

## Přestavba západního nádraží Ústí nad Labem

Předložený dokument „KONCEPCE ZÁPADNÍHO NÁDRAŽÍ“ je shrnutím znalostí a názorů města Ústí nad Labem na přestavbu tzv. západního nádraží, do jehož struktury se začlení rychlé železniční spojení Wien – Praha – Dresden – Berlin, které má kombinovaný charakter, tj. společný provoz osobní a nákladní dopravy.

Západním nádražím nazýváme prostor stanice a další navazující provozy a kolejíště od soutoku Bíliny s Labem až po Majakovského ulici (železniční nadjezdy).

Obsah:

- Textová část
- Grafická část – poster\_ustiA, poster\_ustiB, 1:2000

Stanice byla zřízena společností Společnost c. k. privilegované Ústecko-teplické dráhy (zkr. ATE) pro obsluhu své trati spojující Teplice a Ústí nad Labem, dráha byla budována především pro dopravu nákladů z nalezišť hnědého uhlí v regionu SHP. 20. května 1858 byl s nádražím uveden do provozu celý nový úsek trasy do Teplic, kolejíště bylo stejného dne zprovozněno i do starší městské stanice v Ústí nad Labem společnosti Severní státní dráha (zkr. NStB). Podle projektu Josefa Turby byla vybudována provozní budova, umístěná naproti výtopně. Roku 1870 byla dráha prodloužena až do Chomutova. Po zestátnění ATE k 1. lednu 1923 převzaly stanici Československé státní dráhy. Nedalekým železničním mostem přes Labe je spojena s pravým břehem řeky a stanicí Ústí nad Labem - Střekov. Most původně dvoupatrový. Elektrický provoz byl na trati procházející stanicí zahájen v roce 1963.

V letech 1870-1873 ATE vybudovala západním směrem rozsáhlé seřaďovací nádraží s 29 kolejemi a provizorní odbavovací a administrativní budovou. Ta byla v roce 1886 přestavěna na výpravní budovu v charakteristickém novogotickém stylu a s krytým nástupištěm. Původní provozní budova čp. 654 naproti výtopně byla upravena pro administrativní a obytné účely. Výpravní budova prošla v roce 1966 rekonstrukcí, veškeré fasádní prvky byly nahrazeny hladkou omítkou.

**Ústí nad Labem západ** je železniční stanice ve východní části nádraží v městské části Ústí nad Labem-město. Leží na dvoukolejných elektrifikovaných tratích 072, 090, 130 a 131. Je jednou ze sedmi železničních stanic a zastávek ve městě. Nachází se zde čtyři nekrytá jednostranná nástupiště, k příchodu na nástupiště slouží přechody přes koleje.

Se zahájením provozu trati ATE roku 1858 začaly pracovat také dílny, zřízené více než kilometr západně od staniční budovy, které se později ocitly uprostřed seřaďovacího nádraží. Budovy na parcele 4318 byly uspořádány jako dvě skupiny hal kolem provozního dvora a kotelny. Pro zaměstnance dílen postavila ATE v sedmdesátých letech 19. století také kolonii pěti domů čp. 953–957 s kantýnou, čp. 1516 – čili celkem 6 objektů (ve skutečnosti je jich v tomto prostoru deset). Původní dílny a výtopna byly poškozeny bombardováním. Kruhová výtopna nahradila původní osmikolejnou.

**Železniční stanice.** Původní budova byla dílem architekta Brandnera. Nová výpravní budova byla postavena podle plánů Carla Englera. Budova byla poškozena bombardováním v roce 1945 a byla dostavěna v letech 1955 – 1956 podle návrhu Václava Dědka, ve stanici byla zřízena čtyři krytá nástupiště. Autory výtvarného řešení je akademický malíř Josef Sychrovský, Miroslav Matouš a Josef Menš. Poslední úpravy železniční stanice prováděné po povodních jsou dílem architektonické kanceláře Michala Gabriela.

**Železniční most.** Původní jednokolejný most byl příhradový, se dvěma patry - horní část byla určena vlakům, spodní chodcům, povozům a automobilům (postaven 1874). Během spojeneckých náletů v roce 1945 byl most poškozen, nakonec byl v roce 1958 stržen. Jednokolejka již nevyhovovala kapacitně a i užívání silniční části bylo problematické z důvodu poměrně krkolomných nájezdů. Vedle starého mostu byl před jeho demolicí postaven nový, ten ovšem už slouží jen pro železnici a pro pěší. Stavba byla zahájena 1956, dokončena 1957. Most je příhradový, ocelový, mimo vodní tok železobetonový.

## **Hodnoty území**

V rámci hodnot území jsme vymezili:

- architektonické hodnoty - Pětidomí, opravárenská hala s točnou, objekty opraven, průmyslové objekty, dřevěná budova drah, sklad drah (novogotická budova), administrativní budovy Spolchemie, městská jatka, průmyslové a obytné objekty Nové Město – dělnická kolonie Spolku pro chemickou a hutní, městské lázně, divadlo, muzeum, budova Policie, Magistrát, zdravotní škola UJEP, obchodní akademie, kostel Apoštola Pavla, budova Policie Horova ulice, kulturní dům, SOUS, Národní dům, OD Labe, palác Zdar, budova České spořitelny, Polívkův dům, klášter, Větruše a další. Vedle staveb tvoří hodnoty také mostní objekty a to přes Labe i přes Bílinu.

- urbanistické hodnoty - zástavba ulice Vaničkova, Panská, zástavba Dvořákova ulice, Na schodech, Důlce, bloky centrálního města.

- krajinné hodnoty – průhledy na dominantu Střekova, průhledy na centrum města s kostelem Nanebevzetí Panny Marie, pohledy na Mariánskou skálu.

- historické opevnění 1936 - 1938

- ostatní hodnoty - lanovka, plochy městské zeleně, apod.

