



**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.




**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

## 1CE055P2 – SoNorA

South North Axis



### **O.4.4.3 – Studie: Vyhodnocení vhodných lokalit pro umístění veřejných logistických center v Ústeckém kraji**

|              |  |             |   |                            |
|--------------|--|-------------|---|----------------------------|
| Work Package | WP 4 – Removing Obstacles for Infrastructure Realisation |             |   |                            |
| Action       | A4.4 – Consensus Building Case Studies                   |             |   |                            |
| Author       | PP 10 – Ústí region                                      |             | provider:  <b>SUDOP PRAHA</b> .s |                            |
| Version      | <i>1</i>   | <i>Date</i> |   | <i>Status</i> <i>final</i> |

## Document Approval Chronology

| Document |         |        | Revision / Approval |        |
|----------|---------|--------|---------------------|--------|
| Version  | Date    | Status | Date                | Status |
| 1        | 08.2010 |        | 00.00.0000          |        |
|          |         |        |                     |        |
|          |         |        |                     |        |
|          |         |        |                     |        |
|          |         |        |                     |        |

## Index

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Shrnutí.....  | 5  |
| 2     | Úvod.....   | 6  |
| 3     | Analýza dopravní sítě Ústeckého kraje, vztah k projektu SoNorA .....      | 7  |
| 3.1   | Labská vodní cesta na území Ústeckého kraje.....                          | 7  |
| 3.1.1 | Charakteristika infrastruktury .....                                      | 7  |
| 3.1.2 | Plánované práce na vnitrozemských vodních dopravních cestách .....        | 9  |
| 3.2   | Železniční dopravní cesta na území Ústeckého kraje .....                  | 12 |
| 3.2.1 | Charakteristika infrastruktury .....                                      | 12 |
| 3.2.2 | Plánované práce na železniční dopravní cestě .....                        | 20 |
| 3.3   | Silniční a dálniční síť na území Ústeckého kraje.....                     | 21 |
| 3.3.1 | Charakteristika infrastruktury .....                                      | 22 |
| 3.3.2 | Plánované práce na silniční dopravní cestě.....                           | 24 |
| 4     | Importance to the SoNorA Network .....                                    | 24 |
| 5     | Metodika .....  | 24 |
| 6     | Potenciální lokality veřejných logistických center v Ústeckém kraji ..... | 26 |
| 6.1   | Děčín – Loubí.....  | 27 |
| 6.2   | Ústí nad Labem – Krásné Březno .....                                      | 31 |
| 6.3   | Chabařovice .....   | 35 |
| 6.4   | Lovosice .....  | 38 |
| 6.5   | Postoloprty – Bitouzeves .....  | 51 |
| 6.6   | Žatec západ .....   | 55 |
| 6.7   | Kadaň – Pruněřov.....   | 60 |
| 6.8   | Chomutov.....   | 64 |
| 6.9   | Rumburk.....  | 67 |

|      |   |    |
|------|---|----|
| 6.10 | Posouzení lokality průmyslové zóny Libouchec – Žďárek z hlediska zřízení VLC .....      | 71 |
| 6.11 | Posouzení lokality bývalého nákladového obvodu žst. Obrnice z hlediska zřízení VLC..... | 72 |
| 7    | Závěrečné shrnutí a doporučení .....  | 73 |
| 8    | Doporučení.....   | 74 |
| 9    | Přidaná hodnota a očekávané přínosy .....   | 75 |
| 10   | Kritéria hodnotící úspěšnou implementaci výstupu.....                                   | 75 |
| 11   | Závěr .....   | 77 |
|      | Použitá literatura .....  | 78 |
|      | Dokladová část.....   | 79 |

## 1 Shrnutí

Úkolem předkládané studie bylo vytvoření katalogu lokalit na území Ústeckého kraje, které by byly potenciálně vhodné pro situování intermodálních veřejných logistických center (VLC). Tento katalog má tvořit podklad pro rozhodování územních orgánů státní správy při jednání s podnikatelskými subjekty, které by projevíly zájem o vstup na území kraje se záměrem výstavby obdobného projektu.

Základními podmínkami zadání bylo napojení vybrané lokality nejméně na dva druhy nákladní dopravy ze sortimentu vodní – železniční – silniční v odpovídající kvalitě, dostatečný potenciál lokality z hlediska poptávky po nákladní dopravě a nízká míra konfliktnosti lokality se současnou územně plánovací dokumentací (ÚPD).

Území Ústeckého kraje bylo posuzováno z hlediska napojení na:

- labskou vodní cestu jako jedinou relevantní infrastrukturu nákladní vodní dopravy,
- síť celostátních železničních tratí,
- síť dálnic a silnic I. třídy.

Průnikem možných lokalit na uvedených třech systémech nákladní dopravy bylo vytipováno 9 lokalit, které byly dále posuzovány z hlediska souladu s platnou ÚPD a projednány s orgány obcí a měst, na jejichž území leží. V sedmi případech projednání konstatovalo zásadní shodu návrhu s podmínkami orgány měst a obcí (podmíněnou různou měrou zásahů do stávající zejména silniční infrastruktury, směřujících k eliminaci dopadů provozu případného VLC na jeho okolí. V jednom případě byl konstatován rozpor mezi záměrem realizace VLC a platnou ÚPD, v jednom případě vyslovily městské orgány zásadní nesouhlas se záměrem.

Na základě dodatečných požadavků zadavatele byly posouzeny další dvě lokality, ve kterých existovaly záměry na výstavbu obdobných zařízení.

Výsledkem studie je výběr sedmi lokalit bez konfliktu s platnou ÚPD a pojmenování podmínek, které by v nich případný zájemce o vybudování VLC musel splnit.

## 2 Úvod

Na základě zadání a výše naznačené metodiky postupu bylo navrženo devět lokalit, které odpovídají podmínce přístupu nejméně na dva druhy nákladní dopravy a nacházejí se v oblasti s potenciálem poptávky po službách VLC.

Jedná se o:

- 1) přístav Děčín – Loubí,
- 2) přístav Ústí nad Labem – Krásné Březno,
- 3) lokalita železniční stanice Chabařovice,
- 4) lokalita existujícího logistického centra Lovosice a přístav Lovosice – Prosmuky,
- 5) část průmyslové zóny Triangle,
- 6) lokalita železniční stanice Žatec západ,
- 7) lokalita železniční stanice Kadaň – Pruněřov,
- 8) lokalita železniční stanice Chomutov a
- 9) lokalita železniční stanice Rumburk.

Těchto devět lokalit bylo projednáváno se zástupci kompetentních odborů městských úřadů (magistrátů) v jejichž územní působnosti se nacházejí. Výstupem těchto projednání bylo vyslovení souhlasu územních orgánů s lokalitami 1) – 6) a 8) se stanovením podmínek, které by investor VLC musel naplnit. Jedná se zejména o úpravy silniční infrastruktury, které by v dotčeném území snížily negativní dopady provozu VLC (úpravy křižovatek, obchvaty sídel apod.).

V případě lokality 7) byl konstatován rozpor návrhu s platnou ÚPD: prostor návrhové lokality vede ÚPD jako prostor zemědělské výroby.

Lokalita 9) narazila na zásadní nesouhlas orgánů města Rumburk, zdůvodněný komplikovaným napojením na silniční síť v intravilánu města.

U lokalit, zařazených dodatečně na základě požadavků zadavatele (Žďárek a Obrnice) bylo provedeno pouze posouzení na základě podmínek původního zadání. V případě Žďárku bylo konstatováno nesplnění základní podmínky zadání, tj. napojení na nejméně dva druhy nákladní dopravy, lokalita Obrnice byla shledána jako zadání vyhovující.

### 3 Analýza dopravní sítě Ústeckého kraje, vztah k projektu SoNorA

Základním podkladem pro stanovení sítě lokalit potenciálních VLC je současná dopravní síť na území Ústeckého kraje, modifikovaná záměry v různém stadiu přípravy či realizace. V následující kapitole bude provedena analýza jejího stavu a výhledových záměrů podle jednotlivých druhů dopravy, tedy vodní, železniční a silniční.

Projekt SoNorA řeší dopravní spojení jihu a severu kontinentu přes prostor střední Evropy s cílem odstraňovat překážky, snižující kapacitu infrastruktury, která by tomuto spojení měla sloužit. Vybudování VLC (respektive minimálně rozvoj jediného dosud existujícího zařízení tohoto typu v Lovosicích) v prostoru Ústeckého kraje by otevřelo možnost přesunu části výkonů nákladní dopravy na železnici či vodní cestu tak, aby se snížilo zatížení páteřní silniční a dálniční sítě v dotčených regionech.

Využívání služeb VLC by představovalo i optimální formu napojení rozvojových průmyslových oblastí na dopravní síť, vzhledem k tomu, že do většiny z nich nelze reálně předpokládat zavedení kolejové dopravy (vlečky).

#### 3.1 Labská vodní cesta na území Ústeckého kraje

Labská vodní cesta zajišťuje napojení Ústeckého kraje na evropskou vodní síť.

Řeka Labe je součástí IV. transevropského koridoru a mezinárodní trasy E20 (dle dohody AGN). Územím Ústeckého kraje prochází přibližně ve směru jih – sever mezi Štětím (hranice Středočeský kraj/Ústecký kraj) a Hřenskem (hranice Ústecký kraj/Svobodný stát Sasko). Stěžejním cílem je zlepšení plavebních podmínek na Labi od Hřenska po stupeň Ústí nad Labem-Střekov, aby byly sjednoceny parametry Labe na území ČR a parametry na německém území.

##### 3.1.1 Charakteristika infrastruktury

Přehled přístavů na Labské vodní cestě v Ústeckém kraji je uveden v následující tabulce :

TABULKA 1 : VEŘEJNÉ NÁKLADNÍ PŘÍSTAVY V ÚSTECKÉM KRAJI

| Přístav – lokalita                           | Provozovatel                   | Charakteristika přístavu   |
|--|--------------------------------|--|
| <b>Děčín - Loubí</b>                         | Česko-saské přístavy<br>s.r.o. | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Centrální poloha s bezprostředním napojením na státní silnici (I/62, I/13) a na hlavní železniční síť</li> <li>▪ Trimodální terminál kombinované dopravy.</li> <li>▪ Překládní zařízení pro kusové, sypké, těžké a nadrozměrné zboží.</li> <li>▪ Celní odbavení.</li> <li>▪ Nosnost jeřábu do 80 t.</li> <li>▪ Překládka těžkých nákladů mobilními jeřáby (do 250t).</li> <li>▪ Kontejnerový terminál a kontejnerové depo.</li> <li>▪ Přístav kontejnerové linky Labe [ECL 2000] a linky ETS-Labe [Ecological Transport Service Labe].</li> <li>▪ Volné plochy pro skladování.</li> <li>▪ Vážení (železniční a silniční nákladní vozidla).</li> </ul>   |
| <b>Děčín – Rozbělesy</b>                     | ČSPL, a.s.                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ochranný přístav před velkou vodou</li> <li>▪ Pronájem pozemních ploch a kanceláří.</li> <li>▪ Služby plovoucího doku pro opravy plavidel</li> <li>▪ Napojení na státní silnici I/62 a možnost napojení na železniční síť</li> <li>▪ Nové moderní překladiště pro sypké substráty a těžké náklady</li> </ul>  |
| <b>Ústí nad Labem</b><br>(Centrální přístav) | T-PORT, spol. s r. o.          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Překládka zboží z plavidel na silniční vozidla a železniční vozy pomocí jeřábů o nosnosti 3,2 t a 6,3 t.</li> <li>▪ Překlad a skladování těžkých a nadrozměrných zásilek do váhy 35 t</li> <li>▪ Překlad sypkých substrátů přes násypku pomocí přístavních jeřábů, transportních pásových linek a skluzu.</li> <li>▪ Pakování kontejnerů, kontejnerový terminál.</li> <li>▪ Skladování zboží pomocí vysokozdvíhových vozíků až do váhy 18 t v krytém skladu.</li> <li>▪ Balení a přebalování zboží včetně jeho distribuce.</li> <li>▪ Skladování sypkých substrátů na zpevněných plochách a v krytém skladu včetně další distribuce.</li> <li>▪ Pronájem zpevněných a nezpevněných ploch včetně kanceláří a skladů</li> <li>▪ Zajištění spedice pro vodní, námořní, silniční a železniční dopravu</li> <li>▪ Služby celní deklarace, veřejného celního skladu</li> <li>▪ Zaplétání ocelových lan</li> <li>▪ Vážení na silniční a kolejové váze.</li> <li>▪ Železniční vlečka v areálu přístavu</li> </ul> |
| <b>Ústí nad Labem</b><br>(Krásné Březno)     | Agropol Port, a.s.             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ochranný přístav před velkou vodou</li> <li>▪ Zajištění mezinárodní lodní přepravy, překládka a vykládka říčních člunů ve vlastním moderním překladišti pro agrární produkty</li> <li>▪ Skladování agrárních produktů</li> </ul>  |
| <b>Ústí nad Labem</b><br>(Vaňov)             | LUNA, a.s.                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Překládka sypkého zboží železnice, silnice, voda.</li> <li>▪ Krytá překládka</li> <li>▪ Parkování</li> <li>▪ Logistické služby (manipulace, skladování, expedice)</li> </ul>  |



| Přístav – lokalita | Provozovatel                  | Charakteristika přístavu   |
|--------------------|-------------------------------|--|
| <b>Lovosice</b>    | Česko-saské přístavy<br>s.r.o | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Centrální poloha s bezprostředním napojením na státní silnici (I/8, I/55), dálnici (D8), i na hlavní železniční síť.</li> <li>▪ Trimodální terminál kombinované přepravy.</li> <li>▪ Překládací zařízení pro kusové, sypké, tekuté a těžké náklady.</li> <li>▪ Nosnost jeřábů do 180 t.</li> <li>▪ Překlad těžkého a nadrozměrného zboží do 300 t.</li> <li>▪ Kontejnerový terminál a kontejnerové depo.</li> <li>▪ Přístav kontejnerové linky Labe [ECL 2000] a linky ETS-Labe [Ecological Transport Service Labe].</li> <li>▪ Volné plochy pro skladování.</li> </ul> |

Jednotlivé přístavy navazují na významná průmyslová centra Ústeckého kraje, jako jsou Děčín, Ústí nad Labem a Lovosice.

Kromě veřejných přístavů se na labské vodní cestě nacházejí i přístavy jednotlivých průmyslových podniků. Jedná se zejména o lokality Olšinky (Ústí nad Labem, Setuza a. s.), Lovosice – silo, Roudnice nad Labem (Nestlé) a Štětí (Mondi a. s.).

### 3.1.2 Plánované práce na vnitrozemských vodních dopravních cestách

Nestabilní plavební podmínky na Labi ovlivňují rozvoj přístavních zařízení. Nemožnost plánování budoucích hospodářských výsledků, které závisí na objemu překládaného zboží a tedy na vodním provozu, brzdí investice do přístavních zařízení. Nejvíce nákladnou částí přístavů je základní infrastruktura překládní hrany. v rámci Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 - 2013, schváleném Usnesením vlády České republiky č.1064 ze dne 19.9.2007 je předpokládána podpora efektivnější překládní činnosti výstavbou a modernizací přístavních zdí, které budou v majetku státu. Financování je řešeno z prostředků rozpočtu SFDI, včetně spolufinancování z fondů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava. Podmínkou je garance veřejného užívání infrastruktury.

Další formou podpory přístavů je výstavba zcela nových přístavů investiční činností ŘVC ČR, při využití finančních zdrojů opět z SFDI a fondů EU. Tyto přístavy jsou v majetku státu, ve správě a provozování ŘVC ČR. Příkladem je překladiště v dolním plavebním kanále Lovosice.

Do roku 2015 se na labsko-vltavské vodní cestě připravuje soustava investičních akcí v souhrnné hodnotě cca 4,7 mld. Kč, definovaná v Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 - 2013, schváleném Usnesením vlády České republiky č.1064 ze dne 19.9.2007. Cílem těchto stavebních opatření je splavnění Labe do Pardubic, prodloužení vltavské vodní cesty až do Českých Budějovic, zvyšování parametrů a spolehlivosti vodní cesty, rozvoj přístavů a rozvoj infrastruktury pro rekreační plavbu. Realizace plavebního stupně Děčín může podstatně přispět k ekonomické návratnosti těchto investic.

### **Plavební stupeň Děčín**

Projekt Plavební stupeň Děčín řeší nepříznivé plavební podmínky na dolním Labi. Výkony vodní dopravy v České republice jsou na minimální úrovni. Dopravci, kteří provozují vodní dopravu mají existenční problémy. Vodní doprava není konkurenceschopná vůči silniční a železniční dopravě, především díky nemožnosti zaručit její kontinuitu. Pro zvrácení tohoto stavu je nezbytné zajistit stabilní plavební podmínky.

Cílem projektu je zlepšit plavební podmínky na dolním toku Labe. Zájmový úsek Labe tvoří kritické místo na jediné využitelné vodní cestě, která spojuje vnitrozemskou Českou republiku se světovými oceány (přístav Hamburk – Severní moře).

Cíl projektu naplňuje závazek České republiky k budování a rozvoji sítí TEN-T.

Realizace projektu představuje výstavbu plavebního stupně na řece Labe v Děčíně. Navrhované řešení zabezpečí podmínky pro plavební ponor 140 cm pro vodní dopravu od Boletic po státní hranici 345 dní v roce a plavební ponor 220 cm po 180 dní v roce. Plavební stupeň se bude nacházet na okraji města Děčín po proudu v blízkosti přístavu Loubí. Hlavním objektem bude jez s plavební komorou. Součástí vodního díla bude malá vodní elektrárna o výkonu 8 MW. Součástí projektu je rybí přechod a opatření na zmírnění dopadů na životní prostředí.

Cílem výstavby vodního díla je odstranění omezené splavnosti: představuje zabezpečení plavebních podmínek v úseku Labe od státní hranice ČR/SRN v pl. km 109,00 po konec vzduť plavebního stupně Děčín v pl. km 90,00 u Boletic v souladu s podmínkami na navazujícím německém úseku Labe do Magdeburku. Ve vymezeném úseku stabilizaci základních parametrů plavební dráhy dle níže stanovených parametrů:

Dosažení ponoru 140 cm po 345 dní v roce při průtoku Q345d, tj. při 110 m<sup>3</sup>/s ve vodočetném profilu Labe v Ústí nad Labem (při marži 50 cm plavební hloubka 190 cm), které umožní ekonomické provozování plavidel v daném úseku.

