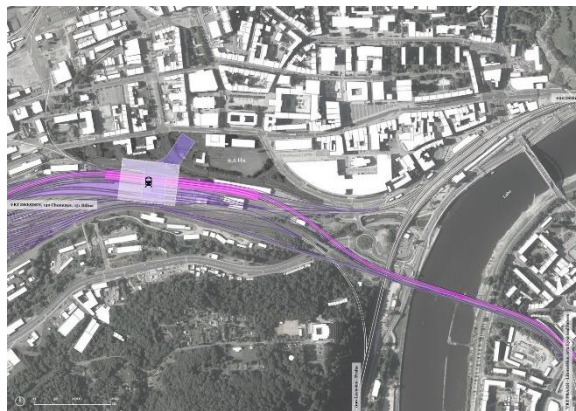


VRT VE MĚSTĚ NEJSOU JENOM PERÓNY



FAKULTA ARCHITEKTURY A MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM

KONFERENCE 13.5.2022, ÚSTAV URBANISMU, ČVUT PRAHA
problematika přestavby západního nádraží a příležitost pro rozvoj města

VRT VE MĚSTĚ – CÍLE KONFERENCE

Cílem konference je představení příležitostí prostoru západního nádraží,

- nároků města na jeho přestavbu,
- dále jeho vnějších vazeb, ev. podmiňujících či navazujících investic,
- možnosti a zásady uspořádání, včetně umístění všech žádoucích či možných budoucích funkcí -

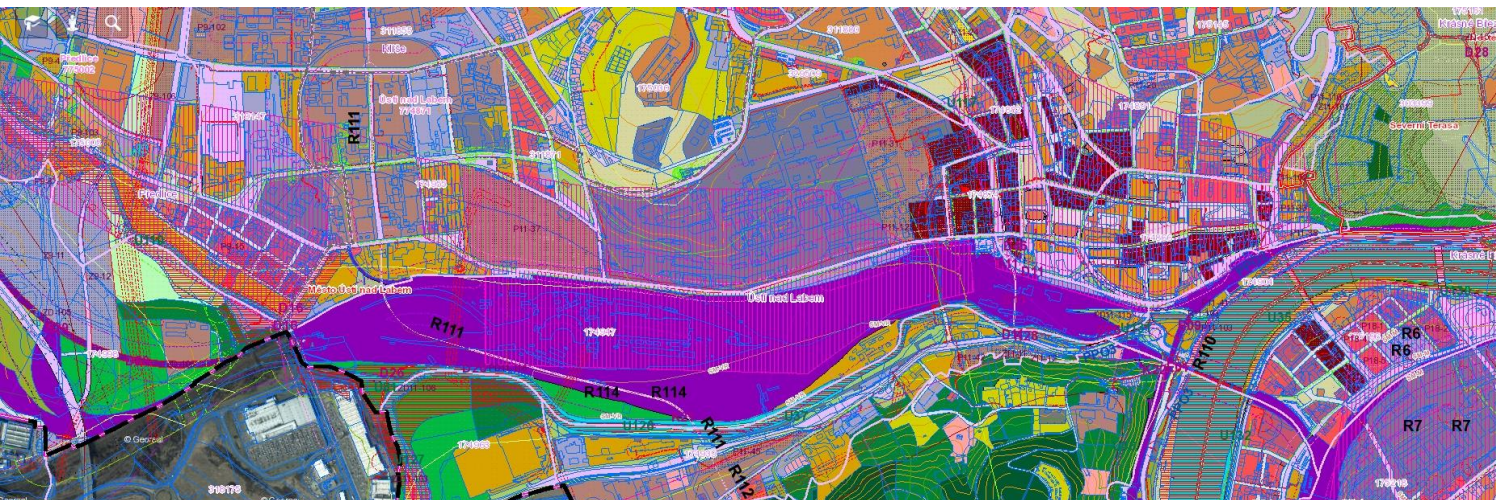
v souladu s usnesením zastupitelstva města (po představení záměrů investorem).

Dále je třeba akceptovat usnesení zastupitelstva kraje a v souladu s ním připravovat změnu územního plánu s vymezením koridoru VRT.