Požadavek na zachování hodnot v rámci prostoru západního nádraží – dřevěná budova drah (dnes Spolchemie), sklad drah (novogotický), objekty Pětidomí, dílny.

## **Limity území**

Z limitů území jsou pro budoucí uspořádání území rozhodující: OP železnice a vlečkového hospodářství - je omezujícím faktorem, záplavové území potoků (Ždírnický, Klíšský) – je rizikovým faktorem, záplavové území Bíliny, dále Bíliny a Labe na společném soutoku – je rizikovým faktorem, zóna havarijního plánování – je rizikovým faktorem.

Díličními limity jsou OP technické infrastruktury, zejména VVN a teplovodů. Rizikové faktory je třeba v návrhu přestavby západního nádraží maximálně eliminovat.

## **Popis území**

Území je možné rozdělit na širší řešené území a užší území. Širší území zahrnuje blokovou zástavbu Předlic, bloky průmyslové zástavby Předlic, Spolchemii, oblast tzv. Nového Města, bloky vnitřního města vč. OC Fórum, prostor soutoku Labe a Bíliny s okružní křižovatkou, prostor ulice Žižkovy s komerčními areály. Svahy s náhorní plošinou Českého středohoří, již dominuje Větruše s rekreačním areálem a do které se propisuje zástavba na úpatí svahů i na jeho temeni. Do širšího území je třeba zahrnout zástavbu dolního Střekova s dominantou věže Mariánského mostu.

Užší řešené území zahrnuje plochy kolejistiště západního nádraží, včetně dnešního Hlavního nádraží, prostor od Globusu a podél Majakovského ulice a ulice Tovární, prostor soutoku Bíliny a Labe se železničním mostem, prostor vyústění Středohorského tunelu, niva Bíliny a veškeré tranzitní dopravní tahy.

Užší území tvoří zejména kolejistiště, vlastní prostor nádraží Ústí nad Labem Západ, prostor Hlavního nádraží. Součástí území jsou dílny ČD, servisní objekty a provozy, prostor tzv. Pětidomí, volné plochy a plochy se zelení. Součástí prostoru jsou objekty areálů, skladů a velkoobchodů, někdy jen jako území nevyužívané. Taková území jsou podél Žižkovy ulice, podél ulice Majakovského a Tovární.

V rámci širšího území se nachází historické průmyslové stavby a kvalitní architektonické objekty – administrativní objekty Spolchemie, sklad Spolchemie, sklad v historizujícím stylu, sklad obilí (dnes devastovaný), historická zástavba severní fronty Tovární ulice, západní fronty dnes devastovaného bydlení Nových Předlic – Majakovského ulice.

Celý prostor západního nádraží a jeho přímého okolí trpí provozem nadřazené dopravy – železniční i silniční, neměstských areálů a objektů, dále neprostupností a tím charakterem vyloučené

lokality, ve které mimo neměstských funkcí není důvod ke zdržování, není důvod pro pěší pohyb nebo pohyb nemotorové dopravy.

Nepřístupnost území je umocněna technickou infrastrukturou, zejména teplovodním vedením.

Podchod pod kolejištěm je sice zajištěn, ale nemá zdroj ani cíl. Vyloučené lokality se přibližují k centru a spoluvytvářejí území nikoho prakticky až do centrální zóny města.

V širším území dochází k mísení nadřazené a místní dopravy, a to v silniční i železniční dopravě. Přestavba území má zajistit veškeré nároky a požadavky v rámci TENT, včetně nároků na podjezdných výšek a šířek. Dále křížování s vlečkovým hospodářstvím a úrovněvé křížení hlavních dopravních tahů se železnicí.

### Záměry

Záměry v území lze vymezit také na užší a širší. Užší území se záměry lze popsat jako přestavba kolejiště v rámci západního nádraží (včetně přestavby mostních objektů u ulice Majakovského) s novým železničním terminálem, který by měl zahrnovat nástupiště, výpravní budovu a zázemí pro obsluhu a cestující. Dále mostní objekt a trasa železnice na území Střekova.

Předpolí terminálu by pak mělo směrem k městu zahrnovat dopravní obsluhu MHD, parkovací místa a parkovací dům (parkovací domy), přednádraží prostor, komerční plochy, vstup do centra města.

V rámci přípravy přestavby západního nádraží byly prověřeny varianty s podzemní zastávkou rychlé železnice, s povrchovou zastávkou rychlé železnice a s nadzemní zastávkou rychlé železnice.

Podzemní zastávka rychlé železnice je reprezentována návrhem společnosti CEDOP s.r.o. a Ing. Kalčíka. Dle dostupných informací je nutné stanici umístit v relativně velké hloubce a je problematická ochrana cestujících v případě havárie ve Spolchemii, ale i v případě havárie v tunelu, dále je negativně hodnocen výjezd na povrch v západní části kolejiště – těžší propojení s dalšími částmi nádraží. Výhodou je oddělení vlečky Spolchemie od kolejiště rychlé železnice. Uspořádání umožňuje umístění vlastního terminálu na pozemcích železnice.

### Aktuální stav území (2022)



Povrchové uspořádání kolejiště dle návrhu SŽ je relativně robustní a má také nedostatky a kritická místa. Provozně i rizikově je negativní umístění vlečky Spolchemie v rámci prvních kolejí směrem k městu, takové uspořádání město odmítá – v rámci šesti miliard investic nejsme schopni

racionalizovat uspořádání tak, aby mělo rychlé spojení s Evropou přímé (nebariérové) řešení a přímý vstup do centra krajského města.

Nadzemní varianta vychází z původního zadání diplomové práce a je dále provozně prověřována i v rámci studií zadaných městem. Nadzemní umístění rychlého spojení umožňuje umístění vlastního terminálu na pozemcích železnice, mostní objekt lze nahradit ve stejném (již prověřeném) místě a lze zde navrhnout čtyřkolejné uspořádání.

