

ROZVOJOVÁ ZÓNA DĚČÍN

podnět ke vzniku zájmového sdružení



Autoři: Zdeněk Machala, Vlastimil Pažourek, Aleš Černohous

květen 2015

Rozvojová zóna Děčín

Cíl: řešení dlouhodobého hospodářského a sociálního zaostávání města Děčína a jeho regionu prostřednictvím vybraných rozvojových projektů

Projekty:

Průmyslová zóna

Přeměna stávající starší dopravní a průmyslové infrastruktury v oblasti Děčína na oblast využitelnou pro průmyslové podnikání, vytipované oblasti:

- Východní nádraží
- Část Hlavního nádraží (Děčín-západ)
- Brownfield Křešice

Projekt průmyslové zóny představuje výraznou finanční účast státu (75%), zřizovatelem může být město, případně kraj. Průmyslová zóna není cílem, ale prostředkem k přivedení nových průmyslových investorů nebo rozvoji podniků místních.

Technické památky

Podpora zachrany a hledání smysluplného využití technických památek v dané oblasti, zejména historické budovy Východního nádraží Děčín.

Přeměna památky na společensky využitou nemovitost se neobejde bez výrazné účasti státu. Přitom nelze využít stejné fondy jako na průmyslové zóny.

Možnosti spolupráce zúčastněných subjektů:

- A. Ustanovit spolek (dříve občanské sdružení) jako organizaci podporující výše uvedené záměry. Tedy stanovy (návrh zpracován), registrace, představenstvo, dozorčí rada, hospodaření atd.
- B. Vytvořit pracovní skupinu pod stávající nepolitickou organizací. Nabízí se HSRD (Hospodářská a sociální rada okresu Děčín)
- C. Jiné možnosti.

Členové sdružení

Zejména právnické osoby (podniky, školy, spolky, město Děčín).

Subjekty, se kterými je nebo bude jednáno:

- Czechinvest (Ministerstvo průmyslu a obchodu)
- Ministerstvo dopravy
- SŽDC – Správa železniční dopravní cesty
- ČD – České dráhy
- Majitelé brownfieldů na území Děčína
- Národní technické muzeum
- ČVUT

