



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



Ústecký kraj

# **Presentace výsledků územní studie ZHODNOCENÍ PLAVEBNÍHO STUPNĚ (PS) DĚČÍN Z HLEDISKA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ (URÚ) - 2010**

## **Pořizovatel studie**

**Krajský úřad Ústeckého kraje  
odbor Územního plánování a stavebního řádu,  
oddělení regionálního rozvoje**

## **Zpracovatel studie**

**Atelier T- plan, s.r.o.**



**PRAHA 7.2.2012**

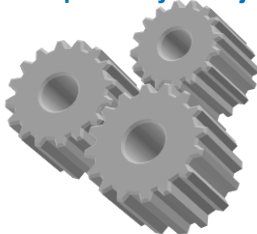
# Cíle studie - zhodnocení PS Děčín

- ❑ část A - Analýza splavnosti Labe v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR
- ❑ část B - Zhodnocení plavebního stupně Děčín ve vazbě na udržitelný rozvoj území

Soudržnost obyvatel



Hospodářský rozvoj



Životní prostředí



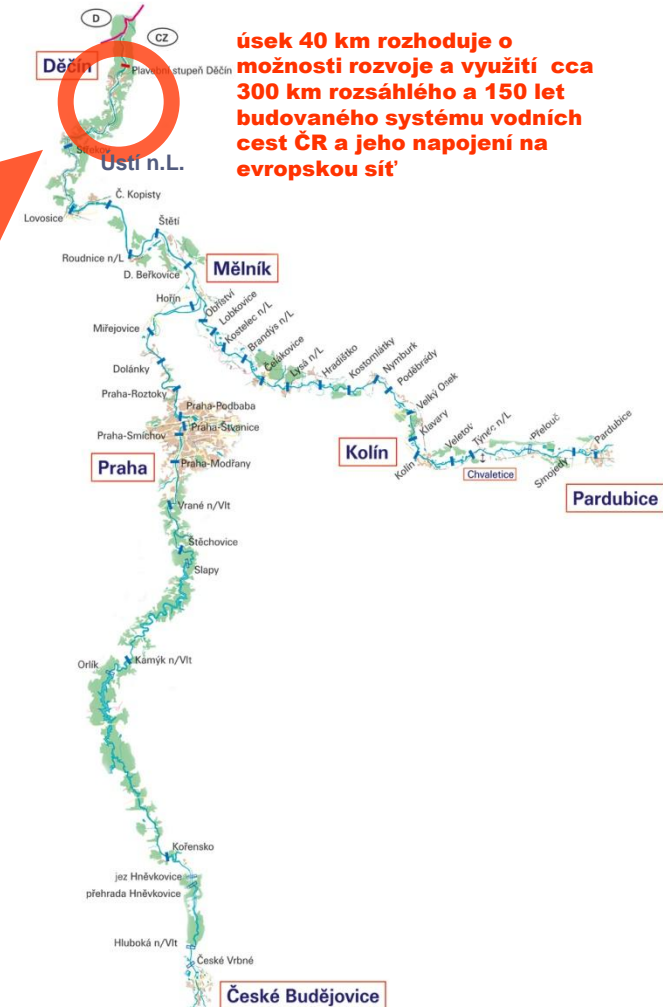
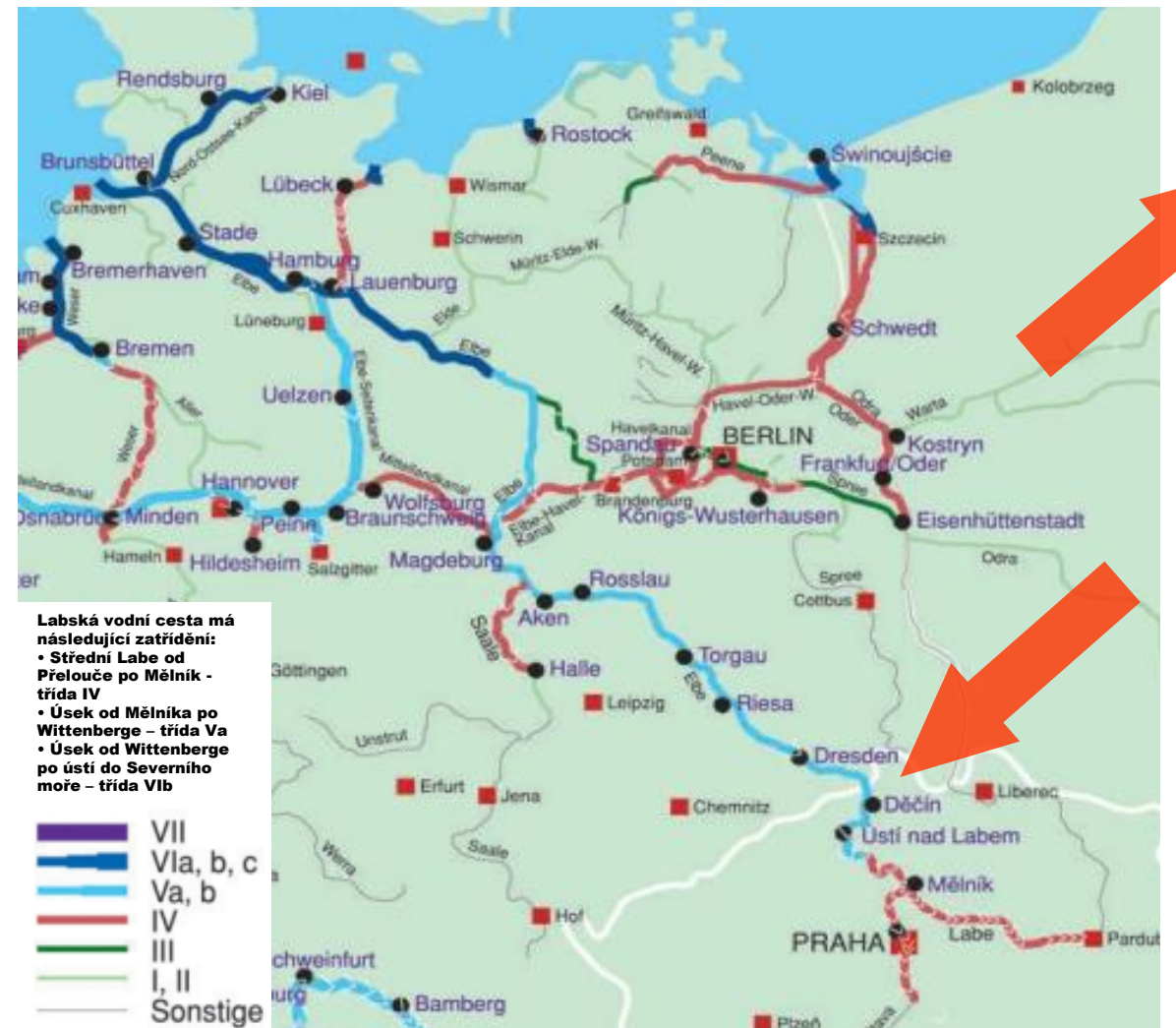
## ❑ Řešené území studie