Město preferuje jiné varianty než povrchové, nadzemní uspořádání je nejvhodnější pro únik chlóru ze Spolchemie, ale neeliminuje riziko výbuchu, podzemní varianta je riziková právě z důvodu úniku chlóru.

Přemostění Labe. V rámci varianty pozemní a nadzemní se předpokládá výstavba nového mostu se dvěma páry kolejí. Město prověřilo možnost souběhu dvou mostů v prostoru centra města – dva mosty s různou výškou a s nerovnoběžným uspořádáním evidentně narušují krajinné uspořádání, taková řešení jsou nepřijatelná. V úvahu připadá pouze jeden mostní objekt, i za cenu jeho rozšíření. Mostní stavba musí být prověřena architektonickou soutěží, protože musí přinést novou hodnotu do prostoru centra města – viz nový most přes Vltavu v Praze.

V rámci záměrů zmiňujeme umístění komerčních objektů pro významné investory/dovozce – je třeba prověřit část území pro umístění těchto navazujících aktivit společně s dopravním napojením.

Silniční dopravní napojení prostoru kolejiště je třeba řešit jako podmiňující investice s napojením veřejných i neveřejných komunikací na nadřazenou silniční síť.

### **Přehled 18 vybraných okruhů přestavby západního nádraží:**

#### **1 – PŘESTAVBA NADJEZDŮ A MAJAKOVSKÉHO ULICE, ODDĚLENÍ**

##### **OD ŽDÍRNICKÉHO POTOKA**

Přestavba nadjezdů nejen z důvodu nového řešení dvou kolejí, ale také proto, aby vyhovovaly podjezdnou výškou a ostatními rozměry dle nároků TENT (podmiňovací a vyvolaná investice). Majakovského - čtvrtá větev okružní křižovatky, vjezd do území a záměr využití. Oddělit a přeložit Ždírnický potok mimo trasu dopravy z důvodu záplav na západní stranu od silnice (podmiňovací a vyvolaná investice).

#### **2 – VJEZD DO PROSTORU NÁDRAŽÍ, PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE**

Vjezd do prostoru nádraží, možnost vybudování páteřní komunikace (neveřejná navazující na estakádu) a napojení na Tovární a Žižkovu ulici (podmiňovací investice).

#### **3 – PROSTOR VHODNÝ PRO KOLEJIŠTĚ**

Přestavba kolejiště nádraží, rozdělení na sektory - sektor nádraží - severovýchod, sektor CARGO - jižní kolejiště, sektor seřadovacího nádraží severozápad. Západní prostor pro kolejiště (dnes volný prostor), mimo vlivu na centrum města.

Možnost vymezení ploch pro komerční zónu v oblasti Žižkova - opravny, včetně dopravní obsluhy (vyvolaná investice).

#### **4 – DOSTAVBA OKRAJE NÁDRAŽÍ**

Roh Tovární - Majakovského určený k dostavbě, změna funkce území, komerční plochy (podnět města ÚnL). Komerční nebo administrativní funkce s přímým nájezdem z okružní křižovatky.

## 5 – PLOCHY VHODNÉ K PŘESTAVBĚ

Plochy stávajících brownfieldů, které lze přeměnit na městskou strukturu. Prostřednictvím intervence a pobídek lze uplatnit dotační podporu.

## 6 – MIMOÚROVŇOVÉ ŘEŠENÍ VLEČKY

Je stále aktuálním tématem, stávající vlečka je v návrhu SŽ zapojena do 1. koleje nového nádraží, což považujeme za technicky, dopravně i bezpečnostně špatné řešení.

## 7 – DOPRAVNÍ NAPOJENÍ OD MAKRA

Je prověřováno jako možné napojení na Žižkovu ulici, podmiňující je vybudování okružní křižovatky. Napojení do vnitřního prostoru nádraží, kolize s nadzemním vedením VVN (podmiňující investice).

## 8 - DOPRAVNÍ NAPOJENÍ ŽIŽKOVA ULICE, PLATNÝ ÚP

Platný ÚP navrhuje přes prostor západního nádraží koridor do prostoru komerční zóny Předlice. Tuto trasu je třeba prověřit, ev. modifikovat.

## 9 – PROSTOR PRO CARGO AREÁLY

Stejně jako na letišti, tak u vysokorychlostní tratě je třeba vymezit prostory pro haly s kapacitou pro skladování a logistiku, včetně administrativy. Jižní část západního nádraží je pro tyto investice vhodná, má podmínky k napojení na D8 a další nadřazenou dopravní síť.

## 10 – VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ, HOSTOVICKÝ POTOK

Vodní hospodářství - je třeba řešit odvodnění nádraží, nejlépe zadržováním dešťové vody v nivě Bíliny a vodu použít pro malé vodní plochy. Zatrubněné vodní toky revitalizovat, např. Hostovický potok. Zadržovat vodu v krajině a vytvářet retenční nádrže na dolním toku Bíliny, nikoliv mít vodní toky jako městskou kanalizaci.

## 11 – DOSTAVBA U NÁDRAŽÍ

Volné stavební parcely v blízkosti nového nádraží využít pro výstavbu komerční vybavenosti, služební zastávky VRT a potřebám centra města. Pokud to dovolí normy, kombinovat s bydlením nebo přechodným ubytováním.

## 12 – PROSTOR TERMINÁLU A NÁSTUPIŠŤ

Nástupiště a cesty k nim řešit architektonicky současným způsobem, nevytvářet nové bariéry mezi městem a nástupištěm (vlečka Spolchemie a jiné), volit optimální způsob obsluhy, hledat možnosti průchodu k toku Bíliny, dostupnost pěších a cykloturistů.

## 13 – PŘEDPOLÍ TERMINÁLU

Hlavní prostor pro vytvoření předpolí nové stanice. Vytvořit přednádražní prostor, vytvořit terminál veřejné MD, plánovat hromadné garáže, parkoviště, městskou zeleň.

