

# CORRIDOR CAPITALIZATION PLAN ÚSTECKÝ KRAJ

---

Overview

Version 1  
08 2021

---





Projekt CORCAP (CORridor CAPITALization) je zaměřen na zhodnocování koridoru TEN-T Orient/East-Med pro potřeby nákladní dopravy a regionálního rozvoje (více na <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CORCAP.html>). Jedním z hlavních výstupů projektu je Corridor capitalization plan (plán zhodnocování koridoru Orient/East-Med, dále CAP).

CAP pro území Ústeckého kraje je zaměřený na aktivity, které jdou nad rámec aktivit, jejichž záměr je závazně schválený (např. samotná výstavba Nové železniční trati Praha - Drážďany), či které jsou oficiálně plánovány. Jedná se přitom o aktivity, v nichž může určitou roli hrát samotný Ústecký kraj - buď jako jeden z přímých aktérů těchto aktivit, nebo jako instituce, která ovlivňuje prostředí pro tyto aktivity - např. prostřednictvím nástrojů územního plánování (Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje). Záměrem je rozšířit okruh plánovaných aktivit o takové aktivity, které s přiměřenými, či minimálními náklady zhodnotí plánované investice do koridoru OEM v zájmovém území (zejména připravované budování nových železničních tratí Praha - Drážďany a Nová Ves - Most), či aktivity, které usnadní přípravu a projednávání těchto investic.

Corridor capitalization plan v projektu CORCAP reflektuje tyto dva strategické cíle:

- A. Zvýšení funkčnosti koridoru prostřednictvím lepší koordinace mezi dopravním a územním plánováním
- B. Posílení logistických lokalit

## **Strategický cíl A: Zvýšení funkčnosti koridoru prostřednictvím lepší koordinace mezi dopravním a územním plánováním**

Nejdůležitější plánovanou investicí na koridoru Orient/East-Med na území Ústeckého kraje je Nová železniční trať Praha - Drážďany, která přispěje k významnému zkrácení jízdních dob i zvýšení kapacity koridoru OEM mezi Prahou a Drážďany. Zatímco zkrácení jízdních dob zvýší konkurenceschopnost a přepravní výkony železniční osobní dopravy, zvýšení kapacity železničního spojení povede ke zvýšení konkurenceschopnosti a výkonů železniční nákladní dopravy. Pro umožnění plnohodnotného dosažení těchto přínosů byly zvoleny následující specifické cíle:

**Specifický cíl 1: Zanést koridory ze Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje**

- Tento cíl navazuje na schválení Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR. K tomu došlo v prosinci 2020. Zanesení koridorů Nové železniční trati do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje je nezbytný krok pro umožnění dalších stupňů přípravy realizace Nové železniční trati. V rámci tohoto procesu má být mj. zvolena výsledná trasa trati na Litoměřicku z aktuálně tří předkládaných variant (v prostoru mezi budoucí zastávkou Roudnice nad Labem VRT a Středohorským tunelem) a má dojít ke „zúžení“ koridoru pro stavbu oproti územní rezervě vymezené v aktuálně platných ZÚR ÚK.
- Časový horizont: mělo by být naplněno k r. 2022.
- Aktéři: Ústecký kraj, Správa železnic, Ministerstvo dopravy ČR.

**Specifický cíl 2: Řešit konflikt zájmů vzniklý v průběhu přípravy výstavby Nové železniční trati Praha - Drážďany**

- Hlavní aktivitou v rámci tohoto SC je pracovní skupina, která byla vytvořena pro zajištění komunikace mezi Správou železnic, zástupci dotčených obcí a Ústeckým krajem. Úkolem této skupiny je mj. nalezení nejméně konfliktní trasy Nové železniční trati na Litoměřicku a diskuze očekávaných negativních důsledků stavby na obce a možnosti jejich eliminace.



- Další aktivitou by měla být průběžná komunikace s obyvateli dotčeného území s cílem informování veřejnosti o přínosech i negativních důsledků této stavby na dotčené území a o možnostech řešení těchto negativních důsledků. Cílem této aktivity je poskytnutí přesných informací veřejnosti o plánované stavbě a zamezení šíření nepravdivých informací a poplašných zpráv. Zpřesněné informování by mohlo omezit některé nepodložené obavy dotčené veřejnosti a usnadnit proces investiční přípravy stavby.
- Poslední aktivitou v rámci tohoto SC by mělo být vyjednávání o kompenzačních opatřeních zacílených na minimalizaci negativních vlivů stavby na dotčené území, jeho obyvatele a činnosti. Některá kompenzační opatření mohou vyplynout z činnosti výše zmíněné pracovní skupiny, jiná z jednání aktérů v konkrétním dotčeném území. Důležité je přitom i hledání nositele, resp. investora těchto kompenzačních opatření, protože investor stavby má v tomto ohledu jen velmi omezené možnosti (nemůže realizovat kompenzační opatření na rámec těch, která jsou nezbytná pro realizaci stavby v souladu s legislativou).
- Aktivity v rámci tohoto SC by měly probíhat průběžně a měly by pokračovat i po ukončení realizace projektu CORCAP.
- Časový horizont: průběžné aktivity až do zahájení stavby (2027+)
- Aktéři: Ústecký kraj, SŽ, města a obce, veřejnost

