brownfields
- Odstranění skládek odpadů zařazených mezi staré ekologické zátěže

Projekt dále navazuje na krajský dokument „Program rozvoje Libereckého kraje“, konkrétně na problémový okruh „Infrastruktura“ a nabízí řešení ke zkvalitnění stávající dopravní infrastruktury. Zároveň se významně dotýká problémového okruhu „Ekonomický rozvoj“, přičemž v této oblasti významně přispívá k vytvoření příznivých podmínek pro podnikání a nové investice.

V současné době je areál přístupný ze silnice II. třídy č. 268 a 270. Zde je třeba poznamenat, že pro podnikatelské účely a průmyslové využití letiště Hradčany a přilehlých pozemků jsou dosavadní přístupové komunikace zcela nedostačující (nelze je trvale využít pro silniční nákladní dopravu), což má významný vliv na omezení přílivu investic do řešeného území.

Na nutnost vyřešení přístupových komunikací poukazuje i společnost ICKM– Ralsko s.r.o., která zde plánuje výstavbu technologického střediska na komplexní zpracování odpadů, společnost Salamanca s.r.o., která zde plánuje výstavbu zóny pro lehkou průmyslovou výrobu a dále i ostatní nositelé připravených projektů.

Projekt se svým charakterem řadí mezi projekty s nadregionálním významem, neboť přispěje ke zkvalitnění dopravního napojení oblasti HSO Podralsko s městem Mladá Boleslav a tím zkvalitní propojení západní části Libereckého kraje s krajem Středočeským..

Cost Benefit Analýza  
„Průmyslová spojka Hradčany“

**Předkladatel projektu:**

Obec Ralsko  
Kuřívody 701  
471 24 Ralsko  
Jindřich Šolc-starosta

**Projektant:**

Dopravní stavby Česká Lípa s.r.o.  
Antoníny Sovy 965  
470 01 Česká Lípa  
Ing. Pavel Žáček

**Zpracovatel studie:**

ARR-Agentura regionálního rozvoje spol. s r.o.  
Tř. 1. máje 97/25  
460 01 Liberec III

I přes snahy zpracovatele o získání bližších informací ze studie řešící využití letiště Hradčany, jejímž zadavatelem je Liberecký kraj, nebyly doposud tyto údaje poskytnuty. Při zpracování této Cost Benefit Analýzy zpracovatel vycházel z vlastních zkušeností a znalostí sledované oblasti.

### 3 Stručné vyhodnocení projektu

V případě průmyslové zóny Hradčany se počítá především se zájmem o investici ze strany malých a středních firem, které by ve sledované lokalitě mohly vytvořit cca. 1.000 nových pracovních míst a výše těchto přínosů by se pohybovala okolo 118,3 mil. Kč za rok. Mezi přímé investiční příjmy dále patří příjmy z prodeje zainvestovaných pozemků ve výši cca. 750 mil. Kč.

Náklady spojené s investicí se pohybují ve okolo 223 mil. Kč a společně s náklady na údržbu komunikace znamenají pro investora značné finanční zatížení.

Do výpočtů ekonomických ukazatelů nebylo zahrnuto financování projektu, neboť v současné době jsou jeho možné varianty v jednání a ani možná dotace nebyla z toho samého důvodu do výpočtů zahrnuta.

Vzhledem k tomu, že realizace projektu má smysl pouze v případě, že bude komunikace realizována jako celek, tedy od km 0,0 až km 4,0, při výpočtu ekonomických ukazatelů nebyl brán zřetel na rozdělení projektu do jednotlivých etap výstavby.

Jedním z nejdůležitějších kritériálních ukazatelů pro zhodnocení této investice je počet vytvořených pracovních míst. Do zpracování citlivostní analýzy bylo zahrnuto variantní řešení, které počítá s vytvořením „pouhých“ 437 pracovních míst, a to pouze firmami, které doposud projevily zájem o investici na území letiště Hradčany a jeho přilehlých plochách. I přesto, že pracovních míst bude v této variantě vytvořeno o 56,3% méně než je plánováno, je rentabilita projektu zřejmá.

## 4 Stručný popis podstaty projektu a jeho etap

Bývalé vojenské letiště Hradčany patří s plochou 300 ha mezi jeden z nejrozlehlejších rozvojových areálů v Libereckém kraji. Plocha letiště je částečně zpevněná, na jeho okrajích se nachází 40 bývalých úkrytů letadel ve vlastnictví soukromé společnosti Ralsko – Vivo s.r.o..