- ❑ Počet obyvatel cca 190 000
- ❑ 39 obcí, vč. Ústí n. L. a Děčína
- ❑ Kulturní hodnoty prostředí, potenciál pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu
- ❑ Vysoká podnikatelská aktivita obyvatel
- ❑ V průmyslu pracuje jen 23% ob.
- ❑ V obchodu, službách 70% ob.
- ❑ Míra nezaměstnanosti cca 13%
- ❑ Životní prostředí velmi dobré, horší podmínky jsou v Ústí nad Labem, průměrné v Děčíně;
- ❑ celkově cenné přírodní a krajinné prostředí.



# Problém - pouze 155 dnů plnosplavnost

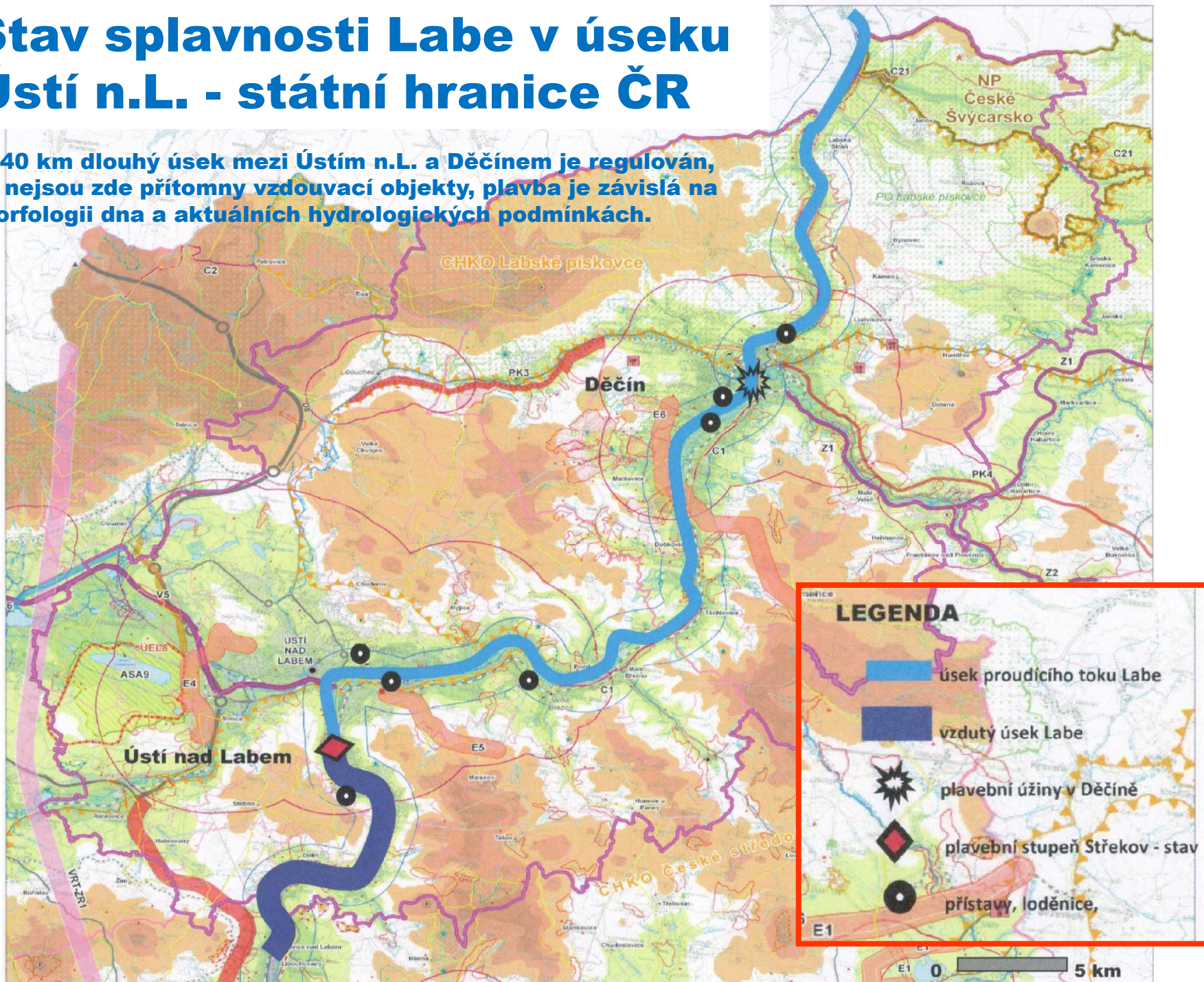
- ❑ Úsek 40 km Labské vodní cesty mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR/SRN zásadním způsobem ovlivňuje využitelnost vodní dopravy v ČR – plnosplavnost zde průměrně pouze 155 dnů v průměr. roce
- ❑ Klimatické změny zdůrazňují problémy splavnosti s nedostatkem vody v Labi
- ❑ Zlepšení podmínek plavby v tomto úseku (podporované dopravní politikou ČR i mezinárodními dohodami) je rozhodující pro rozvoj vodní dopravy v ČR a napojení na vodní síť EU – vč. omezování kamion. dopravy