#### 14 – ZDVOJENÝ MOST

Náhrada stávajícího mostu za nový čtyřkolejný most, s využitím předpolí obou stran, aby nedocházelo k narušení stávajícího prostoru města. Soutěž o návrh, samostatná a důležitá úloha.

#### 15 – VYÚSTĚNÍ TUNELU

Pro vyústění tunelu je třeba vymezit prostor tak, aby zároveň umožňoval ražení tunelu z této strany. Výhodou je přímá návaznost na železniční stanici Ústí nad Labem – Střekov. Je třeba púozvat zástupce Střekova a Ústí n.L. Město.

#### 16 – KLÍŠKÝ POTOK

Provéřit potřebu zvětšení prostoru podchodu pro velké vody, vyřešit i stavebně.

#### 17 – REVITALIZACE - BÍLINA

Prostor kolem Bíliny pro parkovou úpravu s důrazem na funkci biokoridoru, cyklostezky, pěšího propojení a využití území pro rekreaci.

#### 18 - CYKLOSTEZKA A PROMENÁDA KOLEM BÍLINY

Cyklostezka se připravuje, je třeba doplnit chybějící propojení.

Doporučený 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

#### **Grafická příloha:**

– poster\_ustiA, poster\_ustiB

**Zdroj: Město Ústí nad Labem**



## **TRASA rychlého spojení Wien – Praha – Ústí nad Labem – Dresden**

### **Informace o vypracovaných podkladech a jednáních se SŽ**

Původní dokumentace byla vypracována firmou CEDOP, v současné době je projektována investorem SŽ. Původně byla prověřována podzemní varianta, investor SŽ však přišel s variantou povrchovou, která de facto kopíruje stávající stav uspořádání nádraží. Povrchová varianta byla předložena jako první a druhý návrh.

První návrh město zcela vyloučilo první návrh, který nebyl šetrný vůči prostorovému uspořádání města – samospráva požadovala od investora doložení vizualizacemi, které dosud nedostala. Souběžně s tím investor připravoval soutěž na předmětné pozemky v majetku SŽ. Samospráva se vyjádřila o soutěži jako o předčasném kroku, pokud není jasná koncepce celého území, včetně širších vztahů.

### **Město v 02/2022 přijalo usnesení:**

Město podporuje umístění zastávky VRT v centru Ústí nad Labem, zdůrazňuje však nutnost transparentního a odborného přístupu, který umožní zvolit nejvhodnější řešení zohledňující zájmy města a jeho obyvatel

Při plánování umístění zastávky VRT v Ústí nad Labem třeba řešit zejména:

- návaznosti nového terminálu na centrum města a dálnici D8
- umístění terminálu a dalších navazujících zařízení
- koncepční řešení využití plochy celého nádraží
- koncepční řešení dopravního napojení a vymezení podmiňovací dopravní investice
- technické detaily (např. Klíšský potok, podchod pod kolejištěm, přestavba viaduktů a mostů)
- žádá Správu železnic, případně Ministerstvo dopravy o předložení studie, na jejímž základě byla odmítnuta podzemní varianta zastávky VRT v Ústí nad Labem, a pokud studie proveditelnosti podzemní varianty neexistuje, žádá o zajištění jejího vypracování
- ukládá Radě města ve spolupráci s Výborem pro územní plánování urychleně sestavit pracovní skupinu města k VRT, v níž budou zastoupeni odborníci z oblasti architektury, územního plánování a dopravního inženýrství a dalších, jejímž úkolem bude přispět ve spolupráci se SŽ k nalezení nejvhodnějšího řešení pro umístění zastávky VRT v Ústí nad Labem a která zajistí průběžnou odbornou oporu městu v tématu VRT
- zajistit dlouhodobé informování občanů města o projektu VRT – webové stránky, městské noviny, diskuze apod. c) pravidelně informovat ZM o procesu přípravy VRT, a to na každém jednání

**Pracovní skupina** byla sestavena v dubnu ve složení:

Ústav urbanismu FA ČVUT (Ing. arch. Jehlík Jan, akad. arch. Klokočka Jiří, ev. zástupce)

DIPONT (Ing. Novák Petr, ev. zástupce)

PROCEDOP (Ing. Šlegr Petr, Ing. Kalčík Jiří, ev. zástupci)

KAM Brno (Ing. arch. Sedláček Michal, ev. zástupce)

Ing. arch. Duba Martin, ev. zástupce

První setkání proběhlo na konferenci 13.5.2022 na FA ČVUT

### **13.5. se na Fakultě architektury ČVUT konala konference na téma VRT ve městě Ústí nad Labem**

#### **Zpráva o konferenci „VRT nejsou jen perony ve městě“**

9,00 – 15,30 hodin

Fakulta architektury ČVUT, Praha

Konferenci připravilo město Ústí nad Labem ve spolupráci s Fakultou architektury. Byla také prvním seznámením pracovní skupiny města ve složení Jehlík, Šlegr, Duba, Novák, Sedláček, Charvát.

Konference na téma VRT ve městě Ústí nad Labem měla 45 účastníků s programem vstupního referátu a diskuze. Zúčastnili se zástupci města Ústí nad Labem, Ústeckého kraje, orgánů a organizací



– KHS, HZS, IPR a další hosté, zejména praktikující architekti. Jednání konference moderoval Jan Jehlík, úvodní slovo primátor města Ústí nad Labem.

