

STUDIE VYUŽITELNOSTI ÚZEMÍ ROZVOJOVÉ ZÓNY DĚČÍN – VÝCHODNÍ NÁDRAŽÍ

Zpracovatel: SPF Group, s.r.o.
Subdodavatel: Studio acht, spol. s r.o.



Studio acht

Autorský kolektiv: Mgr. Josef Miškovský, Ph.D., vedoucí kolektivu, SPF Group
Ing. Václav Hlaváček, Studio acht
Ing. Lenka Hlaváčková, Studio acht
Mgr. Josef Mareš, SPF Group
Ing. Kateřina Marešová, SPF Group
MgA. Lina Procházková, Studio acht
Ing. arch. Qang Vu Dinh, Studio acht
doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D., Vysoká škola logistiky, o.p.s.
Ing. Jan Vojtek, SPF Group

Externí konzultanti: doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D., Fakulta stavební ČVUT
Bc. Filip Ušák, Krajský úřad Ústeckého kraje
JUDr. Ondřej Tošner, Ph.D., advokát

Datum zpracování: březen 2020 – únor 2021

OBSAH

Seznam tabulek, grafů, obrázků a map.....	4
Seznam zkratk	6
1 ÚVOD	8
1.1 Východiska	9
1.2 Členění studie	10
1.3 Vymezení zájmového území	11
2 ANALYTICKÉ ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU	15
2.1 Fyzickogeografické předpoklady	16
2.1.1 Geologické a geomorfologické poměry	16
2.1.2 Hydrografické poměry	16
2.1.3 Příroda a krajina.....	16
2.1.4 Ekologické zátěže.....	17
2.2 Socioekonomická analýza	19
2.2.1 Pozice v sídelním systému	19
2.2.2 Dojíždka a vyjíždka	20
2.2.3 Dostupnost a kapacita služeb	23
2.2.4 Obyvatelstvo.....	27
2.2.5 Hospodářství.....	32
2.2.6 Trh práce.....	34
2.2.7 Bydlení a trh s byty	38
2.3 Technicko-legislativní limity.....	42
2.3.1 Urbanistický a historický rozbor území.....	42
2.3.2 Historický a architektonický rozbor objektu nádraží	51
2.3.3 Dopravní infrastruktura v území a jeho okolí	56
2.3.4 Technická infrastruktura v území	62
2.3.5 Stavby a parcely v území.....	70
2.3.6 Legislativní rozbor situace v území	73
3 ANALÝZA KLÍČOVÝCH AKTÉRŮ.....	76
3.1 Analýza stakeholderů	77
3.1.1 Metodika analýzy stakeholderů.....	77
3.1.2 Závěry analýzy stakeholderů	79
3.1.3 Zájem a vliv stakeholderů	88
3.2 Analýza strategických dokumentů a finančních možností a nástrojů	91
3.2.1 Dokumenty na úrovni státu	91
3.2.2 Dokumenty na úrovni Ústeckého kraje	94
3.2.3 Dokumenty na úrovni města	98
3.2.4 Nástroje na podporu regenerace brownfieldů	99
3.2.5 Přehled dosavadních návrhů na revitalizaci zájmového území	101
4 ROZBOR OHROŽENÍ, RIZIK A PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ.....	105
4.1 Přírodní podmínky	107

4.2	Sociálně-ekonomické podmínky	109
4.3	Urbanistická a architektonická struktura	112
4.4	Technická infrastruktura	114
4.5	Dopravní infrastruktura	115
4.6	Organizační, majetkoprávní a finanční aspekty	117
5	SOUHRNNÉ ZHODNOCENÍ	119
5.1	Přírodní poměry	120
5.2	Sociálně-ekonomické poměry	121
5.3	Technicko-legislativní limity	123
5.4	Aktéři, strategické dokumenty a finanční zdroje	125
6	NÁVRHOVÁ ČÁST	126
6.1	Východiska	127
6.2	Vize, cíle, východiska a varianty řešení	128
6.2.1	Vize a její východiska	128
6.2.2	Varianty řešení	129
6.3	Urbanistické řešení a funkční využití ploch, linií a objektů	131
7	IMPLEMENTAČNÍ ČÁST	144
7.1	Posloupnost kroků	145
7.1.1	Organizační rámec	145
7.1.2	Návrh posloupnosti jednotlivých kroků	145
7.2	Subjekty odpovědné za realizaci a systém implementace studie	149
7.2.1	Organizační postup	149
7.2.2	Proces hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a další potřebné podklady	152
7.3	Vazba na financování – finanční zdroje a možnosti financování	155
7.3.1	Struktura mapování možností externího vícezdrojového financování	155
7.3.2	Státní programy	155
7.3.3	Státní fondy	161
7.3.4	Operační programy EU fondů 2021–2027	162
7.3.5	Financování podle funkčních celků	165
7.4	Nastavení způsobu ověřování úspěšnosti (výstupy, výsledky, indikátory)	170
7.5	Potenciál okolí	171
7.5.1	Širší vztahy	171
7.5.2	Nové veřejné prostory	172
7.5.3	Nová propojení lokalit	173
7.5.4	Dotykové zóny	173
8	PŘÍLOHY	175
	POUŽITÉ ZDROJE	177

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A MAP

Obrázek 1: Vymezení zájmového území	11
Obrázek 2: Lokalizace dotčeného území.....	12
Obrázek 3: Vymezení dotčeného území	13
Obrázek 4: Ortofotomapa s vyznačením dotčeného území	14
Tabulka 1: Dojíždka do zaměstnání a škol v Děčíně v r. 2011.....	21
Tabulka 2: Vyjíždka do zaměstnání a škol z Děčína v r. 2011 dle SLDB.....	22
Obrázek 5: Vyjíždka z obcí SO ORP Děčín do zaměstnání a škol.....	23
Tabulka 3: Nabídka a kapacity SŠ a VOŠ oborů v Děčíně	25
Tabulka 4: Sociální zařízení a počet míst v Děčíně k 31. 12. 2018	26
Tabulka 5: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Děčíně a referenčních městech	27
Graf 1: Vývoj počtu obyvatel města Děčína a referenčních českých měst v letech 1991–2018.....	28
Tabulka 6: Pohyb obyvatelstva ve městě Děčín v období 1991-2018	28
Tabulka 7: Věková struktura obyvatel Děčína a referenčních území v roce 2018	29
Obrázek 6: Index stáří v obcích SO ORP Děčín k 31. 12. 2018	30
Tabulka 8: Vzdělanostní struktura obyvatelstva Děčína a referenčních území dle SLDB 2011	31
Obrázek 7: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích SO ORP Děčín podle SLDB 2011.....	31
Tabulka 9: Přehled významných podniků v Děčíně.....	32
Graf 2: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v zájmovém území od března 2015 do března 2020 (v %)	35
Tabulka 10: Situace na trhu práce v Děčíně a referenčních územích	36
Obrázek 8: Podíl nezaměstnaných osob v obcích SO ORP Děčín v březnu 2020	36
Tabulka 11: Nabídka a poptávka na trhu práce v okrese Děčín podle profesí k 31. 3. 2020	37
Tabulka 12: Dokončené byty v Děčíně a referenčních městech v období 2009 – 2018	38
Tabulka 13: Bytový fond v Děčíně a referenčních městech	39
Obrázek 9: Morfologie terénu v zájmovém území a jeho okolí.....	42
Obrázek 10: Železniční doprava v Děčíně ve druhé polovině 19. století	43
Obrázek 11: Vývoj Děčína od raného po vrcholný středověk	43
Obrázek 12: Pozice nádraží v lokalitě Děčína.....	44
Obrázek 13: Pohled na Děčín od severozápadu, Děčín	45
Obrázek 14: Platný územní plán pro zájmové území (výřez)	48
Obrázek 15: Návrh změn územního plánu.....	51
Obrázek 16: Kolejiště nádraží Děčín-východ koncem 19. století	53
Obrázek 17: Budova nádraží Děčín-východ koncem 19. století.....	53
Obrázek 18: Interiér nádražní budovy Děčín-východ koncem 19. století.....	54
Obrázek 19: Schéma kolejiště nádraží Děčín-východ	54
Obrázek 20: Reprezentativní (modrý) salonek v budově nádraží Děčín-východ	55
Obrázek 21: Hala pro celní odbavení v budově nádraží Děčín-východ	55
Obrázek 22: Bývalá restaurace v budově nádraží Děčín-východ	56
Obrázek 23: Plánované úpravy silnice I/13 na Benešovské ulici.....	58
Obrázek 24: Plánovaná okružní křižovatka Benešovská/Folknářská	59
Obrázek 25: Trasa plánované přeložky silnice I/13 v úseku Děčín-Ludvíkovice („Folknářská spojka“)	60
Obrázek 26: Cyklostezka Ploučnice v prostoru zájmového území.....	61
Obrázek 27: Vodovod v okolí řešeného území	63
Obrázek 28: Plynovod v okolí řešeného území	64
Obrázek 29: Teplovod v okolí řešeného území.....	65
Obrázek 30: Kanalizace v okolí řešeného území.....	66
Obrázek 31: Veřejné osvětlení v okolí řešeného území.....	67
Obrázek 32: Kolektory v okolí řešeného území	68
Obrázek 33: Kolektory v okolí řešeného území – detail pozice u Benešovské ulice	68
Obrázek 34: Kabeláž v okolí řešeného území	69
Tabulka 14: Vlastnická struktura zájmového území	70

Graf 3: Vlastnická struktura zájmového území	71
Obrázek 35: Pozemky a budovy v zájmovém území z hlediska vlastnické struktury	72
Graf 4: Pozemky v zájmovém území ve vlastnictví státu	73
Tabulka 15: Zájem a vliv identifikovaných stakeholderů	88
Tabulka 16: Strategické dokumenty na úrovni státu	91
Tabulka 17: Strategické dokumenty na úrovni Ústeckého kraje	94
Tabulka 18: Urbanistické řešení a funkční využití jednotlivých ploch, linií a objektů	132
Tabulka 19: Podlahové plochy navržených objektů a orientační počet pracovních míst	142
Tabulka 20: Finanční náklady revitalizace území a výstavby nových objektů.....	146
Tabulka 21: Popis návrhu realizace funkčních celků, resp. staveb včetně finanční náročnosti.....	148
Tabulka 22: Některé závazné parametry pro realizaci procesu EIA.....	152
Tabulka 23: Funkční celky transformace území a možné finanční zdroje.....	166
Tabulka 24: Indikátory a milníky pro ověření úspěšnosti konverze zájmového území.....	170

SEZNAM ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
ČVUT	České vysoké učení technické
EAO	ekonomicky aktivní obyvatel
EIA	Environmental Impact Assessment (hodnocení vlivů na životní prostředí)
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
HSR ÚK	Hospodářská a sociální rada Ústeckého kraje
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
ICUK	Inovační centrum Ústeckého kraje
ITI	Integrated Territorial Investment (integrovaná územní investice)
JTF	Just Transition Fund (Fond spravedlivé transformace)
KHK	krajská hospodářská komora
MmD	Magistrát města Děčín
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OHK	okresní hospodářská komora
ORP	obec s rozšířenou působností
PPP	public-private partnership (partnerství veřejného a soukromého sektoru)
RUD	rozpočtové určení daní
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SMD	Statutární město Děčín
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností

SŽ	Správa železnic
TU	technická univerzita
ÚAP	územně analytické podklady
ÚK	Ústecký kraj
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ZPF	zemědělský půdní fond

1 ÚVOD

1.1 VÝCHODISKA

Studie využitelnosti území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží prověřuje možnosti transformace tohoto podvyužitého území na nová funkční využití, a to zejména s ohledem na plánovanou redukci ploch kolejiště železniční stanice Děčín východ dolní nádraží, ke které má dojít v rámci připravované rekonstrukce železniční stanice. Zadavatelem studie je Statutární město Děčín, které na pořízení studie získalo podporu z programu Re:start. Hlavním účelem studie je příprava území pro transformaci s využitím dotačních titulů, které vycházejí z programu Re:start – zejména pak Operačního programu spravedlivá transformace zaměřeného na podporu transformace území postižených útlumem těžby uhlí, mezi které patří i město Děčín.

Podvyužité území žst. Děčín východ dolní nádraží a okolní nevyužívané plochy a opuštěné objekty představují brownfield, který svým rozsahem přesahuje velkou část brownfieldů, jež byly v ČR dosud revitalizovány. Železniční stanice Děčín východ dolní nádraží je součástí transevropského dopravního koridoru Orient / East - Med a má strategický význam zejména pro přeshraniční nákladní železniční dopravu. Její kolejiště je ovšem uspořádáno do pěti nesouvisle situovaných kolejových svazků, které zabírají výrazně více prostoru, než je pro provoz nákladní železniční dopravy zapotřebí. Součástí připravované rekonstrukce žst. je tak kromě komplexní obnovy železniční infrastruktury soustředění kolejiště do dvou kolejových svazků při zachování jeho kapacity. Plochy po snesených částech původního kolejiště mají být uvolněny pro územní rozvoj města. Součástí řešeného území jsou také plochy mezi stávajícím kolejištěm a Benešovskou ulicí. V rámci studie je řešeno i budoucí využití památkově chráněné výpravní budovy, která je dnes téměř zcela bez využití a dlouhodobě chátrá.

Studie stanovuje jak návrh budoucího funkčního využití území, tak možnosti organizačního zajištění transformace území včetně financování orientovaného na využívání dotačních příležitostí. Studie má být zároveň podkladem pro změnu územního plánu, která má umožnit funkční transformaci území.

1.2 ČLENĚNÍ STUDIE

Studie se v souladu se zadávací dokumentací člení do 5 kapitol:

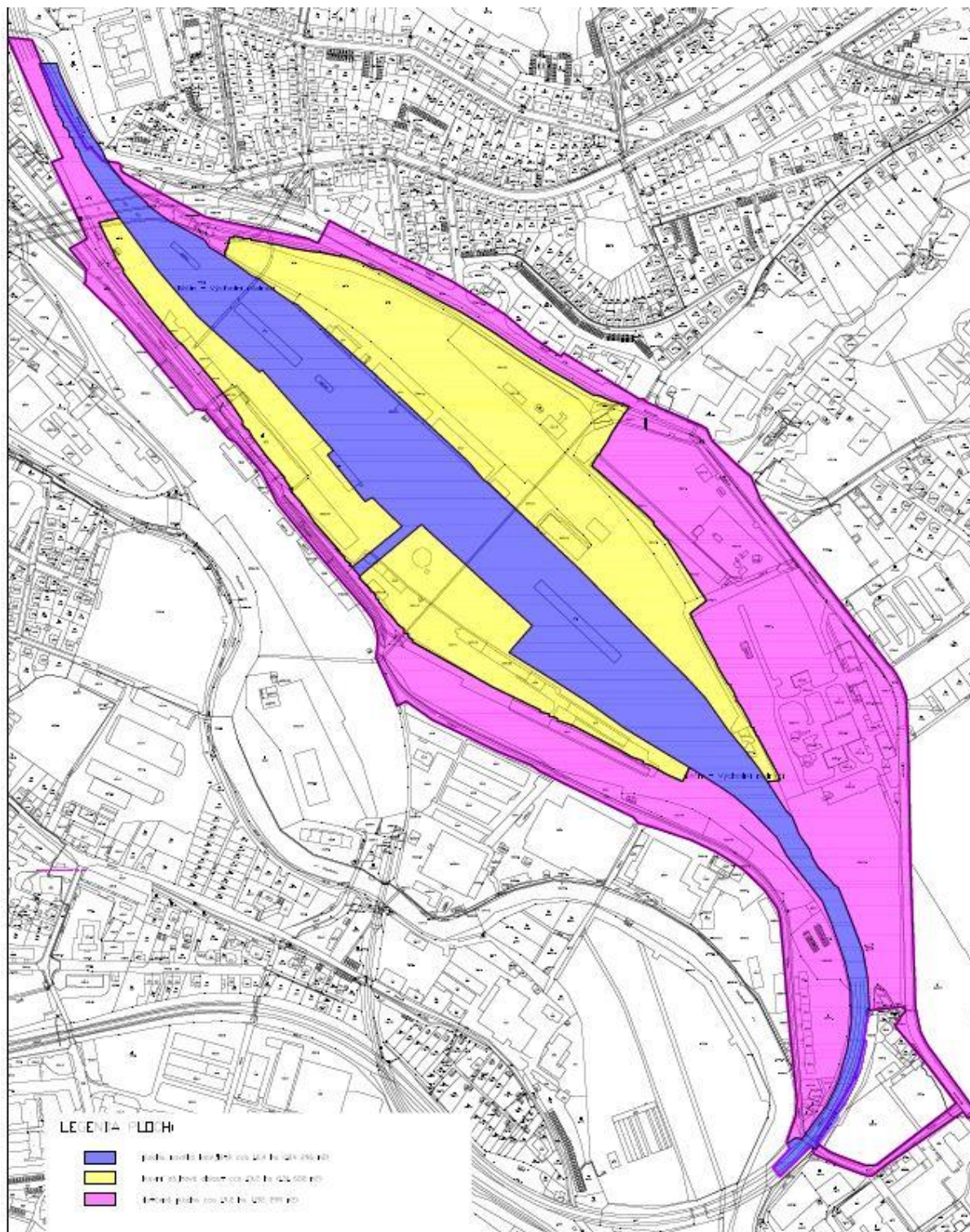
1. Analytické zhodnocení současného stavu
 - Fyzickogeografické předpoklady
 - Socioekonomická analýza
 - Technicko-legislativní limity
2. Analýza klíčových aktérů
 - Analýza stakeholderů
 - Analýza strategických dokumentů a finančních možností a nástrojů
3. Souhrnné zhodnocení / rozbor ohrožení, rizik a problémů v území
4. Návrhová část
 - Východiska
 - Vize, cíle, východiska a varianty řešení
 - Urbanistické řešení a funkční využití ploch, linií a objektů
 - Návrh nejbližších kroků a opatření
5. Implementační část
 - Posloupnost kroků
 - Odpovědné subjekty
 - Vazba na financování
 - Způsob ověřování úspěšnosti (výstupů a výsledků)
 - Potenciál okolí

Části 1 a 2 mají charakter rozboru situace v území. Část 1 se orientuje na analýzu objektu, tedy předmětné zóny. Část 2 zahrnuje analýzu subjektů, tedy relevantních aktérů a jejich záměrů a koncepcí. Část 3 je shrnutím hlavních analytických závěrů. V části 4 je rozpracován návrh řešení z hlediska urbanistické struktury a funkčního využití. Část 5 poskytuje informace pro organizační postup zohledňující strukturu místních aktérů, legislativní omezení i možnosti vícezdrojového financování záměru.

1.3 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

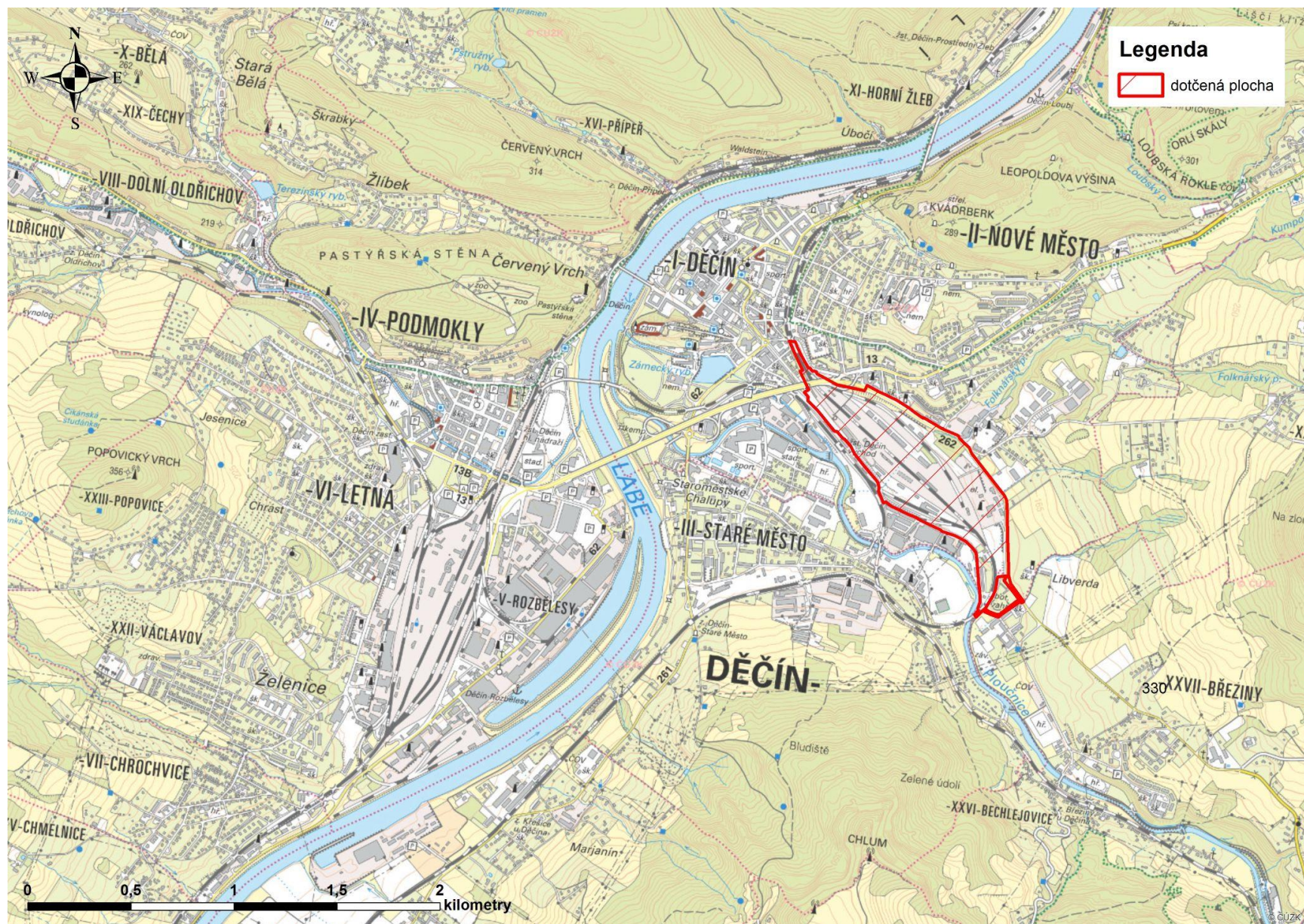
Vymezení zájmového území v souladu se zadáním studie znázorňují následující obrázky.

Obrázek 1: Vymezení zájmového území



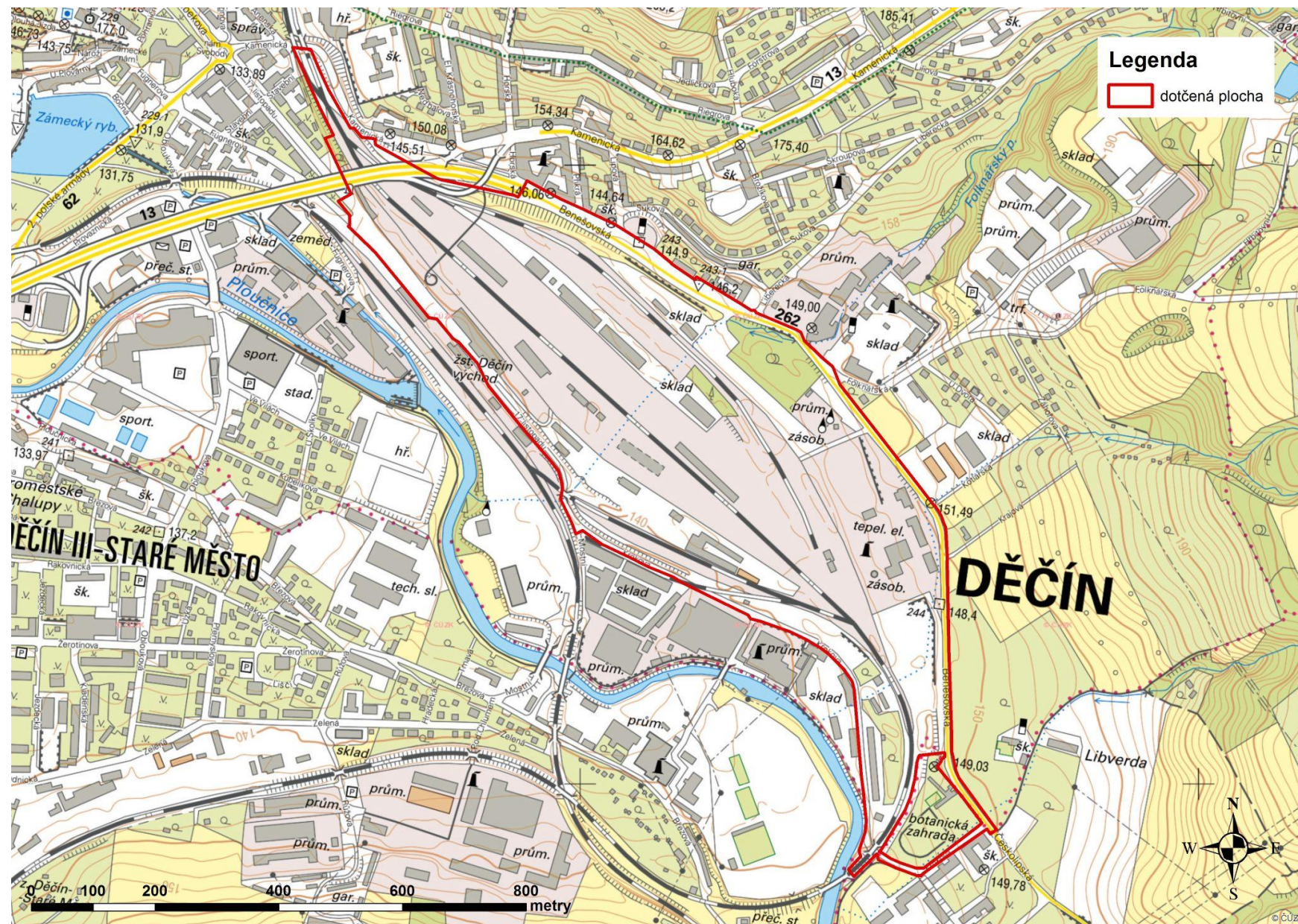
Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČÚZK

Obrázek 2: Lokalizace dotčeného území



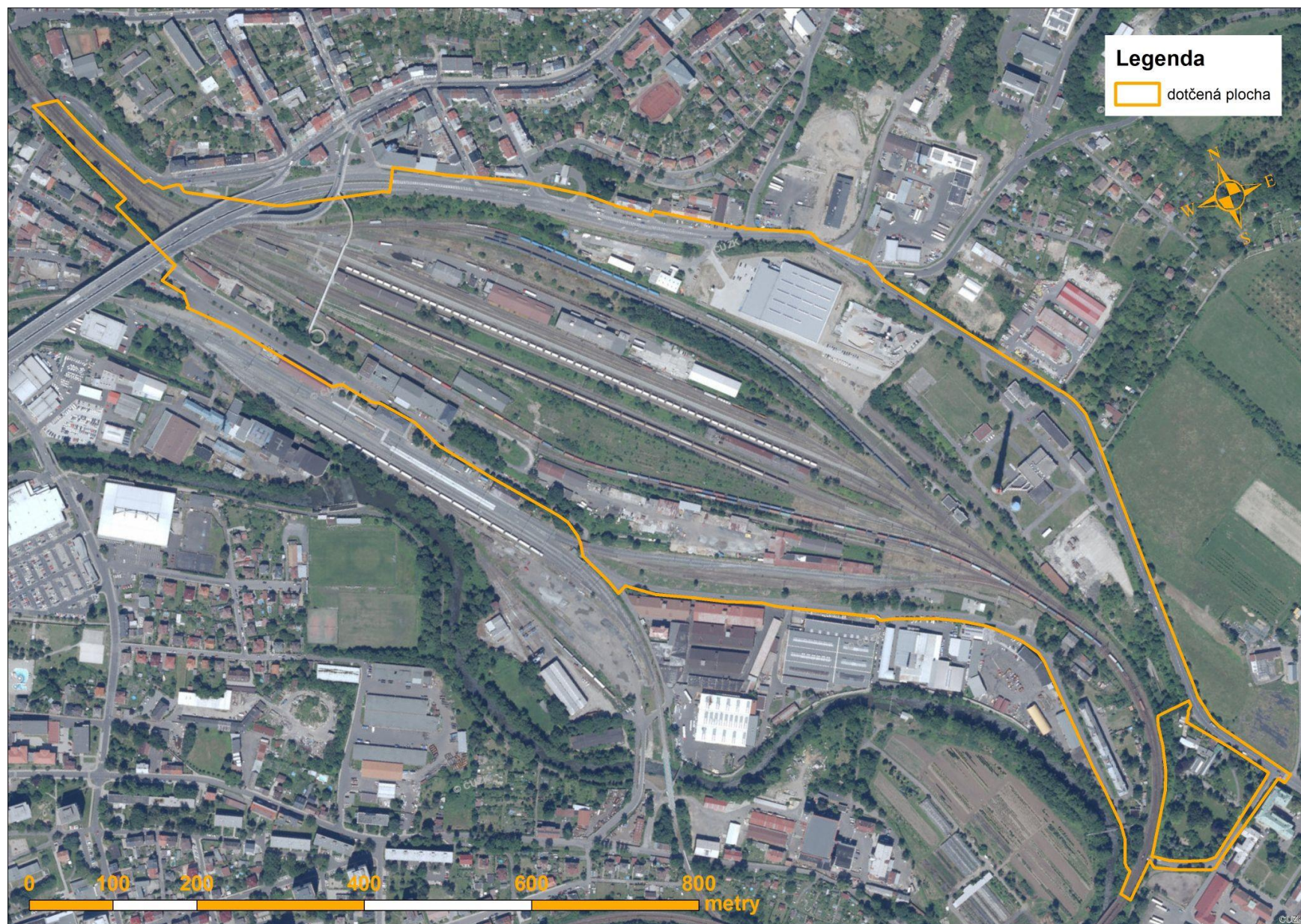
Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Základní mapa ČÚZK.

Obrázek 3: Vymezení dotčeného území



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Základní mapa ČÚZK.

Obrázek 4: Ortofotomapa s vyznačením dotčeného území



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Ortofotomapa ČÚZK.

2 ANALYTICKÉ ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

2.1 FYZICKOGEOGRAFICKÉ PŘEDPOKLADY

2.1.1 Geologické a geomorfologické poměry

Z geomorfologického hlediska spadá zájmové území do okrsku Děčínská kotlina, který je součástí celku Českého středohoří. Území dolního nádraží spočívá na dně Děčínské kotliny v území původní říční nivy řeky Ploučnice. Toto území bylo silně ovlivněno antropogenní činností, přičemž byla původní říční niva zavezena navážkami.

Zájmové území má podloží svrchně-křídového (druhohorního) stáří tvořené převážně vápnitými jílovci a slínovci. Svrchní část původního podloží je ovšem tvořena nivními sedimenty kvartérního stáří – pískové a štěrkovité frakce, které vznikly usazováním naplavenin řeky Ploučnice. Svrchní část podloží převážné části zájmového území je tvořena navážkami o mocnosti až několika metrů. Vzhledem k propustnému charakteru a poloze v původní říční nivě lze předpokládat, že kvartérní vrstvy nivního původu jsou zvodněné. Díky poloze na plochem dně kotliny a odstupu od svažitého území není zájmové území ohroženo svahovými nestabilitami.

2.1.2 Hydrografické poměry

Území žst. Děčín-východ se nachází na pravém břehu řeky Ploučnice, resp. v někdejší říční nivě Ploučnice. Středem areálu žst. Děčín-východ dolní nádraží prochází zatrubněný Folknářský potok, který vede po povrchu v krátkém úseku mezi ulicí Benešovskou a výrobní halou pronajímanou společností Armex Holding a.s., odkud je veden potrubně až do vyústění do řeky Ploučnice v sousedství železničních dílen společnosti IDS Cargo a.s. Po vnějším okraji areálu – podél teplárny Termo Děčín a.s. dále vede zatrubněná vodoteč, která vede potrubně od ulice Krajová až po vyústění do řeky Ploučnice v lokalitě areálu Správy a údržby silnic Ústeckého kraje v Krokově ulici.

Celé zájmové území leží mimo záplavová území. Podle modelů záplavových území (Hydrosoft Veleslavín 2020) není záplavami ohrožena ani ulice 17. listopadu. Z významných přístupových komunikací napojujících zájmové území na nadřazenou komunikační síť je záplavami při stoleté vodě (Q_{100}) ohrožena pouze Krokova ulice v místě podjezdu pod železniční tratí Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ dolní nádraží, který se nachází v bezprostřední blízkosti řeky Ploučnice.

Vzhledem k poloze území na dně Děčínské kotliny a průchodu zatrubněných potoků je zájmové území teoreticky ohroženo tzv. bleskovými záplavami spojenými s povrchovým odtokem a případným zahlcením kapacity potrubí převádějících vodoteče přes zájmové území a zahlcením kapacity dešťové kanalizace. Pro předcházení škod by tak bylo vhodné realizovat kompenzační opatření pro zadržování dešťové vody při přeměně ploch na zpevněné plochy, a to jak v rámci zájmového území, tak v rámci výše položených území odvodňovaných přes zájmové území do řeky Ploučnice.

2.1.3 Příroda a krajina

V důsledku antropogenní činnosti došlo k úplné přeměně původního krajinného a vegetačního pokryvu v zájmovém území. Většina stromových křovinných porostů tak vznikla v území sukcesí na

neudržovaných pozemcích. Sukcesním procesem byly pozměněny také dříve cíleně pěstěné porosty. Dnešní stav vegetace na dlouhodobě neudržovaných pozemcích se tak blíží klimaxovému stavu, přičemž se tyto ostrůvky sukcesní vegetace mohou stávat dílčími stabilizačními prvky v krajině, které se jednak mohou stávat prostředím pro výskyt a migraci rostlin a živočichů napříč urbanizovaným územím, jednak mohou místy plnit funkci ochranné a izolační zeleně oddělující rušivý dopravní či výrobní provoz od jiných funkcí (včetně obytné funkce). Ostrůvky sukcesní vegetace navíc zvyšují schopnost zadržování vody v krajině a snižují efekt tepelných ostrovů. Při změnách ve využití území by tedy bylo vhodné zmapovat lokality se vzrostlou vegetací a vytvářet podmínky pro zachování vegetace na těch lokalitách, které mají vyšší biologickou hodnotu, a zejména pak na lokalitách, které mohou z hlediska hygieny životního prostředí plnit ochrannou a izolační funkci. V případě zásahů do liniových porostů podél železničních pozemků (např. při stavebních úpravách) by bylo ze stejných důvodů vhodné zajistit náhradní výsadbu.

Z pohledu limitů využití území je důležitá skutečnost, že se celé zájmové území nachází uvnitř velkoplošného zvláště chráněného území – CHKO České středohoří. To mj. znamená, že jakékoli rozvojové záměry podléhají také schvalování ze strany Správy CHKO České středohoří. V celém zájmovém území se ovšem nenacházejí žádné další objekty ochrany přírody a krajiny, a to ani maloplošná zvláště chráněná území, ani památné stromy, ani prvky územního systému ekologické stability.

2.1.4 Ekologické zátěže

V zájmovém území se nenachází žádná evidovaná kontaminovaná lokalita. V blízkém okolí (cca do 200 m) zájmového území je evidováno celkem 5 lokalit v databázi SEKM (2020), pouze u jedné z nich (Autopark Oblouková) byla zjištěna kontaminace (půdy a podzemních vod) a došlo zde k její sanaci. Lze předpokládat, že ke kontaminaci půdy, povrchových i podzemních vod docházelo i na samotném zájmovém území, a to zejména v důsledku úniku provozních kapalin z železničních vozidel, případně i úniků přepravovaných toxických látek, intenzita úniků však nejspíše nebyla taková, aby zde došlo k evidentní bodové kontaminaci. V rámci přípravy plánované rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží a přeměny ostatních ploch na nové využití by bylo vhodné provést průzkumy kontaminace, které by buď vyloučily kontaminaci dotčeného území, nebo stanovily sanační opatření k odstranění kontaminace.

Vzhledem k poloze města Děčína na dně hlubokého, špatně odvětrávaného údolí zde (zejména) při zhoršených povětrnostních podmínkách dochází k výraznému snižování kvality ovzduší. Na produkci emisí se zde podílí jak průmysl, tak intenzivní doprava, významným zdrojem znečišťování ovzduší (zejména v topné sezóně) je ovšem vytápění domácností, které je zde vzhledem k zastaralému domovnímu fondu (viz kap. 2.2.7) ve velké míře environmentálně nešetrné (topení tuhými palivy, velká energetická náročnost budov). V Děčíně je automatická stanice měření imisí, která je situována v sousedství zimního stadionu cca 320 m od dotčeného území. Podle ČHMÚ (2020) zde v r. 2018 nastalo 44krát překročení denního limitu pro PM₁₀ a byla zde naměřena jedny z nejvyšších průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} v ČR. Vzhledem k výraznému zvyšování průměrných koncentrací polévatého prachu i dalších škodlivin (např. NO_x) právě v topné sezóně lze dávat jeho zvýšené koncentrace do souvislosti zejména s vytápěním domácností (vedle obecně zhoršených rozptylových podmínek v zimním období). Přesto by vzhledem k celkově nižší kvalitě ovzduší v Děčíně bylo vhodné dbát o to, aby nové záměry umístěné (nejen) v rozvojovém území Děčín-východ vedly k co nejmenšímu růstu produkce emisí ve městě.

Fyzickogeografické předpoklady - shrnutí

- Území dolního nádraží je situováno na navážkách, kterými byla zavezena niva řeky Ploučnice vyplněná kvartérními sedimenty. Lze předpokládat, že podloží nádraží je zvodněné.
- Zájmové území není ohroženo svahovými nestabilitami. Prakticky není ohroženo ani povodněmi na řece Ploučnici (s výjimkou ul. Krokova v prostoru podjezdu pod železniční tratí směr Ústí n. L.-Střekov). Území může být potenciálně ohroženo tzv. bleskovými povodněmi, tudíž je vhodné realizovat při výstavbě v zájmovém území i na výše položených partiích povodí Folknářského potoka opatření ke zvyšování retenční kapacity krajiny. V rámci opatření ke zvýšení retenční kapacity krajiny v území by bylo vhodné zvážit revitalizaci zatrubněného Folknářského potoka a vodoteče vedoucí z Kotlářské ulice.
- V území vznikly ostrůvky a pásma sukcesní vegetace. Při změnách v území bude pravděpodobně nezbytné (vzhledem k poloze uvnitř CHKO) stanovit biologickým průzkumem podmínky pro přeměnu území a případné biologicky cenné lokality zachovat a jinde stanovit podmínky pro náhradní výsadbu a doplnění území zelení.
- V území dolního nádraží, ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí žádná maloplošná zvláště chráněná území. Celé území se ovšem nachází uvnitř CHKO České středohoří.
- V území nejsou evidované staré ekologické zátěže ani jiné kontaminované lokality. Vzhledem k riziku kontaminace by ovšem bylo v rámci přípravy stavebních akcí v území vhodné provést průzkum kontaminace půdy a stanovit případná sanační opatření.
- Město Děčín je situované na dně špatně odvětrávaného údolí a i vlivem místních emisí je zde zhoršená kvalita ovzduší. Proto je žádoucí, aby nové záměry umístěné (nejen) v rozvojovém území Děčín-východ vedly k co nejmenšímu růstu produkce emisí ve městě.

2.2 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

V této části je provedena analýza sociálně-ekonomického potenciálu širšího území, resp. města Děčína a v případech dojíždky, vyjíždky a trhu práce i území SO ORP Děčín. Pro vyhodnocení pozice města Děčína z hlediska statistických údajů je u vybraných statistik provedeno porovnání s referenčními městy. Za referenční města byly vybrány:

- Teplice,
- Jablonec nad Nisou,
- Chomutov,
- Ústí nad Labem,
- Pirna.

U vybraných ukazatelů je provedeno také porovnání jejich vývoje v čase. Analýza je vyhotovena zejména s využitím dat Českého statistického úřadu (ČSÚ), Úřadu práce ČR a Statistického úřadu Spolkové země Sasko (u dat za Pirnu).

2.2.1 Pozice v sídelním systému

Statutární město Děčín je součástí ústecko-chomutovské aglomerace a leží na významné dopravní a urbanizační ose tvořené řekou Labe. Spolu se zbytkem ústecko-chomutovské aglomerace i okolního regionu je Děčín postižen strukturálními změnami ekonomiky, včetně postupného útlumu těžby uhlí. Podle Politiky územního rozvoje ČR (2019) je Děčín součástí rozvojové oblasti OB6 Ústí nad Labem a rozvojové osy OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (Drážďany). Podle Politiky územního rozvoje ČR (2019) je rozvojovým záměrem v rámci OS2 kapacitní silnice v úseku Ústí nad Labem – Děčín pokračující do Liberce. Tato kapacitní silnice (I/13) přitom vede přímo v sousedství rozvojové zóny Děčín-východní nádraží, která má na tuto silnici přímé napojení.

Děčín leží na významném dopravním koridoru mezi ČR a SRN, která je zhmotněna zejména železničními tratěmi Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany a Kolín – Lysá nad Labem – Děčín (Drážďany). První jmenovaná trať je součástí tzv. I. tranzitního železničního koridoru a slouží primárně pro dálkovou osobní dopravu (ale i mezinárodní nákladní dopravu). Druhá jmenovaná trať slouží především pro nákladní dopravu. Obě trati jsou součástí transevropského dopravního koridoru TEN-T ORIENT/EAST-MED, jehož funkcí je propojení Střední Evropy s přístavy v Baltském a Severním moři a s přístavy v Černém moři a Středozezemním moři. Zároveň jsou součástí tzv. nákladního železničního koridoru RFC 7 ORIENT/EAST-MED, a části koridoru REFC 8 NORTH SEA – BALTIC. To znamená, že v rámci evropského dopravního systému je těmto tratím přikládána velká důležitost, jsou na ně kladeny specifické požadavky¹, a zároveň jsou na jejich úpravy prioritně alokovány prostředky z fondů EU. Dalším segmentem zmíněného koridoru TEN-T ORIENT/EAST-MED je Labská vodní cesta. Děčín jako dopravní uzel je přitom významný tím, že jak na zmíněném železničním spojení, tak na Labské vodní cestě plní úlohu posledního významného dopravního uzlu na území ČR, což se projevuje i

¹ Např. požadavky na zajištění patřičných traťových rychlostí, traťové třídy, interoperabilitu a umožnění průjezdu nákladních vlaků o délce alespoň 740 m.

lokalizací služeb a zařízení, které jsou vázané na přeshraniční dopravní spojení a velkým rozsahem ploch železničního uzlu i ploch přístavů.

Navzdory velmi atraktivní poloze města z hlediska infrastruktury železnic a Labské vodní cesty má Děčín méně příznivou polohu vůči celostátní i mezinárodní silniční infrastruktuře, a to zejména vůči dálnici D8, na níž stále nemá kapacitní a bezkolizní silniční napojení (přivaděč). Děčín tak mj. chybí kvalitní silniční napojení na Prahu i Drážďany.

Dalším specifikem Děčína v rámci sídelního systému je poloha města uvnitř dvou velkoplošných zvláště chráněných území – CHKO České Středohoří (jižní část a převážná část intravilánu města) a CHKO Labské Pískovce (severní část území města). To na jednu stranu odráží značnou přírodní atraktivitu území, na druhou stranu to ovšem přináší řadu omezení, která zasahují do rozvoje města.

Zmíněná přírodní atraktivita se projevuje mj. velmi členitým reliéfem území Děčína, který ovlivňuje charakter zástavby. Děčín je jako město charakteristický existencí velkého množství místních částí venkovského rázu, a i zástavba města jako takového je velmi členitá. Součástí města je řada místních částí situovaných v atraktivním přírodním prostředí (kaňon Labe, hluboká údolí v pískovcovém masivu, svahy Českého Středohoří), které na jednu stranu nabízejí bydlení v atraktivním prostředí venkovského rázu, na druhou stranu pak nadstandardní dopravní dostupnost intravilánu města s obslužnými centry.

Navzdory výše zmíněné spíše výhodné dopravní poloze je Děčín (zejména ve srovnání s podobně velkými městy) charakteristický poměrně malým významem průmyslu. To je důsledkem částečné deindustrializace města po r. 1990 (spojené se zánikem či útlumem některých původních podniků) i limitů rozvoje území, jako je výše zmíněná poloha uvnitř CHKO, existence rozsáhlých sesuvných a záplavových území. Z těchto důvodů v Děčíně na rozdíl od většiny jiných měst neproběhl po r. 1990 extenzivní rozvoj výrobních areálů tzv. na zelené louce a nedošlo tak ke kompenzaci útlumu role průmyslu v místní ekonomice a na trhu práce.

2.2.2 Dojížd'ka a vyjížd'ka

Děčín je přirozeným spádovým, resp. obslužným a pracovním centrem regionu, který lze zhruba identifikovat s územím SO ORP Děčín. Nejintenzivnější proudy dojížd'ky směřují do Děčína z menších měst v jeho blízkém zázemí (Jílové, Benešov nad Ploučnicí), intenzivní proud dojížd'ky sem směřuje také z Ústí nad Labem. V rámci dojížd'ky převažuje dojížd'ka do zaměstnání, ta je ovšem na stejné úrovni jako vyjížd'ka do zaměstnání z Děčína. To znamená, že význam Děčína jako pracovního centra není tak velký jako u mnohých jiných (srovnatelně lidnatých) měst, které mají výrazně kladné saldo dojížd'ky do zaměstnání. Na této skutečnosti se podepisuje zejména omezený význam průmyslu ve městě spolu s absencí velkých zaměstnavatelů. Saldo dojížd'ky do škol je v Děčíně kladné, dá se tak říci, že význam Děčína jako obslužného centra je vyšší, než význam Děčína jako pracovního centra. V rámci proudů dojíždějících do Děčína dominuje dojížd'ka uvnitř okresu Děčín, což potvrzuje význam Děčína jako mikroregionálního spádového centra. Vzhledem k blízké poloze krajského města Ústí nad Labem jsou ovšem z obcí v JZ části SO ORP Děčín intenzivní proudy vyjížd'ky také do Ústí nad Labem.

Tabulka 1: Dojíždka do zaměstnání a škol v Děčíně v r. 2011

Obec dojížd'ky	Dojíždějící celkem	Zaměstnané osoby dojíždějící do zaměstnání		Žáci, studenti a učni dojíždějící do školy		
		celkem	z toho ženy	celkem	z toho	
					ve věku 6-14 let	dojíždí denně
Děčín	3 933	2 702	1 074	1 231	226	1 020
dojíždí v rámci okresu	2 652	1 921	885	731	216	673
dojíždí z jiných okresů kraje	792	526	130	266	9	206
dojíždí z jiných krajů	489	255	59	234	1	141
Obec vyjížd'ky:						
Jílové	664	524	248	140	35	135
Benešov nad Ploučnicí	392	304	142	88	16	84
Ústí nad Labem	385	278	72	107	4	100
Česká Kamenice	228	165	70	63	3	61
Ludvíkovice	187	130	54	57	26	57
Česká Lípa	112	59	13	53	-	45
Malšovice	88	66	34	22	14	22
Těchlovice	82	51	30	31	20	29
Huntířov	78	53	27	25	14	25
Malá Veleň	68	48	25	20	10	20
Markvartice	66	56	26	10	-	10
Dolní Habartice	63	50	22	13	1	13
Růžová	59	47	20	12	8	12
Teplice	56	37	9	19	-	17
Dobkovice	53	35	15	18	9	16
Dobrná	50	30	15	20	12	20

Zdroj: SLDB (2011)

Tabulka 2: Vyjíždka do zaměstnání a škol z Děčína v r. 2011 dle SLDB

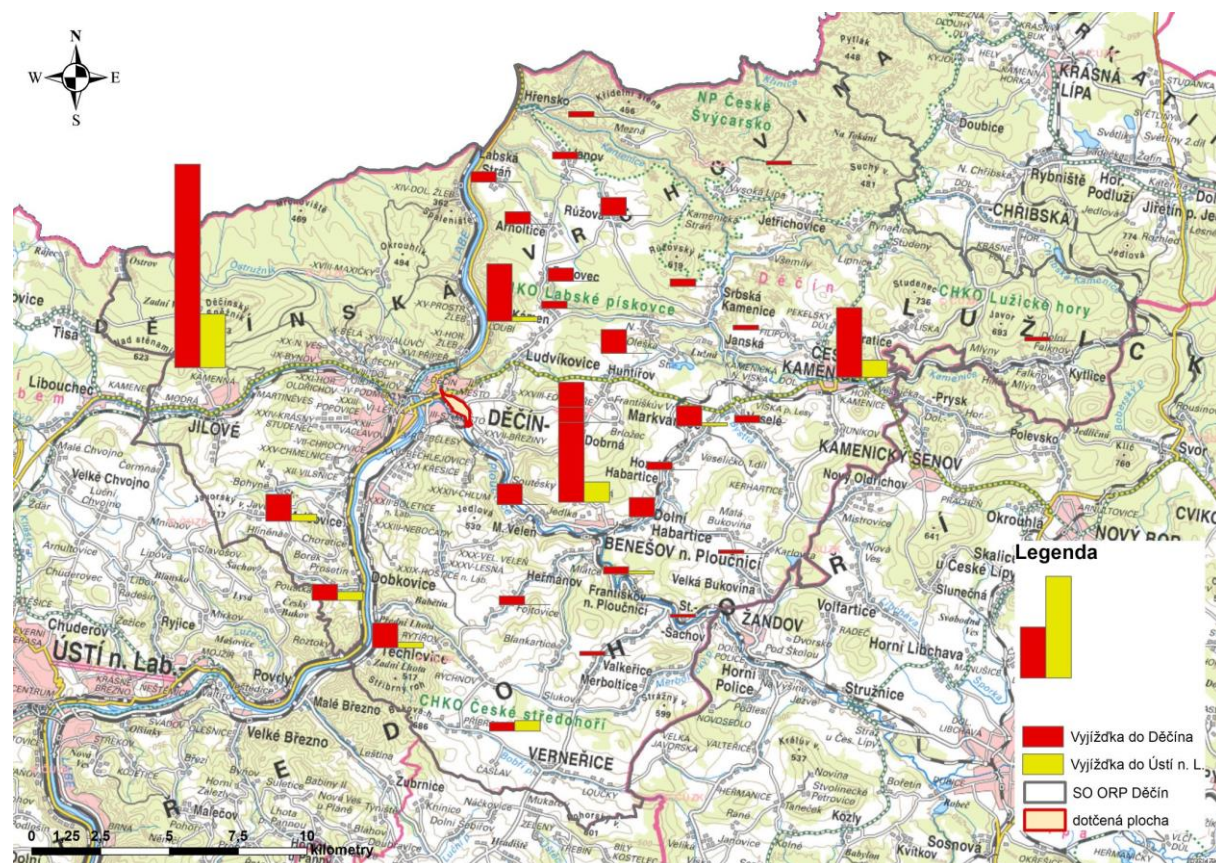
Obec vyjíždky, obec dojíždky	Vyjíždějící celkem	Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání		Žáci, studenti a učni vyjíždějící do školy		
		celkem	z toho ženy	celkem	z toho	
					ve věku 6 - 14 let	vyjíždí denně
Děčín	3 642	2 677	916	965	31	508
vyjíždí v rámci okresu	516	456	204	60	8	34
vyjíždí do jiných okresů kraje	1 549	1 099	456	450	5	363
vyjíždí do jiných krajů	1 043	620	185	423	6	95
vyjíždí mimo ČR	534	502	71	32	12	16
Obec dojíždky:						
Ústí nad Labem	1 242	861	384	381	-	316
Praha	587	359	114	228	1	56
Benešov nad Ploučnicí	111	110	40	1	-	1
Jílové	110	107	48	3	2	3
Česká Lípa	87	82	40	5	1	5
Teplice	64	39	14	25	2	16
Česká Kamenice	63	48	25	15	4	15
Liberec	57	8	-	49	2	11

Zdroj: SLDB (2011)

Mezi cíli vyjíždky přirozeně dominuje krajské město Ústí nad Labem, kam dojíždí velké množství obyvatel Děčína do zaměstnání, a také do škol (zejména pak na Univerzitu a některé obory středních škol, které v Děčíně chybí). Po Ústí nad Labem je ovšem nejvýznamnějším cílem Praha, která je významným cílem jak pracovní dojíždky, tak dojíždky do vysokých škol. To poukazuje na výraznou disproporci mezi trhem práce na Děčínsku (i v Ústeckém kraji) a trhem práce v Praze, který vzhledem k výrazně širší a atraktivnější nabídce pracovního uplatnění přitahuje velké množství pracovních sil i ze vzdálenějších měst, jako je Děčín. Vyjíždka do zaměstnání v Praze a Pražské aglomeraci je přitom často předstupněm k vystěhování (zejména mladších) obyvatel (nejen) Děčína do Pražské aglomerace.

Pozoruhodné je také meziokresní a mezikrajské srovnání proudů vyjíždky. Nad vyjíždkou z Děčína v rámci okresu Děčín jednoznačně převažuje jak vyjíždka do jiných okresů Ústeckého kraje (zejména do Ústí nad Labem), tak vyjíždka do jiných krajů ČR (zejména Prahy). Větší intenzita vyjíždky, než v rámci okresu byla zaznamenána i do zahraničí (především do blízkého Saska).

Obrázek 5: Vyjíždka z obcí SO ORP Děčín do zaměstnání a škol



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Základní mapa ČÚZK.

2.2.3 Dostupnost a kapacita služeb

2.2.3.1 Zdravotnictví

Na území města Děčína se nachází několik zdravotnických zařízení, která poskytují širokou nabídku služeb.

Nemocnice Děčín je součástí společnosti Krajská zdravotní, a. s., která od roku 2007 zastřešuje pět nemocnic Ústeckého kraje a je páteří osou zdravotnických zařízení pro celý Ústecký kraj, jedním z největších poskytovatelů zdravotní péče v České republice a největším zaměstnavatelem v Ústeckém kraji.

V roce 2018² bylo v lůžkovém fondu nemocnice 308 lůžek, z toho 259 lůžek akutní péče, 27 lůžek JIP a 22 lůžek následné péče. Celkem zde bylo hospitalizováno 14 105 osob, z toho 13 662 v akutní péči a 443 v následné péči. Nemocnice měla v roce 2018 702 zaměstnanců.

Součástí nemocnice jsou následující oddělení:

- Anesteziologicko-resuscitační
- Dětské a dorostové oddělení
- Gynekologicko-porodnické oddělení

² Výroční zpráva 2018, dostupná na: <http://www.kzcr.eu/cz/kz/o-spolecnosti/o-nas/vyrocní-zpravy-krajske-zdravotni/>

- Hematologicko-transfuzní oddělení a klinická biochemie
- Chirurgické oddělení
- Interní oddělení
- Neurologické oddělení
- Oční oddělení
- Oddělení centrální sterilizace
- Otorinolaryngologické oddělení
- Patologické oddělení
- Radiodiagnostické oddělení
- Rehabilitační oddělení

Jak uvádí Strategická analýza vybraných rozvojových oblastí města Děčín z roku 2019³, druhým nejvýznamnějším poskytovatelem zdravotních služeb je Poliklinika Děčín, která je v současné době ze dvou třetin využívána soukromými zdravotnickými subjekty, které zajišťují služby v různých oblastech zdravotnictví.

2.2.3.2 Školství

Na území města Děčín se nachází devět organizací poskytujících střední vzdělání, viz tabulka. Dvě z těchto organizací navíc realizují vybrané studijní programy také v dálkové formě studia.

Jak uvádí Strategická analýza města Děčín (2019, str. 81), z údajů Úřadu práce vyplývá, že nejžádanějšími a nejčastěji obsazovanými profesemi a pracovními pozicemi v Ústeckém kraji jsou dlouhodobě číšníci/servírky, kuchaři, montážní dělníci, provozní zámečníci, řidiči nákladních automobilů, skladníci a obsluha manipulačních vozíků, svářeči a zdravotní sestry, nově potom i administrativní pracovníci, pomocní stavební dělníci, pomocné síly v kuchyni, pracovníci přímé obslužné péče, prodavači potravinářského/smíšeného zboží, asistenti pedagogů a odborní pracovníci v oblasti sociální péče.

Co se týče terciárního vzdělávání, na území města Děčín má sídlo Vyšší odborná škola a střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, která nabízí vyšší odborné vzdělání v oborech Inženýrské stavitelství a Ochrana památek a krajiny, oboje v denní, dálkové i kombinované formě studia s kapacitou 90 studentů na obor a formu vzdělávání.

Dále se na území města nachází detašované pracoviště Českého vysokého učení technického, které zde nabízí výuku bakalářského stupně oboru Aplikace softwarového inženýrství a nově i oboru Radioaktivita v životním prostředí spadajících pod Fakultu jadernou a fyzikálně inženýrskou, a dále oborů Dopravní systémy a technika ve studiu prezenčním, Logistika a řízení dopravních procesů v prezenčním i kombinovaném studiu a Letecká doprava ve studiu kombinovaném spadajících pod fakultu dopravní. Dále je na pracovišti Děčín realizován nově akreditovaný navazující magisterský program Logistika a řízení dopravních procesů v kombinovaném studiu. Studijní obory pracoviště ČVUT v Děčíně se však aktuálně potýkají s nízkým počtem studentů (zejména vzhledem ke slabším populačním ročníkům a přetrvávající vysoké nabídce kapacit VŠ oborů v ČR). I proto je otázkou, jak se bude vyvíjet skladba studijních oborů a jejich kapacit.

³ <https://www.mmdecin.cz/index.php/ostatni-dokumenty/rozvoj-strategie-mesta/strategicky-plan-rozvoje-mesta-decin-2021-2027/strategicka-analyza-vybranych-rozvojovych-oblasti-mesta-a-komplexni-socioekonomicka-analyza>

Jak dále uvádí Strategická analýza města Děčín (2019, str. 82): „Absolventi výše uvedených oborů mají s ohledem na aktuální i v budoucnu očekávané požadavky pracovního trhu velmi dobré vyhlídky na budoucí uplatnění na trhu práce. Navíc zde existuje blízký vztah mezi vyučovanými obory a zaměstnavatelskou strukturou v Děčíně a okolí.“

Tabulka 3: Nabídka a kapacity SŠ a VOŠ oborů v Děčíně

Název školy	Obory
Střední škola řemesel a služeb	Mechanik opravář motorových vozidel (3/145), Cukrář (3/90), Truhlář (3/144), Fotograf (4/120), Ekonomika a podnikání (4/120), Podnikání (2/120), Gastronomie (4/128), Kuchař – číšník (3/228), Obchodník (4/65), Prodavač (3/89), Kosmetické služby (4/120), Kadeřník (3/150)
Evropská obchodní akademie	Obchodní akademie (4/840)
Gymnázium Děčín	Gymnázium (4/300), gymnázium (8/330)
Střední škola zahradnická a zemědělská Antonína Emanuela Komerse	Agropodnikání (4/120), Zahradnictví (4/120), Zemědělské práce (3/60), Zemědělec – farmář (3/75), Zahradník (3/90), Veterinářství (4/136), Prodavač (3/90)
Střední zdravotnická škola	Zdravotnický asistent (4/200), Praktická sestra (4/200), Sociální činnost (4/80)
Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní	Strojírenství (4/120), Elektrotechnika (4/240), Stavebnictví (4/400), Provoz a ekonomika dopravy (4/420), Technické lyceum (4/120)
Speciální základní škola, Speciální mateřská škola a Praktická škola	Praktická škola jednoletá (1/10), Praktická škola dvouletá (2/10)
Střední škola lodní dopravy a technických řemesel	Mechanik seřizovač (4/96), Strojírenské práce (3/72), Strojní mechanik (3/72), Nástrojář (3/24), Klempíř (3/140), Obráběč kovů (3/72), Lodník (3/250), Instalatér (3/140), Klempířské práce ve stavebnictví (3/60), Malířské a natěračské práce (3/60), Zednické práce (3/120), Zedník (3/140), Podnikání (2/60), Stravovací a ubytovací služby (3/165), Pečovatelské služby (3/95)
Výchovný ústav, dětský domov se školou, středisko výchovné péče, základní škola, střední škola a školní jídelna	Stavební práce (2/80), Zahradnická výroba (2/80), Práce ve stravování (2/80), Kuchař – číšník (3/80), Provozní služby (2/80)

Zdroj: MŠMT (2020)

Pozn.: V závorce u vyjmenovaných oborů je uveden počet let studia a celková kapacita oboru.

2.2.3.3 Sociální služby

Ve městě Děčín se nachází téměř všechny typy sociálních zařízení. Jejich počet a kapacita jsou uvedeny v tabulce. Ke konci roku 2018 bylo ve městě celkem 30 zařízení sociálních služeb. Největším poskytovatelem sociálních služeb ve městě je Centrum sociálních služeb Děčín, které je příspěvkovou organizací města a které poskytuje tyto služby: pečovatelská služba, chráněné bydlení, denní stacionář, domovy pro osoby se zdravotním postižením, domovy pro seniory, domov se zvláštním režimem, azylový dům, kontaktní centrum, noclehárna, služby následné péče, terénní program a odborné sociální poradenství.

