

**KONCEPCE DOPRAVY** (dopravní infrastruktury) v návrhu nového územního plánu (2011) je špatná:

- jde proti soudobým trendům dopravních koncepcí měst vyspělé Evropy;
- je finančně nereálná.

Koncepci dopravy je třeba v návrhu územního plánu (ÚP) zcela změnit. Změna návrhu ÚP je v nyní v kompetenci pořizovatele a příslušného zastupitele města. Co do rozsahu se jedná o tzv. **PODSTATNÉ ÚPRAVY NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU<sup>1</sup>**, které je třeba dle stavebního zákona opětovně společně projednat. Rovněž je nutné se smířit s posunutím termínu vydání nového ÚP Ústí n. Labem.

## **PODSTATNÉ ÚPRAVY NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU<sup>1</sup> ÚSTÍ NAD LABEM**

Části:

### **KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

#### **SILNIČNÍ DOPRAVA:**

1. úplně vypustit „městský polookruh“ vedený převážně v tunelech a na mostech v trase Bukov, Předlice, Hostovice, Střekov, Olšinky, Krásné Březno;
2. „městský polookruh“ nezahrnovat ani do územní rezervy;
3. silniční dopravu řešit lokálními úpravami stávající komunikační sítě a s uplatněním soudobých dopravně-urbanistických principů spočívajících zejména v preferenci veřejné a nemotorové dopravy a v regulaci dopravy automobilové;
4. zrušit tunelové vedení ulice Sociální péče;
5. silniční propojení ulic U Trati – Žižkova zcela zrušit, protože znemožňuje výstavbu centrálního krajského dopravního terminálu, jehož jádrem je nádraží Ústí nad Labem centrum (viz níže).

#### **ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA:**

1. zpracovat do územní rezervy vedení vysokorychlostní tratě (VRT) Praha – Drážďany podle strategické studie „VYSOKORYCHLOSTNÍ NAPOJENÍ ÚSTÍ nad Labem a rychlostní spojení Praha – Most – K. Vary – Cheb“ zadané Ministerstvem dopravy a zpracované Ing. Kalčíkem v 06/2010<sup>2</sup>;
2. obnovit železniční zastávku „Šichtovka“ na trati 073 a nově zřídit žel. zastávku Církvice na trati 072<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> §53 Stavebního zákona (č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů)

<sup>2</sup> Nesplněný požadavek Ministerstva dopravy (MM/OUP/NUP/452/2010 - 17.03.2010) z Odůvodnění územního plánu Ústí n. Labem (duben 2011) str. 30-31 a 164

<sup>3</sup> Studie „Optimalizace autobusové hromadné dopravy v okrese Ústí n. L.“, zadané odborem dopravy města Ústí n. Labem a zpracované Metroprojektem Praha v 09/1999

# ODŮVODNĚNÍ

Podstatné úpravy návrhu ÚP Ústí n. L. k datu 09/2011

vyplývají věcně:

- a) ze zastaralé dopravně-urbanistické koncepce návrhu ÚP, založené na preferenci automobilové dopravy před dopravou veřejnou a nemotorovou;
- b) z finanční nerealnosti navržené koncepce „tunelů a mostů“;

a dále pak formálně:

- c) pro nedostatečnou komunikaci pořizovatele s veřejností během celého procesu pořizování ÚP;
- d) pro nesplnění požadavku Ministerstva dopravy na zpracování vysokorychlostního železničního spojení Praha - Drážďany ve var. přes Ústí n. L.;
- e) pro nerespektování připomínek a námitek veřejnosti k „tunelům a mostům“.

Body a) + b) jsou níže podrobněji okomentovány

## ad a) ZASTARALÁ KONCEPCE

Moderní dopravní politiky měst vyspělých evropských států formují zcela odlišným způsobem dopravně-urbanistickou koncepci, kterou pak zpracují do prostorových či územních plánů. Zásady současné moderní dopravně-urbanistické koncepce:

- nestavět nové silnice uvnitř města, které tam přivedou další automobily;
- tvrdě regulovat automobilovou dopravu v rámci stávající uliční městské sítě;
- výrazně podporovat veřejnou dopravu všeho druhu (místní, regionální i dálkové) a dopravu nemotorovou (zejména cyklistickou a pěší);
- vymístit tranzitní kamionovou dopravu mimo město a přerozdělit část nákladní dopravy na železnici.