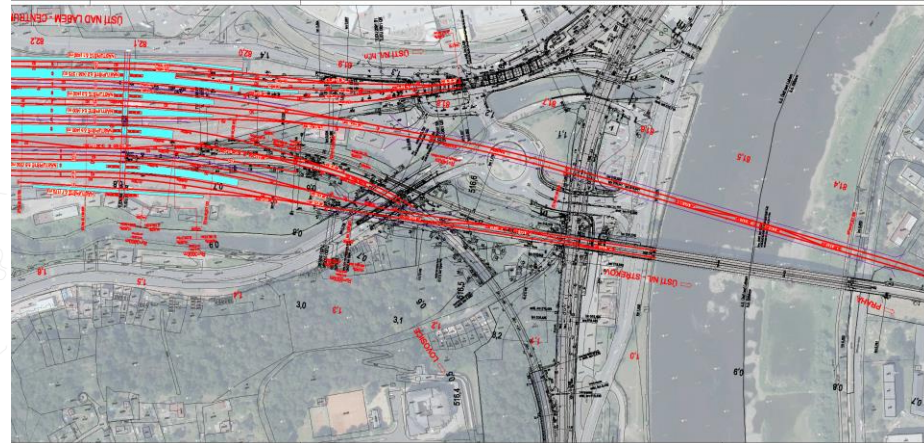
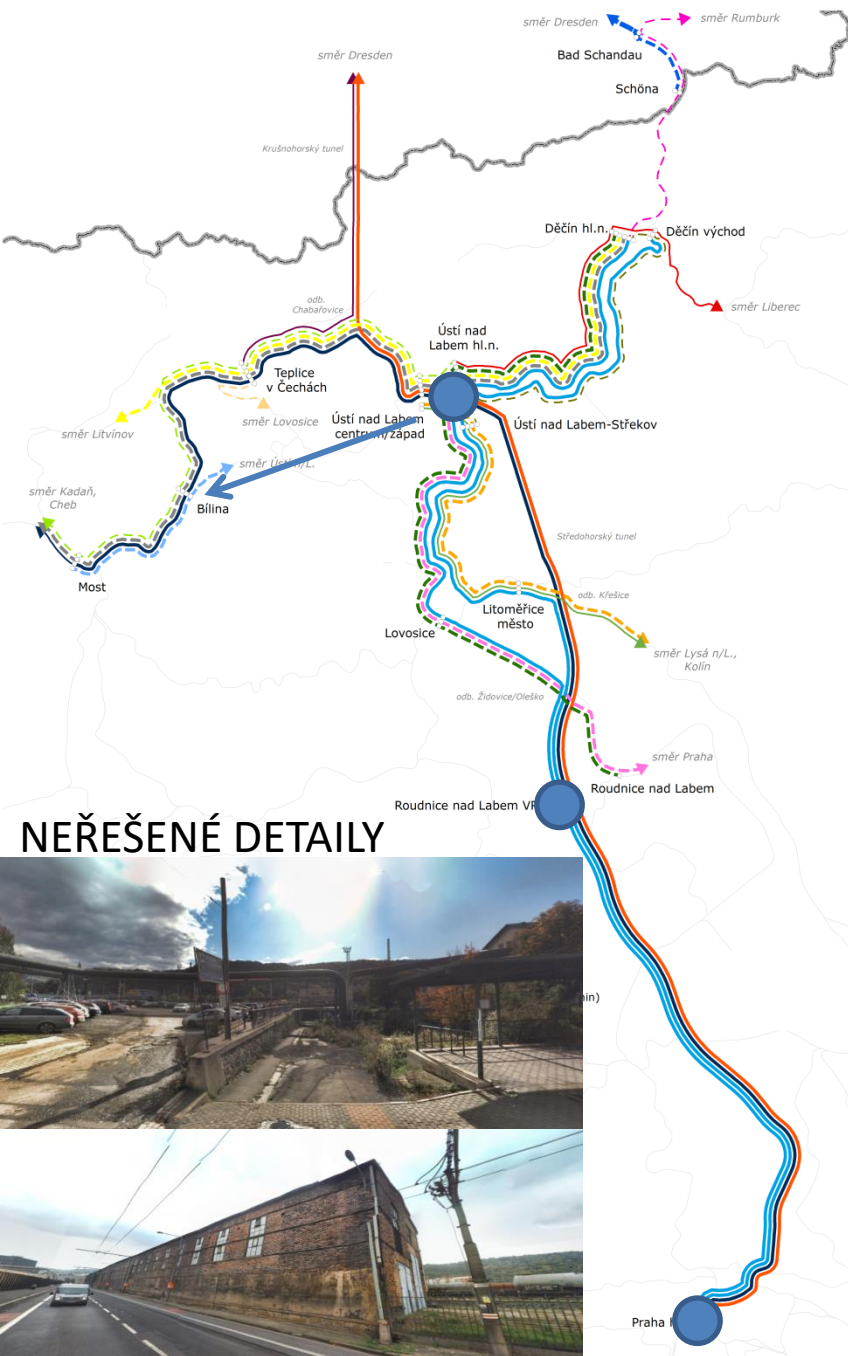
Cílem je stanovení dílčích kroků přípravy území a jejich posloupnost – vypracování územní studie, vyhlášení ideové soutěže na celý prostor nádraží, včetně navazujících prostorů.

VÝCHODISKA

Byly prověřeny možnosti napojení VRT na Západní nádraží s vybudováním terminálu. Toto umístění se jeví jako velmi výhodné. Variantně jsou prověřeny trasy podzemní a povrchová. Investor představil trasu povrchovou (RS4), která však neproказuje dobré provozní návaznosti, jednoduchost obsluhy, propojení a využití „obou“ nádraží, možnosti přestavby celého prostoru a nezabývá se podmiňujícími a souvisejícími investicemi.



Územní plán



Návrh využívá dva železniční mosty, navržený nepřispívá ke zkvalitnění struktury vnitřního města.

Nahrazení železničního mostu, možnost zdvojení. Město se aktivně zabývá nadzemním řešením terminálu VRT.

NEŘEŠENÉ DETAILS



VÝCHODISKA

V procesu prověřování tras VRT byla přijata usnesení zastupitelstev - kraje a města Ústí n.L.

- Zastupitelstvo Ústeckého kraje rozhodlo o pořízení Aktualizace, jejímž obsahem bude vysokorychlostní trať v trase RS4, tzn. přes město Ústí n.L.

- Zastupitelstvo města rozhodlo o nezbytné návaznosti nového terminálu VRT na centrum města a dálnici D8, rozhodlo o nutnosti koncepčního řešení celého nádraží a dále o koncepčním řešení dopravního napojení a vymezení podmiňovacích investic, s nutností řešit technické detaily.

