

ÚZEMNÍ STUDIE ZHODNOCENÍ PLAVEBNÍHO STUPNĚ DĚČÍN VE VAZBĚ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

část A:

Analýza splavnosti Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice ČR

Zadavatel územní studie

Krajský úřad Ústeckého kraje,
Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem;
odbor územního plánování a stavebního řádu,
oddělení regionálního rozvoje.

Zpracovatel územní studie - část A



Atelier T- plan, s.r.o, Na Šachtě 9, Praha 7

Ing. arch. Karel Beránek

vedení prací

RNDr. Libor Krajíček

jednatel společnosti

Zpracovatelský kolektiv

Ing. arch. Karel Beránek - vedení a koordinace prací, urbanismus

Ing. Marie Wichsová, Ph.D.- dopravní infrastruktura

Ing. Michal Banseth (Hydrosoft Veleslavín s.r.o.) - vodní hospodářství

Ing. Petr Hurych (Hydrosoft Veleslavín s.r.o.) - vodní hospodářství

PhDr. Eliška Jílková - sociodemografie

Mgr. Eva Chvojková - konzultace, ochrana přírody a krajiny

Ing. Michal Nosál, Dis - GIS, zpracování grafické dokumentace

Územní studie - část A

Analýza splavnosti Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice ČR

(červen 2010)

Obsah práce

1. Úvod - část A	1
2. Vymezení a charakteristika řešeného území	4
3. Přehled vývoje řešení splavnosti Labe ve sledovaném úseku	12
4. Použité podklady – výběr	17
5. Vybrané použité zkratky	18

1. ÚVOD - ČÁST A

Zadavatelem územní studie „Zhodnocení plavebního stupně Děčín ve vazbě na udržitelný rozvoj území“ je Odbor územního plánování a stavebního řádu a Oddělení regionálního rozvoje Krajského úřadu Ústeckého kraje. Zpracovatelem studie je hlavní projektant - Atelier T-plan, s.r.o. a hlavní kooperant - Hydrossoft Veleoslavín, s.r.o.

Obsahem studie je zhodnocení uvažovaného záměru na realizaci plavebního stupně Děčín na řece Labi z hlediska jeho vlivu na udržitelný rozvoj území.

Studie bude tvořit jeden z výstupů projektu LABEL, do kterého je Ústecký kraj na základě usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje č. 27/5Z/2009 ze dne 22.4. 2009 zapojen. Projekt (celý název – „LBE-ELBE – Adaptace na povodňové riziko v povodí Labe“ spadá do Operačního programu nadnárodní spolupráce – oblast Střední Evropa (Central Europe).

Důvodem zadání zpracování studie je zájem prověřit problematický úsek vodní cesty Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR z hlediska vlivu jeho splavnosti nejen na životní prostředí, ale i na hospodářský rozvoj kraje a soudržnost společenství obyvatel území.

S tím úzce souvisí problematika protipovodňové ochrany v širších územních souvislostech, využití potenciálu řeky jako vodní cesty pro ekonomický rozvoj území Ústeckého kraje, posílení využití území pro rekreaci a cestovní ruch a zkvalitnění životních podmínek obyvatel.

Studie zohledňuje cíl projektu, kterým je sjednotit požadavky využití území v povodí Labe se stávajícími potenciály a riziky a docílit integrace nadnárodních požadavků územního rozvoje na lokální, regionální a neregionální úrovni. Při tom je součástí práce identifikovat konflikty ve využití prostoru a uvést doporučení k jejich řešení.

Výsledky studie budou sloužit jako podklad pro budoucí aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, eventuálně jako podklad který může být použit při uplatnění požadavků při aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR.

Práce na studii probíhaly ve spolupráci hlavního projektanta Atelieru T-plan s.r.o. (zaměření na problematiku územního plánování a koordinaci prací) a hlavního kooperanta Hydrossoftu Veleoslavín s.r.o. (zaměření na problematiku vodního hospodářství a navazujících odborné obory). Byla zajištěna též kooperace na úseku socioekonomickém, na úseku ochrany přírody a krajiny a další hlediska.

Územní studie též využila výstupy projektu SoNoRa (severojižní koridor Balt – Jadran), jehož zadavatelem je rovněž Ústecký kraj.

Zpracování a obsah územní studie „Zhodnocení plavebního stupně Děčín ve vazbě na udržitelný rozvoj území“ je rozdělen na části A a B.

V části A je zpracována analýza splavnosti Labe v úseku Ústí nad Labem, Střekov – státní hranice ČR. Došlo k vyhodnocení limitů využití území, zjištění hodnot, potenciálů, střetů, problémů a záměrů. Součástí A je zpracování přehledu vývoje řešení problematiky splavnosti Labe ve sledovaném úseku v textové a grafické podobě.

Výstupní dokumentace studie

Závěrečný výstup studie je dokumentován vyhotovením dvou kompletních paré v tištěné formě v českém jazyce a dvou paré obsahujících shrnutí výsledků studie částí A a B v tištěné formě v anglickém jazyce. Výsledky studie jsou v tomto rozsahu též předány na elektronickém nosiči (CD).

Součástí studie jsou práce zaměřené na zajištění publicity výsledků studie – shrnutí výsledků studie částí A a B v anglickém jazyce a zpracování power - pointová presentace v českém a anglickém jazyce.

Poznámka: Při zpracování studie jsou dodržována pravidla pro publicitu OP Nadnárodní spolupráce – oblast Střední Evropa, dle prováděcího manuálu programu.

Popis problematiky

Zlepšení plavebních podmínek v kritickém úseku Labské vodní cesty Ústí nad Labem, Střekov – státní hranice ČR/SRN (průměrně pouze 155 dnů plnosplavnosti v roce) je dlouhodobý cíl, který má celorepublikový význam zejm. pro udržení dopravní vazby ČR k severomořským přístavům a k dopravní vodní síti EU a též pro podporu využitelnosti celého systému Labské a Vltavské vodní cesty. Potřeba řešení je odůvodněna i významem, který se přisuzuje lodní dopravě v rámci budoucí dělby práce mezi dopravními odvětvími. Potřeba zlepšení plavebních podmínek je ještě podtržena klimatickými změnami, které dále zhoršují plavební podmínky a podle předpokladů zvýší četnost nesplavných období s nízkými vodními stavy v Labi.

Pod vlivem všeobecného ekologického povědomí, iniciativ ochránců přírody a technologického pokroku byl záměr na zlepšení plavebních podmínek v kritickém úseku několikrát zkorigován. Řešení problému se tak nyní zaměřuje na posouzení a prosazení jediného plavebního stupně Děčín. Stav přípravy záměru je pokročilý, dokumentace EIA byla předložena Ministerstvu životního prostředí v srpnu 2010 (údaje jsou k dispozici ve zveřejněné EIA: www.rvccr.cz).

Podle předložených analýz a podkladových materiálů bylo dosaženo územního a technického řešení, které je vůči přírodě a krajině citlivější než předchozí řešení. Přesto nepříznivé vlivy nelze úplně vyloučit, jsou však zmírňovány četnými kompenzacemi i některými přírodě prospívajícími revitalizačními opatřeními. Z dílčí přílohy EIA vyplývá, že záměr nemá negativní vlivy na tok řeky na německém území. Pozitivní vlivy plánovaného PS Děčín se týkají lodní dopravy v republikovém i regionálním měřítku, energetiky, zaměstnanosti obyvatel, rekreace a cestovního ruchu, zlepšení prostředí v urbanizovaném okolí řeky v Děčíně a také posílení protipovodňových opatření.

Záměr na výstavbu plavebního stupně Děčín má však přesto odpůrce. Část veřejnosti a část odborníků z oblasti ochrany přírody odmítá i nadále záměr z ekologických důvodů. Jiná část odborné veřejnosti vyjadřuje nejistoty týkající se dostatečného využití investice a dostatečného zájmu o vodní nákladní dopravu. K záměru na výstavbu PS Děčín se v poslední době vyjadřuje kriticky i sousední Sasko.

Úkolem územní studie je se v této situaci poskytnout názor a podklady posuzující záměr z hlediska územních souvislostí (vliv PS Děčín na tzv. udržitelný rozvoj území – hlediska příznivé životní prostředí, soudržnost obyvatel území, hospodářský rozvoj). Výstupem studie je také podat doporučující stanovisko pro aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR a příští aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Legislativní dokumenty vztahující se k záměru PS Děčín - výběr

MEZINÁRODNÍ A EVROPSKÉ DOKUMENTY:

- ⇒ Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – od 1999 platí v ČR; (AGN) uvádí labskou vodní cestu pod označením E 20. Labská vodní cesta je součástí evropské dopravní sítě TEN – T jako součást IV. Trans-evropského multimodálního dopravního koridoru, na níž je třeba realizovat opatření pro odstranění úzkých míst. (zařazen úsek Labe po Pardubice, úsek Vltavy po Slapy)
- ⇒ Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – podpora rozvoje vnitrozemské lodní dopravy (kapacita lodní dopravy je hodnocena jako nevyužitá)
- ⇒ Evropská strategie Doprava šetrnější k ŽP (2008)

NÁRODNÍ DOKUMENTY

- ⇒ Usnesení vlády ČR č. 337 ze dne 23.3. 2005 , Vláda se zabývá problémem od 1996, zde uloženo zpracování nového technického řešení pro zlepšení podmínek výstavbou PS Děčín.
- ⇒ Usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19.9. 2007, schválen harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008 – 2013, obsahuje záměr PS Děčín.
- ⇒ Strategie udržitelného rozvoje ČR (SUR) 11/ 2004 – podpora lodní dopravě.
- ⇒ Záměr navazuje též na strategický plán rozvoje vodní cesty D-O-L
- ⇒ Dopravní politika ČR 2005 – 2013, PS Děčín jedna z priorit, trend změny proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy (zastavit pokles a přejít k růstu lodní dopravy) mj. vyřešením problémů splavnosti, zlepšit též podmínky pro rekreační plavbu.