Dosažení ponoru 220 cm po 180 dní v roce při průtoku Q180d, tj. při 236 m<sup>3</sup>/s ve vodočetném profilu Labe v Ústí nad Labem (při marži 50 cm plavební hloubka 270 cm), tj. plnosplavnosti úseku. Docílení stavu, který umožní vytvoření a udržení přepravního proudu jako nezbytnou a nutnou podmínku dalšího rozvoje vodní dopravy v České republice.

Zajištění minimální šířky plavební dráhy v přímé trati v úrovni maximálního ponoru lodí 50 m.

Při zajištění hlavního cíle projektu je zároveň možné naplňovat další velmi důležitý globální cíl v podobě snižování emisí skleníkových plynů a podporu rozvoje výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů. Projekt PS Děčín využije hydroenergetický potenciál vodního toku Labe v daném úseku vybudováním malé vodní elektrárny o instalovaném výkonu 8 MW a roční produkci elektrické energie 46,9 GWh.

Výstavba malé vodní elektrárny je v souladu s cíly vytyčenými Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 77/2001/ES ze dne 27. září 2001 o podpoře výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů na vnitřním trhu EU s elektřinou a přispěje k naplnění závazku ČR, týkajícího se 15 % podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů energie na hrubé domácí spotřebě v ČR v roce 2030.

### **Rozvoj přístavů na labské vodní cestě**

Opatření na zlepšení vazeb vodní dopravy na jiné dopravní druhy, na stávající a připravované průmyslové zóny a na dopravně atraktivní lokality, včetně zlepšení povodňové ochrany plavidel, a opatření na zlepšení nabídky servisních služeb pro plavidla.

Jedná se například o výstavbu přístavní zdi v přístavu Ústí nad Labem – Vaňově a v Děčíně – Loubí.

## 3.2 Železniční dopravní cesta na území Ústeckého kraje

Železniční dopravní cesta zajišťuje napojení Ústeckého kraje na ostatní regiony ČR a evropskou železniční síť. Nezanedbatelnou úlohu hraje i v zajištění dopravy uvnitř území Ústeckého kraje, v nákladní dopravě zejména při přepravě hromadných substrátů.

Železniční dopravní cesta je na území Ústeckého kraje bohatě strukturovaná z hlediska technického vybavení, významu pro dopravní obsluhu kraje i celé republiky a z toho vyplývajícího začlenění do jednotlivých kategorií tratí.

Kromě veřejných železničních tratí existují na území kraje neveřejné kolejové kapacity charakteru technologických železnic či vleček (zejména v podnicích palivoenergetického komplexu a dalších velkých průmyslových komplexech).

### 3.2.1 Charakteristika infrastruktury

Přehled veřejných tratí v Ústeckém kraji uvádějí následující tabulky:

TABULKA 4.1 : VEŘEJNÉ CELOSTÁTNI ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ÚSTECKÉM KRAJI, ZAŘAZENÉ DO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

| název<br>začátku<br>tratě  | na území<br>ÚK | název<br>konce tratě      | na území<br>ÚK | km poloha<br>začátku tratě | na území ÚK | km poloha<br>konce tratě | na území ÚK | stavební<br>délka tratě<br>(km) | na území ÚK | max. traťová<br>rychlost<br>(km/h) | normativ<br>délky nákl.<br>vlaku (m) | maximální<br>sklon trati (‰) | třída<br>dovoleného<br>zatížení | další stanice na území ÚK  |
|--|----------------|---------------------------|----------------|----------------------------|-------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--|
| (Nymburk<br>hl. n.)  | Štětí          | Ústí nad Labem západ      |                | 323,297                    | 381,500     | 3,628                    | 3,628       | 111,614                         | 53,411      | 120                                | 600                                  | 17,98                        | D4                              | Štětí, Hoštka, Litoměřice dol.<br>n., Velké Žernoseky,<br>Sebuzín, Ústí n. L. Střekov                                |
| Ústí nad Labem -<br>Střekov  |                | Děčín hl. n.              |                | 431,297                    | 431,297     | 3,689                    | 3,689       | 27,267                          | 27,267      | 100                                | 650                                  | 12,42                        | D4                              | Velké Březno, Boletice n. L.,<br>Děčín východ  |
| Ústí nad Labem hl. n.  |                | Most                      |                | 517,155                    | 517,155     | 45,574                   | 45,574      | 48,853                          | 48,853      | 120                                | 650                                  | 17,96                        | D4                              | Ústí n. L. západ,<br>Chabařovice, Bohosudov.<br>Teplíce, Řetenice, Oldřichov<br>u D., Bílina, odbočka Č.<br>Zlatníky |
| Ústí nad Labem západ   |                | Bílina                    |                | 3,500                      | 3,500       | 34,829                   | 34,829      | 27,084                          | 27,084      | 60                                 | 600                                  | 10,56                        | D4                              | Trmice, Řehlovice, Úpořiny,<br>Ohnič, Světec   |
| Praha<br>Holešovice<br>-<br>Stromovka                                | Hněvice        | Děčín hl. n.              |                | 413,605                    | 465,200     | 540,209                  | 540,209     | 126,534                         | 75,009      | 160                                | 600                                  | 4,53                         | D4                              | Roudnice n. L., Hrobce,<br>Bohušovice n. O., Lovosice,<br>Prackovice n. L., Ústí n. L.<br>hl. n., Povrly             |
| Ústí n. L. hl. n. - Jih  |                | Ústí nad Labem západ      |                | 515,588                    | 515,588     | 1,323                    | 1,323       | 1,824                           | 1,824       | 40                                 | 650                                  | 0,00                         | D4                              | -  |
| Most   |                | Chomutov os. n.           |                | 45,574                     | 45,574      | 65,712                   | 65,712      | 24,171                          | 24,171      | 100                                | 650                                  | 12,87                        | C4                              | Třebošice, Kyjice, odbočka<br>Dolní Rybník, odbočka<br>Chomutov město  |
| Děčín hl. n.   |                | Dolní Žleb státní hranice |                | 1,074                      | 1,074       | 11,859                   | 11,859      | 10,784                          | 10,784      | 120                                | 600                                  | 3,60                         | D4                              | Děčín Prostřední Žleb, Dolní<br>Žleb   |
| Děčín východ   |                | Děčín Prostřední Žleb     |                | 456,065                    | 456,065     | 4,481                    | 4,481       | 3,985                           | 3,985       | 50                                 | 600                                  | 18,15                        | D4                              | -  |
| Chomutov   |                | Cheb                      | Perštejn       | 126,192                    | 126,192     | 236,297                  | 154,000     | 112,030                         | 27,808      | 100                                | 605                                  | 13,28                        | D4                              | odbočka Dubina, Kadaň<br>Pruněřov, Klášterec n. O.   |
| celkem celostátní tratě, zařazené do evropského železničního systému |                |                           |                |                            |             |                          |             |                                 | 300,196     |                                    |                                      |                              |                                 |  |

TABULKA 4.2 : VEŘEJNÉ OSTATNÍ CELOSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ÚSTECKÉM KRAJI

| název<br>začátku<br>tratě | na území<br>ÚK | název<br>konce<br>tratě            | na území<br>ÚK | km poloha<br>začátku tratě | na území ÚK | km poloha<br>konce tratě | na území ÚK | stavební<br>délka tratě<br>(km) | na území ÚK | max. traťová<br>rychlost<br>(km/h) | normativ<br>délky nákl.<br>vlaku (m) | maximální<br>sklon trati (‰) | třída<br>dovoleného<br>zatížení | další stanice na území ÚK   |
|---------------------------|----------------|------------------------------------|----------------|----------------------------|-------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|---|
| Ústí nad Labem západ      |                | Ústí nad Labem západ -<br>Hrbovice |                | 3,670                      | 3,670       | 2,074                    | 2,074       | 2,028                           | 2,028       | 60                                 | 600                                  | 18,10                        | D4                              | -   |
| odbočka Č. Zlatníky       |                | Obrnice                            |                | 42,323                     | 42,323      | 233,037                  | 233,037     | 1,927                           | 1,927       | 70                                 | 650                                  | 4,93                         | D4                              | -   |
| Praha<br>Bubny            | Deštnice       | Chomutov os. n.                    |                | 411,718                    | 74,500      | 64,488                   | 64,488      | 125,265                         | 50,765      | 100                                | 550                                  | 24,66                        | C3                              | Sádek u Žatce, Měcholupy,<br>Žatec, odbočka Velichov,<br>Hořetice, Březno u Ch.,<br>výhybna Droužkovice |
| Žatec západ               |                | odbočka Velichov                   |                | 202,047                    | 202,047     | 1,062                    | 1,062       | 1,312                           | 1,312       | 60                                 | 550                                  | 10,00                        | D4                              | -   |
| Kralupy<br>nad<br>Vltavou | Telce          | Most                               |                | 436,129                    | 74,000      | 45,827                   | 45,827      | 87,307                          | 48,696      | 70                                 | 450                                  | 22,03                        | C3                              | Peruc, Vrbno nad Lesy,<br>Chlumčany u Loun, Louny,<br>Lenešice, Břvany, Bečov<br>u Mostu, Obrnice       |
| Louny předměstí           |                | Rakovník                           | Domoušice      | 44,414                     | 44,414      | 41,946                   | 24,900      | 44,174                          | 24,900      | 70                                 | 500                                  | 17,96                        | C3                              | Hřivice, Konětopy,<br>Solopysky   |
| Louny                     |                | Postoloprty                        |                | 95,803                     | 95,803      | 215,262                  | 215,262     | 11,346                          | 11,346      | 70                                 | 450                                  | 19,86                        | C3                              | Louny předměstí, Březno<br>u Loun, odbočka Bažantnice   |
| odbočka Bažantnice        |                | odbočka Vrbka                      |                | 0,795                      | 0,795       | 216,200                  | 216,200     | 0,795                           | 0,795       | 70                                 | 450                                  | 20,00                        | C2                              | -   |
| Žatec západ               |                | Obrnice                            |                | 102,086                    | 102,086     | 232,891                  | 232,891     | 29,311                          | 29,311      | 70                                 | 600                                  | 10,35                        | C3                              | Žatec, Lišany u Žatce,<br>Postoloprty, odbočka Vrbka,<br>Počeradý                                       |
| odb. Chomutov město       |                | Chomutov seř. n.                   |                | 63,097                     | 63,097      | 2,564                    | 2,564       | 2,530                           | 2,530       | 50                                 | 650                                  | 9,00                         | C4                              | -   |
| Most                      |                | Most nové n.                       |                | 47,228                     | 47,228      | 125,294                  | 125,294     | 2,766                           | 2,766       | 60                                 | 650                                  | 5,66                         | C4                              | -   |
| Třebošice                 |                | Most nové n.                       |                | 48,273                     | 48,273      | 1,782                    | 1,782       | 4,013                           | 4,013       | 100                                | 650                                  | 5,31                         | C4                              | -   |
| Chomutov                  |                | Vejprty státní hranice             |                | 64,159                     | 64,159      | 35,391                   | 35,391      | 57,904                          | 57,904      | 90                                 | 290                                  | 21,29                        | C3/A                            | Černovice u Ch., Křimov,<br>Vejprty   |
| Oldřichov u Duchcova      |                | Louka u Litvínova                  |                | 23,291                     | 23,291      | 131,971                  | 131,971     | 11,517                          | 11,517      | 80                                 | 600                                  | 16,63                        | B2                              | Osek  |
| Most nové n.              |                | Louka u Litvínova                  |                | 2,030                      | 2,030       | 133,137                  | 133,137     | 10,688                          | 10,688      | 60                                 | 60                                   | 45,70                        | C4                              | -   |
| Česká<br>Lípa hl. n.      | Jedlová        | Rumburk                            |                | 44,242                     | 70,300      | 91,277                   | 91,277      | 47,036                          | 20,977      | 80                                 | 570                                  | 22,00                        | C3                              | Chřibská, Rybníště, Krásná<br>Lípa  |

|                                 |                          |              |        |         |         |         |         |         |     |     |       |    |   |  |
|---------------------------------|--------------------------|--------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-----|-----|-------|----|---|--|
| Děčín východ horní n.           | Česká Lípa               | Starý Šachov | 3,265  | 3,256   | 44,359  | 7,000   | 31,448  | 15,718  | 70  | 570 | 12,45 | C3 | Benešov n. Pl., Františkov n. Pl.                 |  |
| Benešov nad Ploučnicí           | Jedlová                  |              | 11,983 | 11,983  | 71,141  | 71,141  | 28,739  | 28,739  | 70  | 400 | 21,00 | C2 | Česká Kamenice                                    |  |
| Rybniště                        | Varnsdorf státní hranice |              | 79,777 | 79,777  | 11,459  | 11,459  | 12,040  | 12,040  | 80  | 340 | 15,10 | C3 | Varnsdorf   |  |
| Rumburk                         | Jiříkov státní hranice   |              | 91,277 | 91,277  | 98,033  | 98,033  | 6,927   | 6,927   | 60  | 400 | 19,90 | C3 | Jiříkov   |  |
| Plzeň                           | Blatno u Jesenic         | Žatec západ  | 0,079  | 154,500 | 202,652 | 202,652 | 106,270 | 48,152  | 70  | 510 | 19,50 | C3 | Petrohrad, Vroutek, Podbořany, Kaštice, Žabokliky |  |
| výhybna Droužkovice             | odbočka Dubina           |              | 3,732  | 3,732   | 5,811   | 5,811   | 2,168   | 2,168   | 100 | 550 | 11,70 | C4 | -   |  |
| odbočka Dolní Rybník            | Jirkov                   |              | 0,038  | 0,038   | 2,099   | 2,099   | 2,062   | 2,062   | 50  | 300 | 23,50 | B2 | -   |  |
| Varnsdorf                       | Varnsdorf st. n. st. hr. |              | 10,549 | 10,549  | 13,706  | 13,706  | 3,303   | 3,303   | 50  |     | 11,00 | C3 | Varnsdorf staré n.                                |  |
| Oldřichov u Duchcova            | Duchcov nákl. n.         |              | 22,256 | 2,256   | 28,482  | 28,482  | 6,138   | 6,138   | 40  | 180 | 15,53 | D4 | -   |  |
| Bohosudov                       | Chabařovice st. n.       |              | 12,351 | 12,351  | 9,475   | 9,475   | 3,731   | 3,731   | 40  | 180 | 8,64  | C3 | -   |  |
| celkem ostatní celostátní tratě |                          |              |        |         |         |         |         | 410,453 |     |     |       |    |   |  |

TABULKA 4.3 : VEŘEJNÉ REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ÚSTECKÉM KRAJI

| název<br>začátku<br>tratě | na území<br>ÚK           | název<br>konce<br>tratě | na území<br>ÚK     | km poloha<br>začátku tratě | na území ÚK | km poloha<br>konce tratě | na území ÚK | stavební<br>délka tratě<br>(km) | na území ÚK | max. traťová<br>rychlost<br>(km/h) | normativ<br>délky nákl.<br>vlaku (m) | maximální<br>sklon trati (‰) | třída<br>dovoleného<br>zatížení | další dopravní na území ÚK  |
|---------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------|-------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|---|
| Libochovice               |                          | Vraňany                 | Horní<br>Beřkovice | 0,580                      | 0,580       | 36,790                   | 35,100      | 34,442                          | 32,752      | 60                                 | 240                                  | 17,65                        | C2/B2<br>/C3                    | Budyně n. O., Straškov  |
| Roudnice nad Labem        |                          | Zlonice                 | Bříza              | 1,782                      | 1,782       | 31,998                   | 17,900      | 30,216                          | 16,118      | 60                                 | 250                                  | 19,90                        | C2/C3                           | Straškov  |
| Rumburk                   |                          | Dolní Poustevna         |                    | 0,303                      | 0,303       | 26,271                   | 26,271      | 25,971                          | 25,971      | 60                                 | 260                                  | 28,60                        | C2                              | Šluknov, Velký Šenov,<br>Mikulášovice dol. n.                         |
| Mikulášovice dol. n.      |                          | Rumburk                 |                    | 0,245                      | 0,245       | 17,049                   | 17,049      | 16,804                          | 16,804      | 50                                 | 260                                  | 27,00                        | B2/C3                           | Panský  |
| Panský                    |                          | Krásná Lípa             |                    | 0,307                      | 0,307       | 4,826                    | 4,826       | 4,518                           | 4,518       | 50                                 | 150                                  | 20,70                        | C3                              | -   |
| Lovosice                  |                          | Česká<br>Lípa           | Dubičná            | 39,871                     | 39,871      | 84,070                   | 67,900      | 46,250                          | 28,029      | 60                                 | 600                                  | 29,36                        | B2                              | Žalhostice, Litoměřice hor.<br>n., Liběšice, Ústěk                    |
| Žalhostice                |                          | Velké Žernoseky         |                    | 0,000                      | 0,000       | 0,890                    | 0,890       | 0,890                           | 0,890       | 40                                 | 180                                  | 25,00                        | C3                              | -   |
| Řetenice                  |                          | Lovosice                |                    | 0,900                      | 0,900       | 35,465                   | 35,465      | 33,043                          | 33,043      | 60                                 | 450                                  | 28,00                        | C3/D3                           | Teplice zámecká zahrada,<br>Úpořiny, Žalany, Chotiměř                 |
| Čížkovice                 |                          | Obrnice                 |                    | 0,500                      | 0,500       | 35,717                   | 35,717      | 34,817                          | 34,817      | 50                                 | 155                                  | 24,06                        | B2                              | Třeбенice, Třebívlice,<br>Libčeves                                    |
| Lovosice                  |                          | Louny                   |                    | 0,820                      | 0,820       | 0,788                    | 0,788       | 32,548                          | 32,548      | 60                                 | 190                                  | 18,31                        | C2                              | Čížkovice, Chotěšov p. H.,<br>Libochovice, Koštice                    |
| Děčín hl. n.              |                          | Oldřichov u Duchcova    |                    | 1,528                      | 1,528       | 39,300                   | 39,300      | 37,772                          | 37,772      | 100                                | 600                                  | 29,25                        | B2                              | Jílové u D., Malé Chvojno,<br>Telnice, Krupka, Teplice<br>lesní brána |
| Louka u Litvínova         |                          | Litvínov                |                    | 54,220                     | 54,220      | 55,803                   | 55,803      | 1,302                           | 1,302       | 50                                 | 600                                  | 8,00                         | B2                              | -   |
| Louka u Litvínova         |                          | Moldava v Kr. horách    |                    | 133,285                    | 133,285     | 158,810                  | 158,810     | 25,525                          | 25,525      | 60                                 | 300                                  | 35,00                        | A                               | Hrob, Dubí  |
| Kaštice                   |                          | Kadaň Pruněřov          |                    | 0,240                      | 0,240       | 32,083                   | 32,083      | 31,858                          | 31,858      | 75                                 | 145                                  | 28,00                        | C2/A/<br>C3                     | Vilémov u K., Kadaň   |
| Kadaňský Rohozec          |                          | Vilémov u Kadaně        |                    | 8,925                      | 8,925       | 17,490                   | 17,490      | 8,565                           | 8,565       | 40                                 | 150                                  | 25,00                        | B2                              | Radonice u K.   |
| Rakovník                  | Blatno<br>u Jesenic<br>e | Bečov n.<br>Teplou      | Libkovice          | 0,888                      | 26,000      | 86,826                   | 39,900      | 84,468                          | 13,900      | 60                                 | 315                                  | 30,00                        | B2/C3                           | -   |
| celkem regionální tratě   |                          |                         |                    |                            |             |                          |             |                                 | 344,412     |                                    |                                      |                              |                                 |   |