Sociální politika města se řídí 3. komunitním plánem sociálních služeb města Děčín na období 2015 – 2018. Tento komunitní plán identifikoval v rámci provedených SWOT analýz následující **slabé stránky**:

- Nedostatečný počet míst v pobytových službách pro seniory s nízkým příjmem
- Špatný technický stav bytů zvláštního určení
- Chybí pobytové služby Domova se zvláštním režimem (demence, ALZ)
- Nedostatečná kapacita odlehčovacích služeb
- Chybí terénní hospicová péče
- Chybí azylové bydlení pro ženy a rodiny
- Chybí systém sociálního bydlení a prostupného bydlení

Naopak podle SWOT analýz komunitního plánu **silnými stránkami** sociálních služeb ve městě jsou:

- Dostatečná kapacita bytů zvláštního určení (300 bytů)
- Kvalitní terénní služby 24 hodin
- Pobytové služby pro OZP (DOZP + CHB)
- Nabídka odlehčovací služby
- Existence primární prevence

Tabulka 4: Sociální zařízení a počet míst v Děčíně k 31. 12. 2018

Děčín	Počet zařízení	Počet míst v zařízení
Centra denních služeb	1	-
Denní stacionáře	1	-
Týdenní stacionáře	-	-
Domovy pro osoby se zdravotním postižením	1	18
Domovy pro seniory	2	70
Domovy se zvláštním režimem	2	59
Chráněné bydlení	3	41
Azylové domy	2	31
Domy na půl cesty	-	-
Zařízení pro krizovou pomoc	-	-
Nízkoprahová denní centra	1	-
Nízkoprahová zařízení pro děti a mládež	3	-
Noclehárny	1	-
Terapeutické komunity	-	-
Sociální poradny	8	-
Sociálně terapeutické dílny	2	-
Centra sociálně rehabilitačních služeb	4	-
Pracoviště rané péče	-	-
Intervenční centra	-	-
Služby následné péče	1	12

Zdroj: VDB ČSÚ 2020a

2.2.4 Obyvatelstvo

Města Děčín, Jablonec nad Nisou a Teplice měla nejvyšší počet obyvatel ještě před odsunem Sudetských Němců. Ten se naopak projevil skokovým růstem počtu obyvatel Pirny po 2. Světové válce. U všech sledovaných měst ovšem docházelo k růstu počtu obyvatel v souvislosti se socialistickou urbanizací mezi lety 1950 a 1991⁴. Ve všech sledovaných městech s výjimkou Jablonce nad Nisou byl zaznamenán pokles počtu obyvatel v posledních třech dekadách, resp. po konci éry socialismu. Po r. 1990 byla totiž ukončena socialistická urbanizace spojená s masivní bytovou výstavbou v okresních a krajských městech a započal proces suburbanizace spojený s přesunem obyvatel (zejména pak obyvatel s vyšší kupní silou) z větších měst do obcí a menších měst v jejich zázemí. Vedle toho v ČR docházelo také k procesu metropolizace, resp. přesunu obyvatel z regionů ČR do Pražské aglomerace. Tyto urbanizační procesy se týkaly z velké části obyvatelstva v mladším produktivním věku, které v nových bydlištích zakládalo rodiny, nebo vychovávalo děti, což uspišilo proces stárnutí populace v městech, odkud odcházeli.

Tabulka 5: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Děčíně a referenčních městech

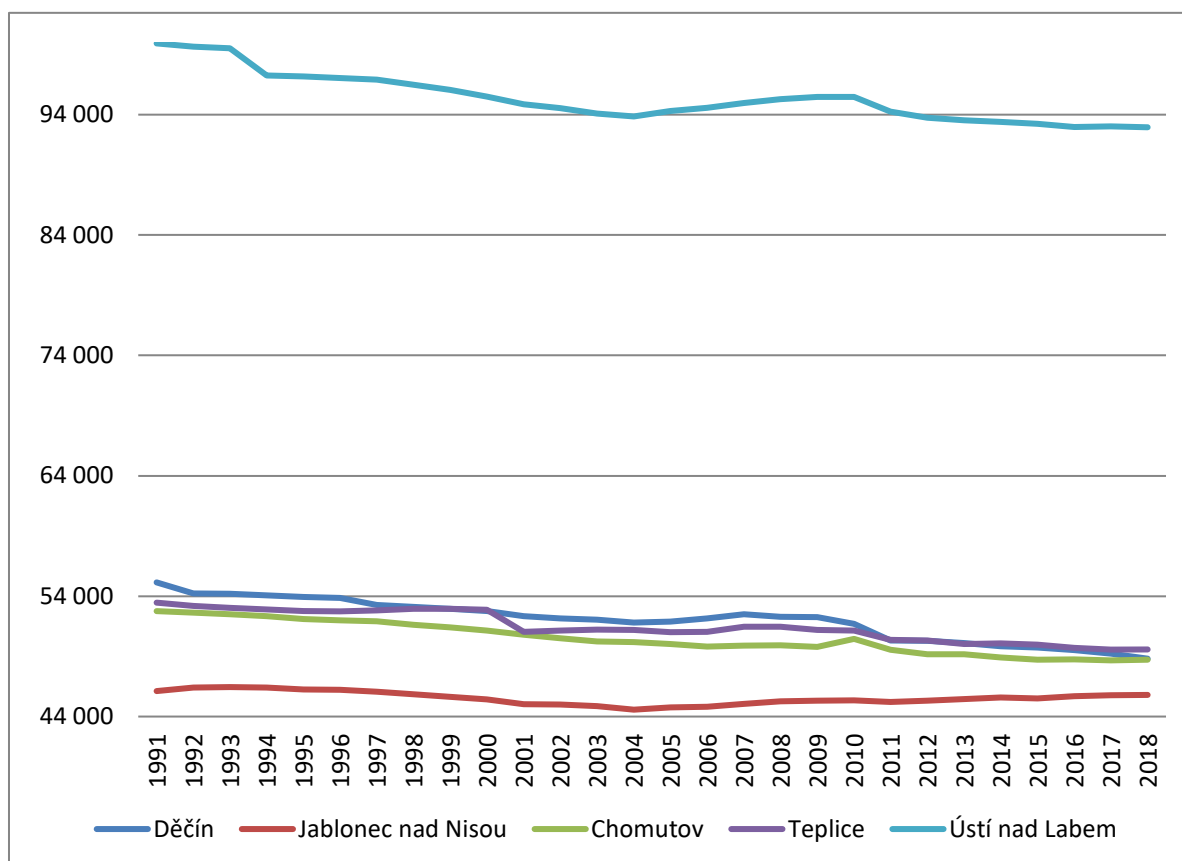
	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011	2019
Děčín	55 925	42 563	46 339	50 301	53 207	53 899	52 506	49 106	48 809
Chomutov	33 279	28 848	33 070	40 051	51 769	53 107	51 007	48 328	48 720
Jablonec nad Nisou	50 203	32 749	36 116	36 679	42 179	45 937	45 266	44 567	45 802
Teplice	56 088	41 891	49 360	52 941	53 964	53 004	51 060	49 640	49 575
Ústí nad Labem	79 644	64 179	72 148	79 544	89 272	98 178	95 436	93 000	92 952
Pirna	33 656	38 676	41 111	47 468	47 659	40 752	41 065	38 262	38 320

Zdroj: ČSÚ (2017), Veřejná databáze ČSÚ (2020), <https://de.wikipedia.org/wiki/Pirna>, Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020)

Pozn.: Údaje za Pirnu jsou pro roky 1933, 1950, 1960 a dále za stejné roky jako u měst v Česku.

⁴ U Pirny byl ovšem mezi lety 1980 a 1991 zaznamenán citelný pokles počtu obyvatel (nejspíše z důvodu odtržení některých místních částí). Také v Teplicích byl ve stejné dekádě zaznamenán mírný úbytek počtu obyvatel.

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel města Děčína a referenčních českých měst v letech 1991–2018



Pozn. Stav obyvatel k 31. 12. daného roku

Zdroj: ČSÚ (2020c)

Tabulka 6: Pohyb obyvatelstva ve městě Děčín v období 1991-2018

Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Stěhování			Celkový přírůstek
				přistěhovalí	vystěhovalí	přírůstek stěhováním	
1991	752	638	114	859	983	-124	-10
1992	651	594	57	767	957	-190	-133
1993	707	553	154	697	864	-167	-13
1994	544	583	-39	691	786	-95	-134
1995	508	592	-84	691	740	-49	-133
1996	486	571	-85	767	759	8	-77
1997	467	526	-59	630	722	-92	-151
1998	510	522	-12	672	813	-141	-153
1999	467	570	-103	657	726	-69	-172
2000	459	557	-98	640	735	-95	-193
2001	537	537	-	694	933	-239	-239
2002	515	543	-28	783	933	-150	-178
2003	584	558	26	832	955	-123	-97
2004	509	557	-48	835	1 025	-190	-238

Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Stěhování			Celkový přírůstek
				přistěhovalí	vystěhovalí	přírůstek stěhováním	
2005	566	544	22	946	913	33	55
2006	569	577	-8	1 320	1 022	298	290
2007	628	575	53	1 473	1 182	291	344
2008	610	559	51	983	1 261	-278	-227
2009	606	550	56	1 068	1 146	-78	-22
2010	574	516	58	877	1 504	-627	-569
2011	562	527	35	794	1 131	-337	-302
2012	505	525	-20	1 049	1 051	-2	-22
2013	535	544	-9	905	1 081	-176	-185
2014	470	480	-10	1 008	1 269	-261	-271
2015	518	526	-8	1 064	1 150	-86	-94
2016	480	556	-76	1 045	1 187	-142	-218
2017	515	550	-35	922	1 182	-260	-295
2018	472	593	-121	800	1 096	-296	-417

Zdroj: ČSÚ (2020b)

Vliv migračních procesů na vývoj počtu obyvatel Děčína je dobře patrný v **Chyba! Neznámý argument přepínače..** Zde se ukazuje, že vliv migrace na změnu počtu obyvatel města je násobně až řádově vyšší, než vliv přirozené měny. Téměř veškerý pokles populace města totiž připadá na úbytek počtu obyvatel stěhováním (-3 637 mezi r. 1991 a 2018 oproti přirozenému úbytku -217 obyvatel v témže období), který probíhal v posledních třech dekadách kromě let 1996 a 2005-2007. Přirozený úbytek počtu obyvatel byl v celkovém součtu výrazně nižší (-217 obyvatel v témže období) a přitom bylo možné zaznamenat delší období, kdy docházelo k přirozenému přírůstku počtu obyvatel – a to v letech 1991-1993, 2003, 2005, a 2007-2011. Lze tak konstatovat, že se na vývoji počtu obyvatel Děčína projeví zejména migrační procesy spojené především se suburbanizací a metropolizací. Z toho můžeme vyvodit, že lidem, kteří z Děčína odcházejí, chybí ve městě možnosti cenově dostupného bydlení v atraktivním prostředí (což platí zejména o omezených možnostech nové výstavby tzv. na zelené louce) a možnosti adekvátního pracovního uplatnění (mj. pro vysokoškolsky vzdělané obyvatele).

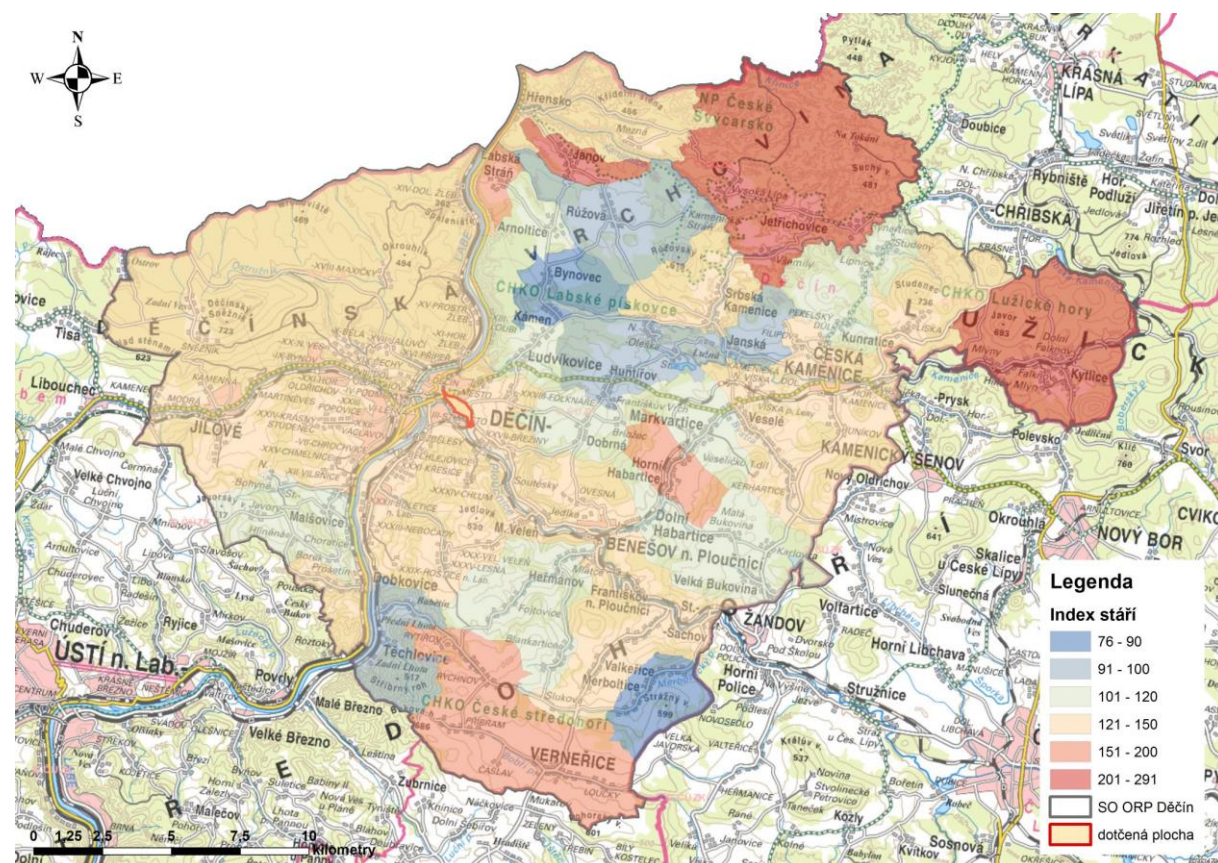
Tabulka 7: Věková struktura obyvatel Děčína a referenčních území v roce 2018

	Počet obyvatel k 31. 12. 2018	Podíl obyv. ve věku 0 - 14 let (%)	Podíl obyv. ve věku 15-64 let (%)	Podíl obyv. ve věku 65 a více (%)	Index stáří
Česká republika	10 649 800	15,9	64,5	19,6	123,2
Ústecký kraj	820 789	16,0	64,7	19,3	120,1
Děčín	48 809	16,2	62,5	21,4	132,3
Chomutov	48 720	15,7	64,8	19,4	123,6
Teplice	49 575	16,0	63,5	20,8	132,9
Ústí nad Labem	92 952	16,4	63,3	20,3	123,9
Liberecký kraj	442 356	16,2	63,9	19,9	122,6
Jablonec nad Nisou	45 802	16,3	62,9	20,8	127,5
Pirna	38 320	13,3	56,6	30,1	225,6

Zdroj: VDB ČSÚ (2020), ČSÚ (2017), Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020)

Vystěhování především mladšího obyvatelstva se projevuje i na věkové skladbě obyvatel Děčína, kde je patrný výrazně vyšší index stáří oproti průměru ČR i Ústeckého kraje, ale i oproti některým referenčním městům. V Děčíně je aktuálně nejvyšší podíl seniorů na populaci ze všech referenčních území kromě Pirny (kde je tento podíl extrémní)⁵. Vliv procesu suburbanizace na stáří populace v území je patrný při pohledu do Obrázek 6. Zatímco v Děčíně je index stáří nadprůměrný, v obcích, které jsou cílovým územím residenční suburbanizace Děčína (Bynovec, Růžová, Arnoltice, Ludvíkovice, Huntířov), je index stáří nižší.

Obrázek 6: Index stáří v obcích SO ORP Děčín k 31. 12. 2018



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Základní mapa ČÚZK. Zdroj dat: VDB ČSÚ (2020)

Vzdělanostní skladba obyvatelstva Děčína je ve srovnání s referenčními územími spíše nepříznivá. Projevuje se poměrně vysokým podílem obyvatel s pouze základním (či neukončeným základním) vzděláním a naopak poměrně nízkým podílem obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Na tom se mohou projevat jednak výše zmíněné procesy suburbanizace a metropolizace, které obnášejí odchod spíše vzdělanějších obyvatel z města (tzv. odliv mozků), dále je to ovšem dáno i strukturou nabídky na trhu práce v Děčíně. Ve městě jsou totiž omezené možnosti uplatnění pro vysokoškolsky vzdělané uchazeče⁶, což je jedním z faktorů působících na tzv. odliv mozků.

⁵ Demografická situace Pirny odpovídá situaci velké části býv. Východního Německa, odkud dochází k dlouhodobému odchodu především mladšího obyvatelstva za lepším pracovním uplatněním do býv. Západního Německa či do rozvíjejících se metropolí.

⁶ Což se projevuje i ve srovnání s Ústím nad Labem, kde je znatelně vyšší nabídka uplatnění pro vysokoškolsky vzdělané uchazeče, a to mj. na Univerzitě, v Krajské nemocnici, či na Krajském úřadě.

Z hlediska regionu Děčínska je nejvyšší podíl VŠ vzdělané populace v samotném městě Děčíně, které také nabízí zdaleka nejširší možnosti uplatnění pro tuto skupinu obyvatel. Vyšší podíl VŠ vzdělané populace je dále v některých rekreačně atraktivních obcích (Růžová, Labská Stráž, Kunratice, Kytlice, Malšovice), kde se usazují vzdělanější obyvatelé v rámci procesu suburbanizace, či v rámci přeměny objektů druhého bydlení na stálé bydlení.

Tabulka 8: Vzdělanostní struktura obyvatelstva Děčína a referenčních území dle SLDB 2011

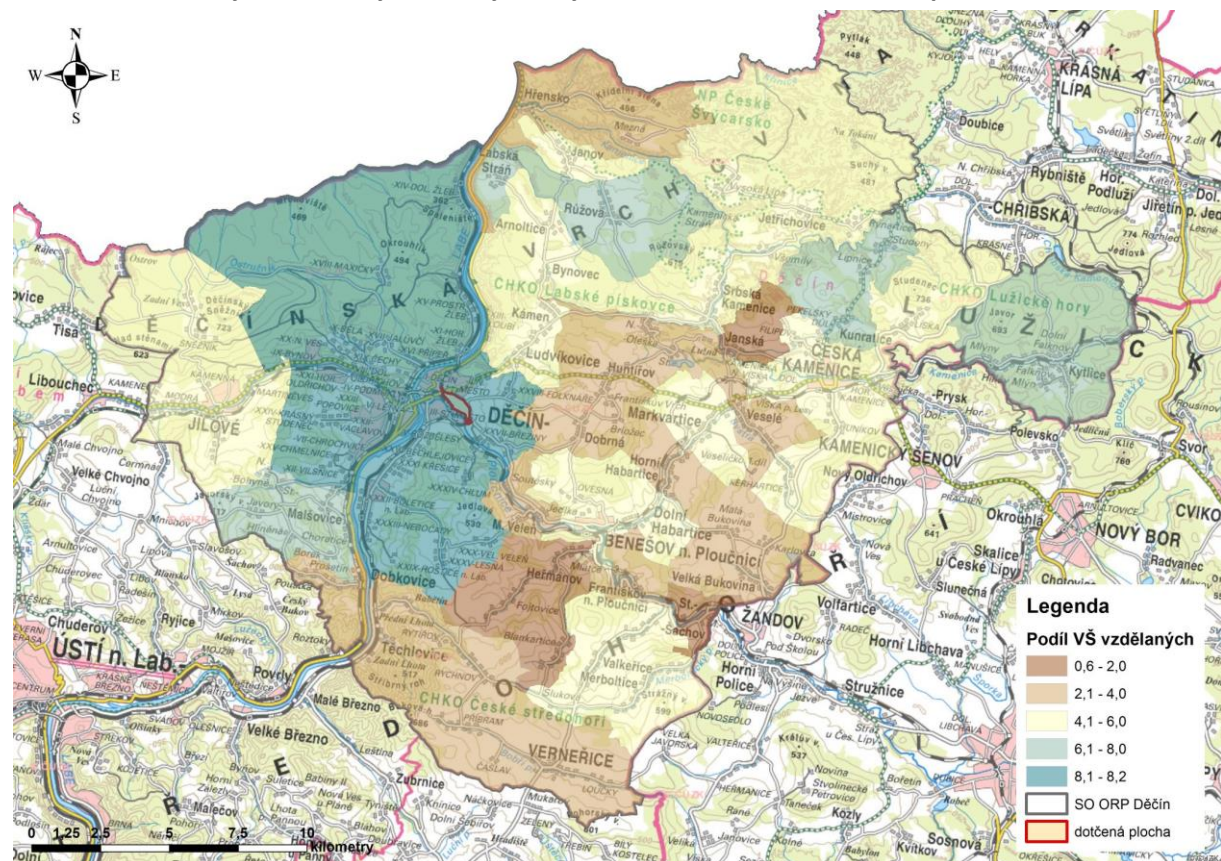
	základní vč. neukončeného	střední vč. vyučení (bez maturity)	úplné střední s maturitou a vyšší odborné vč. nástavbového	Vysokoškolské
Česká republika	17,6	33,0	31,2	12,5
Ústecký kraj	21,7	34,9	28,2	7,6
Děčín	19,5	34,2	30,9	8,2
Chomutov	20,9	33,1	28,7	7,8
Teplice	19,2	31,2	31,3	10,0
Ústí nad Labem	19,0	30,4	31,8	10,8
Liberecký kraj	18,6	35,9	29,8	9,6
Jablonec nad Nisou	17,2	32,6	32,7	11,1
Pirna	33,6	-	49,8*	16,6

Pozn. Obyvatelstvo ve věku 15 a více let podle nejvyššího ukončeného vzdělání (%).

*Hodnota odpovídá souhrnu skupin „střední bez maturity“ a „střední s maturitou a VOŠ“.

Zdroj: SLDB (2011), Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020)

Obrázek 7: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích SO ORP Děčín podle SLDB 2011



2.2.5 Hospodářství

V Děčíně je možné identifikovat dva převažující průmyslové obory:

- kovovýroba (Constellium Extrusions Děčín s.r.o., KDP Assembly, s.r.o., WALI CZ s.r.o., SEMPRA PRAHA a. s., Power-Cast Ortmann s.r.o., ZinkPower Promptus s.r.o.)
- strojírenská výroba (Ryko a.s., Chart Ferox, a.s., WEFA - Bohemia, spol. s r.o., Karned-Tools, s.r.o.)

V rámci výroby a zpracování kovů je zde přitom možné identifikovat cyklus výrob, které na sebe mohou navazovat, kdy jsou zde zastoupeny společnosti vyrábějící nástroje pro kovoobrábění (WEFA - Bohemia, spol. s r.o., Karned-Tools, s.r.o.), společnosti zabývající se samotnou výrobou kovů (Constellium Extrusions Děčín s.r.o.), společnosti vyrábějící polotovary (Power-Cast Ortmann s.r.o.), zušlechťující kovy (ZinkPower Promptus s.r.o.) a finální výrobky z kovů (WALI CZ s.r.o., SEMPRA PRAHA a. s., Chart Ferox, a.s.). Odvětví výroby a zpracování kovů a na něj navazující strojírenský průmysl tak představují nejdůležitější segment průmyslové výroby v Děčíně.

Ze strojírenských oborů je v Děčíně tradičně rozvinuté dopravní strojírenství reprezentované firmami Ryko a.s. (opravy železničních nákladních vozů) a loděnicemi (České loděnice a.s.).

Mezi dalšími odvětvími průmyslu v Děčíně je možné identifikovat chemický průmysl (Chemotex Děčín, a.s.), keramický průmysl (Silike keramika, spol. s r.o.), dřevozpracující průmysl (Sanybet s.r.o.), textilní průmysl (NETEX, spol. s r.o.), papírenský průmysl (DS Smith Packaging Czech Republic, s.r.o.) a potravinářský průmysl (VALDEMAR GREŠÍK - NATURA s. r. o.).

Tabulka 9: Přehled významných podniků v Děčíně

Název firmy	Katastrální území	Obor činnosti	Počet zaměstnanců
Constellium Extrusions Děčín s.r.o.	Podmokly	výroba hliníkových výlisků	800
Ryko a.s.	Podmokly	opravy železničních nákladních vozů	250
Silike keramika, spol. s r.o.	Podmokly	výroba žáruvzdorných tvarovek (pro průmyslové pece)	50-99
Chart Ferox, a.s.	Podmokly	výroba tlakových nádob	750
KDP Assembly, s.r.o.	Podmokly	výroba kabelů	50-99
NETEX, spol. s r.o.	Dolní Oldřichov	výroba technických plstí	50-99
VALDEMAR GREŠÍK - NATURA s. r. o.	Bělá	výroba čajů, koření, mastí, potravinových doplňků, apod.	50-99
SEMPRA PRAHA a. s.	Děčín-Staré město	výroba ocelových konstrukcí	100-199
WEFA - Bohemia, spol. s r.o.	Děčín-Staré město	lisovací nástroje pro lisování hliníkových profilů, trubek a tyčí	50-99
Power-Cast Ortmann s.r.o.	Děčín	tlakové odlitky ze zinku	100-199
Karned-Tools, s.r.o.	Děčín	výroba kovoobráběcích nástrojů	100-199
ZinkPower Promptus s.r.o.	Děčín	žárové zinkování	20-24

Název firmy	Katastrální území	Obor činnosti	Počet zaměstnanců
České loděnice a.s.	Křešice	stavba a opravy lodí	50-99
DS Smith Packaging Czech Republic, s.r.o.	Boletice nad Labem	výroba obalového materiálu	500-999
Chemotex Děčín, a.s.	Boletice nad Labem	chemické produkty – čistící prostředky, průmyslová chemie, drogistické výrobky a kosmetika	100-199
Armex Group	Děčín	velkoobchod, provozování čerpacích stanic, prodej elektrické energie a plynu, development, apod.	200
ČSPL, a.s.	Děčín	říční přeprava zboží	100

Zdroj dat: RES ČSÚ (2020), webové stránky firem.

Pozn.: U firmy DS Smith Packaging Czech Republic, s.r.o. je uveden celkový počet zaměstnanců včetně provozu v Jílovém.

Útlum a zánik některých tradičních průmyslových podniků po konci éry socialismu (Desta, Diana) a s ním spojený pokles významu průmyslu pro místní ekonomiku a trh práce v Děčíně se odrazil v růstu významu sektoru služeb. V něm se mimo rozvíjejícího se sektoru maloobchodu, ubytování, stravování a dalších oborů zaměřených především na spotřebu domácností etablovaly nové společnosti, které se dnes z hlediska tržeb či zaměstnanosti řadí po bok největších průmyslových podniků ve městě. Přední společností s nejvyššími tržbami se tak stal holding Armex Group s.r.o. zabývající se velkoobchodem (průmyslové armatury a instalatérské potřeby, chemické produkty), provozováním čerpacích stanic, prodejem elektrické energie a plynu, developmentem apod. Armex Group, s.r.o. se přitom v r. 2018 umístila v první dvacítky českých firem z hlediska objemu tržeb (Czech Top 100, 2020).

Děčín je tradičním dopravním uzlem a průmyslovým regionálním centrem. Po konci éry socialismu ovšem ve městě nastala deindustrializace spojená se zánikem některých původních podniků (např. Desta, Diana, pivovar), i útlumem (zejména pak z hlediska zaměstnanosti) dosud existujících provozů (např. České loděnice). Útlum přitom postihl i místní tradiční sektor dopravy, zejména pak vodní dopravy (ČSPL, přístav Loubí), ale i železniční dopravy, na niž bylo navázáno mnoho pracovních míst, která v důsledku zvyšování provozní efektivity a odbourávání bariér v mezistátní přepravě zanikla). Příkladem je Československá plavba labská (ČSPL), kde ještě v r. 1990 působilo cca 4 000 zaměstnanců (z nichž velká část i bydlela v Děčíně), z toho cca 200 osob působilo na ředitelství podniku (kde byla jedna z možností uplatnění pro obyvatele s vyšší kvalifikací). Zaměstnanosti v Děčíně se přitom dotkl i útlum těžby a přepravy hnědého uhlí – jen u ČSPL působilo až 2 000 zaměstnanců v rámci přepravy hnědého uhlí, která byla zcela ukončena. Na druhou stranu zde došlo ke vzniku řady nových firem, z nichž některé dosáhly významného obrátu, či zaměstnanosti (zejména Armex Holding, dále např. Valdemar Grešík – Natura s.r.o.).

Vzhledem k limitům územního rozvoje nebyla v Děčíně vybudována průmyslová zóna tzv. na zelené louce a do města nepřišli významní investoři, kteří by zde mimo stávající výrobní areály vybudovali nové výrobní závody. Většina investic a rozvoje se tak uskutečňovala v rámci původních podniků a areálů, přičemž se navazovalo na existující know-how, technologie a produkční sítě. Podnikání v nových oborech rozvíjeli zejména místní podnikatelé. Absence významnějších investic na „zelené louce“ sice neumožnila rapidnější tvorbu nových pracovních míst, na druhou stranu je ovšem navazování investic na existující provozy a rozvoj místních firem stabilizačním faktorem místní ekonomiky. U těchto provozů je nižší riziko odchodu investorů z města do jiných regionů z důvodu orientace na levnější pracovní sílu, jiný trh apod. Zásadním předpokladem pro zužitkování této

stabilizační výhody je ovšem nabídka dostatečných ploch pro prostorový rozvoj existujících podniků ve městě, aby nedocházelo k odchodu místních podniků z důvodu nedostatku ploch pro jejich rozvoj.

Dalším stabilizačním faktorem pro místní ekonomiku je dominance malých a středních podniků (z hlediska zaměstnanosti) v rámci místní ekonomiky. Absence velkého (dominantního) zaměstnavatele ve městě znamená, že výkyvy v odbytu, resp. produkci žádného z místních podniků nemohou samy o sobě zásadně ovlivnit místní ekonomiku a trh práce jako celek.

Absence nově vybudovaných průmyslových zón v Děčíně a okolí ovšem vede k tomu, že je mikroregion Děčína jedním z mála regionů, kde prakticky zcela chybí nabídka disponibilních ploch pro rozvoj výrobní funkce. V rámci regionu Děčínska tak nedošlo k podpoře rozvoje průmyslových zón ze strany Ústeckého kraje, státu či fondů EU. Potřeba rozvoje nabídky disponibilních ploch pro výrobu či podnikání zde ovšem přetrvává. I vzhledem k napjatému rozpočtu města, které musí zabezpečovat chod rozsáhlého území je zde potřeba dotační podpory rozvoje ploch pro výrobu a podnikání.

Dlouhodobý nedostatek rozvojových ploch ve městě vede k efektivnímu využívání stávajících ploch určených pro výrobu a brownfieldů. Ve městě se totiž (snad s výjimkou nevyužívané části kolejíště žst. Děčín-východ dolní nádraží) nenachází žádné rozsáhlejší území s charakterem brownfieldu. Všechny ostatní původní výrobní, dopravní či jiné areály si buď udržely původní využití (místa ovšem v nižší intenzitě), nebo jsou využívány subjekty, které neměly možnost vybudovat své provozy na „zelené louce“⁷. V Děčíně tak zatím nedocházelo k neefektivnímu územnímu rozvoji, který by na jedné straně vedl k zastavování ploch volné krajiny a na druhé straně k dlouhodobému ponechání brownfieldů bez využití.

V rámci budoucího územního rozvoje ploch výroby a skladování by tak bylo vhodné pokračovat v preferování využívání brownfieldů a případný rozvoj „na zelené louce“ umožňovat jen ve výjimečných případech, kdy by v rámci stávajících zastavěných ploch nebylo možné nalézt žádné vhodné plochy pro realizaci záměru, který je pro město důležitý (zejména pak pro rozvoj výroby zdejších podniků).

Mezi další vhodné brownfieldy pro potenciální budoucí prostorový rozvoj výrobní funkce v Děčíně patří kromě zóny Děčín-východ zejména brownfield Konzervárny v Křešicích (v sousedství železniční zastávky Křešice u Děčína) a brownfield Česany v Boleticích (v sousedství výrobního závodu Chemotex Děčín, a.s.).

2.2.6 Trh práce

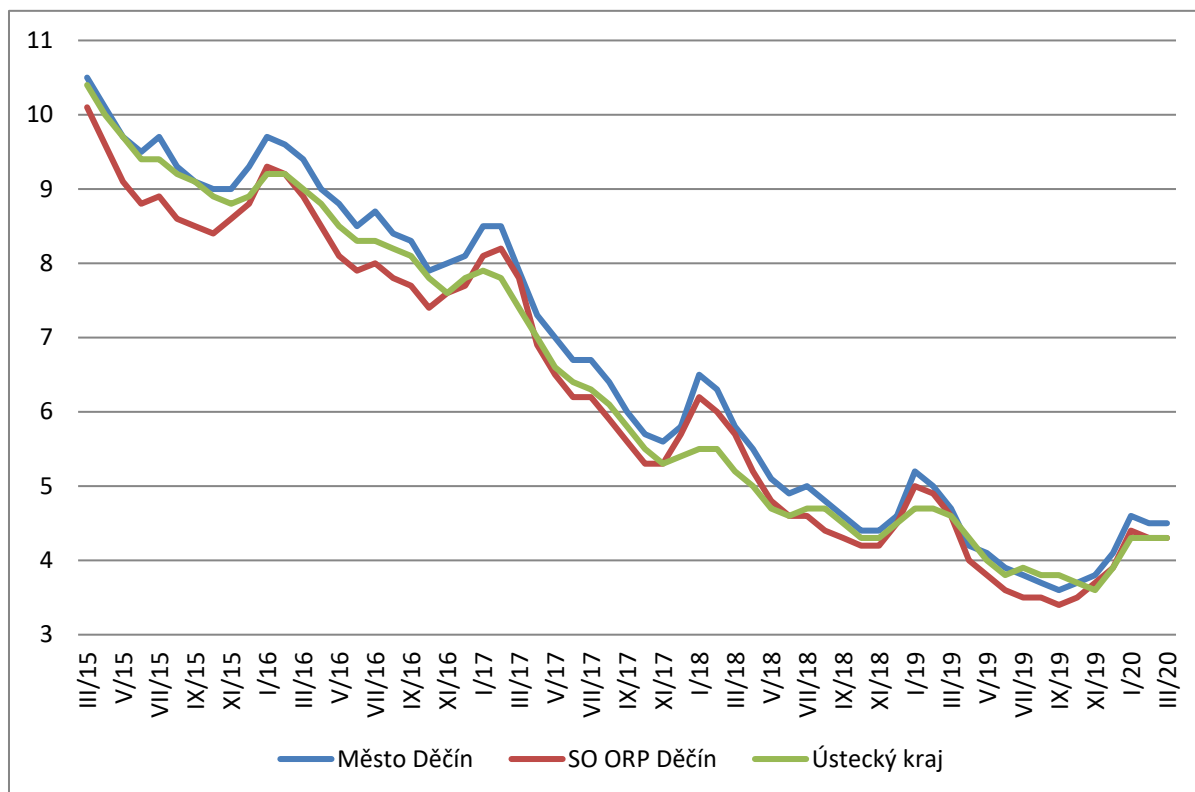
Ve vývoji situace na trhu práce se zřetelně projevovaly dva trendy:

- Dlouhodobý pokles nezaměstnanosti až do konce roku 2019
- Mezisezónní výkyvy v nezaměstnanosti

Dlouhodobý vývoj nezaměstnanosti byl charakteristický postupným poklesem nezaměstnanosti až k úrovni prakticky plné zaměstnanosti, a to v souvislosti s ekonomickou konjunkturou. Ve městě Děčín byla přitom dlouhodobě mírně horší situace na trhu práce, než v celé SO ORP Děčín, i v celém Ústeckém kraji. To dokládá na jedné straně omezenou nabídku pracovních příležitostí v Děčíně, na druhé straně je to i projevem horší kvalifikační a sociální skladby populace v Děčíně (oproti zbytku území SO ORP).

⁷ Příkladem může být třeba záměr společnosti Constellium Extrusions Děčín s.r.o. k vybudování tavírny a lisovny na brownfieldu Čechofrachtu v Malšovicích.

Graf 2: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v zájmovém území od března 2015 do března 2020 (v %)



Zdroj dat: MPSV (2020a)

V Děčíně i celém SO ORP Děčín se přitom velmi citelně projevovaly mezisezónní výkyvy v nezaměstnanosti, která byla vždy znatelně zvýšená v zimním období (v celém Ústeckém kraji nebyly tyto výkyvy tak velké). Ty lze dát do souvislosti zejména se sektorem cestovního ruchu, který se na Děčínsku projevuje velmi silnou letní sezónou, a naopak slabou zimní sezónou (v území dominují formy CR vázané především na letní sezónu). V samotném Děčíně se tyto výkyvy pohybovaly v rozmezí zhruba 1 procentního bodu. Lze tedy konstatovat, že sezónní pozice (především) v sektoru cestovního ruchu zaměstnávají až 1 % průběžně schopných obyvatel Děčína.

Oproti předchozím rokům, kdy docházelo k rychlému poklesu sezónní nezaměstnanosti je na začátku roku 2020 patrná stagnace nezaměstnanosti, která může značit zhoršení situace na trhu práce. V tom se mohla projevit jak nastupující koronavirová krize, tak obecně zhoršená makroekonomická situace, která byla v některých ukazatelích patrná již před příchodem rozšířením koronavirové nákazy. Lze předpokládat, že v důsledku obou faktorů dojde v první polovině roku 2020 ke skokovému zvýšení nezaměstnanosti.

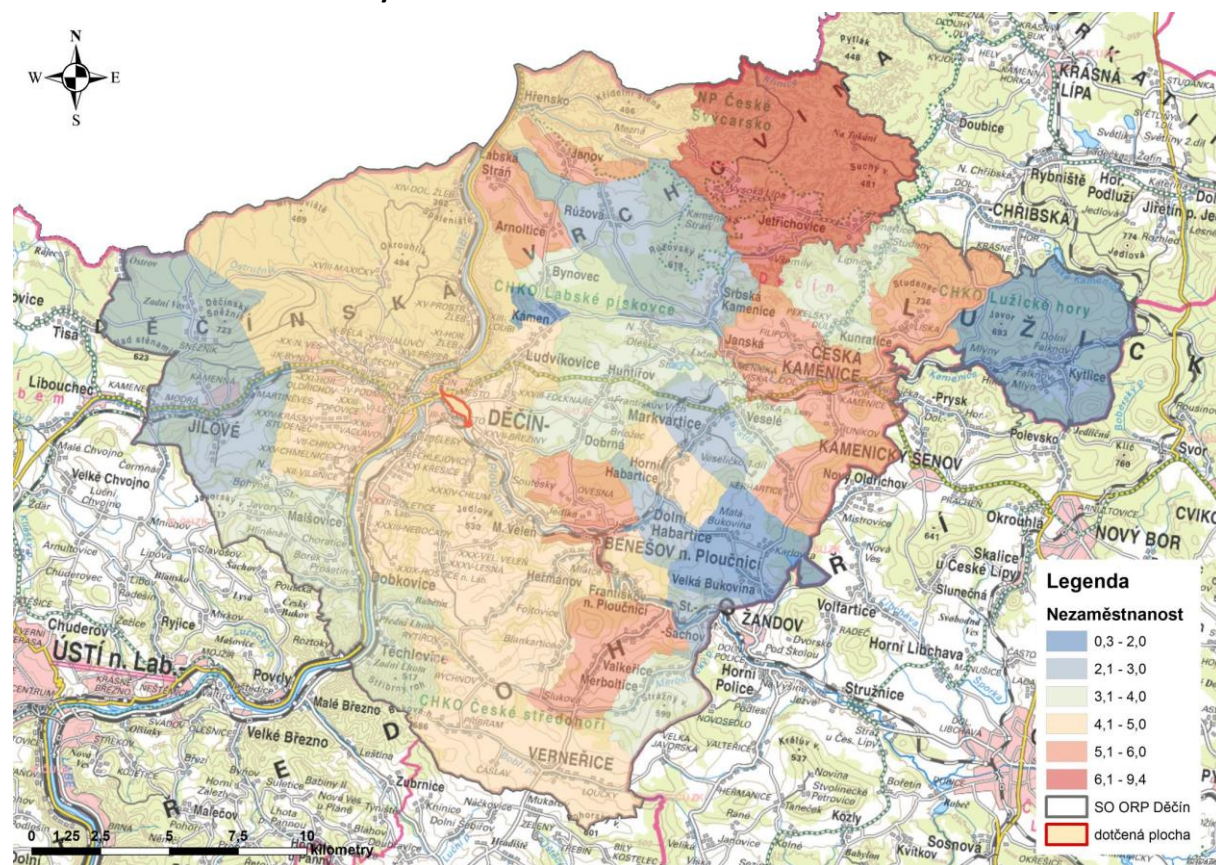
Z hlediska srovnání s referenčními územími lze konstatovat, že situace na trhu práce v Děčíně a okolí odpovídá průměru Ústeckého kraje. Děčínský trh práce nenesl tak výrazné znaky strukturální nezaměstnanosti, jako u měst Ústí nad Labem či Chomutov, na druhou stranu je zde vzhledem k omezené nabídce pracovních příležitostí horší situace než ve zbytku Česka. I v Děčíně došlo v posledních cca 6 letech v souvislosti s ekonomickou konjunkturou k rapidnímu poklesu nezaměstnanosti, v případě příchodu hospodářské recese však zde vzhledem k dlouhodobě omezené nabídce pracovních příležitostí hrozí prudký nárůst nezaměstnanosti.

Tabulka 10: Situace na trhu práce v Děčíně a referenčních územích

	Podíl nezaměstnaných osob (PNO) v %				Charakteristiky k 03/2020		
	10/2016	10/2017	10/2018	10/2019	Dosažitelní uchazeči 15-64	Volná místa	PNO v %
ČR	5,0	3,6	2,8	2,6	206 113	342 287	3,0
Ústecký kraj	7,8	5,5	4,3	3,7	22 511	15 886	4,3
Okres Děčín	7,5	5,2	4,1	3,7	3 708	1 312	4,6
Děčín	7,5	5,3	4,1	3,5	1 627	617	4,3
Chomutov	8,8	6,4	5,3	4,8	2 054	1 443	5,3
Jablonec n. N.	4,7	3,3	3,0	2,5	930	995	2,6
Teplice	6,7	4,2	3,1	2,4	1 364	1 733	3,0
Ústí n. L.	9,0	6,5	5,0	3,9	3 083	1 247	4,3
Pirna	7,8	7,3	6,4	6,0	-	-	-

Zdroj: MPSV (2020a, 2020b), Bundesagentur für Arbeit (2020)

Obrazek 8: Podíl nezaměstnaných osob v obcích SO ORP Děčín v březnu 2020



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4. Podklad: Základní mapa ČÚZK. Zdroj dat: MPSV (2020a)

V rámci samotné SO ORP Děčín je situace z hlediska podílu nezaměstnaných různorodá. V Děčíně je nezaměstnanost spíše průměrná (z hlediska ČR jako celku ovšem nadprůměrná), v některých obcích (Velká Bukovina, Kytlice, Kámen) je prakticky plná zaměstnanost, v jiných obcích a městech (Česká Kamenice, Benešov n. P., Valkeřice, Janská, Janov, Labská Stráň) je nezaměstnanost nadprůměrná. Nejvyšší nezaměstnanost byla v březnu 2020 zaznamenána v Jetřichovicích, což nejspíše souvisí se slabou zimní sezónou v sektoru CR. Obecně platí, že vzhledem k malé lidnatosti většiny zmíněných

obcí nemusí mít lepší či horší statistiky nezaměstnanosti nějakou konkrétní příčinu, protože rozdíly v podílu nezaměstnaných v řádu procentních bodů tvoří několik jednotlivců.

Tabulka 11: Nabídka a poptávka na trhu práce v okrese Děčín podle profesí k 31. 3. 2020

Profese podle CZ-ISCO	Okres Děčín	
	Uchazeči o zaměstnání	Volná pracovní místa
Celkem		
Zaměstnanci v ozbrojených silách	1	0
Zákonodárci a řídící pracovníci	20	8
Specialisté v oblasti vědy a techniky	22	10
Specialisté v oblasti zdravotnictví	2	52
Specialisté v oblasti výchovy a vzdělávání	25	43
Specialisté v obchodní sféře a veřejné správě	15	8
Specialisté v oblasti informačních a komunikačních technologií	8	3
Specialisté v oblasti právní, sociální, kulturní	19	3
Techničtí a odborní pracovníci v oblasti vědy a techniky	50	18
Odborní pracovníci v oblasti zdravotnictví	6	32
Odborní pracovníci v obchodní sféře a veřejné správě	41	19
Odborní pracovníci v oblasti práva, kultury, sportu	27	4
Technici v oblasti informačních a komunikačních technologií	12	0
Všeobecní administrativní pracovníci, sekretáři	206	11
Pracovníci informačních služeb, na přepážkách	33	9
Úředníci pro zpracování číselných údajů a v logistice	38	13
Ostatní úředníci	12	0
Pracovníci v oblasti osobních služeb	362	123
Pracovníci v oblasti prodeje	282	43
Pracovníci osobní péče v oblasti vzdělávání, zdravotnictví	86	9
Pracovníci v oblasti ochrany a ostrahy	132	20
Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství	28	0
Kvalifikovaní pracovníci v lesnictví, rybářství a myslivosti	8	24
Farmáři, rybáři, lovci a sběrači samozásobitelé	2	0
Řemeslníci a kvalifikovaní pracovníci na stavbách	242	110
Kovodělníci, strojírenští dělníci	124	190
Pracovníci v oblasti uměleckých a tradičních řemesel	20	1
Pracovníci v oboru elektroniky a elektrotechniky	11	13
Zpracovatelé potravin, dřeva, textilu	89	62
Obsluha stacionárních strojů a zařízení	13	88
Montážní dělníci výrobků a zařízení	85	47
Řidiči a obsluha pojezdových zařízení	229	109
Uklízeči a pomocníci	547	19
Pomocní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	48	14
Pomocní pracovníci v oblasti těžby, stavebnictví, výroby	692	194
Pomocní pracovníci při přípravě jídla	64	10
Pracovníci s odpady a ostatní pomocní pracovníci	146	6

Zdroj dat: MPSV (2020c)

Aktuální situace z hlediska struktury nabídky a poptávky na trhu práce vykazuje strukturální nerovnováhu. Je zjevný dlouhodobý nedostatek vysoce kvalifikovaných pracovníků v některých oborech (zejména pak lékařů a zdravotnického personálu a pedagogů) a dále kvalifikovaných pracovníků na dělnických pozicích v oboru strojírenství a kovovýroby (tedy v dominantních oborech

děčínského průmyslu), mezi něž lze počítat i obsluhu stacionárních strojů a zařízení. Na druhou stranu je zde aktuálně značný nadbytek administrativních pracovníků, pracovníků v oblasti osobních služeb, prodeje, ochrany a ostrahy, řemeslníků, řidičů a nejméně kvalifikovaných pomocných pracovníků v různých oborech (kteří z velké části připadají na místní sociálně vyloučené obyvatelstvo). V této situaci se již nejspíše projevuje také zhoršená situace na trhu práce v důsledku koronavirové krize. Je otázkou, nakolik zhoršená makroekonomická situace ovlivní poptávku po dělnických profesích v oborech strojírenství a kovovýroby, v zásadě lze ale konstatovat, že až na obory zdravotnictví, školství, strojírenství a kovovýroby je u všech profesí přebytek počtu uchazečů nad počtem volných pracovních míst.

2.2.7 Bydlení a trh s byty

Tabulka 12: Dokončené byty v Děčíně a referenčních městech v období 2009 – 2018

Město	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Celkem
Děčín	36	47	15	27	35	21	11	10	20	28	250
Jablonec n. N.	92	95	42	144	45	40	19	94	26	25	622
Chomutov	32	4	65	23	4	13	5	5	5	4	160
Teplice	32	16	36	127	30	18	20	9	30	29	347
Ústí n. L.	76	55	66	54	77	57	77	78	53	86	679
Pirna	32	14	46	22	29	56	94	55	84	43	475

Zdroj: VDB ČSÚ (2020), Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020)

Při pohledu na počty dokončených bytů v Děčíně je zjevná jedna z příčin dlouhodobého migračního úbytku počtu obyvatel – nízká nabídka nového bydlení ve městě. V Děčíně bylo v posledních cca 10 letech dokončeno násobně méně bytů, než např. v Jablonci nad Nisou (kde přitom počet obyvatel stagnoval) či Pirně. Méně bytů bylo ve sledovaném období dokončeno pouze v Chomutově, který je z mnoha hledisek (např. z hlediska rozsahu sociálního vyloučení a průmyslových zátěží) možné považovat za méně atraktivní město k bydlení. Nízké tempo výstavby v Děčíně také poukazuje na praktickou absenci hromadné developerské výstavby, což může do určité míry souviset s limity využití území.

V Děčíně připadá cca jedna čtvrtina bytového fondu na bydlení v rodinných domech, což je z hlediska referenčních měst nadprůměrná hodnota. To svědčí o venkovském, resp. příměstském charakteru velké části zástavby města, která je hodně ovlivněna konfigurací terénu. Je to ovšem také dáno rozsáhlým územím města, které zahrnuje mnoho sídel venkovského rázu. V Děčíně je také velmi vysoké zastoupení trvale neobydlených bytů, což souvisí s rekreační atraktivitou území (byty, resp. domy jsou využívány k rekreaci).

V Děčíně je nejnižší počet i podíl bytů v panelových domech mezi sledovanými městy. Děčínská socialistická sídliště zpravidla nejsou příliš rozsáhlá a nemají tak vysoký vliv na ráz zástavby, jako v jiných městech. Zástavba Děčína je tak v průměru starší než v jiných městech a je zde také vyšší podíl tzv. substandardního bydlení tvořeného byty bez vlastní koupelny, splachovacího záchodu, nebo vodovodu v domě. Technické vybavení bytového fondu tak odpovídá jeho stáří, resp. nižšímu zastoupení novějšího bytového fondu s technickým vybavením I. kategorie. Ve městě jsou tak velké investiční potřeby v oblasti kvality a technického vybavení bytového fondu.

Tabulka 13: Bytový fond v Děčíně a referenčních městech

		Děčín	Jablonec nad Nisou	Chomutov	Teplice	Ústí nad Labem
Byty celkem		23 368	20 510	22 821	24 816	43 597
z toho	rodinné domy	6 049	5 479	3 508	3 350	6 888
	bytové domy	16 887	14 596	19 186	21 220	35 768
Neobydlené byty		1 036	538	508	443	592
% bytového fondu		2,3	2,5	1,9	2,4	2,2
důvod neobydlenosti: rekreační využití		77	59	6	4	27
Obydlené byty		22 830	20 002	22 378	24 224	42 635
z toho v panelových domech		8 400	8 445	13 921	12 599	24 004
Vybavenost obydlí bytů (podíl v %)	plyn zaveden do bytu	56,2	67,0	76,0	67,1	61,5
	vodovod v bytě	82,8	85,6	86,3	83,6	84,4
	teplá voda	82,8	84,5	85,0	82,4	83,3
	přípoj na kanalizační síť	79,3	80,4	90,1	87,4	85,3
	vlastní splachovací záchod	82,5	84,6	85,9	83,3	84,1
	vlastní koupelna, sprchový kout	81,9	84,7	85,6	83,1	83,9
z toho postavené (v %)	1919 a dříve	18,5	16,0	2,5	10,5	5,2
	1920 - 1970	32,6	22,4	36,9	34,1	33,3
	1971-1980	16,3	24,0	35,7	17,5	23,0
	1981-2000	24,0	30,9	18,5	31,9	31,8
	2001 - 2011	3,7	5,5	3,9	2,9	3,5
Průměrná obytná plocha (m ²)		61,3	61,0	57,6	59,7	57,9

Zdroj: SLDB (2011)

Shrnutí – socioekonomická analýza

- Děčín je součástí ústecko-chomutovské aglomerace a leží na významné dopravní a urbanizační ose tvořené řekou Labe
- Děčín leží na významném dopravním koridoru mezi ČR a SRN, která je zhmotněna zejména železničními tratěmi Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany a Kolín – Lysá nad Labem – Děčín (- Drážďany) a Labskou vodní cestou
- Silniční poloha Děčína je spíše nepříznivá, chybí zde kapacitní a kvalitní napojení (přivaděč) na dálnici D8 a kvalitní propojení s Libereckým krajem
- Specifikem Děčína je poloha v atraktivní a členité krajině a uvnitř dvou CHKO (CHKO České středohoří a CHKO Labské pískovce). Z toho vyplývá na jednu stranu vysoká atraktivita prostředí města (a rezidenční a rekreační atraktivita města), na druhou stranu omezení územního rozvoje města (regulativy vyplývající s ochrany přírody a krajiny, svahové nestability, záplavová území)
- Děčín je přirozeným spádovým centrem regionu, který lze identifikovat s územím SO ORP Děčín. Význam Děčína jako pracovního centra regionu je přitom omezený, počet dojíždějících do zaměstnání zde byl podle SLDB 2011 prakticky stejný jako počet vyjíždějících do zaměstnání.
- Hlavní proudy vyjížděky do zaměstnání i škol směřují z Děčína do Ústí nad Labem a Prahy. Intenzita těchto proudů přitom dokládá omezené možnosti uplatnění na místním trhu práce. Vyjížděka do zaměstnání v Praze je předstupněm vystěhování řady vyjíždějících do Pražské aglomerace.
- V Děčíně je poměrně solidní nabídka základních zdravotnických a sociálních služeb a středoškolských vzdělávacích oborů. Pozitivem je nabídka vysokoškolských oborů detašovaného pracoviště ČVUT. Z pobytových zařízení sociálních služeb jsou zde nedostatky v kapacitách bydlení pro seniory s nízkým příjmem a odlehčovacích služeb a chybí zde pobytové služby domova se zvláštním režimem a azylového bydlení pro ženy a rodiny.
- V Děčíně dochází od r. 1990 k dlouhodobému úbytku počtu obyvatel v důsledku migrace. Ta je spojená mj. s procesem suburbanizace (stěhování obyvatel města do obcí v jeho blízkém zázemí) a metropolizace (stěhování za pracovním uplatněním do pražské aglomerace). Lze předpokládat, že z města odchází zejména mladší a vzdělanější obyvatelé, což se projevuje na nepříznivé věkové a vzdělanostní skladbě populace Děčína. Pro předcházení úbytku této skupiny obyvatel je mj. potřebné zvýšení nabídky cenově dostupného, a přitom atraktivního bydlení a rozšíření nabídky uplatnění pro obyvatele s vyšší kvalifikací ve městě a okolí.
- V Děčíně je tradičně rozvinutý zejména obor výroby a zpracování kovů, který zde vytváří téměř úplný cyklus (od výroby nástrojů pro zpracování kovů, přes samotné zpracování kovů až po výrobu finálních výrobků z kovů). Dále je zde tradičně rozvinuté strojírenství (zejména pak dopravní strojírenství). Ostatní průmyslové obory jsou zde zpravidla reprezentovány menším množstvím podniků s celkovou zaměstnaností nepřesahující několik stovek zaměstnanců.

- Po konci éry socialismu došlo v Děčíně k rapidní deindustrializaci a naopak k rozvoji sektoru služeb (maloobchod, stravování, apod.), který reprezentuje zejména holding Armex Group, jenž patří mezi největší společnosti podle tržeb v Ústeckém kraji i v celém Česku. Útlum zaměstnanosti a významu pro místní ekonomiku naopak postihnul sektor dopravy – zejména pak říční a železniční dopravy. Místní ekonomika byla také přímo či zprostředkovaně zasažena útlumem těžby uhlí.
- Vzhledem k limitům využití území v Děčíně nebyla vybudována žádná větší průmyslová zóna na „zelené louce“ a nedošlo zde k příchodu významných investorů do sektoru výroby, kteří by zde vybudovali nové závody. Rozvoj výrobních podniků se tak odehrával v rámci brownfieldů. Díky absenci příchozích investic do výrobních závodů na zelené louce se zdejší průmysl vyznačuje absencí dominantních podniků a naopak velkým významem malých a středních podniků, které jsou v Děčíně poměrně zakořeněné. Pro jejich udržení ve městě je žádoucí zajistit plochy pro případný prostorový rozvoj těchto podniků. Dalšími vhodnými lokalitami kromě zóny Děčín-východ jsou brownfieldy Česany v Boleticích nad Labem a konzerváren v Děčíně-Křešicích.
- Trh práce se v souvislosti s ekonomickou konjunkturou vyznačoval dlouhodobým poklesem nezaměstnanosti, přitom zde byly však silné mezisezónní výkyvy spojené zejména s útlumem sektoru cestovního ruchu v zimním období. Lze předpokládat, že v nejbližší době bude v důsledku zhoršené makroekonomické situace docházet k výraznému nárůstu nezaměstnanosti. V Děčíně je přitom patrná dlouhodobě omezená nabídka pracovních příležitostí v důsledku absence velkých zaměstnavatelů (zejména) v oblasti průmyslu. Ani pro vysoce kvalifikované uchazeče (s výjimkou lékařů, zdravotních sester a pedagogů) ovšem není ve městě dostatečná nabídka.
- Aktuálně (březen 2020) jediné profese, u kterých je převis poptávky po pracovnících, jsou lékaři a zdravotnický personál, pedagogičtí pracovníci a kvalifikovaní dělníci v dominantních průmyslových oborech strojírenství a kovovýroby. U ostatních profesí a zejména pak u nejméně kvalifikovaných pomocných pracovníků je značný převis počtu uchazečů nad počtem volných pracovních míst.
- V Děčíně je vysoké zastoupení bytů v rodinných domech na bytovém fondu města a je zde vysoký podíl trvale neobydlených bytů, zejména pak bytů, resp. domů využívaných k rekreaci. Naopak je zde nízké zastoupení novější zástavby a bytů v panelových domech, což se na jednu stranu projevuje atraktivnějším prostředím města, na druhou stranu ovšem vyšším podílem tzv. substandardního bydlení s byty bez vodovodu, koupelny nebo splachovacího záchodu. Také míra plynofikace a odkanalizování bytového fondu je zde nižší. Velká část domovního fondu je stále vytápěna tuhými palivy, což se negativně projevuje na kvalitě ovzduší v topné sezóně. V rámci technické vybavenosti bytového fondu tak jsou velké investiční potřeby.

2.3 TECHNICKO-LEGISLATIVNÍ LIMITY

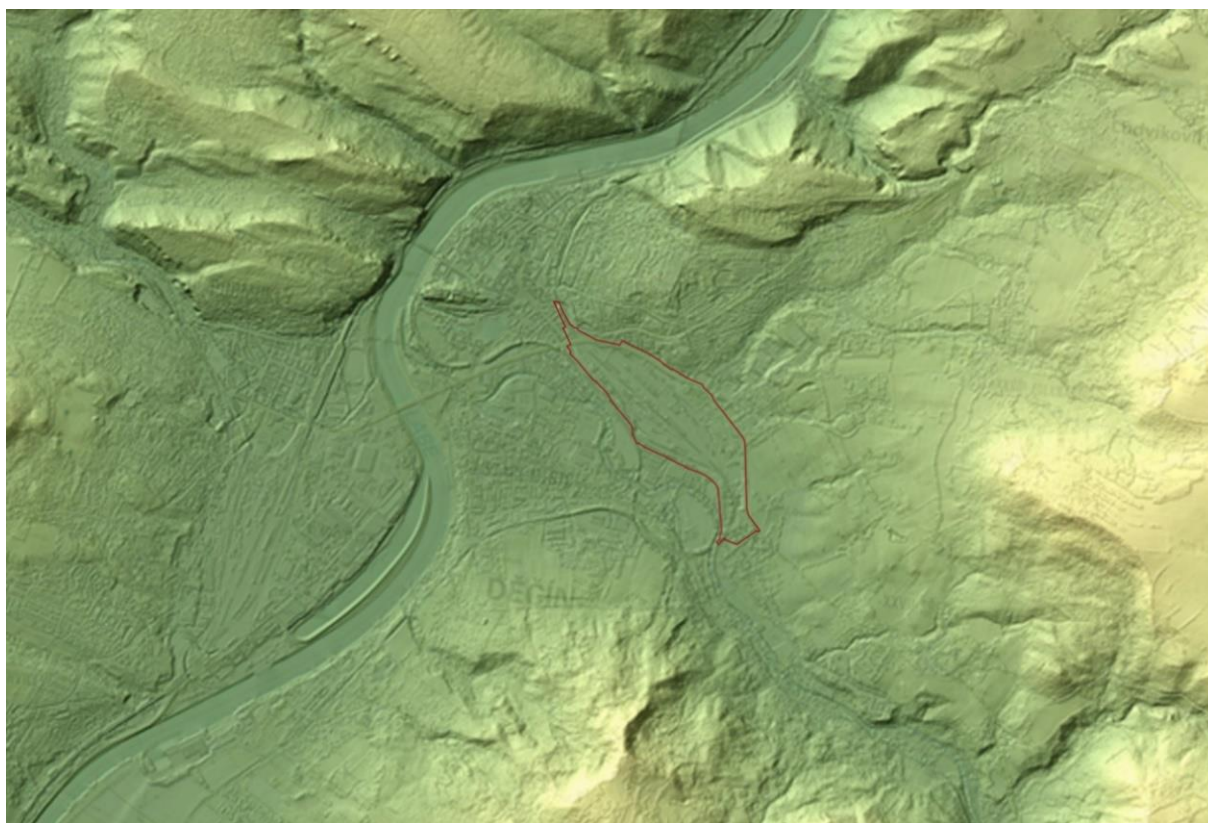
2.3.1 Urbanistický a historický rozbor území

Řešené území je tvořeno především převážně nezastavěným rovinatým územím rozsáhlého kolejiště s významnou památkou bývalého východního nádraží a dalších obslužných drážních objektů spolu s novostavbami distribučně – výrobního charakteru a teplárnou v jihovýchodní ploše.

2.3.1.1 Souvislosti urbánního řešení a širší vztahy

Pro historický vývoj osídlení byla určující poloha v kotlině mezi pahorky a přítomnost vodní cesty. Zásadní roli sehrála ve formování osídlení železniční dráha, jejíž rozlehlé plochy zabraly velká území a z velké části ovlivnily vývoj okolního urbanismu.