REGIONÁLNÍ DOKUMENTY

- ⇒ Program rozvoje Ústeckého kraje
- ⇒ Záměr zlepšení plavebních podmínek je částečně zahrnut v ÚPD Ústeckého kraje, 2. ZaD ÚPN VÚC SHP.
- ⇒ Záměr zlepšení plavebních podmínek nebo zohledňující potřeby zajištění podmínek Labské vodní cesty jako dopravního koridoru mezinárodního významu je zahrnut v rozpracovaném ZÚR Ústeckého kraje.
- ⇒ Záměr zahrnut v ÚPD dotčených měst (Děčín)
- ⇒ 13.10. 2010 Souhlas Rady Ústeckého kraje s předloženou dokumentací EIA a s realizací doporučené varianty 1B.

2. VYMEZENÍ A CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

- a) Vymezení rozsahu širšího a užšího řešeného území
- b) Limity využití území
- c) Záměry na provedení změn v území
- d) Problémy řešeného území
- e) Splavnost Labe v řešeném území
- f) Hodnoty a charakteristiky řešeného území

a) Vymezení rozsahu širšího a užšího řešeného území

Širší řešené území bylo vymezeno tak aby zachytilo nejdůležitější územní souvislosti posuzované tématiky – sídelní struktura, doprava, krajinářské souvislosti aj. Území zahrnuje 39 obcí, z nichž 19 přísluší do správního obvodu ORP Ústí nad Labem a 20 do ORP Děčín. Obce širšího území tvoří velkou část správních obvodů ORP Ústí nad Labem a ORP Děčín a to jak z hlediska zahrnutých obcí, rozlohy, tak z hlediska počtu obyvatel. Součástí řešeného území jsou i obě významná sídelní centra – Ústí nad Labem a Děčín. Jejich začlenění významně ovlivňuje celkové bilance a charakteristiky širšího řešeného území.

Užší řešené území tvoří obce, jejichž katastry těsně navazují nebo mohou být bezprostředně ovlivněny řekou Labe, resp. záměry na jeho změnu plavebních podmínek - viz grafická příloha. Jedná se celkem o 13 obcí, z toho 6 obcí patří do ORP Ústí nad Labem, a 7 obcí do ORP Děčín.



b) Limity využití území

MAPOVÉ SCHÉMA - PODKLAD ÚAP ÚSTECKÉHO KRAJE (2009)

Sledované jevy v širším řešeném území

Horninové prostředí – georizika, sesuvy aktivní a evidované, zejména levý břeh Labe JZ od Děčína a koridor Děčín – Hřensko, těžba surovin stavební kámen - Ústí nad Labem - Mariánská skála, jižní okraj Děčína;

Ochrana přírody a krajiny – CHKO České středohoří a Labské pískovce, dotyk s NP České Švýcarsko, rozsáhlá území I. a II. zóny CHKO- zejm. v prostoru CHKO České středohoří a v koridoru Labe v úseku Děčín – Hřensko, území NATURA 2000 – EVL Labské údolí, EVL České Švýcarsko, PO Labské pískovce, MZCHÚ – bezprostředně v koridoru Labe, PR Kozí vrch, PP Nebočanský luh aj.;

Dopravní infrastruktura - železnice I. tranzitní železniční koridor č.098 – napojení na trať č. 130 páteř SHP, na trať č. 132 (tzv „Kozí dráha“) frekventovaná v souvislosti s řešením přeložky silnice I/13, železnice trať č. 081 ve směru Benešovsko a Česko Kamenicko, dále silnice pravobřežní silnice I. tř. č. 62, levobřežní silnice II. tř. č. 261, Děčín křižovatka silniční dopravy (silnice č. I/13, II/ 262), D8 nedokončená stavba přes České středohoří – okrajově se dotýká řešeného území;

Energetika a spoje - rostlé systémy infrastruktury, elektrická vedení VVN směr Z – V, uzlová zařízení trafostanice napojující Ústí nad Labem převážně ze SZ a Děčína z JV ; plyn zásobovací linie ve volné krajině a hustá síť - rozvody zaokruhování Ústí nad Labem a v Děčíně, systém tepláren a teplovodů v Ústí n.L. a v Děčíně;

Vodní hospodářství -severně od Děčína hranice CHOPAV Severočeská křída, rozptýlená OP vodních zdrojů, jejich velká koncentrace JV okraj Děčína, rozsahem největší OP severně od Děčína v CHOPV Severočeská křída, vymezené záplavové území Q₁₀₀ - Labe,Bílina, Ploučnice, Libouchecký potok, část Kamenice; ochranná opatření protipovodňová Ústí nad Labem pravý a levý břeh v centru města a Děčín centrum města , území zvláštní povodně Bílina, Libouchecký potok, vodovodní a kanalizační síť vázaná na sídelní trukturu; voda z Labe – průmyslový vodovod SHP.

Ochrana památek - jednotlivé kulturní památky a OP, NKP zámek Velké Březno, hrady a zámky, vesnická památková rezervace - lidová architektura skanzen Zubrnice aj. ;

ZPF a PUPFL - I. třída ochrany ZPF v údolí Labe zejm. mezi Ústím n.L. a Děčínem, jinak méně rozlehlé plochy převážně méně hodnotných kategorií ochrany, v prostoru Velké Březno – Těchlovice rozsáhlé lesní plochy lesa zvláštního určení a ochranného lesa, úsek Děčín – státní hranice ČR na pravém břehu les zvláštního určení, levý břeh les ochranný;

c) Záměry na provedení změn v území

MAPOVÉ SCHÉMA - PODKLAD ZÚR ÚSTECKÉHO KRAJE (ROZPRACOVÁNO)

Komentář ke sledovaným záměrům v širším řešeném území

Rozpracované ZÚR ÚK vymezují v řešeném území biocentra a biokoridory **nadregionálního a regionálního ÚSES**; biokoridory č. K10 a K 8 procházejí po toku Labe, s nimi jsou vedeny na pravém a levém břehu Labe paralelní biokoridory a biocentra ÚSES (NRBC 19 Stříbrný Roh), propojované do biocentra v koridoru ÚSES v úseku Děčín – Hřensko, tyto limie ÚSES se kříží s příčnými biokoridory ÚSES v prostoru Labské Pískovce – NP České Švýcarsko;

Na úseku **veřejné dopravní infrastruktury** rozpracované ZÚR ÚK vymezují koridor silnice I/13, úsek Knínice (D8) - Martiněves - hranice města Děčín a koridor přeložky silnice I/13, úsek Děčín – Benešov nad Ploučnicí - hranice ÚK. Koridory jsou sledovány jako veřejně prospěšné stavby označené PK3 a PK4. Nestabilizované úseky silnice I/13 řešitelné pouze na základě podrobné územně plánovací dokumentace jsou vymezeny jako úkoly pro územní plány dotčených obcí.

V rámci rozvoje **veřejné technické infrastruktury** rozpracované ZÚR ÚK vymezují jako veřejně prospěšnou stavbu koridor označený E5, pro smyčku vedení VVN 110 kV do TR Ústí n.L. - Střekov, koridor zahrnuje též plochu pro výstavbu TR Ústí n.L. - Střekov. Dále ZÚR ÚK vymezují jako veřejně prospěšnou stavbu koridor označený E6, pro výstavbu vedení VVN 110 kV TR Želenice - (TR Babylon);

Na úseku **vodní dopravy** rozpracované ZÚR ÚK vymezují koridor Labské vodní cesty mezinárodního významu v úseku hranice okresu Děčín - státní hranice ČR/SRN. Koridor je vymezen jako návrh VD1. ZÚR ÚK vymezují koridor pro Zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN (převzato bez věcné změny z 2. Změn a doplňků ÚP VÚC SHP) v úseku Ústí nad Labem, Střekov - hranice okresu Ústí nad Labem. Koridor je vymezen jako návrh VD1/SHP;

Rozpracované ZÚR ÚK stanovují v rámci **asanačních území poškozených těžbou hnědého uhlí** nadmístního významu též asanační území bývalého lomu Chabařovice, které je okrajovou součástí řešeného území.

d) Problémy řešeného území

MAPOVÉ SCHÉMA - PODKLAD ÚAP ÚSTECKÉHO KRAJE (2009) A ZÚR ÚSTECKÉHO KRAJE (ROZPRACOVÁNO)

Komentář ke sledovaným problémům v širším řešeném území

Charakteristické oblasti

Ústecko (označeno A) - Faktorem rozvoje je poloha oblasti na významném koridoru dopravních tras (zejména dálnice D8, I. tranzitní železniční koridor, Labská vodní cesta, v budoucnu též vysokorychlostní železniční trať - předpoklad napojení na systém železniční dopravy Ústeckého kraje). Rozvojová oblast představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam. Dominantní význam mají města Ústí nad Labem (a Teplice – mimo rámec řešeného území) a jejich aglomerace, v souhrnu představují největší soustředění obyvatel v Ústeckém kraji.

