

92. schůze Rady města Ústí nad Labem

dne:

18. 10. 2021

bod programu:

8.

věc:

Návrh na pořízení Územní studie "Dopravní uzel pod Větruší v Ústí nad Labem" z jiného podnětu

důvod předložení:

Jedná se o souběh investiční záměrů nadmístního významu, které budou mít zásadní vliv na urbanistickou koncepci města Ústí nad Labem, na koncepci dopravy, na jeho urbanistickou strukturu a celkově na život ve městě. V souvislosti s umístěním nového dopravního terminálu VRT je nutné řešit komplexní řešení širších vztahů v území, koordinaci jednotlivých záměrů a prověření dopadu možných variant řešení dopravy na město a prověření všech souvisejících změn v území.

dopad na rozpočet:

Bez nároku na rozpočet

zpracoval:

Ing.arch. Petr Hoffmann, koncepční pracovník

předkládá:

Bc. Romana Filáčková, vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu

projednáno:

Ing. Eva Fialová

přizváni k jednání:

Návrh na usnesení:

Rada města Ústí nad Labem po projednání

bere na vědomí

Návrh na pořízení Územní studie „Dopravní úzel pod Větruší v Ústí nad Labem“ z jiného podnětu.

Důvodová zpráva:

Dne 30.6. 2021 v Praze proběhlo jednání za účasti zástupců Správy železnic (dále jen SŽ), Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD), Ředitelství vodních cest (dále jen ŘVC), Ministerstva dopravy (dále jen MD) a statutárního města Ústí nad Labem (Martin Hausenblas, MBA, Ing. arch. Petr Hoffmann), kde SŽ představila aktuální stav záměru vysokorychlostní trati Praha – Dresden (VRT) přes město Ústí nad Labem. Současně byly představeny studie ŘSD na úpravy silniční dopravy v uzlu pod Větruší (viz příloha č. 2a). V průběhu jednání byla konstatována potřeba koordinovat jednotlivé záměry v prostoru dopravního uzlu pod Větruší v Ústí nad Labem. Byla navržena možnost pořízení územní studie, která by prověřila proveditelnost jednotlivých vizí záměrů. Zástupci SŽ byla přislíbena možnost spolufinancování takové studie.

Dle finální verze zápisu ze dne 10.08. 2021 přislíbila SŽ po prověření možností spolufinancování: „Správa železnic může v odůvodněných případech spolufinancovat takovou studii, a to za předpokladu, že bude sloužit pořizovateli změny územně plánovací dokumentace v rozsahu pro potřeby železniční infrastruktury. Vzhledem ke křížení jednotlivých módů dopravy Správa železnic navrhuje, pro potřeby stanovení výše úhrady příslušející Správě železnic, státní organizaci za část železniční, rozdělit rozsah zadání např. na dílčí části:

- zpracování vlivu změn vyvolaných železniční dopravou a návrh řešení
- zpracování vlivu změn vyvolaných silniční dopravou a návrh řešení
- zpracování vlivu změn vyvolaných záměry Magistrátu města“

Stručné informace k přípravě VRT a dalších záměrů v oblasti dopravního uzlu v Ústí nad Labem:

1. Centrální komise Ministerstva dopravy schválila v prosinci 2020 studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany (RS4), která předpokládá realizaci nové trasy vysokorychlostní tratě přes dopravní uzel v Ústí nad Labem s vybudováním nového moderního dopravního terminálu v oblasti Západního nádraží. Původní trasa vysokorychlostní tratě, která je zanesená v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje byla vedena mimo katastr města Ústí nad Labem bez možnosti přímé obsluhy dopravního uzlu v Ústí nad Labem. Nové trasování přes město Ústí nad Labem umožní plnohodnotné zapojení vysokorychlostní tratě do stávajícího dopravního uzlu, který je křižovatkou tratí Karlovy Vary - Chomutov – Ústí nad Labem - Děčín (Liberec), Praha – Ústí nad Labem – Děčín (Drážďany), Kolín – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín, Bílina – Trmice – Ústí nad Labem, včetně jejich propojení přes řeku Labe. Důvodem pro trasování vysokorychlostní trati přes uzel Ústí nad Labem je zejména zajistit kvalitní dopravní obslužnost Ústeckého kraje, maximálního zkrácení jízdních dob, bez dodatečných přestupních vazeb. Sekundární efekt nového trasování je odlehčení stávajících přetížených tratí do Německa. Krušnohorský a nový Středohorský tunel umožní odvést část nákladní dopravy mimo velkou část Labského údolí, které je zatíženo nadměrným hlukem z dopravy a umožnit kvalitní taktovou meziměstskou dopravu v podkrušnohorské aglomeraci.