# Stav splavnosti Labe v úseku Ústí n.L. - státní hranice ČR

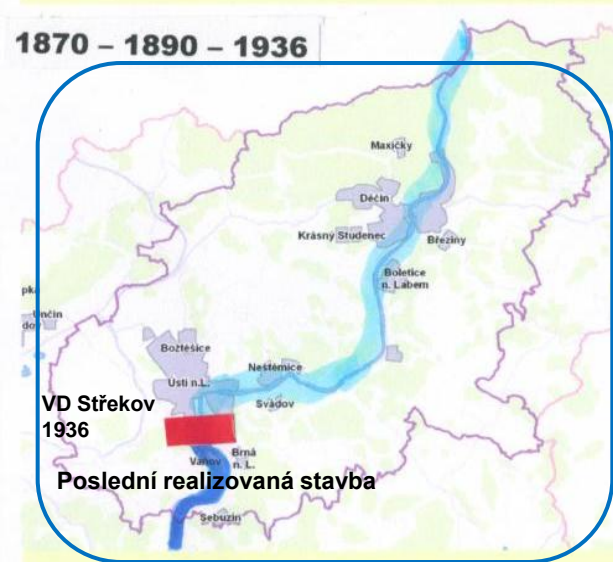
□ 40 km dlouhý úsek mezi Ústím n.L. a Děčínem je regulován, tj. nejsou zde přítomny vzdouvací objekty, plavba je závislá na morfologii dna a aktuálních hydrologických podmínkách.





# Schéma - historie řešení plavebních podmínek

1870 – 1890 – 1936



50. – 80. léta



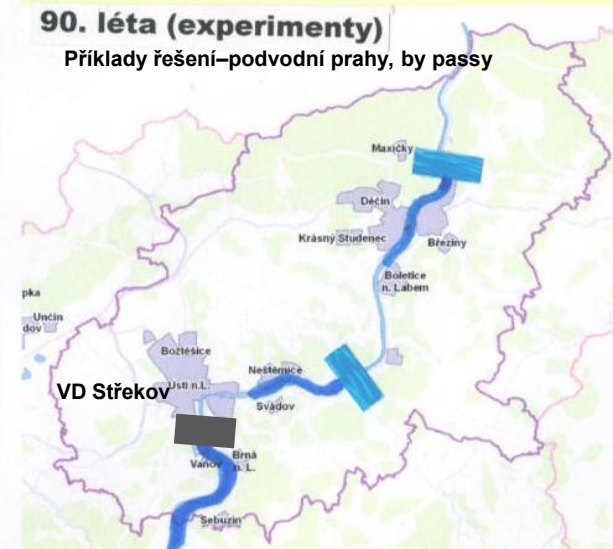
zač. 90. let (varianta)

Příklady řešení-pět menších VS

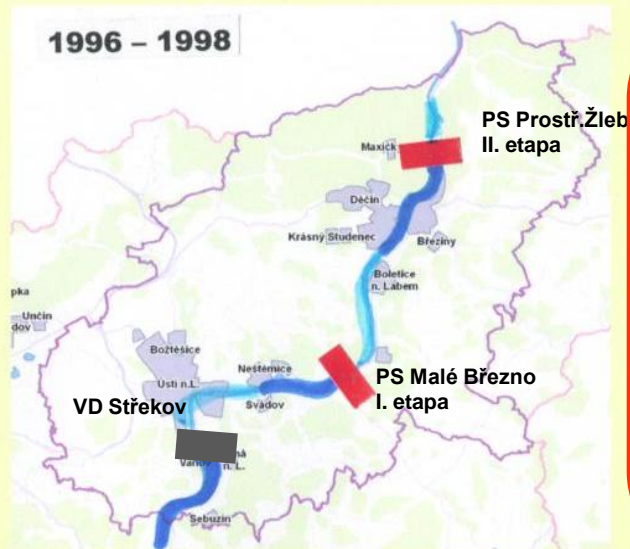


90. léta (experimenty)

Příklady řešení-podvodní prahy, by passy

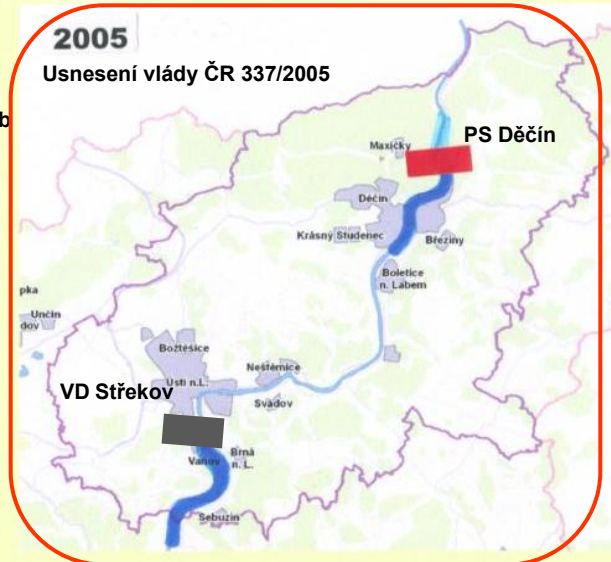


1996 – 1998



2005

Usnesení vlády ČR 337/2005



vod. stupeň-STAV

vodní stupeň

vodní práh

vzdutí

regulace



## Časová osa - vývoj řešení splavnosti Labe

vodní doprava trendy	Kulminace přepravy, vývoz - hnědé uhlí, kamejivo, 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. domalost, 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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										</