Z diskuze:

- vymezení 18 bodů vstupního referátu, jako podmiňovací, vyvolané a žádoucí investice, tyto bude pracovní skupina zpřesňovat ve spolupráci se SŽ:
- vystoupení zástupce SŽ, podpora soutěží (Ing. Hruška)
- konstatování propojenosti jednotlivých částí západního nádraží (prof. Jehlík)
- vystoupení arch. Vávry, informace o totální blokaci trasy VRT na Litoměřicku a Roudnicku, blokáce projednání a schválení trasy VRT v ZÚR
- vystoupení arch. Beneše – příprava krajinné studie v prostoru Roudnicka - Litoměřicka, přeposlání podkladů pro krajinnou studii, podklady pro vyhodnocení umístění technické infrastruktury do krajiny a její kritéria
- vystoupení zástupce ZHS – pregnantně formulované kritické stavy a rizika, chlorová chemie na západním nádraží
- vystoupení architektů – podpora soutěží, podpora kvalitního zadání

Další doporučení:

- vypracování územní studie na širší území s koordinací všech druhů dopravy a eliminací rizik, etapizace výstavby (zejména doporučení arch. Sedláčka, KAM Brno)
- 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

Pozvánka: 1.6. se koná v Hraničáři večer o VRT, připravuje Ing. arch. Beneš Ondřej

**Příloha:**

## Koncept zadání Krajinného plánu VRT Podřipsko

(ed. doc.ing.arch. Ondřej Beneš, Ph.D.)

Předkládáme druhou verzi zadání Krajinného plánu VRT Podřipsko, kterou iniciovalo sdružení obcí a spolků Koridor D8 a jeho koordinátoři Mgr. Klára Rothová a Ing. Martin Klečka, Ph.D.. Zadání zpracoval tým ve složení a)krajina Ing. Klára Salzmann, Ph.D., Ing. Mgr. Eva Jeníková, b)Voda Ing. Vít Rous, c)Urbanismus Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., d)Biologický přístup RNDr. Jiří Sádlo, CSc., e)Socioekonomické přínosy a rizika Ing. arch. Vít Řezáč, f)Doprava Ing. Milan Ptáček, g)Participace Ing. Tomáš Rák). Kulturně historickou analýzu krajiny, kterou zde řešíme, provedla paní doc.ing.arch Milena Hauserová, CSc.

Z hlediska metodiky tento krajinný plán vnímá a) na jedné straně infrastrukturní, dopravní, technické, nebo i logistické a obslužné prvky v krajině, u kterých bude práce s nimi založena na jejich dokonalé znalosti a velmi obratném uchopení jejich možností a limitů. A na b) druhé straně krajinný plán chápe široce pojatou kulturní složkou krajiny, kam řadíme jak její utváření a dlouhodobou udržitelnost s ohledem i na přicházející klimatické změny, práci s vodou v krajině, podporu biodiverzity, ale i její obytné a estetické kvality. Cílem krajinného plánu by pak mělo být maximální využití technických zásahů a) ke komplexnímu a tvůrčímu rozvoji všech složek a kvalit území b).

Zvláštní místo při hledání jak oba dva momenty skloubit bude mít profesionálně vedená komunikace všech zúčastněných (participace).

Krajinný plán chápeme jako proaktivní nástroj samospráv, které si jeho prostřednictvím ověřují komplexní řešení problémů spjatých s rozvojem v rámci svých katastrů. Na západě od našich hranic (Belgie, Holandsko) je tento přístup znám i jako tzv. regionální plán. U nás dosud v takové šíři, jako zde navrhujeme, realizován nebyl.

Obsah:

Úvod - Krajina pro vysokorychlostní trať (doc.ing.arch Milena Hauserová, CSc)

a)Typologie řešeného území (RNDr. Jiří Sádlo, CSc.),

- b)Krajina (Ing. Klára Salzmann, Ph.D., Ing. Mgr. Eva Jeníková )
- c)Voda (Ing. Vít Rous)
- d)Přírodovědný přístup (RNDr. Jiří Sádlo, CSc.),
- e)Urbanismus (Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.)
- f)Socioekonomické přínosy a rizika (Ing. arch. Vít Řezáč)
- g)Doprava (Ing. Milan Ptáček)
- h)Participace (Ing. Tomáš Rákos)

Úvod - Krajina pro vysokorychlostní trať (doc.ing.arch Milena Hauserová, CSc)

/její podoba ze zorného úhlu zájmu o otisk historie/

Krajinnou scénu sledované oblasti významně ovlivňuje její plochý reliéf. Téměř vodorovná linie horizontu dělí obraz krajiny na pás polí a pás vysokého nebe. Výhledy jsou nezvykle daleké, od severu zaštitěné Středohořím a v dalším plánu až pohraničními horami. Ve většině z nich vystupuje přírodní dominanta – hora Říp. Vizualní roli jeho nápadné siluety umocňuje jeho symbolický význam. Stavební činnost člověka až po nedávnou minulost ani vertikálami kostelních věží a hmotami feudálních sídel díky svému relativně drobnému měřítku monumentální horizontalitu krajiny nenarušila.

Otevřená polní krajina se díky těmto charakteristikám stává útvarem mimořádně zranitelným měřítkově neadekvátními zásahy.

Dnes téměř bezlesá krajina sevřená meandry Labe, Vltavy a Ohře, které odstřihly území v jejich objetí od tahů dálkových cest a dovolily rozvinout spíše jen síť lokálních komunikačních vazeb, nabízela od počátku osídlení výhodné podmínky pro zemědělství, zejména polní hospodaření. Blízkost k pražskému centru znemožnila rozvoj významnějších městských celků. Hustota zdejší sítě vesnických sídel i jejich velikost a půdorysné uspořádání, se staly odrazem možností tradičního zemědělství. Dlouhodobě intenzivní polní hospodářství vytěsnilo zbytky lesních porostů do záplavových území velkých řek a na svažité boky nečetných terénních nerovností, často provázejících koryta drobných vodotečí. Vazba vesnických sídel na tyto v suché krajině vzácné vodní zdroje přispěla k utváření sídelní sítě a k charakteristickému obrazu tradiční vesnice. Síť pozůstatků přírodních koridorů, které provázejí místní vodoteče a jejich logické sepjetí s vesnickými sídly dodnes tvoří potenciál, který lze využít k rozhojnění jinak velmi chudých možností rekreačního využití zdejší krajiny jejími obyvateli. V současnosti, kdy většina obyvatel venkova již v zemědělství nepracuje a zásadně mění svůj životní styl oproti předchozím generacím, nabývají rekreační možnosti zázemí obcí na zásadním významu.

