

Česká republika
Národní strategie pro Fond soudržnosti
- Sektor dopravy -

SOUHRNNÝ ITINERÁŘ

**Zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v úseku mezi Střekovem a státní hranicí
ČR/SRN**

1. Číslo multimodálního koridoru TEN a infrastruktury E:

Navrhovaná vnitrozemská vodní cesta je součástí evropského multimodálního koridoru č. 4, který zahrnuje vnitrozemskou vodní cestu E 20 podle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – AGN, spojující Severní moře přes Hamburk a Magdeburk s územím ČR při možnosti prodloužení na Dunaj.

2. Celková délka v km: 40 km

3. Současné hlavní technické charakteristiky:

Podle statistické evidence poskytují stávající plavební podmínky v dané lokalitě plavební hloubku 2 m pouze 90 dnů v roce (28 dnů v roce 1990 a 22 dnů v roce 1991) a plavební hloubku 1,4 m pouze 155 dnů v roce (v roce 1991 pouze 68 dnů).

4. Plánované technické charakteristiky a časový harmonogram:

Cílem projektu je odstranit současné problematické plavební podmínky na regulovaném úseku Labe mezi vodním dílem Střekov v Ústí n. L. a státní hranicí s Německou spolkovou republikou v blízkosti Hřenska, kde je splavnost zcela závislá na přirozeném kolísání vodní hladiny. Projekt by měl zajistit pokračování vodní dopravy mezi německým úsekem Labe, který je v současnosti upravován na plavební hloubku 1,4 m po nejméně 345 dnů v roce a českým úsekem Labe mezi Ústím n. L.-Střekovem a Chvaleticemi (délka 171 km, plavební hloubka 2 až 2,1 m) nebo Ústím n. L.-Střekovem a Mělníkem (plavební hloubka 2 m) a dále mezi Mělníkem a Prahou nebo Třebenicemi (plavební hloubka 1,8 m) v celkové délce 160 km.

Základní parametry vodní cesty jsou uvedeny níže:

- minimální plavební hloubka 140 cm při průtoku Q_{345} , tj. $110 \text{ m}^3/\text{s}$ v měřicí stanici v Ústí n. Labem
- plavební hloubka 220 cm při průtoku Q_{180} , tj. $236 \text{ m}^3/\text{s}$ v měřicí stanici v Ústí n. Labem
- minimální šířka plavební trasy 50 m v přímé linii na úrovni maximálního ponoru plavidla
- minimální výška mostů 7 m nad maximální úrovní splavného průtoku

Nezbytné úpravy budou provedeny v úseku mezi 69. říčním km na výpusti z plavební komory vodního díla ve Střekově a 105. říčním km v blízkosti vesnice Dolní Žleb, tj. na úseku

dlouhém 36 km. Díky příznivým morfologickým podmínkám koryta řeky jsou požadované parametry vodní cesty v úseku mezi 105. říčním km a státní hranicí na 109. říčním km již splněny.

Projekt bude rozdělen do dvou na sebe navazujících etap:

1. etapa projektu, úsek mezi **Boleticemi** a **státní hranicí ČR/SRN** mezi 90. a 105. říčním km, do konce roku 2007.

2. etapa projektu, úsek mezi **Střekovem** a **Boleticemi** mezi 69. a 90. říčním km, do konce roku 2009.