Obrázek 9: Morfologie terénu v zájmovém území a jeho okolí

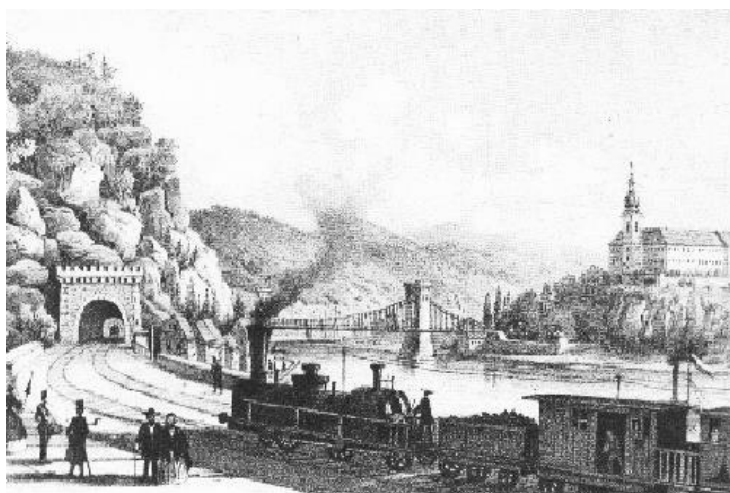


Zdroj: <https://ags.cuzk.cz/dmr/>, červeně vyznačena hranice řešeného území ve vztahu k morfologii terénu

Zatímco historické jádro Děčína se nacházelo na pravém břehu Labe, dramatickým rozvojem levobřežních Podmokel v návaznosti na nové vlakové nádraží (pozemky poskytl roku 1852 Thun-Hohenstein) a výstavbou železniční dráhy Praha – Drážďany došlo během 50. let 19. století k převýšení počtu obyvatel nad historickým Děčínem. Přílivem dělníků z vnitrozemí se na konci 19. století vytvořila početná česká menšina v jinak převážně německém městě. Děčín a připojené okolní

obce se svou polohou při německých hranicích, levnou pracovní silou a strategickou polohou při vodní cestě a posléze i železniční dráze staly důležitým centrem průmyslu.

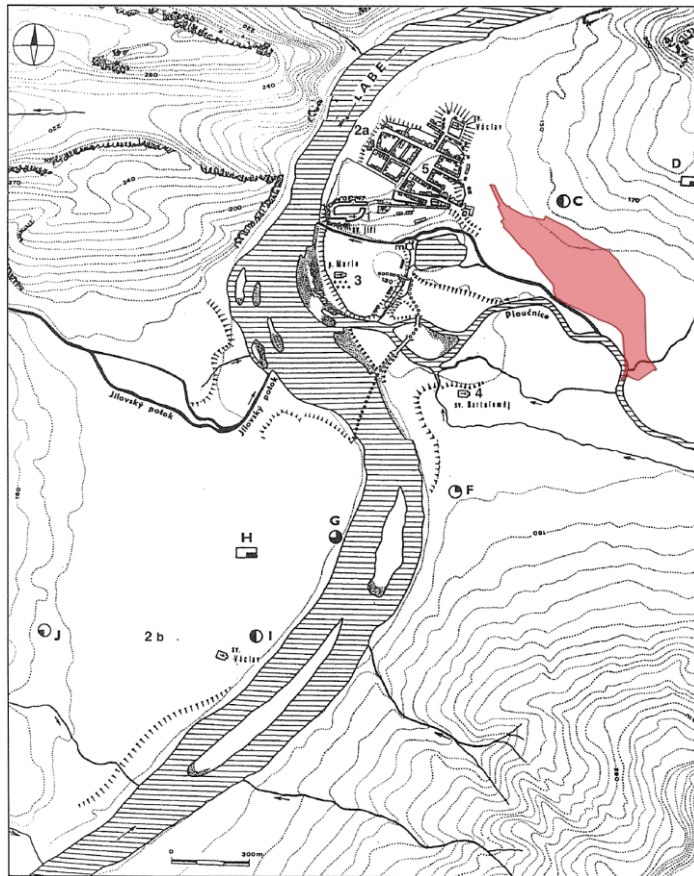
Obrázek 10: Železniční doprava v Děčíně ve druhé polovině 19. století



Zdroj: <https://www.dpmdas.cz/mesto-a-zeleznice>

První průmyslové podniky byly v Podmoklech založeny v letech 1856 – 1829. Na keramický, potravinářský a dopravní průmysl (většina původních továrních objektů v Podmoklech byla stržena kolem roku 1900, další vybombardované ruiny až po 2. světové válce) navázala na přelomu 19. a 20. století unikátní rozsáhlá secesní rezidenční výstavba a rozvoj služeb.

Obrázek 11: Vývoj Děčína od raného po vrcholný středověk



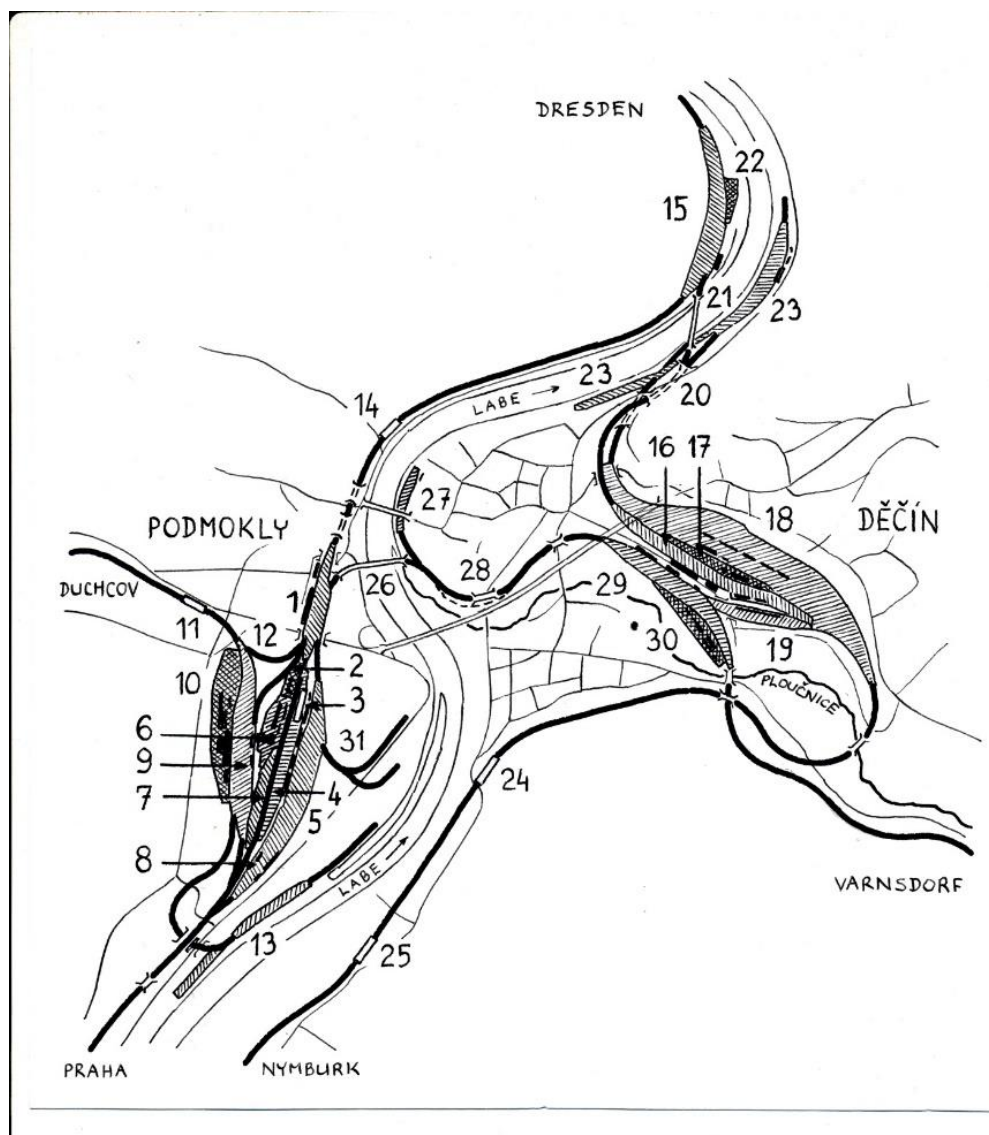
Mapa č. 1 - Vývoj Děčína od raného k vrcholnému středověku

Na dříve nezastavěných rovinatých plochách jihovýchodně od jádra Děčína bylo v návaznosti na železniční trať postaveno v roce 1865 východní nádraží s honosnou budovou a město tak bylo železničními tahy **rozděleno do enkláv**. Pro názornost uvádíme na obrázku níže porovnání velikosti ploch děčínského východního nádraží včetně kolejíšť a původního středověkého jádra města.

Pro urbanismus Děčína jsou typické výrazné celky vzniklé jako stavební reakce na zásadní společensko-ekonomický popud vzájemně rozdělené dopravními cestami, řekou a morfologií terénu.

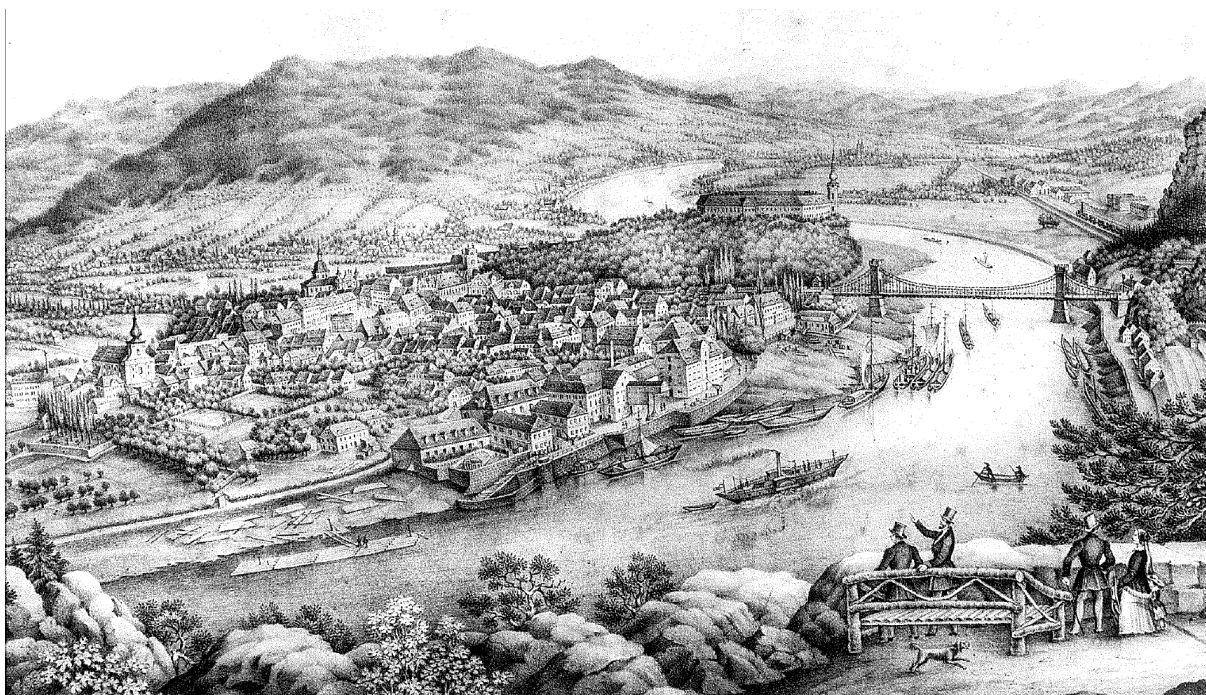
Z okolních kopců (Stoličná hora/Kvádrberk, Pastýřská stěna) jsou na město významné výhledy, což dokazuje i veduta níže. V panoramatech se vždy uplatňovala výrazná silueta zámku na skalním ostrohu nad řekou a skály labských pískovců na protějším břehu.

Obrázek 12: Pozice nádraží v lokalitě Děčína



Zdroj: Hana Slavičková, Tomáš Velímský, František Cvrk, - Praha, Ústí nad Labem: Historický ústav Akademie věd České republiky; Univerzita Jana Evangelisty Purkyně Ústí nad Labem, 1998. - [27] vol. listů: 31 obr., 28 map; 42 cm. - (Historický atlas měst České republiky; Sv. 4), ISBN 80-85268-53-1

Obrázek 13: Pohled na Děčín od severozápadu, Děčín



Zdroj: Hana Slavičková, Tomáš Velímský, František Cvrk, - Praha, Ústí nad Labem: Historický ústav Akademie věd České republiky; Univerzita Jana Evangelisty Purkyně Ústí nad Labem, 1998. - [27] vol. listů: 31 obr., 28 map; 42 cm. - (Historický atlas měst České republiky; sv.4), ISBN 80-85268-53-1

Plošný rozvoj města byl vždy limitován polohou v kotlině a poté zbudovanými rozdělovacími dopravními tepnami. V současnosti je limitem dále ochrana přírodních hodnot, která logicky vede k úvahám o efektivním znovuvyužití rovinných, vhodně položených ploch po plánované redukci kolejíště při východním nádraží. V rámci kontextu města se jedná o plošně velmi významnou část města tvořící klín, který navazuje na centrální oblast města a dále rozdělovací zástavbu východního břehu Labe na dvě části.

Naprosto zásadní při urbanistických úvahách o městě je **téma hranic enkláv** a jejich zpracování, které v minulosti bylo spíše oddělovací a posilující bariérovost města (dopravní komunikace s charakterem dálničních přivaděčů, rozsáhlé plochy drážního tělesa, zástavba uzavřenými průmyslovými areály a neprostupnost území). Přitom těsné sousedství vzájemně rozdílných celků, jejich částečné prolínání a **sešívání okrajů** dává potenciál ke vzniku pestrého celku obsahujícího napětí rozdílnosti jednotlivých částí.

2.3.1.2 Krajinná infrastruktura

Celé město Děčín leží v Chráněné krajinné oblasti, čemuž se věnuje již kapitola 2.1.3. Příroda a krajina výše. Ochrana přírody je limitem rozvoje, na druhou stranu tím, že je město obklopeno významně hodnotnou přírodou s lesy a skalami, vznikají příhodné podmínky pro rozvoj rekreace a sportovního využití jak pro obyvatele, tak pro návštěvníky z České republiky, Německa a dalších zemí. Atraktivita dále roste možností turistické lodní dopravy, která je limitována negarantovanou splavností Labe.

2.3.1.3 Vliv vodních toků a ploch na urbanistický rozvoj

V rámci urbanistického rozboru se jako limity projevují záplavová území stoleté vody a přirozené bariéry vodních toků. Ty jsou na jedné straně pozitivním činitelem s ohledem na provzdušnění města a panoramata, na druhé straně tvoří překážku v pohybu, čímž spolu s dopravními cestami rozděluje

urbanistickou strukturu na svébytné celky. Klíčovou roli hrají v Děčíně přístaviště využívaná jak pro turismus, tak pro nákladní lodní dopravu, kterou však komplikují výkyvy výšky hladiny.

Historie lodní plavby a její vliv na urbanistický rozvoj

Od 40. let 19. století začal vzrůstat význam Děčína jako důležitého přístavu a překladiště. Kromě strategického, pohraničního místa na mapě k tomu přispěl i rozmach paroplavby. Děčín se nakonec stal i sídlem ředitelství podniku ČSPLO a bylo tu vytvořeno také učňovské středisko pro zájemce o obor lodní dopravy. Rozvoj plavby byl pevně spjat se solným obchodem. Lodě pluly po proudu pouze samotíží a s pomocí plachty, proti proudu pak byly vlečeny po potahových stezkách lidmi nebo koňmi. Železnice znamenala pro labskou paroplavbu vážnou konkurenci v dopravě zboží a osob. V polovině 70. let 19. století došlo ke shodě a oba dopravní systémy začaly spolupracovat. V Děčíně vybudovaná překladiště znamenala velký přínos jak pro železnici, tak pro vodní dopravu – a dnešní město Děčín se rozvíjelo a bohatlo. Východní nádraží vystavené společností OWNB mělo kdysi klíčovou roli z hlediska nákladní dopravy, neboť se trať napojovala na labský přístav, kde byl materiál překládán též do lodí v majetku OWNB.

Současný stav

Limitem nákladní lodní dopravy na Labi jsou spory ohledně výstavby plavebního stupně Děčín, proti kterému se staví ekologičtí aktivisté. Argumenty obhájců garantovaného splavnění pro Plavební stupeň jsou zlevnění mezinárodní kontejnerové dopravy převedením části provozu z železnic a silnic na vodní tok, dále zvýšení konkurenceschopnosti usnadněním importu a exportu ve vztahu k Německu a dále k moři. Bez plavebního stupně je vodní cesta nespolehlivá a negarantovaná vzhledem ke kolísání výšky hladiny v letních měsících a mezinárodní dopravci využívají situace omezení dopravy po Labi k manipulaci s cenami. Stejně tak je v případě poklesu hladiny omezen turistický ruch.

Vodní toky a plochy ve vztahu k lokalitě východního nádraží

Pro plochu východního nádraží je zásadní, že leží mimo záplavové území stoleté vody Q100.

Pod povrchem drážního tělesa a navazujících ploch jsou zatrubněny hned dva kolmo probíhající potoky – Folknářský, probíhající centrem řešeného území, a na jihu dále bezejmenná strouha. V rámci záměru je vhodné zvážit alespoň částečnou revitalizaci těchto vodních prvků.

2.3.1.4 Řešené území tzv. východního nádraží – stávající využití území

Ze severu navazuje na řešené území městská zástavba tvořící prstenec okolo historického jádra původního Děčína a impozantního zámku s přilehlými parkovými plochami. Toto slibné spojení je bohužel citelně narušeno přecházejícím tělesem mimoúrovňové kapacitní komunikace, za kterou území radikálně mění charakter spíše k průmyslovému předměstí. Budova bývalého východního nádraží je zcela odtržena od města a stojí jako osamělé memento bývalé reprezentativní nádhery mezi převážně průmyslovými stavbami v okolí.

Ze západu území lemuje rekreačně téměř nevyužitá řeka Ploučnice a poměrně neuspořádaná zástavba tvořená směsí průmyslových objektů, domků a bytových domů. Směrem na severozápad k mimoúrovňové dopravní tepně se přimyká území tvořené živelnou srostlicí nákupního centra, aquaparku, zimního stadionu, sportovišť a zázemí města (pošta, hasičský dvůr, atd.) spolu s povrchovými parkovišti.

Z východní strany se k území přimyká na severovýchodě čitelná uspořádaná struktura obytných čtvrtí šplhajících na úpatí sousedícího kopce, kde jsou lepší životní podmínky a ovzduší než v málo provětrávané kotlině. Na jihozápadě pak Folknářský potok tvoří zlom, za kterým začíná zcela odlišná atmosféra roztroušených areálů stavebnin, prodejen automobilů a typické soudobé zástavby okraje

měst a zbytkových ploch. Na jihu se pak tato východní strana hranice otevírá do krajiny luk a sadů s výhledy na okolní kopcovitou krajinu.

Z jihu lokalitu uzavírá poměrně zajímavá kombinace botanické zahrady, střední zahradní školy, pěstebních pozemků a výsadbových ploch spolu s jezdeckým areálem. Dalo by se říci, že stejnou měrou jakou je sever atakován masivní dopravní stavbou, je jih změkčen přítomností zeleně a přechodem do luk a sadů na jihovýchodě, které ostře kontrastují s výraznou plochou kolejiště a průmyslovými stavbami.

2.3.1.5 Aktivní parter

V rámci analýzy bylo zkoumáno obsazení parteru přilehlých ulic a částí města. Míra oživení parteru obchody, službami a restauracemi je znázorněna na samostatné příloze. Průzkum byl proveden na základě aktuálních dat z veřejně přístupných mapových portálů. Z analýzy je zřejmé, že typ zástavby tvořící kompaktní uliční prostory s množstvím drobnějších obchodních prostor umožňuje vyšší míru rozvoje pestré aktivity a přispívá k obyvatelnosti území na rozdíl od velkých monofunkčních celků.

2.3.1.6 Hierarchie veřejných prostranství

V rámci města Děčín jsou dvě jasně založená městská jádra – Podmokly a Staré město. Obě dvě urbanistické struktury se vyznačují poměrně jasně vymezenými charakteristickými veřejnými prostory.

U Podmokel je to síť tvořená předporostorem nádražní budovy, Mírovým náměstím, Revolučním náměstím, křižovatkou Prokopa Holého a Telické, a Husovým náměstím. U Starého Města je to především Masarykovo náměstí a náměstí Svobody.

V rámci řešeného území se nenachází stabilizovaná veřejná prostranství a není jasná hierarchie uličních prostor jak v řešeném území tak při jeho okrajích.

Při porovnání měřítek lokalit lze dojít k tomu, že pro řešené území, které je plošně srovnatelné, je vhodné vymezit páteční osy a veřejné prostory, jinak se stane jen další vyloučenou účelovou enklávou odtrženou od města.

2.3.1.7 Lokality území a jejich charakter

V rámci širšího zázemí řešeného území se vyskytuje pestrá škála typů zástavby od zahrádkářských kolonií po velkoprostorové haly a nákupní centra. Jen malá část okolních území vytváří ucelené lokality s typickým charakterem zástavby, spíše smíšené typické pro okrajové části měst. Městotvorný potenciál jasně vymezených uličních prostranství a bloků má nejvíce severní sousedství řešeného území, kde je však slibný potenciál umenšen mimoúrovňovým křížením. Přesto mají některé bloky potenciál stát se generátorem lokálního charakteru. Tyto bloky by bylo vhodné pojmenovat a posílit jejich charakter.

Samotná plocha řešeného území je definovaná spíše jako prázdný prostor ve městě, rovina, která čeká na své využití a napojení. Na jihu propojení s řekou, na severu s městem a přitom poskytnout potřebné plochy pro rozvoj pracovních příležitostí a průmyslu při hlavní dopravní tepně.

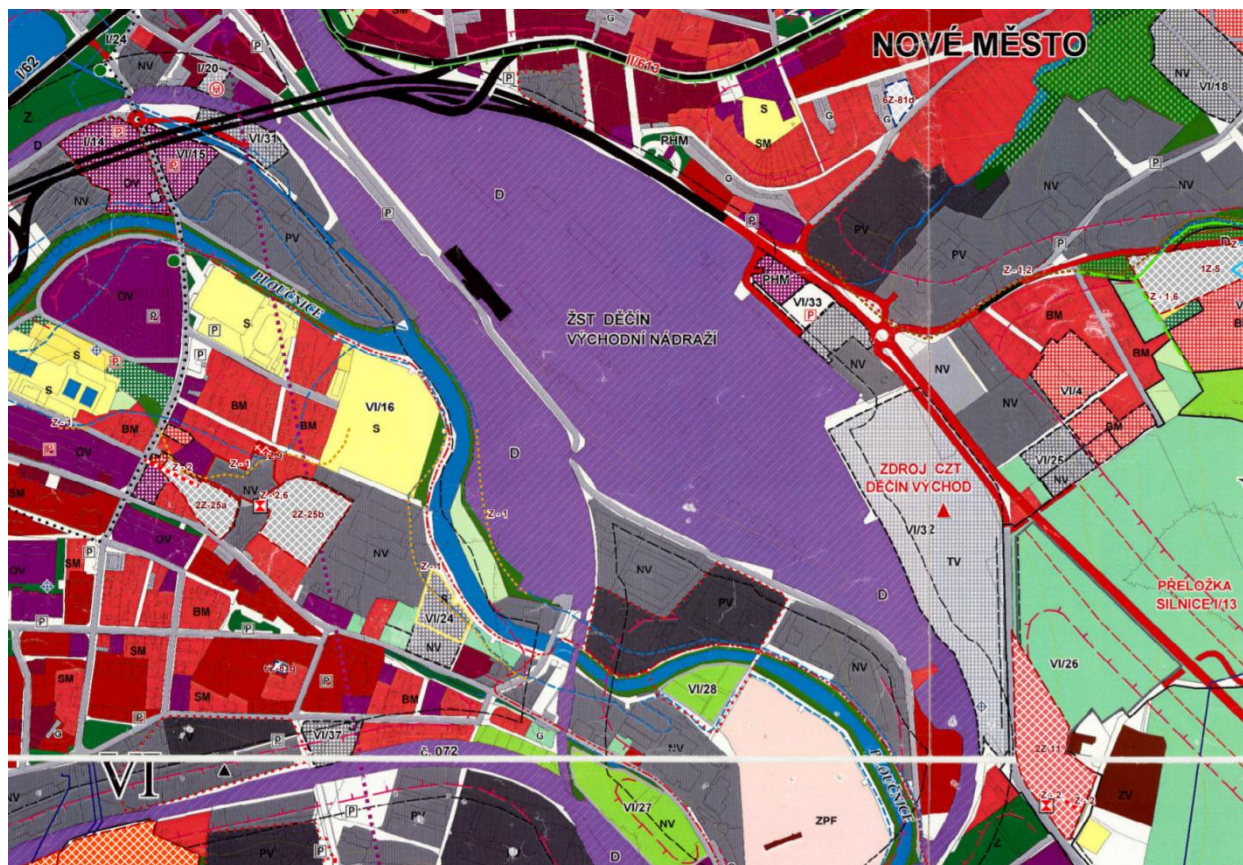
2.3.1.8 Územně plánovací dokumentace

V současnosti je platným územním plánem „Právní stav územního plánu města Děčín po pořízení změn č. 1,2,4,6,8“. Územní plán města Děčín vydalo zastupitelstvo města Děčín na svém zasedání dne 21. 03. 2002 usnesením č. LXXVIII, tj. před účinností zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.

Obecně závazná vyhláška č. 3/2002 o závazné části územního plánu města Děčín nabyla účinnosti dne 21. 03. 2002.

V platném územním plánu jsou řešenému území přisouzeny především funkce železniční infrastruktury a navazujících provozů, dále v jihovýchodní části plochy technické infrastruktury a výrobních služeb.

Obrázek 14: Platný územní plán pro zájmové území (výřez)



Vysvětlivky:

STAV	NÁVRH	VÝHLED				
			HRANICE STÁTŮ			PLOCHY PRŮMYSLOVÉ VÝROBY
			HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ			PLOCHY VÝROBNÍCH SLUŽEB
			MĚSTSKÝ SEKTOR			TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
			HRANICE SOUČASNĚ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ			AREÁLY ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY ZAHRADNICTVÍ
			HRANICE ZASTAVITELNÉHO ÚZEMÍ			VEŘEJNÁ ZELENĚ, LESOPARK
			PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ			HŘBITOV
			PLOCHY BYTOVÝCH DOMŮ			VODNÍ TOKY A PLOCHY
			PLOCHY RD			LESNÍ PLOCHY
			REKREAČNÍ ÚZEMÍ			OSTATNÍ ZELENĚ
			SVAH, SKÁLA			ORNÁ PŮDA
			SPORTOVNÍ PLOCHY			DRNOVÝ FOND - TTP
						SADY, ZAHRADY
						ZAHRADKÁŘSKÉ OSADY

	OSTATNÍ PLOCHY		HLAVNÍ VODOVODNÍ ŘAD VDU, ČS, VODNÍ ZDROJ
	Q100		HLAVNÍ KANALIZAČNÍ SBĚRAČ
	ÚZEMÍ OHROŽENÉ SESUVY		VÝZNAMNÝ TEPELNÝ ZDROJ
	ZÓNA RADONOVÉHO RIZIKA - NE		ZDROJ TERMÁLNÍ VODY ÚZEMÍ S REGULOVANOU ČINNOSTÍ
	HRANICE KRAJINNÉ PAMÁTKOVÉ		PHO
	PAMÁTKOVÉ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY		DOBÝVACÍ PROSTOR
	HLAVNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ		PROGNOZNÍ LOŽISKO
	PLOCHY ŽELEZNICE		REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
	CYKLISTICKÁ TRASA		LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
	PŘÍSTAV		NADREGIONÁLNÍ BOKORIDOR
	VÝZNAMNÁ PARKOVIŠTĚ		LOKÁLNÍ BOKORIDOR
	INDIVIDUELNÍ GARÁŽOVÉ DVORY, HROMADNÉ GARÁŽE		INTERAKČNÍ PRVKY
	OP VODNÍCH ZDROJŮ		CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ PŘÍRODY
	RADIORELEOVÁ TRASA, TELEVIZNÍ PŘEVADĚČ		HRANICE CHKO
	VENKOVNÍ VEDENÍ ZVN, ROZVODNA		HRANICE ZÓNY CHKO
	VTL PLYNOVOD		

LEGENDA - ZMĚNA 1

ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ

ZASTAVITELNÁ PLOCHA

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

MÍSTNÍ KOMUNIKACE (MK)

STL PLYNOVOD

NTL PLYNOVOD

VEDENÍ VN

DEŠŤOVÁ KANALIZACE

SPLAŠKOVÁ KANALIZACE

VÝTLAK KANALIZACE

ŘAD VODOVODU

VODNÍ TOK

ODVODŇOVACÍ PŘÍKOP

VTL RS - 15

TRAFOSTANICE

TRAFOSTANICE/ROZVODNA

ČOV

ČERPACÍ STANICE

FUNKČNÍ PLOCHY - NÁVRH

PLOCHY BYTOVÝCH DOMŮ

BYDLENÍ V RODINNÝCH DOMECH

PLOCHY RD

PLOCHA ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY

PLOCHY NERUŠÍCÍ VÝROBY

LEGENDA - ZMĚNA 2

ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ

ZASTAVITELNÁ PLOCHA

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

MÍSTNÍ KOMUNIKACE (MK)

CYKLOSTEZKA - UPŘESNĚNÍ TRASY

STL PLYNOVOD

SPLAŠKOVÁ KANALIZACE

ŘAD VODOVODU

VTL

ROZVODNA

TRAFOSTANICE

FUNKČNÍ PLOCHY - NÁVRH

BYDLENÍ MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ

OBYTNÉ ÚZEMÍ VENKOVSKÉ

OBČANSKÉ VYBAVENÍ KOMERČNÍ

PLOCHY NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB

NELESNÍ ZELENĚ

LEGENDA - ZMĚNA 4

ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ

ZASTAVITELNÁ PLOCHA

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

CHODNÍK PRO PĚŠÍ

STL PLYNOVOD

SPLAŠKOVÁ KANALIZACE

FUNKČNÍ PLOCHY - NÁVRH

PLOCHY RD MĚSTSKÉHO TYPU

LEGENDA - ZMĚNA 6

ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ

-  PLOCHY PŘESTAVBY
-  ZASTAVITELNÁ PLOCHA

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

-  MÍSTNÍ KOMUNIKACE
-  NTL PLYNOVOD
-  STL PLYNOVOD
-  PŘÍPOJKA VN
-  ROZVODNA/TRAFOSTANICE
-  ČERPAČÍ STANICE

FUNKČNÍ PLOCHY - NÁVRH

-  BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ
-  BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ - PODMÍNĚNO ÚZEMNÍ STUDIÍ
-  OBČANSKÁ VYBAVENOST
-  PLOCHA SMÍŠENÁ OBYTNÁ MĚSTSKÁ
-  PLOCHA PRO DROBNOU VÝROBU A SLUŽBY
-  REKONSTRUKCE KŘIŽOVATKY - ROZŠÍŘENÍ

LEGENDA - ZMĚNA 8

ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ

-  PLOCHY PŘESTAVBY
-  ZASTAVITELNÁ PLOCHA
-  ZPŘESNĚNÁ HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
-  PŮVODNÍ HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - NÁVRH

-  MÍSTNÍ KOMUNIKACE
-  VJEZD
-  NTL PLYNOVOD
-  STL PLYNOVOD
-  VVN 110 KV, ZPŘESNĚNÍ KORIDORU ZUR
-  MÍSTNÍ VODOVOD

-  ZPŘESNĚNÍ KORIDORU VEDENÍ 110 KV DLE ZUR

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

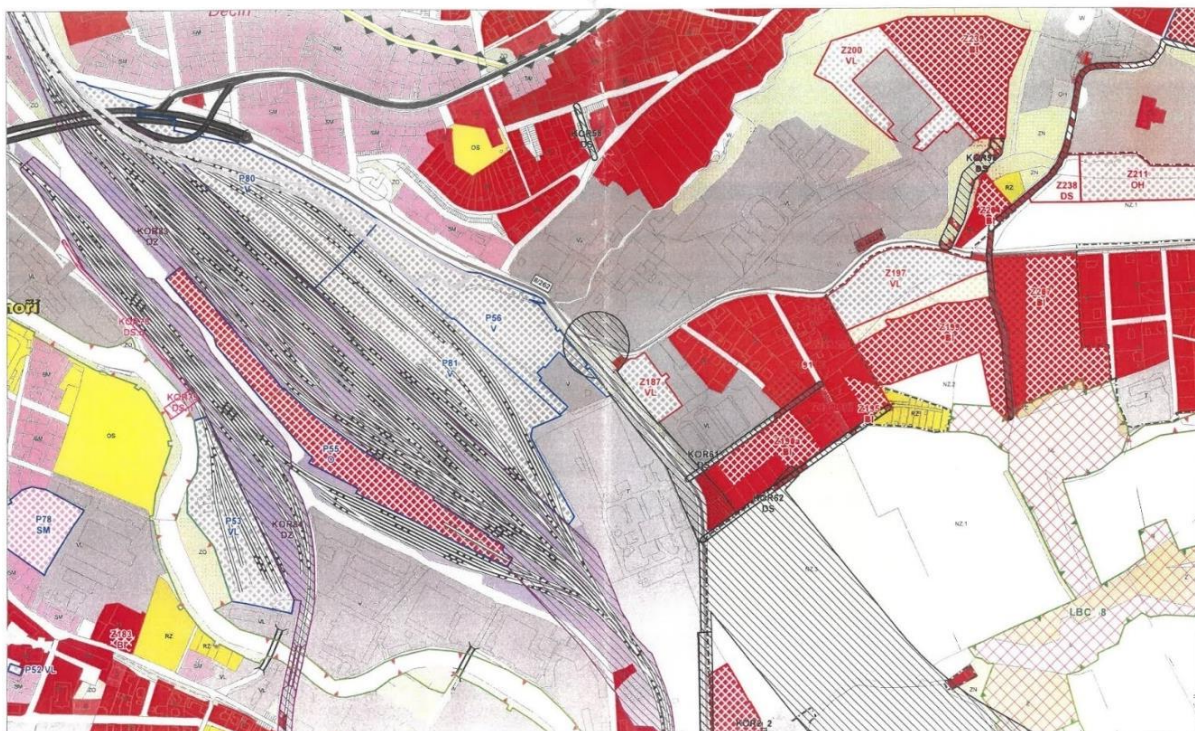
-  NRBK - NADREGIONÁLNÍ BOKORIDOR (ZPŘESNĚNÍ DLE ZUR)
-  PRVKY NAHRAZENÉ ZPŘESNĚNÍM ÚSES DLE ZUR

FUNKČNÍ PLOCHY - NÁVRH

-  PLOCHY RD MĚSTSKÉHO TYPU
-  PLOCHY RD VENKOVSKÉHO TYPU
-  PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
-  PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  PLOCHY REKREACE
-  PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ
-  VÝROBNÍ PLOCHY SE ZÁSADNÍM OMEZENÍM NOVÝCH DÍLČÍCH FUNKČNÍCH PLOCH BYDLENÍ

Zdroj: Právní stav územního plánu města Děčín po pořízení změn č. 1,2,4,6,8 (Zhotovitel: T-PLAN, Na Šachtě 9, Praha 7, 170 000, září 2017)

Obrázek 15: Návrh změn územního plánu



Zdroj:

<http://decinarchitekt.blogspot.com/search/label/v%C3%BDchodn%C3%AD%20n%C3%A1dra%C5%BE%C3%ADT>

V návrhu změny územního plánu na blogu děčínského hlavního architekta je vystaven námět změny územního plánu, ve kterém se již počítá s úpravami směřujícími k rozbití plochy vyhrazené železnici ve prospěch rozvojových ploch pro výrobu a s implementací funkce bydlení při jižním okraji.

2.3.2 Historický a architektonický rozbor objektu nádraží

Děčínské východní nádraží je posledním nádražím Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn), která se potom dále napojuje mostem přes Labe na Sasko-českou dráhu ve směru Drážďany a Berlín a zároveň na překladiště mezi říční a železniční dopravou v Děčíně Loubí. Cílem Rakouské severozápadní dráhy bylo rychlé propojení Vídně a Berlína, trať míjela Prahu, ke které byla připojena pouze odbočnou tratí z Lysé nad Labem. Tato odbočka v Praze končila na dnes již zaniklém nádraží Praha Těšnov.

Pro město Děčín mělo napojení na Rakouskou severozápadní dráhu velký význam. V něm měla tato dráha několik technických úskalí – jedním bylo vybudování tunelu skrze kvádrberský vrch, dalším pak druhé železniční přemostění Labe do Žlebu, který tuto trať připojil ve stanici Prostřední Žleb k Sasko-české dráze. Děčín se tak stal významným dopravním uzlem a překladištěm mezi železniční a vodní dopravou, jak napovídá následující schéma (v této době bylo překladiště mezi železniční a silniční dopravou situováno i pod děčínským zámkem).

Nové děčínské nádraží pak bylo postaveno v těsném sousedství nádraží patřícího České severní dráze, na pravé straně Labe se potom Rakouská severozápadní dráha protáhla do Loubí, kde bylo zřízeno překladiště mezi železniční a vodní dopravou.

Areál nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). Po dohodě s Českou severní dráhou (Böhmische Nordbahn

– BNB) bylo rozhodnuto, že budova vznikne naproti od roku 1869 již existující nádražní budovy při českolipské silnici (dnes ul. 17. listopadu). Budova byla spojena s nádražní budovou České severní dráhy zastřešenou lávkou (dnes již neexistující).

Rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu. Společnost vlastnila rovněž flotilu říčních nákladních lodí na Labi, zajišťujících spojení s přístavem v Hamburku. Překladiště v Děčíně Loubí, které je dodnes největším přístavem v České republice, umožňovalo přímé železniční spojení ve směru do Vídně i Prahy. Reprezentativní, 124 metrů dlouhá novorenesanční výpravní budova byla postavena podle návrhu architektů Rudolfa Freye a Karla Becka.

Její dispozice vychází z pětidílného, navenek symetricky pojatého půdorysu, charakteristického pro velké výpravní budovy druhé poloviny devatenáctého století. Dominantou stavby je střední vestibul, který sloužil pro celní odbavení cestujících. Ten byl až do výstavby secesní budovy pražského hlavního nádraží největším vestibulem u nás.

V pravém křídle budovy byly umístěny prostory pro cestující – čekárny, restaurace a hygienická zařízení. V přízemí levého křídla byly soustředěny služební prostory dráhy, celních orgánů, policie a pošty. V patře se nacházely nocležny a služební byty. S protilehlou nádražní budovou BNB byla budova ÖNWB spojena krytou lávkou přes ul. 17. listopadu.

Objekt původní neorenesanční budovy východního nádraží je nemovitou kulturní památkou s identifikátorem „objekt 1000138669_0001 - budova "dolního nádraží" s modrým salónekem“ a „objekt 1000138669_0002 - budova "horního nádraží". Od roku 1945, kdy převzala dopravní úlohu hlavní vlaková stanice na druhém břehu řeky, docházelo k postupnému úpadku významu budovy a jejímu chátrání. Vzhledem k odlivu funkcí naddimenzovaná výpravní hala „dolního nádraží“ s bohatou štukovou výzdobou (alegorie řek Labe a Dunaj) sloužila provizorně jako tělocvična, zatímco budova „horního nádraží“ byla v 60. letech necitelně rekonstruována.

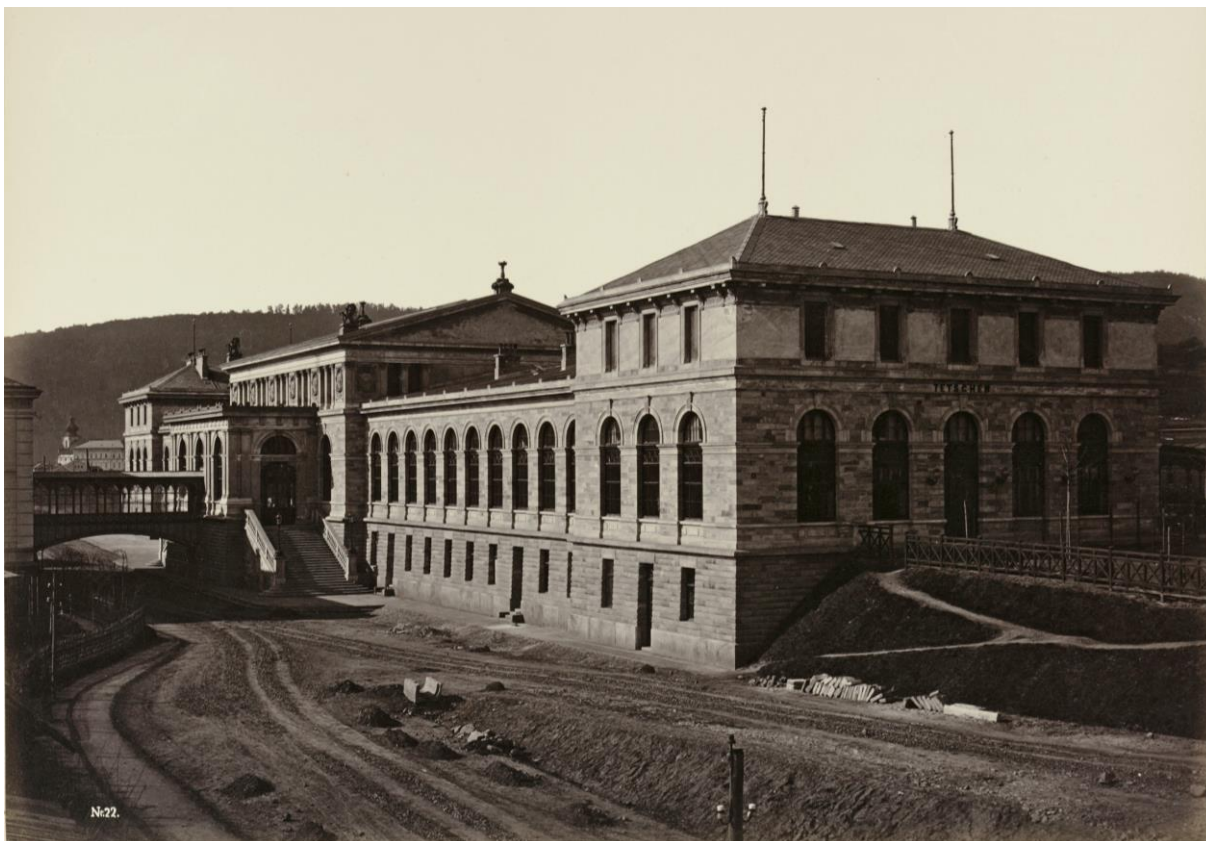
Společnost Rakouské severozápadní dráhy vystavěla tzv. dolní nádraží roku 1874 v návaznosti na ambiciózní železniční uzel v Děčíně, který sem přivedl kolej z Vídně přes Znojmo, Kolín, Mělník a Ústí nad Labem – Střekov. Hlavním úkolem společnosti byla přeprava zboží, zejména mezi Čechami a Německem, nádražní budovy měly tedy zajistit i funkce hraniční stanice. Železniční nádraží bylo součástí velkolepého projektu napojení na železnici do Berlína a Drážďan. Stanice hrála též pro ÖNWB klíčovou roli z hlediska nákladní dopravy. Trať se napojovala na labský přístav, kde byl materiál překládán též do lodí v majetku ÖNWB.

Autorem návrhu reprezentativní neorenesanční budovy je rakouský architekt Rudolf Frey. Stavba nádraží je osově symetrická se dvěma křídly a centrální halou a odkazuje se k vídeňským stavbám, zejména k nádraží císaře Františka Josefa I. Bohaté štukové dekorace fasád jsou dílem vídeňského sochaře Ludwiga Strickmayera. Po stranách centrálně umístěné, sedlově zastřešené odbavovací haly jsou krčky zakončené valbově zastřešenými rizality.

Obrázek 16: Kolejiště nádraží Děčín-východ koncem 19. století



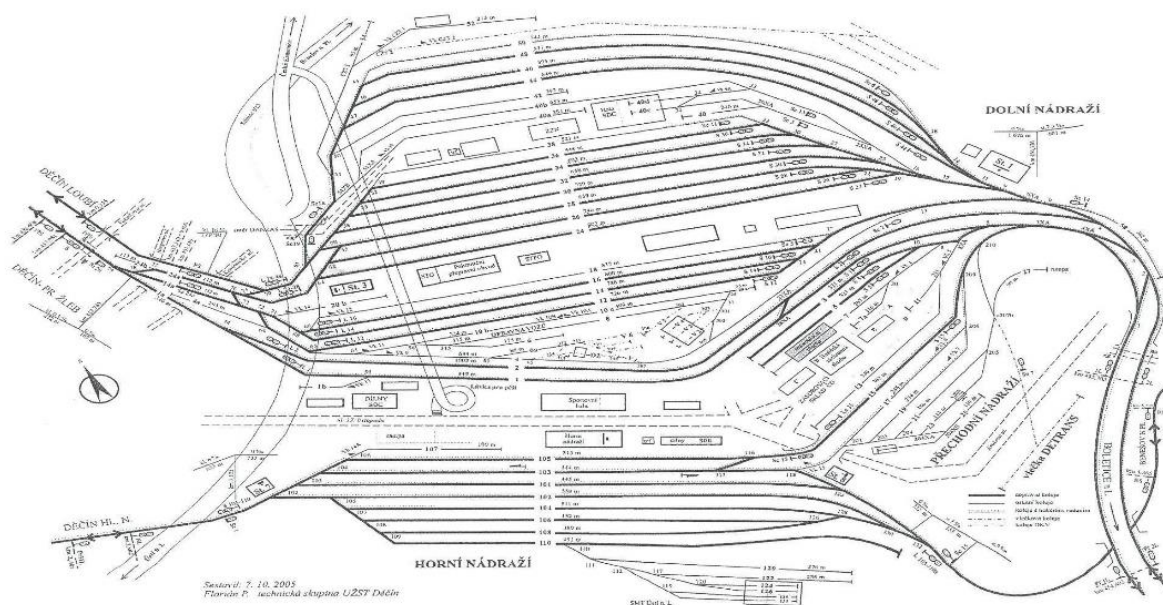
Obrázek 17: Budova nádraží Děčín-východ koncem 19. století



Obrázek 18: Interiér nádražní budovy Děčín-východ koncem 19. století



Obrázek 19: Schéma kolejíště nádraží Děčín-východ



Po roce 1918 upadal význam osobní dopravy na této trati a dnes skrze toto nádraží prochází čistě nákladní doprava. V souvislosti s tím chátrá i nádražní budova. Přesto lze konstatovat, že jde o architektonicky velmi vzácnou (u nás ojedinělou) budovu a přes její současný neuspokojivý stav i na české poměry relativně dobře zachovanou.

Součástí budovy Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně jsou významné sály – hala pro celní odbavení, reprezentativní (modrý) salónek a bývalá restaurace.

Obrázek 20: Reprezentativní (modrý) salónek v budově nádraží Děčín-východ



Obrázek 21: Hala pro celní odbavení v budově nádraží Děčín-východ



Obrázek 22: Bývalá restaurace v budově nádraží Děčín-východ



2.3.3 Dopravní infrastruktura v území a jeho okolí

2.3.3.1 Širší souvislosti

Území ORP Děčín je významným dopravním příhraničním uzlem. Samotné město Děčín je významným říčním přístavem, důležitou železniční křižovatkou a leží na křižovatce několika významných silničních tahů, napojující celou oblast na dálnici D8, která je v evropském kontextu součástí IV. transevropského multimodálního koridoru⁸.

2.3.3.2 Silniční doprava

Ze severovýchodu je řešené území vymezeno komunikací II/262, což je jedna z páteřních komunikací, u které se nepředpokládá, že by v budoucnosti ztrácela na významu, naopak zde probíhá projednávání projektu úprav silnice Benešovská pod názvem „OK Benešovská“.

Z hlediska začlenění do urbanistické struktury má ulice Benešovská, kterou komunikace II/262 prochází, potenciál stát se v severním úseku před přemostěním drážního tělesa městotvornou ulicí, zejména pak v části blíže jádru, kde je jasná uliční čára vymezena zástavbou vícepodlažních bloků. Kultivací a navázáním na tuto již založenou uliční čáru zrcadlově na druhém břehu by mohlo dojít ke

⁸ https://geoportal.kr-ustecky.cz/gs/data/uploads/UAP/decin/4-aktualizace-2016/text/uap_pruru_ruru_2016.pdf

zpevnění severovýchodní hrany řešeného území ve prospěch města, které se s tím, jak komunikace opouští sídelní celek, rozpadá do průmyslových areálů a dále luk a polností. Přemostění přes drážní těleso na severu má charakter vysokorychlostní komunikace bez pohybu osob a pohyb pěších částečně supluje lávka přes kolejiště. Limitem rozvoje může být poloha kolektorů, viz Limity technické infrastruktury.

Z jihu je řešené území vymezeno komunikací 17. listopadu a navazující komunikací Krokova.

Plánované silniční stavby s vlivem na území jsou lokalizovány do Benešovské ulice a dále se připravuje tzv. Folknářská spojka a přeložka silnice II/262. Její stavba začíná na úrovni Horské ulice. Odtud pokračuje ve stopě silnice II/262. Na konci neděleného čtyřpruhu trasa opouští stopu silnice II/262 a pokračuje vpravo podél ní. V místě křížení Benešovské a Folknářské ulice je navržena okružní křižovatka. Stavba končí před křížením s Kotlářskou ulicí. Okružní křižovatka je navržena s jednopruhovými vjezdy a výjezdy a jednopruhovým okružním pásem. U vnitřní strany okružního pásu bude zřízen částečně pojížděný dlážděný prstenec, který bude využíván pouze pro průjezd rozměrnějších vozidel. Návrhová rychlost pro pohyb vozidel v křižovatce byla stanovena na 30 km/hod. Poloměr vnitřní hrany částečně pojížděného pásu je 18,5 metru, poloměr pojížděného dlážděného prstence je 20,5 metru, vnější poloměr celé okružní křižovatky činí 27 metrů. Vjezdy jsou napojeny do okružní křižovatky rozjezdovými poloměry v rozmezí R 9-35 metrů, celkem šest vjezdů. Šířka okružního pásu je navržena v šířce 6,50 metru, šířka dlážděného pojížděného prstence činí dva metry a šířka jízdních pruhů na vjezdech a výjezdech je navržena minimálně 4,5 metru. Odvodnění komunikace je řešeno uličními vpustěmi s vyústěním do místní kanalizace. Odvodnění zemní pláň je řešeno trativody.

Niveleta okruhu je přizpůsobena stávajícím výškovým dispozicím křižovatky a podřízena bezproblémovému napojení všech větví. Základní příčný sklon vjezdů je střešovitý 2,5 %. Na konci úprav jednotlivých vjezdů bude příčný sklon navázán na stávající průběh vozovky. Příčný sklon asfaltové vozovky okružního pásu je proměnný, max. 3 %, příčný sklon dlážděného pruhu bude jednotný 6 % od středu křižovatky.

Přeložka silnice II/262 zahrnuje úpravu stávající Benešovské ulice (silnice II/262), včetně částečné přeložky do nové trasy před napojením do nově budované okružní křižovatky. Technické řešení související s tímto objektem je navrženo s předpokladem, že komunikace II/262 v řešeném úseku bude následně převedena na silnici I/13 po realizaci tzv. „Folknářské spojky“. Úsek silnice II/262 bude upraven v celém řešeném úseku na kategorii MS2 11,5/11,5/50, tedy šířka mezi obrubníky 10,5 metru ve skladbě: jízdní pruh v šířce 2 x 3,50 metru, vodící proužek v šířce 2 x 0,25 metru a zpevněná krajnice v šířce 2 x 1,50 metru. Začátek úprav navazuje na směrově rozdělený úsek čtyřpruhové komunikace silnice I/13, respektive I/62, který pokračuje ve směru na Teplice, respektive Ústí nad Labem mostním objektem přes řeku Labe. Konec úprav je na silnici II/262 za vjezdem do areálu stavebnin ve směru na Benešov nad Ploučnicí. Celková délka řešeného úseku činí přibližně 815 metrů. Směrové a výškové charakteristiky navrženého řešení respektují stávající vedení silnice II/262, která je v celém úseku vedena v zastavěné části města. Součástí objektu je rovněž vybudování oboustranného vstřícného autobusového zálivu před napojením do okružní křižovatky ve směru na Benešov nad Ploučnicí.

Plánuje se dále přestavba stykové křižovatky Benešovské a Folknářské ulice v Děčíně na okružní křižovatku s úpravou navazující komunikace II/262. Součástí je také rozšíření a úpravy souvisejících inženýrských sítí.

Stavba je nezbytná pro vyvedení silnice I/13 z Děčína ve směru na Liberec buď v trase Děčín-Manušice, nebo Děčín – Ludvíkovice. Silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním a severním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Jeden z nejvíce problémových úseků je v Děčíně na pravé straně Labe, a to od napojení na most přes Labe až na okraj Děčína. V rámci nové okružní křižovatky se počítá se zaústěním kromě Benešovské ulice, také

Liberecké ulice, připravovaného areálu obchodního centra Benešovská a vjezdu k cementárně a teplárně, včetně úpravy autobusových zastávek v Benešovské ulici.

Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a spádovými poměry. Je v konfliktu s obytnou zástavbou a připravuje se úprava jejího vedení severovýchodně od zájmového území studie.

Obrázek 23: Plánované úpravy silnice I/13 na Benešovské ulici



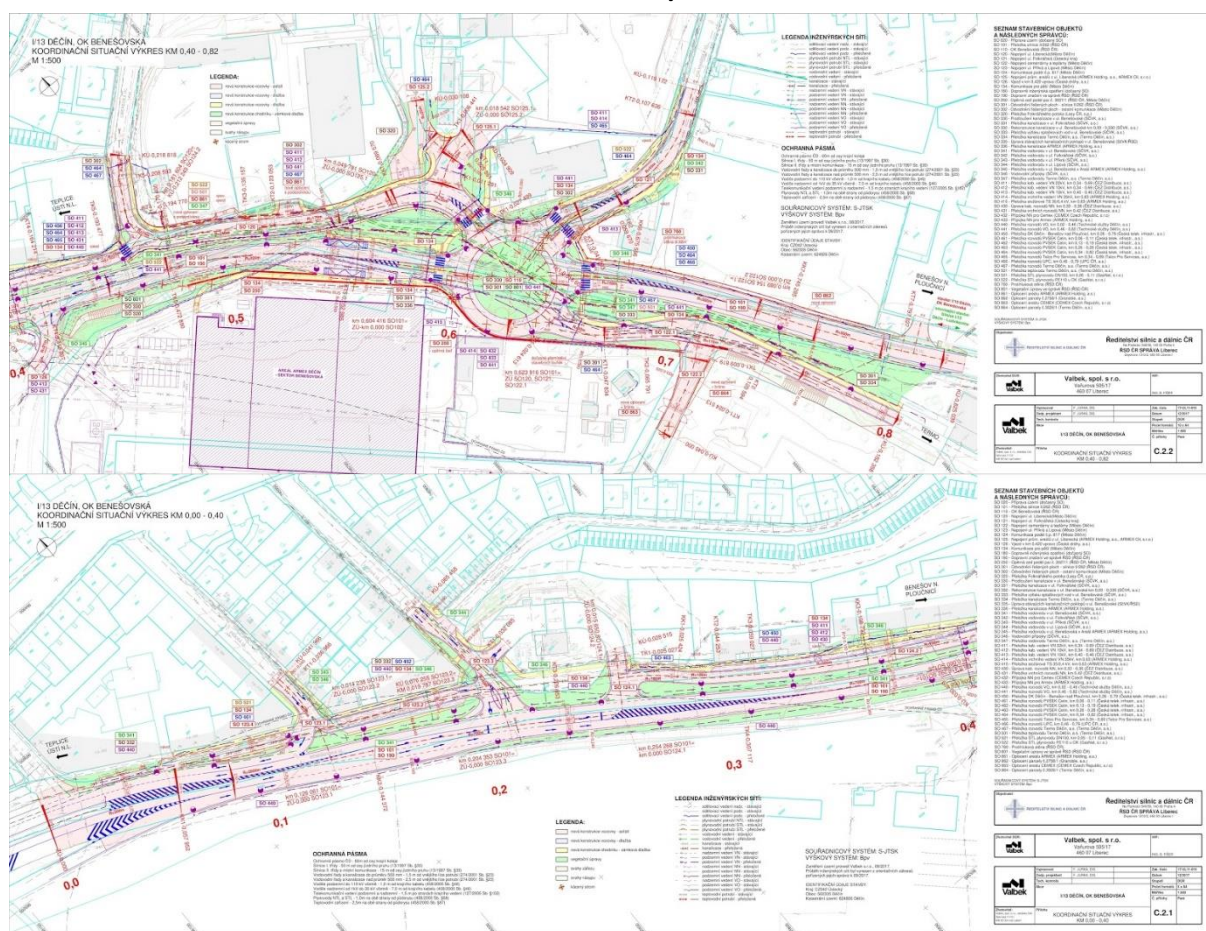
Zdroj: ŘSD, informační leták, 2017

Trasa zlepšuje dopravní situaci na kritickém úseku na Kamenické ulici. Je po ní vedena část tranzitní a regionální dopravy a odlehčuje stávající trasu. Opodstatnění bude mít i po vybudování přeložky silnice I/13 ve směru na Benešov. Plánovaná trasa by měla být zhruba 4,6 kilometru dlouhá, měla by navazovat na rozpracovaný budoucí projekt úpravy OK Benešovská. V současnosti probíhají jednání o trasování ve variantách.

Nový úsek silnice I/13 na pravém břehu Labe vedený mimo zástavbu města od okružní křižovatky Benešovská s napojením na stávající silnici I/13 nad Ludvíkoviciemi v celkové délce 4550 metrů. Trasa přeložky silnice I/13 je navržena v kategorii dvoupruhové komunikace S 11,5/70 s navrženým přídatným pruhem ve stoupání. Navržené trasy jsou vedeny mimo zastavěná území města. Trasy variant jsou navrženy tak, aby se v co největší míře vyhýbaly problémovým částem území z hlediska životního prostředí, geologie a územních vazeb anebo je křížily mostními objekty. Přeložka silnice I/13 začíná v Děčíně na stávající silnici II/262, tedy v Okružní křižovatce Benešovská na výjezdu z Děčína směrem na Benešov nad Ploučnicí. Mezi Děčínem a Ludvíkoviciemi se jedná o novou trasu v tzv. upraveném Folknářském koridoru. Po odpojení z Benešovské ulice je trasa vedena obloukem směrem k Folknářům a stoupá severním svahem Pustého a Sokolího vrchu směrem ke stávající silnici I/13 do prostoru bývalého motorestu nad Ludvíkoviciemi. Vedení trasy je hlavně dané konfigurací terénu, převýšením terénu, polohou hřbitova, zástavbou městské části Folknáře a geologickými poměry. Napojení na trasu stávající I/13 je nad bývalým motorestem do přímého úseku, kterým trasa stoupá do nejvyššího bodu – do sedla mezi Popovičským a Sokolím vrchem. Směrové i výškové řešení přeložky I/13 bylo několikrát s ohledem na sesuvná území upravováno. Trasy byly upraveny tak, aby byly vedeny mimo aktivní sesuvná území převážně přes plochy fosilních sesuvů a tak, aby co nejméně zasahovaly do zmokřených území. Vedení nové trasy přeložky silnice I/13 je navrženo ve dvou variantách lišících se vedením trasy kolem Folknářů. Variantní řešení je dáno hlavně konfigurací

terénu, geologickými poměry, stávající a plánovanou zástavbou. Z hlediska územního a hlavně z hlediska geologického je vhodnější varianta 2. Zástavbu Folknářů varianta 2 obchází východním obchvatem ve svahu nad zástavbou ve vzdálenosti přibližně 80–280 metrů a je vedena v souběhu s koridorem linek VN. Na jižním okraji zástavby trasa kříží místní komunikaci mezi Folknářemi a Dobrnou. Trasa je upravena tak, aby z větší části byla vedena mimo sesuvná území a část, která prochází přes sesuvná území, je upravena tak, aby vedla přes území potencionálně fosilních sesuvných území. Trasa nezasahuje do aktivních sesuvných území. Lokální aktivní sesuv podél Folknářského potoka je křížen mostním objektem. Stávající silnice I/13 nad Ludvíkovici je křížena v místě bývalého motorestu a součástí přeložky je i odstranění serpentiny na stávající silnici I/13 – dva protisměrné oblouky o poloměrech 120–180 metrů v podélném spádu 8 %.