Návrh dopravní infrastruktury ÚP Ústí n. L. jde v tomto směru opačným směrem a je návrhem „města pro automobily“. Návrh není dopravně-urbanistický, tedy multiprofesní, ale ryze technokratický dopravně-inženýrský, který vznikl na základě nejasně formulovaného zadání od města. Základ dopravní infrastruktury tvoří:

- výstavba nového silničního tunelově-mostního polookruhu i přesto, že město má dostatečně hustou a kapacitní uliční síť. Nový polookruh zapříčiní následné zahlcení vnitřního města automobily, znemožní regulaci automobilové dopravy ve městě a postupně bude paralyzovat veřejnou hromadnou dopravu. Silniční polookruh na hranicích města přitom již dnes tvoří dálnice D8.

Urbanistickou koncepci města poznamenaly zásahy vycházející z vyhodnocení protěžovaného dopravního, spíše silničního modelu. Dopravní model má být přitom

pouze pomůckou pro tvorbu dopravně-urbanistické koncepce města, zde však budí dojem prostředku k prosazování dílčích lobbyistických cílů.

Dopravní model musí také pracovat se všemi druhy dopravy (silniční, železniční, veřejnou, nemotorovou) a musí pracovat s podílem přepravní práce zejména mezi individuální a veřejnou dopravou. To není z návrhu ÚP patrné.

### K jednotlivým bodům zásad současné moderní dopravně-urbanistické koncepce

- Nestavět nové silnice uvnitř města, které tam přivedou další automobily.

Návrh ÚP navrhuje v rozporu se současnými evropskými trendy extenzivní rozvoj městské silniční sítě vycházející z jednostranných závěrů dopravního (silničního) modelu. Prognóza dopravního modelu Ústí n. L. vychází ze strmého nárůstu zejména individuální automobilové dopravy (IAD) promítnutého z nepochopitelného důvodu až do r. 2040. V té době se má vnitřní město bez tunelově-mostního polookruhu zahltit automobily. Místo klasických prvků regulace IAD, podpory veřejné a nemotorové dopravy a podpory změny dopravního chování obyvatel, navrhuje územní plán nákladné a velikosti města neúměrné rozšíření silnic uvnitř města o tunelově-mostní polookruh, i když silniční polookruh na hranicích města již dnes tvoří dálnice D8.

Např. silnice tunelem z Bukova pod Střížovickým vrchem do Předlic a dále do Hostovic na Žižkovu ulici tvoří zcela nadstandardní zkratku sever – jih (D8 Žďárek – D8 Trmice). Postiženými by byli zejména zbylí obyvatelé za totality zdevastovaného Bukova podél Božtěšické ulice. Bukov je třeba urbanisticky rehabilitovat a Božtěšickou ulici humanizovat a ne zde zafixovat kapacitní silniční tah.

Celkově by pak silniční polookruh se třemi tunely a dvěma mosty přes Labe zvedl nepřiměřeně k velikosti města nabídku pro individuální silniční dopravu. Teprve následně by město čelilo hrozbám zpětného zahlcení automobily, zhoršení kvality života a poruchám v provozu hromadné dopravy vlivem dopravních zácep. Klesající zájem o nekvalitní veřejnou dopravu by mohl vést až k její konečné likvidaci. Zhoršení kvality života by vedlo k dalšímu odlivu bydlících na okraj města, odkud se pohodlně (po nějaký čas) dostanou do centra města automobilem. Odborně se tomuto jevu říká „bludný kruh úpadku města“.

Silniční propojení ulic U Trati – Žižkova znemožňuje výstavbu centrálního krajského dopravního terminálu, jehož jádrem má být nádraží Ústí nad Labem centrum. Propojení je dostatečně kapacitní po dnešní trase přes kruhový objezd. V rámci modernizace uzlu budou zvýšeny koleje a podjezdná výška mostů na trati mezi hlavním a západním nádražím. V rámci výstavby terminálu se předpokládá podzemní parkoviště pro klienty dálkové železniční dopravy napojené na ulici U Trati.

Dopravní koncepce současných civilizovaných evropských měst se řeší úplně jiným způsobem. Stojí především na tvrdé regulaci individuální dopravy uvnitř měst a na preferenci veřejné a nemotorové dopravy. Příkladem může být švýcarský Zürich, kde

v několika lidových referendech byla měněna silniční infrastruktura na infrastrukturu pro veřejnou dopravu.

- Tvrdě regulovat automobilovou dopravu v rámci stávající uliční městské sítě.

Tvrdá regulace se vztahuje na kamionovou dopravu ve městě a na individuální automobilovou dopravu v historickém jádru města. V průměru však stačí v Ústí n. Labem automobilovou dopravu regulovat přiměřeně a zároveň začít razantně preferovat veřejnou a nemotorovou dopravu. „Drastické zklidňování“ automobilové dopravy uváděné ve „Strategii rozvoje Ústí n. L. do r. 2015“<sup>4</sup> je tak trochu strašákem předjímajícím nutnost „drastického podtunelování“.