**Specifický cíl 3: Zajistit podmínky pro územní rozvoj založený na vytváření podmínek pro využívání veřejné dopravy v okolí železničních stanic těžících z rychlejších spojení (Transit Oriented Development)**

- Výkup pozemků v blízkém okolí železničních stanic, kde je potenciál pro budoucí rozvoj (zejména tam, kde bude území těžit z rychlejšího spojení na nadřazená centra).
  - Jednou z hlavních překážek pro realizaci žádoucího územního rozvoje je vlastnictví pozemků a nemovitostí subjekty, které nemají kapitál či motivaci pro jejich žádoucí zhodnocení, nebo které mají v území záměry, jež nepovedou ke zlepšení podmínek pro využívání veřejné dopravy, nebo jsou dokonce s tímto cílem v rozporu. Hrozbou tak je např. zastavění ploch v okolí příslušných železničních stanic nízkopodlažní monofunkční zástavbou (např. tzv. “big boxy” s provozovny maloobchodu či drobné výroby), která zabere velké množství prostoru a přitom do území prakticky nepřivede uživatele veřejné dopravy. Další hrozbou jsou pozemkové spekulace, kdy soukromí vlastníci čekají na vysokou nabídku k odkupu pozemků či nemovitostí a do odkupu do svých nemovitostí nikterak neinvestují. Takové příklady existují na mnoha lukrativních místech v českých městech, kde mají podobné objekty a areály v rozvojovém území rušivý charakter. Pro předejití těmto hrozbám by bylo žádoucí, aby dotčené místní samosprávy byly na trhu s realitami v dotčeném území aktivní a snažily se odkupovat disponibilní nemovitosti (za předpokladu jejich cenové dostupnosti). Takové investice se v dlouhodobém horizontu místním samosprávám velmi hodnotí a přitom zamezí nežádoucím spekulacím či nežádoucím formám nové výstavby. Zatímco v některých lokalitách je takový odkup vzhledem k vědomí tržních aktérů o jejich budoucím potenciálu a souvisejícím vysokým cenám nemovitostí již obtížný, může v zájmovém území existovat více lokalit, kde je stále vhodná tržní příležitost k veřejným akvizicím nemovitostí. K dosažení tohoto cíle tak je vhodné mj. upozorňovat místní samosprávy na tuto možnost a zvyšovat jejich povědomí o potenciálu stimulace územního rozvoje v důsledku realizace nové železniční tratě a dosažení atraktivnějších jízdních dob ve spojení s nadřazenými centry.



- Příprava územních studií a regulačních plánů pro blízké zázemí železničních stanic ovlivněných benefity nové železniční tratě.
  - Cílem tohoto kroku je vytvoření podmínek pro redevelopment území v blízkém okolí železničních stanic, které bude těžit z rychlejšího spojení do nadřazených center (Praha, Drážďany) a který bude založen na principech Transit Oriented Development. Koncept Transit Oriented Development (TOD), tedy územního rozvoje zaměřeného na preferenci veřejné hromadné dopravy je postavený tak, aby byly prostřednictvím územního rozvoje v docházkové vzdálenosti od uzlů veřejné hromadné dopravy vytvářeny podmínky pro maximalizaci využívání veřejné hromadné dopravy. Zásadním rysem TOD je intenzifikace funkčního využití v blízkém okolí uzlů, resp. stanic a zastávek veřejné dopravy, které má mít polyfunkční charakter (tedy mix bydlení, služeb - a to veřejných i soukromých a pracovních příležitostí). U významných uzlů veřejné hromadné dopravy tak má vznikat (podle předpokladů dotčeného sídla) zástavba s vyšší podlažností (v případě větších měst středně- až vysokopodlažní), kde ideální formu zástavby představují polyfunkční objekty s provozovny služeb v parteru, kancelářemi a byty ve vyšších podlažích. Další preferovanou funkcí jsou hromadná ubytovací zařízení. V přednádraží či zanádraží jsou preferovány přestupní terminály (avšak s přiměřeným záborem ploch), plochy B+R a stání K+R a na vhodných lokalitách v docházkové vzdálenosti parkoviště P+R (v případě větších měst pak parkovací domy). Zástavba v docházkové vzdálenosti od uzlu hromadné dopravy musí být co nejlépe prostupná pro pěší a cyklisty a veřejný prostor musí být přívětivý pro pobyt uživatelů. Hustota zástavby se s rostoucí vzdáleností od uzlu VHD může snižovat. Tento koncept je tedy navržen tak, aby v docházkové vzdálenosti žilo, pracovalo či využívalo služby co nejvíce uživatelů, kteří budou moci pro dopravu či dojíždění využívat dobře dostupnou veřejnou hromadnou dopravu. Atraktivitu těchto uzlů pro cestující zvyšuje také přítomnost provozoven služeb - cestující si tak cestou na nádraží či při čekání na spoj mohou nakoupit či vyřídit své potřeby. Tento rozvoj tak zhodnocuje investice do infrastruktury veřejné dopravy tak, že přináší veřejné dopravě více uživatelů a přitom zhodnocuje zpravidla nedostatečně využitá území v okolí železničních stanic a zastávek. Zároveň vede k vytváření funkčních nových center či posilování stávajících funkčních center dotčených sídel a zlepšování jejich vybavenosti.
- Tento SC by měl být naplňován dvěma způsoby. Primárně osvětou mezi dotčenými městy a obcemi, zacílenou na naplňování výše zmíněných aktivit. Ve druhé řadě pak i prostřednictvím nástrojů územního plánování. Požadavek na podmínění změn funkčního využití v území v blízkém zázemí přestupních uzlů veřejné dopravy, (které budou profitovat z rychlejšího železničního spojení pořízením územní studie) by mohl být pro konkrétní lokality zakotven již v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje. Ten by mohl vedle obecných zásad pro parametry pořizovaných územních studií stanovovat i požadavky na zakomponování přestupních terminálů regionální dopravy či kapacit P+R do těchto studií.
- Časový horizont: studie a plány do r. 2025
- Aktéři: Ústecký kraj, SŽ, města, vlastníci nemovitostí v dotčeném území