Obrazek 24: Plánovaná okružní křižovatka Benešovská/Folknářská

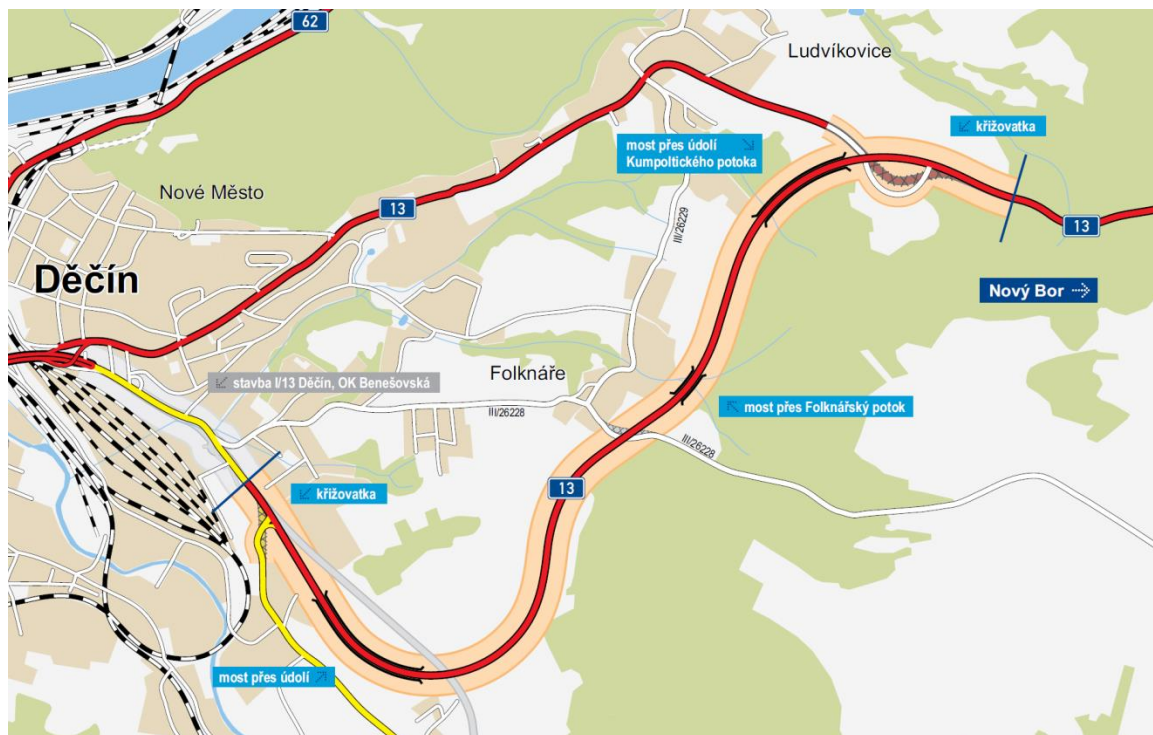


Zdroj: blog městského architekta (<http://decinarchitekt.blogspot.com/>)

Studie ověřuje možnost přeložit silnici I/13 v Děčíně, vymístit ji ze zástavby Kamenické ulice a vést ji v trase tzv. Folknářské spojky mimo zástavbu města. Silnice I/13 představuje významnou dopravní trasu propojující v západním a severním sektoru republiky území krajů Karlovarského, Ústeckého a Libereckého. Je jedním ze zatížených silničních úseků s vyšším podílem nákladní dopravy. Jeden z nejvíce problémových úseků je v Děčíně na pravé straně Labe, a to od napojení na most přes Labe až na okraj Děčína, to znamená téměř celá délka Kamenické ulice a dále pak průjezd Ludvíkovici. Stávající silnice mezi Děčínem a Novým Borem má uspořádání s nevyhovujícími směrovými a hlavně spádovými poměry a velmi často je v konfliktu s obytnou zástavbou (Děčín, Ludvíkovice, Huntřov, Markvartice, Česká Kamenice, Srbská Kamenice a Prácheň). V zástavbě jsou napojeny na silnici přímo výjezdy z jednotlivých objektů. Úpravy ve stávající trase nelze provést bez podstatných zásahů do

zástavby. S ohledem na konfiguraci terénu není rovněž možné ve stávající trase ani v jejím okolí upravit podélný profil na požadované normové hodnoty“.

Obrázek 25: Trasa plánované přeložky silnice I/13 v úseku Děčín-Ludvíkovice („Folknářská spojka“)



Zdroj: ŘSD, informační leták, 2013

2.3.3.3 Železniční a hromadná doprava

Lokalita navazuje na vlakovou stanici využívanou pro osobní dopravu Děčín východ, která je obsluhována nově rekonstruovaným „horním nádražím“.

Středem řešeného území probíhá nákladové nádraží, jehož plocha je navržena k redukci při zachování původní funkce s tím, že uvolněné plochy budou využity pro rozvoj neželezničních funkcí.

Na severním okraji se nachází zastávka autobusu MHD v obou směrech na křižovatce ulic Benešovská a Folknářská. Jižní okraj území je též obslužen městskou autobusovou dopravou.

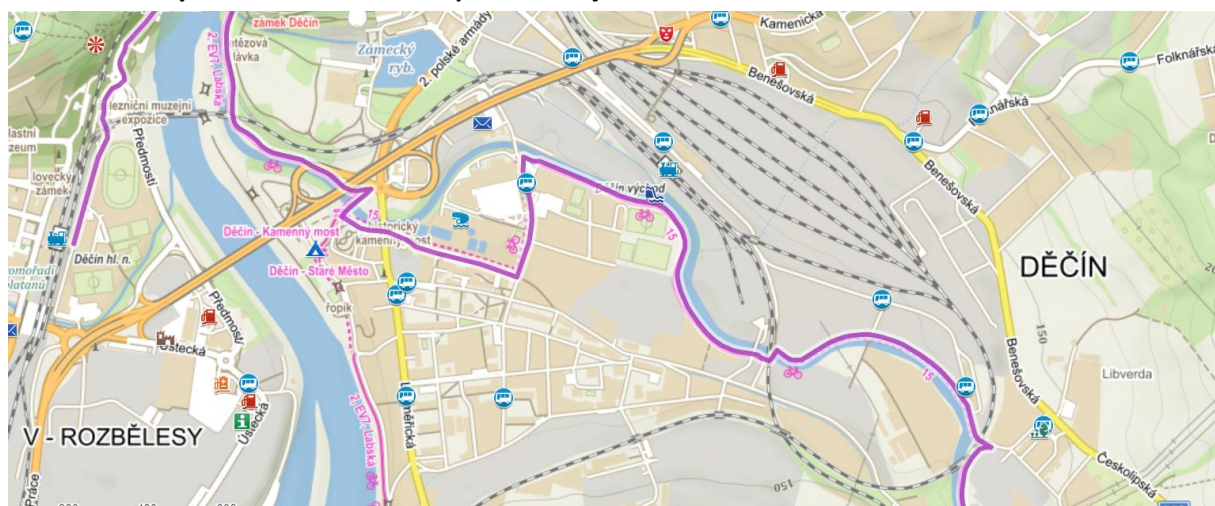
Vzhledem k velkým vzdálenostem zastávek by bylo vhodné navázat na rozvoj území optimalizací vzdáleností zastávek na severní hraně řešeného území a případně posuny ve vztahu k vstupním pěším trasám do území.

2.3.3.4 Cyklistické trasy

Nejbližší spojitou rekreační cyklostezkou je v současné době dokončovaná cyklostezka Ploučnice č. 15 (původně 251), v prostoru vymezeném údolím řeky Ploučnice, která má nadregionální charakter a tvoří spojnici mezi Ústeckým a Libereckým krajem. Ačkoliv má cyklostezka nadregionální charakter, nebyla vymezena v ZÚR Ústeckého kraje, stala se však součástí dílčích ÚPD obcí, kterými prochází: Děčín, Malá Veleň, Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí, Starý Šachov.

V rámci kontextu řešeného území chybí cyklotrasy místního významu, které by sloužily pro přesuny v rámci města v běžném nerekreacním režimu. Řešené území má charakter roviny, což by mělo být v návrhu využito.

Obrázek 26: Cyklostezka Ploučnice v prostoru zájmového území



Zdroj: mapy.cz

2.3.3.5 Doprava v klidu

V návaznosti na rozvojovou strategii je třeba počítat se zřízením parkovacích ploch ve formě parkovacích domů, povrchových parkovišť, případně podzemních parkovacích objektů. Jejich kapacita bude vycházet z navržených kapacit.

2.3.3.6 Pěší doprava

V rámci řešeného území nejsou vzhledem k charakteru lokality, s výjimkou pěší lávky přes kolejiště propojující jižní a severní břeh řešeného území, založeny pěší trasy. Pěší doprava není adekvátně řešena ani na okrajích řešeného území.

Návrh rozvoje v řešeném území by měl v co nejvyšší míře posílit pěší vazby na okolní území a snížit bariérový efekt rozdělujících činitelů. Je třeba zvažovat i kvalitu pobytového prostředí a tepelnětechnické parametry (zelenou infrastrukturu) a dále bezbariérovost nových pěších propojení.

2.3.3.7 Vytipování hlavních problémových okruhů z hlediska dopravy

Z hlediska dopravy jsou potenciálně problémové okruhy tyto:

- Složitě a dlouhodobě projednání úprav komunikací s ohledem na umístění v rámci CHKO
- Nekoordinace zásahů s průběhem technických sítí a dalších vazeb v území
- Přílišné zatížení lokality nákladními automobily při nevhodně zvolené nebo naddimenzované funkci v lokalitě
- Nedostatek parkovacích míst nebo naopak přebytek velkokapacitních povrchových parkovišť v návaznosti na umísťované funkce
- Podcenění pěších a cyklo vazeb

2.3.4 Technická infrastruktura v území

V rámci řešeného území se vyskytují převážně v rámci bezprostředního okolí komunikací vymezujících řešené území (ulice Benešovská ze severu a 17. listopadu – Krokova z jihu) jednak veřejné sítě inženýrské infrastruktury, dále pak sítě soukromých provozovatelů (CETIN a.s.) a v ploše kolejiště a navazujících staveb sítě spravované Správou železnic sloužící výhradně pro potřeby provozu železnice a navazujících funkcí. Vzhledem k plánům rozvoje a redukci kolejiště se předpokládá úprava těchto areálových sítí navázaných na v současnosti hlavní funkci v území.

2.3.4.1 Vodovod

Pitná voda

Z platného územního plánu vyplývá, že po stránce zásobování pitnou vodou lze pokládat sídelní útvar Děčín v návrhovém období za zabezpečený za následujících předpokladů: a) budou rekonstruovány hlavní přírodní řady z pramenišť oblasti Děčínského Sněžníku; b) budou provedena opatření, která vyřeší provozní potíže vyplývající z nerovnoměrně rozložených akumulací; c) pro zvýšení zabezpečení dodávky se navrhuje posílení zdrojové kapacity o cca 50 l/s do konce návrhového období. Navržený rozsah zástavby bytové, občanské vybavenosti i průmyslové lze zásobovat při zajištění specifických podmínek ze stávajícího systému⁹.

Plocha řešeného území je v platném územním plánu vymezena pro železniční stavby, je třeba ověřit kapacity sítí, zejména tlak vody ve stávajících rozvodech s ohledem na návrhem předpokládané kapacity uživatelů ve vztahu k funkční náplni a případně prověřit posílení stávajících rozvodů.

Užitková voda

V území s ohledem na existenci velkých recipientů dávajících možnost přímých odběrů a druhotné zvodnění v údolní nivě, není podle Platného územního plánu problém zajištění potřebného množství užitkové vody. V území nebyla uplatněna potřeba budování společných zařízení; odběratelé si zajišťují své potřeby vlastními vodovody.

Termální vody

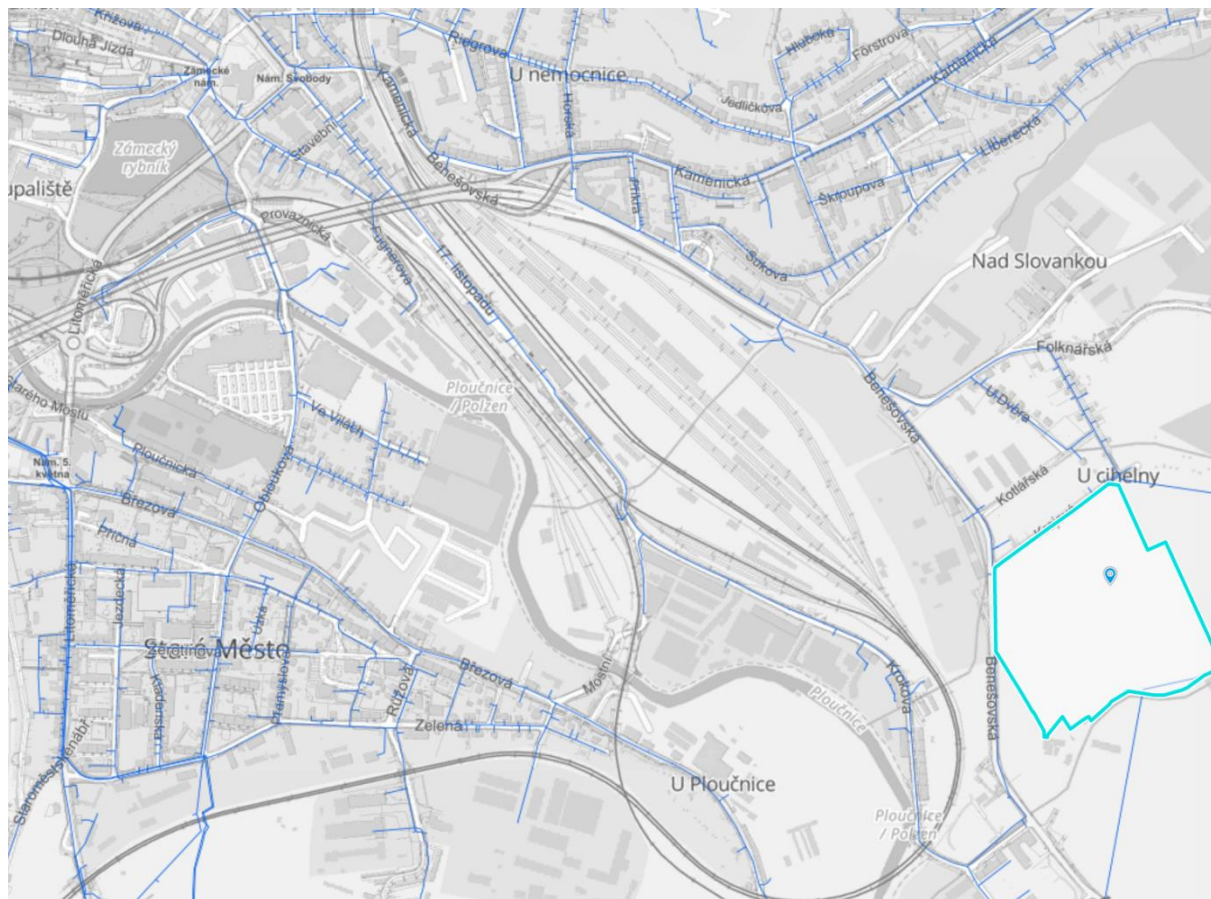
Pro zamezení destrukce struktury děčínských termálních vod se v Platném územním plánu navrhuje postup opatření, který zajistí optimální využívání těchto vod pro zásobování, rekreaci, energetiku apod. Nejdůležitější je zabezpečit strukturu před neovladatelnými úniky. Dále je nutno zamezit spontánnímu narušování ochranného nadloží a zajištění patřičné ochrany térem.

Vodovodní síť v lokalitě

Vodovodní řad je veden hraničními komunikacemi tj. na severní hraně území ulicemi Benešovská po jejím vzdálenějším břehu a dále na jihu ulicí 15. listopadu – Krokova na břehu směrem ke kolejištím.

⁹Zdroj: Platný územní plán - výřez: Právní stav územního plánu města Děčín po pořízení změn č. 1,2,4,6,8, Zhotovitel: T-PLAN, Na Šachtě 9, Praha 7, 170 000, září 2017

Obrázek 27: Vodovod v okolí řešeného území

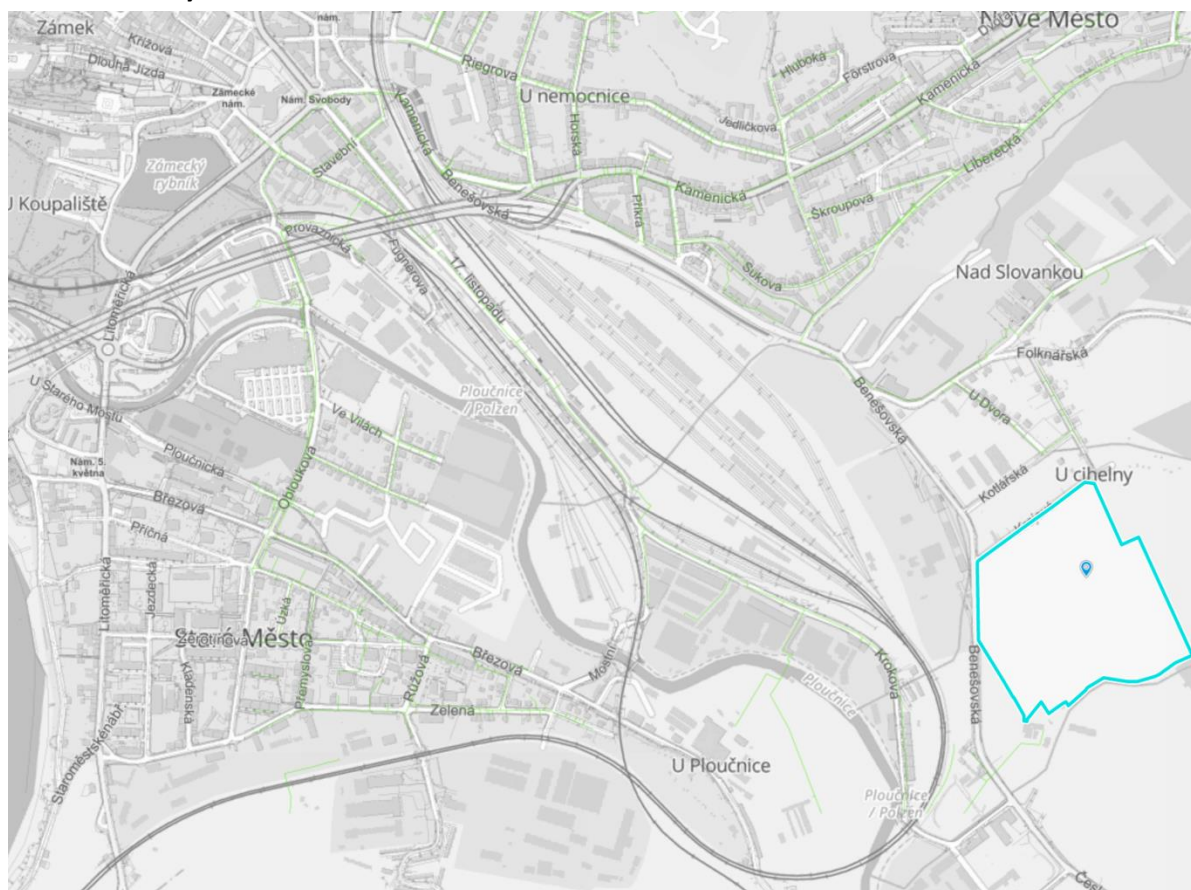


Zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/technicka-mapa/>

2.3.4.2 Plynovod

Řešené území je potenciálně obslouženo plynovodním rozvodem v ulicích 17. listopadu a Krokova, dále v ulici Benešovská se plynovodní rozvod nachází na protějším břehu. Kapacity je třeba prověřit ve vztahu k navrhovaným budoucím odběrům.

Obrázek 28: Plynovod v okolí řešeného území



Zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/technicka-mapa/>

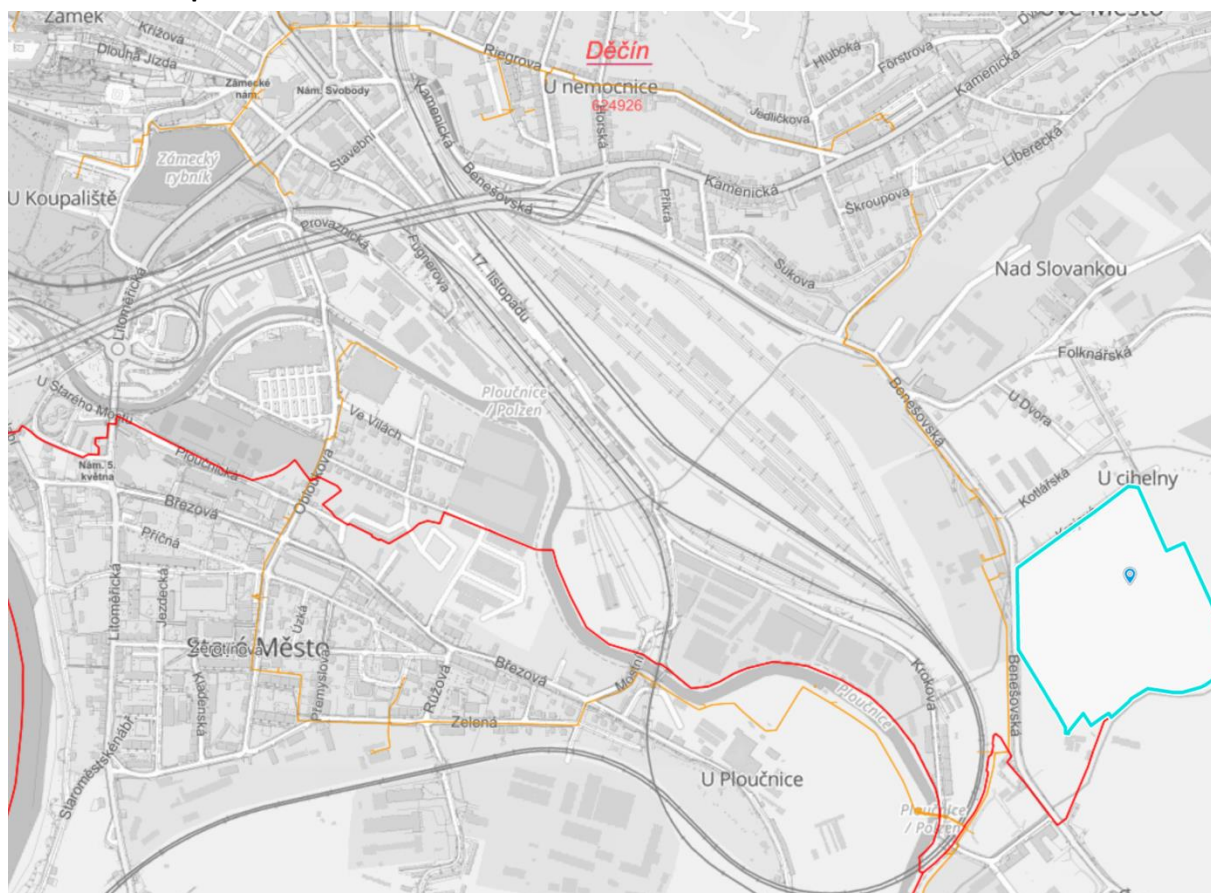
2.3.4.3 Teplovod

V jihovýchodním cípu dotčené části řešeného území se nachází modernizovaná výtopna. Přestavbou centrálního zdroje na Benešovské ulici na kombinaci primárního zdroje zemního plynu a sekundárního geotermální energie vody nacházející se pod městem vznikla technologicky unikátní teplárna, která byla pilotním projektem v ČR využívajícím geotermální energii pro centrální zásobování.

Nové řešení centrálního zásobování teplem v Děčíně znamenalo zrušení řady kotelen spalujících hnědé uhlí a těžké topné oleje. Za necelých dvacet let provozu plynofikovaných tepláren došlo k úspoře více jak 680 tisíc tun CO₂, což má v Děčíně svůj význam vzhledem k nepříliš příznivým podmínkám provětrávání vnitřního města. Provozovatelem sítě je společnost Termo Děčín a.s.

Rozvody teplovodu o parametrech 2xDN 350 od teplárny vedou ulicí Benešovská na straně řešeného území až po ulici Liberecká a zasahují do něj. Předpokladem je, že případné napojení nových objektů na tuto existující síť by bylo žádoucí z hlediska eliminace nárůstu emisí v této poměrně zatížené lokalitě. Je třeba počítat s ochranným pásmem horkovodu a případné prodloužení koncipovat s ohledem na nově navrženou uliční čáru a stávající těleso zemního valu Benešovské ulice.

Obrázek 29: Teplovod v okolí řešeného území



Zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/technicka-mapa/>

2.3.4.4 Kanalizace a likvidace odpadních vod

Celková koncepce z územního plánu

Základní část stávajícího kanalizačního systému Děčína tvoří jednotná stoková síť zakončená ČOV v Boleticích s malým podílem oddílné kanalizace v sídlišti Boletice a Kamenická. V části Březiny a Bělá fungují samostatné kanalizační systémy zakončené lokálními ČOV. Kanalizační systém s čištěním je doplněn jednotnou stokovou sítí zakončenou volnými kanalizačními výstupy ústícími do Labe a Folknářského potoka.

Řešení odkanalizování u nové zástavby je z územně plánovacích podkladů a platné legislativy preferováno převážně oddílnou kanalizací pro vyloučení proniknutí znečištění do toků a zlepšení provozních podmínek čerpání odpadních vod. V celém sídelním útvaru je navrženo vyloučení vtoku povrchových (balastních) vod do kanalizace. Zároveň je řešena v nutném rozsahu ochrana zástavby před extravilánovými vodami. V rozvojové koncepci je třeba zohlednit požadavky na retenci dešťové vody a její případné zpětné využití.

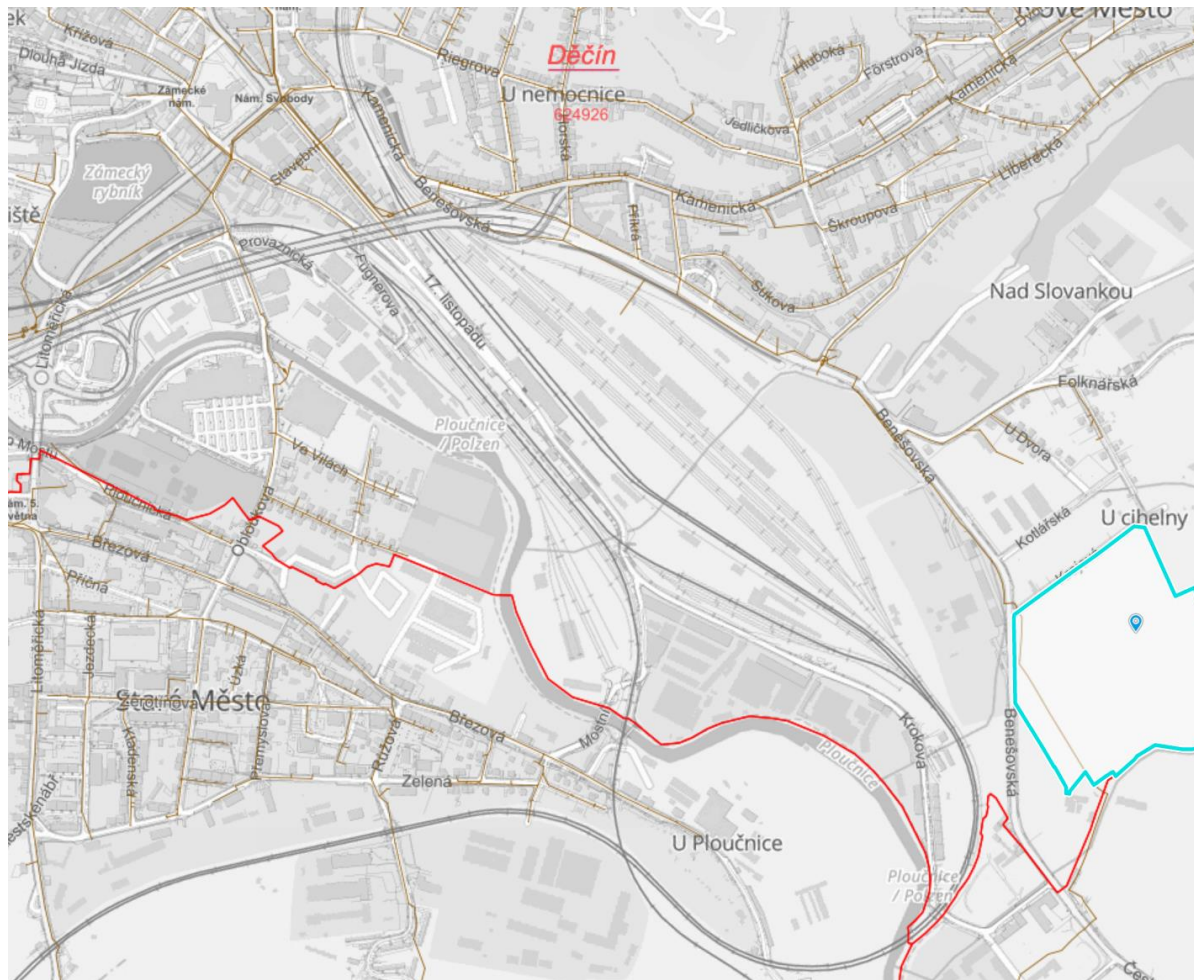
Kanalizační síť v lokalitě

Na severu zasahuje do území jednotná kanalizační stoka BE 1000 umístěná v náspu ulice Benešovská spádovaná ve směru do centra města. V severním cípu území přechází pod kolejíštěm kolektorem v dimenzi BE 1600 (před kolejíštěm se napojuje trasa vedoucí po vzdálenějším břehu Benešovské BE 600). Na tuto stoku se napojují již existující stavby lokalizované severně od drážního tělesa. Tato trasa může být významným určujícím limitem pro zástavbu hrany ulice Benešovská, jelikož se jedná o páteřní trasu a přeložky v náspu strategické komunikace budou obtížně realizovatelné a nákladné. V případě úpravy komunikace doporučuje analytická část rozvojové studie zohlednit prostorovou

koordinaci nového průběhu komunikace a zároveň této inženýrské stavby tak, aby byla umožněna zástavba břehu Benešovské ulice a případná výsadba zelené infrastruktury.

Podle dostupných podkladů ve zbytku území zcela chybí kanalizační řad, v ulici 17. listopadu je ukončen na severu šachtou v úrovni mimoúrovňového silničního tělesa.

Obrázek 30: Kanalizace v okolí řešeného území



Zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/technicka-mapa/>

2.3.4.5 Silnoproud

Celková koncepce z územního plánu

Základní energetická koncepce Děčína je založena na dodávkách elektřiny a zemního plynu.

Dle Platného územního plánu je elektřina dodávána z rozvodu 110 kV Želenice a Děčín - východ. Sítě VN jsou provozovány na napěťové hladině 10, 22 a 35 kV. Výhledově se předpokládá unifikace na 22 kV. Uvedené rozvodny stačí pokrýt i rozvojové plochy města.

V případě ploch východního nádraží je potřeba kapacitně prověřit návrh, jelikož stávající územní plán počítá s plochou jako se zařízením železnice a v případě vyšších energetických odběrů z důvodu jiné funkce, například velkokapacitních garáží pro elektromobily, může být nová potřeba posílení.

Síť silnoproudých rozvodů v lokalitě

2.3.4.8 Slaboproud

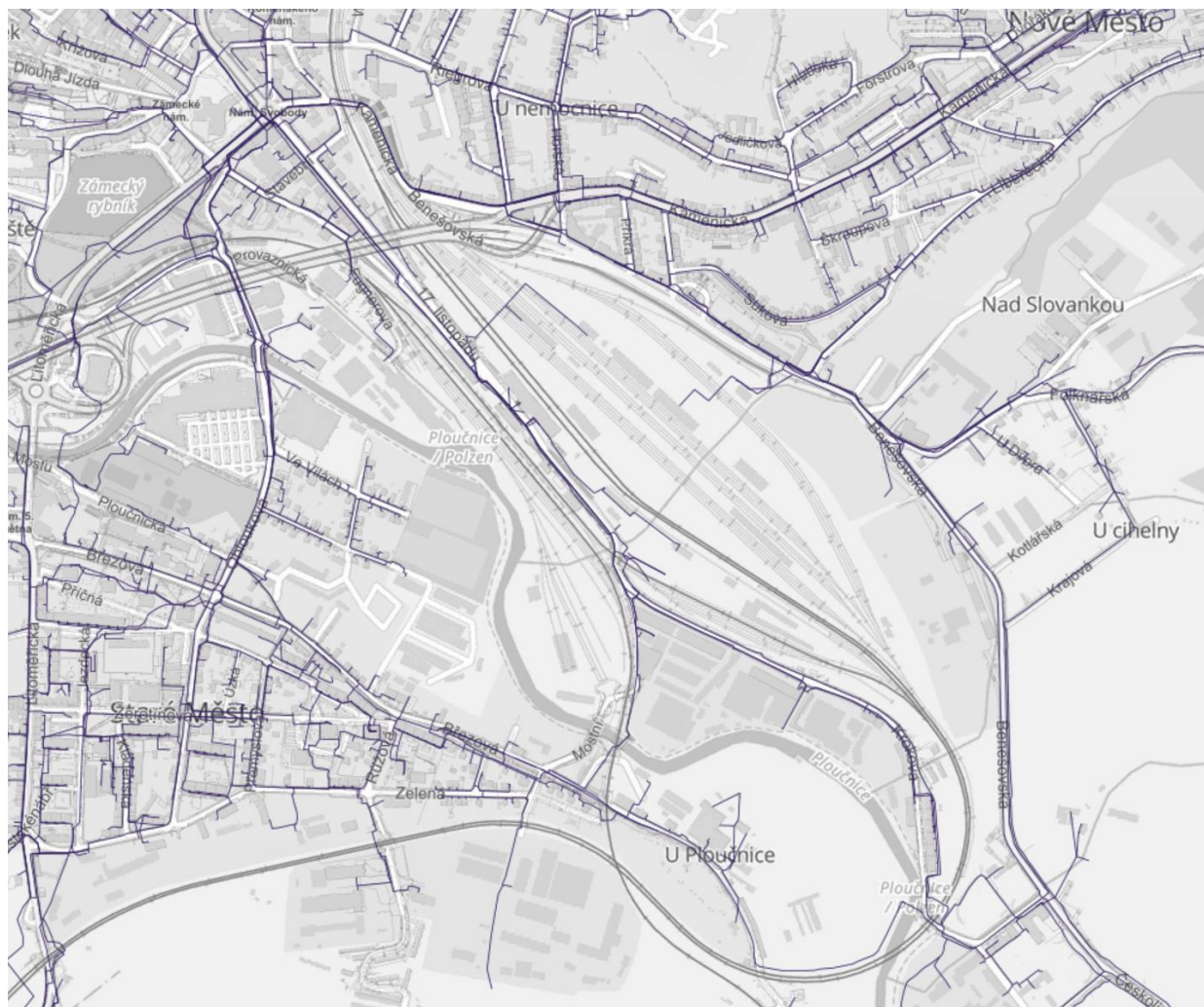
Sít slaboproudých rozvodů v lokalitě

V rámci okolí řešeného území se vyskytuje husté pokrytí kabeláží společnosti CETIN a.s. Předpoklad je napojení řešeného území ze stávajících tras lemujících všechny okraje řešeného území. V rámci ulice Benešovská je trasa vedena po vzdálenějším břehu, existuje ale odbočka v sousedství pozemků Armex Holding a.s.

Televizní signál v Děčíně je zajištěn z vysílače Popovický vrch.

V rámci Děčína jsou dále rozvody Metropolitní sítě, území v sousedství řešené lokality není touto sítí obsluženo.

Obrázek 34: Kabeláž v okolí řešeného území



Zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/technicka-mapa/>

2.3.4.9 Areálové sítě Správy železnic

V rámci plochy kolejiště vede především kabeláž elektrických vedení silnoproudu a slaboproudu (viz. Příloha „Stávající sítě v území“). Vzhledem k předpokládané úpravě kolejiště směřující k jeho redukci se předpokládá, že bude redukována i plocha potřebná pro inženýrské sítě. Ve věci areálových rozvodů se tedy jedná spíše o koordinaci záměrů a zajištění dostatečných kapacit pro všechny části území zároveň s ohledem na trasování nových komunikací a případných kolektorů.

2.3.5 Stavby a parcely v území

Rozloha řešeného území je 44,82 hektarů. Jedná se o plochu vymezenou ulicemi Krokova, 17. listopadu a Benešovská. Plochu lze rozdělit na tři části: dotčenou plochu, zájmovou plochu a nové kolejiště. Klíčová je plocha zájmová, tedy použitelné území pro budoucí rozvojovou zónu. Rozloha této plochy je cca 13,2 ha. Jednotlivé plochy jsou vyznačeny na následující mapě.

Dominantním vlastníkem pozemků v tomto území je akciová společnost České dráhy, která vlastní 61 % plochy. Jedná se především o pozemek 3022/1 (kolejiště a jeho okolí), jehož rozloha je 20,88 hektarů.

V rámci řešeného území je převážná většina pozemků v majetku akciové společnosti České dráhy a.s. Dále jsou v území převážně v dotčených částech zastoupeny jak právnické, tak fyzické osoby viz příloha „Majetkoprávní mapa a Přehled objektů v řešeném území“. Majoritní vlastnictví zájmového rozvojového území blíže k městu jedním vlastníkem se v tomto případě jeví jako výhoda, protože umožňuje návrh a realizaci koncepce jednotící urbanistické struktury výrazně jednodušeji, než by tomu bylo u velkého množství dílčích vlastníků, kde je třeba brát v potaz často protichůdné zájmy subjektů.

V rámci plochy stávajícího kolejiště se vyskytuje kromě ČD a.s., státem a městem Děčín přeneseně nebo přímo spravovaných pozemků, několik dílčích vlastníků objektů a na ně navazujících ploch, z nichž nejvýznamnější je Transco Bohemia s.r.o. a tuzemská osoba, viz veřejně přístupné databáze katastrálního úřadu.

Nejvýznamnějšími privátními vlastníky v dotčených pozemcích jsou ARMEX Holding a.s., CEMEX Czech Republic, s.r.o. a Termo Děčín a.s.

V rámci zvýšení prostupnosti a lepšího provázání lokality s navazujícím městem doporučuje rozvojová studie stanovit v návrhové části body napojení a směry propojení spolu s páteřními komunikacemi a teprve podle nově navržené sítě propojení řešit budoucí majetkoprávní vztahy. Jedině takový postup může garantovat úspěšný rozvoj lokality z pohledu uživatele města.

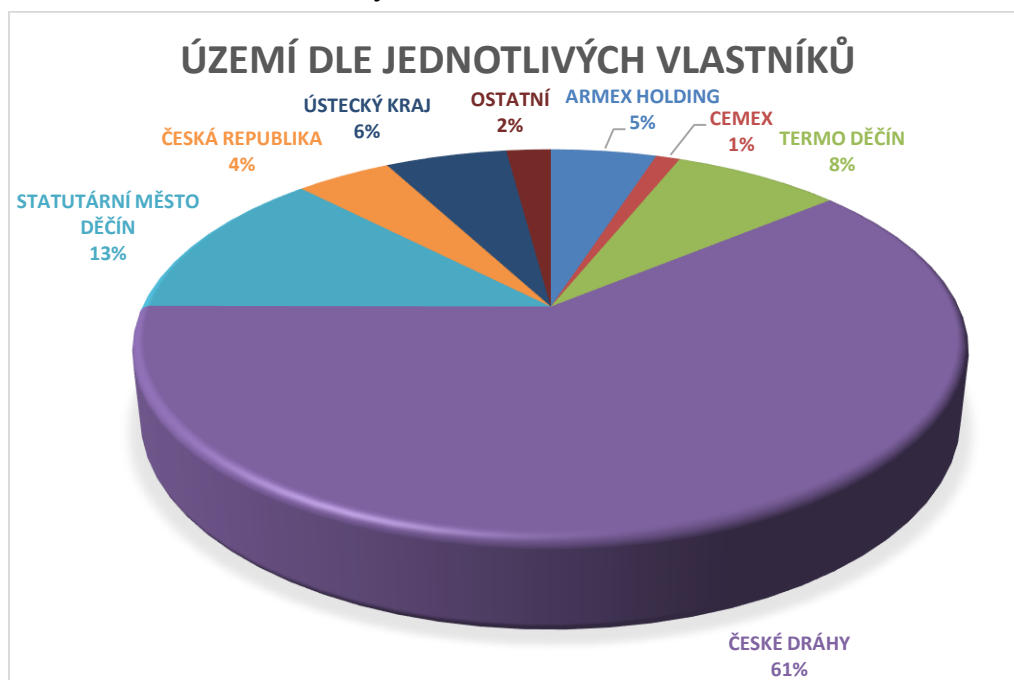
V rámci řešeného území jsou uplatněny jednak požadavky ochrany přírody: Rozsáhlé chráněné území, Chráněná krajinná oblast II. – IV. Zóna, dále ochrany půdního fondu: Zemědělský půdní fond a v případě historické budovy a pozemků v okolí ochrana památková (nemovitá kulturní památka). Ochrana jednotlivých pozemků je podrobně rozepsána v příloze „Přehled objektů v řešeném území“.

Tabulka 14: Vlastnická struktura zájmového území

Vlastník	Plocha (m ²)
Armex Holding	22 173
Cemex	5 067
Termo Děčín	35 395
České dráhy	273 800
Statutární město Děčín	56 790
Česká republika	20 131
Ústecký kraj	25 527
Ostatní	9 329
Celkem	448 212

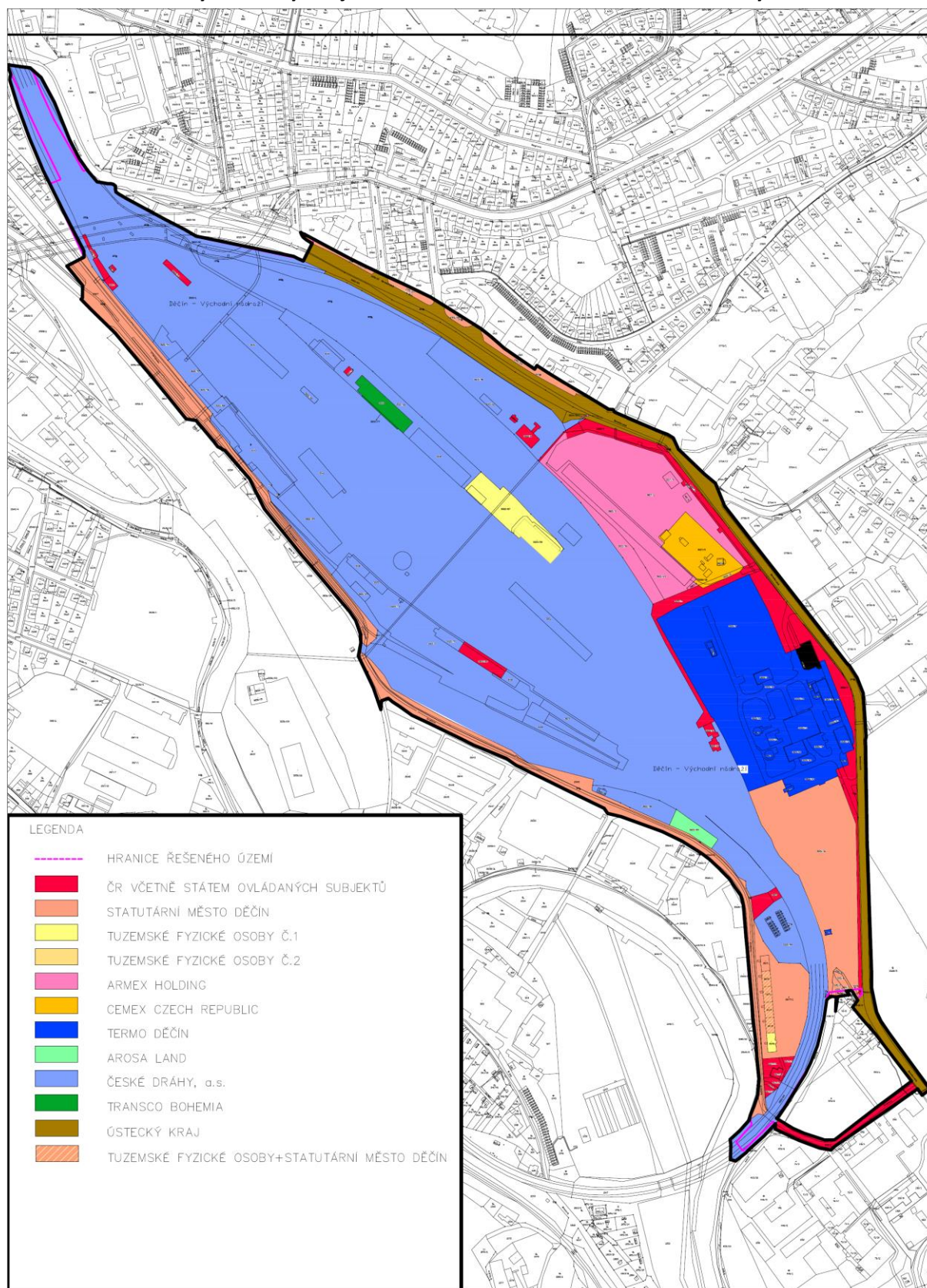
Zdroj: ČÚZK

Graf 3: Vlastnická struktura zájmového území



Zdroj: ČÚZK

Obrázek 35: Pozemky a budovy v zájmovém území z hlediska vlastnické struktury



Zdroj: vlastní zpracování podle ČÚZK

Část řešeného území je v soukromém vlastnictví, cca 16 % plochy. Jsou to zejména společnosti TERMO Děčín, CEMEX a ARMEX Holding. Důležitými vlastníky jsou i město Děčín, které vlastní cca 13 % plochy, a Česká republika, v jejímž majetku jsou 4 % území. U této plochy mají tři subjekty právo hospodařit s majetkem: jsou to Správa železnic, Úřad pro zastupování ve věcech majetkových a Státní pozemkový úřad.

Graf 4: Pozemky v zájmovém území ve vlastnictví státu



Zdroj: ČÚZK

Pokud jde o pozemky ve vlastnictví Českých drah, a.s., některé jsou pronajaty na dobu neurčitou, nicméně s tříměsíční výpovědní lhůtou. Týká se to i několika bytů v budově východního nádraží. V případě dalšího využití těchto pozemků je nutné zjistit investiční záměry majitele, tedy ČD, a.s.

2.3.6 Legislativní rozbor situace v území

Potenciální přestavba děčínského východního nádraží se střetává s řadou právních předpisů, které by se daly rozdělit na tři základní typy, a to na právní předpisy týkající se **ochrany přírody a krajiny, obecně územně stavební ochrany a památkově kulturní ochrany**. K úspěšné realizaci jakékoliv přestavby je třeba soulad se všemi věcně příslušnými dokumenty, přičemž složitost českého právního řádu a jeho nekompatibilita může vytvořit celou řadu překážek. Dva rozdílné úřady ochrany přírody či dva rozdílné úřady územně stavební ochrany se mohou vyjadřovat ke stejné záležitosti. Oblast památkové ochrany budovy je posuzována podle zákona z dob ČSSR.

2.3.6.1 Ochrana přírody a krajiny

Nádraží Děčín-východ se nachází v chráněném území CHKO České středohoří. Ochrana území v rámci CHKO se řídí dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Existence CHKO a ochrana přírody v jejím území rozšiřuje ochranná omezení například v oblasti kácení vegetace apod. Státním orgánem na tomto úseku je Agentura ochrany přírody a krajiny (AOPK) s pracovištěm v Litoměřicích.

V bezprostřední blízkosti (vzdálenosti cca 200 metrů mezi silnicemi Riegrova a Benešovská) se nachází ještě okraj CHKO Labské pískovce, kde státní působnost ochrany provádí Správa Národního

parku České Švýcarsko. Některé zásahy do bezprostředního okolí úpravy areálu nádraží by mohly vyžadovat souhlas i této státní agentury.

Zákon o ochraně přírody a krajiny přímo vyjmenovává základní ochranné podmínky chráněných krajinných oblastí, roli státního orgánu ochrany přírody a krajiny (správa CHKO) i otázku územního plánování. Obecně lze říci, že v důsledku existence zónové (velkoplošné) ochrany přírody prostřednictvím institutu chráněné krajinné oblasti je třeba institucionálního souhlasu státního orgánu k zamýšleným rozvojovým aktivitám na předmětném území. I aktivity, které jsou přímo zákonem zakázané, lze v případě veřejného zájmu povolit výjimkou. Totéž platí i pro činnosti, které významně neovlivní zachování stavu předmětu ochrany zvláště chráněného území. Výjimky lze udělit i plošně pro veškeré kroky souvisejícím s rozvojovou plochou prostřednictvím opatření obecné povahy, vydaným opět státním orgánem ochrany přírody a krajiny.

Zákon o ochraně přírody a krajiny je možné najít na <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-114>.

2.3.6.2 Územně stavební ochrana

Roli správního úřadu v oblasti stavebních úprav na železničních tratích provádí v České republice Drážní úřad se sídlem v Praze. Ten byl zřízen drážním zákonem č. 266/1994 k výkonu působnosti drážního stavebního úřadu. Zákon o drahách definuje pravidla týkající se například ochranných vzdáleností a nejrůznějších bezpečnostních pravidel v bezprostřední blízkosti dráhy. Níže v podbarveném textu jsou citovány klíčové paragrafy zákona.

Tento zákon definuje naprosto striktní a rigidní pravidla týkající se povolování a užívání staveb na železnici. Nejrůznější bezpečnostní vzdálenosti a účely jednotlivých drážních staveb (takzvaná ochranná pásma dráhy) mají za cíl primárně zajištění bezpečnosti na železnici a jsou ze své podstaty neprolomitelné. V ochranném pásmu dráhy má naopak vlastník objektů povinnost strpět nejrůznější míru zásahu do svých vlastnických práv provozovatelem dráhy za účelem ochrany provozu dráhy. Řadu činností lze navíc v ochranném pásmu dráhy provádět pouze se souhlasem drážního správního úřadu (lze uvést například skladování nebezpečných odpadů či používání světel zaměnitelných s návštěvidly užívanými drahou). S tímto základním právním stavem je třeba počítat při posuzování účelu objektů v ochranném pásmu dráhy.

Celý drážní zákon je na <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>.

Přestavba takto rozsáhlého areálu se kromě náležitostí souvisejících s „drážními předpisy“ regulovanými drážním úřadem, resp. drážním správním úřadem v roli správního úřadu týká samozřejmě také běžných předpisů stavebního práva vzhledem k sousedním pozemkům a zásahům i do „mimodrážních“ území. V tomto případě je místně příslušným orgánem státní správy stavební úřad Magistrátu města Děčína v rámci své přenesené působnosti státní správy. Stavební úřad se řídí především stavebním zákonem a místním územním plánem (a souladem těchto dvou dokumentů). Odvolacím orgánem je Krajský úřad Ústeckého kraje, resp. jeho odbor územního plánování a stavebního řádu. Územní plán je dokumentem vydávaným místně příslušným úřadem v jeho samosprávné působnosti, musí však být v souladu s územně nadřazenou územně plánovací dokumentací.

V rámci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje i Územního plánu města Děčína stojí za zmínku dvě významné liniové stavby, které jsou v obou dokumentech zaneseny, a to přeložky silnice 1/13 s názvy „Folknářská spojka“ a „Manušická spojka“, které odvedou dopravu z dosud dopravně přetěžované Kamenické ulice do těles těchto dvou plánovaných staveb. Investorem staveb je stát, resp. Ředitelství silnic a dálnic. Folknářská spojka je ve fázi získaného kladného posudku EIA o vlivu na životní prostředí, začátek stavby se předpokládá v roce 2025, její zprovoznění o dva roky později (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rsd-ziskalo-kladny-posudek-pro-obchvat-decina-1359737>). Manušická spojka je nyní ve fázi připomínkování posudku EIA.

2.3.6.3 Kulturně historická ochrana

Historická novorenesanční budova tzv. Dolního nádraží Děčín východ je zařazena na seznamu ohrožených nemovitých kulturních památek. Z tohoto faktu vyplývají omezení vycházející ze zákona o státní památkové péči z roku 1987 (zákon č. 20/1987).

Památková ochrana spočívá povinnosti majitele nemovité kulturní památky jí řádné udržovat, případně opravovat v souladu s jasně definovanými právními postupy. Správní dozor nad památkovou ochranou provádí Národní památkový ústav, p. o. v působnosti územního pracoviště v Ústí nad Labem.

Princip památkové ochrany je částečně analogický k ochraně přírody. Zákon specifikuje povinnosti vlastníka o památku pečovat a nařizuje užívat jí pouze způsobem, který odpovídá jejímu kulturně politickému významu. Poměrně vágní formulace nespecifikuje, co je a není možné posoudit jako odpovídající významu, nicméně lze předpokládat, že v případě zjevné odchylky při využití budovy od původního účelu nádražní budovy, dojde k porušení památkového zákona. Veškeré restaurátorské práce musí probíhat odborně způsobilými pracovníky na základě jasných restaurátorských postupů.

Zákon o památkové ochraně je dnes předmětem časté kritiky pro jeho zastaralost. Je to jeden z posledních platných socialistických zákonů. S ohledem na legislativní vývoj je možné, že v horizontu několika let vstoupí v platnost a účinnost zákon nový, který by více odpovídal současným potřebám a podmínkám.

Celé znění zákona o státní památkové péči je k dispozici na <https://www.npu.cz/portal/npu-a-pamatkova-pece/pamatky-a-pamatkova-pece/pravni-predpisy-a-mezinarodni-dokumenty/zakon%20o%20st%20pamatkove%20peci.pdf>).

3 ANALÝZA KLÍČOVÝCH AKTÉRŮ

3.1 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

3.1.1 Metodika analýzy stakeholderů

Analýza stakeholderů je založena především na metodě řízených rozhovorů s vybranými stakeholdery, doplňkově pak na expertním hodnocení ze strany zpracovatelského kolektivu.

Hlavním podkladem pro analýzu je tedy kvalitativní výzkum provedený metodou individuálních řízených polostrukturovaných rozhovorů se zástupci 16 institucí se vztahem k řešenému území. Tyto osoby byly vybrány řešitelským týmem s přihlédnutím k doporučení zadavatele, Statutárního města Děčína. Výběr byl proveden tak, aby respondenti vyváženě reprezentovali jednotlivé typy vztahů k území (vlastník nemovitostí, potenciální investor či nositel záměru, znalec dějin a současnosti zájmového území atd.), právní formy, územní rozsah činnosti (místní, regionální apod.) a obory činnosti. Rozhovory byly uskutečněny v období květen – červenec 2020. Rozhovoru se účastnil zpravidla 1 (výjimečně 2 nebo 3) zástupce dané organizace a 2 zástupci zpracovatele. K řízenému rozhovoru byly přizvány tyto osoby:

- Jaroslav Hrouda, primátor města Děčín (ANO)
- Jiří Anděl, náměstek primátora města Děčín pro ekonomiku, finance a majetek (ANO)
- Ondřej Smíšek, radní města Děčín pro školství, sociální oblast a IT (Náš Děčín), zástupce ČVUT
- Zdeněk Machala, Chart Ferox a.s., finanční výbor zastupitelstva
- Ondřej Beneš, městský architekt Statutárního města Děčín
- Martin Klika, náměstek hejtmana Ústeckého kraje pro finance a strategie (ČSSD)
- Jiří Aster, předseda KHK ÚK a OHK Děčín, zástupitel (ANO)
- Gabriela Nekolová, předsedkyně HSR ÚK, dříve manažerka programu RE:START
- Lucie a Podrápská a Petr Achs, Inovační centrum Ústeckého kraje
- Dušan Richtr, Armex Group
- Stanislav Novotný, Michal Kohout a Petr Kordovský, ČVUT
- Michal Tihon, České dráhy a.s.
- Martin Kašpar, Správa železnic, ředitel oblastního ředitelství Ústí nad Labem
- Stanislav Žáček, SUDOP Praha a.s., projektant
- Otto Chmelík, Státní oblastní archiv Děčín, archivář, zástupitel (Volba pro Děčín)
- Petr Joza, Státní oblastní archiv Děčín, archivář
- Vlastimil Pažourek, Muzeum Děčín
- Jiří Rak, destinační agentura České Švýcarsko

Řízené rozhovory probíhaly na předem smluvené schůzce. Délka rozhovoru se pohybovala v závislosti na rozsahu diskutovaných témat a časových možnostech respondenta mezi 30 a 75 minutami. Rozhovor byl veden zástupcem zpracovatelské společnosti SPF Group na základě předem připravené struktury témat, výpovědi byly zapisovány a následně zpracovávány.

Protože se jednalo a řízené rozhovory polostrukturované, byl předem stanoven okruh témat, která měla být při rozhovoru probírána. Metoda umožňuje částečný odklon od této předem stanovené osnovy (zejména reagováním tazatele na výpovědi respondenta), v praxi k němu docházelo minimálně. S jednotlivými respondenty nicméně byla jednotlivá témata probírána v různé míře podrobnosti a v různém pořadí. Původní osnova každého rozhovoru zahrnovala tato témata:

1. Vztah respondenta k zájmovému území (investor, vlastník, znalec historie...)
2. Doporučení dalších podkladů respondentem

3. Identifikace (dalších) významných stakeholderů
4. Identifikace deficitů ve funkcích a v občanské vybavenosti ve městě respondentem
5. Hodnocení využitelnosti zájmového území a vhodných způsobů jeho využití
6. Osobní preference využití území dle názoru respondenta, identifikace jeho možné součinnosti
7. Záměry respondenta (v případě, že je současným nebo předpokládaným budoucím vlastníkem některé budovy nebo pozemku nebo zájemcem o rozvojové aktivity v zájmovém území)
8. Identifikace hlavních bariér, hrozeb a rizik, které musí být odstraněny či eliminovány, aby bylo možné území využít preferovaným způsobem
9. Identifikace hlavních příležitostí a předpokladů, které musí či by měly být splněny, aby bylo možné území využít preferovaným způsobem

Bod 7 (záměry vlastníků a dalších subjektů) byl doplňkově konzultován také s dalšími subjekty, především s organizacemi Statutárního města Děčína a s významnými místními podniky. Konzultace proběhla formou e-mailového dotazování s cílem zjistit jejich zájem o případné využití prostor území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží. Jako veřejné subjekty byly osloveny následující společnosti:

- Termo Děčín
- DP města Děčína
- Technické služby Děčín
- Centrum sociálních služeb
- Nemocnice Děčín
- Městská knihovna Děčín
- Děčínská sportovní
- Zámek Děčín
- DDM Děčín
- Městské divadlo Děčín
- ZOO Děčín
- ZUŠ Děčín

Dále byly osloveny tyto soukromé společnosti (firmy):

- Armex
- Transco
- Chart Ferox
- Kabelovna Děčín
- Wico B.G.M.
- Constelium
- Ryko
- Bohemia Cargo
- Air Products

Všechny uvedené společnosti byly osloveny následujícím emailem:

„Vážený pane/paní,

tým pod vedením poradenské společnosti SPF Group, s.r.o. v současné době zpracovává pro Statutární město Děčín studii využitelnosti území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží. Součástí studie je i průzkum mezi děčínskými společnostmi, který je zaměřen na možnost využití tohoto prostoru. Jedná se jednak o bývalou výpravní budovu tohoto nádraží, a jednak o prostor současného kolejíště a přilehlých drážních pozemků a budov. Více informací najdete v přiložené prezentaci Ing. Zdeňka Machaly, vedoucího pracovní skupiny Rozvojová zóna.

Proto se na Vás obracím s žádostí o sdělení, zda uvažujete do budoucna o záměrech, se kterými máte prostorové a kapacitní problémy. Resp. zda by pro vaši společnost byly prostory východního nádraží v Děčíně zajímavé a vhodné k využití? Jedná se samozřejmě o předběžné dotazování – budoucí podoba návrhu transformace rozvojové zóny bude vycházet z informací získaných od řady dalších organizací a zejména z reálných prostorových, organizačních a finančních možností.

V případě potřeby Vám mohu sdělit více informací a celou věc probrat i osobně nebo telefonicky.“

Odezva na toto doplňkové šetření byla bohužel i přes opakované oslovení velmi slabá a odpověď zaslalo pouze 7 společností: DP města Děčína, Technické služby Děčín, Centrum sociálních služeb, Městské divadlo Děčín, Městská knihovna, Ryko, a.s. a Wico B.G.M., a.s.

Následující podkapitola obsahuje přehled výpovědí zaznamenaných při řízených rozhovorech, strukturovaný podle jednotlivých témat. V rámci možností byly jednotlivé výpovědi anonymizovány, zvláště jednalo-li se o názory respondenta nebo citlivé údaje. Na druhou stranu v případech, kdy je žádoucí znát pozici respondenta (např. jeho pohled na možnosti transformace zájmového území), jsou tyto informace obsažené s uvedením subjektu, který je sdělil. Respondenti byli o způsobu uvádění jejich výpovědí informováni na začátku rozhovoru.

3.1.2 Závěry analýzy stakeholderů

Výsledky analýzy stakeholderů jsou rozděleny do následujících okruhů informací:

1. Vhodné způsoby a funkce využití území
2. Organizační zabezpečení transformace zájmového území
3. Záměry konkrétních subjektů týkající se zájmového území
4. Bariéry, rizika, předpoklady a příležitosti rozvoje území

3.1.2.1 Vhodné způsoby a funkce využití území

Předpokladem pro budoucí využití je redukce kolejiště dle záměru ČD (zůstane jen 14 kolejí ve dvou svazcích po 6 a 8 kolejích, oddělených mostním sloupem). Na tom se shodují všichni respondenti bez rozdílu, a tudíž panuje shoda i na tom, že se jedná o území transformační. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby Správa železnic měla rekonstrukci kolejiště stále mezi prioritními projekty. Dle zástupců Českých drah a Správy železnic jsou parametry chystané přestavby kolejiště následující:

- Pozemek s kolejištěm, budova a infrastruktura jsou nyní (až na drobné výjimky) v majetku ČD.
- Původní projekt optimalizace kolejiště řešil pouze rekonstrukci se současnou konfigurací kolejiště. Před cca 5 lety z iniciativy města Děčín s vyhledáváním ploch pro rozvoj průmyslu (nedostatek rozvojových ploch ve městě) byl projekt přepracován. Ve hře bylo několik návrhů od téměř úplné redukce po zúžení kolejiště.
- Současný záměr navrhuje přeskupit koleje do 1 svazku z původních 5 svazků, což povede k uvolnění prostoru kolem něj při současném zachování 14 kolejí (tj. dnešní kapacita). Z pohledu ČD i SŽ je to vítané, výhodné a správné řešení. Realizace záměru se odhaduje v letech 2025-27.
- Pro transformační část současného kolejiště je možné projektovat budoucí záměry již dříve, ale realizace může nastat až po dokončení záměru ČD.
- Součástí rekonstrukce je i sanace podloží (odtěžení, stabilizace, odvodnění), spíše ale z hlediska nosnosti než z hlediska kontaminací. Investorem u sanace může být soukromý či

veřejný investor, případně i ČD nebo SŽ, ale záleží to na výsledcích zpracovávané studie a navrženém funkčním využití.