**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 záměru 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)



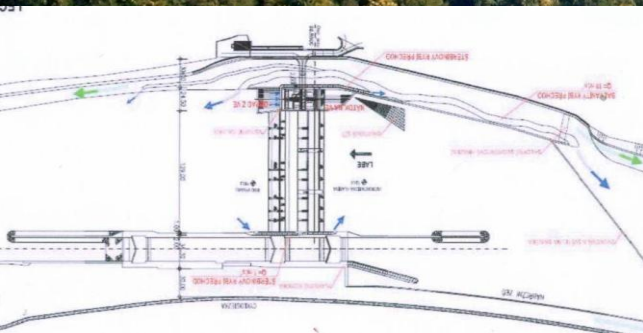
# Aktuální stav přípravy plaveb. stupně Děčín

zdroj informací - zveřejněná EIA plavebního stupně Děčín - [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)

- ❑ **cíl PS Děčín:** zajistit napojení prvních českých přístavů na Labi k severomořským námořním přístavům
- ❑ **varianty PS Děčín:** 8 variant, doporučena varianta 1B - PSD se zmírňujícími a revitalizačními opatřeními
- ❑ **součásti PS Děčín:** plavební komora s jezem, vodní elektrárna 8 MW, rybí přechody a pozemní biokoridory
- ❑ **podmínky ponor lodí:** úsek státní hranice ČR - Boletice 140 cm 345 dnů/rok; 220 cm 180 dnů/rok
- ❑ **finanční náklady stavby:** plavební stupeň 4,5 mld Kč, malá vodní elektrárna 1 mld Kč, celkem 5,5 mld Kč

## vizualizace PS Děčín

Přístav Loubí - Děčín







Úprava plavební kynety pod plavebním stupněm Děčín s výhony

Plavební stupeň Děčín

MVE

Levobřežní biokoridor

Aquatický a terestrický biokoridor při MVE

Revitalizace nad horní rejdou PSD

Přeložka cyklostezky

Přeložka cyklostezky

Revitalizace v ústí Jílovského potoka

Revitalizace v ústí Ploučnice

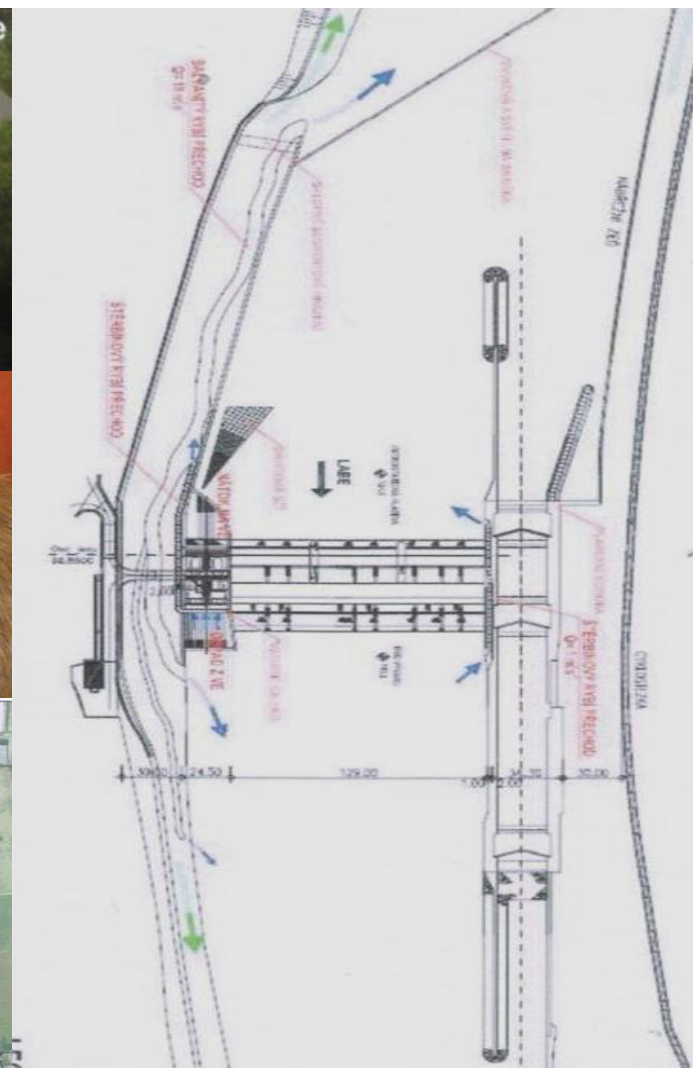
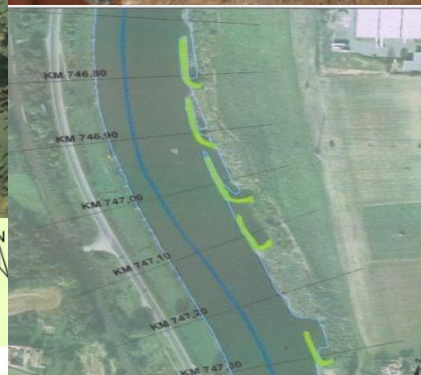
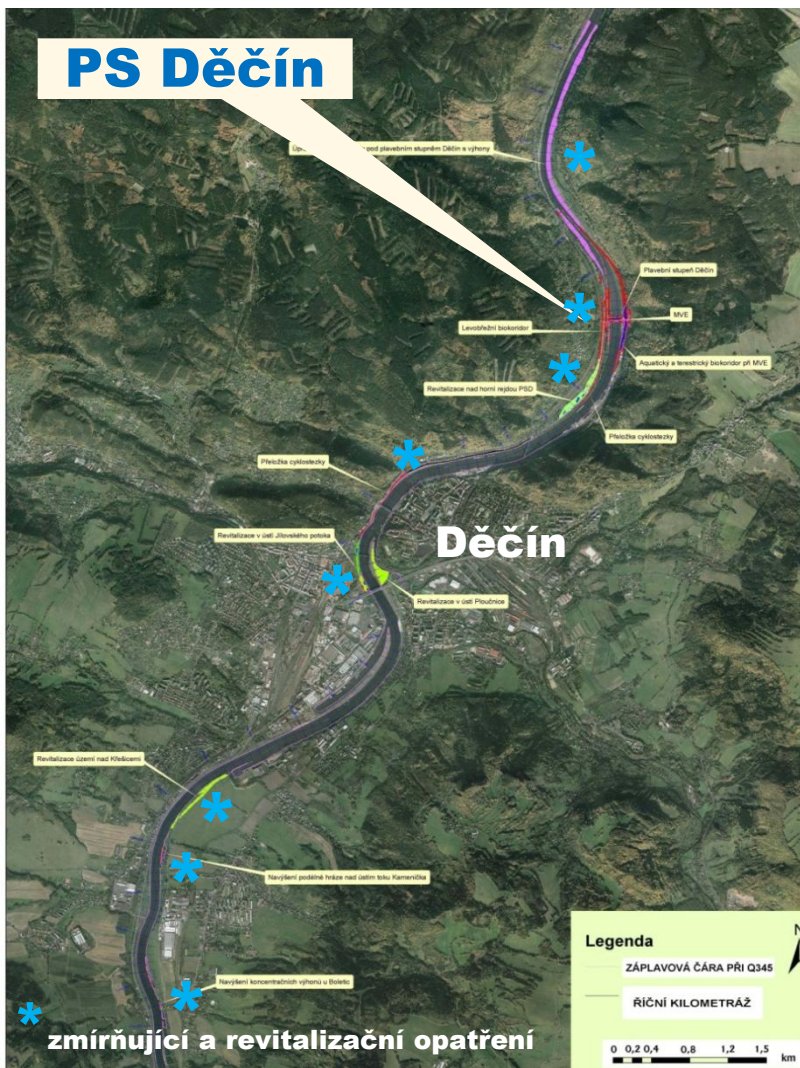
1. Děčín
2. Podmokly
3. Rozbělesy
4. zámek
5. Pastýřská skála
6. přístav Loubí
7. lokalizace PS Děčín
8. Revitalizační úpravy