Nejen bývalé letiště, ale i další přilehlé plochy jsou vhodné k rozvoji podnikatelských aktivit. Původní komunikace a inženýrské sítě jsou však v desolátním stavu a vyžadují celkovou rekonstrukci, stejně jako železniční vlečka jejíž části byly postupně zcela rozkradeny.

Vlastníkem stavbou dotčených pozemků je český stát. Právo k hospodaření s těmito pozemky mají Vojenské lesy a statky ČR, s.p. a organizační složka státu PRIVUM. Majetek státu ve správě organizační složky PRIVUM je od ledna 2005 připraven k převodu na územní samosprávu. Projektový záměr byl s vlastníky pozemků projednán a nebyl shledán žádný závažný důvod k neposkytnutí pozemků k realizaci projektu. Pozemky ve správě Vojenských lesů a statků ČR, s.p. by měly být na samosprávu převedeny formou směny pozemků s Obcí Ralsko.

Realizace projektu řeší zpřístupnění pro investory jinak atraktivního území, a to jeho propojením se silnicemi II. třídy č. 268 (Mimoň>Mnichovo Hradiště>Mladá Boleslav) a č.270 (Mimoň>Doksy>Mladá Boleslav).

Výstavba této místní komunikace významně přispěje k vyřešení problému stávající komunikace vedoucí k průmyslové zóně, která je vedena středem sídliště v části obce Plouznice a zároveň ke snadnější obslužnosti částí obce Ralsko (Hradčany, Borek-Kuřivody a Plouznice).

Trasa komunikace je navržena v začátku trasy v Hradčanech v blízkosti letištní plochy (cca 50m od hrany letiště) a je napojena na silnici II/270 nedaleko od čistírny odpadních vod. Dále je vedena přibližně v souběhu se stávající cestou podél přesypaných hangárů (km 0,8-1,25) a dále v souběhu s vlečkou (km 1,25-1,55). Od místa souběhu s vlečkou vede trasa opět v souběhu se stávající panelovou cestou až do km cca 2,45, kde trasa přebíhá mezi podzemními bunkry na bývalé kolejiště vlečky. Po kolejišti vlečky probíhá trasa v km 2,8-3,2, na konci tohoto úseku v místě rampy, přechází trasa pravostranným obloukem po stávající lesní cestě až k napojení na II/268 cca. km 4,05. Komunikace je navržena jako dvouproudová, rozšíření o další pruhy je navrženo v křižovatkových prostorech.

Vzhledem k minimálnímu využití území kolem letiště bude mít stavba zanedbatelný vliv na okolní zástavbu v území. Výjimkou bude pouze výstavba napojujících křižovatek na II/270 a II/268, kde po dobu stavby dojde k omezení provozu. Vzhledem k dostatečnému šířkovému uspořádání obou silnic a pouze jednostrannému rozšíření těchto silnic v místě křižovatek, se předpokládá, že omezení provozu bude moci být redukováno na minimum (snížení rychlosti jízdy, redukce šířky jízdního pruhu).

Přístup motorovou dopravou, pěší a cyklistický provoz a přístup k jednotlivým stávajícím objektům bude zachován po celou dobu výstavby.

Po trase budou zachovány tři stávající křižovatky v současné době účelových komunikací, a to v km 1,23, km 1,97 a km 2,45. Nově je navržena křižovatka v km 0,185, která zpřístupní letištní plochu. Dále jsou navrženy sjezdy k stávajícím objektům (ČOV, 2x trafostanice) a k nově zamýšlenému areálu (na km 0,766 k technologickému středisku a km 3,173)) k technologickému středisku. Křižovatky a sjezdy po délce trasy budou realizovány tak, aby bylo zachováno, či dočasně nahrazeno, stávající dopravní napojení. Navrhovaná trasa komunikace je ovlivněna především objekty, které přiléhají k předem vytyčenému koridoru.

## Cost Benefit Analýza „Průmyslová spojka Hradčany“

Některé z nich budou demolovány, jiné, především podzemní hangáry, budou zachovány za současného provedení dalších technických opatření. Trasa je ovlivněna též polohou stávajících inženýrských sítí. Dalším výrazným činitelem, ovlivňujícím rozsah zemního tělesa a prvků odvodnění, je velmi rovný terén, vyžadující zřízení vsakovacích jámek podél komunikace.