- V přilehlých částech Německa není příliš mnoho odstavných kolejíšť, tudíž se objevuje otázka dostatečnosti kapacit. Ty v Děčíně samotném vyhovují, ale v širším území vč. přilehlého německého pohraničí jich je nedostatek.
- V případě vybudování VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany lze očekávat pokles dopravního výkonu v Děčíně a výrazný pokles tranzitu nákladní železniční dopravy z Děčína, tedy i pokles nároků na kapacitu odstavných kolejíšť. Děčín ztratí i svou stávající pozici v osobní dopravě.
- Zdvoukolejnění úseku Děčín-východ – Dolní Žleb není v plánu, chystá se ale rekonstrukce tunelu a mostu přes Labe v této trase (2022), který není v dobrém technickém stavu.
- Nádraží nemá sloužit osobní dopravě, proto bude součástí jen 1 nástupiště pro případy výluky a nouzové uzavírky. Součástí záměru není ani překladiště kontejnerové dopravy.
- SŽ odkoupí od ČD pouze pozemky pod novým kolejíštěm, ty ostatní bude třeba koupit/převést od ČD na jiný subjekt.
- SŽ nemá zájem využívat jakýmkoli způsobem budovy pro své kanceláře, sklady či archivy, naopak má spíše nadbytek objektů a hledá možné nájemce, kteří by části budov využili.

Shoda panuje i ohledně toho, že je vhodné transformovat území s přihlédnutím k jeho někdejšímu funkčnímu využití i historické podobě (odkaz k dopravě, železniční tematice). Objevily se také myšlenky využít pro transformační zónu historický název Kumpoltice, někdejšího sídelního útvaru zaniklého vlastně právě výstavbou nádraží a dalších drážních objektů.

Ohledně jednotlivých možností dalšího využití území mají jednotlivé subjekty mnohdy podobnou představu, liší se ale jednotlivé detailní návrhy i návrh proporce jednotlivých budoucích funkcí.

V zájmovém území obecně nebyly identifikovány **žádné významnější deficity ve vybavenosti**, a tedy ani žádné možnosti využití území tímto směrem. Naopak byla víceméně konstatována obecná mírná infrastrukturní a vybavenostní naddimenzovanost Děčína, jehož vývoj probíhá v souladu s teoretickým konceptem smršťujících se měst (úbytek a stárnutí populace spolu s rozvojem digitálních technologií, snižující poptávku po některých městských funkcích). Děčín je městem poměrně velkých vzdáleností, z historických důvodů (samostatná města na obou březích Labe) je ve městě „všechno dvakrát“. Mezi některými respondenty se i proto objevuje vize „**poměštění**“ **Děčína do podoby „malého krajského města“**, které překročí své dosavadní měřítko lokalizací dalších nadmístních funkcí a intenzifikací těchto funkcí.

Výjimečně byla dále navrhována tato možná dílčí funkční využití zájmového území:

- parkovací dům či podzemní parkování,
- specifická dětská hřiště, např. dopravní hřiště.

Případné úvahy se týkají spíše **vybavenosti a infrastruktury Děčína jako celku**, kde je možné identifikovat několik možných investic, jejichž lokalizace je možná víceméně kdekoli vč. zájmového území Děčín-východ:

- start-upový prostor, vědecko-technologický park či inkubátor ve vazbě na multifunkční vzdělávací centrum (kancelářské prostory s podpůrným servisem), provozba na ICUK,
- lokalizace pracovišť v ústeckých projektech realizovaných ICUK, UJEP, ÚK apod. typu Portabo,
- stanice pro vozidla na vodíkový či jiný alternativní pohon (automobily, ale pilotně třeba i vlaky), případně i ve vazbě na národní park České Švýcarsko a ekologickou dopravu v národním parku (tyto stanice ale zabírají dost místa a normy znemožňují sousedství řady

jiných aktivit – v případě zóny nádraží Děčín-východ jsou tedy vhodné spíše v malém měřítku pro osvětlu a vzdělávání),

- rozvoj „inovačního hnízda“ i jinde než v Ústí nad Labem (dosud tomu tak je téměř výhradně) ve vazbě na místní ekonomiku (v případě Děčína např. strojírenství, doprava, loďařství...) – inovační hnízda nabízející například coworking, podporu start-upů,
- chytrá čtvrť typu Aspern,
- městská spalovna komunálního odpadu,
- kreativní průmysly (vazba na Fakultu umění a designu UJEP),
- muzejní expozice týkající dopravy, vnitrozemské plavby apod., ale jako nadmístní produkt, nikoli jako prostá pobočka okresního muzea, spíše science-learning centre pro středoškoláky s formou vzdělání hrou se simulátory, auty na vodík apod.,
- konferenční prostor pro více než 100 lidí s možností rozdělení na menší prostory – v ÚK je dosud pouze hotel Clarion a hrad Litoměřice (podobný záměr má nicméně i Most),
- atrakce cestovního ruchu (typu návštěvnických, naučných, kulturních či muzejních expozic), které mohou odlehčit přetíženým centrálním částem národního parku,
- ubytovací kapacity (ať už pro cestovní ruch, nebo pro studenty),
- dopravní uzel pro přestup v rámci každodenní dopravy a zejména dopravy turistické (železnice, P+R, turistické autobusy, cyklistická doprava...),
- lokalizace některé státní instituce nebo jejího detašovaného pracoviště, např. některého z velkých stavebních úřadů, Správy vodních cest, Správy železnic apod.,
- lokalizace místní kulturně-vzdělávací instituce typu knihovny,
- lékařské ordinace ve vybraných specializacích (mj. zubní, oční),
- lokalizace některé sociální služby, u níž je předpoklad rostoucí poptávky (např. sociální služby pro seniory),
- strategický městský bytový fond pro pracovníky ve službách,
- prostory pro drobné komerční služby,
- dětské dopravní hřiště (ve městě chybí, možnost vazby na vědecko-technický park).

Tyto funkce je možné lokalizovat v zájmovém území nově, nebo na úkor stávajících objektů jinde ve městě, pro něž by naopak bylo třeba novou funkci najít. Týká se to například budovy tzv. kokosu, tj. sídla ČVUT v Pohraniční ulici přiléhající k náměstí Svobody.

Relativně rovinatý charakter území nádraží předurčuje podle většiny respondentů k lokalizaci činností typu **výroby, vědy, výzkumu a vývoje či logistiky**, obecně k těm činnostem, pro něž jinde v Děčíně ve svažitém terénu, mnohde i s horším dopravním napojením není prostor. To se týká i další velké transformační zóny Děčín-Křešice (rozloha 8 ha), která má výrazně horší dopravní napojení (na druhou stranu je ale výhodou skutečnost, že má jen jednoho vlastníka). Toto obecně definované využití území podporují prakticky všichni respondenti od zástupců Statutárního města Děčína přes zástupce Ústeckého kraje, místní historiky, architekty až po zástupce firem. Důležité je najít ve městě (v souladu s konceptem stimulace místního sociálního kapitálu) místa pro expanzi významných místních podniků v rámci péče o ně (nemusí to být nutně jen v této zóně, ale třeba i v jiných brownfieldech vč. zmíněných Křešic) a nestavět rozvoj území na příchod investorů odjinud.

V severní části zájmového území by podle většiny respondentů měla tudíž být lokalizována především:

- lehká výroba,

- logistika,
- záměr přilehlé spalovny budící mezi respondenty různé názory – spalovna komunálního odpadu je pro město nutná, ale vhodnější lokalizovat mimo město (příklady Ledvice, Trmice...),

vyžadující přímé napojení na kapacitní komunikaci. **V jižní části území** jsou pak preferovány činnosti vytvářející zázemí pro výrobu, tedy například:

- výzkum a vývoj (zde většinou zmiňována vazba na ČVUT, případně také na UJEP a na TU Drážďany), prostředí pro mladé, začínající výzkumníky, doktorandy apod.; výzkumným obsahem nejčastěji zmiňována mobilita, digitalizace, autonomní vozidla vč. lodí, dopravní zkušebny, laboratoře a polygon, výzkum vodíkového pohonu (možná i detašované pracoviště vázané na Görlitz, kde je centrála výzkumu vodíkového pohonu v Německu),
- laboratoře, simulátory, zkušebny, polygon s využitím plánované kusé koleje (zejména směrem k jihovýchodu) ve vazbě na železnici a místní firmy,
- kreativní průmysly (vazba na Fakultu umění a designu UJEP),
- vzdělávání (kampus) s konferenčními prostory, knihovnou, studentským bydlením, laboratořemi, výzkumnými pracovišti atd.
- kultura (expoze, galerie, popularizace vědy ve vazbě na místní výzkum a ekonomiku),
- bydlení (zejména směrem k jihozápadní části území),
- zázemí pro podporu podnikání a podnikatelského prostředí (coworking, sdílení služeb, start-upy).

Pro **historickou budovu nádraží Děčín-východ**, z dnešního pohledu předimenzovanou v důsledku někdejší funkce pohraničního nádraží, navrhuje respondenti zejména tato funkční využití:

- konference, výstavy, semináře,
- muzejní expozice, např. s dopravní tematickou nebo se zaměřením na popularizaci vědy a výzkumu,
- bydlení (studentské, ale i běžné vlastnické či nájemní),
- výjimečně také například luxusní prostory (hotel, ale třeba i kasino).

Většina respondentů považuje území ve stávající situaci za **nevhodné** pro bydlení, kombinovanou dopravu, překladiště a pro občanskou vybavenost, zejména pro větší objekty občanské vybavenosti (velká nákupní centra). Připouští ale možnost rozsáhlejší transformace, která tyto funkce bude do budoucna umožňovat.

Pouze menší část respondentů se zamýšlela nad **budoucím využitím území z hlediska jeho struktury** (tedy nikoli jen *funkcí*) s definicí toho, co kde smí/nesmí být lokalizováno. Vhodné je navrhnout území „modulárně“ tak, aby území mělo do budoucna možnost strukturu svého využití měnit a aby sem nešlo lokalizovat funkce, které sem nechceme (například rozsáhlá obchodní centra, rozsáhlou výrobu). Návrh rozvoje území se tedy má týkat nejen funkčního využití a jeho prostorového rozmístění, ale i jeho vývojové změny v čase. Za tímto účelem je třeba dostat do území také lidi a „běžný život“ (studenti, výzkumníci, technici i dělníci).

Důležité je kvalitní **komunikační napojení zájmového území** na centrum města (pěší, cyklistická, veřejná doprava) i v rámci širší komunikační sítě (silnice, železnice). Široce podporovaná je myšlenka vytvoření městského bulváru z ulice 17. listopadu, která k tomu má odpovídající rozměry a parametry. Součástí tohoto záměru je především humanizace ulice 17. listopadu do podoby reprezentativní třídy propojující nádraží s centrem města (historicky ulice tuto funkci měla). To může pomoci i zvýšení atraktivity železniční dopravy osobní a zastávky Děčín-východ jako obslužné pro

centrum města a také využití ulice pro cyklistickou i pěší dopravu. Řada respondentů zmiňuje také vybudování/obnovení místního dopravního spojení, např. pěší spojení v ose nyní zatrubněného, potenciálně revitalizovaného Folknářského potoka nebo někdejší pěší lávky mezi nádražními budovami.

V širším prostorovém kontextu zahrnující **okolí zájmové zóny**, resp. vlastně celou pravobřežní část Děčína, uvažovali při rozhovorech zejména historici, architekti a někteří zástupci města:

- Podpora městské struktury a intenzifikace městských funkcí, která zabrání nežádoucímu prostorovému rozvolňování Děčína a nadměrnému přesunu obytné funkce do zázemí města.
- Není žádoucí uvažovat v intencích „sanace brownfieldu“, ale naopak „tvořit město“. To znamená nevyužít území jen „jednoduše“ na průmysl, ale pokusit se budovat městskou čtvrť mající určitou městskou strukturu a kombinující více funkcí.
- Vhodné je posílení a kultivace osy Masarykovo náměstí – Myslbekova (fakticky pokračování ulice 17. listopadu) lokalizací více městských funkcí. Vhodná je také humanizace silničního průtahu městem z mostu přes Labe směrem na východ na Benešov n. Pl. a Českou Kamenici (pro pěší prostupnost) i dalších páteřních os na východním břehu Labe.
- Je velmi žádoucí pracovat také s fenoménem řeky Ploučnice jako výrazného krajinného prvku i komunikační osy (pěší, cyklisté) a s možností revitalizace koryta Folknářského potoka.
- Vhodné je řešit Ústí nad Labem a Děčín, případně také Teplice jako souměstí, které se funkčně doplňuje.
- Možným rozvojovým směrem je i rozvoj spolupráce s Německem (podnikání, kultura, školství...) ve vazbě na někdejší německé obyvatelstvo, působení šlechtického rodu Thunů.

3.1.2.2 Organizační zabezpečení transformace zájmového území

Zásadní otázkou je role subjektu, který bude mít transformaci zájmového území na starost po stránce organizační, případně také investiční a vlastnické. Z rozhovorů jednoznačně vyplývá, že právě toto je klíčová otázka úspěšnosti transformace zájmového území a že na ni nemají jednotlivé participující subjekty jednoznačnou ani jednotnou odpověď (naopak otázka funkčního využití a prostorového uspořádání zóny má relativně pestrou škálu řešení i vysokou míru shody mezi jednotlivými typy respondentů). V zásadě je možné konstatovat, že všichni oslovení aktéři jsou si důležitosti organizačního zabezpečení transformace zájmového území vědomy, ale mají odlišné představy o konkrétní podobě organizačního modelu a subjektu, který by měl být iniciátorem a lídrem celého procesu. Současně se velká část respondentů shoduje na vysoké organizační náročnosti transformace takto rozsáhlého území i na tom, že s obdobnými projekty zapojující širší okruh aktérů na principu PPP je v regionu (ale i v celém Česku) jen málo zkušeností.

Zástupci města Děčína jsou si vědomi, že Statutární město Děčín má být významným aktérem transformace zájmového území. Na druhou stranu vesměs nepovažují město za vhodného lídra. Důvody jsou různé – město nemá být developerem, město nemá dostatek finančních prostředků na případné předfinancování a spolufinancování jednotlivých kroků, rozsah území a náklady na jeho přeměnu přesahují finanční možnosti města a dosahují nadmístního rozměru, do procesu mají být úzce vtaženi všichni klíčoví aktéři... Jako akceptovatelnější se jeví založení speciální příspěvkové organizace města, která umožňuje autonomnější řízení procesu přeměny zájmového území (na druhou stranu většina nastíněných rizik zůstává platná i pro tuto variantu). Mezi „odpůrci“ role Statutárního města Děčína jako optimálního lídra realizace studie a transformace území je jako vhodný adept na tuto pozici nejčastěji uváděn Ústecký kraj, případně Krajská majetková s detašovaným pracovištěm v Děčíně. Zřetelným problémem, který řada respondentů uvádí, je ale význam lokality (nadmístní, ale nikoli celokrajský) a roztržičnost celokrajských institucí (odbory KÚ ÚK, vedení ÚK, ICUK, UJEP) z hlediska představy o budoucnosti kraje, která vede k tomu, že projekty

tohoto typu zatím nemají v krajské politice zřetelnou prioritu. Specifickým aktuálním problémem případného řízení a spolufinancování procesu Ústeckým krajem je nyní také výpadek příjmů v důsledku realizace opatření proti šíření koronaviru (týká se přirozeně také Statutárního města Děčína).

Řada respondentů (menšina zástupců Statutárního města Děčína, zástupci ÚK a krajských institucí) preferují model města jako developera, ale nikoli jako dominantního vlastníka budovy a pozemků. Uváděnými důvody pro upřednostnění tohoto modelu jsou především reprezentativnost města, jeho veřejný zájem a právní kontinuita i více možností pro získávání finanční podpory z vnějších zdrojů. Časová posloupnost přeměny území by zahrnovala vykoupení pozemků městem, s pomocí dotací jejich přípravu a rekonstrukci historické budovy nádraží a následující prodej investorům podle jasné dané struktury. Ze strany ÚK by měla být poskytnuta administrativní, metodická a „lobbistická“ podpora. Ústecký kraj každopádně zřetelně deklaruje, že s jeho finanční participací na přeměně zóny nelze příliš počítat.

Do struktury transformace území je vhodné zahrnout také subjekty mimo místní a regionální samosprávu. Dotazované osoby uvádějí potřebu zapojit za každou cenu aktivně například ČVUT a/nebo jiné výzkumné instituce a dále stát v podobě zapojení některé centrální instituce, která by v transformované zóně vytvořila své pracoviště. Tato představa ovšem naráží na skutečnost, že stát v Děčíně aktuálně nevlastní prakticky žádnou nemovitost a není zde žádné významné pracoviště jakékoli státní organizace.

Mezi oslovenými aktéry panuje víceméně shoda na tom, že přeměnu území má zvolený lídr řídit po časově omezenou dobu. Případně může jít o účelově založenou organizaci, která po splnění svého úkolu bude zase zrušena, aby bylo eliminováno budoucí riziko „nekonečnosti“ takové organizace (teoretická neochota prodat zainvestovanou zónu budoucím investorům, riziko politických trafik). Shodu nacházejí oslovení respondenti také v tom, že právní forma organizace řídící proces přeměny rozvojové zóny musí být zvolena s ohledem na její způsobilost pro příjem grantů a dotací a že problémem není získat finanční prostředky na rekonstrukce a přestavby objektů a ploch, ale zabezpečit provozní náklady a udržitelnost transformovaného území.

Oslovení respondenti konstatovali, že silnou stránkou území je (zatím) jeho příhodná, tj. relativně jednoduchá vlastnická struktura. Představa stávajících a potenciálních vlastníků o budoucnosti území je vcelku podobná. ČD jako stávající dominantní vlastník však chtějí pozemky především výhodně zpeněžit (a případně prosazují využití dílčích částí území na základě aktuálních pronájmů), SŽ stojí jen o území pro koleje a zbytek území nehodlá nijak využívat a nemá o ně zájem, zatímco město, resp. investor rozvojové zóny potřebuje získat pozemky za co nejvýhodnějších podmínek a pokud možno bez dalších omezení.

Realizace celého záměru přeměny zájmového území je zcela závislá na získání finanční podpory z vnějších zdrojů. Pro potřeby získání finančních prostředků z vnějších zdrojů bude pravděpodobně nutné, aby jejich příjemce byl vlastníkem příslušných nemovitostí. Vlastnické převody tedy musí proběhnout na začátku transformačního procesu. Z hlediska financování bude nutné kombinované řešení komerční a nekomerční části projektu, přičemž na tu nekomerční část projektu bude nutné využít dotaci z vnějších zdrojů, např. programy agentury CzechInvest či evropské fondy prostřednictvím ITI, JTF, jejichž prostřednictvím bude pro území ÚK k dispozici řádově několik desítek miliard Kč, a to z velké části na projekty transformace místní ekonomiky vč. komplexní přeměny lokalit. Vhodné bude využít také finanční nástroje Evropské investiční banky apod., které mají mnohem méně striktní pravidla z hlediska komerčního využití transformovaného území.

Poměrně často se vyskytl mezi respondenty názor, že transformace území má být rozdělena mezi 2 právnické osoby – jedna pro průmyslovou zónu (např. rozvojová společnost založená městem, krajem apod.), jedna pro památkově chráněnou budovu (např. Ústecký kraj nebo nějaká o.p.s., případně Národní technické muzeum nebo ČVUT, jejichž ochota tuto roli přijmout bude ale pravděpodobně malá).

Několik respondentů zmiňuje možnost inspirovat se organizačním modelem obdobných projektů, například v Terezíně (sesterský projekt podpořený státním programem RE:START), Dolních Vítkovicích v Ostravě nebo děčínského zámku.

3.1.2.3 Záměry konkrétních subjektů týkající se zájmového území

Ze strany Statutárního města Děčína byly během provedených rozhovorů identifikovány následující projektové záměry související s přeměnou zájmového území kolem nádraží Děčín-východ:

- humanizace ulice 17. listopadu do podoby městského bulváru,
- připravuje se městská spalovna na východním okraji území (vnímána je určitá kontroverze tohoto záměru a potenciální konflikt s řadou možných jiných funkcí území, např. s některými typy občanské vybavenosti, s některými formami výzkumu, s kulturou, bydlením atd.),
- sběrný dvůr pro různé druhy odpadu.

Z oslovených příspěvkových organizací Statutárního města Děčína společností, které reagovaly na zaslané dotazy (Dopravní podnik města Děčín, Technické služby Děčín, Městská knihovna, Centrum sociálních služeb a Městské divadlo Děčín), nemá využití území zájem žádná. Pouze ředitel Městské knihovny uvedl, že potenciálně je možné uvažovat o přestěhování děčínské knihovny ČVUT, která nyní sídlí v budově ČVUT (ulice Pohraniční). Vzhledem k tomu, že v rámci historické budovy nádraží se uvažuje pouze o působení Fakulty dopravní ČVUT a ne Fakulty jaderné a fyzikálně inženýrské, je otázka umístění této knihovny předmětem budoucí diskuze.

České dráhy a Správa železnic deklarují víceméně shodný zájem dle zpracované projektové dokumentace na přestavbu kolejiště s následujícími parametry:

- přeskupení kolejí do 1 svazku z původních 5 svazků vedoucích k uvolnění okolního prostoru při zachování 14 kolejí (tj. dnešní kapacita) a několika drobných staveb,
- sanace podloží (odtěžení, stabilizace, odvodnění) z hlediska jeho nosnosti (naopak ne z hlediska kontaminací), kdy investorem u sanace může být soukromý investor, ČD nebo SŽ,
- nádraží nemá sloužit jako překladiště kontejnerové dopravy ani osobní dopravě, proto bude součástí jen 1 nástupiště pro výluky a nouzové uzavírky,
- SŽ odkoupí od ČD pouze pozemky pod novým kolejištěm, ty ostatní bude třeba koupit/převést od ČD na nové vlastníky (developeři či budoucí uživatele území),
- SŽ nemá zájem využívat jakýmkoli způsobem stávající budovy pro své kanceláře, sklady či archivy.

ICUK, potažmo ÚK uvádějí následující záměry, které mohou mít vazbu na zájmové území (na rozdíl od záměrů Statutárního města Děčína, Českých drah a Správy železnic jsou lokalizovatelné i jinde v Děčíně):

- technologické centrum (včetně popularizační složky),
- projekty digitalizace a smart cities, které mohou být lokalizovány v Děčíně (projekty typu Portabo – digitální platforma ÚK; pilotní testování sítí typu 5G; Mobility Innovation Hub – zavádění inovací do praxe v rámci automobilového průmyslu; projekt Valeo – spolupráce s ČVUT, zpracování dat pro vývoj asistenčních systémů),
- testování a vývoj autonomních dopravních prostředků (automobily, ale i vlaky či lodě),
- projekty vodíkové mobility – jedná se i o vodíkových vlacích, samozřejmě i vodíkových automobilech (národní centrum pro výzkum vodíku v Německu má být v Görlitzu).

ČVUT uvádí pouze relativně obecné záměry, resp. možnosti s tím, že o budoucím rozvoji působení v Děčíně se nyní vede na tomto vysokoškolském pracovišti diskuse s tím, že nejpravděpodobnějším postojem je zachování stávajícího rozsahu pracovišť ČVUT ve městě s možností jejich částečného přemístění. ČVUT ovšem deklaruje zájem působit v Děčíně a využít k tomu část historické výpravní budovy prostřednictvím podpisu Memoranda o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Rozvojové zóny v prostoru kolejíště nádraží Děčín – východ. Některé další zvažované záměry a postoje:

- možnost přesunout pracoviště Fakulty dopravní z prostoru sýpky u zámku, kde končí nájem (ČVUT je zde nájemcem), do historické budovy nádraží,
- ČVUT patří objekt v Pohraniční ulici (jediný majetek ČVUT v Děčíně) a prioritou by mělo být jeho využití do budoucna,
- v nádražní budově mohou být umístěny např. laboratoře, simulátory nebo školící centrum (ve spolupráci ČVUT/ČD), prostory k propagaci vědy a pořádání výstav atd., doplňkově ubytování, možnost využití také sousedních objektů (např. remízy),
- zájem o umístění dopravního polygonu v rozvojové zóně,
- obecně vnímá ČVUT prostor pro rozšíření kapacit Fakulty dopravní v Děčíně, ale musí k tomu být vůle/strategie ze strany vedení ČVUT (zřetelný je určitý skepticismus k tomu, zda Fakulta dopravní ČVUT má v Děčíně rozvojový potenciál a zda tedy vůbec potřebuje další prostory),
- Fakulta jaderná a fyzikálně inženýrská ČVUT v záměrech směrem k zájmovému území nefiguruje,
- ČVUT rozvíjí úvahy o spolupráci s TU Dresden, pro kterou by děčínské pracoviště bylo „styčným bodem“, mělo by se jednat o celouniverzitní pracoviště, které jinde ČVUT nemá, o kondenzační jádro pro další aktivity,
- představa „hubu“ pro kontakt s Německem ale naráží na výrazně lepší pozici TU Dresden (výrazně úspěšnější pracoviště v hodnocení univerzit),
- ČVUT nemůže a nechce být garantem celého záměru konverze území ani výpravní budovy, je ale vážným zájemcem k využití části výpravní budovy
- studie by měla vydat určitý návrh, doporučení, které může pro ČVUT být impulzem pro další kroky.

Z oslovených firem se dosud podařilo získat pouze názor 2 společností Wico B.G.M. a Ryko:

- Firma Wico B.G.M. o předmětné území nemá zájem.
- Společnost Ryko uvažuje o využití území pro logistické a skladovací potřeby.

Důvodem nezájmu firem o sdělení vlastních rozvojových záměrů může být také snaha nesdělovat tyto záměry a rozvojové strategie firem na veřejnost a nejasný časový horizont transformace zóny z pohledu firem, který znemožňuje zahrnout tuto zónu do jejich rozvojových plánů.

3.1.2.4 Bariéry, rizika, předpoklady a příležitosti rozvoje území

Během řízených rozhovorů byly identifikovány některé nezbytné předpoklady, příležitosti, bariéry a rizika přeměny rozvojové zóny nádraží Děčín-východ. Následující přehled tyto předpoklady shrnuje napříč jednotlivými výroky respondentů a člení je tematicky.

Prostorové a fyzickogeografické předpoklady, příležitosti, rizika a bariéry:

- topografie terénu znesnadňující realizaci sociálně-ekonomických aktivit a dopravu v řadě částí města
- potenciální konflikt zóny bydlení a služeb s drážním provozem a průmyslem
- prostorové limity rozvoje firem – mají zájem se rozvíjet, ale není pro to v Děčíně dostatek volných ploch
- drážní těleso dělicí zájmové území a znesnadňující jeho vnitřní propojení – fakticky je nutné zabývat se zvláště rozvojem severní/severovýchodní části území (vrůstá do průmyslové zóny) a jižní/jihozápadní části území (vrůstá do města) a každá tato část musí navazovat spíše na sousední území mimo zónu, než na zbytek zóny
- potřeba překlenutí kolejiště, aby nebylo tak silnou bariérou a aby obě zóny spolu komunikovaly (lávky, podchody, možná i silniční propojení)
- rozšíření zóny (třeba i neformální) o další brownfieldy a řešení zóny v širším kontextu – například státní majetek mezi Krokovou a Mostní ulicí (brownfield ve vlastnictví Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových)
- zákonné a hygienické normy znemožňující realizaci řady záměrů (např. jakékoli prostory pro děti narážejí na hygienické normy, památkovou ochranu a ochranu přírody a krajiny atd.)

Organizační, finanční a vlastnické předpoklady, příležitosti, rizika a bariéry:

- problém vlastnický a organizační – kdo převezme za transformaci zóny odpovědnost, kdo bude nositelem projektu
- nalezení dostatečné vůle a personální kapacity Statutárního města Děčína a Magistrátu města Děčína řídit transformaci rozvojové zóny
- v českém prostředí nezkušenost s PPP projekty a se spoluprací soukromých firem a veřejných institucí obecně
- aktuální napjaté veřejné rozpočty, zejména pak regionálních a místních samospráv – zásadní omezení investic v důsledku úspor vyvolaných koronavirovými opatřeními
- zcela nedostatečné místní finanční zdroje a závislost transformace zóny na dotacích
- existence poměrně širokého množství vnějších finančních zdrojů využitelných k přeměně zóny (ITI, Just Transition Fund – podpora podnikání, inovací, výzkumu, transferu technologií, pružnosti pracovního trhu atd. reagující na transformaci energetiky)
- teprve v poslední době se vyjasňující politika státu i Ústeckého kraje k budoucnosti regionu a jeho transformaci, roztříštěnost krajských institucí (odbory KÚ ÚK, vedení ÚK, ICUK) z hlediska představy o budoucnosti kraje
- dosud převážně centralizované pojetí státní správy, obtížná lokalizace státních institucí mimo Prahu do periferních regionů
- nastavení státní politiky včetně RUD podporuje největší města, nezohledňuje strukturální postižení
- orientace na Sasko, společné workshopy (téma autonomní mobilita, vodíková mobilita apod.), formování přeshraničního klastru
- České dráhy dosud uplatňují zásadu, že nesmí prodávat majetek bezprostředně navázaný na kolejiště, tzn. jakákoli transformace území bude možná až po rekonstrukci kolejiště
- potřeba podnítit zájem ČVUT o jeho angažování v území, zpřesnění pozice ČVUT vůči rozvojové zóně

- potřeba lokalizovat v rozvojové zóně jakékoli nadmístní pracoviště veřejného typu (škola, úřad, muzeum...)
- vhodné místo „technického“ pojmenování „zóna Děčín-východ“ používat historické pojmenování Kumpoltice, které umožňuje lepší identifikaci obyvatel
- existence brownfieldu Křešice jako další možné alternativy pro rozvoj průmyslu a dalších funkcí

Předpoklady, příležitosti, rizika a bariéry v oblasti sociálně-ekonomického rozvoje města:

- Děčín je obecně upadající, smršťující se město, ekonomicky zaostává, ubývá v něm obyvatel (nejen ve prospěch jeho zázemí), je strukturálně postižen
- zamezení tendencím rozvolňovat město a stavět zóny bydlení ve vesnicích kolem Děčína
- sociální struktura města, v níž je velmi slabě zastoupena střední třída a její invence, řada lidí se nachází na hranici nebo pod hranicí chudoby, velký podíl lidí zatížených exekucemi
- malé a střední podniky obecně spíše málo inovativní, téma inovací je nezajímá, malý zájem o inovační vouchery, inovace nastávají spíše v oborech druhotných (služby, potravinářství) než v klíčových výrobních odvětvích (kovovýroba, automobilový průmysl, v širším regionu také chemie, energetika...)
- nutnost udržení stávajících podnikatelů (ve městě je nyní relativně dlouhodobě stabilizovaná struktura hlavních zaměstnavatelů)

Předpoklady, příležitosti, rizika a bariéry v oblasti dopravy a infrastruktury:

- nezbytnost zajištění dostatečné kapacity parkování a odstavné plochy (i jako záloha pro P+R u nádraží Děčín-východ)
- nutné přizpůsobit také organizaci MHD a odstavné plochy na kola ve vazbě na cyklotrasu Ploučnice a Labskou stezku
- potřeba řešení dopravy na Benešovské ulici – připravuje se Folknářská spojka zčásti využívající dnešní Benešovskou ulici
- doplnění nebo přemístění železničních zastávek na území Děčína za účelem větší využitelnosti osobní železniční dopravy v dopravě uvnitř města

3.1.3 Zájem a vliv stakeholderů

Následující tabulka přehledně shrnuje hlavní stakeholdery mající vztah k dotčenému území. Ke každému z nich pak uvádí míru jeho zájmu a vlivu na realizaci záměru transformace předmětného území. Zájem je možné definovat jako míru vlastní iniciativy a ochoty podpořit realizaci záměru. Vliv je možné definovat jako reálnou možnost ovlivnění realizace záměru daným subjektem. Oba parametry jsou orientačně kvantifikovány ve škále od 1 (nejnižší zájem/vliv) do 5 (nejvyšší zájem/vliv). Význam stakeholdera je pak definován jako součin zájmu a vlivu.

Tabulka 15: Zájem a vliv identifikovaných stakeholderů

Název subjektu	Zájem	Vliv	Význam
Statutární město Děčín	5	4	20
příspěvkové organizace Statutárního města Děčína	3	2	6
hospodářské komory (krajská, okresní)	3	2	6

podniky působící v bezprostředně přilehlém území	3 – 4	3 - 4	9 – 16
další místní podniky	1 – 3	1	1 – 3
Ústecký kraj	5	2	10
Hospodářská a sociální rada Ústeckého kraje	3	1	3
Inovační centrum Ústeckého kraje	4	1	4
České vysoké učení technické	2	3	6
Univerzita Jana Evangelisty Purkyně	4	2	6
České dráhy, a.s.	2	5	10
Správa železnic	3	4	7
Destinační agentura České Švýcarsko	2	1	2

Pozn.: Zájem i vliv jsou klasifikovány ve škále 1–5 (1 = nejmenší, 5 = největší). Význam je pak součinem zájmu a vlivu.

Tabulku je možné interpretovat tak, že iniciativu směrem k záměru transformace rozvojové zóny mají projevit především subjekty s vysokým zájmem. Přizvat k záměru je pak nutné subjekty s vysokým vlivem. Na subjekty s nízkým zájmem, které však z jakéhokoli důvodu považujeme za důležité pro věcný obsah záměru, má být směřována pozornost nositele záměru s cílem jeho zapojení.

Shrnutí

- Hlavními aktéry v území, kteří mají klíčový vliv na realizaci záměru, jsou Statutární město Děčín, České dráhy a Správa železnic. Hlavními aktéry, které mají zájem na realizaci záměru, jsou Statutární město Děčín, částečně také Ústecký kraj a pravděpodobně někteří místní podnikatelé.
- Klíčovou otázkou je organizační zabezpečení transformace zájmového území. V tomto bodě nepanuje mezi zainteresovanými subjekty shoda. Relativně nejčastěji je do role lídra procesu navrhováno Statutární město Děčín, případně také Ústecký kraj (či příspěvkové organizace obou samosprávných celků).
- Rámcová shoda nad funkčním využitím části zóny orientované na sever a severovýchod převážně pro lehkou výrobu a zóny orientované na jih a jihozápad pro aktivity výzkumu, vývoje, kultury, vybavenosti apod.
- Z hlediska stávajícího dominantního vlastníka Českých drah a dále ze strany Správy železnic jasný a konkrétní pohled na budoucnost území daný připraveným projektovým záměrem rekonstrukce kolejíště.
- Z hlediska Statutárního města Děčína a Ústeckého kraje jasná obecná představa a vůle transformovat rozvojovou zónu.

3.2 ANALÝZA STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ A FINANČNÍCH MOŽNOSTÍ A NÁSTROJŮ

Tato kapitola poskytuje analýzu strategických dokumentů na úrovni státu, kraje i statutárního města Děčín, které mají mezi svými prioritami restrukturalizaci ekonomiky, revitalizaci brownfieldů a transformaci ploch a objektů.

Dále jsou v kapitole představeny aktuální finanční a organizační nástroje pro revitalizaci brownfieldů. V závěru kapitoly jsou pak shrnuty dosavadní návrhy na revitalizaci zájmového území včetně odhadu finančních nákladů.

3.2.1 Dokumenty na úrovni státu

Tabulka 16: Strategické dokumenty na úrovni státu

Název dokumentu	Rok vzniku/ aktualizace	Stručný popis
Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024	2019	Hlavní dokument týkající se problematiky regenerace brownfieldů. Stanovuje pravidla podpory pro regeneraci průmyslových i ostatních typů brownfieldů.
Strategický rámec Česká republika 2030	2017	Vymezuje strategický rámec, který udává směr, jímž by se rozvoj naší země a společnosti měl vydat v příštích desetiletích.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	2019	Stanovuje hlavní cíle regionální politiky státu v období let 2021–2027. Děčín vymezen jako součást Ústecko-chomutovské aglomerace, regionální centrum vyššího řádu, součást strukturálně postiženého kraje, a hospodářsky a sociálně ohrožené území.
Zásady urbánní politiky	2017	Rámcový dokument urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter.
Politika územního rozvoje ČR	2019	Nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.
Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020	2016	Vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020.

3.2.1.1 Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024

Hlavním dokumentem na úrovni státu, který se týká problematiky regenerace brownfieldů. Stanovuje pravidla podpory pro regeneraci průmyslových i ostatních typů brownfieldů. Vytvořen v roce 2019 ve spolupráci MPO, MMR, MZe, MŽP, a agentury CzechInvest.

Brownfieldy rozčleňuje do následujících **prioritních kategorií** (v závorce gesční orgán):

1. Plochy k regeneraci pro funkce průmyslu, strategických služeb a podnikání (MPO)
2. Plochy k regeneraci pro urbánní využití - bydlení, občanská vybavenost a infrastruktura, veřejná prostranství (MMR)
3. Plochy k asanaci a rekultivaci v oblastech ochrany přírody (MŽP)
4. Plochy a objekty pro renovace zemědělských areálů a objektů (Mze)

Návrhová část členěna na následující **tematické oblasti a cíle**:

1. Organizace

Cíl: Organizační podpora regenerací založená na koordinaci, spolupráci a výměně informací

- 1.1 Vytvořit mezirezortní pracovní skupinu pro regenerace brownfieldů ze zástupců MPO, CzechInvest, MMR, MŽP a MZe.
- 1.2 Nastavit spolupráci pracovní skupiny pro regenerace brownfieldů s kraji a obcemi, a tematicky souvisejícími odbornými skupinami.
- 1.3 Cíle NSRB 2024 promítat do tematicky souvisejících politik, strategií a koncepcí.
- 1.4 Nastavení spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

2. Finanční podpora

Cíl: Směrování finančních nástrojů od dotačních k systémovým a doplnění podpory z národních zdrojů

- 2.1 Nové podnikatelské nemovitosti směřovat na plochy brownfieldů.
- 2.2 Vytvořit nový program pro regenerace urbánních brownfieldů.
- 2.3 Vytvořit dotační titul na odstraňování brownfieldů bez rozvojového potenciálu.
- 2.4 Podporovat využití finančních nástrojů pro regeneraci brownfieldů prostřednictvím Českomoravské záruční a rozvojové banky, a.s. včetně analýzy možných řešení a průběžné analýzy aktuálních tržních podmínek.
- 2.5 Monitorovat využívání dotačních prostředků pro regenerace.
- 2.6 Zjednodušení podpory regenerace specifických brownfieldů.

3. Územní opatření

Cíl: Lepší využívání nástrojů územního plánování, stavebního řádu a informací o území

- 3.1 Provedení celkové studie „Analýza brownfieldů v ČR“ včetně ověření možností jejich regenerace a návrhů motivačních nástrojů.
- 3.2 Zajistit plošné monitorování brownfieldů využitím územně analytických podkladů.
- 3.3 Rozvíjet a aktualizovat Národní databázi brownfieldů.
- 3.4 Provéřít veřejné registry nepotřebného majetku pro vyhledání lokalit do Národní databáze brownfieldů.
- 3.5 Rozšiřovat a kompletovat nabídku ploch brownfieldů.
- 3.6 Pravidelně zpracovávat statistiky vývoje počtu a charakteru brownfieldů.
- 3.7 Inspirovat se „Best practices“ pro začlenění brownfieldů do strategických dokumentů.
- 3.8 Zohledňovat plochy přestavby při vymezování nových ploch k zastavění.
- 3.9 Uplatňovat nařízení správních úřadů k nápravě stavu kontaminovaných míst.

4. Vzdělávání, výzkum, osvěta

Cíl: Další rozvoj a sdílení zkušeností

4.1 Na webových stránkách CzechInvestu zveřejňovat data a informace o problematice brownfieldů.

4.2 Podporovat a propagovat tematiku regenerací brownfieldů.

3.2.1.2 Strategický rámec Česká republika 2030

Vymezuje strategický rámec, který udává směr, jímž by se rozvoj naší země a společnosti měl vydat v příštích desetiletích. Oblasti revitalizace brownfieldů se věnuje následující část:

Tematická oblast Obce a regiony

Strategický cíl 18: Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn

Specifický cíl 18.1 Snižuje se zábor zemědělské půdy ve městech i volné krajině. Brownfieldy jsou regenerovány a revitalizovány.

3.2.1.3 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Stanovuje hlavní cíle regionální politiky státu v období let 2021–2027. Děčín vymezen jako součást Ústecko-chomutovské aglomerace, regionální centrum vyššího řádu, součást strukturálně postiženého kraje, a hospodářsky a sociálně ohrožené území.

Problematice brownfieldů se věnují následující části:

Strategický cíl 3: Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení

Specifický cíl 3.1: Vytvořit vhodné podmínky pro diverzifikaci ekonomické základny regionálních center a jejich venkovského zázemí a využití jejich potenciálu a podpořit propojení podnikatelských subjektů ve vztahu k potřebám trhu práce.

Typová opatření: Revitalizovat brownfieldy

Strategický cíl 4: Revitalizované a hospodářsky restrukturalizované regiony, přizpůsobené a flexibilně reagující na potřeby trhu

Specifický cíl 4.6: Revitalizovat a regenerovat území pro lepší podnikání a zdravější život obyvatel

3.2.1.4 Zásady urbánní politiky

Rámcový dokument urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter. **Problematice brownfieldů** se věnuje následující část:

Zásada 3 Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území

Strategický směr 2. Doprava a technická infrastruktura

Rozvojová aktivita: využívat brownfields k budování nové infrastruktury ve městech – otázkou revitalizace brownfields je nutné se zabývat i z důvodu udržení kvality prostředí ve městech, ale také z důvodu nadměrné rozpínivosti měst, která je patrná v některých případech.

3.2.1.5 Politika územního rozvoje ČR

Nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.

Problematika brownfieldů je řešená v následující prioritě:

Priorita 19: Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu).

3.2.1.6 Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020

Vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020.

Problematica brownfieldů se věnuje následující část:

Tematická oblast 3: Ochrana přírody a krajiny

Strategický cíl 3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech

Specifický cíl 3.3.2 Posílení regenerace brownfieldů s pozitivním vlivem na kvalitu prostředí v sídlech

Opatření 3.3.2.1 Podporovat revitalizaci (regeneraci) brownfieldů v zastavěném území sídel s ohledem na komplexní potřeby územního rozvoje a požadavky na kvalitu životního prostředí

Opatření 3.3.2.2 Realizovat funkční plochy či prvky zeleně v rámci každého z podpořených projektů revitalizace (regenerace) brownfieldů v návaznosti na urbanistickou strukturu sídel

Opatření 3.3.2.3 Podpora výstavby na plochách brownfieldů

Opatření 3.3.2.N.1 Sledovat a vyhodnocovat účinnost zákona o ochraně ZPF ve vztahu k využívání méně kvalitních půd a brownfieldů pro realizaci investičních záměrů

Opatření 3.3.2.N.2 Sledovat a vyhodnocovat stav brownfieldů zejména z hlediska jejich počtu, typu, velikostní struktury, majetkoprávních vztahů a ekologického stavu

Opatření 3.3.2.N.3 Aktualizovat Národní strategii regenerace brownfieldů

3.2.2 Dokumenty na úrovni Ústeckého kraje

Tabulka 17: Strategické dokumenty na úrovni Ústeckého kraje

Název dokumentu	Rok vzniku/ aktualizace	Stručný popis
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	2018	Základní rozvojový dokument pro území Ústeckého kraje. Děčín je zařazen do typologického území Jádrová oblast.
Program rozvoje Ústeckého kraje pro období 2014 – 2020	2013	Stanovuje základní směr rozvoje kraje.
Strategie rozvoje podnikání a průmyslu v Ústeckém kraji	2016	Prvním dokumentem, který se cíleně samostatně zabývá podnikáním a průmyslem v Ústeckém kraji.

Název dokumentu	Rok vzniku/ aktualizace	Stručný popis
Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje	2019	Stanovuje krajské priority územního plánování.
Studie rozvoje česko-saského příhraničí	2013	Vytvořena v rámci činnosti česko-saské pracovní skupiny pro územní rozvoj fungující při MMR.

3.2.2.1 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Základní rozvojový dokument pro území Ústeckého kraje. Děčín je zařazen do **typologického území Jádrová oblast**. Problematiky brownfieldů se týkají následující části:

Cíl J.4: Revitalizovat fyzicky deprivované objekty a areály a zajistit jejich efektivní využití

Dílčí cíl J.4.2: Revitalizované brownfields (minimalizace počtu nevyužitých bývalých průmyslových areálů, vyšší atraktivita pro investory, optimalizovaná infrastruktura co do rozsahu kvality, sanace starých ekologických zátěží)

Typová opatření:

- Opatření vedoucí ke zvýšení využitelnosti bývalých průmyslových areálů pro podnikatelské i nepodnikatelské účely
- Rozvoj spolupráce s majiteli brownfields
- Realizace sanačních opatření starých ekologických zátěží
- Optimalizace kvality a kvantity infrastruktury

Celokrajská priorita B. Nastartování či restartování hospodářského rozvoje a modernizace regionální ekonomiky

Cíl ÚK 3: Proměnit strukturu hospodářství, zrychlit hospodářský růst a zastavit zaostávání kraje

Dílčí cíl ÚK.3.1: Rozvoj ekonomiky kraje s důrazem na konkurenceschopnost, udržitelnost a přidanou hodnotu

Typová opatření: Využívání brownfieldů pro umístění rozvojových aktivit (mj. aktivit realizovaných s veřejnou podporou)

Celokrajská priorita C. Revitalizace fyzického prostředí a zlepšení stavu životního prostředí

Cíl ÚK 4: Zvýšit kvalitu životního prostředí v sídlech i krajině

Dílčí cíl ÚK.4.4: Revitalizace brownfields, sanace starých ekologických zátěží a minimalizace rizik průmyslových havárií

Typová opatření:

- Zřízení veřejného fondu (např. krajského) pro výkup nemovitostí charakteru brownfield založeného na revolvingovém principu (prostředky utržené za prodej investorům se vrací do fondu)
- Majetkoprávní převzetí brownfieldů veřejnými subjekty (výkupy, exekuce, v krajních případech vyvlastnění)
- Revitalizace brownfieldů veřejnými subjekty (např. s využitím dotací)
- Podpora revitalizace brownfieldů soukromými subjekty (mj. formou regulačních opatření – např. minimalizací zastavitelných ploch tzv. „na zelené louce“, pobídek - např. vysoká daň z nemovitostí u nevyužívaných ploch a staveb, budování veřejné infrastruktury pro zvýšení potenciálu k revitalizaci, apod.)

3.2.2.2 Program rozvoje Ústeckého kraje pro období 2014 – 2020

Stanovuje základní směr rozvoje kraje. V současnosti probíhá jeho aktualizace na další programovací období. Problematika revitalizace brownfieldů se objevuje v následujících částech:

Priorita 3: Infrastruktura a životní prostředí

Opatření 3.1: Páteřní infrastruktura kraje

Aktivita:

- Nefinanční podpora výstavby cyklostezek v rámci revitalizace brownfields

Opatření 3.5: Revitalizace devastovaných částí kraje

Aktivita:

- Vytvoření dlouhodobého nástroje na systematickou revitalizaci a následné využití brownfields a území poškozených těžbou
- Inventarizace nevyužívaných a opuštěných ploch a vytvoření programu a managementu jejich nového využití
- Revitalizace brownfields, krajiny poškozené těžbou a sanace ekologických zátěží

Priorita 4: Atraktivní města

Opatření 4.1: Veřejná prostranství a občanská vybavenost

Aktivita:

- Zpracování projektové dokumentace pro revitalizaci či vytvoření nových zón ze strany měst
- Zařazení problematiky jako specifického cíle podpory v budoucím mechanismu alokace prostředků ze SF EU v regionu
- Lobbing za alokaci prostředků ze SF EU do příslušné oblasti podpory
- Intervence za převod veřejných prostranství vlastněných jinými veřejnými subjekty do majetku měst
- Legislativní úprava problematiky PPP projektů umožňující veřejnou podporu pro rozvoj veřejných objektů s převažující veřejnou funkcí a vedlejšími soukromými funkcemi

Opatření 4.2: Revitalizace městských brownfieldů

Aktivita:

- Realizace Akčního plánu krajského projektu CircUse
- Vytvoření podmínek pro upřednostnění rozvoje brownfieldů v rámci ÚPD měst
- Výraznější zapojení agentury Czechinvest do aktivit revitalizace brownfieldů (vyšší alokace prostředků, preference investic do brownfieldů oproti zónám na zelené louce)
- Zařazení problematiky jako specifického cíle podpory v budoucím mechanismu alokace prostředků ze SF EU v regionu
- Lobbing za alokaci prostředků ze SF EU do příslušné oblasti podpory
- Zákonodárná iniciativa směřující k vyšší vymahatelnosti údržby chátrajících objektů ze strany vlastníků

3.2.2.3 Strategie rozvoje podnikání a průmyslu v Ústeckém kraji

Prvním dokumentem, který se cíleně samostatně zabývá podnikáním a průmyslem v Ústeckém kraji. Problematikou brownfieldů se zabývá následující oblast:

Oblast E: Infrastruktura pro rozvoj podnikání a průmyslu

Strategický cíl E.3: Omezení počtu brownfieldů, sanace/revitalizace území

Typové opatření 18: Databáze brownfieldů a investičních příležitostí Ústeckého kraje

- sjednocení databáze brownfieldů CzechInvest a databáze investičních příležitostí Ústeckého kraje
- doplnění databáze o nevyužívaný majetek Ústeckého kraje
- společná prezentace investičních lokalit (vč. těch, které jsou v majetku Ústeckého kraje) a společné nabízení brownfieldů potenciálním investorům

Typové opatření 19: Revitalizace brownfieldů

- příprava typového postupu možností organizačních a finančních stránek investičních opatření
- zajištění odborného finančního, právního a technického poradenství pro obce a další vlastníky brownfieldů se zvláštní pozorností zaměřenou na okres Děčín

3.2.2.4 Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Stanovuje krajské priority územního plánování. Dokument byl aktualizován v lednu 2019. Problematiky brownfieldů se přímo týká následující priorita:

P19: Podporovat revitalizaci velkého množství nedostatečně využitých nebo zanedbaných areálů a ploch průmyslového, zemědělského, vojenského či jiného původu (typu brownfield), s cílem dodržet funkční a urbanistickou celistvost sídel a šetřit nezastavěné území, kvalitní zemědělskou půdu.

Děčín je zařazen do kategorie **rozvojová oblast nadmístního významu NOB2 Děčínsko**. Pro tuto kategorii je oblast brownfieldů vymezená následující prioritou:

P4: Podporovat revitalizaci nedostatečně využitých nebo zanedbaných areálů a ploch typu brownfield, využít územní rezervy ve stávajících průmyslových zónách nadmístního významu.

3.2.2.5 Studie rozvoje česko-saského příhraničí

Vytvořena v roce 2013 v rámci činnosti česko-saské pracovní skupiny pro územní rozvoj fungující při MMR. Podle zadání studie měl být součástí zpracování studie i problémový okruh zaměřený na **revitalizaci území ležících ladem (brownfields)**. U problematiky brownfields však bylo zjištěno, že přístup saské a české strany je odlišný a stav byl sledován pouze v jednotlivých národních analýzách.

Problematika brownfieldů je v návrhové části zmíněna v rámci následující akční oblasti:

Akční oblast 5.1 Přeshraniční rozvoj ochrany přírody a životního prostředí

Ochrana půdy: Zkušenosti, kterých nabyla saská strana v oblasti udržitelného územního managementu, vypracování seznamu ladem ležících ploch / brownfields, ale i revitalizace starých lokalit, jsou tématy pro vzájemné informování a výměnu zkušeností.

3.2.3 Dokumenty na úrovni města

3.2.3.1 Strategický plán rozvoje města Děčín 2014 – 2020

Základní rozvojový dokument, který vytyčuje prioritní směry, kterými se chce město rozvíjet. V současnosti probíhá aktualizace dokumentu pro nové programovací období 2021 – 2027. Momentálně je na stránkách města k dispozici podrobná výchozí analýza „Strategická analýza vybraných rozvojových oblastí města Děčín a komplexní socioekonomická analýza¹⁰“.

Problematiky brownfieldů se týkají rozvojová témata A a C. Dokument navíc přímo ve dvou typových opatřeních zmiňuje revitalizaci východního nádraží:

Rozvojové téma A: Konkurenceschopná ekonomika podporující podnikání

Rozvojový cíl A4: Rozvíjet a podporovat nevyužité plochy a objekty ve městě pro podnikání

Typová opatření:

- analýza stavu brownfields města i soukromých a ekonomický rozbor opatření k jejich revitalizaci,
- realizace odstranění zátěží a břemen,
- vytvořit systém komunikace a aktivní spolupráce s podnikateli i majiteli brownfields ve spolupráci s OHK (vznik jednoznačného postupu vedení jednání s investory),
- databáze brownfields (lze ve spolupráci s agenturou CzechInvest),
- program na podporu rozvoje průmyslových zón pro obce a města,
- **integrováný Projekt celkové úpravy a využití prostor východního nádraží v Děčíně a budovy rakouské dráhy v jeho rámci (rozvojová zóna Děčín) – zpracování územní studie a dalších přípravných dokumentů**

Rozvojové téma C: Dostupnost města

Rozvojový cíl C6: Využít potenciálu železniční dopravy na území města Děčína

Typová opatření: využití drážních pozemků (Východní nádraží)

3.2.3.2 Územní plán města Děčín

Územní plán města Děčín byl vydán v roce 2002 a naposledy aktualizován v květnu 2017.

- Nádražní budovu č. p. 362 vymezuje jako kulturní památku.
- Funkční a prostorové regulativy v kapitole J3 vymezují východní nádraží jako monofunkční zónu průmyslové výroby. Funkční vymezení zóny pak stanovuje následující možné využití:

dominantní: průmyslová výroba v celém spektru odvětvové činnosti, výrobní služby, skladové plochy a areály (PHO), zařízení a související provozy železniční dopravy včetně nádraží, nákladní přístavy

vhodné: odpovídající komunikační síť s přímou vazbou na nadřazený dopravní systém města a síť MHD, odstavné a parkovací plochy, dopravní vybavenost, stanice PHM, odpovídající technická infrastruktura, liniová a ochranná zeleň, komerční aktivity

¹⁰ <https://www.mmdecin.cz/index.php/ostatni-dokumenty/rozvoj-strategie-mesta/strategicky-plan-rozvoje-mesta-decin-2021-2027/strategicka-analyza-vybranych-rozvojovych-oblasti-mesta-a-komplexni-socioekonomicka-analyza>

přípustné: ubytovny, služební byty HOLOBYTY

nevhodné trvalé bydlení všech forem, tělovýchovná, školní, sociální a zdravotní zařízení

3.2.4 Nástroje na podporu regenerace brownfieldů

3.2.4.1 Projekt Re:start

Vládní program strategie hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje. Součástí souhrnného akčního plánu pro roky 2017 – 2018 byl i v rámci pilíře F „Životní prostředí“ a strategického cíle F2 „Regenerovat rozvojová, deprivovaná nebo periferní území v sídlech s velkou koncentrací obyvatel“:

Integrovaný projekt celkové úpravy a využití prostor východního nádraží v Děčíně a budovy rakouské dráhy v jeho rámci

- Cíle projektu: příliv zahraničních investic, vznik nových podnikatelských aktivit, přednostně s vyšší přidanou hodnotou a/nebo v rostoucích, moderních oborech a/nebo moderních činnostech v tradičních oborech, a vznik pracovních míst v nově zainvestovaných plochách a objektech
- Odhadované náklady:
 - Akce „Optimalizace nádraží Děčín“, kterou bude realizovat SŽDC (SFDI): 650 mil. Kč
 - Konverze historické drážní budovy: 300 mil. Kč
 - Regenerace ploch a objektů brownfield a související infrastruktura: 250 mil. Kč

3.2.4.2 Národní databáze brownfieldů

- Eviduje vybrané lokality, které odpovídají definici brownfieldu.
- Poskytuje přehled o počtu, charakteru a vývoji brownfieldů na území České republiky.
- V současné době eviduje na 3 500 lokalit.
- Publikována na webu www.brownfieldy.cz.
- Spravována agenturou CzechInvest.

3.2.4.3 Krajská databáze brownfieldů

Podle Národní strategie regenerace brownfieldů Ústecký kraj „upustil od systematické podpory regenerací brownfieldů a své aktivity omezil na strategickou regenerovanou zónu Triangle v Žatci. Databáze v kraji není aktualizována, omezuje se pouze na nabídku vybraných lokalit investorům, propojení do územních dat chybí.“ (NSRB2024, s. 63). Podle této strategie je absence podpory regenerací v Ústeckém kraji velmi závažná.

3.2.4.4 Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů¹¹

- Určen obcím, městům a krajům pro revitalizaci a oživení zastaralých a nevyužívaných areálů a jejich následného využití pro průmyslové a podnikatelské aktivity.
- Maximální rozloha nově vzniklých podnikatelských lokalit je omezena na 10 ha.
- Administrován agenturou CzechInvest.

¹¹ <https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/Brownfieldy>

3.2.4.5 Program na podporu Podnikatelských nemovitostí a infrastruktury¹²

- Vytváří předpoklady a podmínky pro umístění moderního zpracovatelského průmyslu, strategických služeb a technologických center.
- Schválen pro období 2005 – 2020.
- Finanční podpora pro výstavbu či rozvoj podnikatelských nemovitostí, případně pro jejich regeneraci (tzv. brownfields), a to včetně příslušné infrastruktury.
- Ve formě přímých dotací, návratných finančních výpomocí nebo formou bezúplatných či zvýhodněných převodů státního majetku.
- Minimální výměra 5 ha.
- Administrován agenturou CzechInvest.

3.2.4.6 Program Nemovitosti¹³

- Dotační program Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
- Cíl: Usnadňovat malým a středním podnikatelům modernizaci zastaralých, prostorově a technicky nevyhovujících budov pro provádění podporovaných ekonomických činností, nebo jejich nahrazení novými budovami pro podnikání
- Administrován agenturou CzechInvest

3.2.4.7 Program Regenerace brownfieldů pro nepodnikatelské využití¹⁴

- Každoroční dotační program MMR
- Cíl: Regenerovat území, na němž se nachází objekty či plochy nevyužívané a zanedbané, které lze definovat jako brownfield tak, aby je bylo možné znovu plnohodnotně využít v dalším rozvoji obce, zamezit tak vzniku oblastí se sociální segregací a vytvořit podmínky pro stabilizaci území a zároveň do území přinést nové a potřebné funkce.

3.2.4.8 Podpora ze strukturálních fondů EU 2021 – 2027

Podle Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 by se měly tématu revitalizace brownfieldů týkat následující operační programy:

- **OP Konkurenceschopnost:** Využití brownfieldů pro podnikatelskou činnost
- **OP Životní prostředí:** Sanace míst s ekologickou zátěží a revitalizace brownfieldů
- **IROP:** Revitalizace brownfieldů

¹² <https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/Podpora-prumyslovych-zon>

¹³ <https://www.agentura-api.org/cs/programy-podpory/nemovitosti/>

¹⁴ <https://mmr.cz/cs/narodni-dotace/podpora-a-rozvoj-regionu/podpora-revitalizace-uzemi-2020/regenerace-brownfieldu-pro-nepodnikatelske-vyuziti>

3.2.5 Přehled dosavadních návrhů na revitalizaci zájmového území

3.2.5.1 Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Rozvojové zóny v prostoru kolejíště nádraží Děčín – východ

- **Členové:** SŽDC, ÚK, statutární město Děčín, ČD, OHD v Děčíně, HSR – ÚK, ČVUT
- **Datum uzavření:** 22. 5. 2019
- **Cíl:** Využití prostoru vzniklého optimalizací plochy drážní dopravní infrastruktury a ploch přilehlých pro vznik průmyslové zóny.
- **Dílčí kroky:**
 - Vytvořit plochy pro investory k vybudování výrobních kapacit ve městě Děčín.
 - Přispět ke zlepšení vzhledu velké plochy v blízkosti centra města.
 - Odstranit ekologickou zátěž areálu z minulosti.
 - Napojit areál bývalého kolejíště na dopravní infrastrukturu (silniční, železniční).
 - Přivést do areálu veškeré potřebné sítě.
 - Přispět k oživení rozsáhlého území.
 - Vytvořit podmínky pro rozvoj stávajících zaměstnavatelů a pro příchod nových zaměstnavatelských subjektů přímo do města Děčín.
 - Využít strategické polohy města pro další rozvoj tradiční průmyslové výroby i s využitím blízkosti sousedního Německa a Polska.
 - Vytvoření podmínek pro výrobu a tím pro uplatnění technicky a manažersky kvalifikovaných pracovních sil.
 - Zvýšení renomé Děčínska v regionu Ústeckého kraje a image Ústeckého kraje v rámci republiky.
 - Vytvoření podmínek pro zajištění technického vzdělávání.

3.2.5.2 Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Multifunkční vzdělávací centrum v budově nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně

- **Členové:** ČVUT, ÚK, statutární město Děčín, ČD, HSR – ÚK, HSR Děčína
- **Datum uzavření:** 22. 3. 2017
- **Cíl:** Vybudování zázemí pro efektivní spojení vzdělávacích, výzkumných a kulturních aktivit doplněných o služby komerčního charakteru v oblasti kongresové a edukativní turistiky.
- **Dílčí kroky:**
 - Vytvoření prostor pro Děčínské pracoviště ČVUT v Praze včetně studentských kolejí¹⁵.
 - Vytvoření technického parku pro studenty ČVUT v Praze včetně laboratorních a simulačních vybavení, s možností využití i pro vzdělávání pro podnikatelskou sféru.
 - Vytvoření prostor pro setkávání studentů vysokých a středních škol s možností společné práce.
 - Vznik nové potřebné ubytovací kapacity využitelné pro studenty a účastníky vzdělávacích akcí a aktivit.
 - Vytvoření prostor a technického zázemí pro pořádání regionálních i mezinárodních konferencí.
 - Vytvoření prezentačního a kontaktního místa pro širokou veřejnost s cílem propagovat technické vzdělávání.
 - Vytvoření výstavní expozice nadregionálního významu.
 - Vytvoření podmínek pro vědu a výzkum.