#### **Specifický cíl 4: Umožnit přímé rychlé spojení z Prahy a Drážďan do co nejvíce regionálních center Ústeckého kraje**

- Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany schválená Ministerstvem dopravy v prosinci 2020 počítá s přímým expresním, nebo rychlíkovým spojením mezi Prahou, Roudnicí nad Labem, Litoměřicemi, Lovosicemi, Ústím nad Labem, Děčínem a Teplicemi a také mezi Drážďany,



Ústím nad Labem, a Teplicemi. Dále je plánována Nová železniční trať Nová Ves - Most (jejíž investiční záměr zatím nebyl schválený), která má umožnit přímé rychlé spojení mezi Prahou a Louny, Mostem, Chomutovem, a případně (v závislosti na zvoleném linkovém uspořádání) také Žatcem, Kadaní a Kláštercem nad Ohří. Jedinými většími městy v dosahu plánovaných nových železničních tratí, u nichž se dle schválené Studie proveditelnosti neuvažuje s nejrychlejším možným spojením jsou tak Děčín a Litvínov. V případě Děčína se uvažuje pouze se zavedením rychlíkové linky (ev. dvou rychlíkových linek) s jízdní dobou cca 70 a více minut. Děčín by tak byl jediným statutárním městem v Ústeckém kraji bez přímého expresního spojení s Prahou s jízdní dobou pod 60 minut. U Litvínova se nepočítá s žádnou přímou linkou do Prahy, teoreticky by přitom bylo možné prodloužení uvažované expresní linky Praha - Teplice až do Litvínova s dosažením systémové jízdní doby Praha - Litvínov 60 minut, eventuálně zavedení linky Praha - Most - Litvínov s jízdní dobou Praha - Litvínov také do 60 minut. Zavedení takových linek by ovšem muselo být studijně prověřeno, mj. pro umožnění optimálního provozního modelu a systémových jízdních dob.