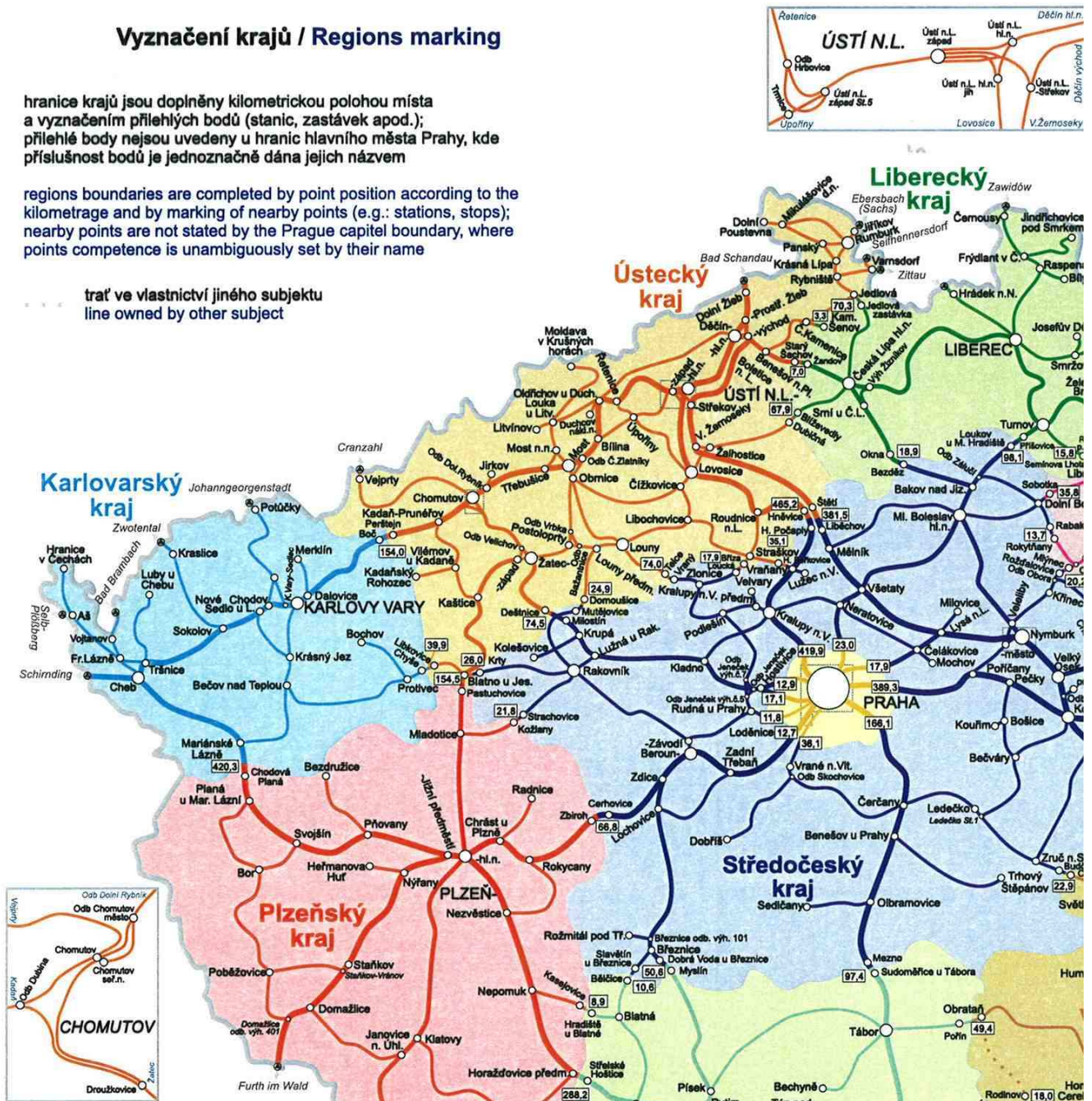
Obrázek 6: Veřejná železniční síť na území Ústeckého kraje

### Vyznačení krajů / Regions marking

hranice krajů jsou doplněny kilometrickou polohou místa a vyznačením přilehlých bodů (stanic, zastávek apod.); přilehlé body nejsou uvedeny u hranic hlavního města Prahy, kde příslušnost bodů je jednoznačně dána jejich názvem

regions boundaries are completed by point position according to the kilometrage and by marking of nearby points (e.g.: stations, stops); nearby points are not stated by the Prague capital boundary, where points competence is unambiguously set by their name

trať ve vlastnictví jiného subjektu  
line owned by other subject



Zdroj: webové stránky SŽDC s. o.

Obrázek 7: Základní údaje o veřejné železniční infrastruktuře na území Ústeckého kraje

**Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle tabulek traťových poměrů**  
**Number of tracks, electrification systems and denomination pursuant to the table of line conditions**

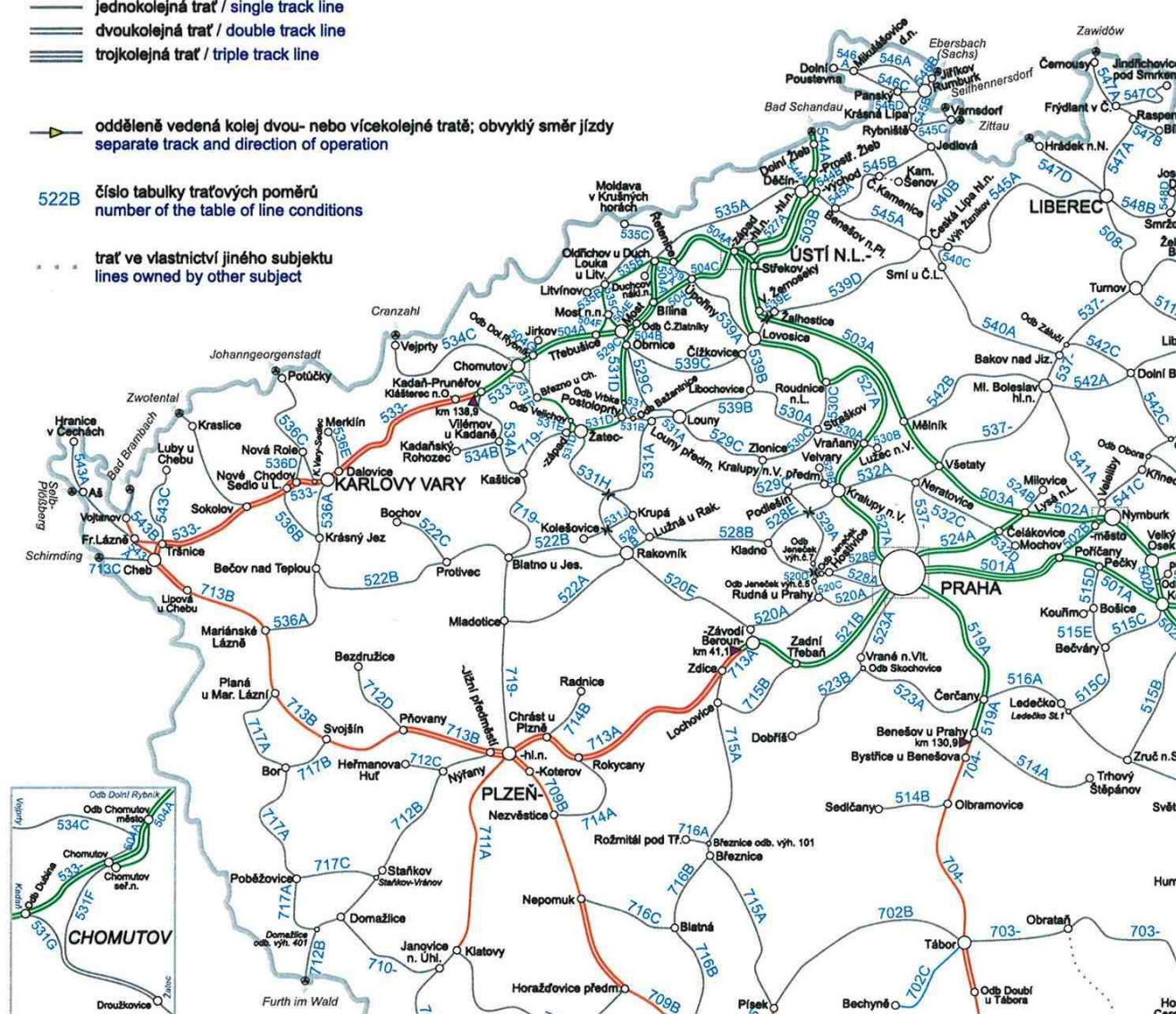
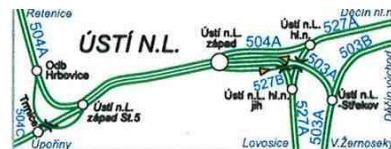
počty traťových kolejí / number of tracks:

- jednokolejná trať / single track line
- == dvoukolejná trať / double track line
- === trojkolejná trať / triple track line

- ▶ odděleně vedená kolej dvou- nebo vícekolejné tratě; obvyklý směr jízdy  
separate track and direction of operation

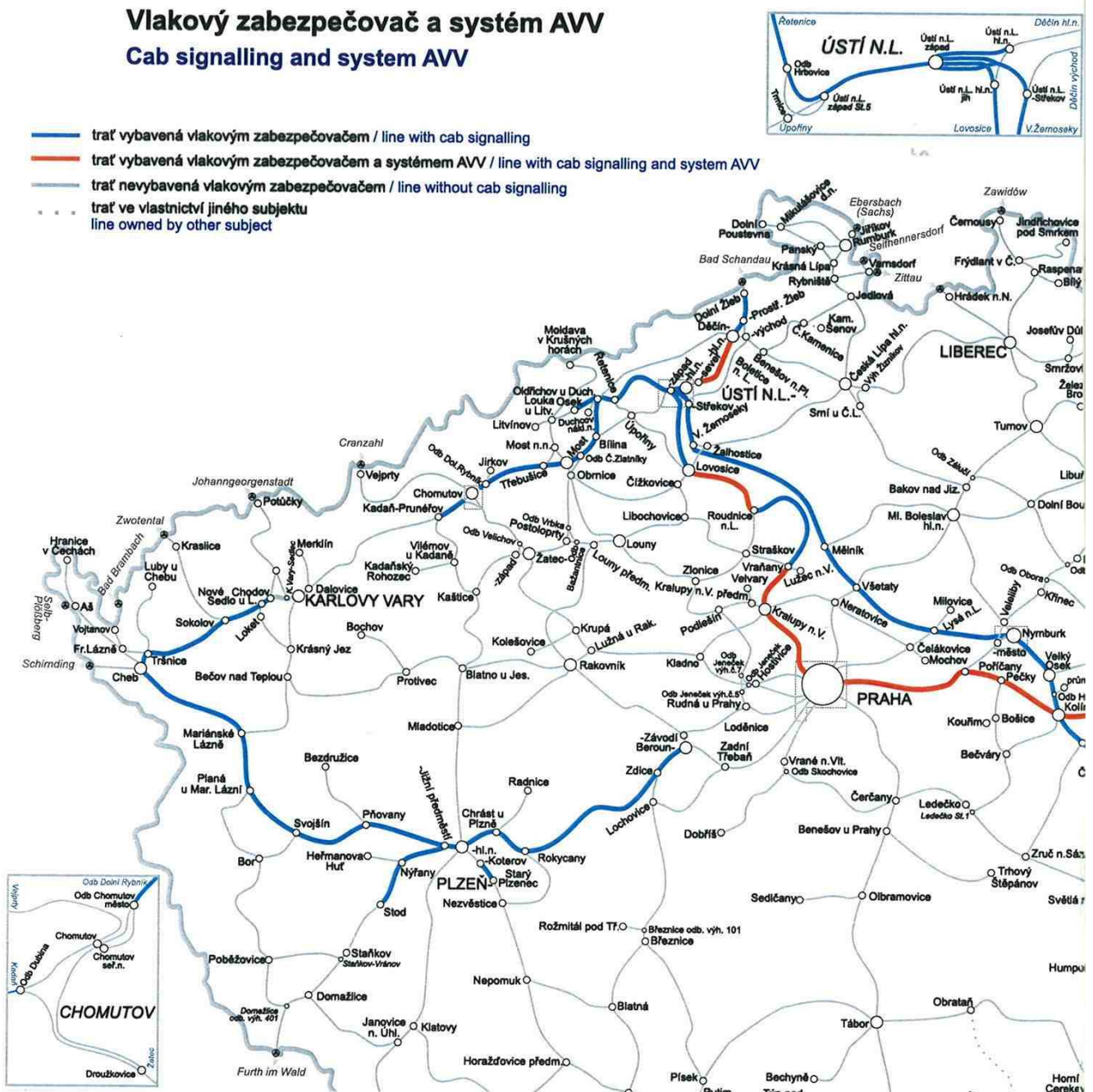
522B číslo tabulky traťových poměrů  
number of the table of line conditions

... trať ve vlastnictví jiného subjektu  
lines owned by other subject



Zdroj: webové stránky SŽDC s. o.

Obrázek 8: Základní údaje o traťovém zabezpečovacím zařízení veřejné železniční infrastruktury na území Ústeckého kraje



Zdroj: webové stránky SŽDC s. o.

Délka veřejné železniční sítě na území Ústeckého kraje činí celkem 1055 km. z toho 28,5 % činí celostátní tratě, zařazené do evropského železničního systému, téměř 39 % ostatní celostátní tratě a necelých 33 % tratě regionální.

Kromě veřejné železniční infrastruktury existují na území Ústeckého kraje tratě, které jsou ve vlastnictví těžebních a průmyslových podniků. Kromě řady relativně krátkých vleček se jedná především o rozsáhlé systémy v areálech:

- chemické závody v Záluží u Litvínova,
- chemické závody a přístav v Lovosicích,
- těžebních a energetických závodů v Tušimicích a Pruněřově (trať Pruněřov – Březno u Chomutova).

### 3.2.2 Plánované práce na železniční dopravní cestě

Po ukončení prací na I. transnitním železničním koridoru (státní hranice Rakousko/ČR u Břeclavi – Brno – Česká Třebová – Praha – státní hranice ČR/SRN u Děčína, na území Ústeckého kraje Dolní Beřkovice – Děčín hl. n. – státní hranice ČR/SRN) se v blízké budoucnosti nepředpokládá realizace obdobně rozsáhlého investičního počínu na železniční síti v Ústeckém kraji. Kromě úvah o zřízení vysokorychlostního železničního spojení mezi Prahou a Berlínem, které bude mít vliv spíše na osobní dopravu, připadají na ostatních tratích v úvahu akce, směřující ke snížení personální náročnosti železničního provozu (modernizace zabezpečovacího zařízení), odstraňování lokálních rychlostních a kapacitních omezení a podobně. Jejich konkrétní seznam bude záviset především na objemech finančních prostředků, které budou pro správu a údržbu železniční dopravní sítě k dispozici z veřejných zdrojů.

### 3.3 Silniční a dálniční síť na území Ústeckého kraje

Silniční a dálniční síť zajišťuje napojení Ústeckého kraje na ostatní regiony ČR a evropskou silniční síť. Nezanedbatelnou úlohu hraje i v zajištění dopravy uvnitř území Ústeckého kraje.

OBRÁZEK 5: ILUSTRACNÍ OBRÁZEK EVROPSKÉ SÍTĚ SILNIČNÍCH CEST



Zdroj: CityPlan s využitím mapového podkladu [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com)

Silniční a dálniční síť je na území Ústeckého kraje bohatě strukturovaná z hlediska technického vybavení, významu pro dopravní obsluhu kraje i celé republiky a z toho vyplývajícího začlenění do jednotlivých kategorií silnic a dálnic.

### 3.3.1 Charakteristika infrastruktury

Přehled silniční a dálniční sítě v Ústeckém kraji uvádějí následující tabulka:

Tabulka 5: Přehled délek silnic a dálnic na území Ústeckého kraje (zdroj: ŘSD ČR, k 1. 1. 2009)

|                       | dálnice | rychlostní komunikace | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | silnice a dálnice celkem |
|-----------------------|---------|-----------------------|------------------|-------------------|--------------------|--------------------------|
| km                    | 52,568  | 7,043                 | 484,187          | 901,318           | 2753,794           | 4198,910                 |
| tj. % z celkové délky | 1,25    | 0,17                  | 11,53            | 21,47             | 65,58              | 100,00                   |

Kromě uvedených silnic a dálnic tvoří silniční síť kraje i místní a účelové komunikace.