¹⁵ Ve strategických dokumentech ČVUT však tento záměr není výslovně zmiňován.

- Zvýšení renomé děčínského pracoviště ČVUT v Praze v regionu Ústeckého kraje.
- Zlepšení image regionu.

3.2.5.3 Multifunkční vzdělávací centrum nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně

- **Vznik projektu:** Duben 2016
- **Cíl:** Zachránit architektonicky jedinečnou budovu v evropském měřítku a najít pro ni nové smysluplné využití.
- **Definice praktického využití:**
 1. Prostory ČVUT FD: ubytovací, kancelářské, výukové, laboratorní, odpočinkové, konferenční, knihovna, studovna, aj.
 2. Výstavní expozice (TECPARK DĚČÍN): kongresový sál pro 200 osob, výstavní sál
 3. Prostory pro komerční aktivity: př. kavárna, obchody, sportovní aktivity (box)
 4. Turistický ruch
- **Odhadované náklady:**
 - Etapy realizace projektu a odhad investičních nákladů
 - 1 – západní křídlo – ubytovací trakt, vč. venkovních prostor - 30 mil. Kč
 - 2 - západní spojovací krček – výukové prostory a vědecký inkubátor - 100 mil. Kč
 - 3 – východní spojovací krček – přednáškový sál a prezentační centrum - 70 mil. Kč
 - 4 – západní křídlo – reprezentační sál, vč. venkovních prostor - 40 mil. Kč
 - 5 – střední trakt – výstavní sál - 25 mil. Kč
 - 6 – nástupiště – přístřešek – víceúčelová hala - 25 mil. Kč

Celkem 290 mil. Kč
 - Vybavení prostor cca. **60 mil. Kč**

3.2.5.4 Pracovní skupina HSRD Rozvojová zóna Děčín

- **Členové:** zástupci podniků, města a škol
- **Vznik:** 2015
- **Odhadované náklady:**
 - **Východní nádraží 14 ha**

Přestavba kolejiště SŽDC: až 2 mld. Kč (SFDI)

Odstranění ekologických zátěží: 100 mil. Kč (SFŽP)

Výkup pozemků od ČD: cca 100 mil. Kč (prvotní investice zřizovatel, příspěvek až 75% stát, následně prodej investorovi)

Související infrastruktura: 100 mil. Kč (příspěvek od CzechInvest)

Stavby zázemí: 100 mil. Kč
 - **Vzdělávací centrum Východní nádraží:**

Rekonstrukce budovy: 400 mil. Kč

Vybavení: 100 mil. Kč

Zázemí (granty ČVUT)

3.2.5.5 Pracovní skupina restrukturalizace uhelných regionů

- **Očekávané přínosy:**

- 400– 500 nových pracovních míst

- Zvýšení vzdělanosti regionu (100 stálých studentů)

- Spolupráce se saskými školami a průmyslem

- **Odhad nákladů:**

- Rekonstrukce železniční infrastruktury 700 mil. Kč

- Výkup pozemků 100 mil. Kč

- Sanace životního prostředí 100 mil. Kč

- Rekonstrukce hlavní budovy 400 mil. Kč

- Investice do multifunkčního vzdělávacího centra 100 mil. Kč

- Ubytovací a další služby 100 mil. Kč

- Celkové odhadované náklady: 1 500 mil. Kč**

Shrnutí – strategické dokumenty a finanční nástroje

- Problematice brownfieldů se věnuje řada dokumentů na úrovni státu, nicméně všechny zmiňují potřebu revitalizace pouze v obecné rovině.
- V rámci Ústeckého kraje je Děčín zařazen do typologického území Jádrová oblast a rozvojová oblast nadmístního významu.
- Na krajské úrovni je zdůrazňováno zapojení veřejných subjektů do revitalizace brownfieldů.
- Stejně tak krajské dokumenty zdůrazňují aktualizaci krajské databáze brownfieldů.
- Integrovaný projekt celkové úpravy a využití prostor východního nádraží v Děčíně a budovy rakouské dráhy v jeho rámci je součástí akčního plánu 2017 – 2018 vládního programu Re: start.
- V novém programovacím období se s podporou brownfieldů počítá v rámci tří Operačních programů.
- Statutární město Děčín uzavřelo s dalšími subjekty Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Rozvojové zóny v prostoru kolejiště nádraží Děčín – východ a Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Multifunkční vzdělávací centrum v budově nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně.
- Dosavadní projekty počítají s vytvořením průmyslové zóny a zázemí pro vzdělávací, výzkumné a kulturní aktivity v zájmovém území.
- Celkové odhadované náklady na revitalizaci zájmového území se pohybují kolem 1 500 mil. Kč.

4 ROZBOR OHROŽENÍ, RIZIK A PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

Následující podkapitola obsahuje přehled ohrožení, rizik a problémů, ale také potenciálu a předností zájmového území ve vztahu k jeho transformaci. Jednotlivé výroky jsou řazené podle tematických okruhů:

1. Přírodní podmínky
2. Sociálně-ekonomické podmínky
3. Urbanistická a architektonická struktura
4. Technická infrastruktura
5. Dopravní infrastruktura
6. Organizační, majetkoprávní a finanční aspekty

K této kapitole se váže také problémový výkres, který je uveden v příloze.

4.1 PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Potenciál a přednosti

- Zájmové území není ohroženo svahovými nestabilitami. Prakticky není ohroženo ani povodněmi na řece Ploučnici (s výjimkou ul. Krokova v prostoru podjezdu pod železniční tratí směr Ústí n. L.-Střekov). Záplavové území Q_{100} nezasahuje do řešeného území.
- V území vznikly ostrůvky a pásma sukcesní vegetace. Při změnách v území tedy bude pravděpodobně nezbytné (vzhledem k poloze uvnitř CHKO) stanovit biologickým průzkumem podmínky pro přeměnu území a případné cenné lokality zachovat a jinde stanovit podmínky pro náhradní výsadbu a doplnění území zelení.
- Rozmanité město s nadregionálně hodnotnou krajinou dvou CHKO a v zázemí Národního parku České Švýcarsko. Zájmové území se přitom cele nachází v CHKO České středohoří.
- V území dolního nádraží ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí žádná maloplošná zvláště chráněná území.
- V území nejsou evidované staré ekologické zátěže ani jiné kontaminované lokality. Vzhledem k riziku kontaminace by ovšem bylo v rámci přípravy stavebních akcí v území vhodné provést průzkum kontaminace půdy a stanovit případná sanační opatření.
- Aktivní sportovně rekreační využití přímo ve městě (řeka Labe, Pastýřská stěna).
- Dostatečné množství zelených ploch pro obyvatele města (uvnitř města a zejména v jeho okolí), atraktivní výhledy na město díky kopcovitému terénu (Stoličná hory/Kvadrberk, Pastýřská stěna) a poloze historického jádra v údolí.
- Protékající vodní toky, které mají potenciál pro rekreační, sportovní i kulturní využití (splavnost, využití břehových partií).
- Možnost částečné revitalizace zatrubněných úseků vodních toků.
- V jižním cípu řešeného/dotčeného území botanická zahrada a arboretum přístupné veřejnosti.
- Provozdušnění města a panoramata díky Labi a jeho přítokům.

Ohrožení, rizika a problémy

- Území dolního nádraží je situováno na navážkách, kterými byla zavezena niva řeky Ploučnice vyplněná kvartérními sedimenty. Lze předpokládat, že podloží nádraží je zvodněné.
- Celé území se nachází uvnitř CHKO České středohoří a v těsné blízkosti CHKO Labské pískovce. Z toho vyplývají některá omezení pro případné rozvojové záměry.
- Město Děčín je situované na dně špatně odvětrávaného údolí a i vlivem místních emisí je zde zhoršená kvalita ovzduší. Proto je žádoucí, aby nové záměry umístěné (nejen) v rozvojovém území Děčín-východ vedly k co nejmenšímu růstu produkce emisí ve městě.
- Zatrubněné úseky vodních toků procházející přes území. Území je potenciálně ohrožené tzv. bleskovými povodněmi, je proto zapotřebí zajistit dostatečnou kapacitu potrubí převádějících Folknářský potok a další vodoteče pod budoucím kolejištěm, zpomalit a minimalizovat povrchový odtok v povodí těchto toků (včetně retenčních opatření u nové výstavby).

- Zemina pod kolejištěm bude nejspíše kontaminovaná (dlouhodobé úniky provozních kapalin), sanaci má ovšem provést Správa železnic v rámci projektu rekonstrukce nádraží.
- Nedostatečně využití přístupnosti břehů řeky Labe a řeky Ploučnice.
- U řeky Ploučnice lokalizovány především průmyslové areály – nevyužitý potenciál hodnoty místa a jeho devalvace.
- Vodní toky jsou potenciálem, ale i limitem pohybu v krajině (překonání toku a propojení s druhým břehem – Ploučnice).

4.2 SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÉ PODMÍNKY

Potenciál a přednosti

- Děčín je součástí ústecko-chomutovské aglomerace a leží na významné dopravní a urbanizační ose tvořené řekou Labe.
- Děčín je přirozeným spádovým centrem regionu, který lze identifikovat s územím SO ORP Děčín. Význam Děčína jako pracovního centra regionu je nicméně omezený, počet dojíždějících do zaměstnání zde byl podle SLDB 2011 prakticky stejný jako počet vyjíždějících do zaměstnání.
- Specifikem Děčína je poloha v atraktivní a členité krajině a uvnitř dvou CHKO (CHKO České středohoří a CHKO Labské pískovce). Z toho vyplývá vysoká atraktivita prostředí města (a rezidenční a rekreační atraktivita města).
- V Děčíně je poměrně solidní nabídka základních zdravotnických a sociálních služeb a středoškolských vzdělávacích oborů. Pozitivem je nabídka vysokoškolských oborů dvou fakult detašovaného pracoviště ČVUT, byť poptávka po studiu v Děčíně je omezená.
- V Děčíně je tradičně rozvinutý zejména obor výroby a zpracování kovů, který zde vytváří téměř úplný cyklus (od výroby nástrojů pro zpracování kovů, přes samotné zpracování kovů až po výrobu finálních výrobků z kovů). Dále je zde tradičně rozvinuté strojírenství (zejména pak dopravní strojírenství). Ostatní průmyslové obory jsou zde zpravidla reprezentovány menším množstvím podniků s celkovou zaměstnaností nepřesahující několik stovek zaměstnanců.
- Po konci éry socialismu došlo v Děčíně k rapidní deindustrializaci a naopak k rozvoji sektoru služeb (maloobchod, stravování, apod.), který reprezentuje zejména holding Armex Group, jenž patří mezi největší společnosti podle tržeb v Ústeckém kraji i v celém Česku.
- Ve městě je relativně dlouhodobě stabilizovaná struktura hlavních zaměstnavatelů a je potřebné tyto zaměstnavatele udržet a umožnit jejich rozvoj.
- Vzhledem k limitům využití území v Děčíně nebyla vybudována žádná větší průmyslová zóna na „zelené louce“ a nedošlo zde k příchodu významných investorů do sektoru výroby, kteří by zde vybudovali nové závody. Rozvoj výrobních podniků se tak odehrával v rámci brownfieldů a intravilánu.
- Díky absenci příchozích investic do výrobních závodů na zelené louce se zdejší průmysl vyznačuje absencí dominantních podniků, a naopak velkým významem malých a středních podniků, které jsou v Děčíně poměrně zakořeněné. Pro jejich udržení ve městě je žádoucí zajistit plochy pro případný prostorový rozvoj těchto podniků. Dalšími vhodnými lokalitami kromě zóny Děčín-východ jsou brownfieldy Česany v Boleticích nad Labem a konzerváren v Děčíně-Křešicích.
- Aktuálně (jaro 2020) jediné profese, u kterých je převis poptávky po pracovnících, jsou lékaři a zdravotnický personál, pedagogičtí pracovníci a kvalifikovaní dělníci v dominantních průmyslových oborech strojírenství a kovovýroby. U ostatních profesí a zejména pak u nejméně kvalifikovaných pomocných pracovníků je značný převis počtu uchazečů nad počtem volných pracovních míst.

- V Děčíně je vysoké zastoupení bytů v rodinných domech na bytovém fondu města a je zde vysoký podíl trvale neobydlených bytů, zejména pak bytů, resp. domů využívaných k rekreaci. Naopak je zde nízké zastoupení novější zástavby a bytů v panelových domech, což se projevuje atraktivnějším prostředím města.

Ohrožení, rizika a problémy

- Děčín je obecně upadající, smršťující se město, ekonomicky zaostává, ubývá v něm obyvatel (nejen ve prospěch jeho zázemí), je strukturálně postižen.
- Hlavní proudy vyjížděky do zaměstnání i škol směřují z Děčína do Ústí nad Labem a Prahy. Intenzita těchto proudů přitom dokládá omezené možnosti uplatnění na místním trhu práce. Vyjížděka do zaměstnání v Praze je předstupněm vystěhování řady vyjíždějících do pražské aglomerace.
- V Děčíně dochází od r. 1990 k dlouhodobému úbytku počtu obyvatel v důsledku migrace. Ta je spojená mj. s procesy suburbanizace (stěhování obyvatel města do obcí v jeho blízkém zázemí) a metropolizace (stěhování za pracovním uplatněním do pražské aglomerace). Lze předpokládat, že z města odchází zejména mladší a vzdělanější obyvatelé, což se projevuje na nepříznivé věkové a vzdělanostní skladbě populace Děčína. Pro předcházení úbytku této skupiny obyvatel je mj. potřebné zvýšení nabídky cenově dostupného, a přitom atraktivního bydlení a rozšíření nabídky uplatnění pro obyvatele s vyšší kvalifikací ve městě a okolí.
- Děčín se vyznačuje vyšším podílem tzv. substandardního bydlení s byty bez vodovodu, koupelny nebo splachovacího WC. Také míra plynofikace a odkanalizování bytového fondu je zde nižší. Velká část domovního fondu je stále vytápěna tuhými palivy, což se negativně projevuje na kvalitě ovzduší v topné sezóně. V rámci technické vybavenosti bytového fondu tak jsou velké investiční potřeby.
- Konflikt mezi významem území pro mezinárodní nákladní železniční dopravu a poptávkou po ostatních funkcích (na jednu stranu potřeba co největších kapacit pro nákladní železniční dopravu, na druhou stranu poptávka po co největším uvolnění ploch pro jiné funkce).
- Aktuální výzvou je udržení pracoviště ČVUT ve městě alespoň ve stávající podobě a velikosti (mj. kvůli nižšímu počtu studentů).
- Útlum zaměstnanosti a významu pro místní ekonomiku postihl v posledních dekadách sektor dopravy – zejména pak říční a železniční dopravy.
- Trh práce se v souvislosti s ekonomickou konjunkturou vyznačoval dlouhodobým poklesem nezaměstnanosti, přitom zde byly však silné mezisezónní výkyvy spojené zejména s útlumem sektoru cestovního ruchu v zimním období. Lze předpokládat, že v nejbližší době bude v důsledku zhoršené makroekonomické situace docházet k výraznému nárůstu nezaměstnanosti.
- V Děčíně je patrná dlouhodobě omezená nabídka pracovních příležitostí v důsledku absence velkých zaměstnavatelů (zejména) v oblasti průmyslu. Ani pro vysoce kvalifikované uchazeče (s výjimkou lékařů, zdravotních sester a pedagogů) ovšem není ve městě dostatečná nabídka pracovních míst.
- Malé a střední podniky ve městě jsou obecně spíše málo inovativní, inovace nastávají spíše v oborech druhotných (služby, potravinářství), než v klíčových výrobních odvětvích (kovovýroba, automobilový průmysl...).
- V sociální struktuře města je velmi slabě zastoupena střední třída a městu chybí její potenciál a invence, řada lidí se nachází na hranici nebo pod hranicí chudoby, velký podíl lidí je zatížen exekucemi.

- Z pobytových zařízení sociálních služeb jsou v Děčíně nedostatky v kapacitách bydlení pro seniory s nízkým příjmem a odlehčovacích služeb a chybí zde pobytové služby domova se zvláštním režimem a azylového bydlení pro ženy a rodiny.
- V řadě lokalit v Děčíně existuje dlouhodobě konflikt mezi nákladní železniční dopravou a obytnou funkcí (hluková zátěž).
- Limitující konfigurace nové lávky přes kolejiště (kolize pilířů s potřebou trasování kolejí, nízká světlost u okrajů oblouků lávky).
- Nedostatek prostoru pro zajištění potřebné délky dopravních kolejí (alespoň 850 m).
- Konflikt zájmů mezi stávajícím vlastníkem (České dráhy), SŽ a městem. ČD chtějí pozemky výhodně zpeněžit (a případně prosazují využití dílčích částí území na základě aktuálních pronájmů), SŽ stojí jen o území pro koleje, zatímco město, resp. investor rozvojové zóny potřebuje získat pozemky za co nejvýhodnějších podmínek a pokud možno bez dalších omezení.

4.3 URBANISTICKÁ A ARCHITEKTONICKÁ STRUKTURA

Potenciál a přednosti

- Plošně významná součást Děčína: řešená plocha včetně dotčených území je co do plochy srovnatelná s historickým jádrem Děčína a Děčína Podmokel a skýtá potenciál pro výraznou proměnu území s dopadem na celý Děčín.
- Výhodná poloha při hlavní dopravní trase z města mimo záplavové území.
- Po uvolnění plochy po kolejišti se jedná o jednu z největších nezastavěných rozvojových ploch v rámci hranic města. Rozvoj města limitován ochranou přírody a svažitém terénem, v zájmovém území je i proto naopak výhodné stavět (brownfield, rovina mimo záplavové území).
- Přítomnost kulturní památky historické budovy východního nádraží – je výhodou, a zároveň ale limitem využití.
- Přítomnost historické kvalitní rezidenční architektury ve městě (secesní činžovní domy v Podmoklech, rezidenční vilové čtvrti ve svazích).
- Významné výhledy na město z okolních kopců (Pastýřská stěna, Stoličná hora/Kvádrberk) a veduty v rámci města s dominantou zámku a dále pískovcovými stěnami, řeka jako kompoziční činitel – je zároveň hodnota i limit pro řešené území.
- Areál veřejně přístupných zámeckých zahrad v širším území, veřejně přístupné arboretum v jižním cípu řešeného území
- Řešené území není zastavěno a má potenciál nastavit vysokou prostupnost územím a napojit se na okolní urbanistické struktury v rámci širších vztahů.
- Existence brownfieldu Křešice jako další možné alternativy pro rozvoj průmyslu a dalších funkcí.

Ohrožení, rizika a problémy

- Výraznou prostorovou bariérou území silnice 2. třídy v ulici Benešovská, silnice 1. třídy s mostní estakádou a železniční trati vč. vlastního řešeného prostoru kolejiště. Drážní těleso dělí zájmové území znesnadňuje jeho vnitřní propojení – fakticky je nutné zabývat se zvlášť rozvojem severní/severovýchodní části území (vrůstá do průmyslové zóny) a jižní/jihozápadní části území (vrůstá do města) a každá tato část musí navazovat spíše na sousední území mimo zónu, než na zbytek zóny. Existuje zjevná potřeba překlenutí kolejiště, aby nebylo tak silnou bariérou a aby obě zóny spolu komunikovaly (lávky, podchody, možná i silniční propojení).
- Potenciální konflikt zóny výzkumu, školství a služeb s drážním provozem a průmyslem.
- Přítomnost kulturní památky historické budovy nádraží představující určitá omezení pro některé potenciální rozvojové záměry.
- Topografie terénu znesnadňující realizaci sociálně-ekonomických aktivit a dopravu v řadě částí města, v předmětném území konkrétně výrazné svahy v severní části a v jihozápadní části.

- Město je rozděleno do množství nespojitých enkláv (často rozdělených dopravními komunikacemi a tokem Labe a jeho přítoků) a vyznačuje se rozvolněností a nízkou intenzitou městských funkcí v přepočtu na plochu.
- V rámci struktury města existuje velké množství fyzických bariér (železniční trať, silnice vyšší třídy s mimoúrovňovou částí, řeka, terénní zlomy), řešené území je na svých okrajích fyzicky oddělené od okolí.
- Prostorové limity rozvoje firem – mají zájem se rozvíjet, ale není pro to v Děčíně dostatek volných ploch.
- Plošný rozvoj města jako celku je limitován okolní kopcovitou krajinou.
- Kolize pilířů estakády na silnici I/13 a potřeby úprav zhlaví rekonstruované železniční stanice.
- Řeka Ploučnice nemá lávky a představuje bariéru pro okolní území.
- Benešovská ulice má potenciál růstu dopravní zátěže, přitom již nyní tvoří bariéru pro řešené území (dopravní vytíženost + svodidla + svahy).
- Bezprostřední okolí řešeného území je z hlediska veřejného prostoru nestabilizované, má převážně průmyslový charakter, nízkou prostupnost a neukotvenou urbanistickou strukturu.
- Malá atraktivita pěších propojení do řešeného území.

4.4 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Potenciál a přednosti

- V lokalitě nebo na jejích okrajích je dostupná veškerá technická infrastruktura včetně horkovodu.
- Lokalita má dobré zdroje pitné vody, je třeba v souvislosti s návrhem ověřit její kapacity a hlavně tlakové poměry, ale poloha pramenišť výše nad územím a příhodné geologické podloží pravděpodobně znamená postačující kapacitu zdrojů.
- V jihovýchodním cípu dotčené části řešeného území se nachází modernizovaná výtopna, lze uvažovat s napojením na rozvody horkovodu.
- Kolektor vedoucí na severu řešeného území jako rezerva pro případné vedení dalších sítí.

Ohrožení, rizika a problémy

- Limitem jsou trasy stávajících rozvodů a kolektorů – nutnost respektovat je nebo přeložit.
- Po severním okraji a dále přes řešené území v severním cípu vede kolektor s hlavními trasami inženýrských sítí. Je nutno respektovat, případně zjistit, jak je koordinováno v souvislosti s přestavbou Benešovské ulice.
- V širším zázemí je určitá pravděpodobnost výskytu termálních vod a s tím související ochrana.
- Riziko přítomnosti nezaměřených sítí soukromých částí přípojek v důsledku živelného vývoje velké části zóny v posledních dekadách.

4.5 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Potenciál a přednosti

- Děčín leží na významném dopravním koridoru mezi ČR a SRN, který je zhmotněn zejména železničními tratěmi Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany a Kolín – Lysá nad Labem – Děčín (- Drážďany), Labskou vodní cestou a dálnicí D8, která je ovšem vedena mimo Děčín.
- Chystané projekty na přestavbu komunikací v okolí přibližující Děčín k optimalizaci dopravních proudů a zátěže a eliminaci dopravních závad. Například v případě převedení dopravy z Kamenické ulice jižněji tzv. Folknářskou spojkou se eliminuje konflikt intenzivní dopravy s jinými funkcemi v ose Kamenické ulice.
- Děčín představuje důležitý dopravní uzel pro silniční, železniční i lodní dopravu. Patří mezi hlavní „dopravní metropole“ Česka.
- Dostatek volného prostoru pro možné posílení a přesuny stanic autobusů MHD, případně vybudování menšího terminálu v prostoru železniční stanice Děčín-východ.
- Lokalita navazuje na železniční stanici Děčín-východ, která je využívána pro osobní dopravu a obsluhována nově rekonstruovanou stanicí.
- Potenciál intenzivnějšího železničního spojení Děčín hl.n. – Děčín-východ (případně i v jiných úsecích železnice na území města) a širšího zapojení železnice do systému veřejné dopravy ve městě (odlehčení automobilové dopravě a nutnému parkování v klidu), možnost doplnění nebo přemístění železničních zastávek na území Děčína za účelem větší využitelnosti osobní železniční dopravy v dopravě uvnitř města.
- Možnost pro lokální parkoviště P+R, přestup na MHD – odlehčení městskému jádru.
- Příznivý terén je využitý pro širší cyklistické napojení ve směru Ústí nad Labem – Drážďany (Labská stezka) a ve směru Česká Lípa (cyklotrasa Ploučnice), možnost rozvoje území s přihlédnutím k těmto cyklistickým napojením, přičemž cyklotrasa Ploučnice prochází v bezprostřední blízkosti řešeného území.
- Možnost zvýšit propojení pro cyklisty a pěší v rámci běžné přepravy s ohledem k příznivé morfologii rovinných úseků v rámci městského jádra a přítomnosti vodních toků, možnost zvýšení atraktivity pěších a cyklistických propojení.

Ohrožení, rizika a problémy

- Silniční poloha Děčína je v regionálním měřítku spíše nepříznivá, chybí zde kapacitní a kvalitní napojení (přivaděč) na dálnici D8 a kvalitní propojení s Libereckým krajem.
- Stávající dopravní řešení v Kamenické nevyhovující (konflikt s obytnou zástavbou). V případě převedení dopravy z Kamenické ulice jižněji tzv. Folknářskou spojkou se významně zvýší dopravní intenzita na úseku Benešovské ulice při severní hranici řešeného území.
- Přes město vedou silnice 1. třídy, které tvoří bariéru (týká se i bezprostřední blízkosti řešeného území) a rozdělují město i v místech mostních estakád.
- Nezbytnost zajištění dostatečné kapacity (legálního) parkování a odstavné plochy (i jako záloha pro P+R u nádraží Děčín-východ).

- Bariérový efekt železniční dopravy pro ostatní dopravní módy (automobilová, pěší, cyklistická), obtížná prostupnost zájmového území.
- Nízká podjezdná výška a šířka stávajícího podjezdu pod tratí (limit i pro případný cyklistický pruh).
- Nutnost řešit odvodnění komunikací a dalších rozsáhlých zpevněných ploch.
- Nedostatečná síť cyklostezek, jejich nedostavěnost a malá provázanost s případnou nabídkou dalších aktivit ve vztahu ke krajinnému potenciálu.
- Negarantovaná splavnost Labe (absence plavebního stupně) způsobuje nekonkurenceschopnost lodní dopravy a nejistotu nákladní dopravy i osobní dopravy v rámci cestovního ruchu (potenciál ekonomického přínosu, turisté z Německa).

4.6 ORGANIZAČNÍ, MAJETKOPRÁVNÍ A FINANČNÍ ASPEKTY

Potenciál a přednosti

- Vlastnická struktura území je relativně jednoduchá, s omezeným počtem vlastníků. Dominantním vlastníkem pozemků v tomto území je akciová společnost České dráhy, která vlastní 61 % plochy. Jedná se především o pozemek 3022/1 (kolejiště a jeho okolí), jehož rozloha je 20,88 hektarů.
- Existence poměrně širokého množství vnějších finančních zdrojů využitelných k přeměně zóny (ITI, Just Transition Fund – podpora podnikání, inovací, výzkumu, transferu technologií, pružnosti pracovního trhu atd. reagující na transformaci energetiky)
- Možnost orientace na Sasko (firmy, ale i vysoké školy a veřejná správa), společné workshopy (téma autonomní mobilita, vodíková mobilita apod.), potenciál formování přeshraničního výzkumného, vývojového a průmyslového klastru.
- Lokalizace víceméně jakéhokoli nadmístního pracoviště veřejného typu (škola, úřad, muzeum...), které může multiplikovat další transformaci území.
- Možnost využití historického pojmenování Kumpoltice, umožňujícího lepší identifikaci obyvatel a dalších aktérů v území s projektem jeho transformace.

Ohrožení, rizika a problémy

- Dosud nejasný lídr/nositel procesu přeměny zájmového území a jeho budoucího rozvoje.
- Dosud ne zcela vyjasněná politika státu i Ústeckého kraje k budoucnosti regionu a jeho transformaci, roztržičnost krajských institucí (odborní KÚ ÚK, vedení ÚK, ICUK) z hlediska představy o budoucnosti kraje.
- Dosud málo aktivní pozice a angažování ČVUT v otázce rozvoje. Obecný přístup je zatím zachování stávajícího rozsahu pracovišť ČVUT v Děčíně s jejich případným dílčím přemístěním v rámci města.
- V českém prostředí nezkušenost s PPP projekty a se spoluprací soukromých firem a veřejných institucí obecně, v podmínkách Děčína je problém víceméně podobný a projevuje se například také v nízkém zájmu firem o participaci při tvorbě této studie.
- Zákonné a hygienické normy znemožňující realizaci řady záměrů (např. jakékoli prostory pro děti narážejí na hygienické normy, památkovou ochranu a ochranu přírody a krajiny atd.).
- Záměr města na vybudování spalovny komunálního odpadu na východním okraji území může být pro transformaci zóny konfliktní (pro funkce občanské vybavenosti, školství apod., méně pro výrobu či výzkum), záměr dosud není městem schválen a názory zastupitelů na něj se různí.
- Na severovýchodu zájmového území vlastní některé nemovitosti soukromé subjekty, na druhou stranu se již jedná o částečně či zcela transformované území.
- Na jihovýchodě zájmového území konflikt záměrů (ČD pronajímají tamější nemovitosti a je vlastnit a pronajímat i nadále, což do konceptu transformace zóny nezapadá).

- České dráhy dosud uplatňují zásadu, že nesmí prodávat majetek bezprostředně navázaný na kolejiště, tzn. jakákoli transformace území bude možná až po rekonstrukci kolejiště ze strany ČD.
- V rámci plochy stávajícího kolejiště se vyskytuje kromě nemovitostí vlastněných nebo přímo spravovaných ČD a.s., státem či Statutárním městem Děčín několik vlastníků menších objektů a na ně navazujících ploch, z nichž nejvýznamnější pro je Transco Bohemia s.r.o. To znesnadňuje (nikoli však znemožňuje) budoucí transformaci zóny.
- V rámci řešeného území jsou uplatňovány požadavky ochrany přírody: ochrana přírody a krajiny (chráněná krajinná oblast, II. – IV. zóna) a v případě historické budovy a pozemků v okolí ochrana památková (nemovitá kulturní památka).
- Aktuální napjaté veřejné rozpočty, zejména pak regionálních a místních samospráv – zásadní omezení investic v důsledku úspor vyvolaných koronavirovými opatřeními.
- Zcela nedostatečné místní finanční zdroje a závislost transformace zóny na dotacích.

5 SOUHRNNÉ ZHODNOCENÍ

5.1 PŘÍRODNÍ POMĚRY

Území je situováno na **navážkách**, kterými byla zavezena niva řeky Ploučnice vyplněná kvartérními sedimenty. Lze předpokládat, že podloží nádraží je zvodněné. Zájmové území **není ohroženo svahovými nestabilitami**. Prakticky není ohroženo **ani povodněmi** na řece Ploučnici (s výjimkou ul. Krokova v prostoru podjezdu pod železniční tratí směr Ústí n. L.-Střekov). Území může být potenciálně **ohroženo tzv. bleskovými povodněmi**, tudíž je vhodné realizovat při výstavbě v zájmovém území i na výše položených partiích povodí Folknářského potoka opatření ke zvyšování retenční kapacity krajiny. V rámci opatření ke zvýšení retenční kapacity krajiny v území by bylo vhodné zvážit revitalizaci zatrubněného Folknářského potoka a vodoteče vedoucí z Kotlářské ulice.

V území dolního nádraží, ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí žádná maloplošná zvláště chráněná území. Celé území se ovšem nachází uvnitř CHKO České středohoří. V území vznikly ostrůvky a pásma **sukcesní vegetace**. Při změnách v území bude pravděpodobně nezbytné (vzhledem k poloze uvnitř CHKO) stanovit biologickým průzkumem podmínky pro přeměnu území a případné cenné lokality zachovat a jinde stanovit podmínky pro náhradní výsadbu a doplnění území zelení.

V území **nejsou evidované staré ekologické zátěže** ani jiné kontaminované lokality. Vzhledem k riziku kontaminace by ovšem bylo v rámci přípravy stavebních akcí v území vhodné provést průzkum kontaminace půdy a stanovit případná sanační opatření.

Město Děčín je situované na dně špatně odvětrávaného údolí a i vlivem místních emisí je zde **zhoršená kvalita ovzduší**. Proto je žádoucí, aby nové záměry umístěné (nejen) v rozvojovém území Děčín-východ vedly k co nejmenšímu růstu produkce emisí ve městě.

5.2 SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÉ POMĚRY

Děčín je součástí ústecko-chomutovské aglomerace a leží na **významné dopravní a urbanizační ose** tvořené řekou Labe. Tato urbanizační osa víceméně odráží také polohu Děčína na významném dopravním koridoru mezi ČR a SRN, který je zhmotněn zejména železničními tratěmi Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany a Kolín – Lysá nad Labem – Děčín (- Drážďany) a Labskou vodní cestou. Silniční poloha Děčína je spíše nepříznivá, chybí zde kapacitní a kvalitní napojení (přivaděč) na dálnici D8 a kvalitní propojení s Libereckým krajem.

Specifikem Děčína je **poloha v atraktivní a členité krajině a uvnitř dvou CHKO** (CHKO České středohoří a CHKO Labské pískovce). Z toho vyplývá na jednu stranu vysoká atraktivita prostředí města (a rezidenční a rekreační atraktivita města), na druhou stranu omezení územního rozvoje města (regulativy vyplývající s ochrany přírody a krajiny, svahové nestability, záplavová území).

Děčín je přirozeným spádovým centrem regionu, který lze identifikovat s územím SO ORP Děčín. **Význam Děčína jako pracovního centra regionu je přitom omezený**, počet dojíždějících do zaměstnání zde byl podle SLDB 2011 prakticky stejný jako počet vyjíždějících do zaměstnání. Hlavní proudy vyjížděky do zaměstnání i škol směřují z Děčína do Ústí nad Labem a Prahy. Intenzita těchto proudů přitom dokládá omezené možnosti uplatnění na místním trhu práce. Vyjížděka do zaměstnání v Praze je předstupněm vystěhování řady vyjíždějících do Pražské aglomerace.

V Děčíně je poměrně **solidní nabídka základních zdravotnických a sociálních služeb a středoškolských vzdělávacích oborů**. Pozitivem je nabídka vysokoškolských oborů detašovaného pracoviště ČVUT. Aktuální výzvou je ovšem nižší počet studentů). Z pobytových zařízení sociálních služeb jsou zde nedostatky v kapacitách bydlení pro seniory s nízkým příjmem a odlehčovacích služeb a chybí zde pobytové služby domova se zvláštním režimem a azylového bydlení pro ženy a rodiny.

V Děčíně dochází od r. 1990 k **dlouhodobému úbytku počtu obyvatel v důsledku migrace**. Ta je spojená mj. s procesem suburbanizace (stěhování obyvatel města do obcí v jeho blízkém zázemí) a metropolizace (stěhování za pracovním uplatněním do pražské aglomerace). Lze předpokládat, že z města odchází zejména mladší a vzdělanější obyvatelé, což se projevuje na nepříznivé věkové a vzdělanostní skladbě populace Děčína. Pro předcházení úbytku této skupiny obyvatel je mj. potřebné zvýšení nabídky cenově dostupného, a přitom atraktivního bydlení a rozšíření nabídky uplatnění pro obyvatele s vyšší kvalifikací ve městě a okolí.

V Děčíně je tradičně **rozvinutý zejména obor výroby a zpracování kovů**, který zde vytváří téměř úplný cyklus (od výroby nástrojů pro zpracování kovů, přes samotné zpracování kovů až po výrobu finálních výrobků z kovů). Dále je zde tradičně rozvinuté **strojírenství** (zejména pak dopravní strojírenství). Ostatní průmyslové obory jsou zde zpravidla reprezentovány menším množstvím podniků s celkovou zaměstnaností nepřesahující několik stovek zaměstnanců.

Po konci éry socialismu došlo v Děčíně k rapidní **deindustrializaci** a naopak k **rozvoji sektoru služeb** (maloobchod, stravování, apod.), který reprezentuje zejména holding Armex Group, jenž patří mezi největší společnosti podle tržeb v Ústeckém kraji i v celém Česku. Útlum zaměstnanosti a významu pro místní ekonomiku naopak postihnul sektor dopravy – zejména pak říční a železniční dopravy.

Vzhledem k limitům využití území v Děčíně nebyla vybudována žádná větší průmyslová zóna na „zelené louce“ a nedošlo zde k příchodu významných investorů do sektoru výroby, kteří by zde vybudovali nové závody. Rozvoj výrobních podniků se tak odehrával v rámci brownfieldů. Díky absenci příchodích investic do výrobních závodů na zelené louce se zdejší průmysl vyznačuje **absencí dominantních podniků**, a naopak **velkým významem malých a středních podniků, které jsou v**

Děčíně poměrně zakořeněné. Pro jejich udržení ve městě je žádoucí zajistit plochy pro případný prostorový rozvoj těchto podniků. Dalšími vhodnými lokalitami kromě zóny Děčín-východ jsou brownfieldy Česany v Boleticích nad Labem a konzerváren v Děčíně-Křešicích.

Trh práce se v souvislosti s ekonomickou konjunkturou vyznačoval **dlouhodobým poklesem nezaměstnanosti**, přitom zde byly však silné mezisezónní výkyvy spojené zejména s útlumem sektoru cestovního ruchu v zimním období. Lze předpokládat, že v nejbližší době bude **v důsledku zhoršené makroekonomické situace** docházet k výraznému **nárůstu nezaměstnanosti**. V Děčíně je přitom patrná dlouhodobě omezená nabídka pracovních příležitostí v důsledku absence velkých zaměstnavatelů (zejména) v oblasti průmyslu. Ani pro vysoce kvalifikované uchazeče (s výjimkou lékařů, zdravotních sester a pedagogů) ovšem není ve městě dostatečná nabídka.

Aktuálně (březen 2020) jediné profese, u kterých je převis poptávky po pracovnících, jsou lékaři a zdravotnický personál, pedagogičtí pracovníci a kvalifikovaní dělníci v dominantních průmyslových oborech strojírenství a kovovýroby. U ostatních profesí a zejména pak u nejméně kvalifikovaných pomocných pracovníků je značný převis počtu uchazečů nad počtem volných pracovních míst.

V Děčíně je **vysoké zastoupení bytů v rodinných domech** na bytovém fondu města a je zde vysoký podíl trvale neobydlených bytů, zejména pak bytů, resp. domů využívaných k rekreaci. Naopak je zde nízké zastoupení novější zástavby a bytů v panelových domech, což se na jednu stranu projevuje atraktivnějším prostředím města, na druhou stranu ovšem **vyšším podílem tzv. substandardního bydlení** s byty bez vodovodu, koupelny nebo splachovacího záchodu. Také míra plynofikace a odkanalizování bytového fondu je zde nižší. Velká část domovního fondu je stále vytápěna tuhými palivy, což se negativně projevuje na kvalitě ovzduší v topné sezóně. V rámci technické vybavenosti bytového fondu tak jsou **velké investiční potřeby**.

5.3 TECHNICKO-LEGISLATIVNÍ LIMITY

Řešené území je plošně významnou součástí Děčína; řešená plocha včetně dotčených území je co do plochy srovnatelná s historickým jádrem Děčína a Podmokel. Po uvolnění plochy po kolejišti se jedná o **jednu z největších nezastavěných rozvojových ploch** uvnitř hranic města. Rozvoj Děčína je obecně limitován ochranou přírody a svažitém terénem, zde se naopak jedná o rovinaté území brownfieldu mimo záplavové území vhodné k zástavbě.

Z hlediska urbanismu a krajiny je zájmové území obklopeno bloky s poměrně kvalitní rezidenční architekturou (secesní činžovní domy, rezidenční vilové čtvrti ve svazích). Lokalita se vyznačuje hodnotnými výhledy na město z okolních kopců (Stoličná hora/Kvádrberk, Pastýřská stěna aj.) s dominantou zámku a dále pískovcovými stěnami a řekou jako kompozičním činitelem. Město Děčín je rozděleno do nespojitých enkláv. Pro urbanismus Děčína jsou typické výrazné celky vzniklé jako stavební reakce na zásadní společensko-ekonomický popud vzájemně rozdělené dopravními cestami, řekou a morfologií terénu. V rámci urbanistické struktury města najdeme velké množství fyzických bariér (železniční trati, silnice vyšší třídy s mimoúrovňovou částí, řeka, terénní zlomy). Také zájmové území je na svých okrajích oddělené fyzicky od okolí terénními zlomy, vodními toky, Benešovskou ulicí a tělesy železničních tratí. Území je funkčně a urbanisticky nestabilizované a nespojité.

Rozloha zájmového území je 44,82 ha. Jedná se o plochu vymezenou ulicemi Krokova, 17. listopadu a Benešovská. Plochu lze rozdělit na tři části: dotčenou plochu, zájmovou plochu a nové kolejiště. Klíčová je plocha zájmová, tedy území využitelné pro budoucí transformaci – rozloha této plochy je cca 13,2 ha. Ve vlastnické struktuře území dominují České dráhy (61 % rozlohy), Statutární město Děčín (13 %), Termo Děčín (8 %), Ústecký kraj (6 %) a Armex Holding (5 %). Dominantnímu vlastníku Českým drahám patří rozsáhlé souvislé plochy včetně kolejiště. Některé pozemky jsou pronajaty na dobu neurčitou, nicméně s tříměsíční výpovědní lhůtou. Týká se to i několika bytů v budově východního nádraží.

V okolí řešeného území se nacházejí převážně průmyslové areály a sídliště, resp. obytné bloky. Bezprostřední okolí zájmového území je víceméně monofunkční s dominantním využitím pro průmysl, lehkou výrobu a skladování. V širším okolí se vyskytuje aktivní parter domů, ale netvoří městotvornou strukturu, spíše monofunkční blok. Nezastavěnost řešeného území představuje značnou příležitost pro nastavení vyšší míry prostupnosti území a jeho napojení na okolní urbanistické struktury

Děčín představuje rozmanité město s nadregionálně hodnotnou přírodou a krajinou okolo (dvě CHKO, z nichž na jedné leží celé zájmové území, Národní park České Švýcarsko). Dostatečné množství zelených ploch zejména v okolí město, atraktivní výhledy a protékající vodní toky mají značný vliv na krajinný ráz území i na (dosud velmi málo naplněný) potenciál jeho využití pro odpočinek, kulturu, rekreaci a sport. V samotné lokalitě je však krajinný ráz poměrně narušen jak přítomností podvyužitých ploch a objektů, tak jejich fyzickým stavem a dále přítomností vizuálně výrazných mimoúrovňových dopravních staveb (mosty, estakády) a převážně méně hodnotné sukcesní vegetace a zatrubněním vodního toku Folknářského potoka.

Pro dopravní obsluhu rozvojové zóny se předpokládá využití silniční dopravy. Klíčová pro dopravní obslužnost je ulice Benešovská, u níž se předpokládá její napojení do okružní křižovatky s odbočkou do rozvojové zóny a převedení na silnici I/13 po vybudování tzv. Folknářské spojky. Studie dopravního zatížení z března 2019 konstatuje, že vznikem rozvojové zóny dojde k nezanedbatelnému nárůstu osobní i nákladní dopravy, která ve výsledku může mít vliv na dopravu i kvalitu života ve městě. U

nákladní dopravy dle použité metodiky MPO ČR z roku 2018 jde o 100 – 180 kamionů, které denně vykonají cestu do rozvojové zóny a zpět.

Lokalita navazuje na železniční stanici Děčín-východ (nově rekonstruované tzv. „horní nádraží“ využívanou pro osobní dopravu. Existuje dostatečně kapacitní kolejové spojení se stanicí Děčín hlavní nádraží; navýšením frekvence spojů mezi oběma stanicemi by se zájmové území více propojilo s městem a při dostatečných intervalech spojů by mohlo fungovat jako součást vnitroměstské hromadné dopravy.

V lokalitě a jejím okolí je nedostatečná síť cyklostezek, resp. dopravních cest vyhovujících pro cyklistickou dopravu z hlediska technických a bezpečnostních parametrů. Cyklistická doprava je proto podvyužitá zejména pro běžné každodenní přesuny po městě. Zájmové území se vyznačuje také malou atraktivitou pěších propojení, pocitově nižší bezpečnosti na těchto pěších trasách i obecně špatnou prostupností území pro pěší (ale vlastně veškerou) dopravu.

Potenciál pro Děčín i samotné zájmové území představuje dopravní využití Labe. Ve stávajícím režimu je však splavnost řeky omezená. Absence plavebního stupně způsobuje nekonkurenceschopnost lodní dopravy a nejistotu pro cestovní ruch (na druhou stranu díky tomu představuje kaňon Labe významnou krajinnou hodnotu).

V lokalitě nebo na jejích okrajích je dostupná veškerá technická infrastruktura včetně horkovodu. Lokalita má dobré zdroje pitné vody, je však třeba v souvislosti s návrhem transformace území ověřit její kapacity a tlakové poměry. V jihovýchodním cípu dotčené části řešeného území se nachází modernizovaná výtopna, lze uvažovat o napojení na rozvody horkovodu. Severem zájmového území prochází kolektor představující rezervu pro případné vedení dalších sítí. Limitem pro transformaci zájmového území jsou přirozeně trasy stávajících rozvodů a kolektorů, které je nutno respektovat nebo přeložit. V řešeném území lze předpokládat riziko přítomnosti nezaměřených sítí soukromých částí přípojek.

Specifikem řešeného území je přítomnost kulturní památky historické budovy východního nádraží. Jedná se výhodu a zároveň o limit využití území. Objekt původní neorenesanční budovy východního nádraží je nemovitou kulturní památkou. Železniční nádraží bylo součástí velkolepého projektu napojení na železnici do Berlína a Drážďan. Trať se napojovala též na labský přístav. Autorem návrhu reprezentativní neorenesanční budovy je rakouský architekt Rudolf Frey. Stavba nádraží je osově symetrická se dvěma křídly a centrální halou a odkazuje se k vídeňským stavbám a rovněž k někdejšímu nádraží Praha – Těšnov, zbořenému při výstavbě pražské severojižní silniční magistrály. Od roku 1945, kdy v Děčíně převzala dopravní úlohu hlavní železniční stanice na druhém břehu řeky, docházelo k postupnému úpadku významu budovy a jejímu chátrání. Vzhledem k odlivu funkcí je dnes výpravní hala budovy s bohatou štukovou výzdobou (alegorie řek Labe a Dunaj) výrazně naddimenzovaná.

V rámci řešeného území jsou uplatněny požadavky ochrany přírody v rámci velkoplošného chráněného území (chráněná krajinná oblast II. – IV. zóna). Dále se uplatňují požadavky ochrany zemědělského půdního fondu. V případě historické budovy a pozemků v okolí se uplatňuje ochrana památková (nemovitá kulturní památka). Legislativní bariéru představuje přítomnost 2 rozdílných úřadů, které posuzují ochranu přírody a krajiny (CHKO České středohoří, CHKO Labské pískovce), 2 různé typy územně stavební ochrany (velmi striktní drážní předpisy, běžné stavební předpisy dané stavebním zákonem) a památkový zákon z doby socialismu, který značně omezuje možnosti nakládání s památkově chráněným objektem (mj. povinnost „užívat památku pouze způsobem „odpovídající kulturně politickému významu“).

5.4 AKTÉŘI, STRATEGICKÉ DOKUMENTY A FINANČNÍ ZDROJE

Hlavními aktéry v území, kteří mají klíčový vliv na realizaci záměru, jsou Statutární město Děčín, České dráhy a Správa železnic. Hlavními aktéry, které mají zájem na realizaci záměru, jsou Statutární město Děčín, částečně také Ústecký kraj a pravděpodobně někteří místní podnikatelé.

Klíčovou otázkou je **organizační zabezpečení transformace zájmového území**. V tomto bodě nepanuje mezi zainteresovanými subjekty shoda. Relativně nejčastěji je do role lídra procesu navrhováno Statutární město Děčín, případně také Ústecký kraj (či příspěvkové organizace obou samosprávných celků).

Rámcová shoda mezi aktéry panuje nad **funkčním využitím** části zóny orientované na sever a severovýchod převážně pro lehkou výrobu a zóny orientované na jih a jihozápad pro aktivity výzkumu, vývoje, kultury, vybavenosti apod.

Z hlediska stávajícího dominantního vlastníka Českých drah a dále ze strany Správy železnic je jasný a konkrétní pohled na budoucnost území daný připraveným projektovým záměrem rekonstrukce kolejíště. Z hlediska Statutárního města Děčína a Ústeckého kraje je jasná spíše obecná představa a vůle transformovat rozvojovou zónu. Pozice ČVUT zatím spočívá v zachování stávajícího rozsahu pracovišť ČVUT v Děčíně s jejich případným dílčím přemístěním v rámci města.

Problematice **brownfieldů** se věnuje řada dokumentů na úrovni státu, nicméně všechny zmiňují potřebu revitalizace pouze v obecné rovině. V rámci Ústeckého kraje je Děčín zařazen do typologického území Jádrová oblast a rozvojová oblast nadmístního významu. Na krajské úrovni je zdůrazňováno zapojení veřejných subjektů do revitalizace brownfieldů. Stejně tak krajské dokumenty zdůrazňují aktualizaci krajské databáze brownfieldů.

Integrovaný projekt celkové úpravy a využití prostor východního nádraží v Děčíně a budovy rakouské dráhy v jeho rámci je součástí akčního plánu 2017 – 2018 vládního programu Re:start. V novém programovacím období se s podporou brownfieldů počítá v rámci tří Operačních programů.

Statutární město Děčín uzavřelo s dalšími subjekty **Memorandum o partnerství a spolupráci** při přípravě projektu Rozvojové zóny v prostoru kolejíště nádraží Děčín – východ a Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Multifunkční vzdělávací centrum v budově nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně.

Dosavadní projekty počítají s vytvořením průmyslové zóny a zázemí pro vzdělávací, výzkumné a kulturní aktivity v zájmovém území. Celkové odhadované náklady na revitalizaci zájmového území se pohybují kolem 1 500 mil. Kč.

6 NÁVRHOVÁ ČÁST

6.1 VÝCHODISKA

V této kapitole jsou popsána základní východiska, na jejichž základě je posléze formulován návrh řešení transformace rozvojového území Děčín-východní nádraží z hlediska urbanistického, architektonického a funkčního. Principy návrhu se částečně vracejí k závěrům analytické části, která stanovila rozvojové možnosti, předpoklady a omezení. Urbanistický návrh je zpracován autorským kolektivem a byl průběžně důkladně diskutován se zadavatelem (Statutárním městem Děčín) i s dalšími významnými aktéry v území (ČVUT, České dráhy, Správa železnic, Ústecký kraj). Přestože je v návrhové části popsán především urbanistický, funkční a územně-plánovací pohled na transformaci řešeného území, je třeba vnímat jeho přímou vazbu na část implementační, kde jsou popsány organizační náležitosti, zdroje financování a další informace, jak vlastní transformaci provést.

6.2 VIZE, CÍLE, VÝCHODISKA A VARIANTY ŘEŠENÍ

6.2.1 Vize a její východiska

Vize transformace řešeného území vychází z těchto hlavních principů:

- Navrhujeme **městskou strukturu a zahuštění a intenzifikaci městských funkcí**, „poměštění prostoru“ v jinak prostorově dosti rozvolněném Děčíně, a to i s cílem nepřispívat k nežádoucímu prostorovému rozvolňování Děčína a nadměrnému přesunu obytné funkce do zázemí města.
- **Návrh primárně není „sanací brownfieldu“, ale naopak „tvorbou města“**. Území nechceme pojmout jako monofunkční a nepovažujeme za vhodné k němu přistoupit jako k „ploše“, na které je třeba jen provést sanaci, zasilování a poté ji rozprodat zájemcům z řad investorů. Návrh naopak usiluje o to, aby na jeho základě vznikla svébytná městská čtvrť mající určitou městskou strukturu, kombinující více funkcí a navazující na okolní zástavbu, která má různý charakter.
- Návrh zapojuje jižní část zájmového území do širšího centra města a **kultivuje západovýchodní osu Masarykovo náměstí – ulice 17. listopadu** lokalizací více městských funkcí. Navrhujeme koncipovat ulici 17. listopadu jako městský bulvár, kterým se město pod tělesem „Nového mostu“ rozšíří do lokality. V rámci možností návrh humanizuje také Benešovskou ulici (pěší prostupnost, parter...), u níž přirozeně vnímáme její výraznější dopravní funkci.
- Další důležité osy území představují **vodní toky**. Tok Ploučnice chápeme jednak jako výrazný krajinný prvek, a jednak jako významnou komunikační osu (pěší, cyklisté). Transformaci zájmového území je tudíž nutno chápat s přesahem až k Ploučnici. Propojení lokality na jih s Ploučnicí (pěší, cyklo, rekreace) by mělo zahrnout také rekultivaci břehů. Folknářský potok navrhujeme částečně revitalizovat tak, aby představoval přirozenou severojižní osu území.
- V návrhu je třeba specifikovat také potenciální **rozvojové lokality a plochy na hranici území**. V některých momentech proto návrh řešení přesahuje hranice zájmového území. V implementační části je pak v samostatné kapitole popsán **přesah zájmového území do okolních městských struktur**.
- Snahou návrhu je **chránit a rozvíjet hodnoty** území, **respektovat** (přinejmenším symbolicky) **historický vývoj území** a jeho funkčního využití, nezakrývat cenné průhledy, a naopak jejich význam podpořit provazbou s přirozenými dominantami a **podpořit formování stávajících urbanistických os a lokálních center**. Výškové uspořádání by nemělo poškodit výhledy z významných vyhlídek, případně také z bytových domů kolem Benešovské ulice a na sídlišti Kamenická na Děčín.
- Návrh počítá s vytvořením **lokálního centra v oblasti výpravních budov horního i dolního nádraží**. Lokální centrum bude zahrnovat přestupní terminál, který může být (stejně jako celé zájmové území) ve vzdálenější budoucnosti zhodnocen záměrem zajištění expresních / rychlíkových spojů v relaci Praha – Děčín (částečně využívajících plánovanou vysokorychlostní trať v úseku Praha – Litoměřice/Lovosice – příp. Ústí nad Labem) na nádraží Děčín-východ a posílením role žst. Děčín- východ horní nádraží v osobní dopravě. Dále bude zahrnovat

revitalizovaný objekt výpravní budovy dolního nádraží a novou polyfunkční zástavbu podél ulice 17. listopadu.

- Návrh je primárně cílen na rozvoj zájmového území jako zóny, nikoli na vnitřní uspořádání jednotlivých objektů (stávajících či nově vzniklých). Hmotové uspořádání přesto naznačuje přinejmenším podlažnost jednotlivých objektů a jejich převažující funkci. **V případě historické budovy nádraží Děčín-východ je pak návrh zpracován ve větší míře podrobnosti** a naznačuje možnosti vnitřního uspořádání jednotlivých stavebních částí budovy.

6.2.2 Varianty řešení

Prvotní návrh studie pracoval na několika místech s variantním řešením. Jednotlivé dvojice variant byly záměrně navrženy jako dva pomyslné extrémy. Výsledné uspořádání může být (a většinou také bylo) kombinací obou „extrémů“. Další odstavce popisují nejvýznamnější části návrhu, které byly původně zvažovány ve variantách.

6.2.2.1 Varianty řešení jihovýchodního okraje zájmového území

Prvotní urbanistický návrh zahrnoval dvě základní varianty řešení. Ty jsou dány **rozdílným využitím jihovýchodní části území** včetně okolního navazujícího území a tomu odpovídajícími rozdíly v dopravním řešení a řešení prostupnosti území:

1. Pokud severní i jihovýchodní část bude určena pro výrobní funkci (varianta 1), pak má smysl (urbanisticky i finančně) nové silniční propojení Benešovské a Krokovy ulice s podjezdem pod tělesem dráhy (snahou je omezit provoz těžké dopravy přes lokalitu Libverda).
2. Pokud bude jihovýchodní část určena pro smíšené využití, pak má naopak z finančního i urbanistického hlediska smysl dopravní spojení přes kolejiště spíše nenavrhopat a využít kolejiště jako přirozený „izolační pás“ mezi výrobní zónou a „městem“ (zónou služeb).

Grafické znázornění obou variant je též v příloze.

Socioekonomický profil Děčína, zhodnocený též v analytické části studie, ukazuje značné deficity města z hlediska nabídky rozvojových ploch pro podnikání, zejména pak v oblasti výroby. Vnitřní rezervy města jsou i vzhledem k topografii terénu velmi omezené a zahrnují především podvyužitá území tzv. brownfields, mezi něž patří i zájmové území. Naopak plochy určené pro administrativu, služby či bydlení jsou ve městě postačující až naddimenzované. Z tohoto důvodu považujeme variantu 1 za potřebnější, protože lépe reaguje na silné a slabé stránky města, na jeho rozvojové příležitosti a ohrožení. Přestože realizaci varianty 2 nicméně zcela nezavrhujeme, odvíjí se další návrh od varianty 1.

6.2.2.2 Varianty řešení historické nádražní budovy

Varianty řešení má také **přestavba historické budovy nádraží Děčín-východ**. V tomto případě se však varianty odvíjejí nikoli od funkčního uspořádání a architektonického řešení interiéru budovy, ale od **postupu její přestavby**:

1. Varianta 1 předpokládá, že budou jako celek realizovány pouze ty stavební práce, které jsou nezbytné pro její řádné budoucí užívání (tedy střecha, krovy, opláštění a vnitřní rozvody). Po této úvodní etapě přestavby budovy pak následují dílčí menší projekty zahrnující dobudování jednotlivých částí budovy pro různé funkční využití. Tato varianta je variabilnější, umožňuje přestavět jednotlivé části budovy „na míru“ konkrétnímu využití, eliminuje riziko případného

neúplného využití budovy v prvních letech po dokončení přestavby a umožňuje vybírat pro jednotlivé etapy v širším okruhu dotačních příležitostí. Na druhou stranu je organizačně náročnější a jednotlivé etapy mohou následovat i s odstupem, což prodlužuje dobu od zahájení po ukončení přestavby nádražní budovy.

2. Varianta 2 předpokládá realizaci jednoho velkého projektu přestavby nádražní budovy od nezbytných stavebních prací až po vnitřní využití a vybavení jednotlivých stavebních částí a vnitřních prostor. Tato varianta umožňuje poměrně rychlejší, organizačně jednodušší přestavbu budovy, pravděpodobně i s dílčími úsporami z rozsahu. Na druhou stranu je méně variabilní, méně flexibilní a také riskantnější z hlediska budoucího využití všech částí budovy (včetně rizika nedodržení podmínek udržitelnosti výstupů projektu v případě jeho spolufinancování z dotačních prostředků).

Protože obě varianty od sebe odlišuje organizační postup, případně také dostupnost finančních zdrojů, věnuje se variantnímu řešení přestavby historické nádražní budovy podrobněji samostatná podkapitola implementační části studie.

6.2.2.3 Další variantní řešení

Kromě výše uvedených dvou koncepčních částí návrhu, kde bylo prvotně pracováno s dvěma možnými variantami, byly zvažovány varianty také u některých dílčích řešení jednotlivých objektů. Tyto varianty jsou podrobněji popsány na příslušných místech dalšího textu. Jedná se o tyto dílčí části návrhu:

- Řešení napojení jižní části řešeného území na Benešovskou ulici, kde připadalo v úvahu buď vybudování nového podjezdu pod kolejištěm v jeho východní části, nebo zkapacitnění a zlepšení výškových poměrů podjezdu Krokovy ulice pod železniční tratí. Zvolena bylo řešení kombinující obě varianty (důvody viz příslušné místo v dalším textu).
- Komunikace pro pěší a cyklisty překonávající kolejiště byla zvažována buď jako podchod, který by byl součástí propustky revitalizovaného Folknářského potoka pod kolejištěm, nebo jako lávka nad kolejištěm. Zvolena byla lávka z důvodu obtížně splnitelných technických parametrů a norem případného podchodu a z důvodu uživatelské přívětivosti a bezpečnosti.
- Řešení plochy výrobních areálů umístěné jihovýchodně od zájmového území mezi tokem Ploučnice a Krokovou ulicí. V úvahu připadá buď zachování převážně výrobní funkce těchto areálů, nebo postupná transformace zóny na smíšené využití městského typu. S ohledem na to, že plocha leží mimo zájmové území studie, je možná realizace obou variantních řešení. Jako pravděpodobnější se jeví zachování a dílčí rozvoj výrobní funkce na této ploše.

6.3 URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ A FUNKČNÍ VYUŽITÍ PLOCH, LINIÍ A OBJEKTŮ

Řešené území lze z hlediska budoucího funkčního využití rozdělit na tři základní celky:

1. Budoucí kolejiště s redukovanou šířkou (fyzicky od sebe odděluje následující celky)
2. Menší, spíše nerušící průmyslové provozy (území severně od kolejiště), teplárenství, zařízení pro energetické využití odpadů, provozy částečně rušícího charakteru (východní okraj řešeného území)
3. Lokální centrum s polyfunkčním smíšeným využitím městského charakteru, tj. občanská vybavenost, výzkum, vývoj, vzdělávání, kultura, kanceláře, maloobchod, v omezené míře i bydlení (jižně od kolejiště)

Návrh urbanistického řešení a funkčního využití je zpracován v dalším textu ve formě slovního popisu (převážně tabelárně uspořádaného) a grafických příloh znázorňujících jak celkovou situaci, tak i jednotlivé dílčí aspekty řešení (dopravní infrastruktura, zelená infrastruktura atd.). Obě části návrhu (text i mapy) jsou propojené jak obsahově, tak formátem. Z tohoto důvodu je v textu i mapách použito jednotné číslování. Návrh urbanistického řešení ve studii vymezujeme podle jednotlivých:

- **objektů**, tj. stávajících a nově navržených budov (číslovány od 1 do 18 podle svého umístění v rámci zóny postupně ve směru hodinových ručiček od severu),
- **etap**, které naznačují časovou posloupnost realizace (byť u řady etap je jejich načasování flexibilní a je možné jejich posloupnost částečně měnit) a pokrývají beze zbytku jednotlivé dílčí celky zájmového území, tedy nejen budovy, ale i veřejná a další prostranství a dopravní komunikace (číslovány od E1 do E18 podle pravděpodobné časové posloupnosti).