- Tento cíl by tak měl být naplňován prostřednictvím průběžného vyjednávání mezi Ústeckým krajem, Správou železnic, Ministerstvem dopravy a dotčenými městy.
- V první řadě je jednoznačnou prioritou Ústeckého kraje vybudování nové železniční trati Nová Ves - Most, která by umožnila časově konkurenceschopné spojení Prahy s centry západní poloviny Ústeckého kraje (Most, Chomutov, Louny, Žatec, Kadaň). Tato trať ovšem nakonec nebyla součástí schválené Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany a pro zajištění její investiční přípravy je tak nutné podniknout navazující kroky (mj. pořídit aktualizovaný dopravní model pro osobní dálkovou dopravu v ČR a prověřit, zdali bude nová trať sloužit pouze osobní, nebo i nákladní dopravě), které povedou ke schválení investičního záměru trati. Ze strany Ústeckého kraje tak bude vhodné poptávat tuto trať při jednáních se Správou železnic, Ministerstvem dopravy ČR i Vládou ČR.
- Dále je žádoucí dosažení co nejkratších jízdních dob přímého linkového spojení mezi Prahou a Děčínem. Děčín bude totiž v souvislosti se zprovozněním nového přeshraničního spojení Ústí nad Labem - Drážďany postižen ztrátou přímého expresního spojení se zbytkem ČR i se zahraničními metropolemi a přitom podle stávajících plánů relativně nejméně ziská. Dle informací ze Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany má být Děčín jediným statutárním městem Ústeckého kraje, u kterého se nepočítá s expresním spojením s Prahou. Ve schválené Studii proveditelnosti se po dokončené celé Nové železniční trati Praha - Drážďany počítá pouze s rychlíkovými linkami Praha - Děčín (v různých variacích), které by využívaly Novou železniční trať pouze v úseku Praha - Litoměřice / Lovosice s jízdními dobami mezi Prahou a Děčínem minimálně 69 minut. Po zprovoznění první etapy výstavby Nové železniční trati Praha - Drážďany v úseku Praha - Litoměřice přitom má přes Děčín projíždět mezinárodní expresní linka s jízdní dobou Praha - Děčín cca 55 minut (se zastávkou v Ústí nad Labem hl. n.). Pro dosažení atraktivních jízdních dob mezi Prahou a Děčínem a uspokojení potřeb obyvatel a subjektů působících na Děčínsku by bylo vhodné vytvořit podmínky pro případné zavedení expresní linky Praha - Děčín, která by využívala nejen VRT v úseku Praha - Litoměřice, ale i navazující úsek Nové železniční trati se Středohorským tunelem. Pokud bude nakonec realizována povrchová varianta průchodu Nové železniční trati plánovanou žst. Ústí nad Labem centrum, bude hypoteticky možné uspořádat kolejiště plánované žst. tak, aby umožňovalo úvrat'ovou jízdu přímo od nástupiště v relaci Praha - Středohorský tunel - Ústí nad Labem centrum - Děčín. Vzhledem k požadavku města Ústí nad Labem na realizaci nové traťové spojky ve čtvrti Střekov, umožňující přímou jízdu vlaků ve směru Ústí nad Labem centrum - Velké Březno - Děčín východ se tak nabízí možnost úvrat' ve směru Praha - Ústí nad Labem centrum - Děčín východ (využívající tzv. levobřežní trať č. 073). Možnost úvrat' ve směru Praha - Ústí nad Labem centrum - Ústí nad Labem hl.n. - Děčín hl. n. totiž není dle aktuálních informací technicky proveditelná z důvodu výškového rozdílu mezi tratí od Středohorského tunelu a tratí od žst. Ústí n. L. hl. n. na východním zhlaví žst. Ústí n. L. centrum. Výsledná expresní linka by umožňovala přímé spojení Praha - Děčín s jízdní dobou do 50 minut. Cílem této aktivity by přitom mělo



být technické umožnění úvrat'ové jízdy v relaci Praha (-Středohorský tunel) - Ústí nad Labem centrum - Děčín a umožnění objednávky expresní linky Praha - Děčín využívající Středohorský tunel.

- Dalším větším městem Ústeckého kraje, u kterého se nepočítá s přímým expresním spojením (ani žádným jiným přímým spojením) s Prahou je Litvínov. Dle schválené Studie proveditelnosti Nové železniční trati Praha - Drážďany se u Litvínova počítá pouze s obsluhou prostřednictvím linky osobních vlaků (Litvínov - Děčín), z níž by měli cestující možnost přestupu na spoje expresních linek směřující do Prahy v Teplících či v Ústí nad Labem. V případě realizace nové železniční trati v úseku Nová Ves - Most však bude koncepce spojení Ústecko-chomutovské aglomerace založena na expresních linkách Praha - Teplice a Praha - Chomutov (- Cheb). Jízdní doba expresních spojů v úseku Praha - Teplice přitom může činit méně, než 40 minut, což by umožnilo s relativně nízkými provozními vícenáklady prodloužení linky až do Litvínova. K tomu by ovšem nejspíše bylo zapotřebí dosažení co nejkratších jízdních dob v úseku Teplice - Litvínov, které by si mohlo vyžádat potřebu dalších úprav aktuálně modernizovaných tratí mezi Teplícemi a Litvínovem. Tato linka by ovšem dávala smysl až po zprovoznění Středohorského tunelu, kdy bude možné dosáhnout požadované jízdní doby v úseku Praha - Teplice, čili by případné související úpravy spadaly do doby cca za 30 let, kdy bude infrastruktura aktuálně modernizovaných tratí dožívat a bude potřeba jejich komplexní rekonstrukce. Bylo by ovšem žádoucí včas studijně prověřit možnost přímého spojení Praha - Litvínov a případné potřebné úpravy příslušných tratí, aby bylo možné prostřednictvím nástrojů územního plánování včas zajistit ochranu území potřebného pro tyto úpravy. Řešení napojení Litvínova by tak mělo být prověřeno a případně zahrnuto do koncepce linkového uspořádání po dokončení nových železničních tratí Praha - Drážďany a Nová Ves - Most.
- Časový horizont: Studie a jednání do r. 2025
- Aktéři: Ústecký kraj, SŽ, Ministerstvo dopravy ČR, města a obce