Děčínsko (označeno C) - Jádrem oblasti představuje Děčín a navazující urbanizované části území. Děčínsko přímo navazuje na rozvojovou oblast Ústí nad Labem -Teplice. Významným problémem je dosud územně nestabilizované řešení přestavby silnice I/13 v úseku Děčín - MÚK D8 Knínice a dále přestavba a přeložka této silnice směrem k Libereckému kraji. Rozvojové záměry v území se týkají zlepšení plavebních podmínek na Labi a dalších možnosti. Všechny plánované změny na území Děčínska musí brát v úvahu skutečnost, že oblast je hodnocena jako mezinárodně významná pro rekreaci a cestovní ruch s napojením na NP a CHKO.

Dílčí problémy

Problém D/9 - zlepšení plavebních podmínek na Labi, nestabilizovaný návrh, konflikty s ochranou přírody a krajiny

Vodní tok Labe je v souladu s PÚR 2008 jednou z páteřních dopravních cest rozvojové osy OS-2, je součástí IV. TEMMK, transevropských sítí TEN-T a mezinárodní dohody AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách-E20). Rozpracované ZÚR ÚK v souladu s požadavky dohody AGN, vymezuje v úseku Ústí nad Labem, Střekov -hranice ČR/SRN koridor Labské vodní cesty mezinárodního významu a koridor pro zlepšení plavebních podmínek. Hledá se řešení střetu možných způsobů řešení se zájmy ochrany přírody.

Problém D/10 - koridor přeložky silnice I/13 v úseku MÚK Knínice na dálnici D8 -Děčín, nestabilizovaný návrh

Záměr na přestavbu silnice I/13 v úseku Děčín-Knínice (D8) byl prověřován v řadě variant, vždy s negativním stanoviskem MŽP a orgánů ochrany přírody. V současné době není koridor přeložky silnice v celém potřebném rozsahu stabilizován. Zásadním problémem je současná situace na stávající silnici I/13 v daném úseku, která vyvolává potřebu urychlené přípravy a realizace tohoto záměru.

Problém D/11 - Koridor přeložky silnice I/13 v úseku Děčín-Benešov n. P.- hranice ÚK, nestabilizovaný návrh

Koridor přeložky silnice I/13 v úseku Děčín -Benešov n. P. - hranice ÚK vymezený v ZÚR ÚK, vychází z dlouhodobých záměrů MD a ŘSD a výsledků zpracované projektové dokumentace. V současné době, mimo jiné i z důvodů potřeb zkvalitnění dopravní dostupnosti Šluknovského výběžku ve směru od krajského města, je ze strany též prověřována možnost ponechání přestavby silnice I/13 v úseku Děčín - Česká Kamenice ve stávajícím koridoru s dalším pokračováním již v nové trase s návazností na silnici I/9 na území Libereckého kraje. Záměr je nezbytné podrobněji prověřit a koordinovat s Libereckým krajem. Do doby než bude námět podrobněji prověřen a vyhodnocen je sledován koridor přeložky silnice I/13 v dlouhodobě sledovaném koridoru Děčín - Benešov n. P.- hranice ÚK.

Zjištěná protipovodňová opatření – příprava a realizace jednotlivých lokalit v rámci řešeného území k datu 03/2010.

Lokalita Hřensko - je zpracována technická studie protipovodňové ochrany metodou mobilních hrazení. V technické studii navrženo variantní řešení ochrany pravého břehu do úrovně 10leté vody v Labi.

Lokalita Ústí nad Labem levý břeh - Investici připravuje Povodí Labe s.p. - souvislosti s realizací navazujících a souvisejících staveb, mj. nutná koordinace s akcí „protipovodňová vana“.

Lokalita Děčín - Investice zajišťovaná Povodím Labe s.p. (rozhodnutí MZe o poskytnutí dotace na zpracování projektové dokumentace), - aktivity ekologických organizací proti stavbě.

Lokalita Ústí nad Labem; Střekov - Povodí Labe s.p. ukončilo v 12/2008 realizaci tohoto protipovodňového opatření. Opatření sestává z valu s podzemní částí a nadzemní částí představující mobilní hrazení.

Lokalita Křešice (protipovodňová ochrana podél silnice II/261 na úroveňQ20) - Povodí Labe s.p. zahájilo stavbu v 2009, výstavba probíhá v souladu s harmonogramem, termín dokončení stavby v r. 2011

e) Splavnost Labe v řešeném území

MAPOVÉ SCHÉMA - PODKLAD ÚAP ÚK (2009) A ROZPRACOVANÉ ZÚR ÚK, KOMENTÁŘ - PODKLAD DOKUMENTACE VLIVŮ ZÁMĚRU PLAVEBNÍHO STUPNĚ DĚČÍN NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Úsek Labe od Mělníka po Ústí nad Labem; Střekov je významně upraven, v letech 1901 – 1936 zde bylo vybudováno šest plavebních stupňů (kombinace pro plavební účely, zvýšení protipovodňové ochrany, odběr povrchové vody, energetika, zemědělské závlahy). Poslední realizovaná stavba je zdymadlo Střekov, postavené v roce 1936. Další projektové a přípravné realizační práce na zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi byly přerušeny 2. světovou válkou.

Navazující území mezi Ústím nad Labem; Střekovem a státní hranicí ČR/SRN je cca 40 km dlouhý volně proudící úsek českého dolního Labe. V důsledku vysokého spádu se jedná o rychle proudící úsek toku. Průtoky v Labi značně kolísají jak v průběhu roku, tak i z roku na rok. Nízké průtoky se vesměs vyskytují v pozdním létě a na podzim. Předpokládá se, že tato charakteristika bude ještě zdůrazněna vlivy klimatických změn. Současné nízké průtoky ovšem neodpovídají přirozenému stavu, protože jsou významně ovlivňovány zejm. cíleným zlepšováním průtoků Vltavy z nádrží vltavské kaskády.

Úsek mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN je regulován, tj. nejsou zde přítomny žádné vzdouvací objekty a plavební podmínky jsou závislé na morfologii koryta Labe a na aktuálních hydrologických podmínkách. Tento úsek je identifikován jako základní úzké hrdlo, respektive překážka, zásadním způsobem ovlivňující efektivnost vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě. Významným problémem jsou plavební úžiny v intravilánu Děčína, tzv. Heger pod Tyršovým mostem a úsek u železničního mostu v Děčíně. Ze statistik vyplývá, že za poslední dvě desetiletí, v průměrně vodném roce bylo v tomto úseku vhodného ponoru 140 cm dosaženo jen po dobu 155 dnů v roce.

Tok Labe je zejména pod Děčínem sevřen v hlubokém kaňonu, niva je velmi úzká. Daný úsek je z hlediska hodnoty přírody a krajiny v rámci podmínek ČR ojedinělý a cenný. Zmiňovaný úsek je však současně významně antropogenně ovlivněn a to zásahy, které započaly už před několika stoletími. Koryto toku je regulováno a zúženo na úroveň střední vody, dno toku je narušováno pravidelně prováděnými prohrábkami a břehy jsou opevněny na většině míst kamenným záhozem nebo rovnaninou.

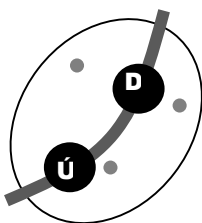
f) Hodnoty a charakteristiky řešeného území

MAPOVÉ SCHÉMA - PODKLAD ÚAP ÚSTECKÉHO KRAJE (2009)

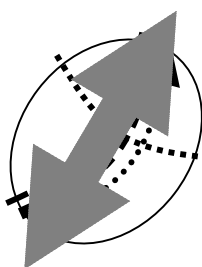
Hlavní charakteristické hodnoty řešeného území



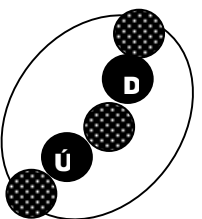
Osou řešeného území je koridor toku Labe, krajina zároveň přirozená i kultivovaná a civilizovaná (obdoba středního Rýna), hodnoty koridoru a navazujících území jsou vyjádřeny různými formami ochrany přírody a krajiny – CHKO České středohoří a Labské pískovce, NP České Švýcarsko, NATURA 2000, ÚSES, maloplošná chráněná území.