V zájmovém území jsou pozůstatky dvou vleček. S první z nich je trasa v km 1,25-1,55 v souběhu, tato vlečka je uvažována pro její budoucí zprovoznění pro obsluhu technologického střediska. Druhá vlečka se nachází v místě trasy km 2,8-3,2 v jejímž kolejišti je trasa navržena a s jejím využitím se dále nepočítá.

Předpokládaná etapizace projektu vychází z logického rozdělení projektu a má dvě varianty.

### Varianta č.1:

Výstavba bude realizována ve dvou etapách. První etapa km 0,0-2,0 a etapa druhá km 2,0-4,0. Předpokládaná doba trvání stavební realizace každé z etap by se měla pohybovat od dvou do tří let, z čehož vyplývá doba stavební realizace projektu 4 až 6 let. Náklady na každou z etap se pohybují okolo 50 mil. Kč.

### Varianta č.2:

Ve druhé variantě se počítá s rozdělením projektu na pět etap s následujícím rozdělením:

		náklady na etapu:
1.etapa	km 0,0-1,2	30 mil. Kč
2.etapa	km 1,2-2,0	20 mil. Kč
3.etapa	km 2,0-2,4	10 mil. Kč
4.etapa	km 2,4-3,2	20 mil. Kč
5.etapa	km 3,2-4,0	20 mil. Kč

V této variantě se počítá s délkou trvání výstavby jednotlivých etap cca.1 rok a celkovou délkou projektu 5let.

V současné době je vyšší předpoklad realizace projektu dle variantního řešení č.2.

## 5 Odhad poptávky

Informace zpracované v této kapitole byly získány od zástupců Obce Ralsko, kteří evidují počet a charakter poptávky po investici ve sledované lokalitě. Právě charakter poptávky významným způsobem ovlivní způsob využití ploch budoucí průmyslové zóny.

Vzhledem k tomu, že nabídka zainventovaných ploch na Českolipsku je velice omezená, předpokládá se převážně ze strany malých a středních podnikatelských subjektů zájem o pozemky v průmyslové zóně letiště Hradčany, které se díky projektu „Průmyslová spojka Hradčany“ zpřístupní. Tento předpoklad je již nyní podložen množstvím podnikatelských subjektů, které doposud projevily zájem o investice právě na území průmyslové zóny Hradčany a přilehlých plochách. V současné době je evidováno následujících 11 subjektů s již konkrétním podnikatelským záměrem:

1. ICKM-Ralsko s.r.o. Technologické středisko na komplexní zpracování odpadů
2. Salamanca s.r.o. Rozvoj komerční zóny

Cost Benefit Analýza  
„Průmyslová spojka Hradčany“

3. Ploužnice s.r.o.	Sklady pro dlouhodobé skladování obilí
4. Jaroslav Špaček	Výroba a skladování dřevní štěpky
5. skupina nájemců	Provoz ultralightingu
6. Martin Koleneč	Technické zázemí stavební firmy
7. Jaroslav Sluka	Pilařská výroba, AEROCENTRUM
8. Vlastimil Ladýř-Ladeo	Zpracování rybníčních krmiv
9. Technický a zkušební ústav stavební Praha s.p.	Areál pro zkoušení výrobků pro dopravní komunikace
10. Global Trading, spol. s r.o.	Skladový areál pro uskladnění posypového materiálu
11. LITRA s.r.o.	Logistické centrum

Výše uvedené podnikatelské subjekty vytvoří realizací svých podnikatelských záměrů přibližně 437 volných pracovních míst.

Marketingová strategie by měla být zpracována a následně implementována společně s nabídkou ploch určených k investici nacházejících se v areálu letiště Hradčany a ploch přilehlých, které se díky realizaci projektu „Průmyslové spojky Hradčany“ zpřístupní a atraktivní.

## 6 Management projektu

Zajištění veškerých procesů spojených s přípravou a realizací výstavby komunikace bude zajišťovat stavební firma, která bude vybrána na základě výběrového řízení.

Řízení projektu bude zajištěno taktéž externě.

Tak, aby mohl být projekt úspěšně realizován, bude velice důležité zkoordinovat činnosti všech účastníků projektu ve všech částech jeho realizace, včetně nastavení komunikace s Libereckým krajem.

## 7 Technické a technologické řešení projektu

### 7.1 Umístění stavby

Stavba je umístěna v souběhu se severní hranou letištní plochy, s odstupem od letiště cca 50-300m, a propojuje silnice II/270 a II/268.

Ochranná pásma vyplývají z uložených stávajících inženýrských sítí, ze souběžně vedené koleje vlečky (km 1,25-1,55) a z bezprostředně přilehlého lesa.