Územím Ústeckého kraje procházejí následující dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy (úseky v závorkách leží mimo území kraje):

- dálnice D8 (Praha – Nová Ves) – Roudnice nad Labem – Lovosice – Řehlovice – Ústí nad Labem – Žďárek – Krásný Les státní hranice ČR/SRN, úsek Lovosice – Řehlovice ve výstavbě
- silnice R7-I/7 (Praha – Hořešovičky) – Panenský Týnec – Louny – Chomutov – Hora sv. Šebestiána státní hranice ČR/SRN, přestavba na rychlostní komunikaci probíhá v úseku Louny – Chomutov
- silnice R63 Řehlovice – Nové Dvory
- silnice I/6 (Praha – křižovatka s I/27) – Petrohrad – Lubenec – (Bošov – Karlovy Vary – Cheb)
- silnice I/8 Lovosice – Nové Dvory – Teplice – Dubí – Cínovec státní hranice ČR/SRN

- silnice I/9 (Praha – Svor) – Jedlová – Rumburk státní hranice ČR/SRN
- silnice I/13 (Karlovy Vary – Boč) – Perštejn – Chomutov – Most – Teplice – Chlumeč – Žďárek – Děčín – Česká Kamenice – (Kamenický Šenov – Nový Bor – Chrastava – Frýdlant – Habartice státní hranice ČR/Polsko)
- silnice I/15 Most – Kozly – Lovosice – Ústěk – (Kravaře – Zahradky)
- silnice I/27 Dubí – Litvínov – Most – Žatec – Strojetic – (křižovatka s I/6 – Plzeň – Železná Ruda státní hranice ČR/SRN)
- silnice I/28 Louny – Kozly
- silnice I/30 Lovosice – Ústí nad Labem – Chlumeč
- silnice I/62 Ústí nad Labem – Děčín – Hřensko státní hranice ČR/SRN

Kromě dálnic a silnic I. třídy plní důležité funkce v dopravní obsluze kraje i silnice nižších tříd, které často spojují přímo centra osídlení, výroby a služeb. Vzhledem k jejich trvalému podfinancování jejich parametry většinou silně zaostávají za potřebami kvalitní dopravy (chybějící obchvaty sídel, nedostatečná nosnost mostů, směrové a sklonové poměry).

### 3.3.2 Plánované práce na silniční dopravní cestě

Prvořadým úkolem ve zlepšení silniční sítě v kraji je dokončení stavby dálnice D8 (úsek Lovosice – Řehlovice), plánované původně na konec roku 2010. Probíhá i přestavba silnice I/7 na rychlostní komunikaci. Realizace dalších projektů závisí na možnostech veřejných rozpočtů (zejména Státní fond dopravní infrastruktury).

Z hlediska zřizování VLC v navrhovaných lokalitách budou specifikovány potřebné úpravy na jejich silničních napojeních.

## 4 Importance to the SoNorA Network

Projekt SoNora se zaměřuje na kvalitu intermodální sítě na severojižní ose jako základ pro regionální rozvoj ve střední Evropě. Jedním z cílů je odbourání překážek, které omezují kapacitu infrastruktury. Výstavbou veřejných logistických center (případně rozvoj již existujících) se Ústeckému kraji otevře možnost přesunout část přepravovaného nákladu ze silniční dopravy na vodní či železniční cesty a sníží se tak tlak na páteřní silniční a dálniční síť v regionu.

Využití služeb VLC zajistí optimální propojení rozvíjejících se průmyslových oblastí a dopravní sítě. Další a neméně důležité doporučení v tomto dokumentu je možnost využití veřejnou správou či státní správou, jako takovou “mapu” možností umístění nových VLC.

## 5 Metodika

Prvním cílem této studie je vytvořit katalog lokalit v Ústeckém kraji, které jsou potenciálně využitelné pro umístění intermodálního veřejného logistického centra.

Základní podmínkou pro výběr vhodných lokalit bylo zejména napojení na minimálně dva druhy nákladní dopravy a to vodní – železniční – silniční v dostatečné kvalitě a s nízkou pravděpodobností konfliktu s územní plánovací dokumentací.

Území Ústeckého kraje bylo posuzováno z těchto hledisek:

- Labská vodní cesta, jako jediná možná vodní cesta vhodná pro nákladní dopravu,
- železniční síť ČR,



- dálnice a síť silnic první třídy.

Na průsečíkú alespoň dvou ze tří výše zmíněných dopravních systémů bylo nalezeno 9 lokalit, které byly dále posuzovány z hlediska územních plánů obcí a měst a byly s dotčenými obcemi také konzultovány.

Dodatečně byly zadavatelem zařazeny dvě další lokality, kde již o výstavbě logistického centra bylo rozhodnuto. K těmto lokalitám neproběhly žádné diskuse s místní samosprávou.

Druhým a hlavním cílem bylo poskytnout přehled doporučení subjektům veřejné správy, která vycházejí ze zjištění vzešlých při zpracování tohoto dokumentu jako i z dalších zkušeností autora. Vytvoření katalogu je pak praktickým nástrojem.

## 6 Potenciální lokality veřejných logistických center v Ústeckém kraji

Veřejná logistická centra (VLC) je možno lokalizovat na základě několika kritérií:

- napojení na dopravní síť: výhodou je dobrá dostupnost lokality co nejvyšším počtem druhů dopravy: splavná vodní cesta, celostátní železniční trať a silnice minimálně I. třídy,
- zdroje a cíle nákladní dopravy: výhodou je přítomnost těžebních, výrobních a obdobných zařízení v blízkém okolí centra a to zejména těch, která generují kvalifikované dopravní a logistické služby,
- vlivy na okolní osídlení a krajinu: výhodou je minimální ovlivnění blízkých obytných zón, minimální zábor zemědělských a lesních pozemků a nekonfliktní vztah s územími z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Veřejná logistická centra lze rovněž definovat podle jejich velikosti a využití. Velká plnosortimentní veřejná logistická centra se budou podle předpokladů ministerstva dopravy ČR zřizovat přibližně v hustotě jedno středisko na území každého kraje, což nevyklučuje výstavbu menších center, orientovaných na specifické potřeby jednotlivých regionů.

V podmínkách Ústeckého kraje se jako perspektivní z hlediska naplnění výše zmíněných kritérií jeví následující lokality:

- Děčín (žst. Děčín východ – přístav Děčín Loubí – silnice I/62),
- Ústí nad Labem (žst. Ústí nad Labem sever – přístav Krásné Březno – silnice I/62),
- Chabařovice (žst. Chabařovice, silnice I/13),
- Lovosice (žst. Lovosice – přístav Lovosice – silnice I/15 – dálnice D8),
- Postoloprty – Bitozeves (žst. Postoloprty – silnice R7),
- Žatec (žst. Žatec západ – silnice I/27),
- Kadaň Pruněrov (žst. Kadaň Pruněrov – silnice I/13),
- Chomutov (žst. Chomutov – silnice R7 a I/13),
- Rumburk (žst. Rumburk – silnice I/9).

## 6.1 Děčín – Loubí

První návrhovou lokalitou pro umístění VLC je prostor přístavu Děčín – Loubí. Jednalo by se o lokální VLC, zajišťující potřeby průmyslových zón ve městě a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Děčín východ – Děčín Loubí) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/62),
- blízkost průmyslových zón v Děčíně a okolí.

Situace v děčínské aglomeraci je podobná sousednímu Ústí nad Labem. Průmyslové areály zde mají většinou železniční vlečky, které umožňují jejich přímou obsluhu vlaky. Pokud by došlo ke konverzi brownfieldů, kterých je v Děčíně nemalé množství, mohli by z této skutečnosti těžit i noví uživatelé těchto území.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu nelze v žádném případě považovat za optimální. Pro dosažení optima je třeba sledovat jeho výrazné zlepšování. Lokalita je dnes napojena na tři druhy nákladní dopravy:

#### Železniční doprava

Do přístavu vede veřejná trať Děčín východ – Děčín Loubí ve správě SŽDC s. o. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať, zabezpečenou telefonickým dorozumíváním mezi výpravčím žst. Děčín východ a provozovatelem vlečky.

I v případě optimálního řešení napojení silniční dopravy (viz dále) by železniční napojení přístavu mohla řešit stávající trať Děčín východ – Děčín Loubí.

Řešení by vyžadovalo poměrně rozsáhlé úpravy žlebsko – loubského zhlaví železniční stanice Děčín východ, které by umožnily uvolnění prostoru pod novým silničním mostem pro zřízení silniční křižovatky.

## Silniční doprava

Napojení areálu přístavu na silniční síť zajišťuje silnice I/62. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci, procházející intravilánem města Děčína. Vlastní napojovací body jsou řešeny jako stykové křižovatky, regulované jen dopravními značkami. Zásadní dopravní závadou je průchod centrem města v délce přibližně 1,75 km (mezi I/13, křižovatka Staré Město, a okrajem zástavby u Střelnice). Obytná zástavba, která tento prostor převážně obklopuje, trpí především hlukovou zátěží a exhalacemi, produkoványými silniční dopravou.

Řešením obsluhy areálu přístavu silniční dopravou by mělo být přímé napojení od silnice I/13, vedené z prostoru Benešovské ulice (budoucí trasa I/13) koridorem železničních tratí Děčín východ – Děčín Prostřední Žleb a Děčín východ – Děčín Loubí. Ten umožňuje při plném zachování současné kapacity železniční infrastruktury zřídit až k zářezu před Loubským tunelem dvoupruhovou komunikaci (z pěti kolejí, které tudy vedly, jsou v provozu tři, jedna je demontována, jedna trvale mimo provoz). Hluboký zářez a následný tunel, kterými dnes prochází trať do Loubí, by silniční komunikace nadešla, překřížila by i zářez tratí do Prostředního Žlebu a napojila by se na stávající silnici I/62 v prostoru dnešní křižovatky s ulicí u střelnice.

Napojení z Benešovské ulice by si vyžadovalo zásahy do křižovatky Benešovská – Kamenická (sjezd z nového mostu).

Využití koridoru dnešních železničních tratí by umožnilo nejen vyřešit průjezd silniční dopravy do areálu přístavu, ale i průtah silnice I/62 směrem ke státní hranici, v trase, která umožňuje výrazně eliminovat hlukovou zátěž centrální části města (společné protihlukové stěny pro silniční i železniční dopravu) a vzhledem k omezení počtu křižovatek i emisní vlivy. Řešení s novým napojením Loubské ulice by však vyžadovalo zásadní stavební úpravy v ceně pravděpodobně stovek milionů Kč.

Navržené silniční napojení by postačovalo pro běžné náklady, odpovídající normálnímu obrysu silničního vozidla (šířka do 2,5 m, výška do 4,0 m). Pro nadrozměrné náklady je nutné nadále sledovat zřízení vjezdu z prostoru Labské ulice.

## Vodní doprava

Infrastruktura vodní dopravy je kapacitně vyhovující, trpí pouze nezajištěním splavných průtoků na nejspodnějším úseku Labe v Čechách.

## **Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců**

Lokalita přístavu Loubí je dosažitelná autobusovými linkami MHD Děčín a příměstskými linkami směr Hřensko. Parkovací místa pro zaměstnance by bylo možno zřídit na sousední Loubské ulici (silnice I/62).

## **Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí**

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí přímo na území města Děčín. Jedná se o několik tradičních průmyslových areálů: v oblasti žst. Děčín východ (cca 4 km), v Rozbělesích (cca 6 km), v Boleticích (cca 8 km) a v údolí Jílovského potoka (cca 8 km, vzdálenosti po silnici v případě zřízení nového silničního připojení).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit. Vazbou na vodní dopravu by mohlo být VLC atraktivní i pro vzdálenější oblasti (Šluknovsko, Českolipsko, Liberecko).

## **Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů**

VLC se navrhuje umístit do prostoru přístavu Děčín – Loubí, který je v majetku Česko – saských přístavů s. r. o. Ve své jihozápadní části je areál v dotyku s obytnou zónou centra města Děčína, konflikt se ZPF nepřichází v úvahu. Území leží na okraji velkoplošného chráněného území, CHKO Labské pískovce.

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu silnice I/62.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.

Vzhledem k poloze areálu VLC v CHKO Labské pískovce bude nutno veškerou případnou zástavbu plánovat v součinnosti s orgány ochrany přírody. Rovněž provoz VLC může být jejími podmínkami regulován (např. osvětlení, práce v noci).

Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Děčína.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území      | způsob využití             | druh pozemku                 | vlastník   | způsob ochrany          |
|----------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------------|--|-------------------------|
| 2859/1         | 2 212                    | Děčín 624926           | manipulační plocha         | ostatní plocha               | Česko - saské přístavy s. r. o., Loubská 704/9, 405 01 Děčín I | rozsáhlé chráněné území |
| 2859/2         | 1 536                    | Děčín 624926           | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./jiná stavba |  |                         |
| 2860           | 452                      | Děčín 624926           | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./jiná stavba |  |                         |
| 2863/1         | 53 261                   | Děčín 624926           | manipulační plocha         | ostatní plocha               |  |                         |
| 2863/2         | 33                       | Děčín 624926           | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./jiná stavba |  |                         |
| 105            | 1 668                    | Loubí u Děčína 625 311 | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./jiná stavba |  |                         |
| 127            | 36                       | Loubí u Děčína 625 311 | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./jiná stavba |  |                         |
| 428/1          | 8 362                    | Loubí u Děčína 625 311 | neplodná půda              | ostatní plocha               |  |                         |

## 6.2 Ústí nad Labem – Krásné Březno

Potenciálně vhodným územím pro vznik lokálního VLC by mohl být i areál přístavu v Ústí nad Labem – Krásném Březně. Zajišťovalo by potřeby průmyslových zón ve městě a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Praha – Děčín) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/62),
- blízkost tradičních průmyslových zón ve městě Ústí nad Labem.

Tlak na vznik VLC v ústecké aglomeraci je menší, než v lokalitách s novými průmyslovými zónami. Důvodem je především vybavení prakticky všech průmyslových areálů ve městě železničními vlečkami, které umožňují jejich přímou obsluhu vlaky. Pokud by došlo ke konverzi brownfieldů, kterých je v Ústí nad Labem poměrně značné množství, mohli by z této skutečnosti těžit i noví uživatelé těchto území.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu nelze považovat za optimální. Pro dosažení optima je třeba sledovat jeho zlepšování. Lokalita je dnes napojena na tři druhy nákladní dopravy:

#### Železniční doprava

Do přístavu vede vlečka ze železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod Sever. Ta leží na dvoukolejné elektrifikované trati zabezpečené autoblokem.

Drobnou závadou železničního napojení je úrovnové křížení vlečky se silnicí I/62 (Přístavní ulice), které je v současnosti vybaveno světelným zabezpečením bez závor.

#### Silniční doprava

Napojení areálu přístavu na silniční síť zajišťuje silnice I/62. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci, procházející intravilánem města Ústí nad Labem (Přístavní ulice). Vlastní napojovací bod je řešen jako

styková křižovatka, regulovaná jen dopravními značkami. Dopravní závadou je průchod po labském a bílinském nábřeží s několika podjezdy pod železničními tratěmi a silničními mosty s omezenou volnou výškou (do 4,1 m), která ve směru od dálnice D8 významně omezuje možnosti přepravy nadrozměrných nákladů.

Částečné zlepšení silničního napojení přinese dokončení probíhající stavby tzv. povodňové vany na nábřeží mezi ústím Bíliny do Labe a Mariánskou skalou, která za běžných vodních stavů přinese zlepšení podjezdné výšky pod Benešovým mostem. Další výrazná zlepšení prakticky nelze vzhledem k poloze v hustě zastavěném a zasilovaném prostoru širšího centra Ústí nad Labem prakticky očekávat.

## Vodní doprava

Infrastruktura vodní dopravy je kapacitně vyhovující, trpí pouze nezajištěním splavných průtoků na nejspodnějším úseku Labe v Čechách.

## Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců

Lokalita přístavu Krásné Březno je přímo dosažitelná autobusovou linkou MHD Ústí nad Labem, v docházkové vzdálenosti jsou trolejbusové linky a osobní část železniční stanice Ústí nad Labem sever. Parkovací místa pro zaměstnance by bylo možno zřídit v areálu a u sousední Přístavní ulice (silnice I/62).

## Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí přímo na území města Ústí nad Labem. Jedná se o několik tradičních průmyslových areálů: v oblasti Krásného Března a Neštěmic (cca 1 – 3 km), v průmyslové zóně mezi centrem města a Předlicemi (cca 4 km), na Střekově (cca 3 km, vzdálenosti po silnici). Nová průmyslová zóna Předlice je vzdálena asi 5 km.

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit včetně rozvojové průmyslové zóny Krupka. Vazbou na vodní dopravu by mohlo být VLC atraktivní i pro vzdálenější oblasti.



## Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů

VLC se navrhuje umístit do prostoru přístavu Krásné Březno, který je v majetku Českých přístavů a. s. Ve své jihovýchodní části je areál v dotyku s obytnou zónou tzv. Nového světa, konflikt se ZPF nepřichází v úvahu. Území není v dotyku s žádným chráněným územím (hranice CHKO České středohoří se nachází nad protějším břehem Labe).

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu silnice I/62.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.

Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Ústí nad Labem.

## Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území    | způsob využití             | druh pozemku    | vlastník  | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|----------------------|----------------------------|-----------------|---|----------------|
| 1169/8         | 1 827                    | Krásné Březno 775266 | manipulační plocha         | ostatní plocha  | České přístavy a. s., Jankovcova 1057/6, 170 00 Praha<br>Holešovice | žádný          |
| 1660/3         | 21                       |                      | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |   | žádný          |
| 1660/4         | 9 500                    |                      | manipulační plocha         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 1695/1         | 36 270                   |                      | manipulační plocha         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 1695/7         | 952                      |                      | manipulační plocha         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 1695/8         | 335                      |                      | manipulační plocha         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 1713/2         | 421                      |                      | ostatní komunikace         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 342/10         | 779                      |                      | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |   | žádný          |
| 342/11         | 3 962                    |                      | ostatní komunikace         | ostatní plocha  |   | žádný          |
| 342/40         | 2 318                    |                      | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |   | žádný          |
| 342/41         | 4 261                    |                      | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |   | žádný          |

|        |        |  |                            |                 |  |       |
|--------|--------|--|----------------------------|-----------------|--|-------|
| 342/42 | 3 120  |  | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |  | žádný |
| 342/43 | 1 239  |  | ostatní komunikace         | ostatní plocha  |  | žádný |
| 342/8  | 12 556 |  | ostatní komunikace         | ostatní plocha  |  | žádný |
| 342/9  | 117    |  | zastavěná plocha a nádvoří | bez č. p./č. e. |  | žádný |

## 6.3 Chabařovice

Další možná lokalita pro vybudování VLC na území Ústeckého kraje se nachází v sousedství železniční stanice Chabařovice. Toto konstatování vychází z následujících důvodů:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Ústí nad Labem – Most) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/13), v dosahu je i dálnice D8 (křižovatka Chlumeč),
- blízkost tradičních průmyslových zón ve městech Ústí nad Labem a Teplice, nové průmyslové zóny Krupka.