**Prostorové souvislosti lokalizace PS Děčín**



# Návrh zmírňujících a revitalizačních opatření PSD

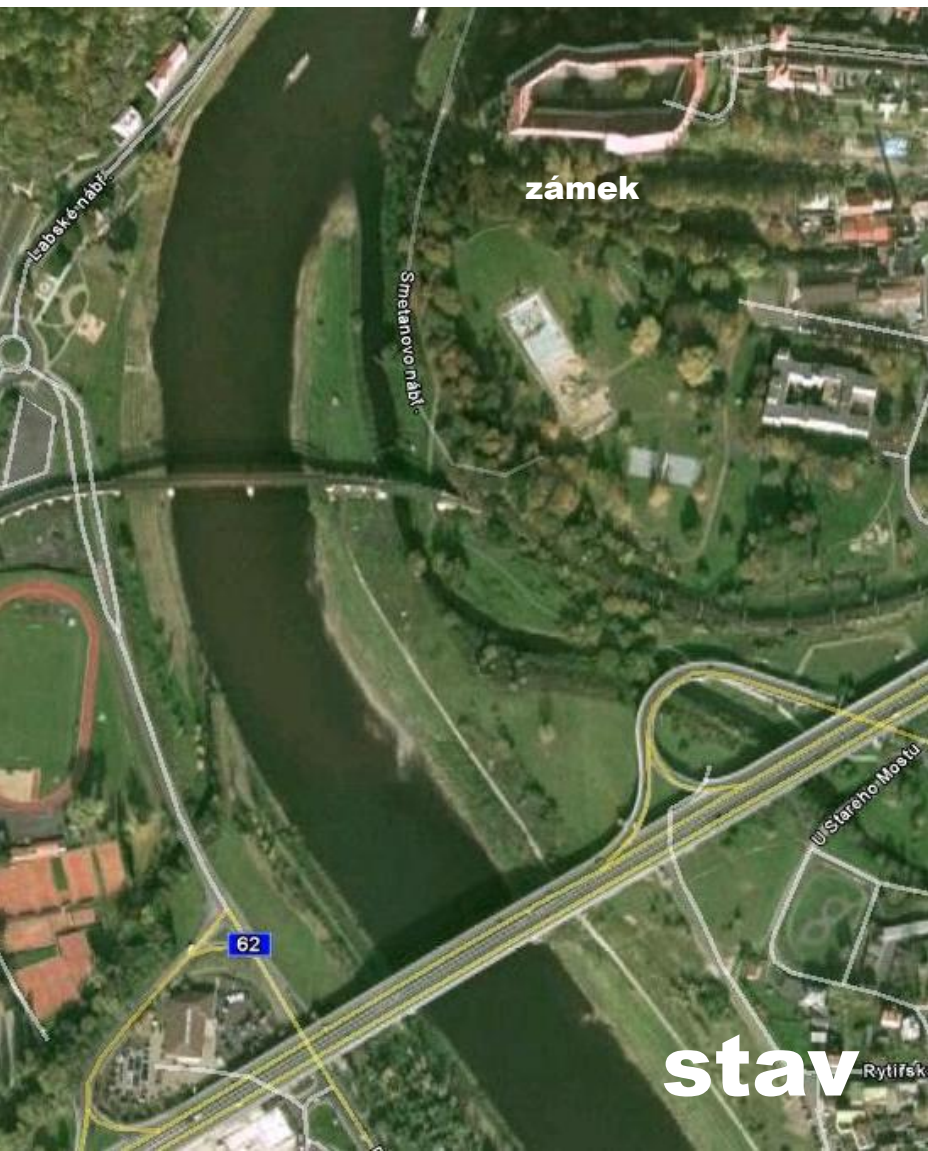
- ❑ **PS Děčín znamená nepříznivý zásah do specifického přírodního prostředí, důležitého ekosystému přírody (ÚSES, NATURA, CHKO České Středohoří, Labské pískovce) - proto navržena zmírňující a revitalizační opatření (viz mapa)**
- ❑ **zejm. odsun PSD z ekologicky cenných území na hranici urbanizovaného území Děčína k přístavu Loubí**
- ❑ **minimalizace bariérového vlivu PSD - zřízení migračního pásma rybího a suchozemského migračního přechodu**
- ❑ **úpravy Labe pod PSD na území Natura 2000 a CHKO s minimalizací prohrábky dna (6km) s doplňujícím řešením ekologicky přínosných balvanitých výhonů; (další opatření při ústí řeky Kameničky, úpravy výhonů Boletice ....)**