K tradiční správě území náležela přítomnost šlechty a jejích sídel. Vztah k Praze dal v jejím zázemí vzniknout i sídlům reprezentační povahy, která provázely v novověku i rozsáhlejší krajinářské úpravy. Některé z nich se následkem zanedbanosti vytratily z obecného povědomí, přestože představují vynikající historické hodnoty (např. zámecký park, obora a bažantnice v Měšicích apod.).

Historická komunikační osnova území byla dlouhodobě determinována obtížemi plynoucími z nebezpečí přechodu velkých řek. Samotná místa přechodů se v průběhu přirozené proměny říční krajiny měnila a nastolovala nové komunikační vztahy. Až novověké úpravy spojené s budováním mostů a dalšími vodohospodářskými úpravami stabilizovaly trasy tranzitních komunikací, které území prořaly způsobem mnohdy odlišným od starší situace. Adaptace urbanismu sídel na tuto změněnou situaci však představuje novou nepominutelnou historickou skutečnost. Síť starých komunikací, které místy zanikly při reorganizaci a novodobém zcelování zemědělských ploch představuje další využitelný potenciál při zprůchodňování krajiny a členění neúměrně velkých obhospodařovaných celků. Tam, kde jejich obnova může být smysluplně využita k novým záměrům, může takový krok přispět k znovunavázání pocitu sounáležitosti místních obyvatel s minulostí míst, kde žijí.

a)Typologie řešeného území (RNDr. Jiří Sádlo, CSc.),

O řešeném území nelze jednat jen jako o jediném nerozlišném celku. K první orientaci čtenáře je zde k dispozici pevné a bezzbytkové vymezení řešené krajiny, postavené na klasických principech klasifikace krajinné mozaiky: ploška – koridor – matrice (*Forman R.T.T., 1995, Land mosaics: the ecology of landscapes and regions. Cambridge University Press, Cambridge*).

Základní klasifikace:

1. **MATRICE:** Urbánní krajina / Příměstská krajina / Agrární krajina / Říční krajina
2. **KORIDORY:** Řeky / VRT a velké železniční trati / Dálnice a velké silnice
3. **PLOŠKY:** Význačné přírodní celky / Význačné kulturní celky

Komentář k jednotlivým typům:

**MATRICE** je nejvíce zastoupená a zároveň prostorově nejpropojenější složka krajiny, funkčně dominuje v tocích živin apod., obklopuje koridory a plošky. V území je více typů matic; liší se totiž ve všech ohledech od geologie po sociologii.

**Urbánní krajina:** hustá zástavba měst – Praha, Kralupy, Neratovice, Roudnice (Louny).

**Příměstská krajina:** dnes v Evropě nejprogresivnější typ krajiny, šíří se na úkor venkova. Často dehonestována jako „sídelní kaše“, ve skutečnosti má velmi jemnou a hierarchickou strukturu a hodnotný biotický i kulturní obsah prastarého i moderního původu. Obsahuje veřejný a soukromý prostor v různém stupni deregulace (=vágnosti) a dále kulturní a ruderální prostor, nepřírodní biotopy v pestré škále. Vzniká míšením plánované kreace s evolučním vývojem „krok za krokem“ a s chaotickými procesy řízenými náhodou. Specifická je velká účast nepůvodních druhů, často plevelných nebo okrasných. K rekreaci jsou budovány specifické jednostranně využitelné plochy jako parky či hřiště, ale plnohodnotné jsou spíše hybridní, částečně deregulované prostory na bázi rekolonizace nové divočiny (brownfields, rumišťe apod). Expanze a rozvoj příměstské zóny jsou nutné, obrana není v pokusech procesy potlačit a zjednat nápravu, ale v pochopení a kultivaci.

**Agrární krajina:** Lépe ji už označovat jako postagrární. Tradiční agrikultura se po r. 1990 změnila v obdobu chemicko-technologického průmyslu s minimem přímé účasti lidí, tím kolabuje i biotická a kulturní diverzita. Proces běží všude v ČR, ale zde je velmi silný a nápadný. Převažují pole a průvodní ruderální biotopy v síti komunikací. Struktura: typické jsou velké uniformní celky v ortogonálním rastru, subjektivně prázdnota, osamění, přes léto omezení nepřístupnými kulturami, na strništích velká, ale sotva využitelná svoboda.

**Říční krajina:** Vymežitelná např. fluvizeměmi, rozsahem Hostínské terasy (VII), vlivem povodní Q10 až Q100 apod. Jediný typ krajiny v řešeném území, který má velký podíl cenných přírodních blízkých biotopů (lužní lesy, mokřady, nivní louky). Druhým typem pokryvu jsou opět pole.

**KORIDORY** jsou lineární, mají funkci bariér i propojujících migračních cest. Drobnější koridory lze pojednat jen v rámci příslušného typu matrix, důležité jsou ty největší.

**Řeky:** Vltava, Labe, Ohře. Fungují jako páteř říční krajiny. Zánikem přívozů se posílila funkce bariéry pro člověka.

**VRT a velké železniční trati:** viz další kapitoly, zejm. Doprava.

**Dálnice:** viz další kapitoly, zejm. Doprava.

**PLOŠKY** – enklávy, exklávy, fragmenty, reliktů přírodní a kulturní krajiny před současnou krajinnou změnou.

**Význačné přírodní celky:** elevace (Říp), terénní hrany (Škarechov), části potočních údolí aj. Často, ne vždy, pod územní ochranou. Tradice kontinuálního vývoje lesa i bezlesí po celý Holocén (na rozdíl třeba od lesnaté Vysočiny). Většinou je to tradice pastevní (od koz po koně, což dnes už nefunguje).