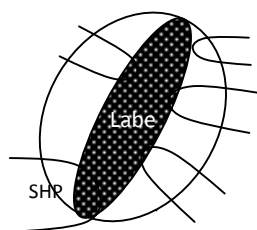
Řešené území je životním prostorem pro 188 tisíc obyvatel měst a obcí, sídelní struktura zahrnuje nadregionální centrum, krajské město Ústí nad Labem, regionální centrum Děčín, subregionální centrum Velké Březno, a dále v širších vztazích Benešov nad Ploučnicí, Libouchec a ostatní obce.



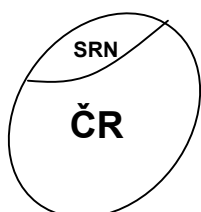
Územím prochází IV. multimodální evropský dopravní koridor zahrnující dálnici D8, I. tranzitní železniční koridor, Labskou vodní cestu (v budoucnosti možná VRT), jež je doplněn tangenciálním koridorem páteřní silnice kraje I/13, navazující na Liberecký kraj. Území je součástí rozvojové osy a rozvojové oblasti republikového významu (PÚR ČR) a krajského významu (rozpracované ZÚR ÚK).



Pro území koridoru Labe a jeho okolí je charakteristická rovnováha mezi přírodním prostředím a urbanizovanou krajinou. Rytmus je následující: krajinný prostor v úseku od hranic řešeného území po Střekovský jez – prostor města Ústí nad Labem a okolí – mezilehlý města oddělující prostor mezi Malým Březnem a Těchlovicemi – prostor města Děčín a okolí – Labská soutěska mezi Děčínem Loubí a státními hranicemi ČR.



Koridor Labe se otevírá do navazujících hodnotných prostorů – v Ústí nad Labem do Severočeské hnědouhelné pánve (jehož součástí je rekultivovaný lom Chabařovice), dále do komunikačních, sídelních a krajinářských příčných údolí, na pravém břehu Labe údolí Lučního potoka mezi Velkým a Malým Březnem (zahrnující zámek V.Březno, muzejní dráhu, skanzen Zubrnice), do údolí řeky Ploučnice, do údolí řeky Kamenice a na levém břehu Labe údolí Jílovského potoka.



Hodnotou území je jeho geopolitická poloha s pohraničním vztahem se SRN, s již existujícími i dalšími možnými rozvojovými kooperačními vazbami s Drážďanami a dalšími městy v příhraničním prostoru Saska.