# Revitalizační úpravy v Děčíně spojené s PSD

- ❑ v souvislosti s výstavbou PS dojde ke zlepšení estetických a hygienických poměrů v centru Děčína
- ❑ stabilizací hladiny Labe a úpravou nevyužitých ploch vznikne přírodě blízký prvek: ústí Jílovského potoka a delta řeky Ploučnice-větvení koryta, zmírnění sklonů břehů, vytvoření lagun, lužní porost
- ❑ prostor bude využitelný jako atraktivní rekreační zóna v centru města při Labi pod Děčínským zámkem





# Vliv PS Děčín na extrémní vodní stavy

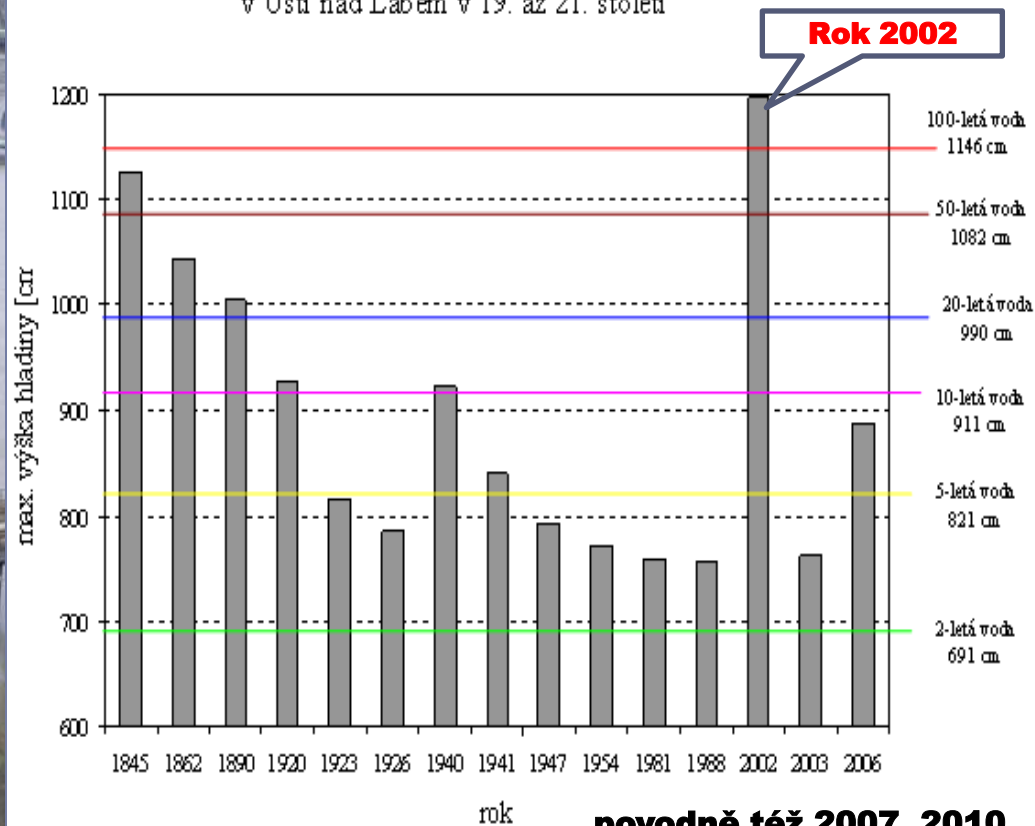
- ❑ **PS Děčín při zvládnání extrémních vodních stavů (nízkých průtoků i povodní) má pozitivní efekt**
- ❑ **Při nízkých vodních stavech zajistí PS stabilnější plavební podmínky - méně závislé na průtoku**
- ❑ **Při extrémně vysokých průtocích přispěje PS ke zmírňování povodňových rizik:**
- ❑ **Zásadní význam bude mít PS v případě zimních povodní při hrozbě tvorby ledových bariér, které mohou způsobit záplavu území - vhodnou manipulací PSD lze zajistit odplavení ledu**
- ❑ **PS nemá akumulační objem pro ovlivnění povodně, k mírnému snížení kulminačních hladin dojde pouze tím že stabilizovaná hladina ve městě bude zajišťovat ochranu koryta řeky**
- ❑ **Zvládnání povodňových stavů Ploučnice a Jílovského potoka je zajištěno zvláštním režimem PSD**



Ilustrační foto – Ústí n. L. povodeň 2006

## Přehled největších evidovaných povodní

v Ústí nad Labem v 19. až 21. století





# Plavební stupeň Děčín a zaměstnanost

- ❑ Přínosy PS Děčín se týkají zachování míst vázaných na vodní dopravu - vodní dopravci, přepravci, přístavy, loděnice a výrobní podniky, odhad: udržení nebo i vznik nejméně 2000 pracovních míst (dle studie SoNoRa).
- ❑ Přímé dopady výstavby a provozu vlastního PS Děčín na zaměstnanost jsou malého, nebo časově omezeného rozsahu.
- ❑ Významné je využití externalit které PS Děčín může přinést pro rozvoj aktivit cestovního ruchu, atraktivní fenomén řeky, vodní turistika a vodní sporty ve spojení s dalšími přírodními krásami a s nabídkou kulturně historických pamětihodností v ucelených trasách a produktech cestovního ruchu může mít pozitivní efekt pro vznik pracovních míst a snížení míry nezaměstnanosti .