VÝCHODISKA – PŘÍKLADY ČESKÝCH TERMINÁLŮ S PŘEDNÁDRAŽNÍM PROSTOREM



HRADEC KRÁLOVÉ



PODĚBRADY



HRADEC KRÁLOVÉ



HRADEC KRÁLOVÉ



PARDUBICE



PARDUBICE

PŘÍLEŽITOST PRO REGION 21. STOLETÍ



OSTRAVA SVINOV – KLASICKÉ S MODERNÍM



OSTRAVA SVINOV



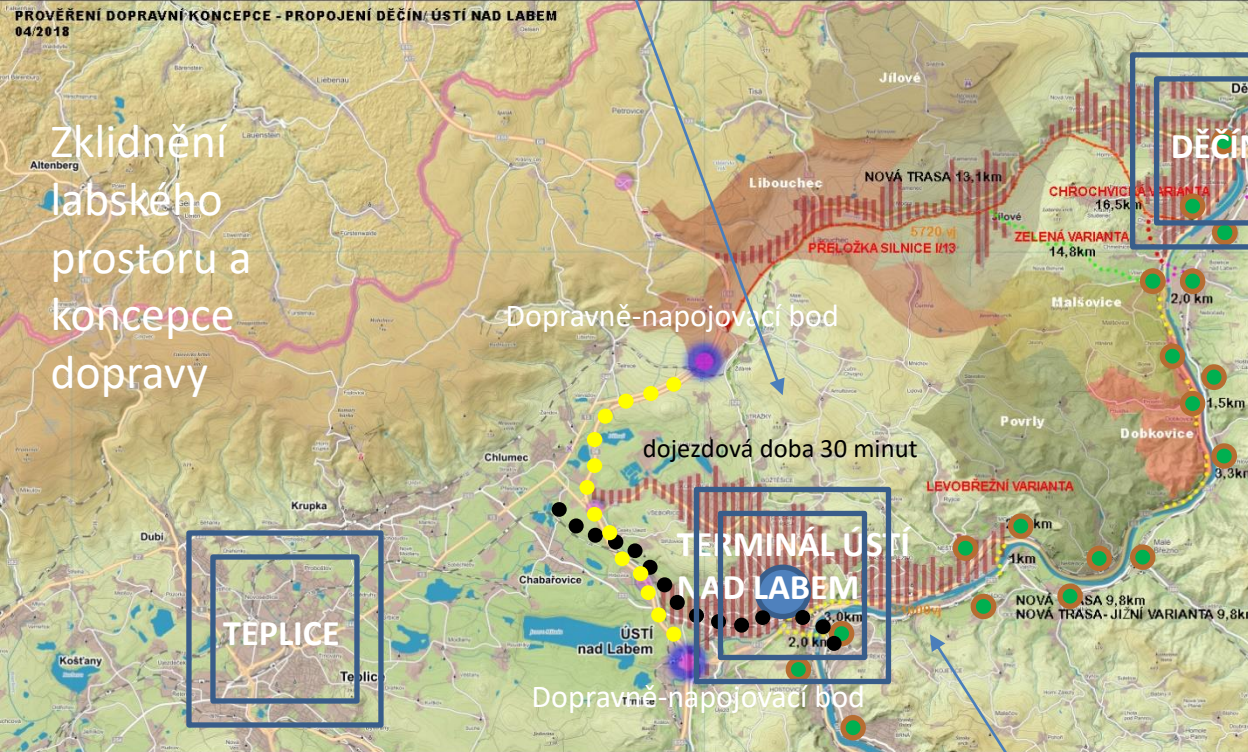
PANORAMA CENTRA ÚSTÍ NAD LABEM



VLÉZT ČI NEVLÉZT

- Předmět a cíle řešení**
- přestavba silniční sítě mimo intenzivní urbanizační prostory
 - převedení tranzitní dopravy na dálniční systém
 - převedení nákladové dopravy a zároveň propojení obou jader aglomerace
 - prověření nových mostů
 - úprava silnice I/62 výškově i šířkově
 - prověření zapojení silnice II/261

PROVĚŘENÍ DOPRAVNÍ KONCEPCE - PROPOJENÍ DĚČÍN, ÚSTÍ NAD LABEM
04/2018



Zklidnění
labského
prostoru a
koncepte
dopravy

- CHROCHVICKÁ VARIANTA A PŘELOŽKA SILNICE I/13, CELKOVÁ DÉLKA TRASY 16,5 km, NOVÁ TRASA 13,1 km
- ZELENÁ VARIANTA A PŘELOŽKA SILNICE I/13, CELKOVÁ DÉLKA TRASY 14,8 km, NOVÁ TRASA 11,4 km
- ÚPRAVA LEVOBRŽNÍ KOMUNIKACE I/62 A TUNELOVÉ ŘEŠENÍ V CENTRU ÚSTÍ NAD LABEM, CELKOVÁ DÉLKA TRASY 23,8 km, NOVÁ TRASA 9,8 km

- Intenzita dopravy**
- úsek silnice I/13 5720 vozových jednotek,
 - úsek silnice I/62 10400 vozových jednotek, v centru města Ústí nad Labem 24800 vozových jednotek

JÁDRO AGLOMERACE – KOORDINACE ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ,
ZKLIDNĚNÍ LABSKÉHO KORIDORU, PODPORA PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

ČASOVÁ NÁROČNOST CESTOVÁNÍ

- Chceme-li zlepšit konkurenceschopnost železnice a zachovat plánovanou časovou úsporu, je nutné nové nádraží umístit přímo v centru města.

- Celkový čas cesty není dobou přímo strávenou ve vlaku. Stejně důležitý je i čas strávený přesunem na nádraží a odbavením. Pokud umístíme nádraží v docházkové vzdálenosti od centra města a zároveň ho propojíme s terminálem MHD, průměrná doba přesunu na nádraží klesne k minimu.

- Podmínkou je vznik terminálu s navazující regionální i lokální dopravou železniční a MHD – to je v souladu s doktrínou strategie kraje. Z města vychází mimo VRT 6 směrů – Roudnice nad Labem, Lysá nad Labem, Děčín, Teplice, Bílina, Cheb. Je třeba řešit provázanost nového a stávajícího hlavního nádraží.

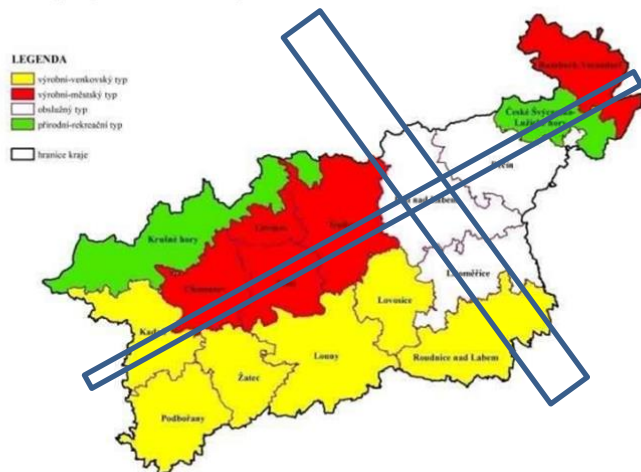
PŘÍLEŽITOST PRO MĚSTO 21. STOLETÍ

- Ústí nad Labem leží na mezinárodním koridoru – na kříži radiálního a tangenciálního směru, obsluhuje až 400 000 obyvatel, přestupní uzel 14 – 18 tisíc obyv./den (zdroj SŽ)
- Šetrnější a udržitelnější doprava regionu – kombinace železniční dopravy a MHD, 28 minut do Prahy a Drážďan (zdroj SŽ)

- Západní nádraží - dopravní uzel osobní i nákladové dopravy, potenciál umožňuje umístění CARGO zařízení, servis vlakových spojů, servis pro cestující, vč. doplňkových funkcí s přímou vazbou na centrum

- Ochrana labského koridoru – podpora bydlení, rekreace, ochrana přírody, požadavek udržitelnosti, eliminace tepelného ostrova, průchodnost území

Obrázek 2: Typologie území Ústeckého kraje



PODMÍNKY/NÁROKY NA UMÍSTĚNÍ

Využití západního nádraží na nový polyfunkční prostor s terminálem VRT je podmíněno přestavbou stávajícího kolejiště při současném odstranění negativních limitů a nedostatků:

- bezkolizní dopravní obsluha vnitřního území, nároky na podmiňující investice/dopravní napojení