Schéma - limity využití území

Podklad ÚAP Ústeckého kraje - 2009

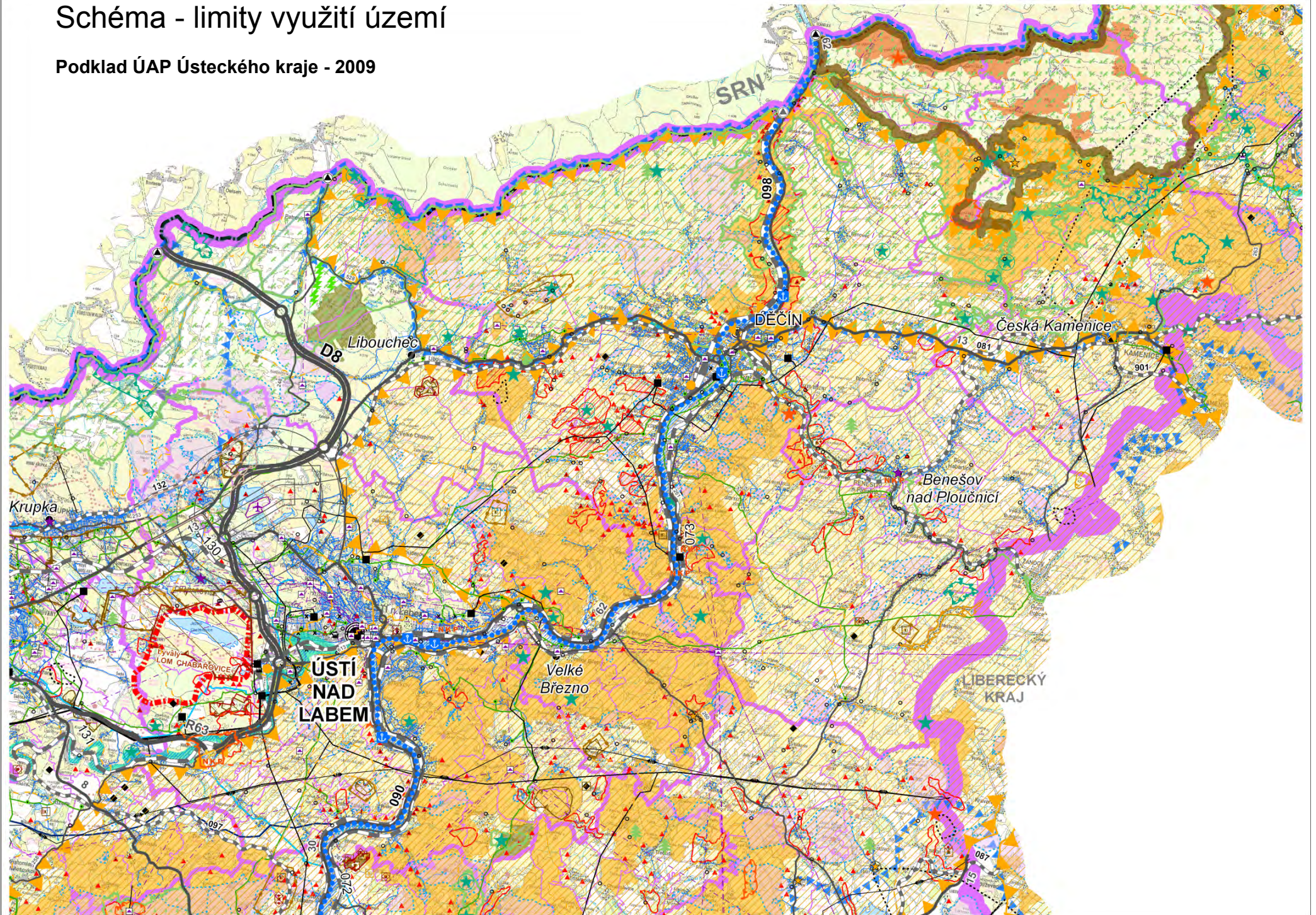


Schéma - Hodnoty řešeného území

Podklad ÚAP Ústeckého kraje - 2009

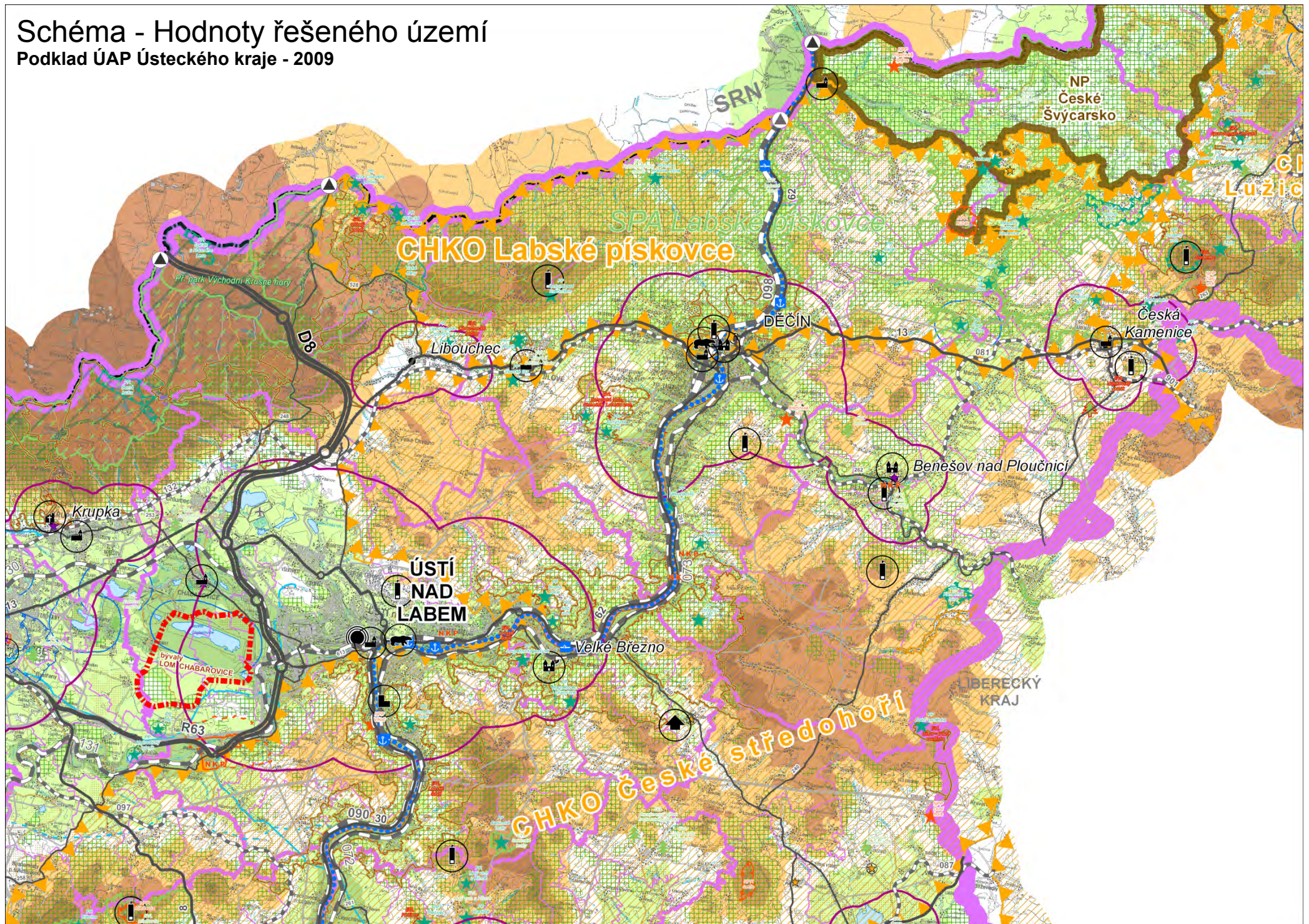


Schéma - záměry na provedení změn v území

Podklad - ZÚR Ústeckého kraje (rozpracováno)

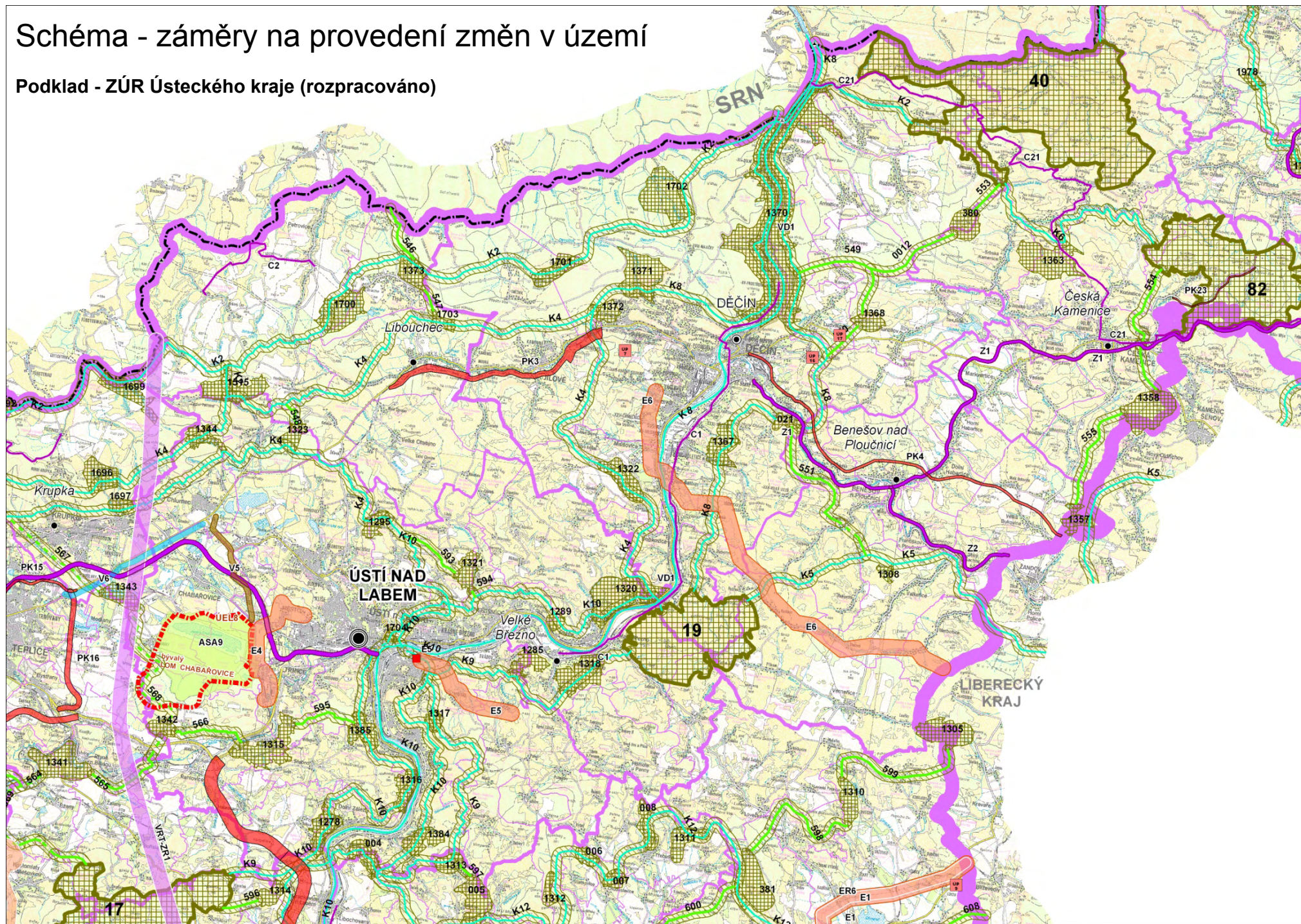
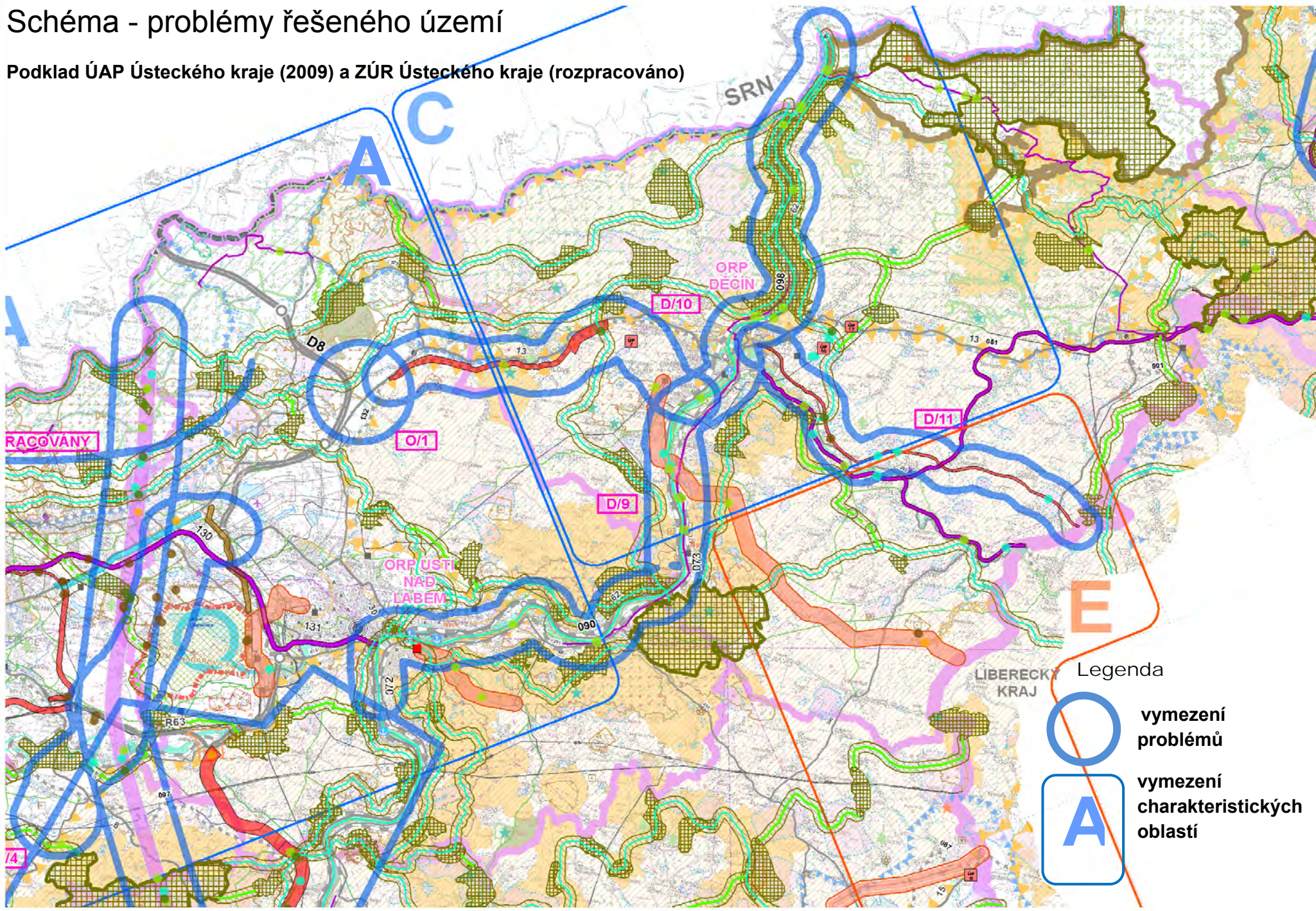