#### **Specifický cíl 5: Vyhodnotit změny dopravního systému v labském údolí po dokončení Nové železniční trati Praha - Drážďany (Elbe Valley 2040)**

- Vyhodnocení dopravního systému a dopravních proudů v labském údolí po zprovoznění Nové železniční trati a potenciálu budoucího rozvoje v labském údolí s ohledem na:
  - železniční nákladní dopravu
  - železniční osobní dopravu
  - perspektivy cestovního ruchu a místní rekreace
  - využití Labské vodní cesty
  - územní rozvoj
- Časový horizont: do r. 2023
- Aktéři: Ústecký kraj, Svobodný stát Sasko, Ministerstvo dopravy ČR, EGTC, Žesnad.cz, SBO, města a obce
- *Tento specifický cíl by měl být řešen spolu se Specifickým cílem 8 a Specifickým cílem 9 ve spolupráci se saskými partnery.*

## Strategický cíl B: Posílení logistických lokalit

Železniční nákladní doprava a intermodální doprava získá výrazně lepší podmínky po zprovoznění Nové železniční trati Praha - Drážďany a po realizaci dalších investic zaměřených na kapacitu a kvalitu koridoru Orient/East - Med a souvisejících tratí. Z toho důvodu bude důležité zajistit podmínky pro budoucí rozvoj intermodálních terminálů a železniční nákladní dopravy.

### Specifický cíl 6: Zahrnout potřeby nákladní dopravy do strategických dokumentů Ústeckého kraje

- Problémy a potřeby nákladní dopravy zatím nejsou v politice Ústeckého kraje a v jeho rozvojových, resp. strategických dokumentech prakticky vůbec řešeny. Jedná se přitom o téma, které je pro rozvoj regionu relevantní. Silniční nákladní doprava probíhá i na komunikacích ve vlastnictví Ústeckého kraje, z nichž některé jsou důležité pro obsluhu významných zdrojových a cílových oblastí nákladní dopravy. Železniční nákladní doprava může za předpokladu dostatečné kapacity železniční dopravní cesty a konkurenceschopnosti převzít část výkonů silniční nákladní dopravy a tím ulevit obyvatelům i motoristům od nadměrné silniční nákladní dopravy, pro to je ovšem třeba dlouhodobě vytvářet podmínky. Jednou z podmínek pro tuto změnu je rozvoj intermodálních terminálů a rozvoj a obnova vleček. Obojí jsou zařízeními nadmístního významu, kterým je potřeba věnovat pozornost v dokumentech na krajské úrovni. Např. některé vlečky vedou přes území více obcí a jejich zachování, či novou výstavbu je potřeba zabezpečit prostřednictvím nástrojů územního plánování. V tom by mohly sehrát roli Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje. Důležitá je také otázka splavnosti Labské vodní cesty. O jejím řešení stále není definitivně rozhodnuto, což působí nejistotu ohledně budoucnosti nákladní dopravy na Labské vodní cestě a budoucnosti dotčených přístavů.
- Problematika nákladní dopravy tak bude v rámci příští aktualizace zapracována do Strategie rozvoje Ústeckého kraje, a to jak do její analytické, tak návrhové části.
- Tento krok bude naplněn Ústeckým krajem při spolupráci s aktéry v oblasti nákladní dopravy.
- Časový horizont: do r. 2022
- Aktéři: Ústecký kraj, Žesnad.cz, SBO

### Specifický cíl 7: Zajistit podmínky pro rozvoj intermodálních terminálů a infrastruktury pro železniční nákladní dopravu

- Zachování celého území žst. Ústí n. L. západ pro potřeby budoucího rozvoje železniční nákladní dopravy / intermodální dopravy
  - Tento krok je zaměřen na předcházení potenciálním změnám využití v území žst. Ústí n. L. západ, které by mohly ohrozit budoucí rozvoj železniční nákladní dopravy. V současné době je území žst. dlouhodobě podvyužité, což vede k opakovaným úvahám o přeměně jeho části na jiné funkční využití (např. obchodní či výrobní zónu). Území této žst. je přitom potřebné pro využití železniční nákladní dopravou, případně i intermodální dopravou v návaznosti na připravovanou realizaci Nové železniční trati Praha - Drážďany, protože bude žst. Ústí n. L. západ první, resp. poslední stanicí na území ČR před vjezdem do Krušnohorského tunelu. V rámci budoucího provozu zde tak bude nutné zajistit kapacity pro vlaky čekající na volný slot v přeshraničním úseku (čekací koleje), či pro plánovaná či mimořádná odstavení vlaků. Dále je možné předpokládat, že výstavba nové trati zvýší poptávku po vlakovorbě či překládce v žst., protože bude mít tato stanice v návaznosti na novou železniční trať pro tyto činnosti ideální polohu. Mohl by tak zde vzniknout nový intermodální terminál (mj. přesunem z prostorově nevyhovujícího přístavu v Krásném Březně), či by zde mohla být obnovena činnost seřadovacího nádraží. V případě zaboru části ploch žst. pro jiné funkční



využití by tato potenciální budoucí využití byla znemožněna, a musely by být hledány náhradní lokality (včetně umístění těchto činností „na zelené louce“ spojené s nežádoucím záborem ploch volné krajiny). Ve spolupráci s městem Ústí nad Labem a dalšími partnery by tak měl být prezentován význam žst. pro budoucí rozvoj environmentálně šetrné nákladní dopravy a měla by být zajištěna dlouhodobá územní ochrana žst. před přeměnou na jiné funkční využití prostřednictvím nástrojů územního plánování.