Podmínky pro úspěšnou regulaci automobilové dopravy uvnitř města jsou v současnosti dostatečně nastaveny. Trasa dálnice D8 tvoří již dnes městský polookruh. Ten s několika silničními napojeními na město umožňuje při dálkových cestách ze směrů od Prahy či Drážďan zbytečně neprojíždět vnitřkem kompaktního historického centra. Uliční síť města je však dostatečně hustá a kapacitní a vyhovuje potřebám nezbytné vnitroměstské automobilové dopravy.

Je třeba si uvědomit, že za totality prožilo město Ústí těžkou devastací. Cca 60% obyvatelstva bylo přemístěno do velkých panelových sídlišť mimo původně osídlenou strukturu, přičemž počet obyvatel výrazně nestoupl. Kdysi noblesní Ústí se širokými ulicemi pojížděnými tramvajemi se zejména v 70. letech min. stol. proměnilo v poloprázdné město se zdevastovaným a vybydleným centrem, město protkané širokými vyasfaltovanými čtyřpruhovými silnicemi, na kterých udržet rychlost 50km/hod. je uměním i pro slušného řidiče. I když se některé dílčí kroky k humanizaci uličních prostor udály (Masarykova tř. a několik okružních křižovatek), stále zůstává dost rezerv pro moderní způsoby úpravy uličního veřejného parteru. Citelně chybí cyklistické pruhy, vyhrazené pruhy pro trolejbusy a autobusy a různé bezpečnostní prvky pro pěší. Rovněž v civilizované Evropě používaná regulační opatření jako celoplošná zklidnění (zóny 30), zpoplatnění vjezdu do centra, emisní zóny ap. by mohla přispět k celkovému zklidnění automobilové dopravy. Tyto úpravy by v žádném případě nesnížily kapacitu uličních profilů pro přiměřené potřeby individuální automobilové dopravy (IAD) a nezbytné dopravy obslužné a zásobovací, natož aby vyvolaly potřebu vybudovat zcela zbytečný tunelově-mostní silniční polookruh.

- Výrazně podporovat veřejnou dopravu všeho druhu (místní, regionální i dálkové) a dopravu nemotorovou (zejména cyklistickou a pěší);

Veřejná městská doprava je v Ústí n. Labem z hlediska rozsahu sítě a plošné obslužnosti na vysoké úrovni. Pro páteřní síť trolejbusů a doplňkové autobusy je

---

<sup>4</sup> Strategie rozvoje Ústí n. L. do r. 2015, str. 15 (Statutární město Ústí n. Labem - 2007)

v krátké budoucnosti důležité zachovat si konkurenceschopnost v kvalitě poskytovaných služeb vůči IAD. A zde platí: regulace automobilové dopravy musí být taková, aby umožnila plynulý pohyb trolejbusů a autobusů ve městě. V předcházející kapitole již byla uvedena zmínka o citelné absenci vyhrazených jízdních pruhů pro trolejbusy, autobusy a cyklisty. To všechno většina profilů hlavní uliční sítě v Ústí dovede. Tunelově-mostní silniční polookruh by nabídl nadstandardní kapacitu pro uživatele IAD a ti by si poměrně brzy začali vynucovat vjezd do celého města (nebudou jezdit jenom tunely, ale budou se chtít někam dostat). A zde hrozí nebezpečí, že pod tlakem dojde k zaplnění celých uličních profilů automobily na úkor dopravy veřejné, cyklistické a pěší, popsané výše v kapitole „nestavět nové silnice uvnitř města...“

Veřejná příměstská železniční doprava není v návrhu územního plánu zcela doceněna. Pravobřežní železniční trať 072 a 073 je třeba propojit průjezdnou linkou příměstské železnice min. v rozsahu Litoměřice – Děčín hl. n. se zahuštěním zastávek. Na území města kromě územním plánem navržené obnovy zastávky v Brné a posunu zastávky v Sebusíně je třeba ještě zřídit zastávku v Církvicích a obnovit zastávku Šichtovka<sup>3</sup>. Zejména zastávka Šichtovka se snadnou pěší dostupností centra a v návaznosti na zastávku trolejbusů by mohla výrazně přispět k efektivnímu využití zejména severního ramene pravobřežní železnice. Zároveň by mohla nastartovat rehabilitaci bolševiky zdevastované střežkovské pravobřežní části centra. Zcela nepochopitelně se územní plán nechopil příležitosti napojit Ústí n. L. na vysokorychlostní železnici Praha – Drážďany podle strategické studie „VYSOKORYCHLOSTNÍ NAPOJENÍ ÚSTÍ nad Labem a rychlostní spojení Praha – Most – K. Vary – Cheb“ zadané Ministerstvem dopravy a zpracované Ing. Kalčíkem v 06/2010<sup>2</sup>. Tato evropsky prestižní záležitost byla sice aktualizována až po zpracování konceptu ÚP, požadavek Ministerstva dopravy však byl: zpracovat vysokorychlostní železniční napojení Ústí do ~~návrhu~~ ÚP, k čemuž nedošlo.