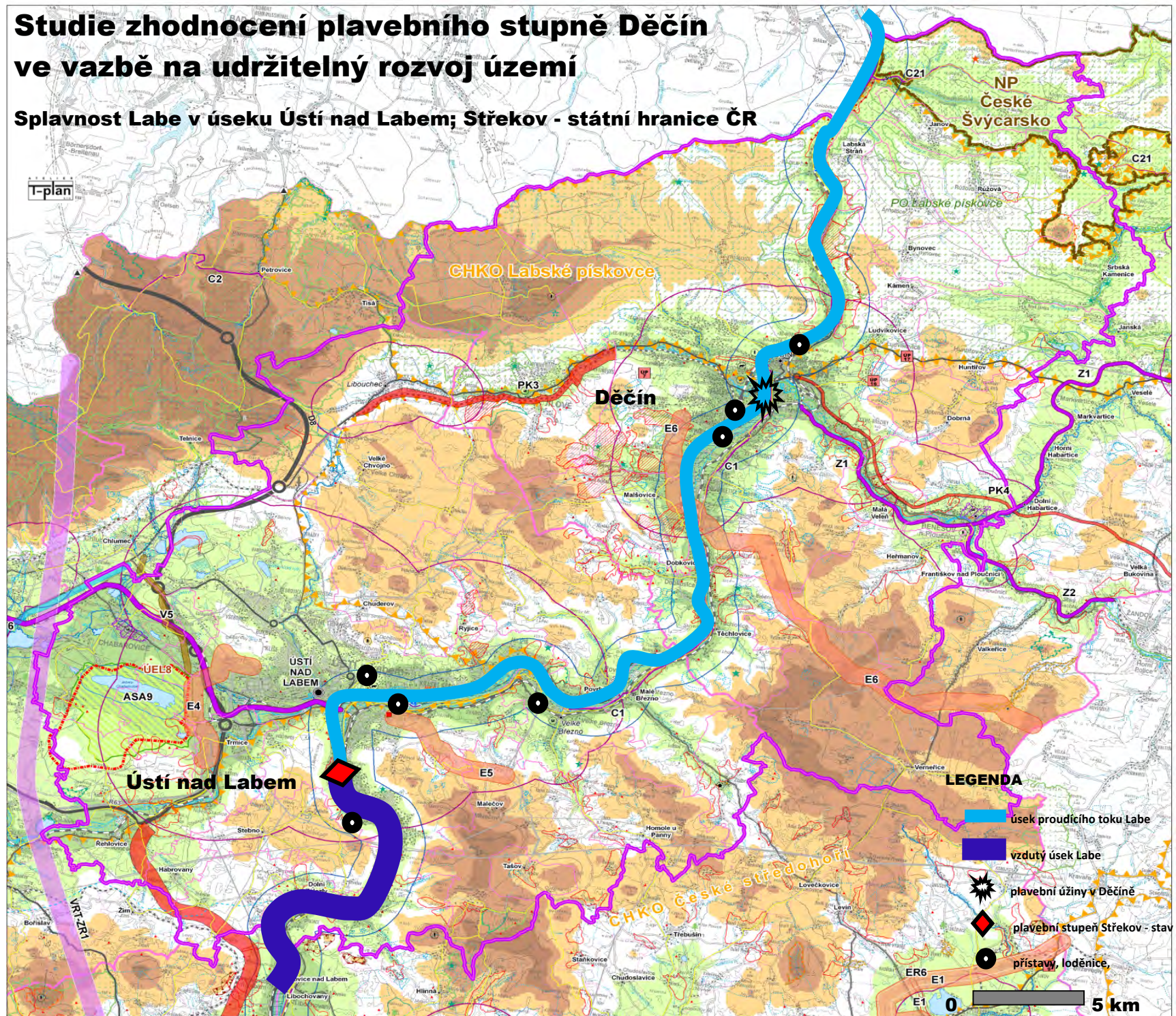
Schéma - problémy řešeného území

Podklad ÚAP Ústeckého kraje (2009) a ZÚR Ústeckého kraje (rozpracováno)



Studie zhodnocení plavebního stupně Děčín ve vazbě na udržitelný rozvoj území

Splavnost Labe v úseku Ústí nad Labem; Střekov - státní hranice ČR



3. VÝVOJ ŘEŠENÍ SPLAVNOSTI LABE V ÚSEKU ÚSTÍ NAD LABEM - STÁTNÍ HRANICE ČR

- a) Přehled vybraných kroků při řešení splavnosti Labe ve sledovaném úseku
- b) Grafické schéma hlavních kroků při řešení splavnosti Labe ve sledovaném úseku
- c) Nástin mezníků vývoje řešení splavnosti Labe uspořádaný na časové ose

a) Přehled vybraných kroků při řešení splavnosti Labe ve sledovaném úseku

Studie pro orientaci uvádí přehled vybraných nejvýznamnějších kroků složité historie snahy o zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi. Hlavním podkladem pro zpracování stručného přehledu vývoje názorů a prací na zlepšení plavebních podmínek Labe byl materiál poskytnutý ředitelstvím vodních cest ČR „Analýza historie prací na zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku od Ústí nad Labem po státní hranici ČR/SRN“ (zpracováno v lednu 2005 a aktualizováno v březnu 2009). Tento materiál zpracovatel územní studie doplnil a některé vlastní postřehy a fakta, včetně popisu vývoje situace v letech 2009 a 2010.

1. Úsek Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN regulačně upravován v letech 1870 – 1890; V roce 1895 byl schválen projekt kanalizování Labe a Vltavy zahrnující i sledovaný úsek.
2. Poslední realizovaná stavba - zdymadlo Střekov v roce 1936. Další projektové a přípravné realizační práce na zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi byly přerušeny 2. světovou válkou.
3. V letech 60. – 80. min. století zpracované studie vedly k ustálení řešení na vysokých plavebně energetických stupních Malé Březno (82 km), Dolní Žleb (103 km) – dokonce zvažována přečerpávací nádrž na údolím řeky podporující výkon vodní elektrárny. Zahrnuto do Směrného vodohospodářského plánu.
4. 1992 až 1993 - sledovány bez zásadních změn vysoké plavební stupně Malé Březno (82 km), Dolní Žleb (103 km) , parametry srovnatelné s VD Střekov, součástí VD je vodní elektrárna s 40 MW instalovaným výkonem. Současně byly ověřovány srovnávací varianty – tři plavební stupně tj. vč. PS Křesice (91 km), a pět plavebních stupňů tj. včetně PS Svádov (74 km), PS Křesice (91 km), Prostřední Žleb (99 km).
5. 1994 - MD vypisuje soutěž na řešení zlepšení splavnosti v předmětném úseku, stanoveny tři varianty a) nadlepšování průtoků z nádrží v povodí Labe, b) regulační úpravy Labe, c) kombinace regulace a plavebních stupňů Malé Březno a Prostřední Žleb (výsledek posouzení: doporučení varianty c)
6. 1995 – MD zadává posouzení vlivu navržených úprav na podzemní vody, ekosystémy, odtokové poměry (posuzováno celkem 8 variant: kombinace míry prohrábků kynety, regulace a vodních děl). Výsledek - doporučeny 2 PS Malé Březno a Prostřední Žleb.
7. 1995 až 1996 - MD zadává v rámci PHARE, studii Assessment of the Possibility to Improve the Elbe Navigation in the Strech Střekov – State Border (výsledek studie: regulační opatření neřeší situaci omezených plavebních podmínek)
8. 1995 – Vodní dílo Malé Březno – DÚR a EIA, 1997 MŽP vydalo nesouhlasné stanovisko
9. 1996 – je vypracována studie Kombinovaná metoda zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, nízké vzdouvací stavby bez vývarů v profilech PS (s možností pozdější

dostavby cílového řešení) a regulační prohrábky (specifický ohlas plavebních odborníků na studii – nespolehlivost řešení).