Železniční stanice Chabařovice byla vybudována v 80. letech 20. století v rámci přeložky trati prováděné kvůli povrchové těžbě uhlí. Její značně rozlehlé kolejiště se dnes využívá téměř výlučně pro deponování neprovozních vozů.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu se blíží optimu. Lokalita je napojena na dva druhy nákladní dopravy:

#### Železniční doprava

VLC by vzniklo v dotyku s kolejištěm železniční stanice Chabařovice. Ta leží na dvoukolejně elektrifikované trati zabezpečené autoblokem. VLC se navrhuje do prostoru jižně od bohosudovského zhlaví stanice, kde se nacházejí dnes nevyužívané manipulační koleje s rampami.

#### Silniční doprava

Napojení areálu navrženého VLC na silniční síť zajišťuje účelová komunikace, odbočující ze silnice II/253. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci, procházející podél kolejiště a výpravní budovy stanice. Vlastní napojovací bod je řešen jako styková křižovatka, regulovaná jen dopravními značkami.

Silnice II/253 se nedaleko od napojení potenciální lokality VLC kříží se silnicí I/13 (křižovatka Přestanov). i ta je v tomto úseku dvoupruhová, křižovatka je průsečná, řízená jen dopravními značkami. Křižovatka Přestanov patří k rizikovým bodům silniční sítě Ústeckého kraje, v delší perspektivě se uvažuje o její přestavbě na okružní (spolu se zkapacitněním silnice I/13).

### **Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců**

Lokalita potenciálního VLC není běžně dosažitelná veřejnou hromadnou dopravou. Docházková vzdálenost od nejbližší zastávky MHD Ústí nad Labem (Besta) činí asi 1 300 m, v žst. Chabařovice nezastavují žádné vlaky osobní dopravy.

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance.

### **Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí**

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí v průmyslové zóně Krupka (asi 5 km).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit (území města Teplice, Ústí nad Labem, Krupka, Dubí) a potenciální rozvojové plochy (např. areál bývalé plynárny Úžín).

### **Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů**

VLC se navrhuje umístit do prostoru jižně od západní části žst. Chabařovice, který je majetkově rozdělen mezi České dráhy a. s. a Správu železniční dopravní cesty s. o. Areál se nedotýká s žádnou obytnou zónou, konflikt se ZPF nepřichází v úvahu. Území není v dotyku s žádným chráněným územím, po jeho obvodu prochází biokoridor podél Ždírnického potoka.

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu železniční trati Ústí nad Labem – Most.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.

Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu měst Chabařovice a Krupka, obě města podmiňují jeho realizaci úpravami na silniční síti v okolí (viz jejich vyjádření).

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území           | způsob využití   | druh pozemku                  | vlastník/majetkový správce   | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|-----------------------------|------------------|-------------------------------|--|----------------|
| 1697/1         | 86 985                   | Chabařovice<br>650498       | dráha            | ostatní plocha                | ČD a. s., nábreží<br>Ludvíka Svobody<br>1222/12, 110 15<br>Praha Nové Město                  | žádný          |
| 225/4          | 65 998                   | Unčín<br>u Krupky<br>675318 | neplodná půda    | ostatní plocha                |  | žádný          |
| 302            | 149                      | Unčín<br>u Krupky<br>675318 | budova bez čp/če | zastavěná plocha<br>a nádvoří | ČR/Správa železniční<br>dopravní cesty s. o.,<br>Dlážděná 1003/7, 110 00<br>Praha Nové Město | žádná          |

## 6.4 Lovosice

Nejperspektivnější lokalitou na území Ústeckého kraje se z hlediska budování veřejných logistických center jeví Lovosice. Toto konstatování vychází z následujících důvodů:

- napojení na nejkapacitnější zařízení všech tří druhů pozemní dopravní infrastruktury:
- přístav Prosmky na labské vodní cestě se zajištěnou celoroční splavností,
- železniční stanice Lovosice na celostátní trati zařazené do evropského systému železniční infrastruktury a transitzních koridorů,
- dálnice D8 a silnice I/15 a I/30
- poloha v blízkosti geometrického těžiště kraje,
- existence silných zdrojů a cílů dopravní obsluhy v bezprostředním okolí:
- chemické závody v Lovosicích,
- průmyslová zóna Lovosice západ,
- cementárna v Čížkovicích.

V prostoru Lovosic již dnes existují logistická zařízení v rámci obvodu železniční stanice. Jedná se o dvě kontejnerová překladiště a halu kusových zásilek. v bezprostřední blízkosti železniční stanice se staví další logistické centrum (směrem na Lukavec). Spolu s logistickou kapacitou přístavu Prosmky je tak zajištěna perspektiva fungování VLC v lokalitě.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu nelze považovat za optimální. Pro dosažení optima je třeba sledovat jeho posun k vyšší kvalitě, který dnes probíhá v rámci silniční dopravy. Lokalita je dnes napojena na tři druhy nákladní dopravy:

## Železniční doprava

Prostor VLC navazuje na kolejistiště žst. Lovosice, kterou prochází dvojkolejná elektrifikovaná trať Praha – Děčín, zabezpečená autoblokem a zahrnutá do evropské sítě železniční dopavy. Do přístavu Prosmuky vede jednokolejná neelektrifikovaná vlečka, zapojená do staničního zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice.

Pro optimální napojení VLC Lovosice na veřejnou železniční síť je nezbytné sledovat možnost jeho spojení na železniční trať Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, vedenou po protějším (pravém) břehu Labe. Důvodem je reálná perspektiva vyčerpání kapacity železničních tratí v okolí Prahy vzhledem k rozvoji příměstské železniční dopavy. Pro vlaky, obsluhující VLC Lovosice, tak bude nutno najít alternativní cestu do českého vnitrozemí a dále směrem na jih a jihovýchod Evropy. Možností, jak tuto situaci řešit, je několik. Část z nich však přesahuje území Ústeckého kraje a vždy se jedná o řešení s investičními náklady, které vyžadují účast státu, případně EU.

Všechna řešení musí vyhovovat požadavkům na kvalitu obsluhy VLC nákladními vlaky:

- průběžný provoz elektrické trakce (odstranění přeprahů jako jedna z podmínek optimální cestovní rychlosti vlaku),
- traťové zabezpečovací zařízení odpovídající evropské kvalitě tratí s provozem rychlých nákladních vlaků,
- dosažení třídy zatížení D4,
- délka staničních kolejí minimálně 600 m,
- traťová rychlost nejméně 60 km/h.

## Rekonstrukce trati Lovosice – Česká Lípa (úsek Lovosice – Žalhostice) a trati Žalhostice – Velké Žernoseky

Zdánlivě nejjednodušší možnost řešení vychází z existující veřejné železniční infrastruktury, kterou upravuje pro splnění nutných požadavků obsluhy VLC.

Trať Lovosice – Česká Lípa je v současné době jednokolejná, neelektrifikovaná, zabezpečená pouze telefonickým spojením mezi výpravčými. Traťová rychlost je nejvýše 60 km/h. Parametry stanic a jejich zabezpečovací zařízení odpovídají situaci na regionálních tratích.

Konfigurace železniční stanice Lovosice významně komplikuje spojení mezi VLC (seřadovací nádraží) a osobní částí stanice, odkud trať do České Lípy vychází. Vlak ze seřadovacího nádraží by musel vyjet na kolej 13b – 13c v prostoru osobního nádraží, odtud úvratí přes výhybky 29 – 29 – 25 – 21 – 15 – 14 – 11 – 10 – 9 na trať směr Česká Lípa. Přitom by blokoval pražské zhlaví osobní části stanice.

Po dojezdu do žst. Žalhostice by vlak provedl druhou úvrat' a sjel by po trati Žalhostice – Velké Žernoseky na trať Lysá n. L. – Ústí n. L. Ve stanici Velké Žernoseky by provedl třetí úvrat' (v případě, že by pokračoval směrem do vnitrozemí).

Vzhledem k nutnosti úvratí a sklonovým poměrům by bylo nezbytné řadit vlak s postrkem (druhou lokomotivou na opačném konci vlaku), který by se v části cesty stával vlakovou lokomotivou. Při jeho odvěšování v žst. Velké Žernoseky by bylo nezbytné provedení zkoušky brzdy a souvisejících úkonů. Celý průjezd úseku Lovosice seřadovací nádraží – Velké Žernoseky (cca 7 km) by v optimálním případě trval cca 20 minut, pravděpodobně však významně déle (provozní vlivy osobní dopravy).

Nezbytně nutné stavební a technologické úpravy:

- rekonstrukce traťové koleje Lovosice – Žalhostice včetně úpravy spodku na zatížení třídy D4 (zejména mosty), zvýšení podjezdné výšky na mostě přes silnici I/15,
- nové lovosicko – žernosecké zhlaví a úprava litoměřického zhlaví žst. Žalhostice pro zvýšení užité délky dopravní koleje 3 na 600 m,
- zdopravnění koleje 6 žst. Velké Žernoseky v celé délce, úprava ústeckého zhlaví této stanice tak, aby bylo možno prodloužit kolej 3 na délku 600 m,
- nové traťové zabezpečovací zařízení v úsecích Lovosice – Žalhostice a Žalhostice – Velké Žernoseky, nové staniční zabezpečovací zařízení ve stanicích Žalhostice a Velké Žernoseky,
- elektrizace traťových úseků Lovosice – Žalhostice a Žalhostice – Velké Žernoseky, úpravy trakčního vedení v žst. Velké Žernoseky.

K dosažení optimální funkce železniční dopravy v oblasti Žalhostice – Velké Žernoseky by bylo kromě výše uvedených nezbytných úprav vhodné sledovat i změnu poloh zastavovacích míst osobních vlaků na trati Lysá n. L. – Ústí n. L. (zrušení zastavování osobních vlaků v žst. Velké Žernoseky a zřízení zastávek Žalhostice zastávka v prostoru přejezdu se silnicí do Píšťan a Velké Žernoseky zastávka v centru obce) a zrušení úrovněho přejezdu se silnicí do Píšťan (náhrada nadjezdem do areálu firmy



CS Beton a rekonstruovanou komunikací podél bývalé koželužny), který představuje závažnou dopravní závalu na průtahu silnice II/261 Žalhosticemi.

Přínosem akce pro Ústecký kraj by byla rekonstrukce části významné regionální trati a odstranění bodových závad na významných silničních komunikacích, kvalita napojení VLC na pravobřežní trať by však byla velmi problematická.

### **Rekonstrukce trati Lovosice – Česká Lípa (úsek Lovosice – Litoměřice Kocanda) a trati Žalhostice – Velké Žernoseky, snesení trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem v úseku Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky**

Druhá možnost řešení vychází z existující veřejné železniční infrastruktury, kterou upravuje pro splnění nutných požadavků obsluhy VLC a řeší i problematiku průjezdu železnice intravilánem Litoměřic.

Trať Lovosice – Česká Lípa je v současné době jednokolejná, neelektrifikovaná, zabezpečená pouze telefonickým spojením mezi výpravčími. Traťová rychlost je nejvýše 60 km/h. Parametry stanic a jejich zabezpečovací zařízení odpovídají situaci na regionálních tratích.

Konfigurace železniční stanice Lovosice významně komplikuje spojení mezi VLC (seřadovací nádraží) a osobní částí stanice, odkud trať do České Lípy vychází. Vlak ze seřadovacího nádraží by musel vyjet na kolej 13b – 13c v prostoru osobního nádraží, odtud úvratí přes výhybky 29 – 29 – 25 – 21 – 15 – 14 – 11 – 10 – 9 na trať směr Česká Lípa. Přitom by blokoval pražské zhlaví osobní části stanice.

Vlak by pokračoval po rekonstruované trati do Litoměřic, kde by využil nového traťového spojení na pravobřežní trať (pokud by jel směrem do vnitrozemí), případně by v Žalhosticích provedl druhou úvratí a pokračoval by do Velkých Žernosek (pokud by jel směrem na Děčín).

Vzhledem k nutnosti úvratí by traťová lokomotiva vyjížděla ze seřadovacího nádraží jako postrk. Při odvěšování druhé lokomotivy v žst. Lovosice/Velké Žernoseky by bylo nezbytné provedení zkoušky brzdy a souvisejících úkonů. Průjezd mezi seřadovacími nádražím v Lovosicích a prostorem Žalhostic by byl oproti předchozí variantě rychlejší, negativní vliv na provoz trati Praha – Děčín (pražské zhlaví osobního nádraží Lovosice) by zůstal beze změn.

Nezbytně nutné stavební a technologické úpravy:

- rekonstrukce traťové koleje Lovosice – Litoměřice horní nádraží (resp. Kocanda) včetně úpravy spodku na zatížení třídy D4 (zejména mosty), zvýšení podjezdné výšky na mostě přes silnici

I/15, významné úpravy nivelety v úseku Žalhostice – Litoměřice Kocanda (zapuštění trati pod úroveň terénu a zdvoukolejnění)

- nové lovosicko – žernosecké zhlaví a úprava litoměřického zhlaví žst. Žalhostice pro zvýšení užité délky dopravní koleje 3 na 600 m,
- celková úprava kolejiště žst. Velké Žernoseky vzhledem k opuštění úseku pravobřežní trati od Litoměřic a zdvoukolejnění trati do Žalhostic,
- stavba dvoukolejné traťové spojky Litoměřice Kocanda – Litoměřice plynárna (prostor polepského zhlaví žst. Litoměřice dolní nádraží),
- nové traťové zabezpečovací zařízení v úsecích Lovosice – Litoměřice horní nádraží a Žalhostice – Velké Žernoseky, nové staniční zabezpečovací zařízení ve stanicích Žalhostice, Velké Žernoseky a Litoměřice horní nádraží,
- elektrizace traťových úseků Lovosice – Litoměřice Kocanda – Litoměřice dolní nádraží a Žalhostice – Velké Žernoseky, úpravy trakčního vedení v žst. Velké Žernoseky.

K dosažení optimální funkce železniční dopravy v oblasti Velké Žernoseky – Litoměřice by bylo kromě výše uvedených nezbytných úprav vhodné sledovat i změnu poloh zastavovacích míst osobních vlaků na trati Lysá n. L. – Ústí n. L. a novém společném úseku s tratí Lovosice – Česká Lípa (zrušení zastavování osobních vlaků v žst. Velké Žernoseky a zřízení zastávek Velké Žernoseky zastávka v centru obce a Litoměřice Kocanda u nemocnice).

Přínosem akce pro Ústecký kraj by byla rekonstrukce části významné regionální trati, její převod do celostátních tratí, odstranění bodových závad na významných silničních komunikacích, odstranění průjezdu frekventované železniční trati z centrální části Litoměřic a možnost společného využití dnešního koridoru trati Lovosice – Česká Lípa v intravilánu města pro železnici i silnici (převod železnice do spodní úrovně). Kvalita napojení VLC na pravobřežní trať by byla proti předchozí variantě lepší.

Na závěr obou “žalhostických” variant je třeba se zmínit i o teoretické možnosti využití vlečky do přístavu Prosmky. Ta sice odstraňuje jedno z velmi problematických míst, kterým je přejezd ze seřadovacího nádraží na českolipskou trať, její směrové parametry (poloměry oblouků) však neodpovídají požadavkům na veřejnou železniční trať. Přejechání Labe v pokračování vlečky by vyžadoval stavbu nového železničního mostu, jehož zaústění na pravém břehu by bylo problematické.

### **Zveřejnění části vlečky Mondi a. s. v úseku Hněvice – Štětí**

Další možnost řešení vychází z existující neveřejné železniční infrastruktury (vlečka Mondi a. s.), kterou upravuje pro splnění nutných požadavků obsluhy VLC.

Vlečka Mondi a. s. Hněvice – Štětí je v současné době jednokolejná, neelektrifikovaná, zabezpečená traťovým zabezpečovacím zařízením. Traťová rychlost je nejvýše 30 km/h. Obě přípojné stanice leží na dvojkolejných elektrifikovaných tratích s autoblokem, staniční zařízení v Hněvicích je moderní, ve Štětí zastaralé.

Výhodou varianty by byl výjezd ze seřadovacího nádraží v Lovosicích přímo na trať Praha – Děčín. Konfigurace železniční stanice Hněvice by umožnila průjezd vlaků směr Štětí pouze přes seřadovací kolejiště.

Směrové a sklonové parametry vlečky odpovídají jejímu účelu, nespĺňují požadavky na veřejné tratě (zejména deficit poloměrů směrových oblouků). Jejich změna by v podmínkách pomezí velkého průmyslového areálu a intravilánu města byla prakticky neproveditelná, zaústění do obou přípojných stanic je rovněž jen stěží modifikovatelné.

Využití vlečky Mondi a. s. jako veřejné trati se jeví z výše uvedených důvodů jako nereálné.

### **Výstavba traťové spojky Vraňany/Mělník – Dolní Beřkovice/Liběchov**

Varianta řeší problém již mimo území Ústeckého kraje, představuje však zřejmě optimální způsob, jak zajistit napojení VLC Lovosice na pravobřežní polabskou trať. Základem řešení je stavba nové traťové spojky v prostoru jižně od obce Dolní Beřkovice, která by byla napojena na obě trati vždy z obou směrů, tedy od stanic Vraňany a Dolní Beřkovice (trať Praha – Děčín), resp. Mělník a Liběchov (trať Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ). Vzájemná vzdálenost obou tratí činí v této lokalitě jen cca 1 700 m. Konfigurace terénu ve vztahu k Labi by umožnila napojení ze všech směrů usměrněnými vjezdy a výjezdy ze stanic, resp. nových odboček.

Nové propojení by umožňovalo přímý výjezd vlaků obsluhujících VLC Lovosice ze seřadovacího nádraží na trať Praha – Děčín a jejich bezproblémový přejezd na pravý břeh Labe. Jeho dalšími efekty by byla možnost zapojení Mělníka do železniční příměstské dopravy Prahy a středočeské aglomerace a zajištění vzájemné zastupitelnosti obou polabských tratí pro případ provozních problémů na jedné z nich.