- řešení rizik /povodně, vlečka, bezkolizní dopravní obsluha

- mimoúrovňová křížení silnice/železnice, podmínky TENT

- revitalizace toku Bíliny, vodní hospodářství prostoru

- ochrana hodnot území, urbanistické řešení, řešení koridorů TI/teplovod

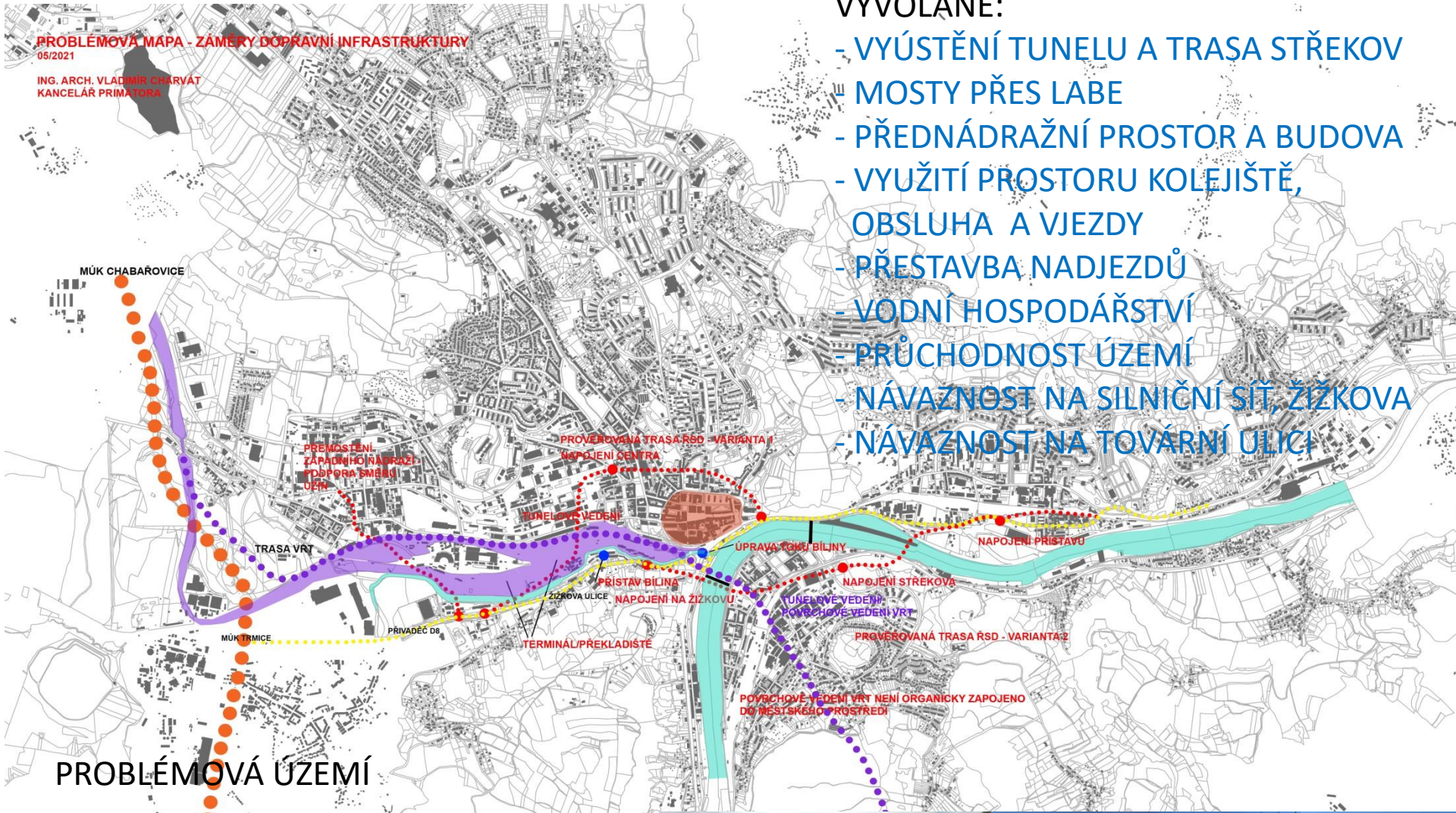
- urbanistické a architektonické podmínky – veduta města, prostor Labe, prostorové nároky, Střekov