10. 1996 – Studie Využití vodní energie a plaveb. podmínky pod VD Malé Březno a úprava polohy VD Prostřední Žleb (99 km), posun co nejbližší k Děčínu. V zájmu ŽP – ochrany lokalita Nebočanský luh snížení hladiny vzduší, tím i snížení instalovaného výkonu na 40 MW.
11. 1997 až 1998 - komplexní studie Návrh variant a komplexní posouzení možností zlepšení plavebních podmínek Labe od Střekova – po státní hranici ČR/SRN, v zadání tři varianty: dva PS, úsporné řešení, PS Malé Březno a úpravy koryta. Výstup varianty Ia, Ib, II, IIIa, IIIb, IV, V- cílový stav, plnosplavnost tř. Vb resp. VIb. Problém: MD – výběr varianty s nejnižšími investičními náklady.
12. 1998 – vypracování DÚR záměru Zlepšení plavebních podmínek v předmětném úseku (prahoregulační metoda, výhrady zpracovatele dokumentace k účelnosti řešení)
13. 1998 – vypracován návrh nové koncepce zlepšení plavebních podmínek Labe, I. etapa PS Prostřední Žleb (99 km) a regulační opatření, II. etapa PS Malé Březno (82 km) (III. a IV. Etapa cílový stav)
14. 1999 - MD odmítá DÚR z 1998, stanovuje záměr dvou samostatně provozuschopných etap: 1. Hřensko-Boletice s PS Prostřední Žleb (99 km), předpokládané zahájení stavby 2001 a 2. Boletice-Střekov s PS Malé Březno (82km), předpokládané zahájení stavby 2002.
15. 1999 - DÚR v intencích tohoto záměru, vyloučen „cílový stav“, dále průzkumné práce vedly k aktualizaci DÚR 2002, vstřícný vztah k ŽP, snížení navrhovaného vzduší, zachování proudního charakteru řeky na 65% délky toku, v průběhu projednávání byla dokumentace upravena tak, že z ní byla vyloučena část týkající se dalšího možného vývoje po tzv. „cílový stav“, dále byla upravena dokumentace ještě v průběhu roku 2002 – doplnění nových poznatků, zvýšena vstřícnost k ochraně přírodního prostředí, souběžně zpracována EIA předána MŽP 2000, její úprava provedena v 2001.
16. 2000 – vypracována dokumentace EIA – projekt Prostřední Žleb, Malé Březno
15. 2000 – probíhá Cyklus pěti diskusních seminářů (tři okruhy –shodné závěry ze seminářů, opatření nutná v případě výstavby, výstupy které nutno realizovat nezávisle na projektu splavnění) mezi představiteli ekologických iniciativ a plavebními specialisty, závěry datované 27.11. 2000. Celkový pozitivní ohlas na diskusní semináře.
16. cca 2000 – námět technického řešení zlepšení splavnosti formou tzv. by-passů lokalizovaných do přístavu Rozbělesy a Malého Března.
17. Vypracován posudek EIA – projekt Prostřední Žleb, Malé Březno
17. 19.11. 2001 - v Ústí nad Labem probíhá veřejné projednání EIA.
18. 2002 - MŽP vydává nesouhlasné stanovisko k EIA.
19. 2002 - pro ŘVC Posouzení možného vlivu na německé území (Hydroprojekt), obavy německé strany nejsou vzhledem k charakteru úprav opodstatněné.

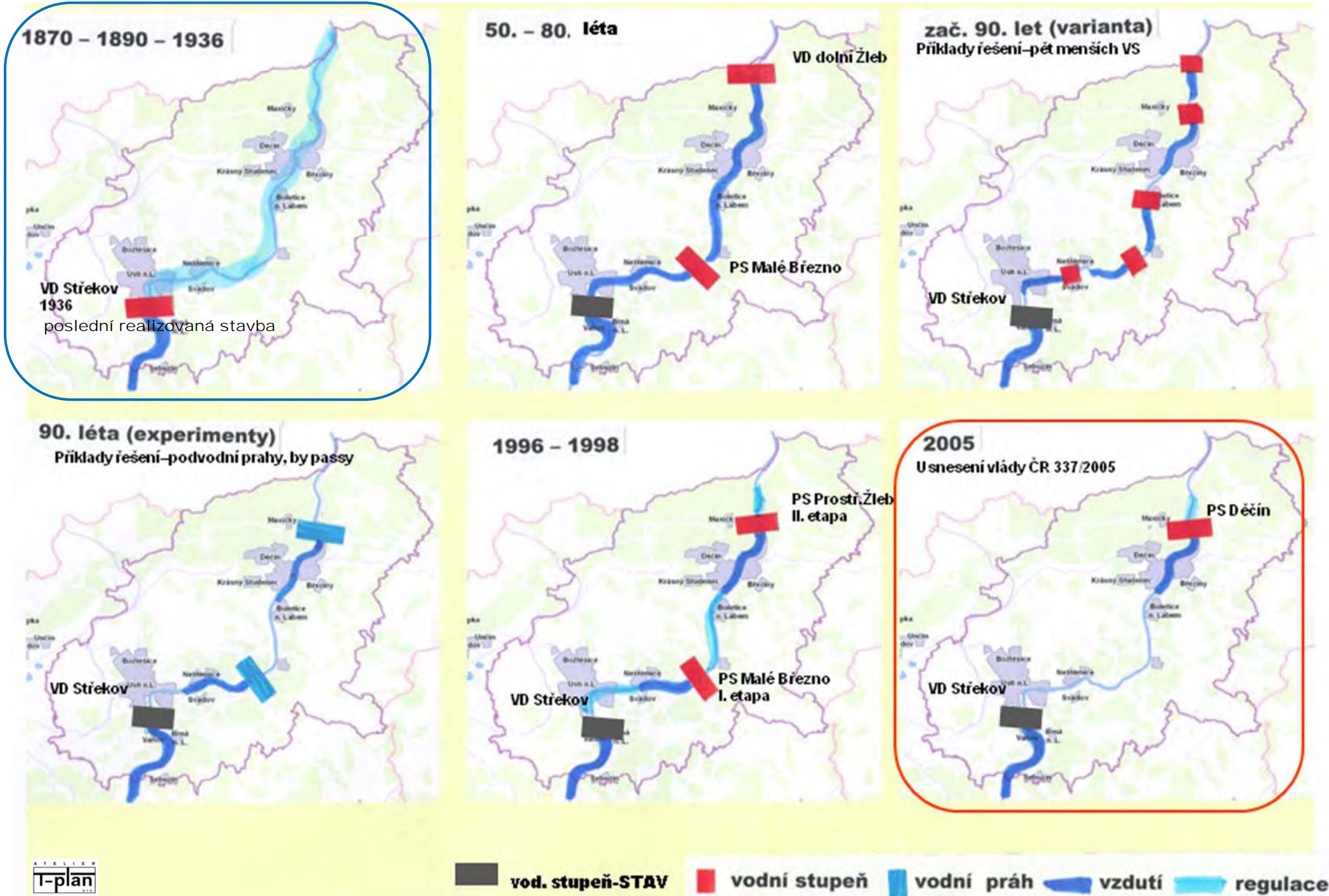
20. 2002 - vzniká Projekt (zadání) biologických průzkumných prací (zahájeny 2005)
21. 2002 – Ing. arch. Vorel zpracovává posouzení pro ŘVC ČR „Vyhodnocení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz ve smyslu §12 zákona č. 114/1992 Sb.“ Závěr: navrhovaný záměr nebude představovat dramatický zásah do rázu krajiny s výjimkou VD Malé Březno, které bude silným zásahem do charakteru krajiny, může však též představovat pozitivní vklad do rázu a identity krajiny. Navrhovaný záměr je přijatelný z hlediska ochrany krajinného rázu.
22. 2003 - Zlepšení plavebních podmínek Labe, pohyb splavenin – 2D model, realizace PS nebude mít vliv na morfologický vývoj koryta Labe v SRN.
22. 2003 - posouzení vzorků materiálů ze dna plavební dráhy, materiál není závadný, lze dále využít, uložit jako inertní odpad.
23. 2005 - Usnesení vlády ČR 337/2005, zužující zlepšení plavebních podmínek na úsek Boletice – státní hranice ČR/SRN, formou PS Děčín.
24. Září 2005 – zpracováno oznámení záměru Plavební stupeň Děčín dle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA) zpracovatel SCES – Group, spol. s r.o., součástí naturové hodnocení (Kuras) – závěr: záměr způsobuje významně negativní vlivy.
25. Srpen 2005 – Doc. Vorel zpracovává posouzení „Plavební stupeň Děčín, rámcové posouzení vlivu na krajinný ráz“ ve smyslu §12 zákona č. 114/1992, s výrokem: Lze předpokládat maximálně středně silný vliv na kriteria ochrany krajinného rázu, respektive na hlavní znaky a hodnoty krajiny.
26. 2005 - zahájení biologického výzkumu ohrožených druhů, oznámení a zpracování EIA – PS Děčín, součást hodnocení NATURA .
27. 2006 – provedeno druhé naturové hodnocení - závěr: záměr způsobuje významně negativní vlivy, biologické průzkumy včetně návrhu minimalizačních a kompenzačních opatření pro akci Plavební stupeň Děčín, 9041/222.
28. Srpen 2006 - Ministerstva dopravy ČR a SRN, společné prohlášení pro oživení vodní cesty po Labi (Děčín – Hamburk), SRN zajistí hloubku 1,6 – 1,5 m až k Schönou, Do 2010 bude vystavěn vodní stupeň V Děčíně, přeprava bude 1,2 mil tun zboží. náklady 3,7 mld jezová část, 1,4 mld elektrárna, výroba 73 000 MW/rok. investice se má zaplatit za cca 12 let provozu.
29. 2007 - provedeny úpravy PS Děčín, optimalizovaná varianta 1.a, příprava dokumentace EIA, návrhy revitalizačních opatření. Dále je zpracováno Vyhodnocení a koncepce řešení zlepšení plavebních podmínek kombinovaná s komplexní revitalizací toku (Ing. Dejmal, Šindlar),
30. 2007 - biologické průzkumy včetně návrhu minimalizačních a kompenzačních opatření pro akci Plavební stupeň Děčín, 9041/222, studie posouzení účinku zúžení kryta podélnými výhony v úseku pl.km 98,98 až 103,00 na chod plavenin a jejich sedimentaci v daném úseku. .
31. 2008 – je zpracována expertní studie k Natuře 2000, vyhodnocení možnosti kompenzačních opatření, právní analýza rozsudků ESD, probíhá výzkum bahnitých

náplavů, je zpracován návrh pokusných balvanitých výhonů Prostřední Žleb, naturové hodnocení pokusných výhonů, Posouzení a optimalizace balvanitých výhonů na Labi v úseku 101,90 – 102,45 pomocí hydraulického modelu.