Historický exkurz

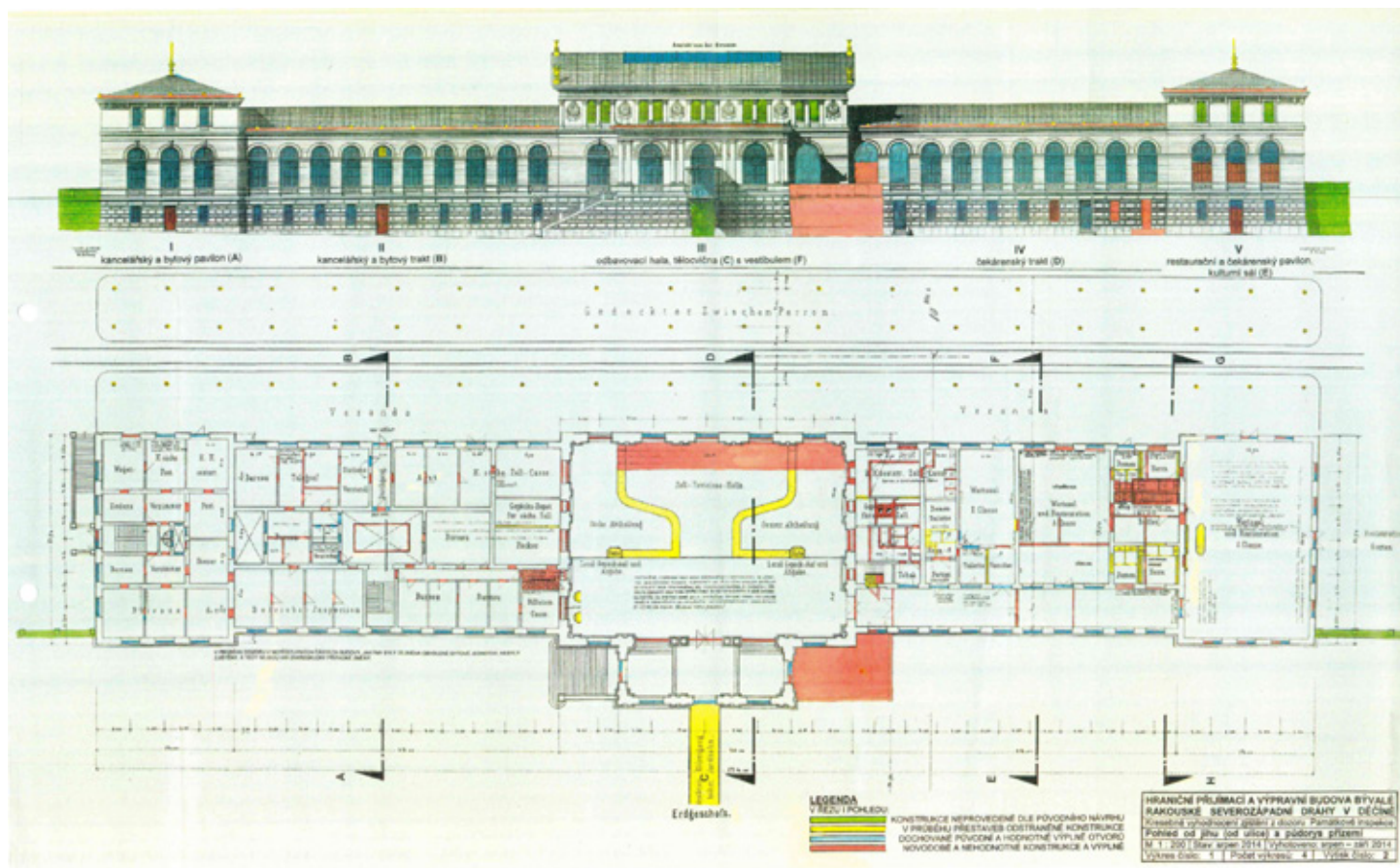
Železniční areál nádraží Rakouské severozápadní dráhy byl součástí velkého železničního projektu z let 1867-1873, který vytvořil síť 800 km železnic mezi Vídní a Děčínem a ve východních Čechách. Rakouská severozápadní dráha byla později i vlastníkem Rakouské severozápadní paroplavební společnosti, takže logisticky zajišťovala spojení od moře po Labi přes Čechy na Dunaj dále na Balkán. Ve své době byla největším investorem v Děčíně.