Správa železnic (SŽ) ve studii proveditelnosti představila dvě varianty průchodu VRT přes město – tunelová varianta přechodu řeky Labe a povrchové řešení s mostním objektem přes řeku Labe.

Komentář oddělení územního plánování:

Stávající řešení průchodu VRT městem (povrchová varianta) předložená SŽ jsou řešena čistě technokraticky, bez respektování urbanismu města a širších vztahů v území a nejsou řešeny dopady na město Ústí nad Labem (viz obr. 1). Ambicí SŽ je vypsání na podobu dopravního terminálu architektonickou soutěž (první vlnou je již proběhlá soutěž na terminál zastávky VRT pro oblast polabí na východ od Prahy (terminál v Nehvizdech), dále bude vypsána soutěž na terminál poblíž Roudnice nad Labem. Tyto soutěže však řeší jen architektonickou podobu terminálů a jejich provozní řešení. Tyto terminály jsou umístěny ve volné krajině a jsou tedy stavbou na zelené louce bez řešení složitých urbanistických vztahů, které je naopak nutno řešit v případě města Ústí nad Labem.

2. ŘSD zadalo zpracování dopravní studie řešení silniční dopravy ve směru Žižkova ulice – Přístavní

Důvodová zpráva:

ulice - Krásné Březno ve variantách (viz příloha č. 2), které však nedostatečně řeší potřeby města Ústí nad Labem.

3. Jedním z požadavků města v Návrhu zadání nového územního plánu je prověření možnosti umístění přístavu na řece Bílině. Sledována je možnost vytvoření trimodálního terminálu s vazbami silnice-železnice-voda.

4. Dalším z požadavků obce je prověření revitalizace nivy řeky Bíliny a revitalizace Přístavní ulice. Řešení těchto požadavků je závislé na stanovení dopravní koncepce města a celkového řešení dopravního uzlu pod Větruší.

5. V návaznosti na umístění nového dopravního terminálu VRT v centru města vyplývají logické úpravy systému MHD, které je též nutno prověřit

Výše uvedené záměry řešení železniční, silniční a vodní dopravy ve městě se stýkají v dopravním uzlu pod Větruší a nekoordinovaná realizace jednoho záměru může znemožnit nebo podstatně ztížit realizaci ostatních záměrů. Řešení může napomoci pořízení územní studie, která může být využita jako podklad pro nový Územní plán Ústí nad Labem či jako podklad pro změnu Územního plánu Ústí nad Labem.

Pro pořízení územní studie dopravy byly pořizovatelem navrženy následující Cíle územní studie a účel:

Cíle územní studie

- 1) Cílem územní studie je komplexně prověřit a koordinovat záměry železniční, silniční a vodní infrastruktury společně vytvářející dopravní uzel na území města Ústí nad Labem, jejich vzájemnou provázanost a navrhnout urbanistickou koncepci města reflektující umístění nového dopravního terminálu. Územní studie nebude řešena čistě z hlediska jednotlivých druhů dopravy a jejího uspořádání, ale bude řešena v širších souvislostech a bude zejména respektovat fakt, že se jedná o silně urbanizované území. Technické řešení dopravních staveb musí respektovat požadavky na zajištění vysoké kvality veřejných prostranství a nesmí vytvářet bariéru v prostupnosti dotčeného území.
- 2) Územní studie prověří realizovatelnost, potřebu a vliv dopravních záměrů na rozvoj města.
- 3) Územní studie prověří a navrhne nejvhodnější způsob průchodu koridoru VRT urbanizovaným územím města Ústí nad Labem.
- 4) Územní studie prověří a navrhne umístění nového dopravního terminálu včetně zastávky VRT v oblasti Západního nádraží v co nejkratší vzdálenosti od centra města.
- 5) Územní studie prověří střety a omezení vyplývající z umístění koridoru VRT a nového dopravního terminálu v urbanistické struktuře města a navrhne jejich řešení.
- 6) Územní studie prověří racionalizaci a zjednodušení silniční a železniční sítě, umožňující plošnou redukci stávajících ploch věnovaných dopravě (odpovídající jednotlivým historickým dílčím vzájemně nesouvisejícím dopravním záměrům v území) pro umožnění urbanistického rozvoje města Ústí nad Labem a odstranění stávajících dopravních bariér mezi městem a nábřežím řeky Labe (Přístavní ulice), městem a návrším Větruše (Žižkova/Střelecká ulice).
- 7) Územní studie prověří a navrhne nejvhodnější řešení silniční dopravy (místní a nadmístní) – ve směru Žižkova ulice – Přístavní/Pekařská ulice (Krásné Březno) – Opletalova/Vodařská (Neštěmice) včetně technických parametrů, s přímým napojením centra města a Střekova na D8 a s obsluhou nového dopravního terminálu (včetně řešení odstranění úzkých míst v silniční dopravě - kruhová křižovatka pod Větruší, křižovatka pod Mariánskou skálou).
- 8) Územní studie prověří řešení střetů a omezení vyplývající z průchodu silniční dopravy urbanistickou strukturou města a navrhne jejich řešení.
- 9) Územní studie prověří reálné možnosti umístění přístavu na řece Bílině a zřízení navazující vodní cesty napojující uvažovaný přístav a řeku Labe, včetně možností splavnění odpovídající části toku

Důvodová zpráva:

řeky Bíliny pro plavidla třídy „Va“ a po prověření realizovatelnosti návrhu navrhne jeho umístění a provázání s železniční a silniční dopravou.

10) Územní studie prověří možnosti umístění přístavu pro malá plavidla v prostoru pod Větruší.

11) Územní studie prověří a navrhne úpravu vedení linek MHD pro obsluhu nového dopravního terminálu.

12) Územní studie navrhne bezkolizní propojení Cyklostezek podél Labe s uvažovanou cyklostezkou podél řeky Bíliny k jezeru Milada.

13) Územní studie v souvislosti s umístěním nového dopravního terminálu prověří přemístění železniční vlečky Spolchemie z prostoru nového dopravního terminálu na západ od centra města.

14) Územní studie prověří umístění hlavního vjezdu do Spolchemie na západní hranici areálu Spolchemie.

15) Územní studie prověří a navrhne zajištění silniční dopravy mezi oběma břehy Labe i za velmi vysokých vodních stavů.

Účel územní studie:

- Zpracovaná územní studie bude použita jako podklad pro změnu Územního plánu Ústí nad Labem/ podklad pro nový územní plán Ústí nad Labem.