Další stavební objekty jsou vyvolány stavbou komunikace- jsou to přeložky některých vedení inženýrských sítí.

### 7.2 Průzkumy, příprava pro výstavbu

- Geotechnický a hydrogeologický
- Průzkum inženýrských sítí
- Záborový elaborát
- Dopravně inženýrské posouzení
- Průzkum území, demolic

Výše uvedené průzkumy byly již provedeny.

## Cost Benefit Analýza „Průmyslová spojka Hradčany“

Zabezpečení energií bude využíváno pomocí přenosných motorových centrál nebo napojením provizorních odběrů ze stávajících trafostanic ČEZ (SČE). Telefony budou používány mobilní, pevná linky nebude zřizována.

Materiál bude částečně navážen a zabudováván postupně, částečně bude ukládán na mezideponie. Tyto mezideponie budou využity též pro uložení odtěžených hmot. Mezideponie budou umístěny přímo na staveništi v obryse stavby a na plochách bezprostředně přilehlých.

Zařízení staveniště bude zřízeno v obryse ploch, určených jako mezideponie.

Skládky pro vybouraný materiál jsou již specifikovány.

Během stavby bude zajištěn dohled pyrotechnika.

Ochrana stávajících zařízení včetně respektování ochranných pásem bude zaručena zhotovitelem v souladu s podmínkami správců těchto zařízení, vlastníky těchto zařízení a objektů, vlastníky pozemků a příslušnými předpisy a ČSN.

Všechna podzemní vedení inženýrských sítí budou před započítím zemních a bouracích prací vytýčena.

Stavební práce v místech napojení průmyslové spojky na silnici II. třídy budou probíhat za částečného omezení dopravy. Omezení a usměrnění dopravy bude označeno přenosnými značkami, které osadí zhotovitel stavby před započítím výstavby.

### 7.3 Stavební objekty

**Součástí stavby jsou následující stavební objekty:**

- SO 101, 102 Průmyslová spojka
- SO 103 Křižovatka se silnicí II/270
- SO 104 Křižovatky a sjezdy v km 0,1-2,0
- SO 105 Křižovatky a sjezdy v km 2,0-3,9
- SO 106 Křižovatka se silnicí II/268
- SO 251, 252 Zárubní zdi

## 8 Dopad projektu na životní prostředí

I přesto, že část komunikace (v km 3,4-4,0) mírně překročí hranici chráněného území NATURA 2000, dle předběžného stanoviska zástupců Ministerstva životního prostředí a Správy CHKO Kokořínsko tato skutečnost nevylučuje realizaci připravované komunikace, neboť se jedná pouze o drobný zásah do okraje tohoto chráněného území. Po zpracování potřebné dokumentace je však nutné podat oficiální žádost o vyjádření se k této záležitosti.

Projekt je díky svým technickým parametrům a skutečnosti, že trasa nezasáhne žádné Chráněné krajinné území (kromě drobného zásahu do NATURY 2000, což je řešeno samostatně) vyloučen z procesu jeho posouzení dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

## 9 Rozpočet

### 9.1 Specifikace relevantních Costs a Benefits

#### Fáze projektu

##### 1. Předinvestiční fáze

###### Costs:

- |   |             |
|---|-------------|
| • Projektová dokumentace                          | 3 mil Kč    |
| • Zpracování předběžné studie proveditelnosti/CBA | 50 tis. Kč  |
| • Náklady spojené s převodem pozemků              | 150 tis. Kč |
| • Náklady spojené se podáním žádosti o dotaci     | 150 tis. Kč |
| • Ostatní náklady                                 | 50 tis. Kč  |

##### 2. Investiční fáze

###### Costs:

- |                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| • Náklady spojené s výběrovým řízením | 150 tis. Kč |
| • Vlastní výstavba komunikace         | 100 mil. Kč |
| • Technický dozor                     | 500 tis. Kč |
| • Řízení projektu                     | 500 tis. Kč |
| • Realizační projektová dokumentace   | 1,5 mil. Kč |
| • Příprava a zainvestování zóny       | 100 mil. Kč |

##### 3. Provozní fáze

###### Costs:

- Údržba komunikace (vč. Vysprávek): rok 1.-2. 100.000,-Kč/rok; 3.-12. 250.000,-Kč/rok; 13.-20. 300.000,-Kč/rok