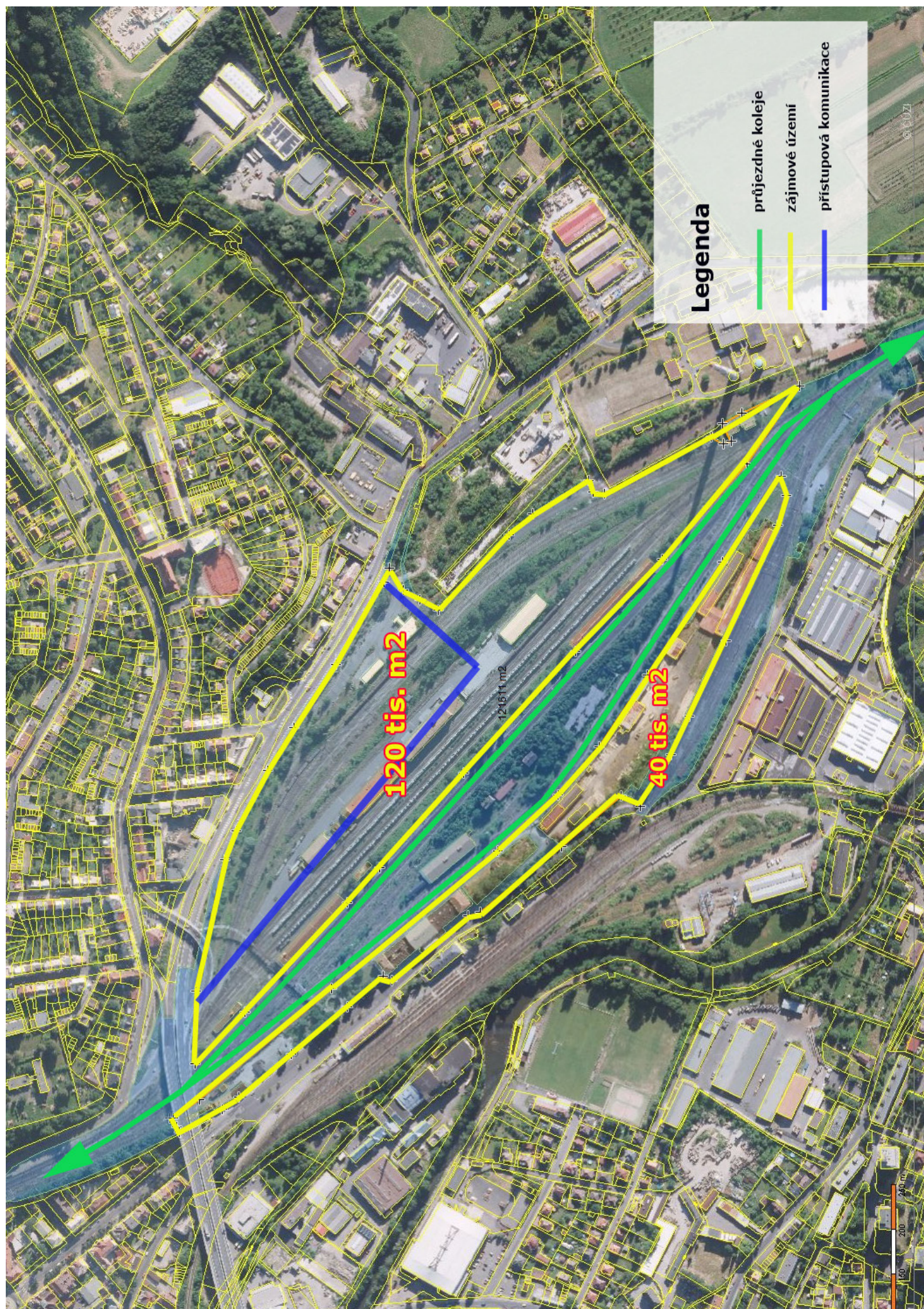
V Děčíně k síti Rakouské severozápadní dráhy patřilo část kolejí v Děčíně-Horním Žlebu s železničním mostem přes Labe v Loubí, tunely pod Kvádrberkem, drážní těleso z Loubí k tzv. „východnímu nádraží“, kde byla místní centrála společnosti, dále do vnitrozemí po pravém břehu Labe přes Boletice, tunelem u Nebočad ve směru na Lysou nad Labem a Nymburk. Součástí sítě bylo i zbořené nádraží v Praze-Těšnově.

Vybudování děčínského „dolního“ dnes spíše „východního“ nádraží v letech 1873-4 si vyžádalo velké terénní úpravy, při nichž dělníci museli přemístit cca. 500 000 kubických metrů zeminy a 60 000 šterku. Kromě honosné výpravní budovy zde vyrostly, celnice, sklady, opravny, v areálu nádraží byly položeny koleje o celkové délce 24 km.

Po 35. letech samostatného provozu došlo v roce 1909 k zestátnění firmy, což přirozeně znamenalo řadu provozních změn v organizaci železnice. V Děčíně vznikl velký komplex majetku železnice tvořený původně ze čtyř rakouských soukromých drážních společností, který po roce 1945 rozšířil i majetek původně saské dráhy. Děčínskému východnímu nádraží byla přisouzena role obslužného nádraží pro přístav v Děčíně-Loubí a odstavného nádraží na čekající vlaky v trase po pravém břehu Labe směrem do Německa.