5. Stav v lednu 2003:	délka v km	náklady bez daní v mil. EUR (*)	(část spolufinancování (IFI**))	
Vykonané práce	-	-	-	-
Probíhající práce	-	-	-	-
Plánované práce	40	207,06	-	-
CELKEM	40	207,06	-	-

* Pracovní hypotéza: 1 Euro = 30 Kč

** IFI = Mezinárodní finanční instituce (Světová banka, EBRD...)

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti

- Sektor dopravy -

PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU

1. etapa projektu – zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Boletice – státní hranice ČR/SRN

I – Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti

Itinerář	Zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v úseku mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN
Priorita	První navrhovaná priorita pro český plavební projekt.
Stručný popis	<p>Základní parametry vodní cesty jsou tyto:</p> <ul style="list-style-type: none">• minimální plavební hloubka 140 cm při průtoku Q_{345}, tj. 110 m³/s v měřící stanici v Ústí n. Labem• plavební hloubka 220 cm při průtoku Q_{180}, tj. 236 m³/s v měřící stanici v Ústí n. Labem• minimální šířka plavební trasy 50 m v přímé linii na úrovni maximálního ponoru plavidla• minimální výška mostů 7 m nad maximální úrovní splavného průtoku <p>Nezbytné úpravy budou provedeny na úseku mezi 90. říčním km v blízkosti Boletic a 105. říčním km v blízkosti obce Dolní Žleb, tj. na úseku dlouhém 15 km. Díky příznivým morfologickým podmínkám koryta řeky jsou požadované parametry vodní cesty v úseku mezi 105. říčním km a státní hranicí na 109. říčním km již splněny.</p> <p>Projekt se skládá ze vzdouvacího zařízení a plavební komory v lokalitě obce Prostřední Žleb (99. říční km), opatření na zvýšení parametrů koryta v úseku 6 km po proudu od vzdouvacího zařízení a úpravy říčních břehů ve vzdouvacím úseku o délce 9 km po proudu od 90. říčního km.</p>
Hlavní cíle	<p>Cílem projektu je odstranit současné problematické plavební podmínky na regulovaném úseku Labe mezi Boleticemi a státní hranicí s Německou spolkovou republikou v blízkosti Hřenska, kde je splavnost zcela závislá na přirozeném kolísání vodní hladiny a kde jsou vysoké náklady spojené s trvalou údržbou splavnosti trasy. Projekt by měl zajistit pokračování vodní dopravy mezi německým úsekem Labe, který je v současnosti upravován na plavební hloubku 1,4 m po nejméně 345 dnů v roce, a českým územím, včetně dostatečně velkého veřejného přístavu v Děčíně, až do loděnic v Boleticích.</p>

Délka	19 km, stavební práce v délce 15 km	
Charakteristika projektu	<p>Vzdouvací zařízení a plavební komora v lokalitě obce Prostřední žleb na 99 říčním km.</p> <p>Úprava říčních břehů ve vzdouvacím zařízení mezi 90. a 99. říčním km.</p> <p>Zvýšení parametrů koryta v úseku po proudu od vzdouvacího zařízení mezi 99. a 105. říčním km.</p>	
Doprava	Lodní doprava mil. t/rok	Mezinárodní doprava v % z celku
- Stávající	1,4	takřka 100 %
- Prognóza (při spuštění projektu)	2,5	takřka 100 %

Náklady projektu (bez daní) v mil. EUR leden 2003	Celkové náklady:	Výdaje před podepsáním FM:	Výdaje po podepsání FM:
	74,6	-	74,6
Míra návratnosti	<p>Finanční míra návratnosti Ekonomická míra návratnosti</p> <p>16,9 % (včetně 2. etapy projektu)</p>		
Životní prostředí	<p>EIA je v kompetenci ministerstva životního prostředí.</p> <p>V některých úsecích jezových zdrží jsou navrhována ekologická opatření za účelem vytvoření mělkých jezírek a pravidelně zaplavovaných písčinných oblastí s příznivými podmínkami pro výskyt místní vegetace. Pro zachování možnosti migrace ryb v dotyčném úseku budou zřízeny rybí propusti na plavebním stupni.</p> <p>Náklady opatření na zmírnění následků činí 4 % celkových nákladů.</p>		

Časový harmonogram realizace	Procedura	Již provedeno Ano/Ne	Datum zahájení	Očekávané ukončení
	Studie proveditelnosti: ekonomická, sociální a finanční analýza	Ano	05.1999	11.2000
	EIA	Ano	06.1999	11.2001