Nezbytně nutné stavební a technologické úpravy:

- stavba dvojkolejné traťové spojky s mostem přes Labe v prostoru mezi Dolními Beřkovicemi a Mlázicemi včetně trakce, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení,
- zřízení odboček Vliněves, Vehlovice a Mlázice,
- úprava kolejiště žst. Dolní Beřkovice,
- úpravy traťového zabezpečovacího zařízení na tratích Praha – Děčín a Lysá n. L. – Ústí n. L. západ.

Přínosem akce pro Ústecký kraj by kromě optimálního napojení VLC na pravobřežní polabskou trať byla i možnost vedení přímých vlaků z Prahy do Štětí a Litoměřic a pružnější reakce provozovatele drážní dopravy na provozní problémy na jednotlivých tratích vedených podél Labe.

### **Rekonstrukce tratí Kralupy nad Vltavou – Neratovice a Praha – Turnov (úsek Neratovice – Všetaty)**

Varianta řeší problém již mimo území Ústeckého kraje, představuje však zřejmě investičně nejméně náročný způsob, jak zajistit napojení VLC Lovosice na pravobřežní polabskou trať. Základem řešení je rekonstrukce existujícího spojení Kralupy nad Vltavou – Všetaty.

Tratě Kralupy nad Vltavou – Neratovice a Praha – Turnov (úsek Neratovice – Všetaty) jsou jednokolejné, neelektrifikované. Jejich zabezpečení funguje na základě telefonického dorozumívání výpravčích, staniční zabezpečovací zařízení jsou částečně modernizovaná. Parametry stanic z hlediska délky kolejí jsou pro vlaky obsluhující VLC vyhovující.

Spojení přes Neratovice a Všetaty by pro jízdu vlaků mezi VLC Lovosice a českým vnitrozemím vyžadovalo úvrať ve Všetatech.

Nové propojení by umožňovalo přímý výjezd vlaků obsluhujících VLC Lovosice ze seřadovacího nádraží na trať Praha – Děčín a jejich bezproblémový přejezd na pravý břeh Labe. v úseku Vraňany – Kralupy nad Vltavou a Neratovice – Všetaty by se však vlaky dostávaly již do souběhu s příměstskou dopravou v pražsko – středočeské aglomeraci, byť s méně vytíženými rameny.

Nezbytně nutné stavební a technologické úpravy:

- úpravy traťového zabezpečovacího zařízení na tratích Kralupy nad Vltavou – Neratovice a Praha – Turnov (úsek Neratovice – Všetaty) a staničních zabezpečovacích zařízení na dotčených úsecích,
- elektrizace obou traťových úseků.

Kromě relativně výhodného napojení VLC na pravobřežní polabskou trať by toto řešení přineslo Ústeckému kraji jen marginální efekty (zlepšení možnosti reakce provozovatelů drážní dopravy na provozní problémy jednotlivých polabských tratí).

### **Silniční doprava**

Napojení areálu přístavu na silniční síť zajišťuje silnice III/24712, odbočující ze silnice I/15 v jihovýchodní části Lovosic. Obě silnice jsou dvoupruhové, jejich křižovatka je průsečná, regulovaná jen dopravními značkami. Od silnice II/247 není obsluha VLC legálně možná vzhledem k průchodu intravilánem obce Lukavec.

Infrastruktura silniční dopravy dozná zásadního zlepšení po dostavbě dálniční křižovatky Lovosice (D8 – I/15), která zjednoduší spojení mezi oblastí VLC a dálnicí D8 tak, aby vedlo zcela mimo intravilány obcí. Dalším zlepšením by měla být úprava křižovatky I/15 – III/24712 na jihovýchodním okraji Lovosic tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti provozu na samotném výjezdu z VLC na nadřazenou silniční síť. Nadále je nezbytné sledovat ochranu obce Lukavec a lovosické čtvrti Nový Klapý před tranzitní nákladní dopravou jak účinnou kontrolou zákazu jejího průjezdu intravilánem obce Lukavec, výstavbou přímého napojení VLC na silnici II/247, respektive do prostoru dálniční křižovatky Lovosice jih (D8 – II/247). Toto napojení je územně připraveno a MÚ Lovosice trvá na jeho realizaci jako nezbytné podmínce rozšíření logistického terminálu ČD Cargo. Stejnou prioritu klade MÚ Lovosice i na výstavbu protihlukových opatření podél silnice I/15 v oblouku západně od její křižovatky s III/24712 a na západním okraji Lukavce.

### **Vodní doprava**

Infrastruktura vodní dopravy je kapacitně vyhovující.

## Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců

Lokalita VLC Lovosice je dosažitelná příměstskou autobusovou linkou Litoměřice – Třebenice (nejbližší zastávka Lukavec, prodejna asi 750 m) a osobními vlaky (zastávka Lukavec na trati Praha – Děčín, asi 900 m). Parkovací místa pro zaměstnance by bylo možno zřídit v rámci areálu.

## Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí přímo na území města Lovosice. Jedná se o areál chemických závodů vzdálený odtud asi 2,5 km a průmyslová zóna mezi kolejištěm osobního nádraží a dálnicí D8 (asi 3 km od VLC).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit (čížkovická cementárna, podniky v Litoměřicích, Štětí a Roudnici nad Labem). Vazbou na vodní dopravu by mohlo být VLC atraktivní i pro vzdálenější oblasti (Lounsko, Šluknovsko, Českolipsko, Liberecko). Vzhledem k dobré komunikační dostupnosti sem existuje již dnes spádovost z Ústecka, Teplicka, Děčínska i vzdálenějších oblastí kraje.

## Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů

Zásadním problémem zajištění perspektivy fungování VLC v lokalitě Lovosice je konflikt případného rozšiřování logistických zařízení v prostoru železniční stanice Lovosice – Lukavec s ochranou ZPF a majetkem soukromých subjektů. Jediná reálná rozvojová plocha mezi kolejištěm železniční stanice, silnicí III/24712 a intravilánem obce Lukavec (parcely 3017/1 a 3017/7 katastrálního území Lovosice) je vedena jako orná půda a patří soukromému subjektu (Hyparkos s. r. o., Praha 2). MÚ Lovosice odmítá další rozšiřování ploch pro dopravní infrastrukturu na svém území i území sousední obce Lukavec.

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu železniční tratě Praha – Děčín, resp. kolejiště žst. Lovosice.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.

### Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění existujícího VLC i jeho plánovaného rozšíření není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Lovosice.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území  | způsob využití   | druh pozemku                  | vlastník  | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|--------------------|------------------|-------------------------------|---|----------------|
| 2872           | 125                      | Lovosice<br>687707 | budova bez čp/če | zastavěná plocha<br>a nádvoří | ČD a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha Nové<br>Město   | žádný          |
| 2874           | 3 731                    |                    | čp. 1189         |                               |   | žádný          |
| 2876           | 1 968                    |                    | budova bez čp/če |                               |   | žádný          |
| 3015           | 127                      |                    | budova bez čp/če |                               |   | žádný          |
| 2700/1         | 203 347                  |                    | dráha            | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2700/4         | 134                      |                    | společný dvůr    | zastavěná plocha<br>a nádvoří |   | žádný          |
| 2700/6         | 123                      |                    | budova bez čp/če |                               |   | žádný          |
| 2700/7         | 89                       |                    | společný dvůr    |                               |   | žádný          |
| 3019/2         | 764                      |                    | neplodná půda    | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 3042/6         | 649                      |                    | jiná plocha      | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 3042/7         | 15                       |                    | jiná plocha      | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 3042/8         | 1 955                    |                    | jiná plocha      | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2700/19        | 16 220                   | Lovosice<br>687707 | dráha            | ostatní plocha                | ČD Cargo a. s.,<br>Jankovcova<br>1569/2c, 170 00<br>Praha<br>Holešovice | žádný          |

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území  | způsob využití     | druh pozemku                  | vlastník/majetkový správce   | způsob ochrany           |
|----------------|--------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|--|--------------------------|
| 3017/10        | 2 999                    | Lovosice<br>687707 |                    | orná půda                     | ČR/Pozemkový fond ČR,<br>Husinecká<br>1024/11a, 130 00<br>Praha Žižkov                 | zemědělský<br>půdní fond |
| 3017/5         | 915                      |                    |                    | orná půda                     |  |                          |
| 2701           | 63                       |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří | ČR/Správa železniční dopravní cesty s. o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha<br>Nové Město | žádná                    |
| 2702           | 510                      |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 2703           | 76                       |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 2873           | 308                      |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 2700/3         | 89                       |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 2700/5         | 43                       |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 3017/2         | 1 791                    |                    | manipulační plocha | ostatní plocha                |  | žádná                    |
| 3017/3         | 380                      |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří |  | žádná                    |
| 3018/1         | 1 548                    |                    | ostatní komunikace | ostatní plocha                |  | žádná                    |



| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území  | způsob využití     | druh pozemku               | vlastník  | způsob ochrany           |
|----------------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|---|--------------------------|
| 2875           | 57                       | Lovosice<br>687707 | budova bez čp/če   | zastavěná plocha a nádvoří | ČSKD INTRANS s. r. o., Jana Želivského<br>1922/2, 130 00 Praha Žižkov | žádný                    |
| 3041           | 68                       |                    | dráha              | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 2700/14        | 152                      |                    | jiná plocha        | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 2700/15        | 19                       |                    | jiná plocha        | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 2700/16        | 102                      |                    | jiná plocha        | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 3042/2         | 478                      |                    | budova bez čp/če   | zastavěná plocha a nádvoří |   | žádný                    |
| 3016           | 41                       | Lovosice<br>687707 | budova bez čp/če   | zastavěná plocha a nádvoří | HYPARKOS s. r. o., Škrétova 490/12, 120 00 Praha<br>Vinohrady         | žádný                    |
| 2700/20        | 515                      |                    | dráha              | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 2700/21        | 241                      |                    | dráha              | ostatní plocha             |   | žádný                    |
| 3017/1         | 31 706                   |                    |                    | orná půda                  |   | zemědělský<br>půdní fond |
| 3017/6         | 1 375                    |                    |                    | orná půda                  |   |                          |
| 3017/7         | 12 028                   |                    |                    | orná půda                  |   |                          |
| 3020/13        | 7 948                    |                    | rozestavěná budova | zastavěná plocha a nádvoří |   | žádný                    |
| 3020/15        | 1 321                    |                    |                    | orná půda                  |   | zemědělský<br>půdní fond |
| 3020/16        | 774                      |                    |                    | orná půda                  |   |                          |

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území  | způsob využití     | druh pozemku                  | vlastník  | způsob ochrany           |                          |
|----------------|--------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|---|--------------------------|--------------------------|
| 3020/17        | 552                      | Lovosice<br>687707 |                    | orná půda                     | HYPARKOS s. r. o., Škrétova 490/12, 120 00 Praha<br>Vinohrady                     | zemědělský<br>půdní fond |                          |
| 3020/18        | 49                       |                    |                    | orná půda                     |   |                          |                          |
| 3020/19        | 21 223                   |                    | rozestavěná budova | zastavěná plocha<br>a nádvoří |   | žádný                    |                          |
| 3020/20        | 11 733                   |                    | rozestavěná budova |                               |   | žádný                    |                          |
| 3020/21        | 282                      |                    | rozestavěná budova |                               |   | žádný                    |                          |
| 3020/4         | 268                      |                    |                    | orná půda                     |   |                          | zemědělský<br>půdní fond |
| 3020/5         | 16 086                   |                    |                    | orná půda                     |   |                          |                          |
| 3020/7         | 6 270                    |                    |                    | orná půda                     |   |                          |                          |
| 3020/8         | 1 019                    |                    |                    | orná půda                     |   |                          |                          |
| 3040/2         | 403                      |                    | manipulační plocha | ostatní plocha                |   | žádný                    |                          |
| 3019/1         | 1 797                    |                    | Lovosice<br>687707 | neplodná půda                 |   | ostatní plocha           | není zapsána na LV       |
| 3020/1         | 17 050                   |                    |                    | orná půda                     | žádná   |                          |                          |
| 3040/1         | 529                      | neplodná půda      |                    | ostatní plocha                | žádná   |                          |                          |
| 3042/1         | 529                      | manipulační plocha |                    | ostatní plocha                | žádná   |                          |                          |
| 2872           | 125                      | Lovosice<br>687707 | budova bez čp/če   | zastavěná plocha<br>a nádvoří | ČD a. s., nábřeží<br>Ludvíka<br>Svobody<br>1222/12, 110 15<br>Praha Nové<br>Město | žádný                    |                          |
| 2874           | 3 731                    | Lovosice<br>687707 | čp. 1189           |                               |   | žádný                    |                          |

## 6.5 Postoloprty – Bitozeves

Další návrhovou lokalitou pro umístění VLC je prostor Postoloprty a Bitozevesi v místech někdejšího vojenského letiště Žatec. Jednalo by se o lokální VLC, zajišťující potřeby rozvojových průmyslových zón a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Most – Žatec) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/7, budoucí R7),
- blízkost rozvojových průmyslových zón Triangle a Joseph v prostoru bývalého vojenského letiště Žatec a Havraně.

Obě rozvojové zóny postrádají dosud prostředky, které by zajistily jejich napojení zejména na železnici. Veškerá doprava zboží a materiálu se zde děje prostřednictvím kamionové dopravy, která zatěžuje okolní silniční síť včetně intravilánů obcí, jimiž prochází.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu je technicky bezproblémové, i když je momentálně napojena pouze na silniční síť.

### Železniční doprava

VLC se předpokládá v jihovýchodní části průmyslové zóny Triangle. v infrastruktuře železniční dopravy je nezbytné uvažovat s obnovou vlečky bývalého letiště Žatec, která byla v nedávných letech zlikvidována. Její těleso je od železniční stanice Postoloprty až za křížení se silnicí II/250 zachováno, pozemkově náleží většinou Ústeckému kraji. Umístění VLC je navrženo tak, aby provoz na vlečce nezasahoval do prostoru jemných elektronických výrob. Vlečka by byla jednokolejná, neelektrifikovaná, zaústěná do železniční stanice Postoloprty. Ta leží na jednokolejné elektrifikované trati zabezpečené releovým poloautoblokem.

## **Silniční doprava**

Napojení areálu VLC na silniční síť zajišťuje účelová komunikace, souběžná s již realizovaným úsekem silnice R7. Vlastní napojovací bod by byl řešen jako styková křižovatka, regulovaná jen dopravními značkami.

Nedaleká křižovatka R7 – II/250 je mimoúrovňová, poskytuje bezpečné a kapacitní napojení ve směrech na Žatec a Libčeves.

## **Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců**

Lokalita potenciálního VLC je dosažitelná veřejnou hromadnou dopravou (autobusové linky do/ze zastávky Staňkovice, Triangle – jih dle Most, Louny, Chomutov a Žatec).

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance.

## **Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí**

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí v průmyslové zóně Triangle (asi 1 – 3 km) a v průmyslové zóně Joseph (cca 10 km).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit a těžebních areálů (území měst Most, Louny, Chomutov, Žatec) a potenciální rozvojové plochy (např. areál Nové Spořice).

## **Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů**

VLC se navrhuje umístit do prostoru jihovýchodní části průmyslové zóny Triangle, která je zcelena v majetku Ústeckého kraje. Areál se nedotýká s žádnou obytnou zónou, v katastru nemovitostí je stále veden jako ZPF. Území není v dotyku s žádným chráněným územím.

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu silnice R7.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.

### Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu průmyslové zony Triangle.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území   | způsob využití     | druh pozemku   | vlastník   | způsob ochrany   |       |
|----------------|--------------------------|---------------------|--------------------|----------------|--|------------------|-------|
| 467/1          | 528                      | Bitozeves<br>604925 | ostatní komunikace | ostatní plocha | Ústecký kraj,<br>Velká hradební<br>3118/48, 400 01<br>Ústí nad Labem | žádný            |       |
| 476/1          | 85 925                   |                     |                    | orná půda      |  | zemědělský       |       |
| 476/2          | 30 462                   |                     |                    | orná půda      |  | půdní fond (ZPF) |       |
| 476/3          | 21 279                   |                     |                    | orná půda      |  |                  |       |
| 476/4          | 32 338                   |                     |                    | neplodná půda  |  | ostatní plocha   | žádný |
| 476/5          | 4 709                    |                     |                    | jiná plocha    |  | ostatní plocha   | žádný |
| 476/6          | 21 122                   |                     |                    |                |  | orná půda        | ZPF   |

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území   | způsob využití                    | druh pozemku       | vlastník/majetkový správce   | způsob ochrany           |       |
|----------------|--------------------------|---------------------|-----------------------------------|--------------------|--|--------------------------|-------|
| 476/7          | 23 005                   | Bitozeves<br>604925 |                                   | orná půda          | ČR/Pozemkový fond ČR,<br>Husinecká<br>1024/11a, 130 00<br>Praha Žižkov | zemědělský<br>půdní fond |       |
| 476/8          | 359                      | Bitozeves<br>604925 |                                   | orná půda          |  | zemědělský<br>půdní fond |       |
| 476/9          | 1 771                    | Bitozeves<br>604925 | jiná plocha                       | ostatní plocha     | Ústecký kraj,<br>Velká hradební<br>3118/48, 400 01<br>Ústí nad Labem   | žádný                    |       |
| 554/20         | 25 561                   | Tatinná<br>702382   | sportoviště<br>a rekreační plocha | ostatní plocha     |  | žádný                    |       |
| 556            | 59 558                   |                     |                                   | orná půda          |  | ZPF                      |       |
| 559/1          | 47 436                   |                     | sportoviště<br>a rekreační plocha | ostatní plocha     |  | žádný                    |       |
| 560            | 155                      |                     | ostatní komunikace                | ostatní plocha     |  | žádný                    |       |
| 561/1          | 43 446                   |                     |                                   | orná půda          |  | ZPF                      |       |
| 562            | 207                      |                     | sportoviště<br>a rekreační plocha | ostatní plocha     |  | žádný                    |       |
| 1404           | 39 060                   |                     | Bitozeves<br>604925               | manipulační plocha |  | ostatní plocha           | žádný |
| 1416           | 458                      |                     |                                   | manipulační plocha |  | ostatní plocha           | žádný |
| 711/1          | 18 503                   |                     | Postoloprty<br>726117             | dráha              |  | ostatní plocha           | žádný |

## 6.6 Žatec západ

Návrhovou lokalitou pro umístění VLC může být i prostor severně od železniční stanice Žatec západ. Jednalo by se o lokální VLC, zajišťující potřeby rozvojových průmyslových zón a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Most – Žatec) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/27),
- blízkost rozvojových průmyslových zón Triangle a Joseph v prostoru bývalého vojenského letiště Žatec a Havraně.