Připojení nové dvojkolejné trati bude od Drážďan v souběhu se současnou tratí od Teplic v Předlicích (VPS D29). V nádraží Ústí nad Labem centrum bude zřízena zastávka nad úroveň současného kolejiště na estakádě. Přístupy cestujících budou bezbariérové v meziúrovni kolejiště, přístup z nádraží do města bude přes zakrytou ulici U Trati. V úrovni této ulice a dolního kolejiště bude malý terminál veřejné dopravy a pod ním podzemní parkoviště.

Koleje nové trati ve směru do Prahy budou vedeny po estakádě a vyvolají novostavbu železničního mostu přes Labe. Současný rachotící most bude nahrazen mostem hlukově splňujícím akustické normy. Nová trať na střežkovské straně překročí současnou trať 073, část kolejiště a napojení Setuzy estakádou a pak sklesá pod povrch na zadní straně střežkovského nádraží. Toto řešení bylo vybráno ze tří variant obsluhy Ústí nad Labem novou železniční tratí. Ta má ve směru do Prahy parametry vysokorychlostní trati, ve směru do Drážďan parametry „konvenční“ trati, což znamená, že bude přístupná pro všechny typy vlaků, splňující bezpečnost průjezdu tunelem pod Krušnými horami.

Naskytá se otázka, co je pro rozvoj Ústí n. Labem důležitější, zda nepotřebné městské silniční tunely, které zadluží městský rozpočet, nebo napojení na vysokorychlostní síť evropských železnic, hrazenou z prostředků státu a EU. Obě stavby mají něco společného: uspokojí objemem práce stavební lobby.

- Vymístit tranzitní kamionovou dopravu mimo město a přerozdělit část nákladní dopravy na železnici.

Město Ústí n. Labem má již dnes vytvořeny podmínky pro vymístití zbytné tranzitní kamionové dopravy z města. Po dokončení dálnice D8 dojde k vymístití tranzitní kamionové dopravy ze složitého prostoru Předmostí a pro ostatní tranzitní dopravu je nově zprovozněno čtyřpruhové nábřeží, přiměřeně kapacitní spojení od Lovosic na Děčín. Pojistkou při event. vyčerpání kapacity levobřežního labského nábřeží je budoucí rekonstrukce silnice I/13 Libouchec – Děčín. Další pojistkou proti nadměrnému růstu kamionové dopravy musí konečně být i větší podíl přepravní práce železnice, zakotvený v dopravní politice EU i ČR a v územně plánovacích dokumentech politiky územního rozvoje (PÚR) i nově vznikajících (a územnímu plánu Ústí n. L. nadřazených) zásadách územního rozvoje (ZÚR) Ústeckého kraje.

~~Návrh~~ ÚP se nezabývá převodem části nezbytné nákladní dopravy, generované z části průmyslovou výrobou v Ústí n. L. na železnici. Návrh ÚP nereflektuje nejnovější variantu vysokorychlostního železničního propojení Praha – Drážďany<sup>2</sup>, která navrhuje smíšený provoz osobních i nákladních vlaků.

## ad b) FINANČNÍ NEREÁLNOST

Tunelově-mostní silniční polookruh by byl finančně velmi nákladný. Výstavba cca 10 km tunelů vč. tří výdechových větracích štol, 1,5 km mostů a estakád a přilehlých křižovatek by si vyžádala hrubým odhadem 15-18 miliard Kč. Ve finančně vypjaté době by investice muselo hradit město Ústí n. L., neboť se jedná o místní komunikace, po kterých by nebyly vedeny silnice I. ani II. třídy. Nedá se počítat ani s příspěvím EU, která dává přirozeně přednost dopravním stavbám železničním. I z tohoto důvodu je nutné zahrnout do podstatných úprav územního plánu Ústí n. L. územní rezervu koridoru vysokorychlostní železnice Praha – Drážďany a vypustit tunelově-mostní silniční polookruh městem.

V Praze 21. 9. 2011

Ing. arch. Ivan Lejčar

---

*Poznámka: změny oproti posudku ze dne 9. 9. 2011 jsou vyznačeny dvojitým podtržením a dvojitým přeškrtnutím.*