**Význačné kulturní celky:** celé obce, jejich části, stavby sakrální i profánní, zemědělské, dopravní i průmyslové, aleje, zámecké parky, památné stromy aj.; kulturní hodnotu má i mnoho přírodních celků.

b) Krajina (Ing. Klára Salzmann, Ph.D., Ing. Mgr. Eva Jeníková )

Práce s krajinou jako komplexním celkem bude mít v navrhované krajinné studii největší podíl. Je k tomu nezbytné nejprve velmi dobře analyzovat a rozpracovat současné potenciály a hodnoty krajiny tak, aby mohly být v kontextu uvažovaných technických infrastruktur nejen respektovány, ale aby v rámci realizace těchto technických infrastruktur došlo k výraznému a pozitivnímu rozvoji kvalit krajiny.

**Věcné požadavky na zadání:**

### 1. Ochrana kulturní krajiny

Definování hodnot a struktur kulturní krajiny ( památková péče, péče o krajinný ráz, ochrana přírody) ve vztahu k dnešnímu vnímání a dnešním potřebám místních obyvatel.

Definování těch hodnot, prvků a struktur, které jsou klíčovými pro zachování identity krajiny.

### 2. Říční krajina a její ochrana

Analýza současného vlivu říční krajiny na celkový stav a kvalitu krajiny. Vymezení území říční krajiny a zásad optimálního hospodaření a způsobu jejího využívání. Zhodnocení způsobu vnímání této problematiky, hledání optimálních řešení koexistence a funkčnosti říční krajiny ve vztahu k dnešnímu způsobu využití krajiny. Říční krajinu chápeme jako zásadní krajinou infrastrukturu.

### 3. Prostupnost a obytnost krajiny

Analýza současného stavu prostupnosti a obytnosti krajiny z pohledu člověka a biodiverzity, identifikace původních historických komunikací ve vztahu k současné prostupnosti krajiny a jejich možné využití k fragmentaci nadměrných zemědělských bloků. Snaha o zobytnění krajiny, návrat člověka do krajiny (pěší, cyklo).

### 4. Zajištění příčné prostupnosti krajiny přes VRT

Podélný dopravní koridor (D8, železnice, VRT...atd.) vytváří bariéru pro krajinu, vodu, biodiverzitu, člověka. Výstavba VRT a nastavení podmínek její výstavby vytváří reálnou možnost pro vytvoření systému prvků příčné prostupnosti v celé délce a zlepšení dnešní situace.

### 5. Podpora biodiverzity

Podpora a obnova povrchových prvků nejen říční krajiny, vytvoření sítě komunikací v zemědělské krajině, realizace systému krajinné tkáně. Změna způsobu využívání zemědělské půdy může výrazně zlepšit podmínky pro život biodiverzity.

### 6. Udržitelné zemědělství

Současný způsob průmyslového využívání zemědělské půdy není z dlouhodobého hlediska udržitelný. Je nutno hospodařit na menších pozemcích, respektovat identitu různých typů krajiny, umožnit občanům se v zemědělské krajině přirozeně pohybovat (pěšky, cyklo) a hospodařit komplexně, kombinovat živočišnou a rostlinnou výrobu. Zemědělské aktivity musí mít vazbu na místní obyvatelstvo a jejich aktivity.

### 7. Krajinná tkáň (vegetační infrastruktura vázaná na přírodní a technickou infrastrukturu)

Realizace systému krajinné tkáně je součástí podpory ekosystémových služeb. Musíme propojovat technické a přírodní infrastruktury právě vegetačními úpravami. Nelze pracovat v krajině a s krajinou bez přirozené vegetace, která zajišťuje celou řadu funkcí.

### 8. Co se zbytkovými úzkými plochami mezi D8 a VRT?

Vytvořit zóny pro přírodu, mokřady, promyslet možná propojení pro pohyb zvířat. Hluk z dopravy může být rušivým elementem, je možná adaptace?

**Cíle sledované městem:** vložení trasy VRT přinese do prostoru novou hodnotu, projekt bude řešit celé území západního nádraží, podmiňovací a vyvolané investice a navazující území formou územní studie.

Územní plánování mělo již v minulosti připravené zadání – je třeba jej aktualizovat. Povrchová varianta neumožňuje velkou racionalizaci uspořádání kolejiště, problematické umístění budovy terminálu nad kolejištěm, stále novému nádraží dominují chlorové vagóny na koleji nejblíže k městu – tím je znehodnocen celý záměr.

Krajské zastupitelstvo nechá prověřit formou krajinné studie prostor Podřipska. Město Ústí nad Labem musí být připraveno na variantu připojení rychlou železnicí pravostrannou i levostrannou. V rámci konzultací tyto možnosti prověřujeme a je třeba je otevřít na jednání s investorem SŽ.

2. jednání skupiny stanovují na 16.6. 2022 formou videokonference, pozvánku zašlu.

## Informace z krajského úřadu Ústeckého kraje

2017

---

Dle usnesení vlády č. 389/2017 mají být VRT řešeny jako rychlostní spoje (Praha – Drážďany RS4) s napojením krajských měst, proto byly na území Ústeckého kraje hledány trasy, které by daný požadavek splnily. Byla prověřena i možnost připojení Ústí nad Labem na koridor územní rezervy vymezený v platných ZÚR ÚK s přestupem v oblasti Chabařovic, což však nevyhovělo dopravním požadavkům z hlediska požadovaných časových dostupností jednotlivých měst (Drážďany, Ústí nad Labem).

2019

---

Dne 26.2.2019 Centrální komise Ministerstva dopravy rozhodla o dopracování „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“ (Studie) s variantou počítající s průjezdem přes Ústí nad Labem. Dne 22.12.2020 Centrální komise MD dopracovanou Studii schválila.