	Tendrová dokumentace	Ne	09.2004	05.2005
	Získání pozemků	Ne	08.2004	04.2005
	Výstavba	Ne	05.2005	12.2008

Finanční plán	Fond soudržnosti	Půjčka	Státní rozpočet	SFDI
	85 %	-	-	15 %

II – Soulad s dopravní politikou EU

TEN a TINA	Projekt je součástí IV. trans-evropského multimodálního koridoru, který zahrnuje vnitrozemskou vodní cestu E 20 podle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu –AGN, spojující Severní moře přes Hamburk a Magdeburk územím ČR při možnosti prodloužení na Dunaj. Projekt je založen nařízení Rady č. 93/628/ES o rozvoji trans-evropské sítě kombinované dopravy.
Propojení se sítí sousedních států	Realizace projektu přispěje k rozvoji mezinárodní dopravy mezi ČR a Německem a rozvoji stávajících sítí vodních cest v dalších zemích EU i mimo EU. Předpokládaný podíl tohoto mezinárodního druhu dopravy činí takřka 100 %. Převažuje podíl nákladní dopravy, zatímco osobní a rekreační doprava mají menší podíl.

III – Soulad s českým národním a sektorovým plánem

Český národní rozvojový plán	Projekt je součástí českého národního rozvojového plánu
Dopravní politika ČR	Projekt je součástí dokumentu „Dopravní politika ČR“, který byl schválen usnesením vlády č. 413 ze dne 17. června 1998.
Závazek vlády	Projekt je rovněž v souladu s usnesením vlády č. 741 z 21. července 1999 o rozvoji dopravních sítí v ČR do roku 2010.

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti

- Sektor dopravy -

PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU

2. etapa projektu – zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Střekov – Boletice

I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti

Itinerář	Zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v úseku mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN
Priorita	Druhá navrhovaná priorita pro český plavební projekt.
Stručný popis	<p>Základní parametry vodní cesty jsou tyto:</p> <ul style="list-style-type: none">• minimální plavební hloubka 140 cm při průtoku Q_{345}, tj. $110 \text{ m}^3/\text{s}$ v měřicí stanici v Ústí n. Labem• plavební hloubka 220 cm při průtoku Q_{180}, tj. $236 \text{ m}^3/\text{s}$ v měřicí stanici v Ústí n. Labem• minimální šířka plavební trasy 50 m v přímé linii na úrovni maximálního ponoru plavidla• minimální výška mostů 7 m nad maximální úroveň splavného průtoku <p>Nezbytné úpravy budou provedeny na úseku mezi 69. říčním km na výpusti z plavební komory vodního díla ve Střekově a 90. říčním km v blízkosti Boletic, tj. na úseku dlouhém 21 km.</p> <p>Projekt se skládá ze vzdouvacího zařízení a plavební komory v lokalitě obce Malé Březno (82. říční km) a opatření na zvýšení parametrů koryta v úseku 8 km po proudu od vzdouvacího zařízení na konec vzdouvací linie v Prostředním Žlebu (90. říční km). Tato etapa rovněž zahrnuje úpravu říčních břehů v 5 km vzdouvacím úseku plavebního stupně v Malém Březnu (77. říční km) a úpravy na zvýšení parametrů koryta v 8 km úseku proti proudu od konce vzdouvacího úseku do Střekova.</p>
Hlavní cíle	<p>Cílem projektu je odstranit současné problematické plavební podmínky na regulovaném úseku Labe mezi koncem vzdouvací linie v Prostředním Žlebu a stávajícím vodním dílem ve Střekově, kde je splavnost zcela závislá na přirozeném kolísání vodní hladiny a kde jsou vysoké náklady spojené s trvalou údržbou splavnosti trasy. Projekt by měl zajistit pokračování vodní dopravy mezi německým úsekem Labe, který je v současnosti upravován na plavební hloubku 1,4 m po nejméně 345 dnů v roce, a českým úsekem Labe až k vodnímu dílu ve Střekově, kde jsou již splněny požadované parametry na labsko-vltavskou vodní cestu.</p>