Loděnice Ústí n. L. - stav červen 2010



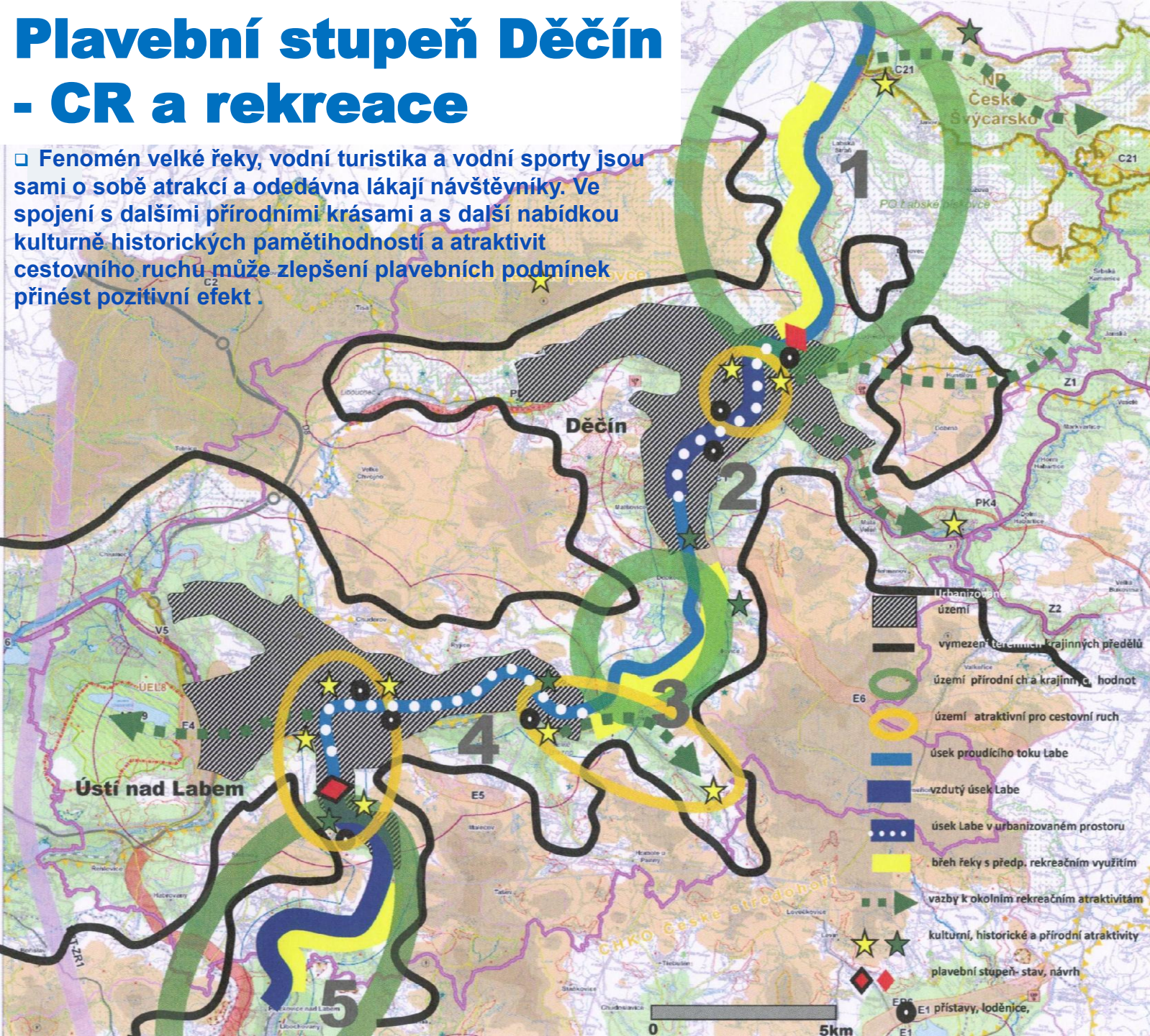
Ilustrační fotografie



# Plavební stupeň Děčín

## - CR a rekreace

Fenomén velké řeky, vodní turistika a vodní sporty jsou sami o sobě atrakcí a odedávna lákají návštěvníky. Ve spojení s dalšími přírodními krásami a s další nabídkou kulturně historických pamětihodností a atraktivit cestovního ruchu může zlepšení plavebních podmínek přinést pozitivní efekt.



**úsek 1** - unikátní úsek toku Labe – Labská soutěska, ochrana přírodních a krajinářských hodnot, CHKO, NATURA 2000, ÚSES, MZCHÚ, rekreační využití zejm. levého břehu Labe – cyklostezka, vazba na NP České Švýcarsko, koridor železniční, silniční dopravy, nákladní a rekreační plavba.

**úsek 2** - tok Labe v kotlině města Děčína, nároky na polyfunkční využití, vodní hospodářství, ochrana před povodněmi, ochrana přírody a současně potřeby městského obyvatelstva, rekreace a posílení vztahu města k řece – kultivace okolí řeky, zejm. v oblasti centra města, hospodářské funkce Labe – doprava, loděnice, návrh lokalizace PS Děčín u přístavu Loubí, vzdutí Labe v rozsahu urbanizovaného území, nákladní a rekreační plavba, souvislost s přestavbou silnice I/13.