Komentář oddělení územního plánování:

1. Centrem města Ústí nad Labem procházejí 2 komunikace I. třídy (I/62 a I/30 a komunikace II. třídy (II/613) stýkající se v dopravním uzlu pod Větruší a na nábreží v Přístavní ulici. Dále je to komunikace II/261 na Střekově propojená přes stávající silniční mosty s centrem města. Žižkova ulice po níž je vedena komunikace II/613 je dnes využívána jako spojení Děčína s D8. Všechny tyto komunikace tvoří bariéry v území a jsou vysoce zatížené dopravou, jejich křižovatky pod Větruší a pod Mariánskou skálou jsou na hranici kapacity. Dle Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síť ČR v roce 2016 činí dopravní zatížení Přístavní ulice v průměru 22 tis vozidel/24h. V případě povodní jsou objízdné trasy vedeny přes město. S ohledem na morfologii terénu města a dílčí cíle územní studie je logickým východiskem podpovrchové vedení silniční dopravy ve směru Žižkova ulice - Opletalova/Vodařská (Neštětice) s umožněním přímého napojení Střekova. Nové silniční spojení převezme velkou část dopravního zatížení ve směru Žižkova ulice - Opletalova/Vodařská (Neštětice), včetně tranzitní dopravy Děčín – D8. Tím bude minimalizován vliv silniční dopravy na urbanizované území města. Nové silniční spojení též umožní spojení obou břehů Labe v době povodní. Benefitem je možnost přetvoření Labských nábreží v kvalitní veřejný prostor, který nebude oddělen dopravní bariérou od městského centra.

2. Nový dopravní terminál se zastávkou VRT na ploše Západního nádraží bude novou vstupní branou do města. Nový dopravní terminál přímo v centru města umožní cestujícím komfortní a rychlé železniční spojení s okolními městy bez dodatečných přestupních vazeb a zajistí maximální zkrácení jízdních dob (např.: Ústí - Praha: 30 min). Nový dopravní terminál zajistí maximální provázanost veřejné dopravy. V souvislosti s umístěním nového dopravního terminálu je však také nutné řešit komplexní řešení širších vztahů v území, koordinaci jednotlivých záměrů a prověření dopadu možných variant řešení dopravy na město a prověření všech souvisejících změn v území.

3. Návrhový koridor VRT dle studie proveditelnosti překonává koridor vodní dopravy VD1 Labe (Střekov – hranice SRN). Oba koridory jsou součástí sítě TEN- T (transevropská dopravní síť) .

Stanovisko pořizovatele:

Jedná se o souběh investiční záměrů nadmístního významu, který má zásadní vliv na urbanistickou koncepci města Ústí nad Labem, na koncepci dopravy, na jeho urbanistickou strukturu a celkově na život ve městě.

Na základě výše uvedených skutečností pořizovatel doporučuje pořízení územní studie z důvodu koordinace záměrů v území a jejího využití pro nový Územní plán Ústí nad Labem nebo změnu Územního plánu Ústí nad Labem.

Důvodová zpráva:

Pořizovatel dále upozorňuje na ustanovení § 30 odst. 4 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů, týkající se úhrady nákladů na pořízení územní studie.

Úhrada územní studie z vlastního podnětu obce se předpokládá z vlastních zdrojů. Předpokládá se však také participace jednotlivých zpracovatelů částí územní studie na úhradě jejího financování dle předpokládaných zpracovávaných segmentů (železnice, voda, silnice, MHD a potřeby města). Pro zajištění dohody na spolupodílení financování územní studie je nutné vyvolat další jednání s případnými zpracovateli jednotlivých částí (SŽ, ŘSD, ŘVC).

S ohledem na nejasný přístup Zastupitelstva Ústeckého kraje k nové trase VRT dle MD schválené studie proveditelnosti, která vyžaduje změnu ZÚR ÚK, doporučujeme přípravy pořízení územní studie zahájit po rozhodnutí krajského zastupitelstva o rozhodnutí změny ZÚR ÚK vyvolanou trasováním VRT.

Přílohy:

1. Finální verze zápisu z jednání se SŽ ze dne 30.6.2021
2. Schema se zobrazením variant dopravy
3. Ortofoto uzlu pod Větruší

Přílohy:

- | | |
|------|---|
| č. 1 | Finální verze zápisu z jednání se SŽ ze dne 30.6.2021 |
| č. 2 | Schema se zobrazením variant dopravy |
| č. 3 | Ortofoto uzlu pod Větruší |