###### Benefits:

- Prodej zainvestovaných pozemků v průmyslové zóně:  $(300\text{Kč} - 50\text{Kč}) \cdot 300\text{ha} = 750 \text{ mil. Kč}$
- Vytvoření nových pracovních míst  $(1.000 \cdot 118.300) = 118,3 \text{ Mil. Kč/rok}$   
118.300,-Kč náklady na nezaměstnaného

### 9.2 Neocenitelné Costs a Benefits

- Zvýšení atraktivity HSO Podralsko pro místní obyvatele, podnikatele, investory a turisty
- Zvýšení úrovně sociálně slabých obyvatel a obyvatel národnostních menšin
- Rozvoj zařízení občanské vybavenosti
- Zamezení dalšího chátrání areálu bývalého letiště Hradčany a přilehlých ploch
- Částečné omezení nákladní a osobní dopravy přes město Mimoň



### 9.3 Výsledky výpočtu ekonomických ukazatelů projektu

V úvodu je nutné podotknout, že i přesto, že se počítá se žádostí o úvěr na profinancování projektu, ale vzhledem k tomu, že výše částky úvěru, doba splácení, výše splátek a další informace jsou součástí probíhajících jednání, stejně jako dotace projektu, která by měla být až 75%, nebyly tyto informace o způsobu financování do výpočtů zařazeny.

Vzhledem k tomu, že realizace projektu má smysl pouze v případě, že bude realizován celý tedy od km 0,0 až km 4,0, při výpočtu ekonomických ukazatelů nebyl brán zřetel na rozdělení projektu do jednotlivých etap výstavby.

**Současná hodnota (PV)** investice je ve výši 1 939 653 593,03 Kč

**Čistá současná hodnota (NPV)** = 1 737 003 593,03 Kč

Vzhledem k tomu, že NPV projektu má kladnou hodnotu, lze tento projekt považovat za ekonomicky výhodný.

**Vnitřní výnosové procento (EIRR)** = 3,24%

Investice je zhodnocena 3,24%, což lze považovat při současné výši úrokových sazeb za efektivní zhodnocení vloženého kapitálu.

**Doba návratnosti** = 1,72 roku (21měsíců)

**Index rentability (NPV/I)** = 8,57

I tento výsledek potvrzuje efektivní zhodnocení vynaložené investice. Kdy na jednu investovanou korunu připadá 8,57 Kč čistého diskontovaného přínosu.

Na základě provedených výpočtů vyplývá, že realizace projektu přinese významné zhodnocení investice a zároveň pozitivně přispěje k rozvoji sledované oblasti.

## 10 Specifikace relevantních Costs a Benefits

### 10.1 Vymezení zainteresovaných subjektů

- a) 14 obcí HSO Podralsko
- b) Obyvatelé HSO Podralsko
- c) Podnikatelské subjekty podnikajících na území HSO Podralsko
- d) Investoři
- e) Obec
- f) Liberecký kraj

## **10.2 Přínosy plynoucí z realizace projektu jednotlivým beneficiářům**

### **a) 14 obcí HSO Podralsko**

V návaznosti na rozvoj území jako průmyslové zóny dojde k podpoře podnikatelských aktivit a k rozvoji podpůrných služeb. Ekonomický rozvoj sebou přinese tvorbu nových pracovních míst v regionu s téměř 10% nezaměstnaností a příliv nových zahraničních investic.

Množství vytvořených pracovních míst v průmyslových zónách na území ČR se pohybuje průměrně okolo 40 nových pracovních míst/ha průmyslové zóny. Největšími zaměstnavateli jsou ve většině případů velké firmy převážně zahraničních investorů, které nabízejí okolo 1.000 pracovních míst.

V případě průmyslové zóny Hradčany se počítá spíše se zájmem malých a středních firem, které by ve sledované lokalitě mohly vytvořit cca. 1.000 nových pracovních míst. I přesto, že je v oblasti přibližně 10 % nezaměstnanost hrozí zde riziko nedostatku kvalifikované pracovní síly. Občané ve většině případů vyjíždějí za prací do okolních měst jako je Česká Lípa a Mladá Boleslav. Zde bude záležet na atraktivitě pracovních příležitostí vzniklých v průmyslové zóně.

### **b) Obyvatelé HSO Podralsko**

Realizací projektu dojde k zatraktivnění celé oblasti Podralska, a to nejen ve smyslu podpory podnikání a tvorby nových pracovních míst, ale také rozvojem cestovního ruchu díky zpřístupnění přírodní lokality v okolí letiště Hradčany širší veřejnosti. V návaznosti na rozvoj tohoto odvětví se počítá s rozvojem dalších podpůrných služeb jako např. informační centra, nákupní střediska, ubytovací a stravovací zařízení.