**úsek 3** - úsek Těchlovice, Malé Březno, převážně neurbanizované přírodě blízké území se zvýšenou estetickou hodnotou, masiv Stříbrný roh, Buková, Vrabinec, potřeba zachování krajinného předělu mezi Ústím nad Labem a Děčínem, proudící tok řeky, možnost vhodného rekreačního využití zejm. pravého břehu Labe, nákladní a rekreační plavba.

**úsek 4** - tok Labe v kotlině města Ústí nad Labem, polyfunkční využití, ochrana před povodněmi, potřeby městského obyvatelstva, hospodářské funkce doprava, přístavy a překladiště, rekreace a kulturní význam řeky, zvláštní pozornost kultivaci okolí řeky, posílení vztahu města k řece, nákladní a rekreační plavba, (případně technické zařízení pro zlepšení plaveb, podmínek situovat v rámci urbanizovaného území).

**úsek 5** - tok Labe od Střekovského jezů a zříceniny hradu po hranice řešeného území, labská soutěska – unikátní krajinný úsek, zachování převážně přírodě blízkého charakteru území, (vzdutí řeky až po Lovosický přístav a Litoměřice), rekreační využití převážně pravého břehu Labe, vč. cyklostezky, nákladní a rekreační plavba.



# PS Děčín - shrnutí SWOT analýzy URÚ

## Silné stránky - jistá pozitiva

1. Zlepšení dopravních podmínek prvních českých přístavů na Labi ve vztahu k severomořským přístavům.
2. Podpora nákladní, osobní i rekreační lodní dopravy v měřítku regionu, ČR i v příhraničních vztazích.
3. PS Děčín - investice na podporu rozvojové oblasti Ústecko – Děčínsko a rozvojové osy Polabské a Děčínsko-Liberecké (PÚR ČR; ZÚR ÚK)
4. Podpora zaměstnanosti v regionu v oborech: lodní doprava, výroba, související služby, cestovní ruch ...
5. Výroba elektrické energie v malé vodní elektrárně 8 MW (zásobování cca 1/2 domácností v Děčíně).
6. Mírné zlepšení ochrany území před povodněmi, zejména v případě tzv. zimních povodní.
7. Podpora plavebních podmínek v případě výkyvů průtoků Labe způsobenými klimatickými změnami.
8. Úpravy dosud nevhodně využívaných nábrežních prostorů v centru Děčína a v okolí.

## Slabé stránky- jistá negativa

1. Zásah do přírodního prostředí toku Labe - zejm. bariérový efekt, zkrácení úseku s rychle proudící řekou (zmírněný citlivějším technickým řešením a kompenzacemi).
2. Vysoké investiční náklady na realizaci plavebního stupně Děčín - cca 4,5 mld. Kč a cca 1 mld. Kč malá vodní elektrárna.
3. Relativně dlouhá předpokládaná doba výstavby 3,5 roku PS Děčín (provozně technologické důvody, mj. zachování provozu lodní dopravy).
4. PS Děčín neřeší další problémový úsek splavnosti Děčín, Boletice - Ústí nad Labem.
5. Význam přístavu Děčín je limitován geografickou polohou mimo těžiště ČR, prostorovými limity rozvoje, dočasně i problémy dosud neuskutečněné přestavby silnice I/13.

## Příležitosti, možnosti - nejistá očekávání

1. PS Děčín bude impulzem pro lepší využití rekreačního a společenského potenciálu koridoru Labe v prostoru Děčín – Ústí nad Labem.
2. Efekty tvořené externalitami realizace plavebního stupně - redukce silniční nákladní dopravy: pozitiva pro životní prostředí, nižší exhalace, nižší nehodovost ... (předpokládaná systémová změna dělby dopravních výkonů ve prospěch železnice a lodní dopravy)

## Rizika - nejisté obavy

1. Akceptování zmírňujících a revitalizačních opatření ve prospěch ochrany přírody a krajiny kompetentními odborníky i angažovanou veřejností.
2. Nejistota dostatečné poptávky přepravečů různých komodit po využití lodní dopravy.
3. Zvýšený provoz přístavů v Děčíně zdůrazní problémy nedořešené přestavby silnice I/13.
4. Výhledový záměr předpokládající v širším prostoru paralelní kapacitní dopravní systém vysokorychlostní železniční trať (VRT).
5. Postoj sousedního Saska k záměru PS Děčín - původní souhlas se v posledních letech změnil na kritiku a výhrady.



# **Závěr a doporučení územní studie**

## **Závěr:**

**V rámci hodnocení plavebního stupně Děčín (PSD) ve vazbě na udržitelný rozvoj území (URÚ), z předložené územní studie vyplývá prevaha argumentů ve prospěch realizace záměru PSD.**

## **Doporučení:**

**Zahrnout PSD do aktualizace PUR ČR a do aktualizace ZÚR ÚK, zpracovat územní studii kultivace koridoru Labe v úseku Děčín - Ústí nad Labem.**

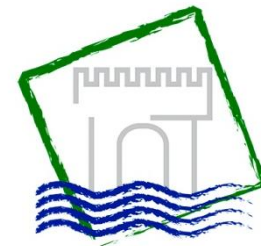




EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



Ústecký kraj

Ilustrační foto,  
úpravy zaústění  
Ploučnice a  
Jílovského potoka  
v centru Děčína  
(zdroj: EIA – PS  
Děčín)

# Poděkování za pozornost

**Zadavatel studie:** Krajský úřad Ústeckého kraje;  
**Odbor Územního plánování a stavebního řád,**  
**oddělení regionálního rozvoje**  
**Zpracovatel studie:** atelier T-plan, s.r.o.

Vybrané použité podkladové materiály v prezentaci:

ÚAP ÚK, ÚPD ÚK, EIA – PS Děčín, materiály ŘVC ČR, studie SoNoRa, Povodí Labe s.p., SCHKO Labské Pískovce,  
Hydrosoft Veleslavín s.r.o.