- etapizace

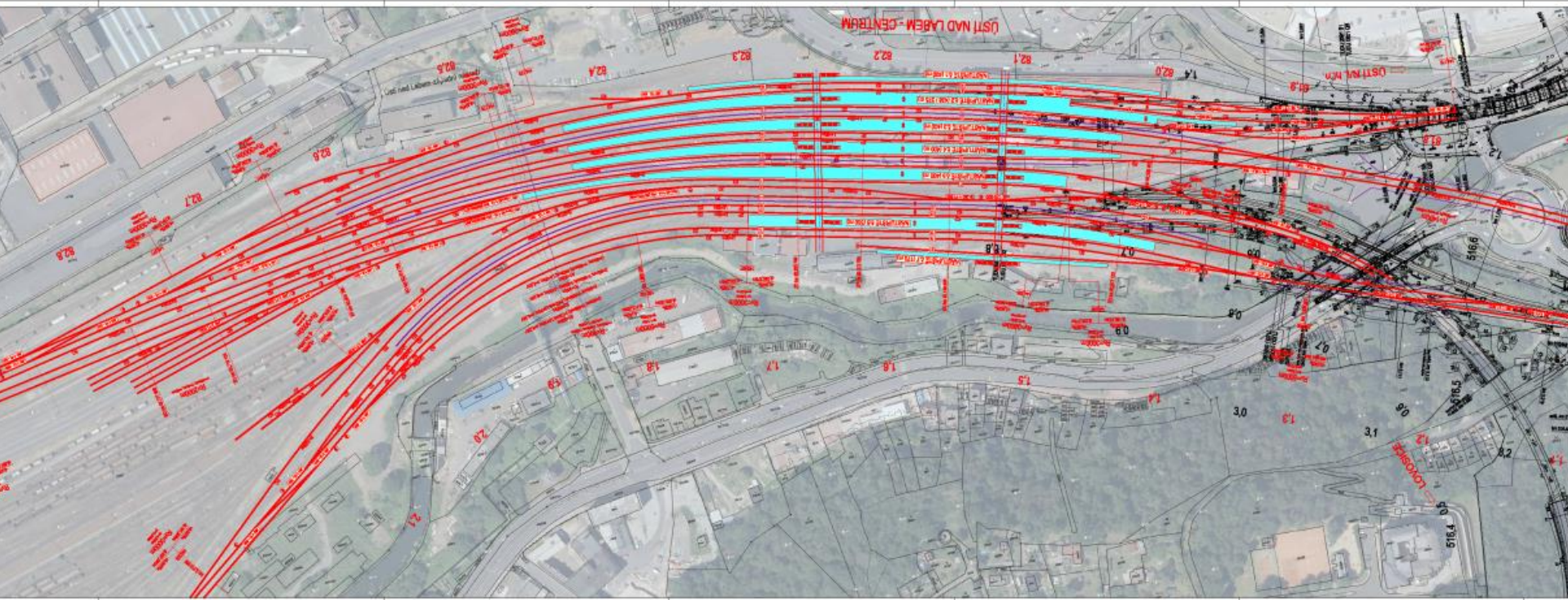
UMÍSTĚNÍ - PODMÍNKY

PODMIŇOVACÍ INVESTICE A STAVBY VYVOLANÉ:

- VYÚSTĚNÍ TUNELU A TRASA STŘEKOV
- MOSTY PŘES LABE
- PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR A BUDOVA
- VYUŽITÍ PROSTORU KOLEJIŠTĚ, OBSLUHA A VJEZDY
- PŘESTAVBA NADJEZDŮ
- VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
- PRŮCHODNOST ÚZEMÍ
- NÁVAZNOST NA SILNIČNÍ SÍŤ, ŽIŽKOVA
- NÁVAZNOST NA TOVÁRNÍ ULICI



VARIANTA POVRCHOVÁ



Varianta nevyhovuje:

- provozně - technicky
- urbanisticko – estetickým řešením
- neobsahuje podmiňovací stavby a investice
- zachování rizik území

- chybí vzájemné propojení tratí
- odtržené nástupiště do Mělníka a Lysé n. L.
- zachování vlečky a předávacích kolejí Spolchemie na 1. koleji k městu
- seřadovací kolejiště v jižní části
- strukturovat plochu nádraží , řešit tepelný ostrov, řešit modrou a zelenou infrastrukturu, připravit komerční plochy
- nevyřešená koexistence ev. koncepce obsluhy silniční infrastrukturou – jak bude terminál silničně obsloužen
- chybí zrušení úvrati trati z Velkého Března na hlavní nádraží
- není místo na budovu terminálu.

VARIANTA POVRCHOVÁ – URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ – PŘÍKLADY KONCEPCÍ



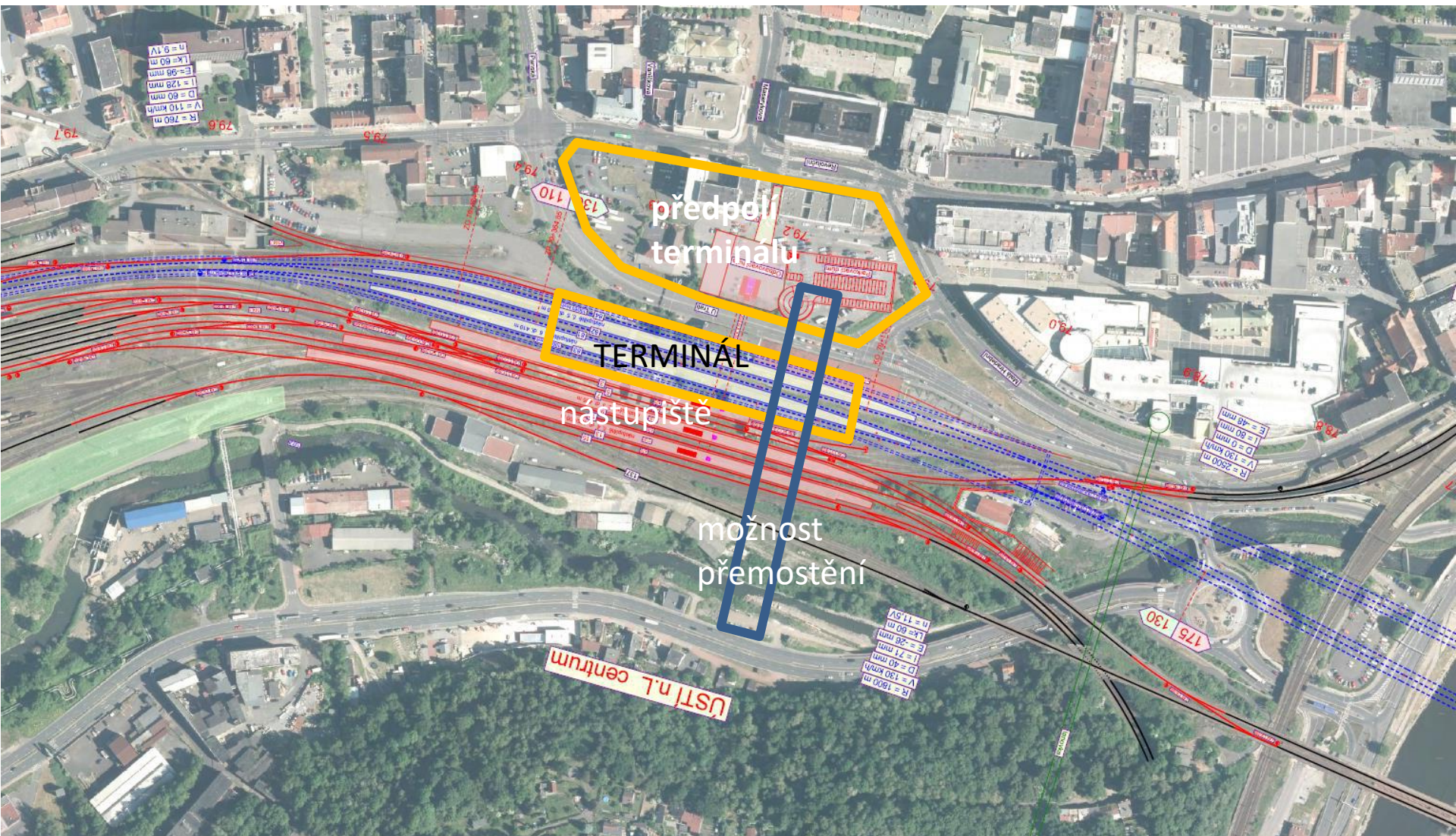
PŘEDPROSTOR - HUB MHD + AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ



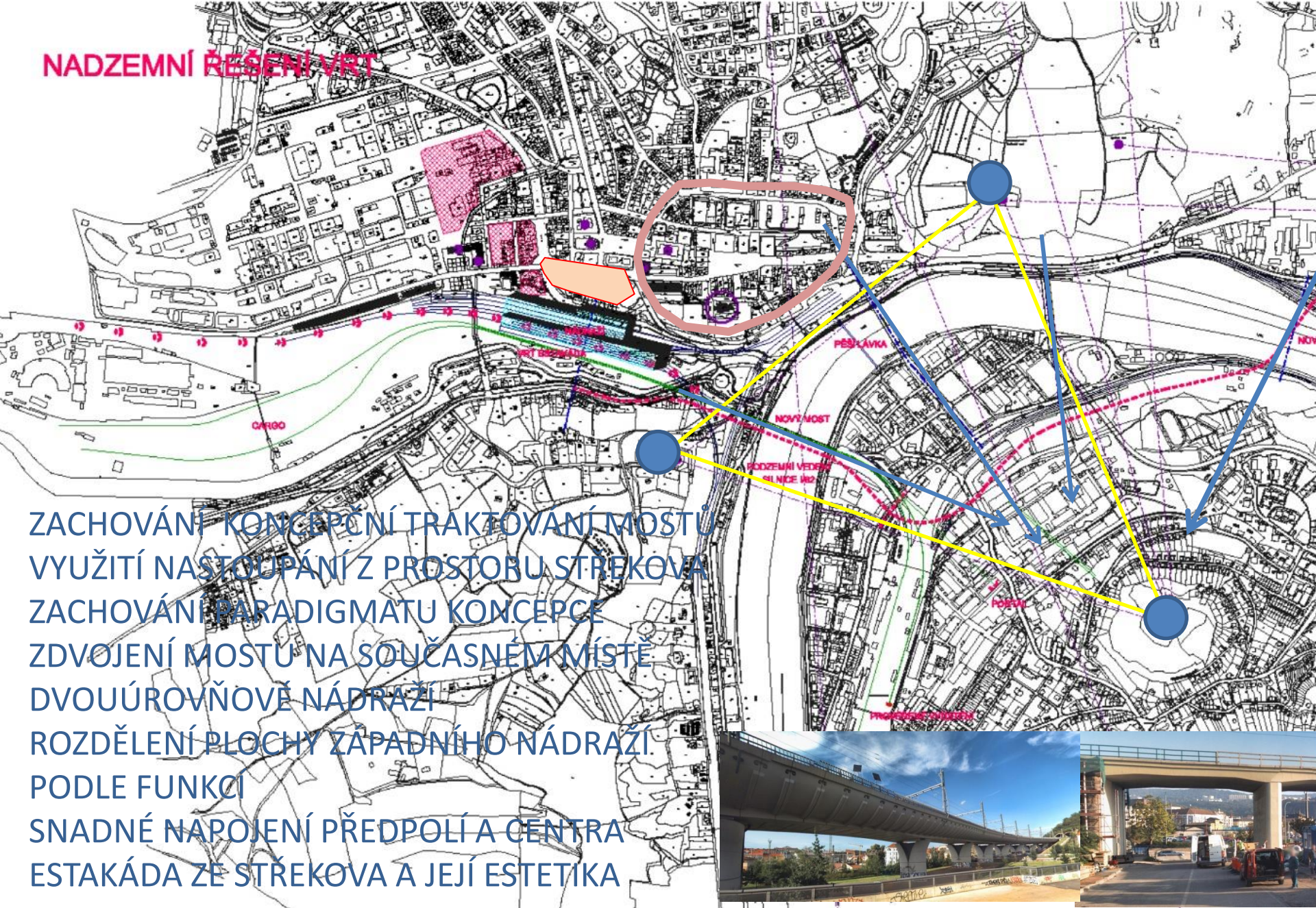
ŘEŠENÍ PRŮSNUPNOSTI NÁDRAŽÍ



PODZEMNÍ VARIANTA



NADZEMNÍ ŘEŠENÍ VRT

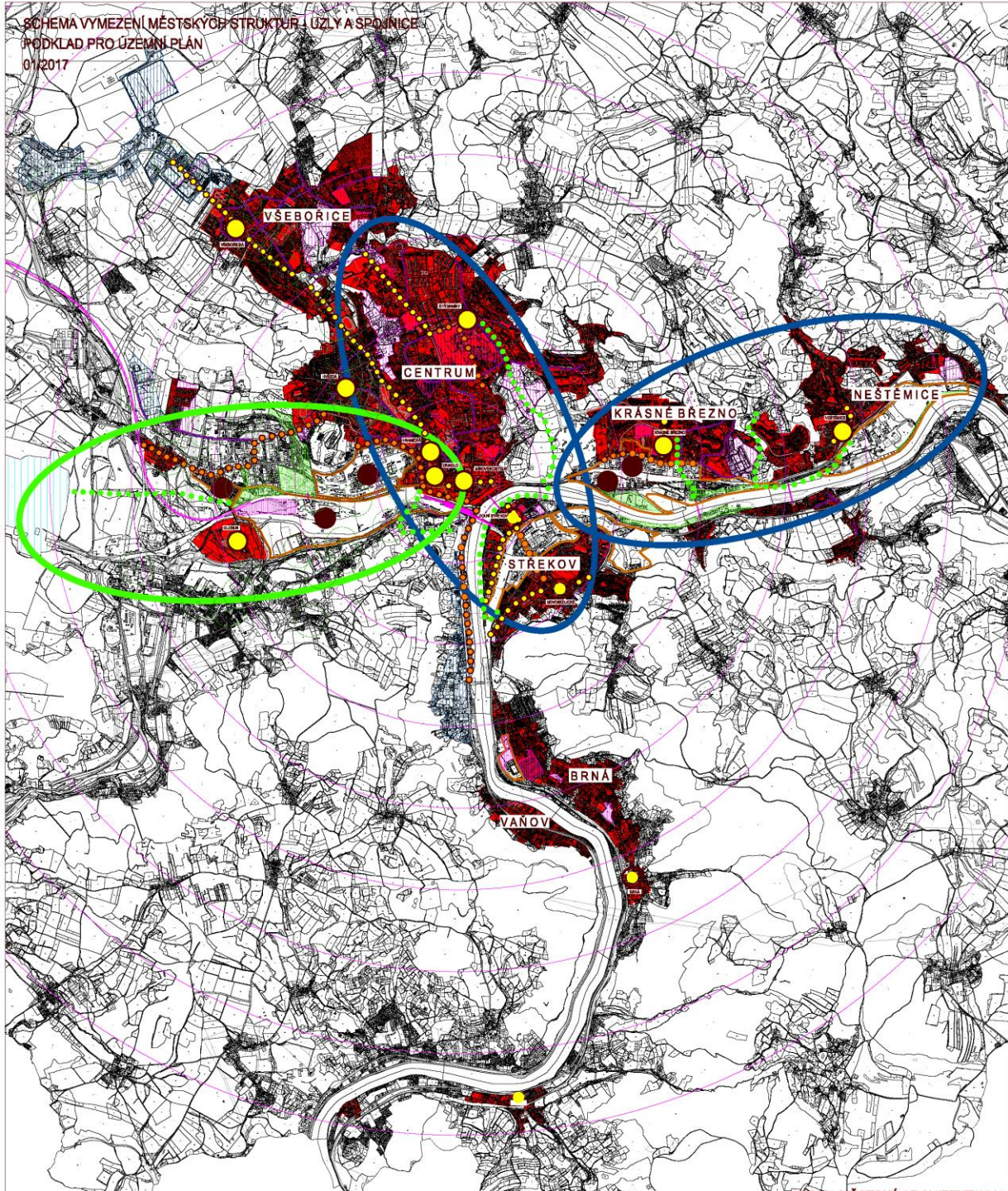


ZACHOVÁNÍ KONCEPČNÍ TRAKTOVANÍ MOSTŮ
VYUŽITÍ NASTOUPÁNÍ Z PROSTORU STŘEKOVA
ZACHOVÁNÍ PARADIGMATU KONCEPCE
ZDVOJENÍ MOSTU NA SOUČASNÉM MÍSTĚ
DVOUÚROVŇOVĚ NÁDRAŽÍ
ROZDĚLENÍ PLOCHY ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ
PODLE FUNKCE
SNADNÉ NAPOJENÍ PŘEDPOLÍ A CENTRA
ESTAKÁDA ZE STŘEKOVA A JEJÍ ESTETIKA



ZÁSADY URBANISTICKÉ TVORBY MĚSTA MAJÍCÍ VLIV NA PŘESTAVBU ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ

- Nerozšiřovat město do krajiny, využít stávající plochy zastavěného území
- Polyfunkční využití území města, propojování jednotlivých částí města
- Úprava (zvýšení) zrnitosti města a zvýšení jeho prostupnosti
- Podpora bydlení na plochách nevyužitých a tvorba veřejných prostranství
- Polyfunkční využití nádraží, doplnit přednádražní prostor, dopravní napojení terminálu s regionálním dosahem, respektovat krajinné podmínky a měřítko



TĚŽIŠTĚ MĚSTA, UZLY A SPOJNICE

Schéma zobrazuje stávající těžiště města a jejich spojnice. Vzhledem k četnosti uzlů a spojnic lze stanovit stabilizovaná území (s možným doplněním) MODRÝ OBRYS, nestabilizované území s absencí uzlů a spojnic ZELENÝ OBRYS.

Přesto město obsahuje málo uzlů, o to více má spojnic, zejména v severní části (Krejčí).