Legenda

průjezdné koleje

zájmové území

přístupová komunikace

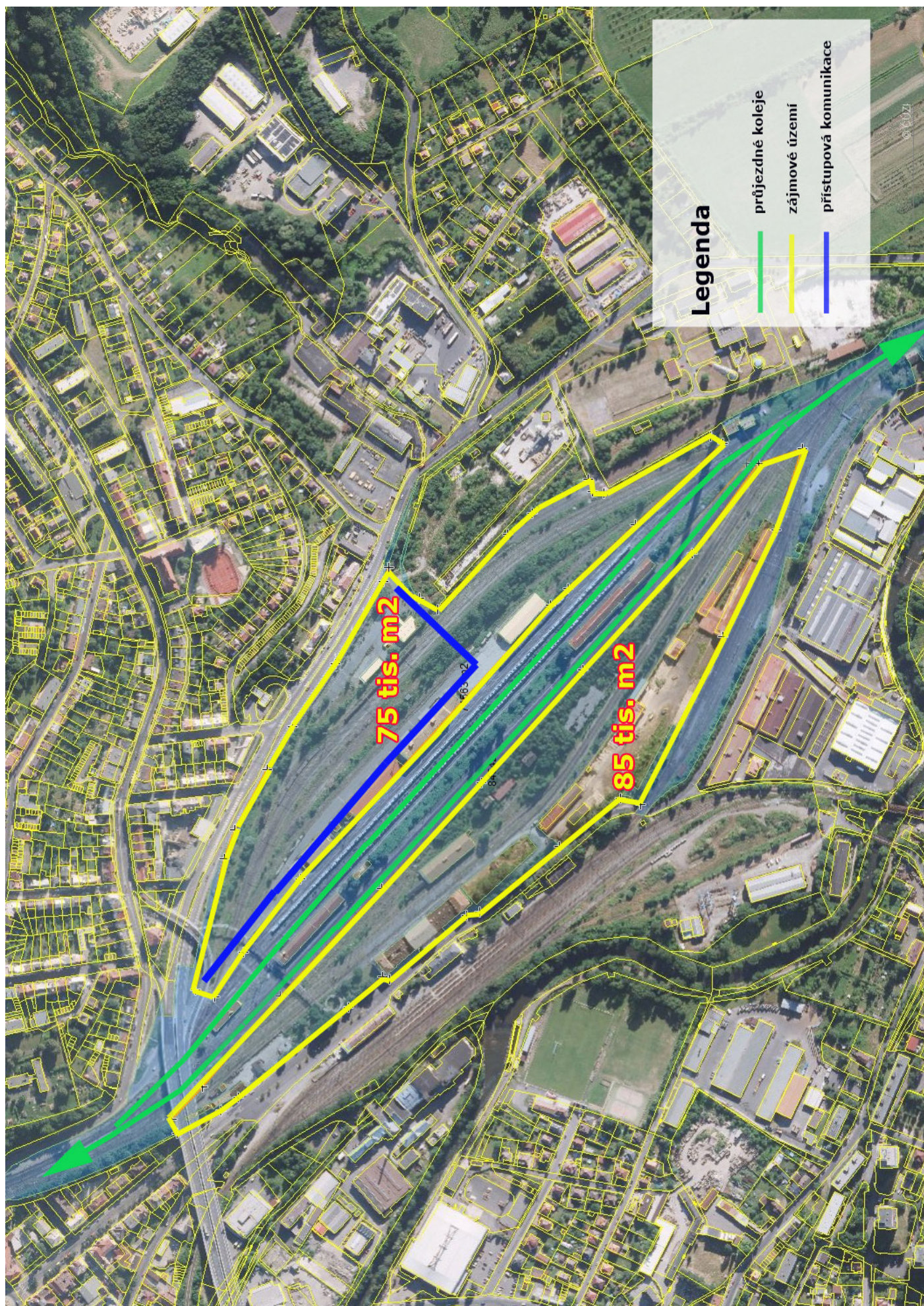
120 tis. m2

121611 m2

40 tis. m2

0 40 80 m

© 2021



Legenda

průjezdné koleje

zájmové území

přístupová komunikace

75 tis. m2

85 tis. m2

610071

95 tis. m²