Délka	21 km	
Charakteristika projektu	<p>Vzdouvací zařízení a plavební komora v lokalitě obce Malé Březno 82. říčním km.</p> <p>Úprava říčních břehů ve vzdouvacím úseku mezi 77. a 82. říčním km.</p> <p>Opatření na zvýšení parametrů koryta v úseku po proudu od vzdouvacího zařízení mezi 82. a 90. říčním km.</p> <p>Opatření na zvýšení parametrů koryta v úseku proti proudu od konce vzdouvací linie v Malém Březnu mezi 69. a 77. říčním km</p>	
Doprava	Lodní doprava mil. t/rok	Mezinárodní doprava v % z celku
Stávající	1,4	takřka 100 %
Prognóza (při spuštění projektu)	3,2	takřka 100 %

Náklady projektu (bez daní) v mil. EUR leden 2003	Celkové náklady:	Výdaje před podepsáním FM:	Výdaje po podepsání FM:
	130,3	-	130,3
Míra návratnosti	<p>Finanční míra návratnosti Ekonomická míra návratnosti</p> <p>16.9 % (včetně 1. etapy projektu)</p>		
Životní prostředí	<p>EIA je v kompetenci ministerstva životního prostředí.</p> <p>V některých úsecích jezových zdrží jsou navrhována ekologická opatření za účelem vytvoření mělkých jezírek a pravidelně zaplavovaných písčiny oblastí s příznivými podmínkami pro výskyt místní vegetace. Pro zachování možnosti migrace ryb v dotyčném úseku budou zřízeny rybí propusti na plavebním stupni.</p> <p>Náklady opatření na zmírnění následků činí 4 % celkových nákladů.</p>		

Časový harmonogram realizace	Procedura	Již provedeno Ano/ne	Datum zahájení	Očekávané ukončení
	Studie proveditelnosti: ekonomická, sociální a finanční analýza	Ano	05.1999	11.2000
	EIA	Ano	06.1999	11.2001

	Tendrová dokumentace	Ne	09.2004	05.2005
	Získání pozemků	Ne	08.2005	04.2006
	Výstavba	Ne	05.2007	12.2010

Finanční plán	Fond soudržnosti	Půjčka	Státní rozpočet	SFDI
	85 %	-	-	15 %

II – Soulad s dopravní politikou EU

TEN a TINA	Projekt je součástí IV. trans-evropského multimodálního koridoru, který zahrnuje vnitrozemskou vodní cestu E 20 podle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu –AGN, spojující Severní moře přes Hamburk a Magdeburk územím ČR při možnosti prodloužení na Dunaj. Projekt je založen nařízení Rady č. 93/628/ES o rozvoji trans-evropské sítě kombinované dopravy.
Propojení se sítí sousedních států	Realizace projektu přispěje k rozvoji mezinárodní dopravy mezi ČR a Německem a rozvoji stávajících sítí vodních cest v dalších zemích EU i mimo EU. Předpokládaný podíl tohoto mezinárodního druhu dopravy činí takřka 100 %. Převažuje podíl nákladní dopravy, zatímco osobní a rekreační doprava mají menší podíl.

III – Soulad s českým národním a sektorovým plánem

Český národní rozvojový plán	Projekt je součástí českého národního rozvojového plánu
Dopravní politika ČR	Projekt je součástí dokumentu „Dopravní politika ČR“, který byl schválen usnesením vlády č. 413 ze dne 17. června 1998.
Závazek vlády	Projekt je rovněž v souladu s usnesením vlády č. 741 z 21. července 1999 o rozvoji dopravních sítí v ČR do roku 2010.