U západního sektoru se nabízí dvě varianty rozvoje – přestavba na plnohodnotné město, nebo zelené zázemí města propojené s Miladou.

Přestavba nádraží urychlujícím faktorem.

TĚŽIŠTĚ MĚSTA, UZLY A SPOJNICE

Cílem je zlepšení fyzických vlastností města – vymezování veřejných prostorů, vzájemná blízkost - bydlení, práce, nakupování a trávení volného času

- obyvatelné ulice a čtvrti, snižovat zrnitost struktury
- minimální hustota – alespoň 80obyv/ha, hustota zajistí přítomnost určitých funkcí, nejdůležitější MHD, rozmanitost
- požadavky na úspory energií si vyžádají kompaktnější řešení, eliminaci tepelných ostrovů.

Vedle hustoty musíme dosáhnout větší integrace aktivit , nej kvalitnější místa vznikají promísením funkcí. Dalším důležitým faktorem je zrnitost – souvisí s prostupností, s měřítkem i s veřejným prostorem – veřejnými místy a veřejnými cestami. Nízká zrnitost v ÚL převládá, bloky (areály) jsou příliš velké. Cílem je město krátkých vzdáleností.

TĚŽIŠTĚ MĚSTA, UZLY A SPOJNICE

Neobyvatelné území
Velké bloky
Minimální hustota

ÚSTÍ
NAD LABEM

KLÍŠE

PŘEDLICE

CENTRUM



- silniční síť
- stavající železnice
- ⋯ plánovaný silniční okruh - ÚP
- * nádraží - DP
- návrh vysokorychlostní trati - DP
- ⋯ návrh strategické studie vysokorychlostní trati
- plánovaná propojení - DP
- * nádraží