- Tento krok je potřeba realizovat zejména ve spolupráci se spol. České Dráhy, a.s., které jsou stávajícím vlastníkem pozemků žst. a se Správou železnic, která má v budoucnu získat velkou část pozemků žst. do svého vlastnictví a která připravuje přestavbu žst. v rámci přípravy výstavby Nové železniční trati Praha - Drážďany.
- Kroky k umožnění budoucího rozvoje intermodálních terminálů
  - nalezení vhodnější lokality pro intermodální terminál Ústí nad Labem
  - zvýšení kapacity žst. Lovosice pro vypravování nákladních vlaků
  - zajištění podmínek pro budoucí prostorový rozvoj intermodálních terminálů (např. prostřednictvím nástrojů územního plánování)
- Časový horizont: do r. 2022
- Aktéři: Ústecký kraj, SŽ, České dráhy, Žesnad.cz, provozovatelé intermodálních terminálů, města a obce

#### **Specifický cíl 8: Zlepšení podmínek pro přeshraniční nákladní dopravu (ve spolupráci se saskými partnery)**

- Do zprovoznění Nové železniční trati Praha - Drážďany (aktuální předpoklad 2037?) zůstane trať Děčín - Bad Schandau hlavním úzkým hrdlem železniční dopravy mezi ČR a SRN. Z tohoto důvodu je žádoucí najít vhodné alternativní dočasné trasy pro zajištění přeshraniční železniční nákladní dopravy v případě mimořádných událostí či dočasného omezení kapacity na zmíněné přeshraniční trati.
- Dále je potřeba oboustranně řešit případné problémy a potřeby v přeshraniční silniční nákladní dopravě (např. objízdne trasy při mimořádných událostech a uzavírkách na nadřazené silniční síti).
- Časový horizont: do roku 2023
- Aktéři:
  - Ústecký kraj, Svobodný stát Sasko, SŽ, Žesnad.cz, ESÚS, Ředitelství silnic a dálnic ČR, města a obce
- *Tento specifický cíl by měl být řešen spolu se Specifickým cílem 5 a Specifickým cílem 9 ve spolupráci se saskými partnery.*

#### **Specifický cíl 9: Splavnost Labské vodní cesty**

- Budoucí parametry Labské vodní cesty mezi vodním stupněm Ústí nad Labem - Střekov a státní hranicí se SRN jsou zatím stále nejasné. Záměr výstavby Plavebního stupně Děčín navzdory zahájení posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. „velká EIA“) již v r. 2010 doposud nezískal kladné stanovisko EIA a není jasné, zdali bude z hlediska procesní přípravy realizovatelný. Nejistota ohledně budoucích parametrů Labské vodní cesty dopadá na rejdaře, provozovatele přístavů i přepravce a na další aktéry (zejména na města, ve kterých jsou přístavy). Přístavy jsou v zásadě podvyužité, čemuž zpravidla odpovídá i jejich technický stav a v průběhu letní sezóny prakticky není v úseku mezi Ústím nad Labem a státní





hranicí provozována nákladní přeprava. To platí i pro sezóny, kdy je vodní stav Labe příznivý, protože rejdaři v očekávání horších plavebních podmínek na letní sezóny nasmlouvají výkony na zahraničních vodních cestách. Důsledkem nejistoty ohledně budoucích parametrů Labské vodní cesty je i nevyjasněná strategie Ústeckého kraje z hlediska Labské vodní cesty i přístavů. Nejisté vyhlídky ohledně parametrů Labské vodní cesty mají přitom negativní dopady na způsob využívání potenciálu řeky Labe a dotčených přístavů. Pokud by např. bylo rozhodnuto o zachování stávajících podmínek, ev. o mírnějších úpravách, které by nemohly zaručit splavnost vodní cesty v sušších obdobích roku, mohlo by být systematicky investováno do využívání rekreačního potenciálu řeky Labe a do případné přeměny části nevyužívaných ploch přístavů a překladišť na jiná funkční využití. V opačném případě by naopak bylo žádoucí zachovat plochy přístavů a překladišť a předcházet konfliktům zájmů vodní dopravy s jinými funkcemi.