Dalším významným přínosem je v případě využití nabídky volných pracovních míst vytvořených v průmyslové zóně zvýšení úrovně sociálně slabých obyvatel a obyvatel národnostních menšin, jejichž populace v okolí průmyslové zóny převažuje.

Nezanedbatelný je i přínos pro všechny občany žijící v blízkosti průmyslové zóny, kteří budou těžit z rozvoje zařízení občanské vybavenosti.

### **c) Podnikatelské subjekty podnikající na území HSO Podralsko**

Vzhledem k rozsahu investice se předpokládá, že bude v maximální možné míře využito služeb místních dodavatelů a poskytovatelů služeb, což významnou měrou přispěje k ekonomickému rozvoji těchto podnikatelských subjektů.

### **d) Investoři**

Realizací projektu dojde k vytvoření optimálních podmínek pro rozvoj investic v lokalitě bývalého letiště Hradčany. Investorům se tak nabídne možnost využití relativně krátké dopravní vzdálenosti k významným průmyslovým centrům, městu Liberec a Mladá Boleslav a zároveň dojde k rozšíření investiční nabídky v Libereckém kraji.

### **e) Obec**

V případě realizace projektu se obec stane majitelem pozemků a částka za jejich následný prodej přispěje do rozpočtu obce. Zde je nutné počítat spíše s postupným prodejem těchto ploch a tím s postupným získáním takto utržených finančních prostředků..

Vzhledem ke skutečnosti, že se průmyslová zóna sice nachází v lokalitě s nedostatkem zainventovaných rozvojových průmyslových ploch, ale zároveň pro investory ne až tak atraktivní oblasti, je odhad příjmů za prodej zainventovaných pozemků velice hrubý. Cena se

## Cost Benefit Analýza „Průmyslová spojka Hradčany“

dále odvíjí od velikosti prodávaného pozemku, kdy s množstvím potřebné plochy klesá i výše ceny za m<sup>2</sup>.

Nezainventovaný pozemek: cca. 30-50,-Kč/m<sup>2</sup>

Zainventovaný pozemek: průměrně cca. 300,-Kč/m<sup>2</sup>

V souvislosti s podnikatelskou činností subjektů působících v budoucí průmyslové zóně a se sídlem v dané lokalitě lze předpokládat určité příjmy do obecního rozpočtu ve formě daní z příjmu právnických osob.

### **f) Liberecký kraj**

V případě realizace projektu bude zpřístupněna a zainvestována významná průmyslová zóna v Libereckém kraji „Letiště Hradčany“.

Příviv investic do oblasti přispěje k ekonomickému rozvoji a zvýšení atraktivity nejen sledovaného území, ale celého kraje.

Nové investice do letiště Hradčany a okolních ploch, které svým rozsahem patří k největším brownfields v Libereckém kraji se zamezí dalšímu chátrání a destrukci těchto objektů.

Zkvalitněním dopravní infrastruktury díky realizaci projektu „Průmyslová spojka Hradčany“ dojde ke zlepšení místní dopravní dostupnosti a k vyřešení problémů s nákladní dopravou. Tak, aby toto řešení mělo efektivní přínos musí být realizováno v přímé návaznosti na zkapacitnění úseku Dolní Krupá-Mnichovo Hradiště.

Jedním z dalších aspektů ovlivněných realizací projektu „Průmyslové spojky Hradčany“ je omezení nákladní a osobní dopravy, která je v současné době vedena přes centrum města Mimoň a nahrazení diskutovaného obchvatu města, jehož realizace vzhledem ke snížení dopravního zatížení o 30% není nezbytná a jako samostatná investice neefektivní. Právě zde se nabízí alternativní řešení obchvatu města ve spojení s průmyslovou spojkou Hradčany, která by tak zároveň pomohla zmírnit dopravní situaci města Mimoň.

Projekt „Průmyslová spojka Hradčany“ a tím dopravní napojení bývalého letiště má přímý dopad na řešení problémů vyplývajících ze socio-ekonomické situace HSO Podralsko.

## **11 Řízení rizik (citlivostní analýza)**

V následující části jsou identifikována rizika, která mohou mít vliv na realizaci projektu a nastíněny možnosti jejich eliminace.

### **11.1 Předinvestiční fáze**

Jedním z možných rizik v předinvestiční fázi projektu je vypořádání se s vlastníky pozemků.