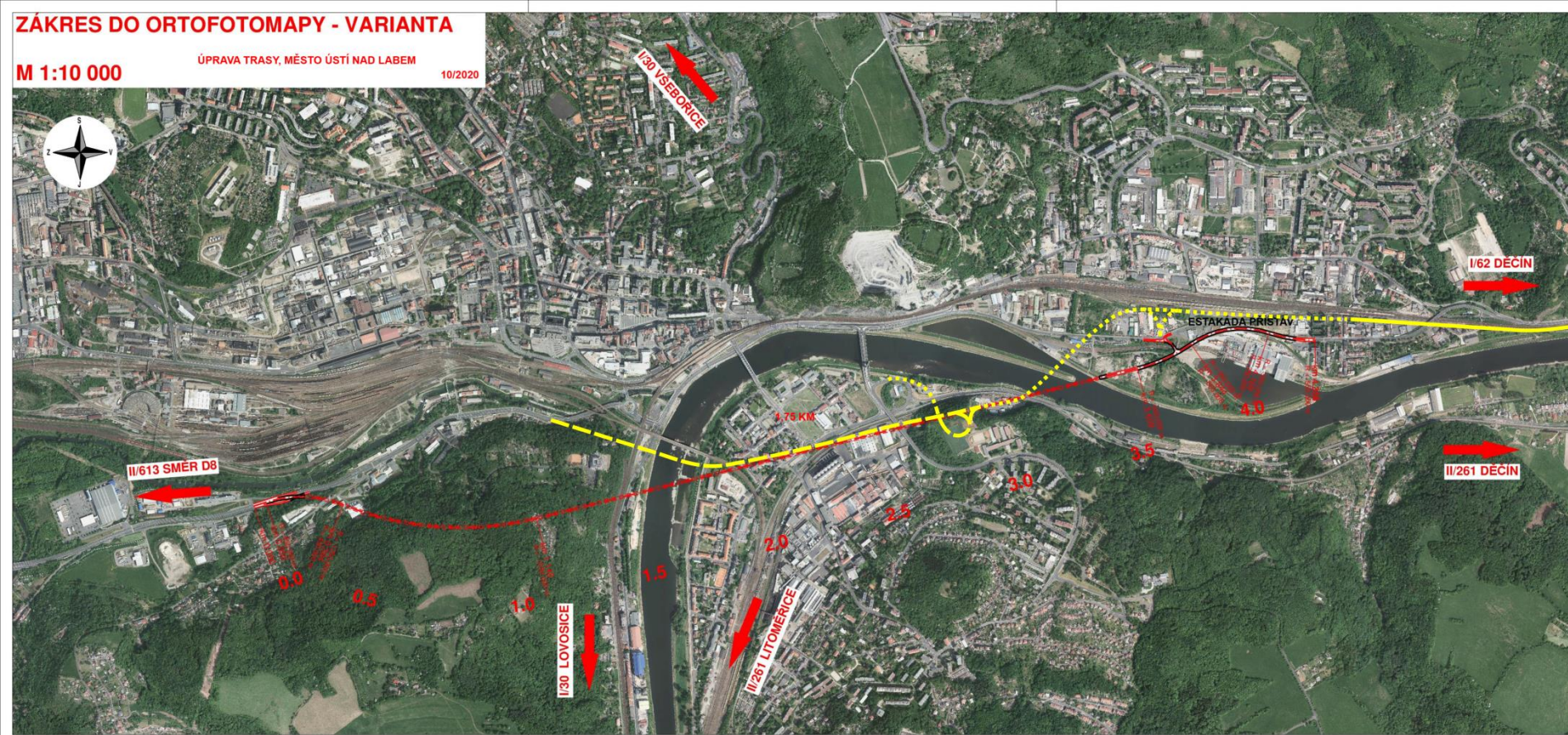
0 300 500 1000 m
 situace širších vztahů - dopravní schéma

OBSLUHA ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ PROSTUPNOST, ROZDĚLENÍ NA MENŠÍ CELKY



TRASY A NAPOJENÍ DOPRAVNÍ OBSLUHY – URČUJÍCÍ FAKTOR VYUŽITÍ PROSTORU NÁDRAŽÍ

NAVAZUJÍCÍ SILNIČNÍ DOPRAVA



PREFEROVANÁ TZV. JIŽNÍ VARIANTA – PŘEVEDENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY DO PROSTORU KRÁSNÉHO BŘEZNA, PROPOJENÍ SE STŘEKOVEM – ŘEŠENÍ ZÁPLAVOVÝCH STAVŮ, VARIANTNĚ LZE ŘEŠIT MOSTEM NÁHRADOU MOSTU ŽELEZNIČNÍHO, VARIANTNĚ DALŠÍ MOST PŘES LABE A POVRCHOVÁ VARIANTA

VÝSTUPY

- KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PROSTORU NÁDRAŽÍ S KONCEPCÍ PODMIŇOVACÍCH A VYVOLANÝCH INVESTIC
- „UCELENOU“ PŘESTAVBU PROSTORU ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ, TJ. VŠECH ČÁSTÍ OBVODU ŽELEZNICE
- UDRŽITELNOU KONCEPCI S ŘEŠENÍM NIVY BÍLINY A JEJÍ REVITALIZACE, VAR. S UMÍSTĚNÍM PŘÍSTAVU
- NOVÉ UMÍSTĚNÍ VLEČKY SPOLCHEMIE MIMO PROSTOR HLAVNÍHO NÁSTUPU A MĚSTSKÝCH NÁVAZNOSTÍ VRT
- ETAPIZACE

OSMNÁCT OKRUHŮ:

- 1 – PŘESTAVBA NADJEZDŮ A MAJAKOVSKÉHO ULICE, ODDĚLENÍ OD ŽDÍRNICKÉHO POTOKA
- 2 – VJEZD DO PROSTORU NÁDRAŽÍ, PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE
- 3 – PROSTOR VHODNÝ PRO KOLEJIŠTĚ
- 4 – DOSTAVBA OKRAJE NÁDRAŽÍ
- 5 – PLOCHY VHODNÉ K PŘESTAVBĚ
- 6 – MIMOÚROVŇOVÉ ŘEŠENÍ VLEČKY
- 7 – DOPRAVNÍ NAPOJENÍ OD MAKRA
- 8 - DOPRAVNÍ NAPOJENÍ ŽIŽKOVA ULICE, PLATNÝ ÚP

- 9 – PROSTOR PRO CARGO AREÁLY
- 10 – VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ, HOSTOVICKÝ POTOK
- 11 – DOSTAVBA U NÁDRAŽÍ
- 12 – PROSTOR TERMINÁLU A NÁSTUPIŠŤ
- 13 – PŘEDPOLÍ TERMINÁLU
- 14 – ZDVOJENÝ MOST
- 15 – VYÚSTĚNÍ TUNELU
- 16 – KLÍŠSKÝ POTOK
- 17 – REVITALIZACE - BÍLINA
- 18 - CYKLOSTEZKA A PROMENÁDA KOLEM BÍLINY

- předmětná čísla jsou k nalezení v grafické příloze

PŘEDKLÁDANÝ DALŠÍ POSTUP

- VYPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE NA ŠIRŠÍ ÚZEMÍ S KOORDINACÍ VŠECH DRUHŮ DOPRAVY A ELIMINACÍ RIZIK, ETAPIZACE VÝSTAVBY
- IDEOVÁ SOUTĚŽ NA CELÉ ÚZEMÍ ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ VČ. ŘEŠENÍ NAVAZUJÍCÍCH PROSTORŮ
- VYMEZENÍ KORIDORU VRT V ÚZEMNÍM PLÁNU
- SOUTĚŽ NA DÍLČÍ ČÁSTI – MOSTY, TERMINÁL A DALŠÍ, ŽÁDOSTI O ÚR A JEJICH POSOUZENÍ

DĚKUJI ZA POZORNOST