Obě rozvojové zóny postrádají dosud prostředky, které by zajistily jejich napojení zejména na železnici. Veškerá doprava zboží a materiálu se zde děje prostřednictvím kamionové dopravy, která zatěžuje okolní silniční síť včetně intravilánů obcí, jimiž prochází.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu je technicky bezproblémové z hlediska železnice, problematičtější se jeví ve vztahu k silniční síti.

### Železniční doprava

VLC se předpokládá severně od žst. Žatec západ, zejména v prostoru někdejšího lokomotivního depa. VLC by využilo část jejího kolejiště. Železniční stanice Žatec západ leží na jednokolejné elektrifikované trati zabezpečené releovým poloautoblokem.

### Silniční doprava

Pro napojení areálu VLC na infrastrukturu silniční dopravy by bylo nezbytné napojit VLC přímo na silnici I/27 v prostoru jejího nadjezdu nad východním zhlavím železniční stanice. To by snížilo konflikt VLC s obytnými domy podél Mostecké ulice. Optimální se jeví kombinace tohoto napojení s úpravou křižovatky I/27 – Mostecká na okružní, která by umožnila minimalizovat zábory okolních pozemků

(VLC by se na I/27 napojovalo „jednostranně“ s tím, že vozidla směřující do/z opačného směru by se otáčela na nové okružní křižovatce Plzeňská – Mostecká – L. Janáčka).

Ke zlepšení parametrů silniční sítě v širším okolí navrhovaného VLC je nutné sledovat úpravy silnice I/27 v úseku Most – Žatec – křižovatka s I/6, směřující k vyvedení z intravilánů obcí a dosažení standardních směrových a sklonových parametrů.

### **Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců**

Lokalita potenciálního VLC je dosažitelná veřejnou hromadnou dopravou (vlaků zastavujících na žst. Žatec západ a několik spojů žatecké MHD).

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance (příjezd od Mostecké nebo Chomutovské ulice).

### **Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí**

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí na území města Žatce (průmyslové areály u obou zdejších železničních stanic a směrem k Velichov).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit a těžebních areálů (průmyslová zóna Triangle a Joseph, území měst Most, Louny, Chomutov, Žatec).

### **Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů**

VLC se navrhuje umístit do severní části železniční stanice Žatec západ, respektive mezi spojovací komunikaci Mostecká – Chomutovská a optimalizované kolejiště. Celý prostor je v majetku ČD a. s., která jej prakticky nevyužívá. Prostor není v konfliktu s ochranou ZPF ani s ochranou přírody a krajiny. Konfliktní se jeví malá vzdálenost k obytným objektům v soukromém majetku na východním okraji prostoru (Mostecká ulice).

Část areálu navrhovaného VLC leží v ochranném pásmu železniční trati Žatec – Plzeň, resp. žst. Žatec západ.

Inženýrské sítě jsou v dostatečném sortimentu k dispozici přímo v místě, areálu se nedotýkají ochranná pásma sítí nadřazené úrovně.



### Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Žatec, orgány města vymezují ve svém vyjádření podmínky pro silniční napojení.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území | způsob využití | druh pozemku | vlastník/majetkový správce   | způsob ochrany           |
|----------------|--------------------------|-------------------|----------------|--------------|--|--------------------------|
| 786/2          | 297                      | Žatec 794732      |                | zahrada      | ČR/Pozemkový fond ČR,<br>Husinecká<br>1024/11a, 130 00<br>Praha Žižkov | zemědělský<br>půdní fond |

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území | způsob využití         | druh pozemku           | vlastník   | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|--|----------------|
| 786/1          | 4 618                    | Žatec 794732      | manipulační plocha     | ostatní plocha         | ČD a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha Nové Město | žádná          |
| 860            | 268                      | Žatec 794732      | zastavěná<br>a nádvoří | budova č. p. 715       |  | žádná          |
| 1098           | 1 383                    | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       |  | žádná          |
| 1822           | 50                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 2221           | 502                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 2223           | 384                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5262           | 15                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5722           | 41                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5723           | 67                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5724           | 21                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5725           | 64                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5726           | 20                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5727           | 36                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5728           | 46                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5729           | 423                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 5730           | 7                        | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území | způsob využití         | druh pozemku           | vlastník   | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|--|----------------|
| 1702/24        | 95                       | Žatec 794732      | dráha                  | ostatní plocha         | ČD a. s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha Nové Město | žádná          |
| 1702/25        | 254                      | Žatec 794732      | dráha                  | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 1702/26        | 334                      | Žatec 794732      | dráha                  | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 1702/55        | 15 536                   | Žatec 794732      | dráha                  | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 1702/58        | 288                      | Žatec 794732      | manipulační plocha     | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 1702/59        | 132                      | Žatec 794732      |                        | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 1702/61        | 58 157                   | Žatec 794732      | dráha                  | ostatní plocha         |  | žádná          |
| 3824           | 199                      | Žatec 794732      | zastavěná<br>a nádvoří | budova č. p. 2557      |  | žádná          |
| 3825           | 441                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 3826           | 168                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 3827           | 457                      | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 3828           | 58                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 3829           | 46                       | Žatec 794732      |                        | budova bez č. p./č. e. |  | žádná          |
| 3830           | 40                       | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       |  | žádná          |
| 3831           | 38                       | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       |  | žádná          |
| 3832           | 38                       | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       |  | žádná          |
| 3833           | 40                       | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       | žádná  |                |
| 3834           | 83                       | Žatec 794732      |                        | budova č. p. 238       | žádná  |                |

## 6.7 Kadaň – Prunéřov

Lokální VLC by bylo možno umístit i v prostoru jižně od železniční stanice Kadaň – Prunéřov. Zajišťovalo by potřeby rozvojových průmyslových zón a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trať Chomutov – Cheb) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/13),
- blízkost rozvojových průmyslových zón Verne a Prunéřov v oblasti Klášterce nad Ohří a Kadaně i největšího energetického zdroje na bázi hnědého uhlí v ČR (elektrárna Prunéřov) s doprovodnými provozy.

Obě rozvojové zóny postrádají dosud prostředky, které by zajistily jejich napojení zejména na železnici. Veškerá doprava zboží a materiálu se zde děje prostřednictvím kamionové dopravy, která zatěžuje okolní silniční síť včetně intravilánů obcí, jimiž prochází.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu je technicky bezproblémové z hlediska železnice, problematičtější se jeví ve vztahu k silniční síti.

### Železniční doprava

VLC se předpokládá jihovýchodně od žst. Kadaň – Prunéřov. VLC by využilo část jejího kolejiště. Železniční stanice Kadaň – Prunéřov leží na dvoukolejné elektrifikované trati zabezpečené releovým autoblokem.

### Silniční doprava

Infrastruktura silniční dopravy bude výhledově upravena v souvislosti s přestavbou silnice I/13 na čtyřpruhové uspořádání. Současná styková křižovatka silnic I/13 – III/1981 na západním okraji

elektrárny Pruněřov zanikne a bude funkčně nahrazena mimoúrovňovou křižovatkou u motorestu Ušák. Podjezd pod důlní dráhou Pruněřov – Březno u Chomutova má sice omezenou podjezdnou výšku, ale hodnota 4,3 m postačuje běžným silničním vozidlům.

### **Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců**

Lokalita potenciálního VLC je dosažitelná veřejnou hromadnou dopravou jen pěší docházkou od vlaků zastavujících v žst. Kadaň – Pruněřov (cca 700 m).

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance.

### **Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí**

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí v areálu elektráren Pruněřov, další v průmyslových zónách Královský vrch a Verne (obě do 5 km).

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit a těžebních areálů (území měst Kadaň a Klášterec nad Ohří, areál elektrárny Tušimice a dolu Nástup).

### **Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů**

VLC se navrhuje umístit jihovýchodně od železniční stanice Kadaň – Pruněřov. Celý prostor je v majetkové správě státem kontrolovaných subjektů (Pozemkový fond ČR, SŽDC s. o., ČD a. s.), které jej prakticky nevyužívají. Část území ve správě Pozemkového fondu ČR je vedena jako orná půda (ZPF), skutečnost tomu vzhledem k charakteru území (stabilizovaná výsypka) neodpovídá. Prostor není v žádném konfliktu s obytnými zónami ani ochranou přírody a krajiny. Problematické by mohlo být zakládání objektů s ohledem na zřejmě dosud neukončenou stabilizaci území.

V platné územně plánovací dokumentaci je značná část prostor lokality vedena jako orná půda. v případě zájmu o realizaci stavby VLC by tedy bylo nutné provést změnu ÚPD se všemi náležitostmi.

Inženýrské sítě ve vybraném území vzhledem k jeho dosavadnímu využití chybějí, lze je přivést z nedalekého areálu elektráren Pruněřov, resp. ze zařízení železniční stanice. Areálu se dotýkají ochranná pásma vedení vysokého napětí (po jihovýchodním okraji) a trati Chomutov – Cheb, resp. žst. Kadaň – Pruněřov (severozápadní okraj).

## Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC je vzhledem k umístění na pozemcích, zahrnutých částečně do ZPF, v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Kadaň.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území  | způsob využití        | druh pozemku   | vlastník/majetkový správce  | způsob ochrany           |
|----------------|--------------------------|--------------------|-----------------------|----------------|---|--------------------------|
| 106/4          | 4 056                    | Prunéřov<br>661864 | neplodná půda         | ostatní plocha | ČD a. s., nábreží<br>Ludvíka Svobody<br>1222/12, 110 15<br>Praha Nové<br>Město                        | žádný                    |
| 106/41         | 15 890                   | Prunéřov<br>661864 |                       | orná půda      | ČR/Pozemkový<br>fond ČR,<br>Husinecká<br>1024/11a, 130 00<br>Praha Žižkov                             | zemědělský<br>půdní fond |
| 106/42         | 231 103                  | Prunéřov<br>661864 |                       | orná půda      |   | zemědělský<br>půdní fond |
| 106/44         | 43 980                   | Prunéřov<br>661864 |                       | orná půda      |   | zemědělský<br>půdní fond |
| 106/5          | 3 385                    | Prunéřov<br>661864 | ostatní<br>komunikace | ostatní plocha | ČD a. s.  | žádný                    |
| 106/6          | 19 827                   | Prunéřov<br>661864 | manipulační<br>plocha | ostatní plocha | ČR/Správa<br>železniční<br>dopravní cesty s.<br>o., Dlážděná<br>1003/7, 110 00<br>Praha Nové<br>Město | žádná                    |
| 205/4          | 6 698                    | Prunéřov<br>661864 | manipulační<br>plocha | ostatní plocha | ČD a. s.  | žádný                    |
| 1025/2         | 86 813                   | Prunéřov<br>661864 | dráha                 | ostatní plocha | ČR/SŽDC s. o.   | žádná                    |

## 6.8 Chomutov

Lokalitou vhodnou pro umístění VLC se jeví také prostor jižně od železniční stanice Chomutov (parcela číslo 3901/4 katastrálního území Chomutov i a její okolí). Zajišťovalo by potřeby rozvojových průmyslových zón a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trati Most – Chomutov, Chomutov – Cheb a Praha – Chomutov) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/7, výhledově R7 a I/13),
- blízkost rozvojových průmyslových zón Verne a Pruněřov v oblasti Klášterce nad Ohří a Kadaně, Černovice u Chomutova, Triangle na bývalém vojenském letišti Žatec a Joseph u Havraně i největší koncentrace energetických zdrojů na bázi hnědého uhlí v ČR (elektrárny Pruněřov a Tušimice) s doprovodnými provozy.

Všechny rozvojové zóny postrádají dosud prostředky, které by zajistily jejich napojení zejména na železnici. Veškerá doprava zboží a materiálu se zde děje prostřednictvím kamionové dopravy, která zatěžuje okolní silniční síť včetně intravilánů obcí, jimiž prochází.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu se z hlediska železnice i silnice jeví jako prakticky optimální.

### Železniční doprava

VLC se předpokládá v jižní části seřadovacího nádraží žst. Chomutov. VLC by využilo část jejího kolejiště. Železniční stanice Chomutov leží na dvoukolejné elektrifikované trati zabezpečené releovým autoblokem.



## Silniční doprava

Silniční napojení VLC zajistí ulice Spořická/Chomutovská, zaústěná do stávající i výhledové trasy silnice I/7. Infrastrukturu silniční dopravy významně zkvalitní dostavba silnice R7 v úseku obchvatu Spořic. To umožní snížit zatížení obce Spořice silniční dopravou, která dnes projíždí přímo jejím centrem. Napojení VLC pak bude řešit prodloužení Chomutovské/Spořické ulice k R7. Pro lepší napojení VLC na komunikační síť ve městě by mělo dojít i k úpravě křižovatky u celního úřadu.

## Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců

Obsluhu lokality potenciálního VLC veřejnou hromadnou dopravou zajišťuje linka 7 MHD Chomutov – Jirkov (DP Chomutov – Jirkov a. s.), zastávky Staviva a Feroná.

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance.

## Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí v intravilánu města Chomutova.

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit a těžebních areálů (území měst Kadaň a Klášterec nad Ohří, areál elektrárny Tušimice a dolu Nástup, průmyslové zóny Pruněřov, Verne, Triangle a Joseph).

## Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů

VLC se navrhuje umístit v jižní části železniční stanice Chomutov. Celý prostor je v majetkové správě státem kontrolovaných subjektů (SŽDC s. o., ČD a. s.), které jej prakticky nevyužívají. Prostor není v žádném konfliktu s obytnými zónami ani ochranou přírody a krajiny.

Inženýrské sítě jsou ve vybraném území vzhledem k jeho někdejšímu využití k dispozici. Areálu se dotýká ochranné pásmo trati Chomutov – Cheb, resp. žst. Chomutov (severozápadní okraj).

## Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu

Umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Chomutov.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území     | způsob využití             | druh pozemku               | vlastník  | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|---|----------------|
| 3901/3         | 15 297                   | Chomutov<br>I 652 458 | manipulační plocha         | ostatní plocha             | ČD a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha Nové<br>Město | žádný          |
| 3901/4         | 26 988                   |                       | dráha                      | ostatní plocha             |   | žádný          |
| 3901/5         | 3 253                    |                       | manipulační plocha         | ostatní plocha             |   | žádný          |
| 3901/6         | 25                       |                       | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./č. e.     |   | žádný          |
| 3901/7         | 334                      |                       | zastavěná plocha a nádvoří | budova bez č. p./č. e.     |   | žádný          |
| 3901/8         | 23                       |                       | společný dvůr              | zastavěná plocha a nádvoří |   | žádný          |
| 3901/9         | 4 496                    |                       | manipulační plocha         | ostatní plocha             |   | žádný          |

## 6.9 Rumburk

Lokalitou vhodnou pro umístění VLC se podmíněně jeví také prostor severně od železniční stanice Rumburk. Zajišťovalo by potřeby tradičních i rozvojových průmyslových zón a optimalizaci vlivů na dopravní infrastrukturu v okolí. Důvody pro tento návrh jsou následující:

- napojení lokality na celostátní železniční síť (trati Česká Lípa – Rumburk a Rumburk – Jiříkov – státní hranice ČR/SRN) ve vyhovující kvalitě,
- napojení na silniční síť (I/9),
- blízkost tradičních průmyslových ve městech Šluknovského výběžku a rozvojové zóny na jižním okraji Rumburka.

Napojení tradičních zón na železnici se dříve řešilo návozem do jednotlivých stanišť a nákladíšť na regionálních tratích, tento systém obsluhy již z mnoha důvodů prakticky zanikl. Rozvojová zóny postrádají dosud prostředky, které by zajistily její napojení na železnici. Veškerá doprava zboží a materiálu se zde děje prostřednictvím kamionové dopravy, která zatěžuje okolní silniční síť včetně intravilánů obcí, jimiž prochází.

### Kvalita napojení na jednotlivé druhy dopravy

Napojení lokality na dopravní infrastrukturu se z hlediska železnice jeví technicky snadno řešitelné, z hlediska silni jeví jako značně problematické.

### Železniční doprava

VLC se předpokládá v severní části žst. Rumburk. VLC by využilo část jejího kolejiště. Železniční stanice Rumburk tvoří uzel jednokolejných neelektrifikovaných tratí, z nichž obě hlavní jsou zabezpečené:

- trať Česká Lípa - Rumburk releovým poloautoblokem,
- trať Rumburk – Jiříkov – státní hranice ČR/SRN telefonickým dorozumíváním.

## Silniční doprava

Důvodem problematického napojení na silniční síť je příjezd od silnice I/9 intravilánem města Rumburk po silnicích II. třídy a především komunikační situace u křížení silnice II/266 s tratěmi Česká Lípa – Rumburk a Rumburk – Dolní Poustevna. Křižovatka II/266 (9. května) a Plynární ulice, která by sloužila k přímému napojení VLC, je umístěna v bezprostřední blízkosti přejezdu a okolní zástavba neumožňuje žádnou úpravu, která by ji uvedla do normového stavu (vzdálenost minimálně 15 m od přejezdu) a umožnila tak bezpečné napojení VLC na silniční síť.

## Nároky VLC na zajištění dopravy jeho zaměstnanců

Obsluhu lokality potenciálního VLC veřejnou hromadnou dopravou zajišťují vlaky osobní dopravy, zastavující v žst. Rumburk a docházka od příměstských a dálkových autobusových linek, zastavujících v přednádražním prostoru.

V areálu je možnost vytvoření dostatečného množství parkovacích míst pro zaměstnance.

## Situování potenciálních uživatelů služeb VLC v blízkém okolí

Nejbližší výrobní kapacity se nacházejí v intravilánu města Rumburku včetně rozvojové zóny na jeho jižním okraji.

Ve vzdálenosti 10 – 20 km od navrhovaného VLC se nachází řada dalších výrobních kapacit (území měst Varnsdorf, Šluknov a dalších měst a obcí ve Šluknovském výběžku).