- Záměrem tohoto specifického cíle je tak vyjasnit pozici Ústeckého kraje vůči Labské vodní cestě. K tomu by měla sloužit zevrubná diskuze s relevantními aktéry i důkladné posouzení potenciálních přínosů i nákladů různých variant řešení splavnosti Labe (zejména „nulové varianty“ a varianty s vybudováním Plavebního stupně Děčín). Přitom je potřeba brát v potaz zejména potenciální přínosy zlepšení plavebních podmínek pro nákladní dopravu (s přihlédnutím k výhodám vodní dopravy vůči alternativní železniční dopravě), využití ploch přístavů a dopady na životní prostředí a v neposlední řadě i na rekreační potenciál Labe
- Otázkou je přitom význam přínosů realizace Plavebního stupně Děčín pro konkurenceschopnost, resp. výkony vodní dopravy a pro dosažení deklarovaného cíle - převedení části výkonů silniční dopravy na environmentálně šetrnější vodní dopravu. I po případné realizaci Plavebního stupně Děčín totiž zůstane část Labské vodní cesty mezi Střekovem a Dobkovicemi nesplavná v sušších obdobích roku, resp. zde bez tzv. vlnování<sup>1</sup> nebude možné zajistit splavnost pro plavidla s ponorem 1,4 m při vodním stavu  $Q_{345}$ <sup>2</sup>. Zůstane zde tak problematická mělčina ve Velkém Březně i mělčí úseky v Ústí nad Labem. Přínos vybudování Plavebního stupně Děčín tak bude spočívat zejména v zajištění prakticky celoroční dosažitelnosti Děčínských přístavů a překladišť pro plavidla s ponorem 1,4 m, a ve zkrácení umělých vln potřebných pro proplavení nesplavným úsekem z cca 21 hodin na 15 hodin (viz dokumentace EIA k Plavebnímu stupni Děčín). Je tedy otázkou, zdali tento režim umožní konkurenceschopný celoroční provoz nákladní dopravy i hlouběji do vnitrozemí. Prostřednictvím organizačních opatření navrhovaných pro úsek Dobkovice - Střekov (přípřeže, odlehčování plavidel, vlnování), lze totiž zajistit plavbyschopnost na Labské vodní cestě mezi státní hranicí a Střekovem již dnes, nicméně i tak je zde provoz nákladní dopravy v letním období minimální. Dalším otazníkem je smysluplnost podpory nákladní vodní dopravy, zejména ve srovnání s železniční dopravou. Jedinou přepravní komoditou, u níž má vodní doprava do ČR po Labské vodní cestě nezastupitelnou úlohu je přeprava nadrozměrných nákladů (např. tankových nádrží, výrobních zařízení, transformátorů, plavidel vyrobených v ČR, apod.). U hromadného substrátu sice má vodní doprava na Labské vodní cestě oproti železnici konkurenční výhodu při manipulaci s nákladem (možnost naložení jednoho velkého nákladního prostoru namísto separátního nakládání desítek železničních vagónů), přepravní kapacita plavidel, která je možné na české straně Labské vodní cesty provozovat (cca do 1 000 t nákladu) je ovšem srovnatelná s přepravní kapacitou jednoho nákladního vlaku. Lodní doprava tak nemá významný potenciál pro kapacitní odlehčení v současné době přetíženého železničního spojení Děčín - Drážďany, resp. výrazně větší potenciál má v tomto smyslu připravovaná výstavba Nové železniční trati Praha - Drážďany, která má překonat státní hranici úpatním Krušnohorským tunelem. Při přípravě této enormní „alternativní“ investice je tedy otázkou, zdali není záměr zlepšení plavebních podmínek na Labi se záměrem nové

<sup>1</sup> Umělé navyšování průtoku prostřednictvím vodních děl.

<sup>2</sup> Průtok, který je překročen 345 dní v průměrně vodném roce. Na vodočetném profilu Ústí nad Labem se jedná o průtok minimálně 110 m<sup>3</sup>/s.



železniční trati v rozporu, resp. zdali nemůže případná realizace obou záměrů vést k nežádoucí konkurenci mezi oběma dopravními cestami, resp. mody. Hlavní konkurenční výhodou vnitrozemské vodní dopravy totiž je absence poplatku za využívání dopravní cesty, která cenově zvýhodňuje vodní dopravu vůči alternativní železniční dopravě. Zavádějící je také argumentace environmentálními přínosy vodní dopravy, protože při výše zmíněném stavu, kdy jedno plavidlo na Labské vodní cestě nedokáže přepravit více nákladu než jeden vlak, rozhodně neplatí tvrzení, že je vodní doprava ekologičtější, než železniční doprava. V tomto případě je totiž vodní doprava energeticky náročnější, než železniční doprava, navíc se také za běžných provozních podmínek větší měrou podílí na znečišťování ovzduší. Při diskuzi o přínosech potenciální realizace Plavebního stupně Děčín je tak potřeba vzít v potaz celkovou situaci v dopravě, ekonomice a v oblasti územního rozvoje a neřídít se pouze pohledem sektoru vodní dopravy.