Číslování objektů a etap je tedy různé, např. etapa E11 zahrnuje celek skládající se z objektů 1, 2, 4, 5, 6 a dopravních komunikací a prostranství kolem těchto objektů.

Následující tabelárně uspořádaný text podrobně popisuje urbanistické řešení a funkční využití jednotlivých objektů a částí území a tvoří tedy textovou část návrhu. Ty objekty, které jsou číslovány v mapových přílohách, mají stejné číslo i v textu.

Tabulka 18: Urbanistické řešení a funkční využití jednotlivých ploch, linií a objektů

Plocha/linie/objekt	Popis
A. Liniové objekty a dopravní komunikace	
Benešovská ulice	- Návrh využití území je založen na respektování projektových záměrů ŘSD na výstavbu okružní křižovatky Benešovská (Benešovská / Folknářská) a přeložku silnice I/13 s vybudováním tzv. Folknářské spojky. Záměr výstavby okružní křižovatky Benešovská a související přestavby ulice Benešovská je však vhodné opětovně posoudit z hlediska budoucích intenzit provozu po přesměrování silnice I/13 na Benešovskou ulici. Je otázkou, zdali bude kapacita navrhované okružní křižovatky postačovat budoucím intenzitám provozu. Hrozící kolony mezi Novým mostem a okružní křižovatkou by mohly ztížit dopravní obsluhu rozvojové zóny. - Alespoň částečné zastoupení parteru s provozovny služeb a humanizace ulice, provozovny maloobchodu a služeb v menší míře, pokud možno i na jižní straně ulice (spíše málo větších provozoven určených k obsluze auty i pěšími, než malé provozovny pro pěší). - Situování pásu izolační zeleně mezi Benešovskou ulicí a výrobní zónou, po obou stranách ulice pás kompoziční zeleně / stromořadí tam, kde to umožní prostorové podmínky. - Potřeba vytvoření propojení pro pěší a cyklisty přes Benešovskou ulici je v návrhu reflektována v závislosti na technicko-legislativních možnostech formou přechodů/přejezdů a nové lávky v ose Folknářského potoka, navazující na lávku přes kolejiště v téže ose.
Obslužné komunikace průmyslové zóny na severu a severovýchodě území (mezi objekty 1–14 výkresové části)	- Cílem návrhu je vytvoření základní sítě obslužných komunikací pro převážně výrobní areál severně a severovýchodně od kolejiště. - Navržena je hustější ortogonální síť zohledňující prostorové a výškové podmínky a možnosti napojení na nadřazené komunikace a zároveň i obvyklé prostorové uspořádání výrobních objektů. V návrhu je hustější síť obslužných komunikací s menšími bloky, které lze v případě potřeby spojit vypuštěním některých navržených úseků komunikací (což je proveditelnější, než naopak dodatečné zahušťování sítě obslužných komunikací), příp. realizací nadchodů spojující horní podlaží budov. Záměrem je ovšem spíše umožnění vzniku méně rozsáhlých výrobních areálů pro zamezení nadměrnému objemu nákladní dopravy. - Obslužná komunikace paralelní ke kolejišti vede převážně za stávajícími soukromými objekty skladů (při pohledu od kolejiště), částečně v menším odstupu od budoucí hrany kolejiště. Majetkoprávní vypořádání s vlastníky by mohlo obnášet nabídku náhradních pozemků v rámci řešeného území. - Pro umožnění potenciální budoucí překládky v severovýchodní části zóny doporučujeme ponechat dostatek prostoru na manipulaci s nákladem v prostoru plánované všeobecné nakládkové a vykládkové koleje.

Plocha/linie/objekt	Popis
Ulice 17. listopadu (vedoucí podél objektů 15–18)	• Záměrem je vytvoření městského bulváru doplněného polyfunkční zástavbou s provozovny maloobchodu a služeb v parteru, kompoziční zeleně / stromořadí a městského mobiliáře. V lokalitě výpravních budov navrhujeme situovat malý terminál veřejné dopravy, parkoviště P+R a K+R a B+R a autobusové obratiště. • Kromě severovýchodní hrany ulice 17. listopadu by bylo vhodné situovat polyfunkční zástavbu i na hraně jihozápadní (v přednádražním prostoru horního nádraží přinejmenším v podobě menších objektů souvisejících se zmíněným dopravním uzlem), což by charakter městského bulváru dotvořilo. • Cílem je vytvoření výrazného a důstojného prostoru navazujícího na tradici kompoziční zeleně v alejích před historickými objekty výpravních budov • Ukončení ulice na její jihovýchodní straně by mělo být vyjádřeno architektonicky výrazným objektem polyfunkčního charakteru (objekt č. 15). • Po obou stranách ulice pás kompoziční zeleně / stromořadí tam, kde to umožní prostorové podmínky.
Kroková ulice vč. podjezdu	• V Krokově ulici bylo třeba zvážit způsob kapacitního napojení na ulici Benešovskou pro zajištění bezkolizní (zejména nákladní) dopravní obsluhy a lepšího přístupu vozidel IZS do lokality i pro zajištění bezkolizního průjezdu autobusů veřejné dopravy mířících na terminál mezi nádražními budovami v ulici 17. listopadu z východního směru. Nabízely se zde dvě varianty: ○ Ve variantě 1 počítající s rozvojem výrobní funkce v jihovýchodní části území byla z důvodu předpokládaného nárůstu intenzit těžké nákladní dopravy a pro zamezení růstu intenzit nákladní dopravy v ulici 17. listopadu a v lokalitě Libverda) navržena realizace nového kapacitního propojení Krokovy a Benešovské ulice s novým podjezdem s dostatečnou podjezdnou výškou (cca 4,5 m) pod boletickým zhlavím žst. Děčín-východ dolní nádraží. Takové řešení by bylo z dopravního hlediska ideální, nicméně by bylo technicky náročnější (potřeba hlubokého zářezu s nedostatečným odstupem od Krokovy ulice) a velmi nákladné. Toto řešení by mělo být doplněno o zvýšení podjezdné výšky podjezdu mezi ulicemi Krokova a 17. listopadu. ○ Ve variantě 2 počítající s přeměnou jihovýchodní části zájmového území na plochu se smíšenou městskou funkcí a postupnou přeměnu území podél Krokovy ulice z výrobní na smíšenou funkci bylo z důvodu nižších předpokládaných intenzit těžké nákladní dopravy navrženo pouze zkapacitnění stávajícího napojení zóny v Krokově ulici prostřednictvím zvýšení podjezdné výšky stávajícího podjezdu v Krokově ulici. Takové řešení by bylo technicky proveditelnější, nicméně by neodstranilo problematickou zátěž těžkou nákladní dopravou z lokality Libverda. • Zvoleno bylo řešení kombinující obě možné varianty. Z důvodu výškových a sklonových poměrů silničního podjezdu poblíž boletického (jihovýchodního) zhlaví, směrového vedení Krokovy ulice rovnoběžně s předpokládanou silniční komunikací vedoucí k podjezdu a velmi příznivé možnosti využití úzkého pásu mezi kolejišti při boletickém zhlaví (dopravní polygon) obsahuje finální návrh zkapacitnění podjezdu Krokovy ulice i úseku Krokovy ulice východním směrem a poté vybudování podjezdu přibližně v místě, kde se Krokova ulice nejvíce přibližuje ulici Benešovské. • Dále by mělo dojít k vybudování chodníku podél celé délky Krokovy ulice od ul. 17. listopadu až do lokality Libverda pro umožnění bezpečného pohybu pěších bez kolizí se silniční dopravou a k doplnění pásu kompoziční zeleně / stromořadí podél severní hrany ulice.

Plocha/linie/objekt	Popis
Lávka pro pěší a cyklisty v západní části lokality	• Pro lepší dostupnost výrobních zón mezi kolejištěm a ul. Benešovskou pro pěší navrhujeme doplnění stávající lávky o schodiště pro přístup do prostoru severní průmyslové zóny. • Pro zajištění napojení na Staré Město pro pěší a cyklisty lze výhledově doporučit realizaci nové lávky přes kolejiště horního nádraží a přes řeku Ploučnici do prostoru jezu v říčním kilometru 1,6.
Folknářský potok	• Pro využití krajinnotvorného potenciálu vodního toku, zvýšení retenční kapacity dotčeného území a adaptaci na klimatické změny je navržena částečná revitalizace Folknářského potoka spočívající v jeho odkrytí a revitalizaci mimo prostor budoucího kolejiště včetně dílčího doplnění zeleně podél břehů potoka. Ve vhodné poloze by mohl být tok doplněn o jezírka s přepady či menší retenční nádrže. • Koridor revitalizovaného Folknářského potoka tak bude na severu navazovat na údolí Folknářského potoka a na jihu prostřednictvím nových tras pro pěší a cyklisty na řeku Ploučnici. • Pokud to umožní budoucí změny ve využití území, bylo by vhodné odtrubnit a revitalizovat Folknářský potok i v území mezi kolejištěm horního nádraží a řekou Ploučnicí.
Lávka pro pěší a cyklisty v ose Folknářského potoka	• Podél koridoru revitalizovaného Folknářského potoka je navržena komunikace pro pěší a cyklisty. Ta může variantně překračovat budoucí kolejiště buď lávkou, nebo podchodem vedeným v jednom tubusu s Folknářským potokem. • Výhodou lávky je vyšší subjektivní bezpečnost uživatelů a v případě architektonicky střízlivějšího řešení i nižší investiční náročnost. Vzhledem k záměrům v území by však bylo vhodné reprezentativní architektonické ztvárnění lávky. Nevýhodou lávky je nutnost většího stoupání / klesání uživatelů, než v případě podchodu a s ní související potřeba vybudování nástupních ramp i nutnost zimní údržby. • Podchod by byl řešen jako železobetonová tubusová podzemní konstrukce sdružující v nižší části funkci propustku a ve zvýšené platformě funkci podchodu/podjezdu primárně určeného pro pohyb pěších a cyklistů. Výhodou podchodu je pohodlnější průjezd pro cyklisty a možnost společného financování stavby se SŽ (v místě musí být propustek, podchod by znamenal zvětšení průřezu tubusu). Nevýhody pak spočívají ve sníženém pocitu bezpečí uživatelů a v bezpečnostních rizicích (lze zmírnit vhodným osvětlením a výtvarným řešením, případně i vestavbou malé provozovny služeb), nákladech na osvětlení a údržbu. Při případné realizaci podchodu by se musela řešit podjezdná výška pro průjezd sanitky a niveleta Folknářského potoka. • V každém případě je nutné záměr koordinovat s přípravou rekonstrukce žst. – buď koordinovat záměr lávky s trakčním vedením, nebo namísto propustku Folknářského potoka vybudovat tubus pro potok i komunikaci pro pěší a cyklisty.
Inženýrské sítě	• Potřebu kapacit inženýrských sítí lze řešit, až bude podrobněji potvrzeno funkční využití. V propočtu nákladů na realizaci projektu transformace zájmového území se náklady na inženýrské sítě počítají podle předpokládaného počtu uživatelů vzhledem k ploše a podle funkce. To je odvozeno od hmotového modelu provedeného po schválení preferovaného funkčního využití jednotlivých zón (tj. po výběru nejvhodnější varianty).

Plocha/linie/objekt	Popis
Kolejiště	• Základním principem je v zásadě respektování projektového záměru Správy železnic (Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží) z hlediska prostorových parametrů, z hlediska výškového uspořádání je ale záměrem doplnění příčných silničních/cyklistických/pěších propojení. • Projekt rekonstrukce z prostorového hlediska obnáší záměr přeskupení kolejí do 2 svazků z původních 5 svazků vedoucích k uvolnění okolního prostoru při zachování 14 kolejí (tj. dnešní kapacity) a několika drobných staveb. • Nádraží nemá sloužit pro překládku s vyšší kapacitou (např. terminál kombinované dopravy), ani pro potřeby osobní dopravy, proto bude v budoucím uspořádání jen 1 nástupiště pro výluky a mimořádnosti, a 1 všeobecná nakládková a vykládková kolej (VNVK) s nakládací rampou, kterou navrhujeme situovat v sousedství skladovacích objektů na severní hraně budoucího kolejiště (současná projektová dokumentace na přestavbu kolejiště tuto kolej situuje naopak na jižní hraně kolejiště), kde by byl areál překládky lépe dopravně dostupný a potenciálně využitelný i pro potřeby budoucích výrobních areálů na severu zájmového území (zejména objekty č. 7–11). • SŽ odkoupí od ČD pouze pozemky pod novým kolejištěm, ty ostatní bude třeba koupit/převést od ČD na nové vlastníky (developerů či budoucí uživatele území). • SŽ nemá zájem využívat jakýmkoli způsobem stávající budovy, vybuduje ovšem nový areál správy tratí blíže boletickému zhlaví stanice (součástí areálu budou kusé koleje č. 5, 7 a 9). • Do projektové dokumentace na rekonstrukci kolejiště je třeba zahrnout následující změny vyplývající z návrhu v této studii: ○ Zmíněné přesunutí VNVK z jižní hrany kolejiště na hranu severní/severovýchodní. ○ Vybudování pěší lávky přes kolejiště v ose revitalizovaného Folknářského potoka. ○ Vybudování silničního podjezdu pod železničním tělesem v prostoru jihovýchodního (boletického) zhlaví.
B. Jižní část zóny podél ulic 17. listopadu a Krokova	

Plocha/linie/objekt	Popis
Historická budova nádraží (objekt č. 17)	Historická výpravní budova dolního nádraží má významný městotvorný potenciál. Budova funguje z urbanistického hlediska jako kotva – patří k městu a měla by s ním být pevně spojena živým bulvárem. Památkově chráněná výpravní budova je výrazně symetrická a monumentální a vyžaduje kolem sebe prostor. Proto je vhodné situovat méně urbanisticky hodnotná využití dále od ní (např. výrobní areály či plánovaný dopravní polygon ČVUT). V prostoru mezi výpravní budovou a budoucím kolejištěm bude vhodné situovat pás kompoziční zeleně / stromořadí. Přesné funkční využití památkově chráněné výpravní budovy není zatím vyjasněné. Prostory výpravní budovy mohou být potenciálně vyhovující pro následující funkce (nemusí nutně být přítomné všechny najednou, část funkcí převezmou bloky nových objektů č. 15 a 18): • menší pracoviště VŠ (zájem o prostory v budově deklaruje ČVUT, možná též UJEP) s pracovny, laboratořemi a menšími přednáškovými místnostmi; • prostory pro konference, výstavy, semináře (1 větší prostor pro konference s kapacitou více než 200 lidí, případně také několik menších místností pro VŠ výuku dle předchozího bodu, pro semináře a vzdělávací činnost); • pracoviště či zázemí veřejné instituce (např. organizací zřizovaných Ústeckým krajem) • omezené bydlení (studentské, ale i sociální nebo městské nájemní bydlení např. pro pracovníky v nekomerčních službách – policisté, zdravotníci, učitelé...) s využitím původního obytného traktu; • prostor pro osvětovou muzejní interaktivní expozici, moderně koncipovanou např. s dopravní tematikou (železniční doprava, vnitrozemská plavba...), nebo se zaměřením na popularizaci vědy a výzkumu nadmístního významu; • propojení se současnou nádražní budovou („horní nádraží“) pomocí lávky (obnovení lávky, která tu původně byla); • menší část prostoru možno využít pro indoorový sport, menší provozovny maloobchodu a služeb apod.; • pro menší provozovny možnost využití suterénu. Nezbytností je vyřešit právní nastavení vlastnictví výpravní budovy, tj. navrhnout právní model, který by umožňoval existenci více subjektů v rámci budovy. Varianta 1 postupu transformace historické nádražní budovy: • nejprve základní úpravy v podobě rekonstrukce střechy, krovů a opláštění (financování by musel provést jediný subjekt, pravděpodobně Statutární město Děčín víceméně z vlastních zdrojů či s menším využitím dotačních prostředků), pak po etapách přestavba interiérů na různé funkční využití (zde možnost dotační podpory na jednotlivé dílčí projekty) Varianta 2 postupu transformace historické nádražní budovy: • jeden velký dotační projekt (výrazné spolufinancování celé akce z vnějšího zdroje) s rizikem, že bude nutné po dokončení prací najít dostatek subjektů, které zajistí funkční využití jednotlivých částí budovy tak, aby bylo vyhověno podmínkám poskytovatele dotace (udržitelnost výstupů projektu), resp. zajištěna alespoň částečná finanční návratnost investice Podrobněji se k organizačnímu rámci přestavby historické nádražní budovy vyjadřuje implementační část studie.

Plocha/linie/objekt	Popis
Bloková/liniová zástavba podél ulice 17. listopadu (objekty 15, 16 a 18)	• Smyslem zástavby podél ulice 17. listopadu je jednak funkčně začlenit území podél této ulice (včetně historické výpravní budovy dolního nádraží, značené jako objekt č. 17, výpravní budovy horního nádraží a objektu bývalé remízy – č. 16) do města, a jednak oživit území a přispět doplněním objektů č. 15 a 18, vizuálně i funkčně navazujících na objekty stávající, ke zformování funkčního lokálního centra s jádrem v oblasti výpravních budov. Nová zástavba může být využita pro následující funkce (nemusí být nutně přítomné všechny najednou): ○ výzkumná a vědecká pracoviště, laboratoře, zkušebny (ČVUT, příp. UJEP); ○ služby vázané na podnikání a průmysl, centra sdílených služeb, coworking, technologické centrum (včetně popularizační složky), inovační hnízda apod.; ○ kreativní průmysl (vazba na Fakultu umění a designu UJEP); ○ umístění pracovišť veřejných institucí (např. detašované pracoviště nějakého orgánu státní správy či krajské instituce); ○ kancelářské prostory; ○ kultura (výstavní prostor, komunitní centrum...); ○ indoorové, případně i outdoorové sportoviště; ○ atrakce cestovního ruchu (typu návštěvnických, naučných, kulturních či muzejních expozic), které mohou odlehčit přetíženým centrálním částem Národního parku České Švýcarsko; ○ doplňkově bydlení (městské byty, byty v osobním vlastnictví i komerční ubytování pro turistické účely); ○ prostory pro místní občanskou vybavenost (lékařské ordinace, zařízení sociálních služeb nebo zázemí pro terénní sociální služby, dětské kroužky, pobočka knihovny apod.); ○ provozovny maloobchodu a služeb situované do parteru nových objektů; ○ možnost budoucí přeměny na občanskou vybavenost, nebo bydlení; ○ menší plochy pro podnikání, nerušící výroba apod., a to i v návaznosti na budoucí provozy SŽ / ČD. • Nová zástavba může zasahovat i pod estakádu „Nového mostu“ a tvořit vůči ní vizuální dominantu. • Při navrhování nové výstavby je vhodné především v této části území (kde lze předpokládat vyšší podíl činnosti nekomerčních subjektů typu města, vysokých škol, kulturních a vzdělávacích institucí atd.) klást důraz na SMART řešení, energetickou bilanci (fototermické či fotovoltaické panely...), nakládání s vodou (využívání dešťové vody, šedé vody), adaptační a mitigační opatření reagující na klimatickou změnu. • Cílová zástavba bude zahušťovat prostor a intenzifikovat jeho funkční využití. Zároveň je vhodné zajistit prostupnost mezi bloky nové zástavby (i nad rámec nových spojení napříč kolejíštěm).

Plocha/linie/objekt	Popis
Blok na jihovýchodním konci ulice 17. listopadu (objekt č. 15)	• Přestože je součástí blokové zástavby podél ulice 17. listopadu popsané v předchozím odstavci, jako klíčové lokální centrum a uzlový bod rozvojové zóny zasluhuje zvláštní pozornost. Leží v uzlu hlavních pěších tras (mj. u plánované trasy podél Folknářského potoka) v místě ukončení plánovaného městského bulváru na kontaktu většího množství různých funkcí (výroba, komerční služby, veřejné služby, doprava...). • Funkcí objektu může být administrativně výzkumná funkce navazující na průmysl na východě nebo i například umístění úřadu, školy či jiné městotvorné funkce. Objekt by měl mít aktivní parter se službami, nabídnout možnosti stravování a obsluhu dále navazující rozvojové lokality. • Blok by měl být moderním doplněním historické budovy, generátorem aktivity v lokalitě, cílovým místem přístupným ze západu, z jihu i ze severu pěšky i na kole, MHD i autem. • Vzhledově by neměl zcela dominovat, ale vhodně silným gestem (architektonickým stylem, uměleckým dílem apod.) by měl doplnit dominantní budovu nádraží a umožnit rozvoj prostorově omezenému bloku všech objektů (č. 15–18) podél ulice 17. listopadu.
Terminál veřejné dopravy (ulice 17. listopadu při objektech č. 17 a 18)	• Terminál pro autobusy městské i regionální dopravy s několika nástupišti na obou stranách ulice (podélně). Terminál s horním nádražím by měl být hlavním přestupním uzlem veřejné dopravy na pravém břehu Labe v Děčíně. • Východně od terminálu bude vhodné situovat možnost obratiště pro autobusy pro zajištění větší flexibility provozu autobusových spojů.
Parkoviště P+R, K+R a B+R u terminálu veřejné dopravy	• U terminálu veřejné dopravy bude vhodné vybudovat po etapách parkovací kapacity P+R. • V první etapě postačuje vybudování parkovací plochy pro řádově desítky vozidel. Po oživení území a v návaznosti na zahájení provozu expresní / rychlíkové vlakové linky do Prahy z horního nádraží se zkrácenou jízdní dobou (využívání vysokorychlostní trati v úseku Praha - Litoměřice) je možná postupná realizace dalších etap obnášejících výstavbu parkovacího domu s kapacitou cca 250–300 parkovacích míst. • Parkovací kapacity bude možné využívat kombinovaně jako P+R i pro obsluhu dopravních cílů a provozoven v lokalitě. • Výsledné uspořádání by mělo obnášet parkovací dům vytvářející regulérní urbanistický blok s parterem tvořeným provozovnami obchodů a služeb. Lokalizace by byla vhodná jihovýchodně od výpravní budovy dolního nádraží tak, aby v lukrativnějším severozápadním směru bylo umožněno hodnotnější funkční využití. • U terminálu veřejné dopravy by měly být vytvořeny také menší kapacity K+R, tedy pro zastavení pro nástup / výstup cestujících z a do osobních aut. • U terminálu veřejné dopravy je dále vhodné po etapách budovat kapacity pro bezpečné parkování či sdílení kol. V první etapě bude stačit kryté, monitorované stání se stojany několik desítek jízdních kol, později v návaznosti na oživení zóny a zvýšení významu přestupního uzlu zvýšení kapacity např. formou výstavby cyklověže.

Plocha/linie/objekt	Popis
Dopravní polygon v místě stávajících objektů ČD v pronájmu	• Jihovýchodně od výpravní budovy dolního nádraží (v sousedství dnešní koleje č. 7) je situován provozní areál, který České dráhy dlouhodobě pronajaly soukromému subjektu. České dráhy v současné době chtějí tento stav zachovat. • Návrh urbanistického řešení naopak počítá s vymístěním překládky a VNVK z této lokality a s transformací tohoto území na zázemí pro výzkum v oblasti dopravy s konkrétním záměrem vybudování dopravního polygonu pro potřeby ČVUT, případně také pro komerční využití. Polygon je lokalizován tak, aby na jednu stranu přiléhá k objektům 15–18 určeným mj. pro výzkum a vzdělávání, ale aby současně nerušil svým provozem jiné funkce lokalizované do těchto objektů. Polygon je lokalizován v jinak obtížně využitelném pásu území mezi kolejíšti. • Součástí polygonu by měla být vlastní zkušební dráha o rozměrech cca 200 x 20 metrů, doplněná provozním zázemím (drobné objekty a plochy).
Vazba na výrobní areály mezi Krokovou ulicí a tokem Ploučnice	• Výrobní areály mezi Krokovou ulicí a tokem Ploučnice jsou sice mimo řešené území, ale mají na ně velice silné funkční vazby. Silná provázanost s řešeným územím je v oblasti dopravního napojení a dopravní obsluhy, kde opatření realizovaná v rámci rozvoje řešeného území mohou zlepšit dopravní obsluhu areálů v Krokově ulici a naopak. Jedná se o urbanisticky poměrně cenné území v atraktivní poloze u vodního toku a na něj vázaných rekreačních cest (cyklostezka, stezky pro pěší). Původně byla zvažována 2 variantní řešení: ○ U varianty 1 se počítalo se zachováním převážně výrobní funkce těchto areálů. Ty by přitom těžily také z nového kapacitního spojení s Benešovskou ulicí prostřednictvím podjezdu pod boletickým zhlavím dolního nádraží. ○ U varianty 2 byla navržena postupná transformace zóny na smíšené využití městského typu zahrnující např. občanskou vybavenost, služby, služby vázané na podnikání a průmysl, kancelářské objekty, zázemí pro výzkum a vývoj, drobnou nerušící výrobu apod. Transformace by byla možná za předpokladu zániku původního využití zdejších výrobních areálů. Záměrem transformace je mj. citlivé navázání území na tok Ploučnice, která je přirozenou komunikační osou, hodnotou, zázemím pro každodenní rekreaci atd. a zvyšuje atraktivitu a hodnotu zájmového území pro jiné než výrobní funkce (vybavenost, vzdělávání, kultura apod.) • S ohledem na to, že plocha leží mimo zájmové území studie, je možná realizace obou variantních řešení. Jako pravděpodobnější se jeví realizace varianty 1, tedy zachování a dílčí doplnění výrobních prostor.
C. Severní část zóny podél Benešovské ulice	

Plocha/linie/objekt	Popis
Bloková struktura výrobních objektů (objekty č. 1–11, příp. také 13 a 14)	• Území severně a severovýchodně od budoucího (prostorově redukováného) kolejiště je navrženo pro rozvoj výrobní funkce. Mělo by se jednat o spíše nerušící výrobu (lehký průmysl, v menším měřítku i logistika) bez výrazného nárůstu emisí a hlukové zátěže, doplnkově případně také služby vázané na podnikání (poradenské, sdílené služby, IT apod.). Záměrem je zde nesituovat velké logistické areály, s výjimkou možnosti překládky mezi železniční a silniční dopravou. • V návrhu se počítá s ponecháním stávajícího výrobního areálu vlastněného spol. Armex. U areálu Cemex je navržena varianta přeměny na objekt lehké výroby. Návrh rozmístění jednotlivých bloků a objektů respektuje stávající vlastnické hranice pozemků (ty de facto v některých případech předurčují tvar bloků). • Zástavba v území bude definována ortogonální sítí komunikací. Hustota navržené sítě obslužných komunikací vychází z obvyklého prostorového uspořádání výrobních objektů. V návrhu je hustější síť obslužných komunikací s menšími bloky, které lze v případě potřeby spojit vypuštěním některých navržených úseků komunikací (tuto možnost však spíše nedoporučujeme z důvodu vytvoření základní komunikační sítě a blokové struktury využitelné i při případných budoucích funkčních změnách v území). Záměrem je ovšem spíše umožnění vzniku méně rozsáhlých výrobních areálů pro zamezení nadměrnému objemu nákladní dopravy z běžných rozměrů výrobních areálů lehké výroby. • Zástavba má mít víceméně strukturu obdélníkových bloků rozdělených ulicemi a stromořadími. Výška objektů má dosahovat cca 2–3 podlaží pro zajištění nerušeného výhledu z domů situovaných nad Benešovskou ulicí. Součástí areálu i každého jednotlivého objektu má být především výroba a doplnkově administrativa. Důležité je zajištění prostupnosti mezi bloky, zejména pak ve vazbě na navržené silniční komunikace a pěší a cyklistická propojení. • V návrhu se počítá s využitím rozvodny elektrické energie na pozemku Armexu pro celou severní zónu. Parkování osobních vozidel a prostory pro nákladní vozidla budou řešena v rámci každého bloku. • V rámci koncipování zástavby doporučujeme (i s ohledem na značnou rozlohu území, které projde procesem funkční transformace) klást zvýšený důraz na „zelenou infrastrukturu“, tedy na adaptační a mitigační opatření na klimatickou změnu, na energetickou bilanci budov (fototermické či fotovoltaické panely...), nakládání s vodou (využívání dešťové vody ze střech, šedé vody...) apod. • V prostoru objektu č. 1 směrem k ulici Benešovská je navržena izolační zeleň (s možností využití stávající vzrostlé zeleně), zatímco dále JV směrem je podél Benešovské ulice navrženo umístění provozoven služeb (objekt č. 3.) • Návrh počítá s funkční provázaností na výrobní areály severně od Benešovské ulice (v dominantním vlastnictví společnosti Armex). • Důležité je zajištění prostupnosti území pro propojení areálů na obou stranách Benešovské ulice, a to jak pro pěší dopravu a cyklodopravu, tak pro silniční dopravu. • V budoucnu bude toto území z hlediska dopravní polohy zhodnoceno realizací tzv. Folknářské spojky.
Areál energetiky a odpadového hospodářství (objekt č. 12, příp. také 13 a 14 a navazující plochy)	• Areál v sousedství řešeného území. V návrhu se počítá s ponecháním provozu ve stávajícím území s možností rozšíření o zařízení pro energetické využití odpadů (spalovna) nebo pro odpadové hospodářství (sběrný dvůr, třídírna odpadu apod.).

Plocha/linie/objekt	Popis
Izolační zeleň, drobný parter a služby podél Benešovské ulice	- Vzhledem k pěším a cyklistickým vazbám na rozvojové území je žádoucí dílčí humanizace ulice s alespoň částečným zastoupením parteru s provozovnami služeb a maloobchodu a ploch zeleně. - Pro minimalizaci negativních vlivů navrhované výrobní zóny na obytnou zástavbu severně od Benešovské ulice navrhujeme pás izolační zeleně podél jižní/jihozápadní strany Benešovské ulice. Realizace je vhodná co nejdříve, aby zeleň povyroستla před realizací výrobních objektů. Zeleň by bylo vhodné doplnit také na severní stranu ulice, kde jsou zatravněné, a přitom jinak nezužité pásy, a to formou kompoziční zeleně (stromořadí). - Na jižní/jihozápadní straně Benešovské ulice je možná lokalizace provozoven maloobchodu a služeb tam, kde zbudou volné prostory nenarušující dominanci výroby v tomto území (spíše málo větších provozoven určených k obsluze auty, příp. pěšími). V návaznosti na rozvoj zástavby je vhodný rozvoj maloobchodu a služeb i na severní straně ulice (v tomto případě i menších provozoven s obslužností pěšími). - Z hlediska pohledových hodnot je žádoucí zachování průhledů z obytných objektů jižním směrem (nenarušení průhledů novou zástavbou).

6.3.1.1 Podlahová plocha navržených objektů a nově vytvořená pracovní místa

Z návrhu uspořádání rozvojové zóny, který byl odsouhlasen zadavatelem, vychází podlahová plocha výrobních objektů na 21 327 m², u administrativní funkce na 13 747 m² a u ostatních funkcí na cca 35 000 m². Ve výměře ploch s ostatními funkcemi je započítán objekt historické výpravní budovy (objekt č. 17), kde bude výsledné funkční využití odvislé od nalezení vhodných uživatelů a dále objekty č. 15 („kloub“ u Folknářského potoka) a 18 (objekt podél ul. 17. listopadu u Nového mostu), kde je z velké části navrženo polyfunkční využití. Pro podlahovou plochu výrobních objektů platí, že může být v případě potřeby navýšena následujícími způsoby:

- Spojením některých navrhovaných objektů (např. objektů 7 a 9, nebo 9 a 10). Síť komunikací byla záměrně navržena hustší, aby bylo možné v případě potřeby objekty spojit a navržené komunikace „vypínat“ (opačný postup by nebyl možný).
- Redukcí manipulačního prostoru pro potenciální překládku nákladu z vlaků s možným rozšířením objektu č. 7 (a případně i objektů č. 9, 10 a 11) směrem k budoucímu kolejišti (doporučujeme nejprve důkladně prověřit potřeby potenciální překládky).
- Nahrazením spalovny výrobním objektem (č. 12) – v případě, že bude likvidace směsného komunálního odpadu na Děčínsku řešena jiným způsobem (např. likvidací v plánovaných spalovnách Komořany, nebo Mělník).
- V případě nerealizace dopravního polygonu ČVUT by byla možnost umístit halu pro výrobu (byť s určitými prostorovými omezeními) i na lokalitě, kde je dopravní polygon navržen.

Na navržených plochách byl vypočítán orientační počet cca 850 pracovníků u objektů s výrobní funkcí a 1 180 pracovníků u objektů s administrativní funkcí a jinými funkcemi. Počet pro historickou výpravní budovu a pro polyfunkční části výše zmíněných budov nebyl stanoven, protože je odvislý od výsledného využití, které může vést k řádovým odlišnostem počtu pracovníků. Pokud by došlo k navýšení výměry výrobních objektů, jak je naznačeno výše, odpovídal by tomu i vyšší potenciální počet pracovníků ve výrobních závodech. I zde ovšem platí, že se zaměstnanost u jednotlivých druhů výroby může v poměru k výrobní ploše lišit násobně, v případě logistické funkce pak i řádově.

Tabulka 19: Podlahové plochy navržených objektů a orientační počet pracovních míst

objekt	podlahová plocha v m ²			pracovní místa		
	výroba	administrativa	ostatní	výroba	ostatní	celkem
1	1 436			36		36
2	11 522	2 880		288		288
3			3 540		15	15
4		4 176	1 392		181	181
5		4 176	1 392		181	181
6		4 755	1 585		206	206
7	6 920			173		173
8	2 293			57		57
9	2 304			58		58
10	1 152			29		29
11	2 160			54		54
12	738			18		18
13	3 456			86		86
14	2 304			58		58
15		7 747	15 494		336	336
16			1 174		5	5
17			12 331	-	-	-
18		6 000	6 000		260	260
Celkem	34 285	29 734	42 908	857	1 184	2 041

Poznámky:

- Podlahová plocha jednotlivých objektů byla stanovena na základě výkresů odsouhlasených zadavatelem.
- Pro výpočet pracovních míst byla na základě průzkumu trhu stanovena podlahová plocha 40 m² na jednoho pracovníka výrobního závodu a 15 m² čisté podlahové kancelářské plochy na jednoho pracovníka v oblasti administrativy. Hodnoty pro retail a objekt č. 17 (remízu; předpokládané využití – muzeum) byly stanoveny expertním odhadem. Tyto hodnoty jsou pouze orientační a výsledný počet pracovních míst vytvořených v zóně bude odvislý od konkrétního využití jednotlivých objektů.
- Pro historickou výpravní budovu nebyl stanoven orientační počet pracovních míst, protože se může výrazně lišit v návaznosti na výslednou funkci. To by bylo možné přesněji určit, až pokud budou známi budoucí uživatelé budovy.
- U objektů č. 15 a 18 byl stanoven orientační počet pracovních míst pouze pro jejich části, které byly pracovně navrženy pro administrativu. U ostatních, polyfunkčních částí těchto budov platí totéž, co pro výpravní budovu.

Shrnutí – návrh urbanistického řešení a funkčního využití

- Návrh počítá s vytvořením funkční struktury městského prostoru. Koncepčně je návrh pojat nikoli jako sanace území (se zachováním jeho základní prostorové struktury), ale jako tvorba svébytné, polyfunkční městské čtvrti.
- Návrh má značný přesah do okolního městského prostoru. Týká se to jak navazujících ploch, tak zejména urbanistických os ulic 17. listopadu a Benešovské a dále fyzicko-geografických os toku Ploučnice a Folknářského potoka, které jsou návrhem kultivovány a rozvíjeny.
- Základními funkčními celky předkládaného návrhu jsou prostor kolejíště (po rekonstrukci zúžený), severní a východní část území vhodná s (nerušící) výrobní funkcí, funkcí teplárenství, energetiky a odpadového hospodářství a jižní část představující lokální městské centrum se smíšeným využitím (služby, vzdělávání, výzkum a vývoj, kultura, administrativa, bydlení).
- Návrh počítá s vytvořením lokálního centra v oblasti výpravních budov horního i dolního nádraží. Lokální centrum bude zahrnovat přestupní terminál, revitalizovaný objekt výpravní budovy dolního nádraží a novou polyfunkční zástavbu podél ulice 17. listopadu.

7 IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

7.1 POSLOUPNOST KROKŮ

7.1.1 Organizační rámec

Transformaci zájmového území Děčín-východní nádraží je třeba řídit na základě několika základních obecných principů:

- V rámci transformace je nezbytné realizovat také marketingová a komunikační opatření zaměřená na potenciální investory i veřejnost.
- Organizačně vše musí řídit místní samospráva (městská). Pokud to nebude v rozporu s podmínkami dotačních titulů, bude vhodné revitalizaci těch částí zóny, které budou určeny k následnému prodeji či pronájmu, pověřit organizací zřízenou městem (ideálně s právní formou akciové společnosti), aby došlo ke snížení administrativní zátěže města jako takového. Nejvhodnější dotační tituly - Smart Parks for the Future a Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů ovšem připouštějí jako příjemce pouze obce a města a tudíž by tato organizace mohla být využita spíše jen pro transformaci těch částí zóny, u nichž by město nežádalo o dotační podporu (např. pokud bude moci využít výnosy z prodeje pozemků v rámci předchozích etap). Přitom platí, že akciová společnost zřízená městem je vhodným nositelem tam, kde lze očekávat ziskovou činnost (výrobní a komerční části zóny), u částí zóny s neziskovým účelem (občanská vybavenost, veřejná prostranství, apod.) je vhodnějším nositelem příspěvková organizace města, či město jako takové.
- Transformaci území bude vhodné realizovat po etapách. Jednak z důvodu časového hlediska - některé části zóny bude možné transformovat již před realizací Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží a souvisejícím uvolněním drážních pozemků, jiné části bude nutné realizovat až následně. Jednak z důvodu finančního hlediska – pokud město nezíská dotační prostředky na revitalizaci celé zóny, bude vhodné revitalizovat zónu po menších etapách, na které bude možné získat dotační podporu a výnosy z následného prodeje pozemků v zóně využívat na revolvingovém principu pro financování další etapy revitalizace.
- V rozvojové zóně je třeba realizovat ekonomicky životaschopný model na revolvingovém principu: město koupí pozemky, revitalizuje je a následně je prodá jako stavební pozemky investorům. Výnosy z prodeje budou následně využity pro revitalizaci další části zóny.
- U historické budovy nádraží je nezbytný životaschopný model pronájmů: objekt koupí město, opraví jej a začne pronajímat (budova městu nejspíš zůstane).

7.1.2 Návrh posloupnosti jednotlivých kroků

Hlavním iniciátorem transformace území by mělo bezesporu být Statutární město Děčín. To by mělo jednak hrát aktivní roli při vyjednáváních se stávajícími vlastníky (České dráhy a.s., v budoucnu Správa železnic) i potenciálními investory (mj. společností Armex) ohledně jejich záměrů, a jednak by samo mělo usilovat o získání pozemků a objektů v zájmovém území do svého vlastnictví. Bez majetkoprávní účasti města v zóně nebude možné zajistit její kýženou transformaci. Soukromí vlastníci sice mohou zónu transformovat ve své režii, budou se ale při tom orientovat na rentabilitu svých záměrů, a nikoliv na potřeby města. Výsledkem pak může být sice momentálně ekonomicky prosperující zóna,

která ale nepřispívá k dlouhodobé ekonomické prosperitě, kvalitě života a udržitelnému rozvoji města a regionu.

Vzhledem k vysokým nákladům revitalizace, omezené výši dotační podpory i vzhledem k různým výchozím podmínkám pro revitalizaci jednotlivých částí zóny je vhodná etapizace revitalizace zóny. Dále je potřeba revitalizaci organizačně zabezpečit prostřednictvím řady na sebe navazujících kroků. Tyto aspekty jsou spolu s náklady revitalizace představeny v podkapitolách níže.

7.1.2.1 Náklady revitalizace území

Tabulka níže uvádí souhrnný odhad nákladů na celkovou revitalizaci a přípravu území a výstavbu nových objektů v řešeném území. Částky jsou zaokrouhleny na tisíce Kč. Přesné částky a podrobnější struktura výdajů jsou součástí přílohy.

Přitom platí předpoklad, že náklady na revitalizaci a přípravu území by byly především v režii města (pokud se pro některé části zóny a některé objekty nenalezne jiný vhodný investor). Naopak nové objekty (viz poslední řádek před celkovým součtem) by měli budovat soukromí investoři.

Tabulka 20: Finanční náklady revitalizace území a výstavby nových objektů

Druh nákladu	Částka v tis. Kč (bez DPH)
Demolice	13 676
Přípojky a rozvody	31 203
Komunikace a parkoviště, veřejné osvětlení	301 534
Venkovní plochy a zeleň, stromy, keře	38 429
Rekonstrukce a výstavba objektů	387 438
Prvky drobné architektury	12 000
Vedlejší náklady	40 995
Ostatní náklady / rezerva	44 257
Náklady města na revitalizaci a přípravu území	869 532
Náklady soukromých investorů na rekonstrukci/výstavbu nových objektů	3 044 052
Celkové náklady města i soukromých investorů	3 914 435

Poznámky:

- Náklady nezohledňují vliv inflace a nezahrnují DPH.
- Propočet nákladů budov zpracován na základě stanovení velikosti obestavěného prostoru a cenových ukazatelů RTS. V některých případech se však parametry budov obsažených v projektu vymykají průměrným parametrům budov cenové soustavy RTS a jiných cenových databází a jednotkové ceny byly upraveny dle skutečných nákladů realizace obdobných staveb dle databáze zpracovatele propočtu a Studia Acht.
- V rámci propočtu nejsou zohledněny náklady spojené s výstavbou nového kolejiště.
- V propočtu nejsou zahrnuty případné náklady na likvidaci kontaminací a ekologických zátěží, náklady na odborné průzkumy, projektovou přípravu, řízení projektu a poradenství.
- Propočet nezahrnuje ani rezervy pro předpokládaný vývoj cen do budoucna, inflaci a nárůst cen.
- Propočet nezahrnuje náklady na akvizici a převod vlastnictví jednotlivých částí území, které se nacházejí ve vlastnictví různých subjektů.
- Propočet zpracován v rozpočtovém programu RTS.

7.1.2.2 Etapizace

Z časového i finančního hlediska je vhodné území transformovat po etapách – z CzechInvestu i Fondu spravedlivé transformace bylo obdrženo výslovné doporučení, že je vhodné projekt rozdělit na více částí a na jednotlivé části žádat dotace z různých zdrojů. Tabulka níže uvádí doporučené rozdělení území na jednotlivé funkční celky, resp. stavby, které je možné transformovat / realizovat jednotlivě, či skladebně (tedy několik funkčních celků, resp. staveb dohromady v jedné etapě transformace). Funkční celky jsou označeny indexy C1 – C18 stejně jako výkres funkčních celků, který je přílohou studie). Z hlediska časové souslednosti lze navrhnout následující postup transformace (v tabulce i v přiloženém výkresu je odlišeno barevným podkladem):

- Funkční celky 1–7 je možné realizovat ihned nezávisle na rekonstrukci kolejíště. Rozvoj funkčních celků E4a a E4b je ovšem realizovatelný jen za předpokladu předchozího vybudování opěrných stěn plánovaného silničního podjezdu (stavba 10).
- Stavby 8 a 10 budou realizovány současně s rekonstrukcí kolejíště jako jeho nedílná součást (bez ohledu na podíl, jakým se na realizaci stavby budou finančně podílet jednotlivé subjekty, tj. Správa železnic a Statutární město Děčín). Stavba 9 bude realizována současně s rekonstrukcí Benešovské ulice a výstavbou okružní křižovatky Děčín – OK Benešovská (investor ŘSD ČR). Všechny tři stavby jsou na sobě nezávislé (jiný investor, resp. jiná část území), ale je žádoucí je realizovat v součinnosti a ve stejném čase (zejména to platí pro stavby 8 a 9).
- Funkční celky 11–13 je možné realizovat až po dokončení rekonstrukce kolejíště.
- Stavba 14 by měla ideálně předcházet realizaci funkčních celků 15–18, pro které představuje zlepšení dopravní obslužnosti. V případně nedohody se Správou železnic je možné realizovat stavbu 14 i později, ale s hrozbou zhoršené dopravní obslužnosti objektů při ulici 17. listopadu.
- Funkční celky 15–18 budou dle předpokladu realizovány jako poslední. V případě potřeby je ale možné je zrealizovat dříve (kdykoli po dokončení rekonstrukce kolejíště).

Tabulka uvádí ke každému funkčnímu celku, resp. každé stavbě její předpokládanou finanční náročnost členěnou do dvou typů nákladů:

1. Revitalizace: Náklady na revitalizaci celého území a přípravu území pro budoucí investory jednotlivých budov (předpokládaný nositel: Město Děčín). Do této skupiny jsou zahrnuty i náklady na řešení veřejného prostoru, napojení území na stávající infrastrukturu, a náklady na rekonstrukci 3 historických budov, u kterých se neplánuje demolice.
2. Nové objekty: Náklady na výstavbu nových komerčních budov, které by byly investicí budoucích uživatelů nebo samostatnými projekty.

Odhadované částky nezahrnují DPH a jsou zaokrouhleny na tisíce. Přesné částky jsou uvedeny v podrobném tabulkovém propočtu příloze.

Tabulka 21: Popis návrhu realizace funkčních celků, resp. staveb včetně finanční náročnosti

Funkční celek	Stručný popis	Revitalizace (tis. Kč)	Nové objekty (tis. Kč)
C1	Výpravní budova a přilehlé plochy zeleně vč. majetkového vypořádání	373 163	
C2	Parkoviště P+R a K+R a autobusový terminál mezi nádražními budovami	46 615	
C3	Izolační zeleň podél Benešovské ulice vč. majetkového vypořádání	721	
C4	Objekty výroby č. 13 a 14 včetně dopravního napojení a logistických ploch (lze i bez majetkového vypořádání)	36 558	264 670
C5	Objekt obchodní funkce č. 3 vč. majetkového vypořádání	16 610	107 057
C6	Objekt č. 12 (spalovna a sběrný dvůr u Benešovské ulice)	14 434	
C7	Objekt výroby č. 8 (na pozemku společnosti Cemex u budoucí okružní křižovatky) vč. majetkového vypořádání	2 870	104 405
C8	Revitalizace toku Folknářského potoka s propustkem a realizace lávky pro pěší a cyklisty přes kolejiště	44 642	
C9	Realizace lávky pro pěší a cyklisty přes Benešovskou ulici	19 163	
C10	Realizace silničního podjezdu pod železniční tratí u boletického zhlaví kolejiště	55 439	
C11	Objekty lehké výroby a vývoje č. 1, 2, 4, 5 a 6 vč. uliční sítě a přilehlého veř. prostoru vč. majetkového vypořádání	64 601	792 473
C12	Objekty těžší výroby č. 7 a 9 vč. uliční sítě a majetkového vypořádání	29 641	427 376
C13	Objekty č. 10 a 11 vč. majetkového vypořádání	21 951	154 149
C14	Rekonstrukce podjezdu v Krokově ulici, vč. rekonstrukce Krokovy ulice mezi oběma podjezdy pod železnici	64 465	
C15	Objekt č. 16 (rekonstrukce remízy)	42 672	
C16	Objekt č. 15 (novostavba polyfunkce) po majetkovém vypořádání	4 304	760 475
C17	Dopravní polygon po majetkovém vypořádání	25 858	14 644
C18	Objekt č. 18 a plocha parkové zeleně u pomníku	5 826	419 653
Celkem		869 532	3 044 902

Poznámky:

- U nákladů ve sloupci „Revitalizace“ se za nositele předpokládá město, náklady ve sloupci „Nové objekty“ by mohli nést soukromí investoři. Ve sloupci „Nové objekty“ je u funkčního celku č. 11 započítána i rekonstrukce objektu č. 6.
- Majetkové vypořádání není započítáno v nákladech. V tabulce je uvedeno pro přehled, kde ho bude nutné řešit.
- Parkoviště P+R v E2 lze realizovat i později podle toho, jak poroste intenzita využití prostoru kolem nádraží.
- V nákladech funkčního celku 6 je započítáno pouze zasíťování území a realizace zeleně. Nejde o náklady na samotnou výstavbu spalovny či sběrného dvora.
- Objekt č. 11 (v rámci funkčního celku 13) lze využít i jako strategickou zálohu pro případné rozšíření budoucí spalovny nebo sběrného dvora, nebo naopak v případě nerealizace spalovny či sběrného dvora jako jeden velký výrobní blok.

7.2 SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA REALIZACI A SYSTÉM IMPLEMENTACE STUDIE

7.2.1 Organizační postup

Další organizační postup transformace území bude odvislý zejména od majetkoprávní přípravy a od realizace záměru rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží Správou železnic. Hlavním iniciátorem transformace území by mělo být Statutární město Děčín.

7.2.1.1 Rozvojová zóna jako celek

Z organizačního hlediska lze předpokládat následující postup:

1. V první řadě by město mělo zahájit jednání se stávajícími vlastníky o odkupu pozemků. Tam, kde by bylo možné odkoupené pozemky začít transformovat hned (např. pozemky u vyústění lávky v ul. 17. listopadu, pozemky okolo výpravní budovy, pozemky podél Benešovské nebo Krokovy ulice), by mělo město usilovat o co nejvčasnější odkup. U pozemků, pro jejichž plnohodnotné využití se musí čekat na přestavbu kolejiště, by město mohlo zajistit budoucí nabytí pozemků prostřednictvím uzavření smlouvy o smlouvě budoucí. Tento krok by měl být realizován co nejdříve.
2. České dráhy odprodají pozemky a objekty potřebné pro provoz dráhy Správě železnic. Zatím bohužel není jisté, kdy k tomuto kroku dojde. Také není jisté, zdali předmětem prodeje budou i plochy kolejiště, které plánuje Správa železnic při realizaci rekonstrukce stanice snést. V každém případě by o tyto plochy mělo město Děčín usilovat.
3. Město by mělo usilovat o získání historických skladovacích objektů a souvisejících pozemků situovaných uprostřed dnešního kolejiště (např. prostřednictvím směny pozemků). Objekty č. p. 1351, 1438 navrhujeme asanovat a nahradit novými objekty s administrativním využitím (např. jako administrativní zázemí plánovaných sousedních výrobních objektů). Na tuto funkci navrhujeme rekonstruovat objekt historického skladu zemědělských produktů č. p. 1442, který považujeme za hodnotnou dominantu území. Skladovací areál na parcelách č. 3022/87 a 3022/58 je nezbytné vykoupit a asanovat, protože je situován přímo nad zatrubněným Folknářským potokem. Stavební zásah v tomto areálu bude potřebný již při samotné rekonstrukci žst. (potřeba vybudování nového propustku). Také odkup zde zmíněných ploch a objektů by měl být učiněn co nejdříve.
4. Město by mělo být intenzivně zapojeno do přípravy projektu „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“ a jednat se Správou železnic o doplnění vlastních záměrů do projektu (či o spolupráci na jejich realizaci). Jedná se např. o realizaci lávky pro pěší a cyklisty v souběhu s Folknářským potokem, realizaci silničního propojení mezi Benešovskou a Krokovou ulicí, zkapacitnění podjezdu mezi ul. 17. listopadu a ul. Krokova včetně zvýšení podjezdové výšky, přesun všeobecné nakládkové a vykládkové koleje z plánované koleje č. 11 na druhou (východní) stranu kolejiště (plánovaná kolej č. 32). Tyto záměry již byly se Správou železnic předjednány, ale je potřeba je zpracovat do projektové dokumentace a dohodnout se Správou železnic formu jejich zahrnutí do projektu (včetně jejich financování). Přestavbu podjezdu mezi ul. 17. listopadu a ul. Krokova je nutné řešit nad rámec zmíněného projektu,

protože příslušný úsek trati není jeho součástí. Správa železnic předpokládá vydání územního rozhodnutí pro tuto stavbu v první polovině r. 2022 a stavebního povolení v r. 2024.

5. Správa železnic (nejspíše následně) zrealizuje projekt Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží. Správa železnic předpokládá zahájení stavby v r. 2025 a uvedení do provozu v r. 2027. Po dokončení nového kolejiště dojde k opuštění ploch, které již nebudou potřeba pro provozování dráhy. Vzhledem k načasování plánovaného ukončení stavby až na konec stávajícího dotačního období by bylo vhodné usilovat o co nejvčasnější realizaci stavby a případně i o dřívější uvolnění rozvojových ploch, aby pro transformaci území mohly být ještě využity dotační prostředky z tohoto období.

Jakmile město získá do svého vlastnictví plochy vhodné k revitalizaci, může s případným využitím dotační podpory či s případnou spoluúčástí investorů realizovat jednotlivé etapy revitalizace. V poslední fázi revitalizace část zóny určených pro další výstavbu město odprodá stavební pozemky investorům. Přitom se nemusí řídit pouze nabízenou cenou, ale ohlížet se i na přínosy investice pro potřeby města (např. místního trhu práce), potenciální negativní dopady nebo soulad záměru investora s kýženým funkčním využitím. Výnosy z prodeje by bylo vhodné využít pro realizaci dalších etap revitalizace.

Z majetkoprávního hlediska je nejvhodnějším nositelem záměrů revitalizace zóny město Děčín, a to především z hlediska nastavení dotační podpory u nejvhodnějších zdrojů dotační podpory, které umožňují získání dotační podpory pouze místním samosprávám (programy Smart Parks for the Future a Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů) a pro zajištění takových parametrů revitalizace, které budou odpovídat potřebám města. V případě využití jiných zdrojů je ovšem vhodnější formou nositele revitalizace zóny organizace zřízená městem (především akciová společnost), a to pro minimalizaci administrativní zátěže revitalizace pro město jako takové. U jednotlivých částí revitalizované zóny však mohou být aplikovány různé formy majetkoprávních vztahů. V některých případech se může ukázat jako vhodnější revitalizace v gesci soukromého investora. V takovém případě je vhodné zajistit preferovanou formu revitalizovaného developmentu smluvně – např. formou plánovací smlouvy, nebo smlouvy o parcelaci – nebo prostřednictvím nástrojů územního plánování (např. územní studie). V případě, že město nebude mít dostatek prostředků na revitalizaci, nebo nebude schopné zajistit nezbytné pozemky, může založit společnost s majetkovou účastí soukromého subjektu (jeden subjekt do společnosti vloží pozemky, druhý investiční prostředky a po revitalizaci a odprodeji pozemků se spolu podělí o výnosy). Takové řešení by ale bylo z právního hlediska potenciálně nejvíce rizikové.

7.2.1.2 Historická nádražní budova

V případě objektu památkově chráněné výpravní budovy navrhuje následující organizační postup:

1. Město by mělo získat budovu do svého vlastnictví. V současné době není znám žádný jiný investor, který by mohl garantovat rekonstrukci budovy a její dlouhodobou údržbu v souladu s požadavky památkářů. Pokud by se takový investor v budoucnu objevil, může mu město (v případě, že pro budovu nebude mít využití) budovu odprodat. Při odkoupení budovy a zejména pak při její následné rekonstrukci se město neobejde bez vnějších finančních zdrojů. Tento krok by bylo vhodné učinit co nejdříve.
2. Pokud nebude nalezen investor, resp. uživatel, který by byl schopen využít celou budovu, byla by vhodná rekonstrukce po etapách (jednotlivých traktech). Výsledné využití by tak mohlo odpovídat i disponibilním vnějším (dotačním) zdrojům pro jednotlivé funkce a způsoby využití jednotlivých traktů. Část využívaná dosud k bydlení by mohla být zrekonstruována přednostně se záměrem využívání pro nájemní bydlení (např. sociální bydlení nebo bydlení pro zaměstnance města či jeho příspěvkových organizací), část využívaná v minulosti jako kanceláře ČD, resp. Správy železnic by mohla být zrekonstruována za účelem využívání /

pronajímání jako kancelářské prostory. Zbylé části by mohly být rekonstruovány postupně v návaznosti na existenci záměru provázaného se získáním vnějších zdrojů či v návaznosti na zájem ze strany potenciálního dlouhodobého nájemce. Přitom bude nutné přednostně realizovat zásahy, které zamezí další degradaci budovy (oprava střechy, svodů apod.). Stavební zásahy předcházející další degradaci budovy bude potřeba realizovat hned po nabytí budovy, další etapy rekonstrukce by se měly odvíjet od získání vnějších zdrojů a zejména od zajištění následného využití budovy či jejích částí.

3. Záměrem by měl být životaschopný model pronájmů, v němž výnosy z nájmu slouží k umožnění vstupní investice a k financování následné údržby budovy. Pro dosažení tohoto záměru by byla vhodná intenzivní komunikace s potenciálními uživateli budovy – zejména pak ČVUT a Ústeckým krajem, resp. jeho příspěvkovými organizacemi.

Preferovanou variantou majetkoprávního řešení u historické výpravní budovy je vlastnictví celé budovy městem Děčínem a pronajímání jejích jednotlivých částí vhodným subjektům. Přitom platí, že pokud bude v budově převažovat komerční využití, bude vhodnější, aby budovu pro minimalizaci administrativní zátěže spravovala nějaká organizace zřízená městem. Správa budovy čistě v gesci města by byla efektivní jen v případě velmi dlouhých pronájmů či dlouhodobém využití veřejnými subjekty a organizacemi města. Pokud by tato varianta (včetně rekonstrukce v režii města Děčína) nebyla z nějakého důvodu realizovatelná, existují ještě další možnosti majetkoprávního řešení:

- Další variantou je možnost rozdělení budovy na více čísel popisných – podle jednotlivých traktů budovy. V takovém případě by muselo dojít ke stavebnímu oddělení příslušných traktů budovy s protipožárními stěnami a zřízení přípojek k sítím technické infrastruktury pro každé číslo popisné. Tato varianta by mohla mít ekonomické přínosy v tom, že by město muselo provést jen nezbytné zásahy pro zamezení stavební degradace budovy (oprava střechy, svodů, apod.) a nákladnější úpravy vnitřních prostor by se již odehrávaly v režii nových vlastníků (případně by prodej zrekonstruovaných traktů novým vlastníkům umožnil náklady na rekonstrukci). Město by si mohlo ponechat jen ty trakty, pro které se nepovede sehnat nového seriózního vlastníka, nebo pro které bude mít zajištěn dlouhodobý pronájem či dlouhodobé využití pro své potřeby.
- Jako nejméně vhodná z právního hlediska se jeví možnost spoluvlastnictví budovy formou společenství vlastníků nebytových prostor. Taková forma by sice umožnila rozložení nákladů na obnovu a údržbu budovy mezi více spoluvlastníky s větší flexibilitou vnitřního uspořádání budovy, z hlediska správy budovy by ovšem byla nejkomplikovanější (mezi spoluvlastníky musí být dosažitelná dohoda o nakládání s budovou).

Mezi vhodné potenciální uživatele některých částí historické výpravní budovy patří zejména ČVUT a Ústecký kraj, resp. jím zřizované organizace. Totéž platí i o budově remízy. V další přípravě záměru je tedy vhodné úzce spolupracovat s těmito subjekty za účelem nalezení optimálního využití budov.

V dalším textu jsou stručně popsány navazující stupně přípravy záměru revitalizace řešeného území.

7.2.1.3 Nejbližší kroky

Nejbližšími potřebnými kroky a opatřeními směrem k transformaci rozvojové zóny jsou:

- **Vypracovat fiši** požadovanou kvůli zařazení do Plánu spravedlivé územní transformace, resp. možnosti finanční podpory z Fondu spravedlivé transformace, a zaslat ji na RSK ÚK.
- Zadat území do **Národní databáze brownfieldů**.
- Vypracovat **předběžnou žádost** do programu Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů na CzechInvest.
- Využít tuto studii jako podklad pro **změnu územního plánu města**.

7.2.2 Proces hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a další potřebné podklady

7.2.2.1 Proces hodnocení vlivů záměru na životní prostředí

Tato studie využití území z hlediska platné legislativy nevyžaduje hodnocení SEA, protože má pouze charakter podkladu pro zpracování změny územního plánu. V rámci změny územního plánu, která by měla být pořízena na základě této studie, ovšem může orgán ochrany životního prostředí požadovat zpracování hodnocení SEA.

I v případě, že v rámci pořízení změny územního plánu dojde k realizaci hodnocení SEA, však může být nutné pořídit pro některé záměry v území hodnocení EIA, a to pokud tyto záměry budou mít parametry, které odpovídají Příloze č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. (některé z těchto parametrů jsou vyobrazeny v tabulce níže). Hodnocení SEA přitom pomůže navazujícím projektům v tom, že investoři budou předem znát parametry, v jejichž případě by museli v rámci přípravy svého záměru pořídit hodnocení EIA, ale nenahrazuje hodnocení EIA, pokud by ho dílčí záměry vyžadovaly.

Nezbytnost realizace procesu EIA závisí na tom, zda bude záměr procesován jako celek, nebo zda se rozpadne do parciálních záměrů, z nichž některé budou podlimitní. Druhá varianta by ale byla podmíněna tím, že o územní řízení žádají jednotlivé subjekty jako správci menších celků koordinovaného území a záměry nejsou vedeny jako etapy časově na sebe navazující. V případě, že se řeší celé území, bude s nejvyšší pravděpodobností nutné realizovat proces hodnocení EIA, a to jak na základě velikosti plochy rozvojového záměru, tak z hlediska dalších aspektů.

V případě realizace dílčích záměrů bude hodnocení EIA nezbytné, pokud tyto záměry naplňují zákonná kritéria (viz Příloha č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.). Záměrem je každý společně řešený celek (tj. záměr podávaný na stavební úřad jako jeden projekt). Pokud je záměr etapizován, posuzuje se obvykle souhrn etap jako celek. Pokud se jedná prokazatelně o důsledné rozdělení na samostatné projekty včetně různých investorů, je možné, že na některé části nebude EIA vyžadována (podle toho, zda záměry spadají pod nutnost posouzení).