## Vztah VLC k ochraně přírody a krajiny, ZPF, majetku dalších subjektů

VLC se navrhuje umístit v severní části železniční stanice Rumburk. Celý prostor je v majetkové správě státem kontrolovaných subjektů (SŽDC s. o., ČD a. s.), které jej prakticky nevyužívají. Svým východním okrajem je prostor v konfliktu s obytnou zónou města Rumburk (ulice 2. polské armády a Novákova), není v konfliktu s ochranou přírody a krajiny.

Inženýrské sítě jsou ve vybraném území vzhledem k jeho někdejšímu využití k dispozici. Areálu se dotýká ochranné pásmo žst. Rumburk.

### **Lokalita VLC ve vztahu k územnímu plánu**

Vlastní umístění navrženého VLC není v rozporu s podmínkami platného územního plánu města Rumburk, orgány města nesouhlasí s jeho výstavbou z důvodu přístupu po městských komunikacích.

### Seznam dotčených pozemků

| parcelní číslo | výměra (m <sup>2</sup> ) | katastrální území       | způsob využití            | druh pozemku                  | vlastník  | způsob ochrany |
|----------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------------|---|----------------|
| 2308           | 113                      | Rumburk<br>743518       | budova bez č.<br>p./č. e. | zastavěná plocha<br>a nádvoří | ČD a. s., nábřeží Ludvíka Svobody<br>1222/12, 110 15 Praha Nové Město | žádný          |
| 2036/5         | 1 574                    | Dolní Křečany<br>743607 | dráha                     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2628/9         | 41 452                   | Rumburk<br>743518       | dráha                     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2928/15        | 157                      | Rumburk<br>743518       | budova bez č.<br>p./č. e. | zastavěná plocha<br>a nádvoří |   | žádný          |
| 1304/2         | 192                      | Dolní Křečany<br>743607 | ostatní<br>komunikace     | ostatní plocha                | Město Rumburk, třída 9. Května 136648, 408 01<br>Rumburk              | žádný          |
| 2295/1         | 2 506                    | Rumburk<br>743518       | ostatní<br>komunikace     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2295/2         | 2 547                    |                         | ostatní<br>komunikace     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2295/3         | 1 163                    |                         | ostatní<br>komunikace     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2295/4         | 170                      |                         | ostatní<br>komunikace     | ostatní plocha                |   | žádný          |
| 2928/12        | 8                        |                         | dráha                     | ostatní plocha                |   | žádný          |

## 6.10 Posouzení lokality průmyslové zóny Libouchec – Žďárek z hlediska zřízení VLC

V prostoru Libouchec – Žďárek existuje záměr na vytvořené průmyslové zóny, jejíž součástí by měly být i logistické aktivity. Na základě požadavku zadavatele byla tato oblast zhodnocena z hlediska možného zahrnutí do systému VLC.

Lokalita se nachází poblíž dálniční křižovatky Knínice, má tedy prakticky bezprostřední napojení na dálnici D8 a silnici I/13. Problémem z hlediska zadání VLC je velmi komplikované napojení na jiný druh nákladní dopravy. v tomto prostoru připadá v úvahu teoreticky jen železnice, zastoupená regionální tratí Děčín – Oldřichov u Duchcova. Trať je v současné době téměř v celé délce mimo provoz, její technické vybavení je zcela dožilé. Zejména v oblasti sdělovacího a zabezpečovacího zařízení se jedná o nejjednodušší možné vybavení, které však umožňuje jen omezenou dopravní kapacitu a traťovou rychlost. v prostoru Jílové – Děčín, který je nejbližším napojením na celostátní trať s odpovídající kvalitou, se trať Děčín – Oldřichov u D. dostává do konfliktu s některými variantami trasy dálničního přivaděče D8 – Děčín (přeložka I/13).

V samotné lokalitě by napojení na železnici znamenalo překonání značného výškového rozdílu mezi plochou potenciálního VLC a tratí (ta zde prochází hlubokým zářezem). Technicky reálné je v podstatě jedině vybudování cca 1,3 km dlouhé vlečky z dopravní Malé Chvojno do jihovýchodní části proponované průmyslové zóny. Celý úsek Děčín – Malé Chvojno by bylo nutné vybavit traťovým zabezpečovacím zařízením, dopravní Jílové a Malé Chvojno by se musely opět změnit na stanice se staničním zabezpečovacím zařízením (pravděpodobně dálkově ovládaným ze žst. Děčín). Pouze zřízení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení by si vyžádalo náklady ve výši několika desítek milionů Kč.

Z těchto důvodů nepokládáme lokalitu Žďárek – Knínice za perspektivní pro skutečné multimodální logistické centrum, které by umožňovalo využití nejméně dvou druhů nákladní dopravy a tak naplňovalo jeden ze základních prvků zadání předkládané studie.

## 6.11 Posouzení lokality bývalého nákladového obvodu žst. Obrnice z hlediska zřízení VLC

V prostoru železniční stanice Obrnice existuje záměr na zřízení VLC. Jedná se o využití opuštěného nákladového obvodu, kde je k dispozici administrativní budova, skladové haly a rozsáhlé venkovní zpevněné plochy. Prostor sloužil potřebám sběrné služby kusových zásilek a manipulaci s nákladem z vozových zásilek, je opuštěn přibližně 15 let, sporadicky ho využívají menší firmy s různými obory činnosti. Areál je podle veřejně dostupných podkladů v majetku ČD a. s.

Lokalita má dobré napojení na silniční i železniční dopravu: několik set metrů od ní se nachází mimoúrovňová křižovatka České Zlatníky na silnici I/13, která je zde čtyřpruhová. Železniční stanice Obrnice se nachází na křižovatce celostátních tratí, které jsou většinou elektrifikované, její kolejiště má dostatečnou kapacitní rezervu na obsluhu VLC.

Lokalita žst. Obrnice se pro zřízení VLC jeví jako vhodná. Do původního výběru nebyla nominována vzhledem k relativní blízkosti jiných navržených míst (především Postoloprty – Bitozeves), není proto posouzena z hlediska souladu s územním plánem, kde by však nemělo s ohledem na původní využití dojít k rozporu.



## 7 Závěrečné shrnutí a doporučení

Ve studii bylo definováno 9 lokalit, které byly dále diskutovány se zástupci dotčených samospráv. Výstupem diskusí bylo souhlasné stanovisko místní samosprávy u lokalit 1 – 6 a 8 s definováním podmínek, které by měl potenciální investor splňovat. Podmínkami jsou obvykle přizpůsobení silniční infrastruktury tak, aby byl snížen negativní dopad VLC na okolí (úprava křižovatek, obchvat obydlených oblastí atd.)

V případě lokality č. 7 byl shledán konflikt s územně plánovací dokumentací, která zmíněnou lokalitu definuje jako vhodnou pro zemědělskou výrobu.

Lokalita č. 9 se setkala se silným nesouhlasem místní samosprávy, který byl vysvětlen komplikovaností napojení lokality na silniční síť v obydlené části města.

Pro lokality, které byly přidány zadavatelem později (Žďárek a Obrnice), nebylo posouzení provedeno jako u ostatních lokalit, ale v omezené míře. V případě Žďárku bylo shledáno, že lokalita nesplňuje základní podmínku napojení na min. dva druhy nákladní dopravy. Lokalita Obrnice byla shledána jako odpovídající zmíněným podmínkám.

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat následující skutečnosti:

- optimální lokalitou pro umístění velkého VLC s celokrajskou působností jsou Lovosice, kde obdobné zařízení již funguje, připravuje se jeho rozšíření (areál Hyparkos s. r. o. ve stavbě, rozšíření areálu ČD Cargo a. s. v přípravě),
- regionální VLC je možné při splnění podmínek platné ÚPD a dalších požadavků dotčených měst zřídit v lokalitách Děčín – Loubí, Ústí nad Labem – Krásné Březno, Chabařovice, průmyslová zona Triangle, Žatec a Chomutov,
- pro zřízení VLC v lokalitě Kadaň – Pruněřov by bylo nutno změnit ÚPD,
- vybraná lokalita v Rumburku vyvolala kvůli svému silničnímu napojení zásadní nesouhlas orgánů města.

Z dodatečně zařazených lokalit nesplňuje Libouchec – Žďárek podmínku napojení na železnici v potřebných parametrech, lokalita Obrnice se jeví pro zřízení VLC vhodná.

## 8 Doporučení

Na základě zkušeností s vypracováním předkládaného materiálu doporučujeme v obdobných případech, kdy má orgán státní správy, zodpovědný za určitou vyšší územně – správní jednotku v úmyslu zjišťovat potenciální lokality pro dopravní zařízení typu logistických center:

- připravit katalog lokalit potenciálně vhodných z hlediska napojení na dopravní infrastrukturu a nekonfliktních z hlediska ÚPD, ochrany životního prostředí a vlastnictví pozemků,
- důsledně projednat záměr s orgány dotčených obcí a měst tak, aby se pokud možno vyloučily budoucí rozpory při vstupu reálného investora se záměrem v konkrétním území,
- pracovat na zahrnutí obcemi a městy akceptovaných návrhů do navrhovaných úprav ÚPD.

Další doporučení:

- představit katalog regionálním aktérům a zapojit je do přípravné fáze,
- prezentovat katalog veřejnosti a zapojit veřejnost do přípravné fáze,
- pokud nebude veřejnost zapojena do přípravy, je důležité toto zdůvodnit a vysvětlit důvod pro vytvoření katalogu při jeho přestavení a proč byly zvoleny právě dané lokality.

Možné využití tohoto přístupu:

Splněním cíle této studie je mimo jiné i využití tohoto přístupu v jiných případech. Tento přístup může využít nejen pro účely vytipování lokalit sloužících dopravním službám, ale pro plánování jakýchkoli jiných regionálních strategických lokalit jako např. v turistice nebo při plánování rozmístění větrných elektráren atd.

Tento přístup je vhodný pro jakoukoli samosprávu, která je odpovědná za územní plánování a management svého území (kraje, obce, státy).

Kroky:

1. Definice podmínek, které by lokalita měla splňovat a přesný popis problému, který má být řešen.
2. Vytipování lokalit splňujících podmínky s ohledem k územním plánům.
3. Diskuse nad vytipovanými lokalitami s regionální a místní samosprávou.

4. Diskuse nad vytipovanými lokalitami s regionálními aktéry (vlastníci, uživatelé, sousedé, plánovači).
5. Dokončení katalogu.
6. Představení katalogu veřejnosti.
7. Využití katalogu pro rozhodování.

## 9 Přidaná hodnota a očekávané přínosy

Veřejná logistická centra jsou velmi důležitá pro nákladní dopravu v EU. Tato studie nabízí katalog vhodných potenciálních lokalit pro VLC v Ústeckém kraji. Tyto lokality splňují speciální podmínky a jsou napojeny na nejméně dva duhy dopravy. Katalog může sloužit zejména osobám rozhodujícím, kde je vhodné v kraji tato logistická centra vystavět tzn. katalog využijí zejména krajská reprezentace pro diskusi s potenciálními investory.

Navržené lokality nabízejí možnost přesunout část přepravy ze silnic na vodní cesty a železnici a snížit tak tlak na páteřní síť silnic a dálnic.

Pokud se zabýváme druhým a hlavním cílem této studie a jak je již zmíněno v kapitole 8, je možné tento přístup aplikovat při plánování jakýchkoli jiných strategických oblastí. Výše jsou zmíněny oblasti jako turistika nebo větrné elektrárny. Důležité je, že samospráva chce zabránit nekoncepčnímu umístění obdobných investic v regionu nebo městě bez respektování veřejných zájmů. Samospráva by měla plánovat rozmístění takových investic a měla by být připravena na diskusi s potenciálními investory. Připravený katalog či „mapa“ by měla navést jak samosprávu tak potenciálního investora.

## 10 Kritéria hodnotící úspěšnou implementaci výstupu

Cílem studie bylo vytvoření katalogu lokalit v Ústeckém kraji, které jsou potenciálně vhodné pro intermodální veřejná logistická centra.

Práce na tomto katalogu byly pravidelně konzultovány s odborníky na regionální plánování a dopravu. Studie slouží jako podklad pro dopravní a územní regionální plánování.

V rámci projektu SoNorA naplňuje tato studie cíle pracovního balíčku 4, jímž je vyjednat realizaci infrastrukturních opatření.

První překážkou pro plánování vhodné logistické infrastruktury byl právě chybějící katalog vhodných lokalit pro umístění VLC. Prvním krokem bylo tedy dokončení tohoto dokumentu.

### **Jak se úspěšně dohodnou na implementaci investičního opatření**

Investor se snadněji o své investici rozhoduje na území, které je dopře naplánováno. Samozřejmě je nutné brát v úvahu, že rozhodnutí investorů jsou většinou vedena jinými zájmy, jako je např. vlastnictví pozemků, finanční výhody atd. Proto je nutné, aby potenciální investice byly usměrňovány regionální či místní správou. Pokud budou potenciální investoři (vlastníci pozemků) zapojeni do plánování, snáze se pak předchází potenciálním diskusím a konfliktům. Samozřejmě ne pouze investoři a vlastníci mají určité zájmy a nápady s využitím pozemků. Proto je dobré zapojit do plánování i následující: vlastníky sousedních pozemků, uživatele pozemků, orgány ochrany přírody, místní obyvatelé atd.

Způsob jejich zapojení se může odlišovat podle druhu cílové skupiny. Může se jednat např. o veřejná slyšení nebo osobní setkání.

### **Podmínky pro úspěšnou implementaci přístupu:**

- problematika, která je řešena je vhodná pro tento přístup,
- existují finanční zdroje na zpracování tohoto katalogu,
- existuje více lokalit, ze kterých lze vybírat,
- existuje určité riziko nekonceptního využívání území nerespektující veřejný zájem.

### **Výstup z diskuse vedené s místní samosprávou tzn. dotčnými městy a obcemi**

Prvních devět lokalit navržených jako vhodné pro VLC bylo diskutováno s dotčenými úřady kvůli možnému rozporu s územním plánem. Město Kadaň se vyjádřilo, že navrhované VLC je plánováno na orné půdě a jeho výstavba by byla v rozporu s platným územním plánem. Pokud by trval zájem tuto lokalitu zachovat mezi vhodnými pro umístění VLC, je třeba projednat změnu územního plánu. Město Rumburk nesouhlasí s umístěním VLC v navržené lokalitě a to zejména z důvodu problémů jejího napojení na silniční síť.

Ostatní dotčené samosprávy neshledali žádné rozpory s platnými územními plány a řada z nich definovala požadavky na lepší řešení silničního napojení tohoto určitého VLC. Tato doporučení jsou pak uvedena v textu.

## 11 Závěr

Prvním cílem této studie bylo vytvoření katalogu lokalit v Ústeckém kraji, které jsou potenciálně vhodné pro umístění intermodálního veřejného logistického centra (VLC).

Ze získaných dat lze formulovat následující fakta:

- Optimální lokalitou pro umístění VLC s celokrajskou působností jsou Lovosice, kde již podobné centrum existuje a funguje a je připravováno jeho rozšíření.
- Po splnění podmínek platné územně plánovací dokumentace a dalších podmínek stanovených dotčenými obcemi je možné regionální VLC umístit v lokalitě Děčín – Loubí, Ústí nad Labem – Krásné Březno, Chabařovice, průmyslová zóna Triangle, Žatec a Chomutov.
- Pro umístění VLC v lokalitě Kadaň – Pruněřov je nutné provést změnu ÚPD.
- Lokalita v Rumburku z důvodu nevhodného napojení na silniční síť silně v rozporu s názorem města.

Z lokalit posuzovaných později na základě požadavku zadavatele lze říci, že lokalita Liboucheč – Žďárek nesplňuje podmínku napojení na železniční síť splňující stanovené parametry. Lokalita Obrnice je vhodná pro výstavbu VLC.

Pokud zvážíme druhý cíl této studie: zpracovat „mapu“ lokalit, kterou bude moci snadno využít veřejná správa pro své rozhodování o lokalitách vhodných pro dopravní a logistické zařízení typu VLC můžeme shrnout následující:

- Katalog slouží jako „mapa“ pro rozhodování politiků, investorů a plánovačů.
- Jedná se zároveň o přístup jak nalézt kompromis mezi politiky, investory, plánovači a veřejností.
- Tento přístup je využitelný i v jiných případech plánování užití území.
- Řešenými problémy může být např. turistická infrastruktura, větrné/sluneční/jiné elektrárny, bydlení, parky, průmyslové zóny, dopravní infrastruktura typu VLC atd.

## Použitá literatura

- <http://www.estav.cz/zpravy/ctk/splavneni-stredni-labe.html>
- [www.komora.cz](http://www.komora.cz)
- [www.opd.cz](http://www.opd.cz)
- MIRT project book 2009.
- Dopravní noviny (29.1.2009)
- [www.datis.cd rail.cz/edice/IZD/izd3\\_05.pdf](http://www.datis.cd rail.cz/edice/IZD/izd3_05.pdf)
- [www.mdc r.cz](http://www.mdc r.cz)
- [www.dopravninoviny.cz](http://www.dopravninoviny.cz)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006
- Analýza možných dopadů implementace opatření balíčku Evropské komise Greening Transport, Internalizace externích nákladů v dopravě a její dopad na dopravní situaci v ČR, CityPlan spol. s r.o.11/2008
- TRANS CARE – The Influence of Road Tolls Truck on the Modal Split Road – Rail in Transport Goods Preliminary results – březen 2006
- Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín, ŘVC – Březen 2009
- [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)

## Dokladová část

Záznamy z jednání na:

Ministerstvu dopravy ČR dne 14. 12. 2009,  
Krajském úřadě Ústeckého kraje 14. 1. 2010,  
Krajském úřadě Ústeckého kraje 4. 3. 2010,  
Krajském úřadě Ústeckého kraje 12. 4. 2010,  
Krajském úřadě Ústeckého kraje 21. 5. 2010,  
Krajském úřadě Ústeckého kraje 16. 7. 2010.

Vyjádření:

Magistrátu města Děčín (7 stran),  
Magistrátu města Ústí nad Labem (4 strany),  
Městského úřadu Chabařovice (1 strana) a starosty města Krupka (1 strana),  
Městského úřadu Lovosice (1 strana),  
Města Žatec (2 strany),  
Města Kadaň (2 strany),  
Statutárního města Chomutova (1 strana) a  
Městského úřadu Rumburk (3 strany).