V současné době je množství vlastníků pozemků omezeno pouze na jednoho, a to na český stát, po převodu části pozemků na samosprávný celek se bude jednat o vlastníky dva. Správcem pozemků ve vlastnictví státu jsou Vojenské lesy a statky ČR, s.p., pozemky t.č. ve správě organizační složky Prívum přejdou do vlastnictví samosprávných celků. I přes doposud úspěšně vedená jednání o směně pozemků ve správě Vojenských lesů a statků ČR, s.p. za pozemky obecní, lze toto riziko považovat za významné.

Další možné riziko je vázáno na rozhodnutí o Stavební uzávěře některých ploch v okolí letiště, které jsou přímo spjaty s výstavbou komunikace.

## Cost Benefit Analýza „Průmyslová spojka Hradčany“

Tato uzávěra by měla být uvolněna po majetkovém převodu inkriminovaných pozemků na jiného majitele spolu s rozhodnutím Libereckého kraje s dílčí změnou jediné existující územně plánovací dokumentace – ÚP VÚC RALSKO, jejíž návrhové období již uplynulo a kterou je možné považovat za směrnou (taková změna již byla odsouhlasena usnesení zastupitelstva Libereckého kraje). I přesto je však nutné další postup vztahující se k tomuto omezení konzultovat s Odborem výstavby, územního plánování a dopravy města Mimoň.

Ne zcela bezvýznamné je riziko plynoucí ze zpracovávaného Územního plánu. Územní plán obce si nechává zpracovat obec Ralsko a zároveň je zpracováván Územní plán Libereckého kraje. V návrzích obou těchto územních plánů je komunikace zanesena.

Zde je nutné zabezpečit výstupy obou dokumentů tak, aby byly ve vzájemném souladu.

### 11.2 Investiční fáze

Nejvyšší riziko provázející prakticky celý projekt je nedostatek finančních prostředků potřebných k jeho realizaci. Předpokládaných přínosů se dosáhne pouze za předpokladu, že projekt „Průmyslová spojka Hradčany“ bude realizován jako celek. Realizace pouze některých částí komunikace by v žádné případě neměla dostatečný ekonomický přínos plynoucí z investice. K eliminaci tohoto rizika je potřeba přijmout taková opatření, která by zabránila přerušení realizace projektu z důvodu nedostatku financí.

V současné době je ze strany soukromých investorů na základě smlouvy o spolupráci s Obcí Ralsko zajištěno financování zpracování projektu „Průmyslová spojka Hradčany“ k územnímu rozhodnutí a jeho části v km 0,0-2,0 k rozhodnutí stavebnímu.

Dále je uzavřena smlouva mezi těmito investory a obcí, o příspěvku na úhradu nákladů ve výši 10 mil.Kč spojených s výstavbou komunikace v km 0,0-2,0, který investor v případě realizace svého podnikatelského záměru, který je úzce spjat s realizací projektu „Průmyslová spojka Hradčany“ uhradí.

Jedním z dalších významných rizik projektu je navýšení nákladů v průběhu jeho realizace, ať již z důvodů předvídatelných, u kterých se toto riziko v přípravné fázi podcenilo a nebo z důvodů nepředvídatelných.

Zde je nutné dbát na kvalitní zpracování projektové dokumentace a všech ostatních dokumentů zpracovaných v souvislosti s přípravou projektu. Z tabulky č. 1 vyplývá, že i přesto, že navýšení nákladů patří mezi velice rizikové faktory, na výsledky ekonomického zhodnocení investice má jeho 10% navýšení pouze nepatrný vliv.

**Tab. č.1:** Porovnání ekonomických ukazatelů v případě 10% navýšení investičních nákladů oproti jejich předpokládané výši

Kriterium	Původní varianta	10% navýšení nákladů
Počet pracovních míst	1 000	1 000
<b>PV</b>	1 939 653 593,03	1 939 653 593,03
<b>NPV</b>	1 737 003 593,03	1 716 738 593,03
<b>IRR</b>	3,24	2,87
<b>Doba návratnosti</b>	1,72	1,89
<b>Index rentability</b>	8,57	7,70

## Cost Benefit Analýza „Průmyslová spojka Hradčany“

V řešení financování projektu se předpokládá s podáním žádosti o dotaci do některého z programů EU. Jednou z možných variant je podání žádosti do Programu Reality, který podporuje rozvoj podnikatelské infrastruktury. V případě, že žadatelem bude obec, je výše podpory až 75% uznatelných nákladů, a to až do max. výše 500 mil. Kč, u projektů strategického významu až 1.500 mil Kč. Zde je nutné zohlednit možné změny související se změnami programů v programovacím období 2007-2013.