- Časový horizont: do roku 2023
- Aktéři:
  - Ústecký kraj, Svobodný stát Sasko, Ředitelství vodních cest ČR, SBO, České přístavy, a.s., města
- *Tento specifický cíl by měl být řešen spolu se Specifickým cílem 5 a Specifickým cílem 8 ve spolupráci se saskými partnery.*

#### **Specifický cíl 10: Zachování a rozvoj železničních vleček**

- Napojení zdrojových a cílových lokalit nákladní přepravy železničními vlečkami je jedním z nezbytných předpokladů konkurenceschopnosti železniční dopravy a umožnění přepravy věcí po železnici. Vzhledem ke změně v logistických tocích i organizaci dopravy i k zániku mnoha původních provozů v uplynulých desetiletích ovšem došlo k výraznému omezení využívání původních vleček, i k likvidaci některých vleček. Železniční vlečky, koridory po zaniklých železničních vlečkách i koridory potenciálních železničních vleček jsou ohroženy územním rozvojem a pozemkovými spekulacemi. Odprodej pozemků pod vlečkami může trvale zamezit jejich případnou obnovu a pokud nebudou koridory vleček územně chráněny, může dojít k jejich zániku přeměnou na jiné funkční využití. Nové vlečky se na území Ústeckého kraje prakticky nebudují. Přitom nedochází ani k zavlečkování nových průmyslových zón, a to včetně těch největších (např. průmyslová zóna Triangle). Podmínky pro železniční nákladní dopravu se přitom mohou stát příznivějšími s rozvojem kapacity i kvality železniční infrastruktury a s tlakem na snižování emisí v dopravě. Vlečky se pak mohou stát poptávané v souvislosti s větší orientací přepravců na ekologicky šetrné formy dopravy a s dotační podporou výstavby vleček<sup>3</sup>.
- Na území Ústeckého kraje by tak bylo vhodné vytipovat existující či snesené vlečky s potenciálem budoucího využití a prostřednictvím nástrojů územního plánování zajistit ochranu jejich koridorů. Dále by mělo dojít k vytipování zón, kam by v budoucnosti bylo vhodné vybudovat nové vlečky a zanést tyto vlečky do územních plánů. V neposlední řadě by bylo žádoucí motivovat přepravce k využívání vleček, a vytvářet podmínky pro výstavbu a obnovu vleček, např. formou vyjednávání s potenciálními investory novostaveb a obnovy vleček (Správa železnic, dopravci, apod.).
- V současné době je nejvíce diskutována možnost výstavby vlečky ze žst. Postoloprty do PZ Triangle, která by využívala stopu původní (snesené) vlečky na zrušené vojenské letiště. O výstavbu této vlečky zatím ovšem není mezi uživateli PZ Triangle zájem. Potenciálně by odtud mohly být přepravovány

<sup>3</sup> Výstavba a obnova vleček by měla být podporovaná Operačním programem doprava 2021-2027.



např. pneumatiky společnosti Nexen Tyre, a to např. do nějaké automobilky (pokud by odebírala tyto pneumatiky), nebo do distribučních skladů.

- Další potenciálně vhodné zóny pro zavlečkování:
  - Brownfield Palivového kombinátu Úžín v Ústí nad Labem. Jedná se o jednu z nejosáhlejších zón na území Ústeckého kraje potenciálně vhodných pro rozvoj výrobní funkce (průmyslovou zónu). Původní vlečka do zóny byla zrušena r. 2004. Problémem je, že došlo k rozprodání pozemků pod zrušenou vlečkou různým soukromým subjektům.
  - PZ Krupka - potenciální napojení závodu Knauf Insulation z kusé koleje žst. Bohosudov. Jedná se o závod, jehož produkty mohou být vzhledem ke svému objemu potenciálně přepravitelné po železnici (pokud by docházelo k distribuci produktu ve vzdálenějším regionu z centrálního skladu napojeného na železnici).
  - PZ Verne Klášterec nad Ohří. Jedna z největších průmyslových zón v Ústeckém kraji, kterou by mohlo obsluhovat např. menší překladiště.
  - PZ Kadaň Královský vrch. Jedna z největších průmyslových zón v Ústeckém kraji v blízkosti železniční trati Kadaň-Prunéřov - Kadaň, kterou by mohlo obsluhovat např. menší překladiště.
- Časový rámec:
  - Vytipování zón vhodných pro zavlečkování - do konce r. 2022
  - Jednání se zainteresovanými aktéry - 2023
  - Zanesení koridorů vleček do ZÚR ÚK, případně ÚPD obcí - od 2023
- Aktéři:
  - Ústecký kraj, SŽ, Žesnad.cz, správci/vlastníci průmyslových zón, uživatelé průmyslových zón, majitelé pozemků