2021

---

Dne 16.2.2021 se uskutečnila videokonference za účasti zástupců Ústeckého kraje a Správy železnic k problematice plánovaného vedení vysokorychlostní trati (VRT), jenž má propojit Prahu s Drážďanami se zastávkou v Ústí nad Labem. K jednání byli přizváni rovněž předsedové politických klubů zastupitelů Ústeckého kraje. Zástupci Správy železnic na jednání uvedli důvody, proč bylo upuštěno od využití původně vymezeného koridoru územní rezervy – tento koridor by neumožnil cílový čas Praha – Drážďany za 56 minut a nebyl by obslužen dostatečný počet cestujících. Zástupci Ústeckého kraje přesto vyslovili požadavek prověřit využití původní trasy, tj. vymezeného koridoru územní rezervy s tím, že bude opětovně prověřena možnost napojení města Ústí nad Labem.

Další videokonference k dané problematice, kterou iniciovalo Ministerstvo dopravy, se uskutečnila dne 26.2.2021. Na toto jednání byli z pověření hejtmana Ústeckého kraje přizváni rovněž zástupci města Ústí nad Labem, Litoměřice, Lovosice a Roudnice nad Labem a obcí Trnovany, Žitenice, Chodouny, Polepy, Křešice, Hrobce, Židovice a Travčice. Na jednání několikrát zazněl požadavek na využití koridoru územní rezervy vymezeného v ZÚR ÚK. V této souvislosti je nutno uvést, že ani dosud platný koridor územní rezervy není bezkonfliktní, neboť mnoho dotčených obcí, na jejichž území je územní rezerva vymezena, s realizací VRT na svém území zásadně nesouhlasí a požadují ji z platných ZÚR ÚK vypustit.

Je třeba upozornit na to, že v případě stávajícího koridoru se nejedná o prověřenou trasu. Jde o koridor územní rezervy, dle stavebního zákona (§ 23b) musí dojít ke změně územní rezervy na koridor umožňující stanovené využití a to na základě aktualizace ZÚR ÚK. Tato aktualizace by tedy koridor rezervy „převedla“ do návrhového koridoru, přičemž by došlo k jeho zúžení, tzn. zpřesnění jeho trasování na základě veškerých prověření a průzkumů. Rozhodně lze předpokládat, že v průběhu pořízení takové aktualizace ZÚR ÚK dotčené obce opětovně vznesou námitky proti vymezení návrhového koridoru v jejich správním území.

Vzhledem k tomu, že projednávaný rozvojový záměr má být realizován nejen ve značně urbanizovaném území, ale rovněž v území obsahujícím přírodní a krajinné hodnoty, včetně omezujících limitů pro vlastní realizaci stavby a její následný provoz (jako je například záplavové území řeky Labe), bylo na daných jednáních dohodnuto, že bude v co nejkratším čase zřízena pracovní skupina pod vedením hejtmana. Účelem pracovní skupiny je nutnost zajištění úzké spolupráce mezi Ústeckým krajem, MD a SŽ na přípravě vedení VRT Praha - SRN na území Ústeckého kraje, aby byla nalezena taková řešení, která v co nejmenší míře budou zatěžovat dotčená území Ústeckého kraje a jejich obyvatele.

Následně byla pracovní skupina pod vedením hejtmana sestavena a její 1. jednání se uskutečnilo 14.4.2021. Předmětem jednání je vzájemná komunikace, kladení dotazů a argumentů všech zúčastněných. Po 3. jednání Ústecký kraj položil Správě železnic ke zpracování odpovědí několik zásadních dotazů, které byly jakýmsi průřezem dosud diskutovaných otázek a problematik.

Na 4. jednání, které se konalo 22. 7. 2021, SŽ představila „novou“ trasu (označenou zeleně), jakousi podvariantu k červené a modré. Tato zelená trasa je ve své podstatě vyhověním části připomínek vznesených na jednáních pracovní skupiny se splněním potřebných parametrů pro rychlostní trať a při respektování podmínek a limitů dotčeného území. Představená 3. varianta trasy nespĺnila očekávání členů pracovní skupiny a opět zazněl požadavek využít koridor rezervy tak, jak je v ZÚR ÚK a když napojit Ústí nad Labem, tak ale vést koridor po levé straně Labe. Dále zazněl návrh na umístění nádraží v Předlicích. Zástupce Chlumce zopakoval

nesouhlas s Krušnohorským tunelem a to nejen z důvodu jeho umístění ale i negativních vlivů při jeho realizaci, která by měla údajně trvat 10 let.

Ke 4. jednání byly předloženy Správou železnic odpovědi na dříve formulované otázky Ústeckého kraje k problematice vedení jednotlivých tras VRT přes území Ústeckého kraje. Vycházejí ze 4. jednání pracovní skupiny, konkrétně ze skutečnosti, že odpovědi Správy železnic na otázky Ústeckého kraje nebyly přesvědčivě přijaty, jevílo se jako žádoucí nechat odpovědi odborně prověřit, tzn. nechat zpracovat jakousi oponenturu či řešerši (dále jen Posouzení). Pro zpracování byl vybrán Atelier T-plan s.r.o. Praha. Tato společnost zpracovala první ZÚR ÚK, ve kterých je vymezen koridor územní rezervy pro VRT.

## 2022

---

Pro 5. jednání pracovní skupiny, které se konalo 18. 1. 2022, bylo zpracované Posouzení poskytnuto všem členům k dispozici. Z diskuse vyplynulo, že ani Posouzení zpracované Ateliérem T-plan nebylo členy pracovní skupiny přijato pozitivně. Připomínky k němu zformuloval písemně pan Musil, zástupce města Chlumec. Připomínky byly předány zpracovateli Posouzení k vyjádření, které naleznete také samostatně ke stažení pod článkem.

Text aktualizován k datu 27.5.2022.

Připravil: Charvát