Za účelem předfinancování projektu se předpokládá s podáním žádosti o úvěr, přičemž by v žádném případě nemělo dojít k předlužení obce. Vzhledem k tomu, že se obec stane vlastníkem pozemků, dá se usoudit, že její bonita bude dostatečně vysoká k získání požadované půjčky.

### 11.3 Provozní fáze

I v této fázi je hlavním rizikem nedostatek financí obce potřebných k údržbě komunikace. Zde je nutné, aby zástupci obce vyčlenili dostatečnou finanční rezervu v obecním rozpočtu na zabezpečení pokrytí nákladů spojených s údržbou komunikace.

Zároveň je připravováno řešení, kterým bude údržba komunikace alespoň částečně spolufinancována podnikatelskými subjekty působícími v dané lokalitě.

Na závěr je nutné zdůraznit, že nejvýznamnějším kritériem mající vliv na ekonomickou rentabilitu projektu je tvorba nových pracovních míst. I zde je nutné provést citlivostní analýzu, a to pro případ, že pracovních míst nebude vytvořeno 1.000, jak se předpokládá, ale méně, což může mít zásadní vliv na zhodnocení investice.

Z tabulky č. 2. „Přehled ekonomických ukazatelů“ je zřejmé, že i vytvoření 437 pracovních míst v rámci firem, které jsou uvedeny v kapitole č.5, a které projevíly relevantní zájem o realizaci projektu „Průmyslová spojka Hradčany“, který by jim umožnil implementovat jejich podnikatelské záměry v této lokalitě, přináší významné ekonomické přínosy a investice je hodnocena jako efektivní.

**Tab.: č.2:** Přehled ekonomických ukazatelů

Kriterium	Počet vytvořených pracovních míst	
	1 000	437
<b>PV</b>	1 939 653 593,03	1 248 338 266,67
<b>NPV</b>	1 737 003 593,03	1 045 688 266,67
<b>IRR</b>	3,24	2,85
<b>Doba návratnosti</b>	1,72	3,94
<b>Index rentability</b>	8,57	5,16

## 12 Harmonogram projektu

V případě, že nenastanou významnější komplikace, počítá se s vydáním územního rozhodnutí v první čtvrtině roku 2007. V návaznosti na to bude moci být zažádáno o stavební rozhodnutí, které by mohlo být na 1. část km 0,0-2,0 uděleno do konce roku 2007. Výstavba by tak mohla být zahájena v prvním pololetí roku 2008. V případě realizace 2. varianty, která se v současné době zdá být nejpravděpodobnější a počítá s dobou trvání výstavby 5 let by měl být projekt ukončen v letech 2013- 2014.

## 13 Závěrečné hodnocení projektu

Průmyslová zóna „Letiště Hradčany“ patří mezi nejvýznamnější investiční plochy v Libereckém kraji, bohužel stav dopravní a technické infrastruktury zásadním způsobem omezuje její využití podnikatelskými subjekty.

Realizací projektu „Průmyslová spojka Hradčany“ dojde nejen k zatraktivnění celé oblasti Podralska pro místní obyvatele a turisty, zároveň dojde k revitalizaci chátrajícího území letiště Hradčany a především k podpoře podnikatelských aktivit.

Největším přínosem projektu je vytvoření cca. 1.000 pracovních míst v regionu s přibližně 10% nezaměstnaností, což se pozitivně projeví na zvýšení sociální úrovně v regionu.

V případě průmyslové zóny Hradčany se počítá především se zájmem malých a středních firem, které by ve sledované lokalitě mohly vytvořit cca. 1.000 nových pracovních míst a výše těchto přínosů by se pohybovala okolo 118,3 mil. Kč za rok. Mezi přímé investiční příjmy jsou zahrnuty příjmy z prodeje zainvestovaných pozemků ve výši cca. 750 mil. Kč.

I přes finanční náročnost investice je zhodnocení nákladů na ní, dle základních ekonomických ukazatelů hodnoceno efektivně, což současně s ostatními přínosy, jejichž peněžní vyjádření není možné (viz. kapitola č.10.4) zřetelně ukazuje na efektivní vynaložení finančních prostředků na realizace projektu „Průmyslová spojka Hradčany“.