Proces EIA se musí pořizovat mj. v případě následujících záměrů (viz tabulka).

Tabulka 22: Některé závazné parametry pro realizaci procesu EIA

	ZÁMĚR:	Kategorie I		Kategorie II	
4	Zařízení ke spalování paliv s tepelným výkonem od stanoveného limitu.	300 MW		50 MW	

	ZÁMĚR:	Kategorie I		Kategorie II	
108	Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu.				5 ha

	ZÁMĚR:	Kategorie I		Kategorie II	
109	Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.				500 míst

	ZÁMĚR:	Kategorie I		Kategorie II	
118	Tematické areály na ploše od stanoveného limitu; krematoria.				2 ha

Další podmínky se týkají i rizikových výrobních objektů, či obchodních zařízení nad určitou podlahovou plochu. Povinnost realizace procesu EIA tak bude odvislá od výsledných záměrů, nicméně s odkazem na informace uvedené v tabulce lze předpokládat, že pro rozvojovou zónu jako celek bude proces EIA nezbytný.

7.2.2.2 Další potřebné studie a průzkumy

Na základě projednání návrhů z této Studie vyplynuly náměty na podrobnější studijní prověření následujících území, resp. problematik (viz výkres na s. 10 Přílohy č. 4):

- Prostorové řešení ulice 17. listopadu
- Prostorové řešení území mezi ul. Kamenickou, Horskou a budoucím kolejištěm
- Dopravní řešení ulice Benešovská (zejména z hlediska kapacit ulice, napojení rozvojové zóny a možností propojení mezi rozvojovou zónou a územím severně od ulice Benešovská)
- Prověření možností propojení mezi ul. 17. listopadu a levým břehem Ploučnice (včetně trasy pro pěší podél náhonu do Zámeckého rybníka)
- Studie proveditelnosti propojení pro pěší a cyklisty v koridoru Folknářského potoka napříč budoucím kolejištěm (rozhodnutí o realizaci lávky či podchodu)

Pro zajištění návazných stupňů přípravy revitalizace území (zejména pak pro územní řízení) předpokládá zpracovatel studie, že bude třeba pořídít také následující podklady:

- Přírodovědný průzkum – zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů (pozn. přírodovědný průzkum doporučujeme provádět ve vhodném ročním aspektu)
- Dendrologický průzkum
- Měření počáteční akustické situace (pozn. měření počáteční akustické situace se neprovádí během zimních měsíců a je závislé na aktuálních meteorologických podmínkách)
- Akustická studie: fáze výstavby + fáze provozu
- Rozptylová studie: fáze výstavby + fáze provozu
- Kompenzační opatření – vlivy na ovzduší (tj. výpočet výsadby nových stromů nad rámec náhradní výsadby za kácení)
- Světelně-technické posouzení
 - Vliv na okolí
 - Vliv na vlastní zájmové území (denní osvětlení, proslunění)
- Kapitoly ŽP pro DÚR
- Studie nakládání s odpady
- Dopravně-inženýrské podklady
- Inženýrsko-geologický průzkum, hydrogeologický průzkum (rešerše) vč. vsakovacích zkoušek
- Projekt sadových úprav
- Dálkové pohledy/řezy územím
- Průzkum kontaminace (průzkumné vrtý a rozborý)

V případě nutnosti realizace procesu EIA doporučujeme rovněž vypracovat (z důvodu proveditelnosti):

- Hodnocení zdravotních rizik - hluk + ovzduší (autorizované)
- Studie vlivů na krajinný ráz
- Zpracování hodnocení rizik klimatických změn

Dále doporučujeme u záměrů tohoto charakteru primárně zpracování Předběžného akustického posouzení generované dopravy pro prověření přiměřené kapacity záměru v daném území.

Shrnutí – návrh implementace

- Nositelem záměru transformace zájmového území má být v optimálním případě Statutární město Děčín, případně jím zřízená organizace. S ohledem na to, že v transformační fázi bude třeba, aby město vlastnilo příslušné nemovitosti (pozemky a historickou budovu nádraží), neobejde se proces bez vícezdrojového financování s výrazným zapojením vnějších finančních zdrojů.
- Realizaci záměru je vhodné etapizovat. Jako optimální se nabízí začít doplněním potřebných úprav a změn do projektové dokumentace na přestavbu kolejiště a odkupem historické budovy nádraží a pozemků, které leží mimo budoucí kolejiště a nesouvisejí s drážním provozem. Plochy, které nezasahují do stávajícího kolejiště, je možné začít revitalizovat hned po majetkoprávním vypořádání. Po přestavbě kolejiště Správou železnic bude možné pokračovat v transformaci na uvolněných plochách. Výnosy z prodeje pozemků v rámci ukončených etap je vhodné využívat pro financování dalších etap transformace území. Přitom je vhodné usilovat o co nejvčasnější realizaci rekonstrukce žst. a uvolnění rozvojových ploch, aby bylo možné využít pro následující transformaci ještě dotační prostředky z období 2021-2027.
- V další fázi přípravy zóny by bylo vhodné zpracovat na základě této Studie změnu územního plánu. V rámci pořízení změny územního plánu může orgán ochrany životního prostředí požadovat zpracování hodnocení SEA. V rámci přípravy konkrétních investičních záměrů v zóně pak může být nutná realizace hodnocení EIA.
- Realizace záměru bude vyžadovat zpracování dalších navazujících studií a posudků analyzujících či hodnotících dopady záměru v oblastech biosféry, životního prostředí, akustické situace, ovzduší, nakládání s odpady, kontaminací a dopravy.

7.3 VAZBA NA FINANCOVÁNÍ – FINANČNÍ ZDROJE A MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ

7.3.1 Struktura mapování možností externího vícezdrojového financování

Vzhledem k dosavadním vyjednáváním se předpokládá, že hlavním zdrojem vnějších (dotačních) zdrojů pro transformaci zóny má být Operační program spravedlivá transformace, s jehož podporou by mělo dojít k transformaci celé zóny či její velké části. V současné době ovšem nejsou známy konkrétní podmínky podpory z tohoto operačního programu. V této podkapitole tak jsou představeny především další možné zdroje podpory transformace zóny.

Tato podkapitola představuje zmapování možností financování z externích zdrojů. Na základě telefonických rozhovorů s jednotlivými poskytovateli dotací byla snaha zmapovat pro každý typ dotace následující kritéria:

- Realizace dotace (frekvence a podoba výzev)
- Příjemci dotace
- Podporované aktivity
- Parametry podpořeného území/objektu (definovaná velikost zóny, definované vlastnické vztahy)
- Limity budoucího využití
- Finanční podpora
 - absolutní i procentuální výše nákladů
 - finanční alokace
 - souběh finančních podpor
 - konkurence jiných projektů (očekávané % úspěšnosti)

7.3.2 Státní programy

Re:start¹⁶

- Strategie hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje
- Strategický cíl E.4: Zvýšení patriotismu a aktivního životního stylu
 - opatření E.4.3 Navýšení alokace **Programu záchrany architektonického dědictví** Ministerstva kultury a úprava zásad programu s ohledem na potřeby specifických nemovitých kulturních památek ve strukturálně postižených krajích
- Strategický cíl F.1: Revitalizovat a regenerovat území silně zasažené těžební a průmyslovou činností

¹⁶ <https://restartregionu.cz/regiony/cechy/ustecky-kraj/>

→ vznik **Programu podpory regenerace a podnikatelského využití brownfieldů** (CzechInvest)

- Strategický cíl F.2: Regenerovat rozvojová, deprivovaná nebo periferní území v sídlech s vysokou koncentrací obyvatel
→ vznik nového programu MMR „**Regenerace brownfieldů pro nepodnikatelské využití**“ (od 2021 program SFPI Brownfieldy)
→ nový dotační titul MMR „**Tvorba studií a analýz možností využití vybraných brownfieldů**“
- Podle telefonických informací z října 2020 se další podpora pro území nádraží Děčín – východ v Re:startu neplánuje.

Program Smart Parks for the Future (Ministerstvo průmyslu a obchodu)¹⁷

- Realizace: průběžné výzvy v období 2020–2026
- Příjemci: obce a kraje
- Cíl: rozvoj stávajících průmyslových zón ve smyslu zkvalitnění infrastruktury včetně opatření pro snížení negativních klimatických dopadů, regeneraci lokalit brownfieldů a na přípravu podnikatelských parků s menší rozlohou pouze v místech, kde převažuje celospolečenský význam pro jejich realizaci
- Podporované aktivity
 - regenerace brownfieldů
 - zkvalitnění infrastruktury průmyslové zóny (opatření pro průmysl 4.0, zavádění prvků modro-zelené infrastruktury, cirkulární ekonomika, dopravní opatření – zvýšení kapacity, parkoviště)
 - výstavba nového podnikatelského parku nebo rozšíření stávající průmyslové zóny
- Způsobilé výdaje:
 - Příprava území (př. Kupní cena nemovitostí vykupovaných pro účely realizace projektu, přeložky staveb dopravní a technické infrastruktury, odstranění nevyužitelných staveb)
 - Technická a dopravní infrastruktura (př. Výstavba rekonstrukce veřejně přístupných komunikací, železniční vlečka včetně provozních objektů)
 - Ekologická opatření (př. Odborné posudky, opatření protipovodňové ochrany, ochrany proti suchu a zlepšující lokální klimatické podmínky, opatření pro cirkulární ekonomiku)
 - Dopravní opatření (př. Cyklostezky)
 - Průmysl 4.0 (př. Datová centra)
- Parametry podpořeného území:
 - Výsledná plocha podnikatelského parku 2–20 ha (projekt Výstavba podnikatelského parku), nebo 1–20 ha (projekt Regenerace brownfieldu)
- Limity budoucího využití:

¹⁷ <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/investicni-pobidky-a-prumyslove-zony/prumyslove-zony/program-pro-podporu-prumyslovych-zon-smart-parks-for-the-future--255369/>

- Pro splnění cílů programu a naplnění podmínek dotace bude stanoveno % obsazenosti podpořených průmyslových zón a počet nových pracovních míst v high-tech a medium high-tech sektoru, které budou třeba splnit do roku 2026.
- Doba udržitelnosti projektu je min. 5 let od konce realizace – během této doby nesmí příjemce dotace využít pozemky na jiné účely, než na podnikání v činnostech viz níže a nesmí pozemky a objekty převést či pronajmout
- Dotační finanční prostředky nebudou ani zprostředkovaně poskytovány podnikatelským subjektům v budoucnu podnikajícím na plochách a v objektech podpořených z tohoto Programu. Není možná úprava ploch a objektů pro konkrétního investora. Regenerované nemovitosti budou zájemcům prodávány nebo pronajímány se souhlasem Správce programu.
- Zakázané obory činností (NACE) právnických a fyzických osob podnikajících na území dotačních akcí podpořených v rámci Programu: Shromažďování a sběr odpadů, ubytování, veřejná správa a obrana, povinné sociální zabezpečení, vzdělávání, zdravotní a sociální péče, kulturní, zábavní a rekreační činnost
- Finanční podpora:
 - Výše příspěvku: Max. do výše 70 % způsobilých výdajů (Děčín 60 %, ÚK 30 %)
 - Max. výše dotace 850 Kč/m² bez DPH (výstavba nebo rozšíření podnikatelského parku), 2 200 Kč/m² bez DPH (regenerace brownfieldu bez ekologické zátěže), 2 750 Kč/m² bez DPH (regenerace brownfieldu s ekologickou zátěží)
 - Min. výše způsobilých výdajů 1 mil. Kč
 - Finanční alokace 2020–2026: 2,6 mld. Kč (pro 2021 300 mil. Kč)
 - Konkurence ostatních projektů: Očekává se vysoká úspěšnost (alespoň v prvních letech, neboť zatím není program příliš rozšířen a propagován).

Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů (CzechInvest/od 2021 MPO)¹⁸

- Realizace: kolové výzvy (každoročně během léta – předběžnou žádost možno podat kdykoli a od doby tohoto podání možno nárokovat náklady)
- Příjemci: obce, města a kraje strukturálně postižených krajů a v hospodářsky problémových regionech
- Podporované aktivity:
 - regenerace brownfieldu (vyjma výdajů na odstranění ekologických zátěží) a jeho přeměna na nově zregenerované podnikatelské plochy do velikosti 10 ha;
 - rekonstrukce objektu – minimální velikost užitné plochy podporovaného Projektu 500 m² a dále přímo související technická a dopravní infrastruktura, tvořící jeden funkční celek s objektem;
 - odstranění nevyužívaných staveb, výstavba páteřní infrastruktury (napojení připravované plochy na inženýrské sítě, její dopravní zpřístupnění, vytvoření vnitřní infrastruktury atd.) a provedení nezbytných terénních úprav;
 - opravy technicky nevyhovujících nemovitostí vč. příslušné infrastruktury;

¹⁸ <http://www.brownfieldy.eu/financni-podpora/program-regenerace-a-podnikatelske-vyuziti-brownfieldu/>

- výkupy nemovitostí v lokalitách typu brownfield (možno nárokovat ode dne podání předběžné žádosti);
- přípravné a inženýrské práce spojené s Projektem (např. projektové dokumentace, inženýrské činnosti, studie proveditelnosti a ekologický audit)
- Parametry podpořeného území:
 - Nutnost registrovat území do Národní databáze brownfieldů
- Limity využití:
 - Doba udržitelnosti Projektu je 10 let od konce realizace Projektu, pokud Správce programu nestanoví jinak. Po dobu udržitelnosti Projektu musí Příjemce dotace plnit podmínky Programu a Rozhodnutí o poskytnutí dotace.
 - Dotační finanční prostředky nebudou ani zprostředkovaně poskytovány podnikatelským subjektům v budoucnu podnikajícím na plochách a v objektech podpořených z tohoto Programu. Není možná úprava ploch a objektů pro konkrétního investora. Regenerované nemovitosti budou zájemcům prodávány nebo pronajímány se souhlasem Správce programu.
 - Zakázané obory činností (NACE) právnických a fyzických osob podnikajících na území dotačních akcí podpořených v rámci Programu: Shromažďování a sběr odpadů; Nespecializovaný velkoobchod; Maloobchod ve stáncích a na trzích; Ubytování; Veřejná správa a obrana; povinné soc. zabezpečení; Vzdělávání; Zdravotní a sociální péče; Kulturní, zábavní a rekreační činnosti
- Výše příspěvku:
 - maximálně do výše 95 % způsobilých výdajů (Děčín 70 %, ÚK 60 %)
 - Min. výše způsobilých výdajů 1 mil. Kč
 - Max. výše dotace 60 mil. Kč (možno etapizovat: každý rok zažádat o 60 mil. Kč na určitou část projektu)
 - Maximální částky dotace na 1 m² zregenerované a podlažní plochy upřesněny v jednotlivých výzvách (v roce 2021 pro rekonstrukci 7.500 Kč/m³, demolici 750 Kč/m³, a regeneraci pozemků 2.200 Kč/m²)
 - Finanční alokace 2017–2023 (ale program bude pravděpodobně pokračovat i nadále): 2 mld. Kč
 - Souběh podpor: na způsobilé výdaje projektu podpořeného z tohoto Programu není možné získat jinou podporu ze státního rozpočtu nebo z rozpočtu EU
 - Konkurence projektů ve výzvě: každoročně se do programu hlásí 15–20 projektů; v roce 2020 byly všechny žádosti úspěšné

Program Brownfieldy (Revitalizace území se starou stavební zátěží pro jiné než hospodářské využití; Státní fond podpory investic)¹⁹

- Realizace: nový program od 2021 (1. výzva k podání březen-duben 2021, 2. výzva září 2021)
- Příjemci: obec nebo kraj, který je jediným vlastníkem nebo budoucím jediným vlastníkem území se starou stavební zátěží (speciální výzva pro strukturálně postižené kraje)
- Účel podpory:

¹⁹ <https://sfpi.cz/brownfieldy/>; dříve program Regenerace brownfieldů pro nepodnikatelské využití administrovaný MMR

- koupě území se starou stavební zátěží, má-li být toto území revitalizováno za použití podpory
- odstranění, oprava, stavební úprava, přístavba nebo nástavba stavby
- odstranění, oprava nebo jiná změna zařízení
- provedení stavby nebo zařízení
- terénní úprava nebo úprava zeleně
- odstranění pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty, inženýrské sítě, oplocení nebo opěrné zdi
- vybudování, umístění nebo úprava inženýrské sítě, účelové komunikace, chodníku, veřejného osvětlení, laviček, odpadkových košů a jiných prvků městského mobiliáře, opěrné zdi nebo oplocení
- Limity budoucího využití:
 - díky revitalizaci vznik občanského vybavení: veřejně přístupný park, stavba, zařízení nebo pozemek, které jsou určené pro vzdělávání, výchovu, sport, kulturu, společenské účely, sociální služby nebo péče o rodinu, potřeby složky integrovaného záchranného systému nebo ochranu obyvatelstva či plnění úkolů v rámci veřejné správy
 - dokončení revitalizace do 5 let ode dne uzavření poslední smlouvy o poskytnutí podpory
 - zahájení jiného než hospodářského využití občanského vybavení vzniklého revitalizací do 6 let ode dne uzavření poslední smlouvy o poskytnutí podpory
 - hospodářské využití revitalizovaného území:
 - Max. 10 % kapacity revitalizovaného území
 - Max. 20 % celkové roční kapacity občanského vybavení
 - odstranění nebo oprava všech staveb, které jsou součástí území se starou stavební zátěží
 - občanské vybavení vzniklé revitalizací využíváno v souladu s jeho plánovaným využitím jinak než hospodářsky, alespoň po dobu 10 let od uvedení posledního občanského vybavení vzniklého revitalizací do provozu nebo do doby splacení úvěru, bude-li splacen později. Po tuto dobu musí být občanské vybavení provozováno výhradně příjemcem podpory, Českou republikou nebo jimi zřízenou příspěvkovou organizací nebo školskou právnickou osobou nebo složkou integrovaného záchranného systému.
 - po dobu 10 let od uvedení posledního občanského vybavení vzniklého revitalizací do provozu nebo do doby splacení úvěru, bude-li splacen později, nepřevéde příjemce podpory vlastnické právo k revitalizovanému území ani jeho části na jinou osobu.
- Finanční podpora:
 - Finanční alokace 1. výzva 2021: 200 mil. Kč
 - Výše dotace: max. 30 % celkových nákladů na revitalizaci, popřípadě revitalizaci a koupi území (ÚK) nebo 50 % (Děčín)
 - Výše bezúročného úvěru: max. 40 % celkových nákladů na revitalizaci, popřípadě revitalizaci a koupi území.
 - Rozmezí příspěvku: 400 tis. – 50 mil. Kč
 - Konkurence dalších projektů ve výzvě: zcela nový program, žádosti od ledna 2021 (v předešlém programu každoročně cca 500 žádostí)

- Bodové zvýhodnění pro projekty zařazené v Národní databázi brownfieldů, projednané s veřejností, s ekologickým přínosem (zelená střecha, využití vody, OZE, zeleň)
- Souběh podpory:
 - Nelze spolufinancovat prostředky poskytnutými z Evropské unie.
 - Min 10 % nákladů hradí žadatel, zbytek může být uhrazen i z jiných veřejných rozpočtů.

Program záchrany architektonického dědictví (Ministerstvo kultury)²⁰

- Realizace: každoroční výzvy (cca k 30. 9. na budoucí rok)
- Příjemci: vlastníci nemovitých kulturních památek – fyzické a právnické osoby
- Podporované aktivity: Zamýšlené práce musejí směřovat k záchraně kulturní památky nebo záchraně těch jejích částí, které tvoří podstatu kulturní památky.
- Finanční podpora:
 - Výše příspěvku: Podíl příspěvku na celkových ročních nákladech na obnovu nemovité kulturní památky max. 90%
 - Finanční alokace 2020: 238 mil. Kč (nejvyšší poskytnutý příspěvek 3 mil. Kč)
 - Konkurence ostatních projektů: V současnosti jsou upřednostňovány pokračující projekty, nové projekty jsou přijímány ve velmi omezené míře.
 - Souběh čerpání: Příspěvek nesmí být příjemcem použit na tentýž účel současně s jinými prostředky účelově poskytnutými ze státního rozpočtu na úseku státní památkové péče.

Havarijní program (Ministerstvo kultury)²¹

- Realizace: každoroční výzvy (leden daného roku)
- Příjemci: vlastníci nemovitých kulturních památek vyjma ve vlastnictví České republiky a se kterou je příslušná hospodařit organizační složka státu nebo státní příspěvková organizace
- Podporované aktivity: opravy a restaurování všech typů nemovitých kulturních památek (vč. technických atd.) zapsaných v Ústředním seznamu kulturních památek ČR v souladu se zásadami památkové péče
- Finanční podpora:
 - Výše příspěvku:
 - 80 % na opravu nebo obnovu krovu, střechy, statické zajištění objektu a restaurátorské práce
 - 60 % na všechny ostatní druhy prací – odvodnění objektu, oprava fasády, oken, dveří, komínů, podlah atd. (ne na modernizaci objektu)
 - 70 % ceny nakoupeného a v daném kalendářním roce zabudovaného stavebního materiálu, jsou-li práce spojené s obnovou prováděny svépomocí
 - Min. příspěvek 120 000 Kč (max. příspěvek v ÚK 2020 460 000 Kč)
 - Max. výše nákladů 2 000 000 Kč

²⁰ <https://www.mkcr.cz/program-zachrany-architektonickeho-dedictvi-283.html>

²¹ <https://www.mkcr.cz/havarijni-program-281.html>

- Finanční alokace 2020: 81 400 000 Kč (ÚK 8,7 mil. Kč)
- Konkurence dalších projektů: 2020 bylo v ÚK 77 žádostí, 42 bylo schváleno (neplatí zde automatické schvalování pokračujících akcí jako u programu výše)

Program Podpora obnovy kulturních památek prostřednictvím obcí s rozšířenou působností (Ministerstvo kultury)²²

- Realizace: každoroční výzvy (k 28. 2. daného roku)
- Příjemci: vlastníci kulturní památky, která se nalézá mimo památkové rezervace a zóny, není národní kulturní památkou a není ve vlastnictví České republiky
- Podporované aktivity: náklady spojené s obnovou kulturních památek
- Finanční podpora:
 - Výše příspěvku: Max. 80 % uznatelných nákladů
 - Min. příspěvek 50 000 Kč
 - Finanční alokace Děčín 2021: 1 358 000 Kč
 - Souběh čerpání: Příspěvek v Programu nelze poskytnout, jestliže byl na stejnou kulturní památku (s jedním rejstříkovým číslem ÚSKP) ve stejném roce poskytnut jiný příspěvek z ostatních programů ministerstva v oblasti památkové péče. Součástí finančního podílu vlastníka může být příspěvek poskytnutý z rozpočtu obce nebo kraje, příspěvek nadací nebo jiných subjektů.
 - Konkurence dalších projektů: Neplatí zde automatické schvalování pokračujících akcí jako u programu Záchrany architektonického dědictví

7.3.3 Státní fondy

Státní fond dopravní infrastruktury

- **Příspěvek na cyklostezky, cyklopruhy**
 - Realizace: každoročně vypisované výzvy (k 1. 2. daného roku)
 - Příjemci: obce, kraje a jejich p.o.
 - Limity budoucího využití: Cyklistická stezka, pro kterou je Příspěvek poskytnut, nesmí být využívána k podnikatelským účelům a Příjemce musí zajistit, aby cyklistická stezka mohla být po dobu pěti let od ukončení Akce bezplatně užívána k účelu, ke kterému je určena.
 - Finanční podpora
 - Výše příspěvku: Max. do výše 85 % uznatelných nákladů
 - Finanční alokace 2021: 200 mil. Kč
 - Souběh podpor: Příspěvek SFDI nelze při financování Akce kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.
- **Příspěvek na mimoúrovňové křížení s nadřazenou infrastrukturou**

²² <https://www.mkcr.cz/podpora-obnovy-kulturnich-pamatek-prostrednictvim-obci-s-rozsirenou-pusobnosti-274.html>

- Realizace: každoročně vypisované výzvy (2021 k 9. 3.)
- Příjemci: obce, kraje, SŽ, ŘSD ČR
- Finanční podpora
 - Výše příspěvku: max. do výše 100 %, v případě opravy, rekonstrukce či modernizace stavebního objektu v místě křížení místní komunikace nebo veřejné přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu a max. do výše 85 %, v případě výstavby nového stavebního objektu
 - Finanční alokace 2021: 300 mil. Kč
 - Souběh podpor: Příspěvek SFDI nelze při financování Akce kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

Státní fond životního prostředí

- **Správce Modernizačního fond (EU zdroj)**
 - Prioritní oblasti:
 - výroba a využití energie z obnovitelných zdrojů,
 - energetická účinnost,
 - zařízení pro akumulaci a distribuci energie
 - Finanční alokace 2021–2030: 120 mld. Kč

Státní fond podpory investic (dříve Státní fond rozvoje bydlení)

- **Dotačně-úvěrový program Výstavba pro obce**
 - Realizace: průběžné podávání žádostí až do vyčerpání finanční alokace
 - Příjemci: obec nebo městská část (AP Re:startu ukládá MMR umožnit zvýhodnění postižených regionů)
 - Předmět podpory: pořízení sociálních bytů, sociálních domů nebo sociálních bytů ve smíšeném domě prostřednictvím investiční dotace
 - Limity budoucího využití: doba udržitelnosti min. 20 let
 - Výše příspěvku: až do výše celkových způsobilých nákladů

7.3.4 Operační programy EU fondů 2021–2027

V této podkapitole jsou uvedeny operační programy, ze kterých bude pravděpodobně možné finančně podpořit navrhované projektové záměry. Jedná se o stav k říjnu 2020, kdy ještě nebyla schválena finální podoba jednotlivých OP, ani známá přesná částka, která bude ČR k dispozici na nové programové období. Tyto údaje by měly být známy v první polovině roku 2021, první výzvy na čerpání těchto prostředků se pak očekávají ve druhé polovině 2021.

OP Spravedlivá transformace (Státní fond životního prostředí)

- Podpora pro ÚK, MSK, KVK

- 3 složky: grantová schémata (řízena jednotlivými kraji), tematické výzvy (skrze SFŽP), strategické projekty (součástí Plánu spravedlivé územní transformace schvalovaným EK)
- Očekávaná alokace 42 mld. Kč na období 2021-2027 (pro ÚK 13–14 mld. Kč)
- Míra spolufinancování v průměru 85 % za kraj
- Program spuštěn pravděpodobně na jaře 2022
- Náklady uznatelné od 1. 1. 2021
- Žadatelé: zejména podniky
- Z programu možné podpořit nákup pozemků v max. výši 15 % celkových způsobilých výdajů projektu
- Možnost kombinace podpor z různých EU fondů v jednom projektu
- Doporučení rozdělit projekt na víc částí
- Projekt nutno zpracovat ve formě fiše a zaslat na RSK ÚK/oddělení uhelných regionů KÚÚK)
- Hodnocení strategických projektů a oblastí podpory na základě 4 kritérií: připravenost projektu, transformační potenciál (odklon od uhlí), příspěvek k naplňování energeticko-klimatických cílů (snižování emisí CO₂ a zvyšování energetické účinnosti), vliv na zaměstnanost (tvorba pracovních míst pro absolventy středních a vysokých škol, tvorba míst v sektoru obnovitelných zdrojů energie a tvorba míst v dalších sektorech)
- Podporované aktivity:
 1. produktivní investice do malých a středních podniků, včetně začínajících podniků, které vedou k hospodářské diverzifikaci, modernizaci a přeměně
 2. investice do zakládání nových podniků, mimo jiné prostřednictvím podnikatelských inkubátorů a poradenských služeb vedoucích k vytváření pracovních míst
 3. investice do výzkumu a inovací včetně investic do univerzit a veřejných výzkumných institucí a podpora přenosu pokročilých technologií
 4. investice do zavádění technologií i do systémů a infrastruktur pro cenově dostupnou čistou energii, včetně technologií skladování energie, do snižování emisí skleníkových plynů: 4a) investice do obnovitelné energie a do energetické účinnosti, mimo jiné za účelem snížení energetické chudoby; 4b) investice do inteligentní a udržitelné místní mobility, včetně dekarbonizace odvětví místní dopravy a jeho infrastruktury; 4c) Obnova a modernizace sítí dálkového vytápění s cílem zlepšit energetickou účinnost systémů dálkového vytápění a investice do výroby tepla, pokud jsou napájeny výhradně z obnovitelných zdrojů energie
 5. investice do digitalizace, digitálních inovací a digitálního propojení
 6. investice do regenerace a dekontaminace brownfieldů, obnovy půdy a případně zelené infrastruktury a projektů obnovy s přihlédnutím k zásadě „znečišťovatel platí“
 7. investice do posílení oběhového hospodářství mimo jiné předcházením vzniku odpadů, jejich snižováním, účinným využíváním zdrojů, opětovným používáním a recyklací
 8. zvyšování kvalifikace a rekvalifikace pracovníků
 9. pomoc uchazečům o zaměstnání při hledání zaměstnání
 10. aktivní začleňování uchazečů o zaměstnání

11. technická pomoc
12. investice do udržitelné místní mobility včetně dekarbonizace sektoru místní dopravy
13. další činnosti v oblasti vzdělávání a sociálního začlenění, včetně infrastruktury pro účely školicích středisek, zařízení péče o děti a starší lidi

OP Doprava (Ministerstvo dopravy)

- Priorita 3 Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)
 - Podporované aktivity: Rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG), a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic; technické zázemí městské drážní dopravy

OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (Ministerstvo průmyslu a obchodu)

- Priorita 1 Posilování výkonnosti podniků v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a jejich digitální transformace
 - Podporované aktivity: Sdílené kapacity pro Val - klastry, technologické platformy, inovační centra, huby/coworkingová centra atd. (SC1.1)
 - Příjemci: MSP
- Priorita 3 Posun k nízkouhlíkovému hospodářství
 - Podporované aktivity: budování dobíjecích a plnicích stanic v podnicích (SC3.14)
 - Příjemci: podnikatelské subjekty

OP Životní prostředí (Ministerstvo životního prostředí)

- Specifický cíl 1.3 Podpora přizpůsobení se změnám klimatu, prevence rizik a odolnosti vůči katastrofám
 - Podporované aktivity: zakládání a obnova veřejné sídelní zeleně
 - Příjemci: Obce a jiné veřejné subjekty

Integrovaný regionální OP (Ministerstvo pro místní rozvoj)

- Priorita 2 Rozvoj městské mobility, revitalizace měst a obcí, ochrana obyvatelstva

Specifický cíl 2.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility

 - Podporované aktivity: Plnicí a dobíjecí stanice pro veřejnou dopravu; výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R); Infrastruktura pro cyklistickou dopravu
 - Příjemci: Obce, kraje a jejich p.o.; dopravci; provozovatelé dráhy

Specifický cíl 2.2 Posílení ochrany přírody, biologické rozmanitosti, zelené infrastruktury v městském prostředí a snížení znečištění

- Podporované aktivity: Revitalizace veřejných prostranství (např. parky, náměstí, městské třídy a uliční prostory, na sídlištích), včetně modernizace technické infrastruktury v řešených veřejných prostranstvích (včetně revitalizace

nevyužívaných ploch, kde budou budována veřejná prostranství a zelená infrastruktura)

- Příjemci: Obce, kraje a jejich p.o.; církve, st. podniky, výzkumné org., VŠ
- Priorita 4 Zlepšení kvality a dostupnosti sociálních a zdravotních služeb, vzdělávací infrastruktury a rozvoj kulturního dědictví
Specifický cíl 4.2 Posílení sociálně-ekonomické integrace marginalizovaných komunit, migrantů a znevýhodněných skupin pomocí integrovaných opatření včetně bydlení a sociálních služeb
 - Podporované aktivity: pořízení a adaptace bytů, bytových domů a nebytových prostor pro potřeby sociálního bydlení a pořízení nezbytného základního vybavení; infrastruktura sociálních služeb
 - Příjemci: Obce, kraje a jejich p.o., církve, NNO

Specifický cíl 4.4 Posílení role kultury a cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a v sociálních inovacích

- Podporované aktivity: Revitalizace a vybavení pro činnost památek přispívající k ochraně kulturního dědictví; Revitalizace, odborná infrastruktura a vybavení pro činnost muzeí a knihoven
- Příjemci: Obce, kraje a jejich p.o., církve, NNO

7.3.5 Financování podle funkčních celků

Následující tabulka uvádí seznam jednotlivých funkčních celků transformace území (podrobněji k funkčním celkům viz předchozí kapitoly implementační části studie) a k nim přiřazených možných finančních zdrojů, přičemž platí, že:

1. V případě využití podpory z programu **Smart Parks for the Future**:
 - Do roku 2026 splnit stanovené % obsazenosti podpořených průmyslových zón a počet nových pracovních míst v high-tech a medium high-tech sektoru.
 - Výše podpory pro město Děčín je max. 60 % způsobilých výdajů a počítá se podle výměry zregenerované plochy (2 200 Kč/m² bez DPH v případě regenerace brownfieldu bez ekologické zátěže.
 - Budoucí využití území podnikatelského charakteru.
 - Maximální plocha regenerovaného brownfieldu 20 ha.
2. V případě využití podpory z programu **Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů**:
 - Budoucí využití území převážně podnikatelského charakteru.
 - Výše podpory pro město Děčín je max. 70 % způsobilých výdajů a v rozmezí 1–60 mil. Kč.
 - Nutnost registrace území do Národní databáze brownfieldů.
 - Maximální plocha regenerovaného brownfieldu 10 ha.
3. V případě podpory z programu **Brownfieldy** (SFPI):
 - Výše podpory pro město Děčín je max. 50 % celkových nákladů a v rozmezí 400 tis. – 50 mil. Kč

- Budoucí využití území/objektu převážně nepodnikatelského charakteru (hospodářské využití max. 10 % kapacity revitalizovaného území nebo max. 20 % celkové roční kapacity občanského vybavení)
4. Tabulka nezahrnuje možnou podporu z **OP ST**, která se bude odvíjet od úspěšnosti vypracované fiše a zařazení projektu do národního Plánu spravedlivé územní transformace.
 5. Sloupec „Orientační výše podpory“ udává hrubý odhad, jak velkou dotaci by mohlo město obdržet, přičemž platí, že:
 - Částky uvedené ve sloupci jsou zaokrouhleny na statisíce.
 - Výše dotace vyplývá z velikosti zregenerované plochy a max. % uznatelných nákladů, resp. povinné spoluúčasti žadatele v případě financování z evropských zdrojů, přičemž platí, že míra spolufinancování pro jednotlivé programy je následující:
 - 50 % Program brownfieldy
 - 60 % Smart Parks for the Future
 - 70 % Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů
 - 85 % Evropské zdroje (FST, IROP, OPŽP)
 - 85, resp. 100 % SFDI
 - V případě, že je orientační výše dotace vyšší než maximální možná dotace programu (50 mil. – Smart Parks for the Future, resp. 60 mil. Kč – Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů), bylo by nutné etapu rozdělit na menší části, aby bylo dosaženo orientační výše dotace.
 - V případě, že je možné funkční celek financovat z programů Smart Parks for the Future se 40% spoluúčastí žadatele a z programu Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů s 30% spoluúčastí žadatele, je stanoveno rozmezí orientační výše dotace jako 60–70 % uznatelných nákladů.

Tabulka 23: Funkční celky transformace území a možné finanční zdroje

Funkční celek	Náklady (mil. Kč)	Revitalizovaná plocha (m ²)	Finanční zdroj	Orientační výše dotace (mil. Kč)
C1	373,1	14 306	Brownfieldy, Regenerace , Programy MK	261,2
C2	46,6	19 212	Smart Parks, Regenerace	28 – 32,6
C3	0,7	1 188	Smart Parks, Regenerace, OPŽP , IROP	0,6
C4	36,6	17 719	Smart Parks, Regenerace	21,9 – 25,6
C5	16,6	8 846	Smart Parks, Regenerace	10 – 11,6
C6	14,4	6 728	Smart Parks, Regenerace	8,7 – 10,1
C7	2,9	5 079	Smart Parks, Regenerace	1,7 – 2
C8	44,6	9 069	Smart Parks, Regenerace, IROP	37,9
C9	19,1	1 577	Smart Parks, Regenerace, IROP	16,3
C10	55,4	9 389	Smart Parks, Regenerace, SFDI	47,1
C11	64,6	41 421	Smart Parks, Regenerace , IROP	38,7 – 45,2
C12	29,6	19 829	Smart Parks, Regenerace	17,8 – 20,7
C13	22,0	10 040	Smart Parks, Regenerace	13,2 – 15,4
C14	64,5	13 428	Smart Parks, Regenerace, SFDI	64,5
C15	42,7	5 586	Smart Parks, Regenerace , Brownfieldy	12,3

Funkční celek	Náklady (mil. Kč)	Revitalizovaná plocha (m ²)	Finanční zdroj	Orientační výše dotace (mil. Kč)
C16	4,3	10 230	Smart Parks, Regenerace, Brownfieldy	2,6 - 3
C17	25,9	13 270	Smart Parks, Regenerace	15,5 – 18,1
C18	5,8	7 655	Smart Parks, Regenerace, IROP, OPŽP	3,5 – 4,1

Poznámky:

- Brownfieldy=Program Brownfieldy; Regenerace=Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů; Smart Parks= Program Smart Parks for the Future.
- Ve sloupci „Finanční zdroj“ jsou uvedeny všechny potenciální dotační tituly, z nichž může být hypoteticky na daný funkční celek čerpána podpora. Tučně jsou zvýrazněny tituly, ze kterých byla stanovena orientační výše dotace.
- Orientační výše dotace je stanovena na základě toho dotačního titulu, kde předpokládáme nejvyšší možnou výši dotace. Rozmezí výše dotace je stanoveno pro programy Smart Parks for the Future a Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů, protože předpokládáme, že bude zapotřebí tyto tituly střídat (nejspíše nebude reálné žádat o dotační podporu za všechny relevantní funkční celky jen u jednoho z těchto dotačních titulů).

Shrnutí – Finanční zdroje a možnosti financování

- **Jako nejvýhodnější zdroj externího financování se jeví FST. Pro získání podpory z tohoto fondu je nutné splnit min. několik podmínek:**
- Zařadit projekt do Plánu spravedlivé územní transformace na základě vypracované fiše zaslané na RSK ÚK
- V navrženém projektu klást důraz na odklon od uhlí, snižování emisí CO₂, zvyšování energetické účinnosti a vytvoření nových pracovních míst pro absolventy středních a vysokých škol, v sektoru obnovitelných zdrojů energie a v dalších sektorech
- Míra spolufinancování v průměru 85 % za kraj
- Max. výše podpory na projekt není stanovena (výše podpory pro ÚK 13–14 mld. Kč)
- Z programu možné podpořit nákup pozemků v max. výši 15 % celkových způsobilých výdajů projektu
- Možnost kombinace podpor z různých EU fondů v jednom projektu
- Doporučení FST rozdělit projekt na víc částí
- **Co se týče národní podpory, připadají v úvahu především tyto tři programy regenerace brownfieldů:** nový program MPO "Smart Parks for the Future", program MPO/CzechInvest "Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů" a nový program SFPI "Brownfieldy" zaměřený na jiné než hospodářské využití.
- Dotační tituly, které nejvíce vyhovují zájmovému území co do absolutní výše dotace i dosud nízkého zájmu žadatelů, jsou programy Smart Parks for the Future a Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů.
- Stejně náklady nelze nárokovat z různých zdrojů, ale je možné projekt rozdělit na části a ty pak financovat z různých zdrojů.
- **Nový dotační program "Program Smart Parks for the Future" (MPO):**
- Podporované aktivity: regenerace brownfieldů, zkvalitnění infrastruktury průmyslové zóny, výstavba nového podnikatelského parku nebo rozšíření stávající průmyslové zóny
- Výsledná plocha podnikatelského parku 2–20 ha
- Podnikatelské využití
- Výše dotace: 60 % způsobilých výdajů (Děčín) – 2 200 Kč/m² bez DPH
- Nutnost vytvořit určitý počet nových pracovních míst v high-tech a medium high-tech sektoru
- **Program Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů (MPO/CzechInvest):**
- Zaměřeno na strukturálně postižené kraje
- Podporované aktivity: regenerace brownfieldu a jeho přeměna na nově zregenerované podnikatelské plochy do velikosti 10 ha; rekonstrukce objektu – minimální velikost užitné plochy 500 m²; odstranění nevyužívaných staveb, výstavba páteřní infrastruktury; opravy technicky nevyhovujících nemovitostí vč. příslušné infrastruktury; výkupy nemovitostí

- 70 % způsobilých výdajů (Děčín) – max. 60 mil. Kč (rekonstrukce: max. 7.500 Kč/m³, demolice: max. 750 Kč/m³, regenerace pozemků: max. 2.200 Kč/m²)
- Doporučeno projekt etapizovat a každý rok žádat o 60 mil. Kč)
- Relativně vysoká úspěšnost podaných žádostí
- Výkupy nemovitostí možno nárokovat ode dne podání předběžné žádosti na MPO
- **Program Brownfieldy (SFPI):**
- Dotace a úvěry na revitalizaci území se starou stavební zátěží (brownfieldů) pro jiné než hospodářské využití (povoleno určité % podnikatelského využití)
- Míra podpory: 50 % způsobilých výdajů (Děčín)
- Výše příspěvku: 400 tis. - 50 mil. Kč;
- Revitalizace nesmí být spolufinancována z prostředků EU, ale může být z jiných veřejných rozpočtů.
- **Ministerstvo kultury nabízí 3 programy zaměřené na obnovu památek, které jsou relevantní:** Program záchrany architektonického dědictví, havarijní program a program podpory kulturních památek prostřednictvím ORP:
- Je možné podat žádost do všech tří programů a následně zvolit jeden z nich.
- Programy jsou jednoleté a každý rok je možné zažádat znovu.
- Program záchrany architektonického dědictví při schvalování upřednostňuje pokračující akce, druhé dva programy ne.
- U programu záchrany architektonického dědictví se jedná o speciálních podmínkách pro strukturálně postižené kraje.
- Roční příspěvky se u programu záchrany architektonického dědictví pohybují max. v řádu pár milionů, u druhých dvou programů v řádu stovek tisíc Kč.
- **Co se týká evropských zdrojů, v současnosti jsou známy pouze návrhy OP na nové programové období 2021–27.** Největšími relevantními zdroji budou kromě OP Spravedlivá transformace pravděpodobně IROP, OP ŽP, případně OP TAK a OP JAK.

7.4 NASTAVENÍ ZPŮSOBU OVĚŘOVÁNÍ ÚSPĚŠNOSTI (VÝSTUPY, VÝSLEDKY, INDIKÁTORY)

Úspěšnost realizace opatření navržených v této studii je vhodné monitorovat s využitím indikátorové metody. Ta by měla zahrnovat sadu omezeného počtu indikátorů ověřujících plnění jednotlivých výstupů a výsledků. Indikátory je třeba vnímat ve dvou rovinách:

- představují podmínku, která musí být splněna pro možné financování jednotlivých projektů naplňujících studii z vnějších zdrojů (přesné požadavky závisejí na jednotlivých dotačních programech a nyní je možné jen odhadovat, které ukazatele typicky bývají ve výzvách dotačních programů sledovány a jejich splnění vyžadováno);
- ověřují průběžné plnění cílů studie a postupu její realizace (tyto ukazatele je možné definovat již nyní).

Návrh sady indikátorů a milníků je uveden v tabulce.

Tabulka 24: Indikátory a milníky pro ověření úspěšnosti konverze zájmového území

Ukazatel	Výstup/ výsledek	Jednotky	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Objem finančních prostředků získaných z vnějších zdrojů	výstup	mil. Kč	0	615
Délka nově vybudovaných silničních komunikací	výstup	m	0	2 378
Celková plocha revitalizovaného území	výstup	ha	0	214 572
Podlahová plocha revitalizovaných budov	výstup	m ²	0	19 845
Podlahová plocha nově postavených budov – výroba	výstup/ výsledek	m ²	0	34 285
Podlahová plocha nově postavených budov – nevýrobní činnosti	výstup/ výsledek	m ²	0	52 797
Využitá (vlastníkem, nájemcem) podlahová plocha revitalizovaných budov	výsledek	m ²	0	19 845
Počet nově vytvořených pracovních míst na území zóny ve výrobních podnicích	výsledek	počet	0	857
Počet nově vytvořených pracovních míst na území zóny v ostatních oborech (administrativa, retail, výzkum, apod.)	výsledek	počet	0	1 184

Cílové hodnoty indikátorů byly vypočítány na základě schváleného návrhu uspořádání území. Tento návrh je však nutné vnímat jako orientační budoucí uspořádání území, parametry výsledné zástavby se ovšem mohou lišit. Počet nově vytvořených pracovních míst je stanoven na základě podlahové plochy navržených objektů a je pouze orientační. Výsledný počet vytvořených pracovních míst bude záviset na konkrétním využití jednotlivých objektů (více viz Kapitola 6.2). Cílová hodnota objemu finančních prostředků byla stanovena na základě potenciálně využitelných dotačních titulů. Nezahrnuje ovšem možnou podporu z OP Spravedlivá transformace, ke kterému aktuálně nejsou bližší informace o podmínkách podpory. Místo tohoto zdroje jsou tak uvažovány alternativní dotační příležitosti (viz Kapitola 7.3).

7.5 POTENCIÁL OKOLÍ

Potenciál okolí zahrnuje především dotyková území, která mají rozmanitý charakter. Kvůli tomu je třeba přistupovat ke každé dotykové zóně odlišně. Následující text popisuje vhodný přístup k jednotlivým kontaktním liniím zájmového území a okolních částí města. Graficky je tento přístup ztvárněn v příloze ve výkresu „Kompoziční vztahy“.

7.5.1 Širší vztahy

Širší nadmístní vztahy zájmového území v rámci katastru Statutárního města Děčína zahrnují především tyto prvky:

- Propojení Benešovské podjezdem pro nákladní dopravu do Krokovy tak, aby se eliminovala zátěž v jihovýchodním cípu řešeného území, kde se nachází areál botanické zahrady a obytné domy. Tím se odlehčí i stávajícímu propojení na jih přes Ploučnici, kde v současnosti těžká doprava projíždí sídlištěm.
- Dotažení města do lokality „bulvárem 17. listopadu“.
- Odklonění těžké nákladní dopravy v maximální míře do severovýchodního cípu území navázaného na Benešovskou ulici, napojení hned z uvažovaného kruhového objezdu.
- Posílení významu Ploučnice ve významu přirozeného biokoridoru a rekreační funkce a posílení propojení k řece pro pěší.
- Propojení řešeného území se sídlišti a obytnými zónami na jihu.
- Propojení řešeného území se sídlišti a obytnými zónami na severu.
- V dlouhodobém horizontu možnost pozvolné transformace stávajícího monofunkčního výrobního areálu mezi řešeným územím a Ploučnicí v polyfunkci (podíl administrativy, služeb, sportu, ubytování a později i bydlení). Jedná se o cenné území s potenciálem přímého propojení k řece.
- Zachovalé historické průmyslové stavby jako kotvy k minulosti jak v rámci řešeného území, tak vně.
- Výsadba a obnova alejí v ulicích – zkulturnění uličního prostoru a podpora pěšího pohybu.
- Eliminace bariér ve formě průmyslových vysokých plotů a protihlukových stěn jak uvnitř, tak vně území, vhodné umístění funkcí a bariérových domů splní účel lépe s vyšší estetickou hodnotou.
- Důraz na konvertibilitu v rámci navrženého rastru komunikací (zvolený modul 48 x 48 m je vhodný při vložení mezilehlých ulic i funkci administrativy, eventuálně bydlení a další), umožňuje do budoucna postupnou transformaci areálu na jiné využití bez nutnosti změny základního páteřního rastru.
- Eliminace dopravy osobními automobily spojené s nutností parkování posílením MHD.

Mimo širší vztahy na měřítkové úrovni celého Děčína ovlivňuje transformace zájmového území také své nejbližší okolí, a to vznikem nových veřejných prostor, vznikem nových propojení a dále obecně

vznikem kontaktních zón/linií mezi okolní městskou strukturou a nově transformovanými plochami zájmového území. Následující podkapitoly popisují tyto tři typy prostorových interakcí.

7.5.2 Nové veřejné prostory

Následující odstavce obsahují přehled hlavních lokálních přesahů nových veřejných prostor a návrh jejich řešení (číslování lokalit odpovídá přiloženému výkresu „Kompoziční vztahy“).

7.5.2.1 „Bulvár 17. listopadu“ a navazující oblast 1 a 5

Oblast 1 je navržena jako prodloužení města do řešeného území. Podél severního okraje komunikace by měl být zastoupen mix funkcí v čele s univerzitním kampusem, dále plochy administrativy, ubytování, živý parter s restauracemi a obchodní funkcí.

Samotná ulice je navržena k revitalizaci, dosadbě hodnotné aleje, vytvoření menšího terminálu MHD a P+R. P+R je vhodné situovat do těsné blízkosti osobního nádraží – variantně severně na straně osobního nádraží nebo pak v rámci podzemních pater novostavby severně od stávající lávky. Cílem je, aby osobní vlaky zajišťovaly až na nádraží Děčín-východ a oblast byla tak co nejvíce napojena na MHD. Obě strany ulice 17. listopadu je nutné vyčistit a zpevnit, zkultivovat do podoby hraničící s „bulvárem“. Bylo zjištěno, že kanalizace není dotažena až k nádražní budově, obnova ulice tedy zahrnuje i dostavbu a rekonstrukci páteřních rozvodů inženýrských sítí.

Oblast 5 plynule navazující na oblast 1 tvoří významná novostavba, novodobá lokální dominanta tvořící protíváhu k historické výpravní budově. Budova je „kloubem“, a je zde situována polyfunkce, laboratoře, vývoj, zkušebny, ubytování. Parter by měl být oživený stravováním a případně malým podílem obchodní funkce.

7.5.2.2 Lokální veřejný prostor oblasti 1

Za historickou výpravní budovou směrem ke kolejišti by měl vzniknout živý relaxačně pobytový prostor kampusového charakteru s kompoziční zelení a mobiliářem spolu s uměleckým dílem nebo exponátem ve veřejném prostoru, studie rozhodně nedoporučuje umisťovat sem zkušební polygon. Prostor kolem výpravní budovy by měl zůstat volný bez zástavby tak, aby dominanta památkově chráněné budovy vynikla i při dálkových pohledech např. z lávky. Osovou symetrii budovy je vhodné podpořit a zvýraznit pravidelným uspořádáním navazující zeleně. V trase původního kolejiště bude umístěna jedna kolej za účelem prezentace historických vozů a pro použití v průběhu významných událostí. Studie doporučuje zachovat i objekt bývalé remízy a využít jej k rozšíření funkce z historické výpravní budovy.

7.5.2.3 Lokální malé náměstí v návaznosti na administrativní budovy v rámci zóny 3

V rámci výrobní zóny 3 je navrženo malé náměstí v rámci řady domů podél krajní koleje. Tato řada tvořená dvěma novostavbami a jednou zachovávanou stavbou je „nábřežím“ tvořícím vizuální rámec historické výpravní budovy na druhé straně kolejiště. V rámci této vnitro-lokalitní dotykové zóny se předpokládá umístění doplňkových funkcí výroby jako je administrativa, stravování, případně lze uvažovat i podíl ubytování. Objekty lze propojit lávkami s výrobními moduly. V proluce mezi navrženými novostavbami je v místě původní trafostanice na ose protější nádražní budovy umístěno malé náměstí, relaxační pobytová plocha. Bylo by vhodné řešit výhled z místa tak, aby i při stojících

vlacích byl výhled na monumentální průčelí historické památky nádražní budovy. Na ploše je uvažována kompoziční zeleň a socha kombinované s vyhlídkou.

7.5.2.4 Aleje v ulicích výrobní zóny

Rozvržení výrobní zóny 3 je komponováno tak, aby uliční prostor byl rytmozován alejemi stromů a vstupů, vjezdů v lidském měřítku spolu s možností kancelářských vestaveb do modulu ve výšce 2. patra. Nenachází se zde kapacitní logistické dvory jako v zóně 4 určené pro provoz těžké dopravy. Návrh počítá se zachováním stávajícího objektu skladiště zemědělských produktů, snahou je zakomponovat vytipované kvalitní prvky historické architektury tak, aby v území zůstaly tyto „kotvy k minulosti“ přestože ne všechny podléhají památkové ochraně. Návrh počítá s jejich začleněním, které podpoří lepší orientaci v prostoru a zachová alespoň část z historických vrstev.

7.5.3 Nová propojení lokalit

Transformace zájmového území má na své nejbližší okolí vliv také realizací nových dopravních propojení. Následuje přehled těchto propojení mezi lokalitami a návrh jejich řešení (číslování lokalit odpovídá přiloženému výkresu „Kompoziční vztahy“).

7.5.3.1 Revitalizace Folknářského potoka a navazující pěší trasa a cyklotrasa

Navrhovaná nová páteřní pěší trasa sever - jih spojená se zeleným koridorem odtrubněného potoka propojí obě části řešeného území přes kolejiště. Byla prověřena varianta lávka a podchod. Každá z variant má své výhody a nevýhody. Úrovnňové řešení nepřipadá v úvahu, ale vzhledem k délce území se jeví nutné zřídit mezi stávající lávkou a jihovýchodním cípem území nové propojení. Pokud by byla realizována varianta podchod, bylo by vhodné to projekčně prověřit a zahrnout do projektu přestavby kolejiště.

7.5.3.2 Rampa ze stávající lávky do oblasti 3

Viz dotyková zóna oblast 3 – Benešovská níže.

7.5.4 Dotykové zóny

Třetím typem prostorové interakce vyvolané transformací zájmového území je vznik kontaktních zón/linií, jejichž přehled následuje.

7.5.4.1 Dotyková zóna oblast 3 - Benešovská

Zóna severního sektoru naléhající na Benešovskou ulici je funkčně vyhrazená mixu lehká výroba, laboratoře, polygrafie, doprovodná administrativa a logistika. Do tohoto území navrhuje studie nové propojení ze stávající lávky, které oblast zpřístupní pro pěší z navazujících částí města na severu i jihu. Ve vztahu k Benešovské ulici se tento segment zpřístupňuje na svém jihovýchodním cípu. V návaznosti na vstup do území podél zeleného koridoru je lokalizován maloobchod, vzorkovny a prodejny střední kapacity. Důvod k umístění této funkce je vizuálně exponovaná poloha, a tedy vhodnost pro obchodní funkci, dále snaha o posílení diverzifikace funkcí v lokalitě (monofunkce

výroby by pro většinu obyvatel kromě zaměstnanců a návštěvníků působila jako bariéra v území). Terén v této části je více vyrovnaný s Benešovskou než na severu, kde se zvedá do mimoúrovňového křížení. Severní dotyková zóna linie podél Benešovské je řešena naopak posílením izolační zeleně a její dosadbou a rekultivací, v rovinaté ploše severního cípu je pak situováno kapacitní povrchové parkoviště s výsadbou stromů. Slouží jednak pro oblast 3, ale i jako rezerva pro P+R u nádraží případně pro větší nárazové akce konané v lokalitě 1 a využívá jinak obtížně využitelné plochy trojúhelníku při náběhu estakády.

Na místě stávajícího severního sestupu z lávky doporučuje návrh dotvoření bloku za hranicí řešeného území a zvýšení významu místa skrze umístění vhodné funkce.

7.5.4.2 Dotyková zóny oblast 4 - Benešovská

Oblast 4 vymezená ze severu novým zeleným propojením pro cyklisty a pěší kolem revitalizovaného Folknářského potoka, z jihu kolejištěm a novým zahlobeným propojem pro těžší dopravu, je určena pro rozvoj těžšího průmyslu a potřebného zázemí města typu energetika, spalovna, strategická nákladková kolej. Styk této zóny s městem probíhá především v režimu dopravní obslužnosti pro těžší dopravu a izolační zeleně lemující Benešovskou ulici.

Přechody v místě kruhového objezdu, které jsou součástí projektu přestavby Benešovské ulice, jsou doplněny o lávku překonávající kapacitní komunikaci v místě, kde navazuje nový zelený koridor. Návrh nabízí možnost překonat tepnu i v mezilehlém úseku, neboť vzdálenost lávky současné a nově navrhovaného kruhového objezdu je značná. Byla prověřena možnost přejít Benešovskou úrovní, což by byla preferovaná varianta, ale vzhledem k plánované intenzitě dopravy v odbočovacím pruhu a šíři komunikace se tato možnost nezdá reálná.

7.5.4.3 Dotyková zóna jih, oblast 6 – polygon

Ve skutečnosti zde k dotyku nedochází, protože tato část území je izolovanou slepou větví oddělenou z obou stran kolejištěm. Vzhledem k nemožnosti vhodného ideálně průjezdného napojení na dopravní infrastrukturu se jeví jako vhodné využití polygon pro crash-testy spolu se zázemím pro SŽ. Oblast je izolovaná a koncová.

8 PŘÍLOHY

Seznam příloh:

- Příloha 1: Výkresy k analytické části
- Příloha 2: Problémový výkres
- Příloha 3: Koncepční skica s variantami řešení
- Příloha 4: Výkresy k návrhové a implementační části
- Příloha 5: Orientační propočet nákladů na realizaci

POUŽITÉ ZDROJE

Tištěné zdroje

Politika územního rozvoje ČR (2019)

Webové stránky

Bundesagentur für Arbeit (2020). Dostupné z:

<https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Arbeitslose-und-gemeldetes-Stellenangebot/Arbeitslose/Arbeitslose-Nav.html>

ČHMÚ (2020): Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika. Tabele ročenky. Dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html

ČSÚ (2020a): Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011. Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/czso/iii-pocet-obyvatel-a-domu-podle-kraju-okresu-obci-a-casti-obci-v-letech-1869-2011_2015

ČSÚ (2020b): Databáze demografických údajů za vybraná města ČR. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>

ČSÚ (2020c): Databáze demografických údajů za obce ČR. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>

ČSÚ (2017): Demografická ročenka měst 2007-2016. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/demograficka-rocenka-mest-4tknb9s03b>

Hydrosoft Veleslavín (2020): Povodňový informační systém. Dostupné z:

http://webmap.dppcr.cz/dpp_cr/povis.dll

MmD (2015): 3. komunitní plán sociálních služeb města Děčín 2015 – 2018. Dostupné z:

https://komunitni.mmdecin.cz/images/dokumenty/komunitni_plan_3_decin.pdf

MmD (2019): Strategická analýza vybraných rozvojových oblastí města Děčín a komplexní socioekonomická analýza. Dostupné z:

https://projektydecin.cz/phocadownload/strategicka_analyza_pro_sedm_rozvojovych_oblasti_statutarniho_mesta_decin_a_komplexni_socioekonomicka_analyza_2019.pdf

MMR a MPO (2017): Souhrnný akční plán strategie restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje 2017–2018. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Restart_1.pdf

MMR (2013): Studie rozvoje česko-saského příhraničí. Dostupné z:

https://www.mmr.cz/MMR/media/MMR_MediaLib/Územní%20a%20bytová%20politika/Územní%20plánování/pracovní%20skupiny/Cesko-Sasko-studie.pdf

MMR (2017): Zásady urbánní politiky. Dostupné z:

https://mmr.cz/MMR/media/MMR_MediaLib/Podpora%20regionů%20a%20cestovní%20ruch/Regionální%20politika/ZUP_2017.pdf

MMR (2018): Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Dostupné z:

<https://www.dotaceeu.cz/getmedia/2b17829c-0fba-4077-8e3c-faac0689a9dc/NKR-schvalena-verze.pdf.aspx?ext=.pdf>

MMR: Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. Dostupné z:

<https://www.mmr.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf.aspx?ext=.pdf>

MMR: Politika územního rozvoje ČR. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/647ac23c-05f7-469f-a200-af8d3be4e4ae/PUR-CR_ve_zneni_Aktualizaci_c_1_2_3_uplne_zneni.pdf.aspx?ext=.pdf

MPO, MMR, MZ, MŽP, CzechInvest (2019): 10. Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/podpora-brownfieldu/2019/8/NSRB-2019-2024.pdf>

MPSV (2020a): Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/z-uzemniho-hlediska>

MPSV (2020b): Podíl nezaměstnaných osob od roku 2005. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/casove-rady-mn-a-pno>

MPSV (2020c): Analýza poptávky po pracovní síle a nabídky pracovní síly. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/analiza-poptavky-po-pracovni-sile-a-nabidky-pracovni-sily>

MŠMT (2020): Rejstřík škol a školských zařízení. Dostupné z: <https://rejstriky.msmt.cz/rejskol/>

MŽP (2016): Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\\$FILE/SOPSZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/$FILE/SOPSZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf)

SEKM (2020): Systém evidence kontaminovaných míst. Dostupné z: <https://www.sekm.cz/>

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020): Regionaldatenbank Deutschland. Dostupné z: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/logon>

Statutární město Děčín (2013): Strategický plán rozvoje města Děčín 2014 – 2020. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/sprm_decin_final_170921_aktualizace.pdf

Statutární město Děčín (2017): ÚP Děčín. Dostupné z: <https://www.mmdecin.cz/index.php/cs/uzemni-plany/decin/pravni-stav-uzemniho-planu-mesta-decin-uplne-zneni-uzemniho-planu-mesta-decin-po-vydani-8-zmeny/textova-cast-10>

Úřad vlády (2017): Strategický rámec Česká republika 2030. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/CR-2030/Strategicky-ramec-CR-2030-compressed.pdf>

Ústecký kraj (2019): Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1732086

Veřejná databáze ČSÚ (2020). Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/>

Veřejná databáze ČSÚ (2020a): Zařízení sociálních služeb v obcích vybraného SO ORP. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=SZB13&pvokc=&sp=A&katalog=30850&z=T>

Statistické podklady a data

Základní mapa ČÚZK

Ortofotomapa ČÚZK

ESRI ArcMap 10.4