32. 2009 - realizace pokusných balvanitých výhonů Prostřední Žleb, dále průzkum Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN - Výzkum šterkových náplavů.
33. Duben 2010 - soudní spor Městský soud v Praze potvrdil zamítnutí žaloby rejdařské spol. ČSPL proti ministerstvu dopravy o náhradu škody ve výši 1,8 mld Kč, za údajné porušení povinnosti státu zajistit dostatečný ponor pro plavidla na Labské vodní cestě (pokes pod 140 cm – hranice pro alespoň omezenou plavbu). Zákon o vnitrozemské plavbě a mezinárodní smlouva AGN.
34. Srpen 2010 - Záměr „Plavební stupeň Děčín“ je hodnocen podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V souladu s tímto zákonem jsou hodnoceny všechny vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí, a to v celém procesu EIA až do vydání stanoviska. Dokumentace EIA byla Ministerstvu životního prostředí předložena dne 24. srpna 2010 (dokumentace má cca 1 300 stran, textovou, tabulkovou, grafickou část a přílohy – obsahuje údaje o záměru, údaje o stavu ŽP, charakteristiky vlivu záměru na ŽP a veřejné zdraví, porovnání variant, závěr, srozumitelné shrnutí, přílohy (zpracovatel WELL Consulting s.r.o.; HBH Projekt spol. s r.o.).
35. 15. 10. 2010 skončila měsíční lhůta připomínkového řízení k dokumentaci EIA záměru PS Děčín. Během ní mohla veřejnost zasílat MŽP připomínky k projektu. Do 25. října má být určen zpracovatel posudku, během tří měsíců má posoudit dokumentaci EIA a
36. Listopad 2010 Saské ministerstvo životního prostředí prověřuje možnosti právně vystoupit proti výstavbě jezu na Labi u Děčína. Prověřuje, zda výstavba jezu neovlivní negativně navazující tok Labe (hrozby pro druhovou rozmanitost, úbytek množství vody).
37. 13.10. 2010 Rada Ústeckého kraje vyjadřuje souhlas s předloženou dokumentací EIA a s realizací doporučené varianty 1B.

Vybrané použité zkratky: MD – ministerstvo dopravy, MŽP – ministerstvo životního prostředí, ESD – Evropský soudní dvůr, ŘVC ČR – Ředitelství vodních cest ČR, PS – plavební stupeň, VD – vodní dílo, DÚR – dokumentace k územnímu rozhodnutí, EIA – posouzení vlivu stavby na životní prostředí (Environmental Impact Assessment).

b) Grafické schéma hlavních kroků při řešení splavnosti Labe ve sledovaném úseku Ústí n.L. - státní hranice ČR



C) Nástin mezníků vývoje řešení splavnosti Labe v úseku Ústí nad Labem - státní hranice ČR, uspořádaný na časové ose

vodní doprava trendy	Kulminace přepravy, vývoz - hnědé uhlí, kámenivo, písek, ovoce, stroje, zařízení, dovoz – suroviny pro chemický průmysl, ropa										Pokles v tonáži, změny ve struktuře substrátů, méně preferovaný dopravní směr, konkurence přepravy po silnici a po železnici, pomalost, nízká flexibilita, závislost na klimat.podm.										Pokles a stagnace lodní přepravy, zhoršené klimatické podmínky, konkurence ostat. dopravy, omezená poptávka (v r. 2009 cca 0,5mil t zboží)																																																																															
hlediska ochrany přírody																					šedesátá léta										sedmdesátá léta										osmdesátá léta										devadesátá léta										desátá léta 21.st.																																							
stanoviska sousedícího státu																															1 akceptování i podpora záměru výstavby plavebních stupňů (různé verze řešení)																				2 pochybnosti, výhrady										3																																							
projekty - zlepšení plavebních podmínek	1																														2 60. a 80. léta - návrhy na realizaci vodních stupňů																				3										4										5																													
realizace - zlepšení plavebních podmínek	1																																																																																																			
časová osa členěná po 2 letech	1890 - 1914										I. SVĚT. VÁLKA										1918 - 1938										II. SVĚT. VÁLKA										1945 - 1989										2002										1989 – 2010																																							

Projekty: 1- projekt kanalizování Labe (1895); 2 - plány výstavby VD Dolní Žleb a Malé Březno (70. a 80. Léta); 3 – korekce plánu výstavby I. etapa Malé Březno, II. etapa Prostřední Žleb (90. Léta); 4 – korekce plánu výstavby samostatný PS Děčín (2005); 5 – zpracováno posouzení EIA PS Děčín (2010).

Realizace: 1 - regulační úpravy toku Labe (1895); 2- výstavba zdymadla Střekov (1936)

Stanoviska sousedícího státu : 1 - akceptování záměru, morální i materiální podpora záměrů v průběhu 60. - 80. let, 2 - změna postoje k záměru mj. po vyhodnocení příčin a následků povodně 2002, 3 - výhrady a pochybnosti o záměru, mediální informace o řešení sporných otázek právní cestou (2010)

4. POUŽITÉ PODKLADOVÉ MATERIÁLY - VÝBĚR

- ⇒ SoNoRa, Studie proveditelnosti: Systém vnitrozemských vodních cest v Ústeckém kraji; AZ CONZULT spol. s r.o. červen 2010
- ⇒ Analýza historie prací na zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku od Ústí nad Labem po státní hranici ČR/SRN; Ředitelství vodních cest ČR; 2009
- ⇒ Územně analytické podklady Ústeckého kraje - rozbor udržitelného rozvoje a doplňující průzkumy a vyhodnocení jako podklad pro RURÚ; Atelier T-plan, s.r.o. a T-mapy spol. s.r.o.; 2009
- ⇒ rozpracované Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje; Atelier T-plan, s.r.o.
- ⇒ rozpracované Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území; Atelier T-plan, s.r.o.
- ⇒ 2. změny a doplňky Územní plán VÚC Severočeské hnědouhelné pánve, Upravená ÚPD, dle SZ č. 183 Sb.; Atelier T-plan, s.r.o.; 2007
- ⇒ Územní plán VÚC okresu Litoměřice, Upravená ÚPD, dle SZ č. 183 Sb.; Atelier T-plan, s.r.o.; 2007
- ⇒ Křižovatka tří moří, Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe; J. Kubec, J.Podzimek; 2007
- ⇒ Oznámení o záměru Plavební stupeň Děčín dle zákona č. 100/2001; SCES – Group, spol. s r.o. Praha; září 2005
- ⇒ Labská vodní cesta a její význam pro město Ústí nad Labem; Universita Jana Evangelisty Purkyně, Ústí nad Labem – fakulta životního prostředí; 2005
- ⇒ 5. změna Územního plánu města Děčín (varianta jednoho vodního díla - PS Děčín)
- ⇒ Plavební stupeň Děčín, rámcové posouzení vlivu na krajinný ráz; Atelier V; 2005
- ⇒ Územní studie průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe, zadavatel MMR, zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o.; 2007 (Nadnárodní projekt evropského významu – „Realizace či odmítnutí je podmíněno komplexním zhodnocením v evropských souvislostech a vzájemnou dohodou zúčastněných zemí“.)

5. VYBRANÉ POUŽITÉ ZKRATKY

PSD	Plavební stupeň Děčín
EIA	Posuzování vlivů na životní prostředí - Environmental Impact Assessment
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	CHOPAV
MPR	Městská památková rezervace
MZCHÚ	Maloplošné zvláště chráněné území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NATURA 2000	Evropsky významné lokality a ptačí oblasti
NKP	Národní kulturní památka
NP	Národní park
ORP	Obec s rozšířenou působností
PÚR 2008	Politika územního rozvoje České republiky, schválená UV č. 929/2009
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
SHP	Severočeská hnědouhelná pánev
TEMMK	Transevropský multimodální koridor
TEN-T	Transevropské dopravní sítě (Trans European Network Transport)
UAP	Územně analytické podklady
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚS	Územní studie
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VPS	Veřejně prospěšná stavba
VRT	Vysokorychlostní trať
ZÚR ÚK	Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje