



Vysokorychlostní trať Praha-Drážďany v Ústí nad Labem - územní dopady na rozvoj města

DIPLOMOVÁ PRÁCE - ANALYTICKÁ ČÁST

Vypracovala: Bc. Adéla Novanská
Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, PhD.

Obsah

Analýza problému 6

Vysokorychlostní trať 6

 Co je to VRT? 6

 Definice vysokorychlostní tratě 7

 Územní dopady VRT 8

 Typologie vysokorychlostních stanic 9

 Case studies 12

 Fulda (Německo) 12

 Barcode district (Oslo) 14

Transevropská síť (TEN-T) 17

Vysokorychlostní trať v Evropě 19

Průzkum současného stavu území 21

 Širší vztahy - stát.23

Související územně plánovací dokumentace 24

 Politika územního rozvoje 25

 Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje 27

 Územní plán Ústí nad Labem 29

Plánovaná vysokorychlostní trať v České republice 31

 RS4 Praha-Ústí nad Labem-Drážďany 33

 Úpravy v kolejišti uzlu Ústí nad Labem aktuální k 10.12. 2024 37

 Širší vztahy - region.39

 Ústí nad Labem v historických mapách 40

Správní členění města Ústí nad Labem 51

 Trasování vysokorychlostní tratě do ortofotomapy 53

Fotodokumentace současného stavu 54

Obyvatelstvo 61

 Denní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem 62

 Mapa rozmístění obyvatel 67

 Mapy frekvence pohybu obyvatel ve městě 68

Ekonomický profil 75

 Využití území dle urban atlas 2018.77

 Využití území dle corine land cover 201879

 Občanská vybavenost81

 Doprava83

 Veřejná prostranství85

 Výstavba dle roku dokončení87

Výstavba dle výšky stavebních objektů89

Krajina91

Záplavová území.93

Analýza současného stavu řešeného území 95

 SWOT analýza - územní dopady VRT na Ústecký region 96

 SWOT analýza - územní dopady VRT na město Ústí nad Labem 100

 Hlavní témata k řešení 105

Zdroje 106

Co je to VRT?

Vysokorychlostní železniční tratě (VRT) umožňují výrazně vyšší rychlosti oproti konvenční železniční síti. Za vysokorychlostní jsou obecně považovány tratě s maximální rychlostí 250 km/h nebo více (u nově budovaných tratí) a 200 km/h (u modernizovaných tratí). Tyto tratě zahrnují také spojovací úseky a části s nižší rychlostí, kde to vyžaduje terén nebo průjezd městy. Nově budované tratě jsou často projektovány až na rychlosti 350 km/h.

Nové VRT jsou primárně určeny pro vysokorychlostní vlaky. Nicméně vzhledem k vysokým nákladům na výstavbu a údržbu se často navrhuje tzv. smíšené tratě, umožňující provoz jak osobní, tak nákladní dopravy. Tento přístup zvyšuje ekonomickou návratnost, zejména při budování dlouhých tunelů, jako je například Brennerský úpatní tunel.

Konstrukce kolejí na VRT se příliš neliší od konvenčních tratí – využívá se kolejový rošt složený z prachů a bezstykových svařovaných kolejnic ve šterkovém loži, případně pevná jízdní dráha. I v zemích s jiným tradičním rozchodem, jako Japonsko nebo Španělsko, byl u VRT zvolen standardní rozchod 1435 mm.

Strategické plánování vysokorychlostních tratí se liší stát od státu, přičemž klíčovou roli hrají faktory jako hustota a charakter osídlení, reliéf terénu a demograficko-ekonomické ukazatele, například mobilita obyvatelstva. Zatímco rovinaté země s méně koncentrovanými sídly volí jinou strategii než hornaté regiony s rozptýlenou urbanizací, při plánování se uplatňují i subjektivní faktory, například státní prestiž. Rozhodujícím kritériem zůstává ekonomická síla státu a návratnost investic.

Vysokorychlostní tratě posílily konkurenceschopnost železnice vůči jiným druhům dopravy. Oproti letecké dopravě, která nabízí vyšší rychlost, mají výhodu nádraží v městských centrech, zatímco letiště se nacházejí na okrajích měst. Železnice také dosahuje vyšších rychlostí a kapacit než silniční doprava.

První vysokorychlostní trať na světě byla japonský Šinkansen, otevřený v roce 1964 pod názvem Tókaidó-Šinkansen, který spojil Tokio a Ósaku s cestovní rychlostí 210 km/h (později zvýšenou na 285 km/h). Podle údajů z října 2023 činí celková délka provozovaných vysokorychlostních tratí na světě 59 000 km, dalších 20 000 km je ve výstavbě a 17 000 km je plánováno.

Základní technické parametry:



RYCHLOST
250 - 350 km/h,
na experimentálních
tratí i 500 km/h



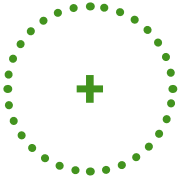
ELEKTRIFIKACE
standartně vysoké
napětí (např 25 kV 50 Hz
střídavý proud)



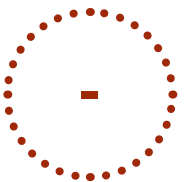
BEZPEČNOST
moderní
signalizační
systémy jako
např. ETCS



**TRAŤOVÉ
PARAMETRY**
velké poloměry
oblouků (i pře 4 km),
omezené stoupání,
absence ostrých
zatáček



RYCHLEJŠÍ SPOJENÍ PROTI SILNIČNÍ DOPRAVĚ OD VZDÁLENOSTI ZHRUBA 200 KM
RYCHLEJŠÍ PROTI LETECKÉ DOPRAVĚ DO VZDÁLENOSTI ZHRUBA 600 KM
VYŠŠÍ BEZPEČNOST, PLYNULOST A SPOLEHLIVOST PROVOZU
PODPORA EKONOMICKÉHO ROZVOJE V REGIONECH NAPOJENÝCH NA VRT



VYSOKÉ NÁKLADY NA VÝSTAVBU
OMEZENÝ POČET STANIC (ZACHOVÁNÍ VYSOKÉ RYCHLOSTI)
SPECIFICKÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY A VYŠŠÍ NÁROKY NA ÚDRŽBU
EMISE HLUKU A VIBRACÍ
BARIÉROVÝ EFEKT V KRAJINĚ (PODOBNĚ JAKO U DÁLNIC)
NÍZKÁ OPERATIVNOST

Definice vysokorychlostní tratě

Definice Mezinárodní železniční unie

Mezinárodní železniční unie vysokorychlostní železnici definuje jako trať s provozní rychlostí nejméně 250 km/h. Nižší rychlost připouští v případě menších vzdáleností bez konkurence letecké dopravy, kde nemusí být relevantní jezdit rychlostí 250 km/h, protože nižší rychlost 230 nebo 220 km/h nebo alespoň nad 200 km/h mohou stačit k získání relevantního podílu na trhu, dále pak v případě velmi dlouhých tunelů.

HSR means a jump in commercial speed and this is why UIC considers a commercial speed of 250 km/h to be the principal criterion for definition of HSR. However, a secondary criterion is admitted on average distances without air competition, where it may not be relevant to run at 250 km/h, since a lower speed of 230 or 220 km/h or at least above 200 km/h is enough to catch as many market shares as a collective mode of transport can do.¹

Evropská definice

Směrnice evropského parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství pracuje s definicí:

Síť vysokorychlostních tratí zahrnuje

- zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými „vysokorychlostní kolejová vozidla“ projíždějí konvenční rychlostí.

Tato síť zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy, technická zařízení pro zpracování dat a telekomunikaci určené pro dopravu na těchto tratích s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.²

Definice podle zákona o drahách

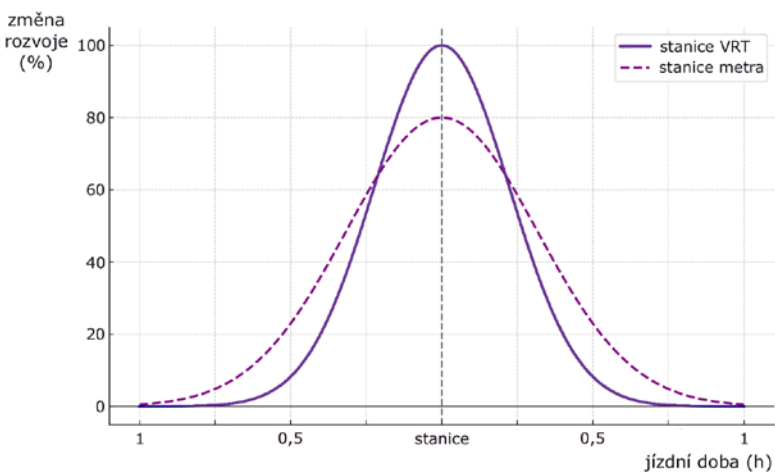
V zákoně o drahách 266/1994 Sb. je zjednodušená definice, která bere zřetel pouze na rychlost:

Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou je dráha konvenční.³

Územní dopady VRT

Vysokorychlostní trať do území přináší jak pozitiva, tak negativa. Primárním cílem je propojení metropolí v kratším čase, čímž se zvyšuje dostupnost i z větších vzdáleností. Z dosavadních zkušeností s existujícími tratěmi vyplývá, že zatímco dostupnost mezi dvěma místy se skutečně zlepší, atraktivita oblasti okolo stanice, která těží z lepší dopravní obslužnosti, má tendenci se koncentrovat do menšího prostoru.

Ve srovnání se stanicí metra lze pozorovat, že atraktivita v bezprostřední blízkosti stanice VRT je vyšší než u metra, avšak tato atraktivita velmi prudce klesá se zvyšující se vzdáleností. Vysokorychlostní trať tedy mění nejen dostupnost, ale také konektivitu míst podél trati nespojitým způsobem. Možné příležitosti spojené s výstavbou tratě jsou bezpochyby mnohostranné. Záleží však na lokální politice, jak se k situaci postaví. Může se zdát, že samotná vysokorychlostní trať automaticky přinese rozvojové výhody, avšak zkušenosti ukazují, že dlouhodobé dopady jsou výrazně pozitivnější, pokud je území připraveno a jeho rozvoj plánován současně s realizací projektu. Je tedy zřejmé, že pokud hovoříme o dvou městech s plánovanými stanicemi, rozvoj se v každém z nich může ubírat odlišným směrem v závislosti na lokálních podmínkách a přístupu k urbanistickému plánování.

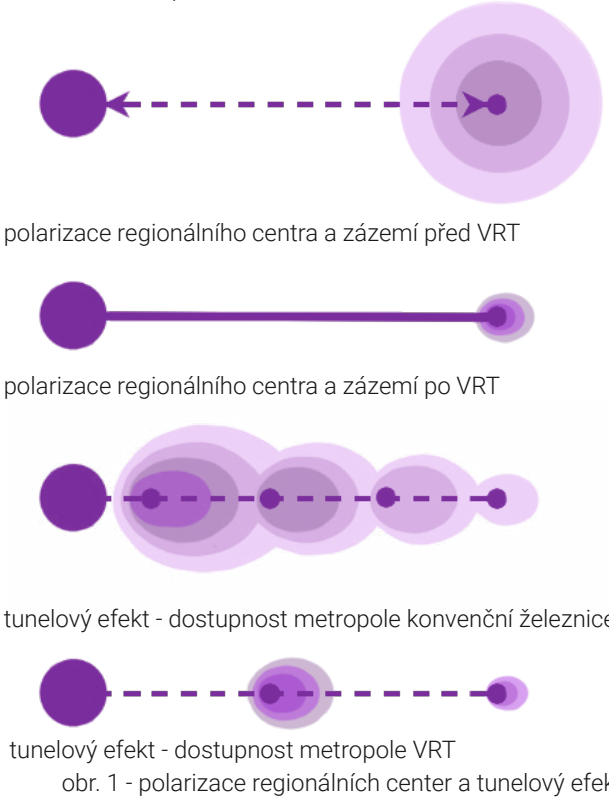


Graf č. 1: Změna rozvoje v okolí stanice VRT a stanice metra

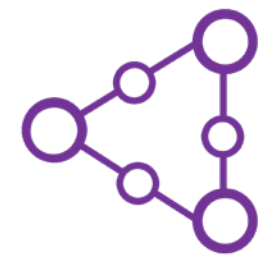
FRANCIE

Původní myšlenka vysokorychlostní tratě mezi Paříží a Lyonem, známé jako LGV Sud-Est, vycházela z potřeby zvýšit kapacitu a efektivitu železniční dopravy mezi dvěma významnými městy Francie. Jedním z klíčových cílů bylo také posílení regionů, což bylo významnou součástí širší koncepce vysokorychlostních tratí. Projekt měl nejen zlepšit dopravu mezi velkými městy, ale také podpořit regionální rozvoj a vyváženější hospodářské uspořádání země. Ve Francii to bylo obzvláště důležité, protože Paříž měla dominantní postavení oproti ostatním velkým městům v regionech.

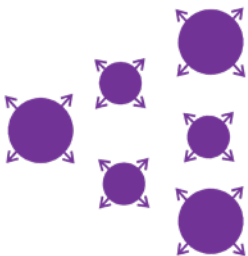
Původní strategie posílení regionů se však ukázala jako méně efektivní, než se očekávalo. Zatímco dopravní dostupnost se skutečně zlepšila, samotné posílení regionů zůstává diskutabilní. Namísto plánované decentralizace a podpory menších měst a regionů se Paříž stala ještě atraktivnější, protože lepší dostupnost odstranila jednu z překážek pro centralizaci. Talentovaní jednotlivci a firmy se začali stahovat do velkých měst, což vedlo k oslabení místních ekonomik měst, která se transformovala spíše na zdroje pracovní síly pro dojíždění. Lokální centra měst v blízkosti tratě navíc ztratila na významu, protože dostupnost větších měst převzala jejich roli. Zatímco Lyon z vysokorychlostní trati významně profitoval, ostatní města v její blízkosti nezaznamenala výraznější rozvoj.



JAK SE MŮŽE ČESKÁ REPUBLIKA POUČIT Z JIŽ STÁVAJÍCÍCH VRT?



REGIONÁLNÍ ZASTÁVKY
mezilehlé zastávky,
zajišťující dostupnost i
menších měst



POLYCENTRICKÝ ROZVOJ
podpora menších
měst a decentralizace
ekonomických aktivit



INTEGRACE S DALŠÍ INFRASTRUKTUROU
napojení VRT na další formy
dopravy, například dálniční
sítě a regionální železnice

Typologie vysokorychlostních stanic

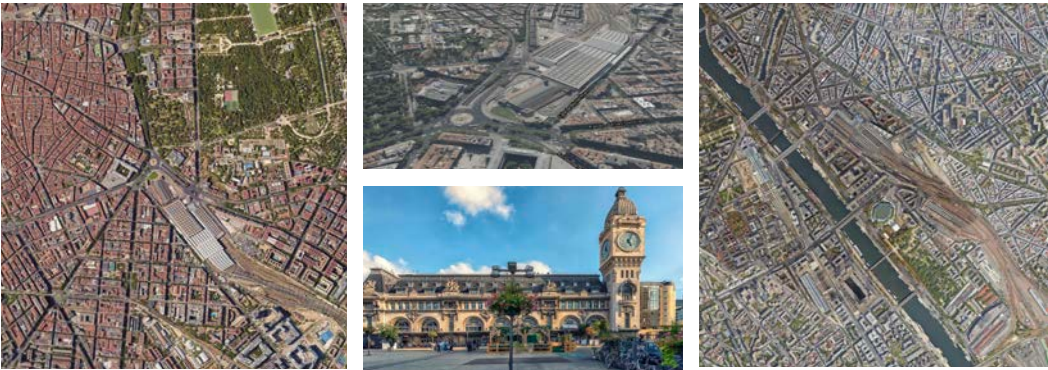
STANICE V CENTRU

Vlastnosti: vysoká integrace s městskou a regionální dopravou, přístup k ekonomickým, kulturním a administrativním centrům

Výhody: minimální zásah do městské struktury budováním nové železniční infrastruktury, snadná dostupnost pro místní i regionální cestující

Nevýhody: vysoké náklady na výstavbu a omezený přístup

Příklad: Madrid-Atocha (Madrid, Španělsko), Gare de Lyon (Paříž, Francie)



obr. 2 - 5, (a) ortofotomapa nádraží Madrid-Atocha (Madrid, Španělsko), (b) letecký pohled Madrid Atocha, (c) budova nádraží Gare de Lyon (Paříž, Francie), (d) ortofotomapa nádraží Gare de Lyon

STANICE NA PERIFERII

Vlastnosti: větší prostor pro rozvoj a nižší náklady na výstavbu, dobré napojení na automobilovou dopravu

Výhody: možnost vybudování infrastruktury od začátku, snazší přístup pro regionální cestující

Nevýhody: potřeba vytvořit nové urbánní vazby na již stávající struktury a vytvoření struktury samotné, méně atraktivní pro cestující z města

Příklad: TGV Avignon (Francie)



obr. 6 - 9, (a) ortofotomapa nádraží TGV Avignon (Avignon, Francie), (b) hala nádraží, (c) budova nádraží Gare de Lyon (Paříž, Francie), (d) letecký pohled na nádraží TGV Avignon

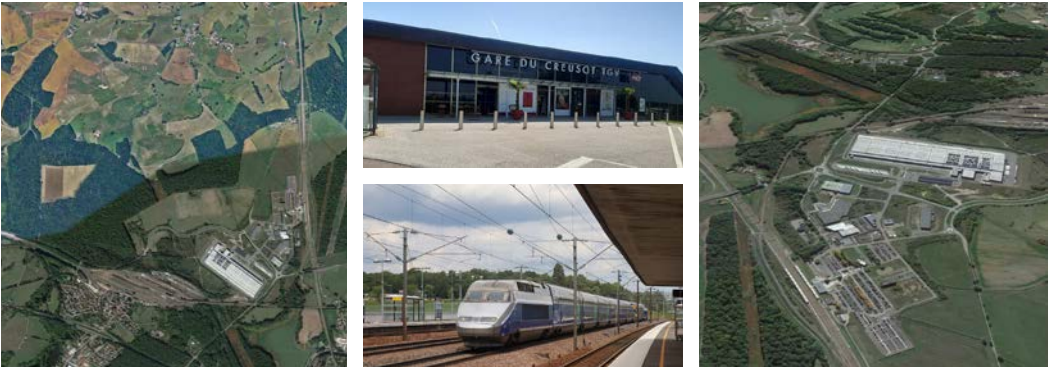
STANICE MIMO SÍDLO

Vlastnosti: podpora regionálního rozvoje, napojení na místní dopravní síť

Výhody: posílení ekonomické aktivity mimo metropolitní centra, minimální limitace územím

Nevýhody: narušení krajinné struktury, chybějící navazující doprava, malé budoucí komerční využití území, nižší počet cestujících může ovlivnit efektivitu

Příklad: Le Creusot-Montceau-Montchanin (Francie), TGV Haute-Picardie (Francie)



obr. 10 - 13, (a) ortofotomapa nádraží Le Creusot-Montceau-Montchanin (Francie), (b) budova nádraží Le Creusot-Montceau-Montchanin, (c) nástupiště, (d) letecký pohled na nádraží Le Creusot-Montceau-Montchanin



STANICE V CENTRU

Stanice vysokorychlostních železnic v centrech sídel představují klíčový prvek moderní městské dopravy, který umožňuje efektivní propojení měst s regionálními i mezinárodními dopravními uzly. Tyto stanice bývají součástí širší městské dopravní sítě a jsou často propojeny s dalšími formami hromadné dopravy, jako jsou metro, tramvaje a autobusy. Díky vysoké úrovni propojení zajišťují snadný přístup do administrativních, obchodních i kulturních center měst. Tímto způsobem významně podporují mobilitu obyvatel a cestujících, což přispívá k regionálnímu a městskému rozvoji, zlepšuje dostupnost pracovních příležitostí a obohacuje společenský život.

Environmentální přínosy

Umístění stanic v centrech měst má významné environmentální přínosy. Snižuje závislost na automobilové dopravě a tím napomáhá snižování emisí skleníkových plynů. Tyto stanice podporují udržitelný rozvoj měst tím, že usnadňují přechod na ekologičtější formy dopravy. Navíc díky jejich umístění v již urbanizovaných oblastech je minimalizován zásah do stávající městské struktury, což nejen snižuje náklady na výstavbu, ale také zjednodušuje realizaci projektu. Efektivní využití existující dopravní infrastruktury navíc optimalizuje městskou dopravu a zlepšuje dostupnost pro všechny obyvatele.

Provozní a infrastrukturní aspekty

Realizace stanic vysokorychlostních železnic v centrech měst často vyžaduje využití stávající železniční infrastruktury. Obvykle postačuje napojení odbočky z hlavní vysokorychlostní trati na konvenční železniční síť. Tento přístup umožňuje vlaku projíždět městem po již provozovaných trasách, což minimalizuje potřebu nových staveb. Je však třeba počítat s tím, že vlaky musí v městských oblastech snížit rychlost, což může ovlivnit celkovou časovou úsporu. Proto je klíčové strategicky plánovat počet stanic v městské oblasti, aby byla zachována konkurenceschopnost vůči jiným formám dopravy.

Ekonomické a revitalizační přínosy

Stanice umístěné v centrech měst mají potenciál poskytnout nový impuls pro rozvoj městských center, která čelí problémům s atraktivitou. Tyto stanice mohou přilákat nové investice, podnikatele i turisty, a tím podpořit ekonomický a kulturní rozvoj města. Revitalizace zanedbaných oblastí v blízkosti stanic může vést ke zlepšení kvality života obyvatel, a to nejen z ekonomického, ale i společenského hlediska.

Z dlouhodobého hlediska mohou stanice vysokorychlostních železnic obnovit význam železničních nádraží jako klíčových dopravních uzlů, které posilují konkurenceschopnost a ekonomickou vitalitu měst a regionů, v nichž se nacházejí. Tento typ investice představuje důležitý nástroj pro revitalizaci městských center v době, kdy klasická železniční doprava často ustupuje automobilové dopravě.

VÝHODY

vysoká dostupnost a propojení s hromadnou dopravou
podpora regionálního a městského rozvoje
minimální zásah do stávající infrastruktury v rámci města
snížení závislosti na automobilové dopravě
revitalizace městských oblastí
efektivní využití stávající infrastruktury

NEVÝHODY

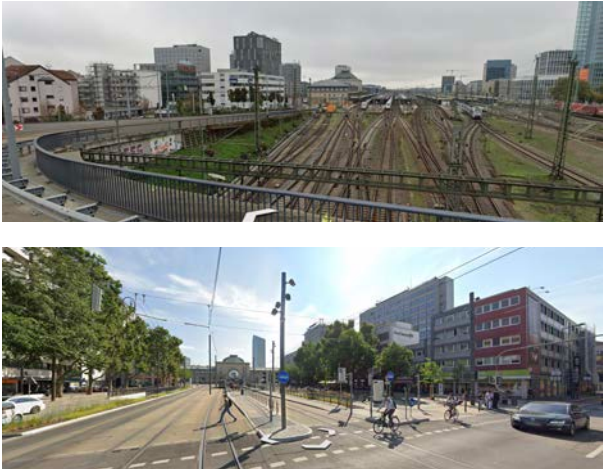
nutnost snížení rychlosti vlaku při průjezdu městem
prostorová omezení a kapacita
vyšší náklady na úpravu a integraci
potenciální problém s kapacitou ve vysoce urbanizovaných oblastech
možná neefektivita v případě malé poptávky



obr. 14 - 15, Besançon-Viotte (Besançon, Francie), cca 115 000 obyvatel (a) ortofotomapa nádraží Besançon-Viotte (Besançon, Francie), (b) letecký pohled Besançon-Viotte



obr. 16 - 18, Estació Renfe Lleida (Lleida, Španělsko), cca 140 000 obyvatel (a) ortofotomapa Renfe Lleida (Lleida, Španělsko), (b) budova nádraží, (c) pohled do ulice k vedoucí ke stanici



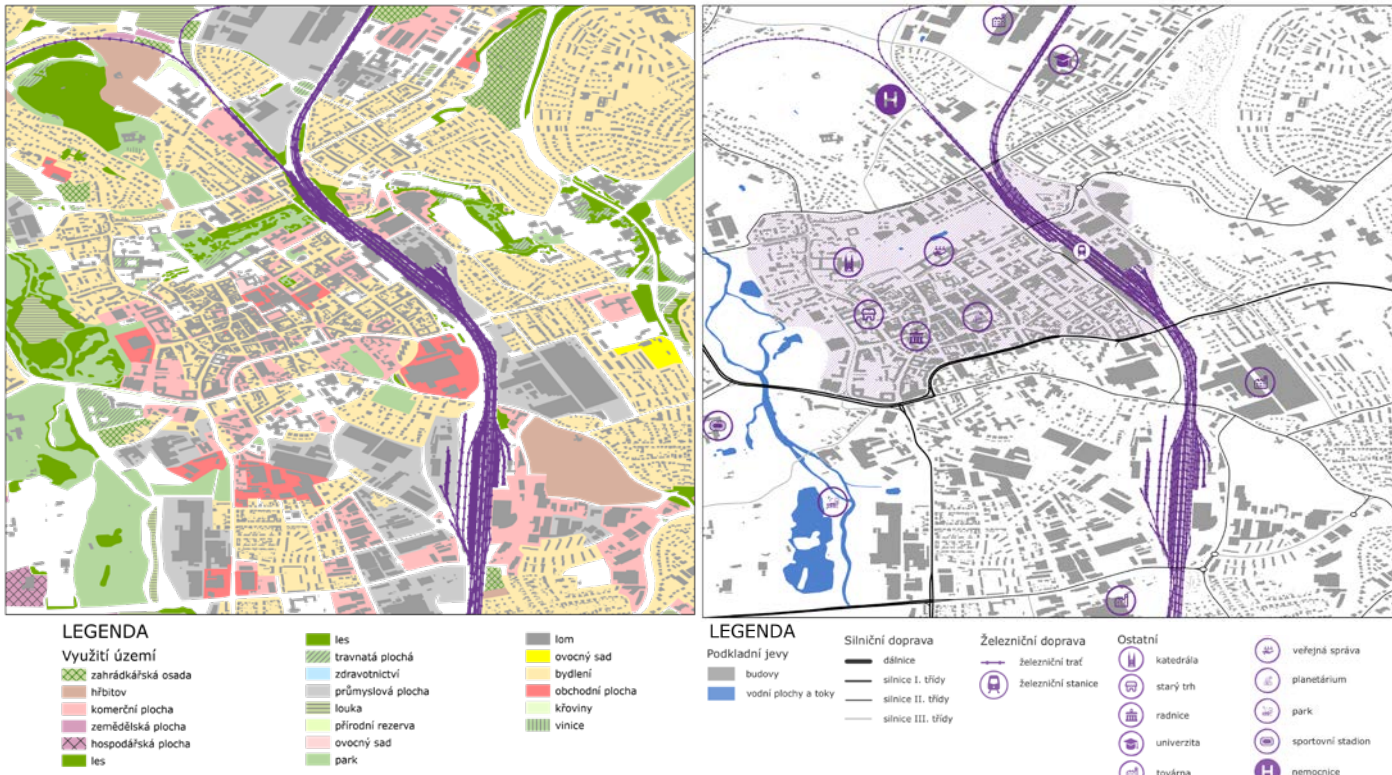
obr. 19 - 21, Hlavní nádraží Mannheim (Mannheim, Německo), cca 300 000 obyvatel (a) ortofotomapa hlavního nádraží (Mannheim, Německo), (b) pohled z nadjezdu na železniční trať, (c) pohled na předprostor nádraží



obr. 22 - 23, Hlavní nádraží Lipsko (Lipsko, Německo), cca 600 000 obyvatel (a) ortofotomapa hlavního nádraží (Mannheim, Německo), (b) pohled z nadjezdu na železniční trať, (c) pohled na předprostor nádraží

Fulda (Německo)

Město Fulda v Německu, s populací přes 70 000 obyvatel, se nachází na jednom z nejvýznamnějších vysokorychlostních železničních spojení v Německu – mezi Hannoverem a Würzburgem. Tato trať je součástí širšího dopravního koridoru, který propojuje Hamburg, Hannover, Frankfurt nad Mohanem a Mnichov. Stanice vysokorychlostní železnice ve Fuldě představuje příklad efektivní integrace vysokorychlostní dopravy do městské infrastruktury. Je strategicky umístěná v blízkosti historického centra města, což umožňuje snadný přístup k důležitým městským lokalitám a zajišťuje bezproblémové napojení na širší dopravní síť. Integrovaný dopravní systém v oblasti stanice zahrnuje devět autobusových linek, které spojují stanici s 312 zastávkami na území města o rozloze 60 km². Osm z těchto autobusových linek má přímé spojení se stanicí, což výrazně zvyšuje dostupnost a pohodlí pro většinu obyvatel a návštěvníků Fuldy. Dále je stanice propojena s dalšími formami dopravy, včetně taxi služeb a veřejných parkovišť, což podporuje multimodální mobilitu a usnadňuje přechody mezi různými dopravními prostředky. Takováto integrace vysokorychlostní železnice do městské infrastruktury nejen zlepšuje dopravu, ale také podporuje udržitelný rozvoj a mobilitu, což je klíčové pro rozvoj regionu i konkurenceschopnost měst. Urbanistické řešení stanice vysokorychlostní železnice ve Fuldě umožňuje snadný přístup k klíčovým institucím, jako jsou univerzity, kongresové centrum, nemocnice a průmyslové zóny. Tato strategická lokalizace činí stanici nejen důležitým dopravním uzlem, ale také katalyzátorem pro městský rozvoj. V okolí stanice došlo ke zlepšení veřejných prostor, což vedlo k revitalizaci městského centra a posílení jeho atraktivity pro obyvatele i turisty. Stanice tak hraje klíčovou roli nejen v dopravním, ale i v socio-ekonomickém životě města, čímž přispívá k jeho celkové konkurenceschopnosti. Podle matematické analýzy přístupnosti (Degree Accessibility Node - DAN) se stanice ve Fuldě umístila na čtvrtém místě mezi 249 uzly městské dopravní sítě. Nejvyšší přístupnost byla zaznamenána v oblastech historického centra, veřejných služeb a univerzity, což potvrzuje její význam pro propojení klíčových městských oblastí a usnadňuje přístup k důležitým funkcím městské infrastruktury. Z urbanistického hlediska Fulda dokázala využít centrální umístění stanice k posílení svého regionálního významu. Stanice měla pozitivní vliv na místní hospodářství, zejména v sektorech služeb, turismu a dopravy. Například blízkost stanice k kongresovému centru zlepšila možnosti organizace mezinárodních akcí a přitáhla nové návštěvníky, čímž podpořila růst městského a regionálního hospodářství.



Navzdory úspěchům vykazuje celková městská dopravní síť nízkou kohezi, což znamená, že pouze 0,95 % možných přímých spojení mezi uzly je realizováno. Zatímco okolí stanice vykazuje lepší propojenost, periferní oblasti města mají nižší míru dostupnosti.¹ Tato nerovnoměrnost může omezit širší využití stanice a její pozitivní dopady na město. Další výzvou je zajištění větší integrace multimodálních forem dopravy, jako jsou cyklostezky a sdílená mobilita, které by mohly zvýšit dostupnost stanice i pro obyvatele z okrajových částí města. Fulda je často srovnávána s jinými evropskými městy, která mají vysokorychlostní železniční stanice. Například v Ulmu (Německo) nebo Toledu (Španělsko) je dostupnost vysokorychlostních stanic významně ovlivněna kvalitou napojení na místní dopravu. Ve srovnání s Toledem dosahuje Fulda lepších výsledků díky silnějšímu propojení s městskou dopravní sítí, ačkoliv zaostává za Ulmem, který má nejvyšší kohezi dopravní sítě v rámci své oblasti.

¹ Wu, B. et al., A Mathematical Study of Accessibility and Cohesion: Fulda Case Study. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/316484569_A_Mathematical_Study_of_Accessibility_and_Cohesion_Degree_in_a_High-Speed_Rail_Station_Connected_to_an_Urban_Bus_Transport_Network/download [Cit. 31. 1. 2025]



obr. 25, ortofotomapa hlavního nádraží (Fulda, Německo)



obr. 26, Bahnhofstraße (Fulda, Německo)



obr. 27, Universitätsplatz (Fulda, Německo)

Barcode district (Oslo)

Barcode District je moderní urbanistický projekt nacházející se v centru Osla, v oblasti Bjørvika. Tento projekt je součástí rozsáhlé transformace přístavní oblasti Osla na dynamické obchodní a rezidenční centrum. Realizace projektu začala v roce 2003 a jeho dokončení proběhlo v roce 2016. Barcode District je považován za jeden z nejikoničtějších příkladů moderního městského designu v Norsku.

Barcode District tvoří série 12 vysokých budov, rozmístěných s většími rozestupy mezi jednotlivými strukturami, což zajišťuje dostatek přírodního světla a vytváří dojem "čárového kódu" při pohledu z dálky. Budovy zahrnují administrativní, komerční a rezidenční prostory, které jsou navíc doplněny o upravené veřejné prostory, parky a pěší zóny. Celkový design projektu byl navržen tak, aby podpořil udržitelný rozvoj a integroval moderní architekturu do historického kontextu města.

Důležitým prvkem Barcode District je jeho propojení s dopravní infrastrukturou. Nachází se v bezprostřední blízkosti hlavního nádraží v Oslu (Oslo S), které je klíčovým uzlem norské železniční sítě a městské dopravy. Z oblasti jsou snadno dostupné tramvaje, autobusy i metro, což podporuje multimodální mobilitu obyvatel i návštěv.

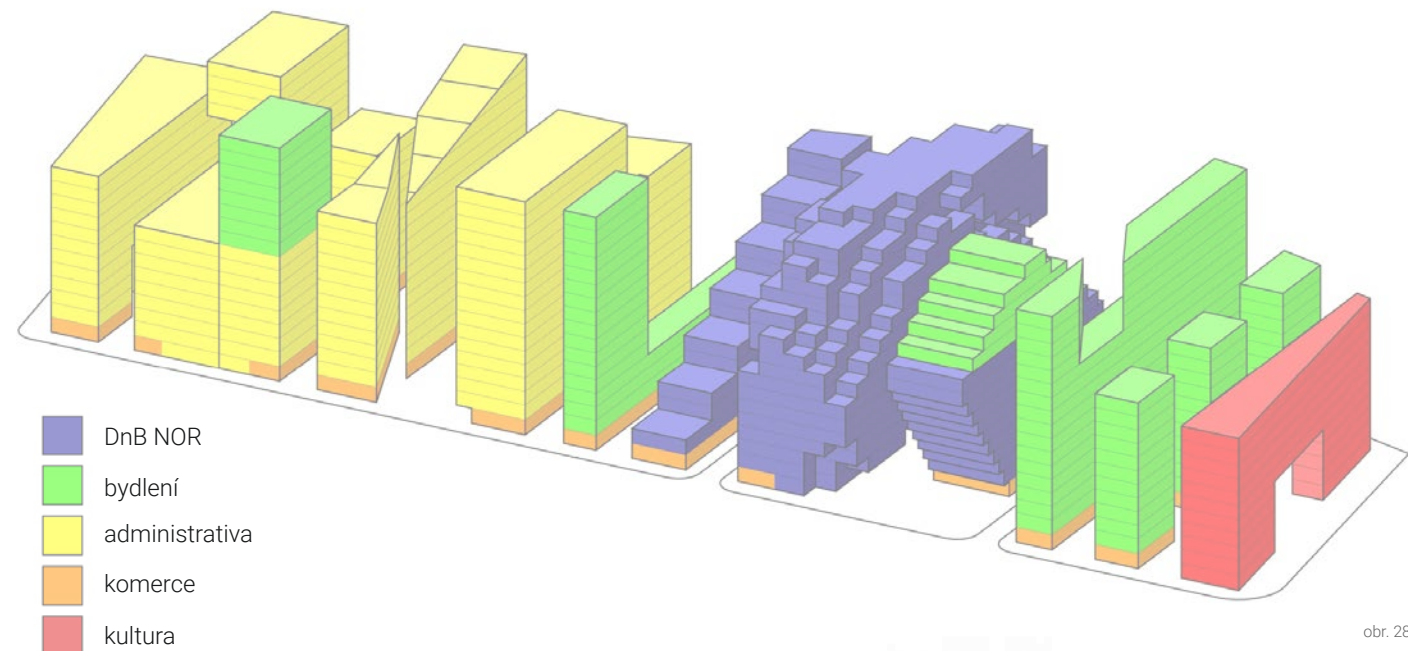
Další součástí projektu bylo vytvoření kvalitních cyklostezek a pěších tras, které propojují Barcode District s okolními částmi města. Tím se zajišťuje snadná dostupnost pro obyvatele a podporuje se udržitelná mobilita.

Barcode District přispěl k transformaci Bjørviky z průmyslové oblasti na moderní městské centrum. Projekt přinesl do Osla řadu mezinárodních společností, které zde zřídily svá sídla, a vytvořil tisíce nových pracovních míst. Zároveň nabídl obyvatelům moderní bydlení s vysokou kvalitou života a snadnou dostupností k obchodům, službám i kulturním institucím.

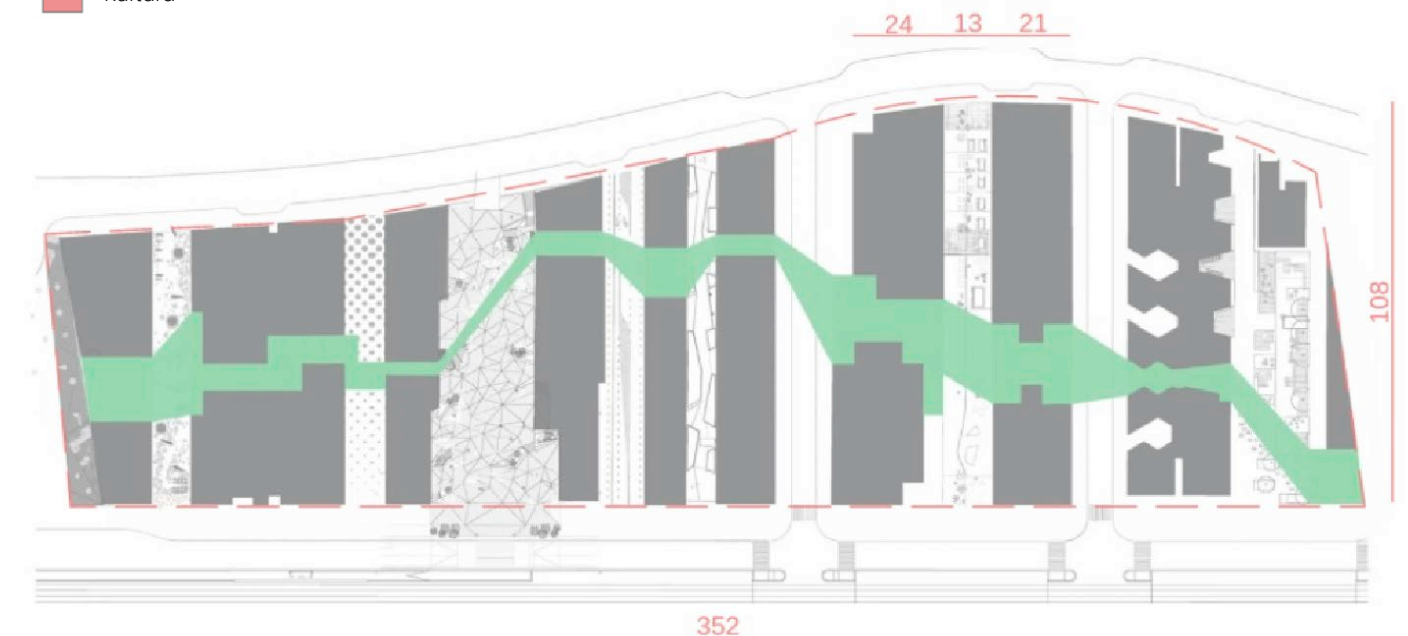
Architektonické a urbanistické řešení projektu bylo oceňováno za schopnost skloubit moderní design s otevřenými prostory, které podporují sociální interakce. Veřejné prostory a parky přilákají nejen obyvatele, ale i turisty, což zvyšuje atraktivitu města jako celku.

Přestože je Barcode District považován za příklad úspěšné urbanistické transformace, projekt čelí i určité kritice. Jednou z hlavních obav bylo, že vysoké budovy mohou působit jako bariéra mezi městem a fjordem. Dále někteří obyvatelé kritizovali vysoké náklady na bydlení v této oblasti, které mohou omezit přístupnost pro nižší příjmové skupiny.

Barcode District v Oslu je ikonickým příkladem moderního urbanistického projektu, který transformoval přístavní oblast na pulzující obchodní a rezidenční centrum. Jeho udržitelná mobilita, moderní design a veřejné prostory z něj činí vzorový projekt pro městské řešení v 21. století. Zároveň je však třeba zohlednit výzvy spojené s dostupností bydlení a sociální inkluzí.



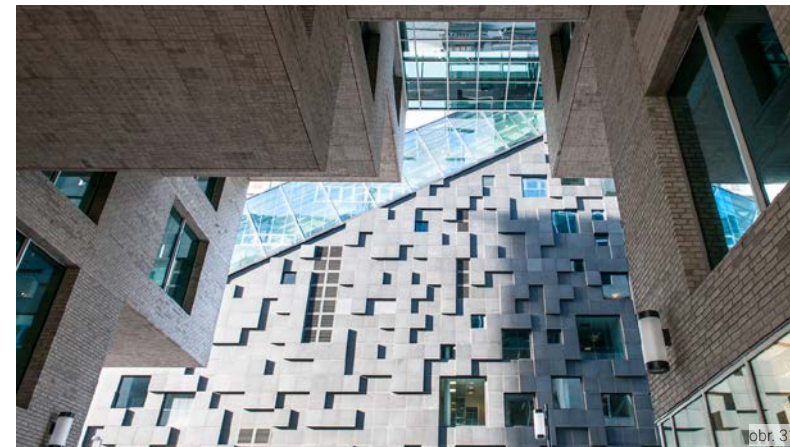
obr. 28



obr. 29



obr. 30



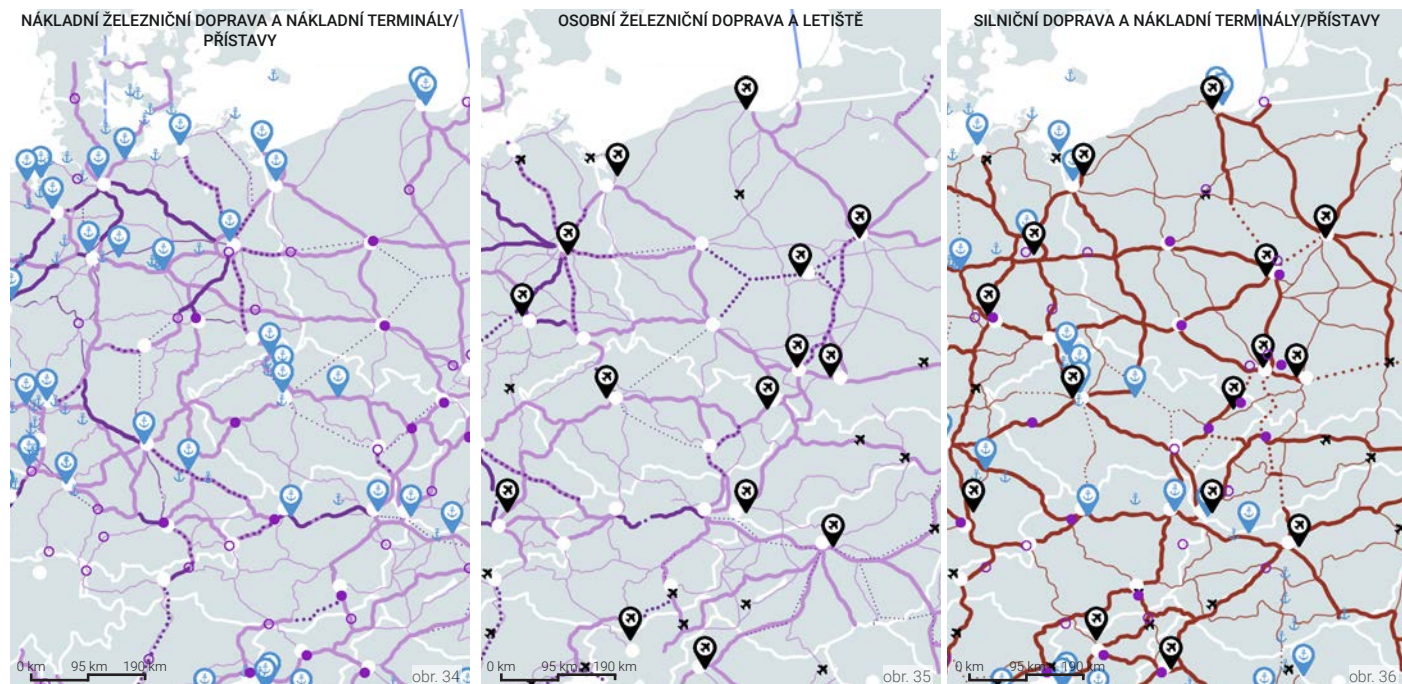
obr. 31



obr. 32



obr. 33

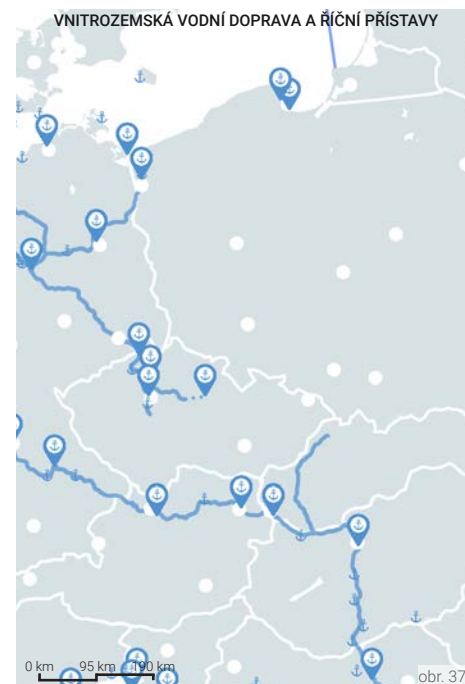


Transevropská dopravní síť je součástí klíčové infrastrukturní sítě a pomáhá především vnitřnímu trhu Evropské unie v dosahování svobody pohybu zboží a osob. Jedná se o infrastruktury silniční, železniční, letecké a vodní dopravy. TEN-T je součástí širšího konceptu infrastruktury kam se řadí i energetické a telekomunikační evropské sítě. První akční plány na rozvoj transevropských sítí vznikaly již v 90. letech, které zahrnovaly již některé existující a plánované vysokorychlostní tratě. Zásadními dokumenty formující vizi sítí jsou *Rozhodnutí o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě* a *Maastrichtská smlouva*. V letech 2004 a 2007 došlo k přepracování především kvůli rozšíření Evropské Unie o nové státy. Současná podoba transevropské sítě je definována hlavně dokumentem Nařízení Evropského parlamentu a Rady z roku 2013, kde vzniká nový nástroj financování konceptu - Nástroj pro propojení Evropy (CEF), řízený přímo Evropskou komisí. Jde o koncept financování z Evropských strukturálních fondů (Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti. Zároveň zde byly rozdělené koridory na 9 hlavních s vlastním koordinátorem. Přes Českou republiku prochází Rýnsko-Dunajský a Balticko-adriatický koridor. V revizi z roku 2021 byly transevropské sítě rozděleny na hlavní síť a globální síť. Tratě v České republice jsou zařazeny do sítí hlavních i globálních, což umožňuje spolufinancování z evropských fondů. V červenci 2022 Evropská komise a Evropská investiční banka zahájili práce na předběžné studii proveditelnosti napojení Ukrajiny a Moldávie na síť TEN-T v rámci poválečné obnovy. Železniční tratě by měly mít standardní evropský rozchod.

Síť TEN-T je definována jako dvouvrstvá síť:

1. globální síť (comprehensive network) - multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2, základem je současná síť TEN-T (EU-15 došlo k redukci, EU-12 ke zvýšení), dokončeno by mělo být do roku 2050

2. hlavní síť (core network) - podмножина globální sítě, obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně), byla stanovena Evropskou komisí, dokončeno by mělo být do roku 2030



- vysokorychlostní železniční trať (core)
- plánovaná vysokorychlostní železniční trať (core)
- vysokorychlostní železniční trať (comprehensive)
- plánovaná vysokorychlostní železniční trať (comprehensive)
- konvenční železniční trať (core)
- plánovaná konvenční železniční trať (core)
- konvenční železniční trať (comprehensive)
- plánovaná konvenční železniční trať (comprehensive)
- vodní cesta (core)
- silnice (core)
- plánovaná silnice (core)
- silnice (comprehensive)
- plánovaná silnice (comprehensive)
- RRT (core)
- RRT (comprehensive)
- ✈ letiště (core)
- ✈ letiště (comprehensive)
- 🚢 přístav (core)
- 🚢 přístav (comprehensive)

METODIKA DEFINICE GLOBÁLNÍ SÍTĚ

1.

každý projekt zařazený do sítě TEN-T musí být podroben strategickému posouzení vlivu na životní prostředí (prostředí SEA)

2.

každý projekt přeshraničního charakteru navrhovaný určitým členským státem do sítě TEN-T musí mít souhlas všech dotčených zemí (viz. Lisabonská smlouva)

3.

nesmí existovat úsek, který končí na hranici jednoho členského státu a nemá pokračování na území sousedního státu

4.

v případě letišť byla limitujícím požadavkem vzdálenost 100 km od jiného letiště v síti TEN-T, v případě, že je plánována vysokorychlostní železnice, by sousední letiště v síti TEN-T nemělo být blíže než 200 km

5.

pro zařazení nákladních terminálů/logistických center bylo potřeba splnit limity roční přepravy zboží, pokud v regionu NUTS 2 žádný takový terminál nesplňoval podmínku mohl stát určit jeden který bude v síti TEN-T

HLAVNÍ CÍLE POLITIKY TEN-T

1) posílení hospodářské soudržnosti mezi evropskými zeměmi a regiony

- zajištění dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie
- snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy
- propojení mezi dálkovou, regionální a místní dopravu

2) zlepšení účinnosti dopravy

- odstranění úzkých míst, doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách v rámci členských států i mezi nimi
- zajištění interoperability vnitrostátních dopravních sítí
- podpora ekonomicky efektivní účinné a vysoce kvalitní dopravy
- optimální integrace a propojení všech druhů dopravy
- efektivní uplatnění inovačních technologií

3) zlepšení udržitelnosti dopravy

- příspěvek k dosažení cílů čisté dopravy, bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami a snížení externích nákladů
- podpora dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise oxidu uhličitého

4) zvýšení přínosů pro uživatele dopravy

- naplnění potřeb jejich uživatelů v oblasti mobility a dopravy v rámci Unie a ve vztazích se třetími zeměmi
- zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu
- podpora mobility i v případě přírodních nebo člověkem způsobených katastrof, a zajištění dostupnosti pohotovostních a záchranných služeb



obrázek 38

Transevropská síť (TEN-T)

METODIKA DEFINICE HLAVNÍ SÍTĚ

1.

stanovení tzv. primárních uzlů
městské uzly (hlavní města členských států, aglomerace nad 1 milion obyvatel), **vstupní brány do EU** (velké námořní přístavy a letiště, důležité hraniční přechody do sousedních států EU)

2.

propojení vždy sousedních primárních uzlů pokud možno všemi druhy dopravní infrastruktury (sousední uzly by měly zpravidla ležet v témže státě nebo ve státech sousedních)

3.

v případě souběhu by měly být souběžné tahy spojeny

4.

v případě železnic byla samostatně definována síť pro osobní a nákladní dopravu

5.

v případě říčních přístavů bylo možné v rámci regionu NUTS II zařadit do hlavní sítě TEN-T vždy jen jeden přístav, který přitom musel splňovat požadavek na multimodální napojení na hlavní síť pro nákladní železniční dopravu

6.

v případě letišť byla v rámci hlavní sítě identifikována podskupina letišť s ročním objemem přepravy cestujících nad 1,7 mil, u nichž by do roku 2050 mělo být vybudováno napojení na železniční dopravu

Vysokorychlostní trať v Evropě

První vysokorychlostní železniční tratě v Evropě, postavené v 80. a 90. letech 20. století, zlepšily jízdní doby na vnitrostátních koridorech. Od té doby vybudovalo několik zemí rozsáhlé vysokorychlostní sítě, a v současnosti existuje i několik přeshraničních vysokorychlostních železničních spojení. Provozovatelé často nabízejí mezinárodní služby a tratě jsou neustále stavěny a vylepšovány na mezinárodní normy nově vznikající evropské vysokorychlostní železniční sítě.

Vysokorychlostní železnice výrazně ovlivňují urbanistickou strukturu měst a regionů. Stanice vysokorychlostních tratí jsou často integrovány do stávajících městských center, což přispívá k rozvoji okolních oblastí. Například v Lyonu (stanice Part-Dieu) došlo díky vysokorychlostní železnici k přeměně celé čtvrti na významný obchodní a administrativní uzel. Podobně v Lille (stanice Euralille) vysokorychlostní železnice podpořila regeneraci a ekonomický růst regionu. Tyto stanice fungují nejen jako dopravní uzly, ale i jako katalyzátory pro urbanistický rozvoj, přičemž zlepšují dostupnost služeb a pracovních příležitostí. Na druhé straně stanice na periferiích měst, jako například TGV stanice Champagne-Ardenne poblíž Remeše, přinášejí smíšené výsledky. Přestože zajišťují lepší přístup pro méně urbanizované oblasti, často postrádají přímou návaznost na městskou hromadnou dopravu, což omezuje jejich využití a socioekonomický přínos.

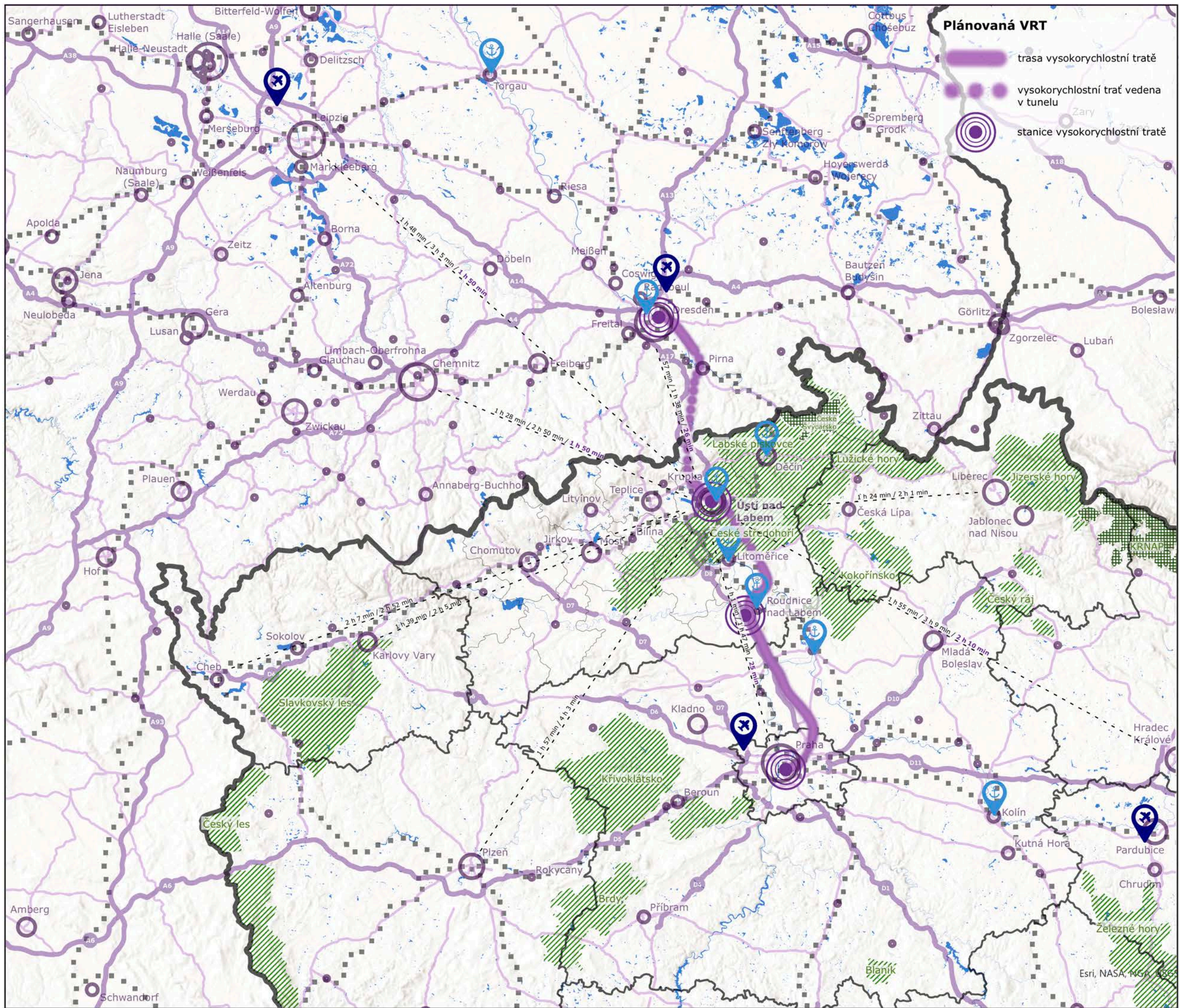
Jedním z hlavních problémů však zůstává absence společných pravidel pro vysokorychlostní tratě v rámci Evropské unie. Již ve zvláštní zprávě Účetního dvora z roku 2010 zvláštní zpráva Účetního dvora byla kritizována nedostatečná harmonizace pravidel v rámci EU. Podle auditu Evropského účetního dvora z roku 2018 ovšem dle auditu Evropského účetního dvora z roku 2018 nedošlo za posledních osm let k žádnému výraznému zlepšení. Příkladem problémů jsou například hranice mezi Německem a Rakouskem, kde dochází k harmonizaci postupů, zatímco na hranicích mezi Rakouskem a Itálií vlak musí zastavit na 14 minut kvůli provozním změnám. Podobně mezi Francií a Španělskem (atlantický koridor) musí cestující dokonce přestoupit do jiného vlaku, což výrazně omezuje efektivitu cestování. Dle některých zdrojů tak v Evropě vlastně jednotná vysokorychlostní železniční síť neexistuje, přičemž Evropská komise nemá pravomoci nařídít jednotlivým státům dokončení transevropské sítě TEN-T.

Referenční hodnota úspěšnosti tratě je stanovena na 9 milionů cestujících ročně. Tratě, které této hodnoty nedosahují, například Eje Atlántico či Madrid-León, ukazují na nutnost pečlivého plánování s ohledem na socioekonomické a demografické faktory. Úspěšné tratě, jako je Madrid-Barcelona-francouzská hranice, dokazují, že široká spádová oblast a dobrá integrace s místní dopravou jsou klíčové pro efektivitu vysokorychlostních železnic. Naopak stanice Guadalajara-Yebes ve Španělsku je příkladem neefektivní investice, neboť obsluhuje omezený počet obyvatel a nenabízí dostatečné napojení na regionální infrastrukturu.

Další problematikou je absence hospodářské soutěže na vysokorychlostních tratích. Evropská unie umožňuje odložení otevření trhu do roku 2035. Již nyní však například ve Francii a Španělsku zůstává železniční trh uzavřen, v Itálii funguje hospodářská soutěž jen v omezené míře a v Německu je trh sice formálně otevřený, ale konkurence zde v praxi neexistuje. Přítomnost hospodářské soutěže je přitom klíčová pro zlepšování kvality dopravy a dostupnosti pro cestující.

Vysokorychlostní železnice má v Evropě obrovský potenciál pro zlepšení mobility, snižování emisí a podporu regionálního rozvoje. Klíčem k úspěchu je však pečlivé plánování spádových oblastí, efektivní integrace s místní dopravou a překonání technických a administrativních bariér mezi jednotlivými státy.





LEGENDA

- státní hranice
- hranice kraje
- hranice ORP
- vodní plochy a toky

Silniční doprava

- dálnice
- silnice I. třídy

Železniční doprava

- hlavní železniční tahy

Letiště a přístavy

- mezinárodní letiště
- přístav

Krajina

- plochy CHKO
- plochy NP

Sídla dle počtu obyvatel

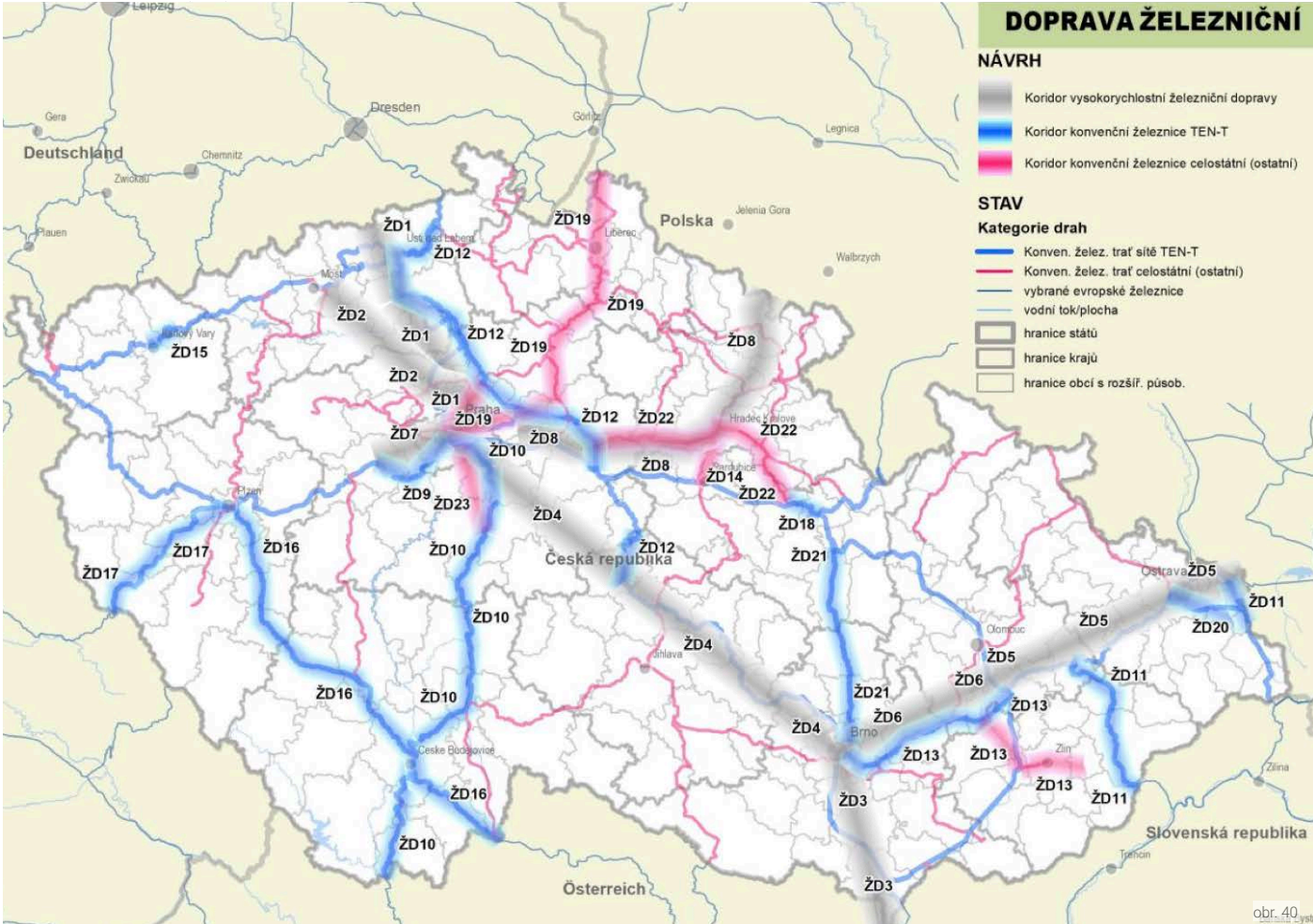
- 10 000 - 20 000 obyvatel
- 20 000 - 40 000 obyvatel
- 40 000 - 70 000 obyvatel
- 70 000 - 200 000 obyvatel
- 200 000 a více obyvatel

Rychlost dopravního spojení

- čas cesty autem / vlakem / VRT

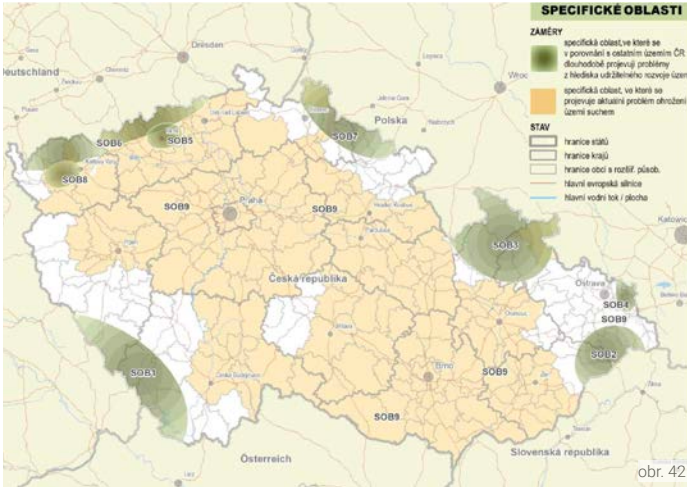
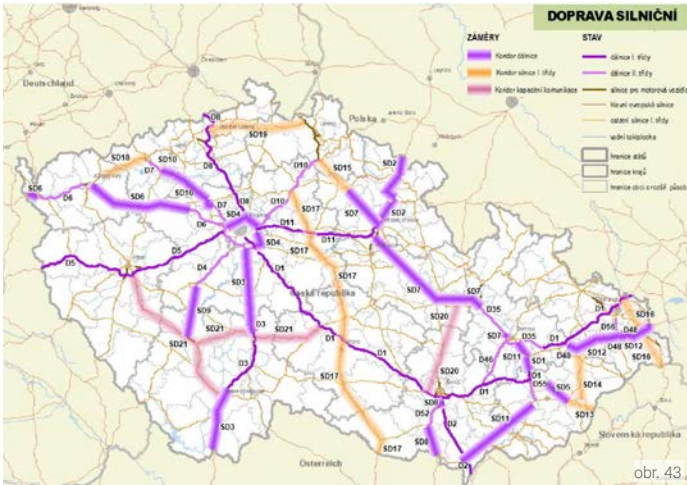
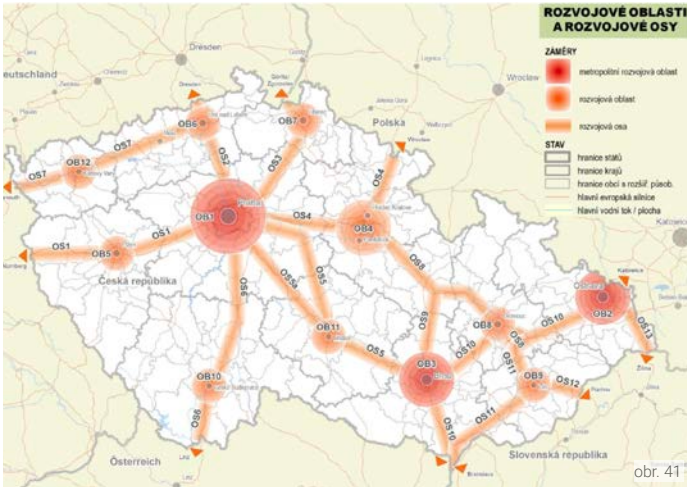
ŠIRŠÍ VZTAHY - STÁT





ŽD1
Vymezení: RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.
Důvody vymezení: Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha–Lovosice/Litoměřice jako součást TEN-T.
Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:
Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Provéřít napojení odbočné větve Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.
Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Ústeckým krajem
Termín: rok 2021
Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha– Lovosice/ Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.
Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.²

ŽD12
Vymezení: Trať úsek Děčín–Ústí nad Labem–Střekov–Lysá nad Labem–Kolín–Havlíčkův Brod, včetně Libické spojky.
Důvody vymezení: Zvýšení rychlosti a kapacity trati. Součást TEN-T. Jedná se o trať Děčín–Ústí nad Labem–Střekov–Lysá nad Labem–Kolín–Havlíčkův Brod a Libická spojka, která představuje nově uspořádané kapacitnější napojení celostátní trati od Hradce Králové na řešený koridor.
Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)
Vymezení:
a) terminály nákladní dopravy Ostrava, Plzeň, Přerov, Brno (silnice, železnice, případně letiště),
b) vnitrozemské říční přístavy Praha, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a následně Pardubice.
Důvody vymezení: Postupné etapovitě budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Součást evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T.
Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území zohledňovat aktuální dostupnost dopravních módů pro předpokládané veřejné terminály a dále přednostně zohledňovat přepravní proudy a možnost jejich přesunu pomocí VTP mimo zvláště chráněná území přírody, lokality soustavy NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.
Úkoly pro územní plánování: Provéřít územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření vymezit plochu nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezením ploch pro vnitrozemské říční přístavy v Praze, Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku a následně v Pardubicích.
Zodpovídá: Hlavní město Praha, Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj



Dopravní infrastruktura

Ústí nad Labem má strategickou polohu na hlavní dopravní ose mezi Prahou a Německem. Politika územního rozvoje klade důraz na rozvoj a modernizaci páteřní dopravní infrastruktury, jako je dálnice D8, která propojuje město s mezinárodními trhy. Město je zároveň důležitým bodem na železničním koridoru Praha–Dráždany, kde se plánují další investice do zrychlení a zefektivnění dopravy. Velkou roli hraje také vodní doprava na Labi, která je významná pro přepravu zboží i turistický ruch. PÚR podporuje rozvoj přístavů a zlepšení splavnosti Labe, což může přinést další ekonomické příležitosti.

Podpora ekonomického rozvoje a restrukturalizace

Ústí nad Labem se nachází v oblasti strukturálně postižených regionů, kde je prioritou ekonomická restrukturalizace. To znamená podporu inovací, investic do moderních technologií a obnovy průmyslových zón (brownfieldů). PÚR zdůrazňuje nutnost přechodu od tradičních průmyslových odvětví k odvětvím s vyšší přidanou hodnotou, například v oblastech energetiky, chemie nebo informačních technologií. Tato strategie má za cíl nejen zvýšit ekonomickou konkurenceschopnost města, ale také vytvořit nová pracovní místa, která budou odpovídat současným požadavkům trhu práce.

Ochrana životního prostředí a udržitelnost

Ústí nad Labem leží v blízkosti chráněné krajinné oblasti České středohoří, což přináší odpovědnost za ochranu přírodního a kulturního dědictví. PÚR podporuje opatření ke zlepšení kvality životního prostředí, například rekultivaci území narušených těžbou, revitalizaci vodních toků nebo opatření ke zlepšení kvality ovzduší. Důraz je kladen na udržitelný rozvoj města, který spojuje ekonomický růst s ochranou přírody a zdravým životním prostředím pro obyvatele.

Rozvoj cestovního ruchu a rekreace

Blízkost atraktivních přírodních lokalit, jako je labský kaňon nebo České středohoří, dává Ústí nad Labem potenciál stát se významným centrem cestovního ruchu. PÚR podporuje rozvoj infrastruktury pro udržitelný turismus, včetně cyklostezek, pěších tras a návaznosti na říční dopravu. Cestovní ruch může být významným zdrojem příjmů pro místní ekonomiku, zejména pokud se zaměří na využití unikátních přírodních a kulturních atraktivit v okolí města.

Sociální soudržnost a kvalita života

Ústecký region se potýká s vysokou mírou sociálních problémů, včetně nezaměstnanosti, sociálního vyloučení a nedostatečné dostupnosti kvalitního bydlení. Politika územního rozvoje proto zdůrazňuje nutnost podpory sociální integrace, regenerace zanedbaných sídlišť a rozvoje služeb, jako jsou školství, zdravotnictví a kultura. Zvláštní pozornost je věnována dostupnosti bydlení, kde se klade důraz na výstavbu nových bytů a regeneraci stávající bytové zástavby. Tyto kroky mají přispět ke zlepšení životních podmínek a zvýšení atraktivity města pro stávající i nové obyvatele.

Politika územního rozvoje

ROZVOJOVÉ OSY A OBLASTI

- SPECIFICKÁ OBLAST DLE PÚR - ZPŘESNĚNÍ
- SPECIFICKÁ OBLAST NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU
- ROZVOJÁ OBLAST DLE PÚR - ZPŘESNĚNÍ
- ROZVOJOVÁ OBLAST NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU
- ROZVOJOVÁ OSA DLE PÚR - ZPŘESNĚNÍ
- ROZVOJOVÁ OSA NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

- | NÁVRH | ÚZEMNÍ REZERVA |
|-------|---|
| | DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ |
| | ŽELEZNIČNÍ DRÁHA (SOUCÁST SYSTÉMU RYCHLÝCH SPOJENÍ) |
| | ŽELEZNICE |
| | PŘESHRAŇNÍ SILNIČNÍ SPOJENÍ |
| | PŘESHRAŇNÍ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ |
| | ZLEPŠENÍ PLAVEBNÍCH PODMÍNEK NA LABI |
| | KORIDOR LABSKÉ VODNÍ CESTY MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU |
| | LOKALITA PRO AKUMULACI POVRCHOVÝCH VOD (VODNÍ DÍLO KRYRY) |
| | PŘÍVADĚČ VODY |
| | VODOVODNÍ ŘAD |
| | KANALIZACE |
| | REVITALIZACE TOKU BÍLINY |
| | ELEKTRICKÉ VEDENÍ 110 KV, 400 KV |
| | VÝROBNY ELEKTRINY Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ - FOTOVOLTAICKÉ ELEKTRÁRNY |
| | PLYNOVOD VTL |
| | DÁLKOVOVOD |
| | TRANSFORMOVNA 400 KV, 110 KV |
| | ASANACE ÚZEMÍ PO TĚŽBĚ HNĚDÉHO UHLÍ, PRŮMYSLOVÉ VÝROBĚ |
| | PODMÍNKY PRO ÚPD DOTČENÉ OBCE |
| | ÚZEMNÍ EKOLOGICKÉ LIMITY TĚŽBY HNĚDÉHO UHLÍ |

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY - NÁVRH

- | FUNKČNÍ | K ZALOŽENÍ |
|---------|--------------------------|
| | NADREGIONÁLNÍ BIOCENTRUM |
| | NADREGIONÁLNÍ BIOKORIDOR |
| | REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM |
| | REGIONÁLNÍ BIOKORIDOR |

Jedná se o osmou aktualizaci Zásad územního rozvoje, která vstoupila v platnost dne 31. prosince 2024. Tato aktualizace přináší klíčové zpřesnění koridoru vysokorychlostní železniční dopravy, který je v dokumentaci nově definován výrazně konkrétnějším vedením tratě.

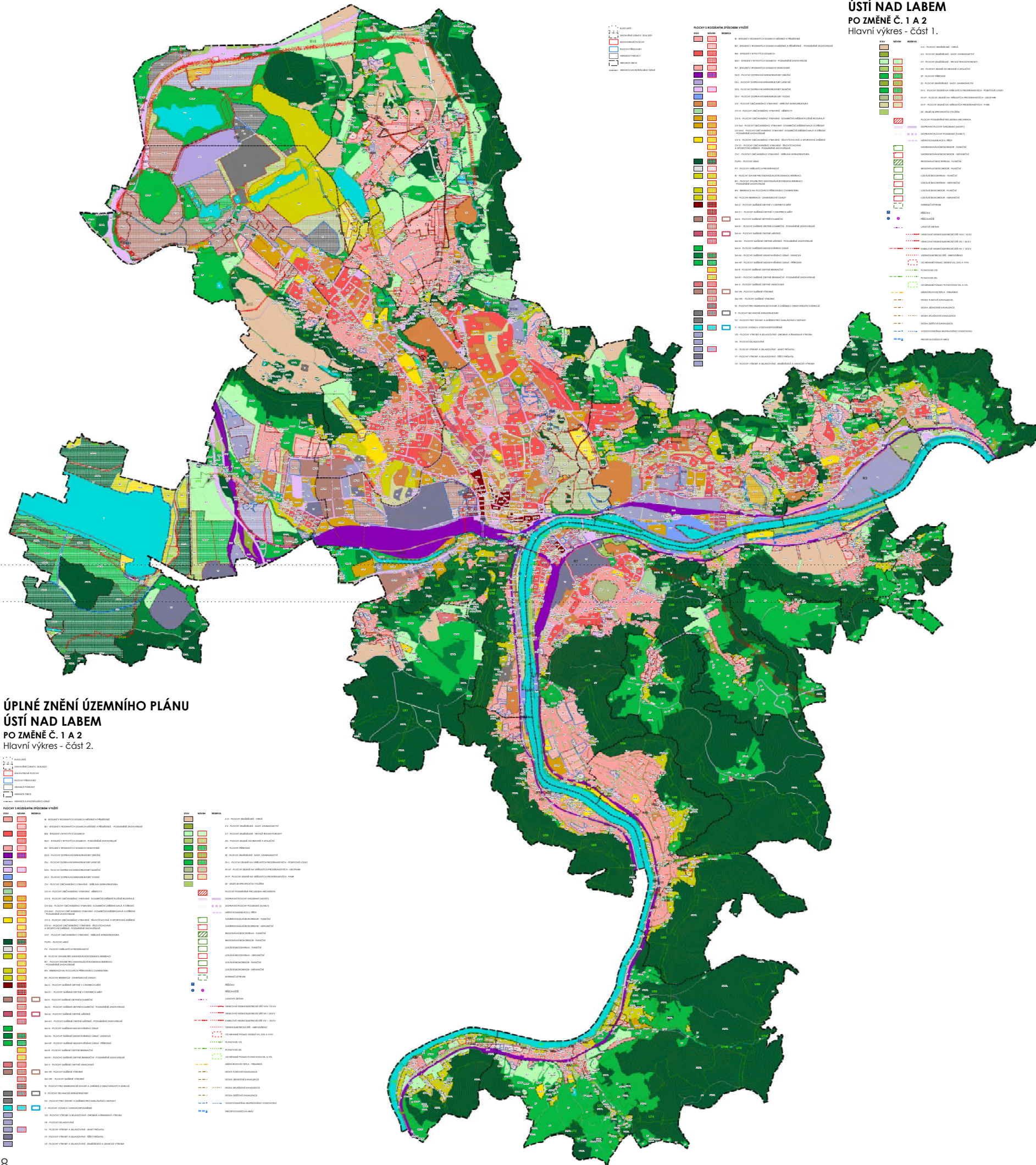
Začlenění koridoru do těchto zásad představuje důležitý posun v plánování a realizaci vysokorychlostní železniční tratě, konkrétně ve vazbě na město Ústí nad Labem. Varianta vedení tratě přes centrum Ústí nad Labem byla potvrzena již v páté aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, která navrhla trasu vysokorychlostní tratě jako součást klíčové dopravní infrastruktury regionu.

Díky tomuto rozhodnutí a následným zpřesněním v osmé aktualizaci je Správa železnic opět o krok blíže k realizaci celého projektu, který má za cíl zrychlit železniční dopravu mezi klíčovými městy (Praha, Dráždany). Současně tento krok zajišťuje lepší propojení Ústí nad Labem s dalšími regiony a podporuje rozvoj regionální ekonomiky, cestovního ruchu i základní infrastruktury v okolí.

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje



ÚPLNÉ ZNĚNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU
ÚSTÍ NAD LABEM
PO ZMĚNĚ Č. 1 A 2
Hlavní výkres - část 1.



KLÍČOVÁ TÉMATA K ŘEŠENÍ V ZADÁNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU

1. revitalizace brownfieldů a opuštěných areálů - město disponuje řadou nevyužívaných průmyslových a komerčních objektů
2. **rozvoj dopravní infrastruktury**
 - a. **vysokorychlostní železnice (RS4) - zohlednění trasy vysokorychlostní tratě spolu s integrací do městské struktury**
 - b. městská doprava - modernizace hromadné dopravy, rozvoj cyklostezek, zlepšení návaznosti na regionální a dálkovou dopravu
3. podpora bydlení a řešení demografických změn
 - a. vytvoření atraktivních lokalit pro bydlení (zejména pro mladé rodiny)
 - b. podpora dostupného a sociálního bydlení
 - c. obnova a revitalizace stávajícího bytového fondu
4. ochrana životního prostředí a přírodních hodnot
 - a. zachování a rozšiřování zelených ploch
 - b. ochrana přírodních památek a chráněných území
 - c. podpora zelenomodré infrastruktury
5. rozvoj ekonomiky a podnikání

podpora tvorby nových podnikatelských zón a přilákání v oblastech technologií a inovací
6. zlepšení kvality veřejného prostoru
7. podpora cestovního ruchu a kulturního dědictví
8. udržitelný rozvoj města

V současné době probíhá v Ústí nad Labem proces tvorby nového územního plánu, který má zásadní význam pro budoucí rozvoj města. Dne 20.6. 2022 schválilo zadání nového Územního plánu. V srpnu 2023 rada města schválila společnost 4ct a prof. Ing. arch. Romana Kouckého jako zpracovatele nového územního plánu. V červnu 2024 architekti představili souhrn různých analýz – dopravních, ekonomických či sociologických – které slouží jako základ pro nový územní plán. Tyto analýzy mimo jiné ukazují na pokles počtu obyvatel ve městě, což je důležitý faktor pro další plánování. Dalším důležitým faktorem bude právě i definitivní podoba terminálu VRT, dopravního řešení a přesné umístění plánovaného mostu. Město plánuje mít hotový územní plán do 4 let, architekti ze zkušeností tvrdí, že je realistické mít územní plán hotový v roce 2030.

Územní plán Ústí nad Labem



Plánovaná vysokorychlostní trať v České republice

Vysokorychlostní železnice v Česku, také Rychlá spojení (RS), je název plánovaných železničních tratí v České republice stavěných pro rychlosti 200 - 320 km/h. Realizace tratí uvolní kapacitu některých konvenčních tratí pro nákladní a příměstskou dopravu. K výstavbě bude docházet po etapách. Celkové náklady se v roce 2023 odhadovaly na 1 bilion korun. Na nákladech se bude podílet stát spolu s Evropskou unií, včetně půjček od Evropské investiční banky.

První myšlenky vysokorychlostních tratí se objevila již v 70. letech 20. století v souvislosti s nedostatečnou kapacitou páteřních tratí. Škoda Plzeň vyráběla výkonné lokomotivy s maximální rychlostí 200 km/h. Na základě politických změn a poklesu výkonů nákladní železniční dopravy se rozvoj zbrzdil a znovu se myšlenka objevuje v 90. letech. V roce 1995 vznikla první ucelená studie s názvem *Územně technické podklady - Koridory VRT v ČR*, v roce 2003 byla aktualizována do podoby *Koordinační studie vysokorychlostních tratí*.

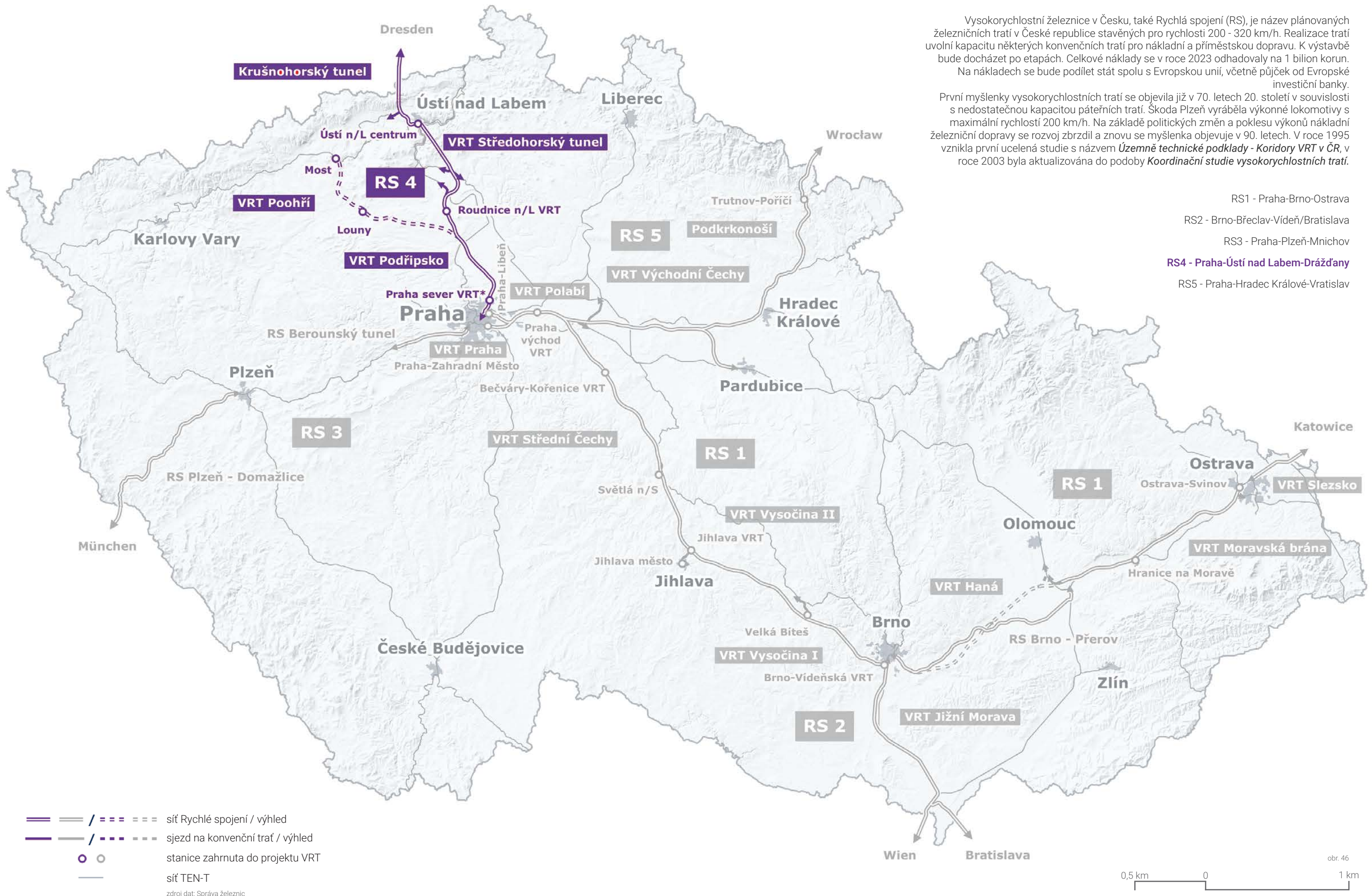
RS1 - Praha-Brno-Ostrava

RS2 - Brno-Břeclav-Vídeň/Bratislava

RS3 - Praha-Plzeň-Mnichov

RS4 - Praha-Ústí nad Labem-Drážďany

RS5 - Praha-Hradec Králové-Vratislav



RS4 Praha-Ústí nad Labem-Drážďany

VRT Krušnohorský tunel

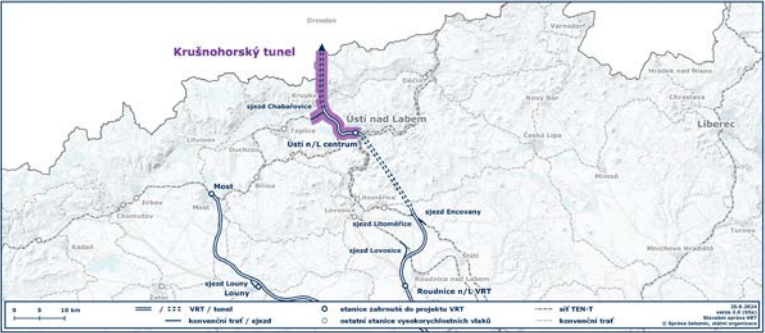
Součástí úseku bude vybudování přeshraničního Krušnohorského tunelu o délce 26 km (z toho zhruba 12 km na českém území), terminál Ústí nad Labem a rozšíření stávající trati 130 Děčín-Chomutov v úseku vtraf elektrizovanou střídavou napájecí soustavou a zavezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Tunelová část povede převážně ve dvojici jednokolejných tunelů. Jízdní doba pro expresní vlaky Ústínad Labem-Dráždany se zkrátí zhruba na 30 min.

VRT Středohorský tunel

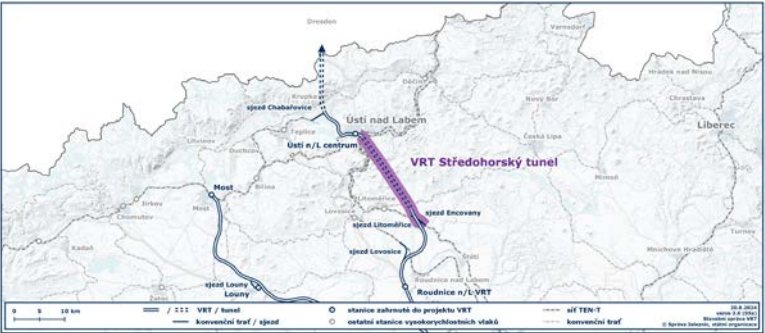
Jedná se o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou a zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETC. Tunelová část bude realizována převážně jako dvojice jednokolejných železničních tubusů. Úsek navazuje na část VRT Podřipsko, ale také bude napojena na trať 072 Lysá nad Labem-Ústí nad Labem. Úsek končí vyústěním do terminálu Ústí nad Labem. Díky smíšenému provozu v tunelech bude možné převést část nákladní dopravy ze stávající trati 072, vedené údolím Labe.

VRT Podřipsko

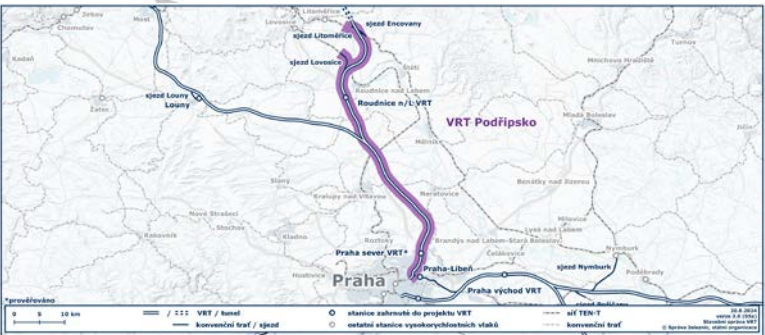
Jedná se o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou a zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETC. Součástí úseku je i terminál Roudnice nad Labem s přímým napojením na dálnici D8, s kapacitním parkovištěm a základnou pro údržbu vysokorychlostní trati od Prahy po státní hranici. Výstavba úseku zrychlí spojení mezi Prahou-hlavním nádražím a terminálem Roudnice nad Labem na 19 min a spojení s Lovosicemi/Litoměřicemi na 32 min. Zprovoznění úseku zrychlí dojezdovou dobu do Ústí/ Drážďan o 28 min.



obr. 47



obr. 48

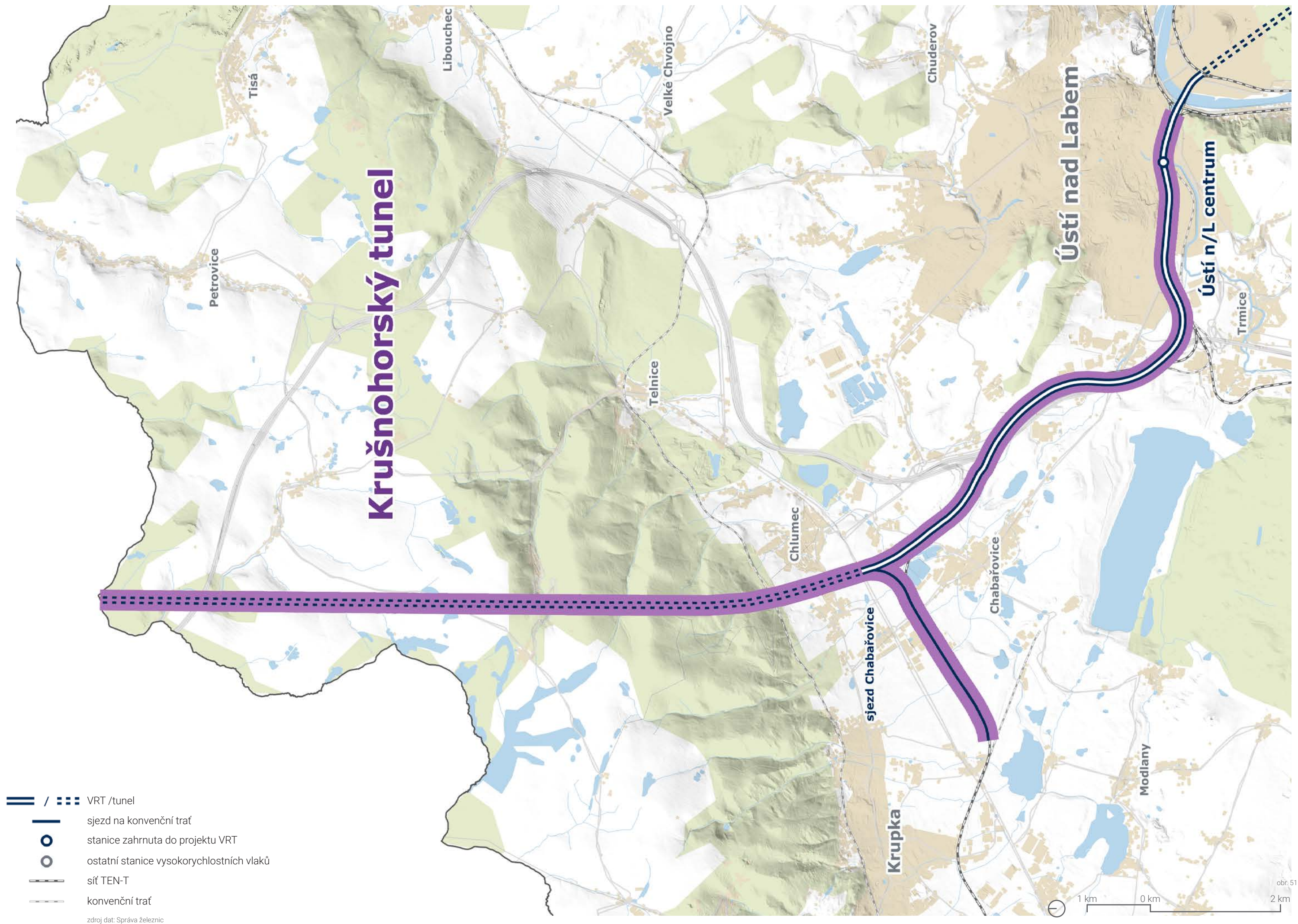


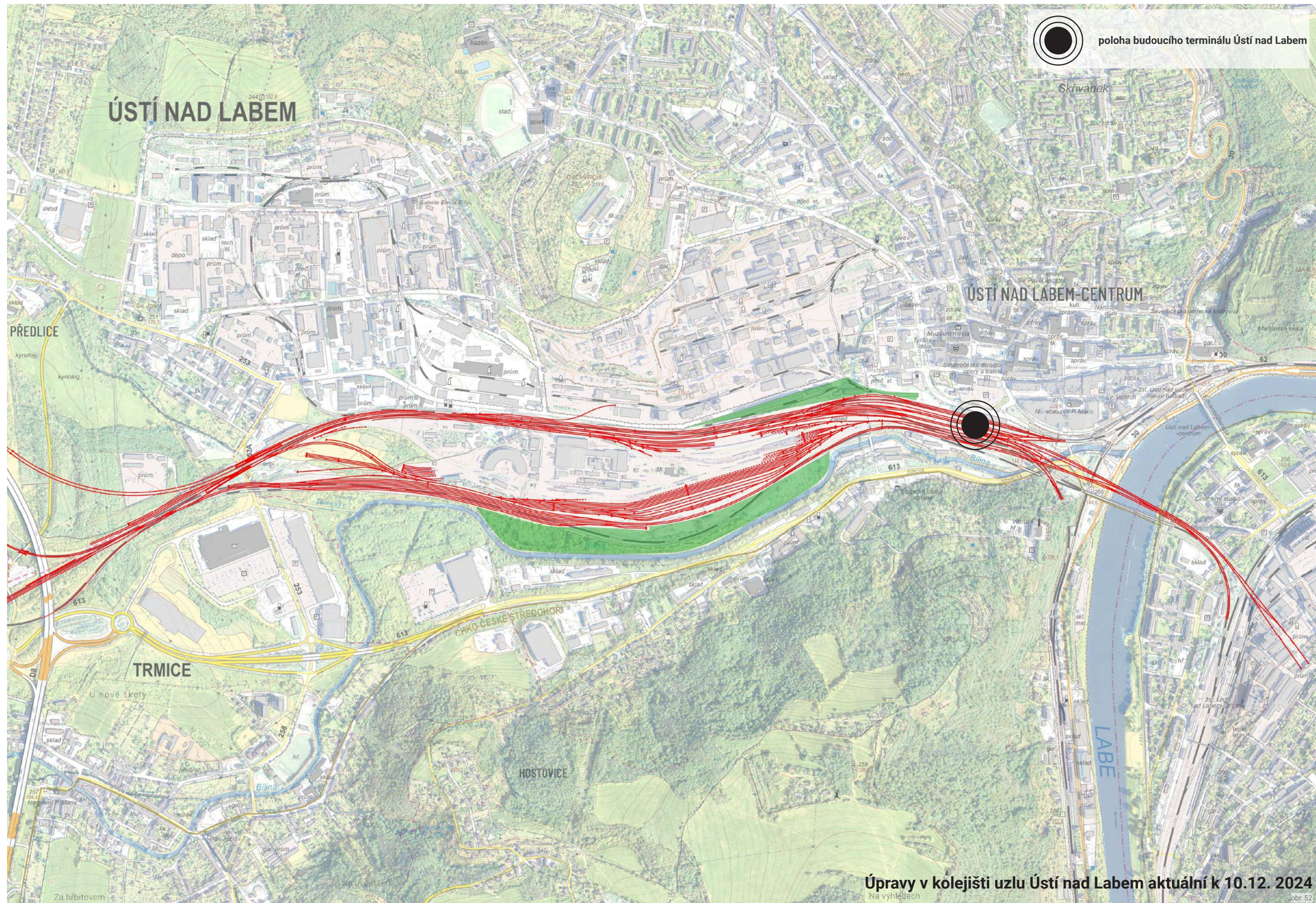
obr. 49

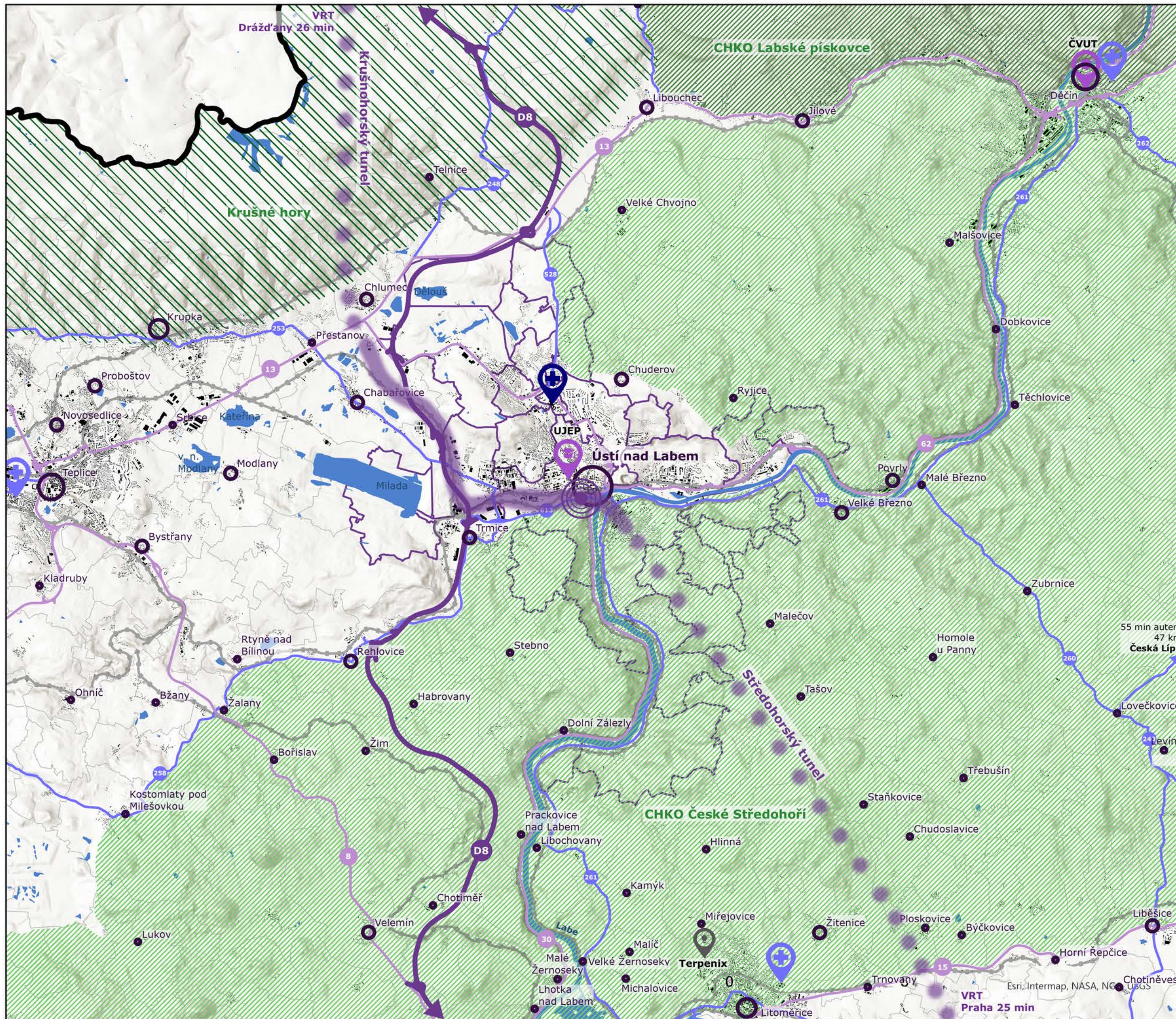
zdroj dat: Správa Železnic

ČASOVÉ DOJEZDY Z ÚSTÍ NAD LABEM PO REALIZACI ÚSEKU RS4		
	Stávající dojezdový čas	Dojezdový čas s VRT
Lipsko	3:05	1:50
Chemniz	2:50	1:50
Drážďany	1:38	0:26
Roudnice nad Labem	0:31	0:06
Praha	1:47	0:25









LEGENDA

- správní jednotka
- správní jednotky Ústí nad Labem
- vodní plochy a toky
- budovy

Silniční doprava

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Železniční doprava

- železniční trať

Krajina

- CHKO České středohoří
- CHKO Labské pískovce
- Krušné hory

Sídla dle počtu obyvatel

- méně než 1000 obyvatel
- 1 000 - 5 000 obyvatel
- 20 000 - 25 000 obyvatel
- 45 000 - 55 000 obyvatel
- 90 000 - 100 000 obyvatel

Ostatní

- krajská nemocnice
- nemocnice
- vysoká škola
- výzkumný ústav

Plánovaná VRT

- modernizovaná trať
- vysokorychlostní trať vedena v tunelu
- stanice vysokorychlostní tratě

ŠIRŠÍ VZTAHY - REGION

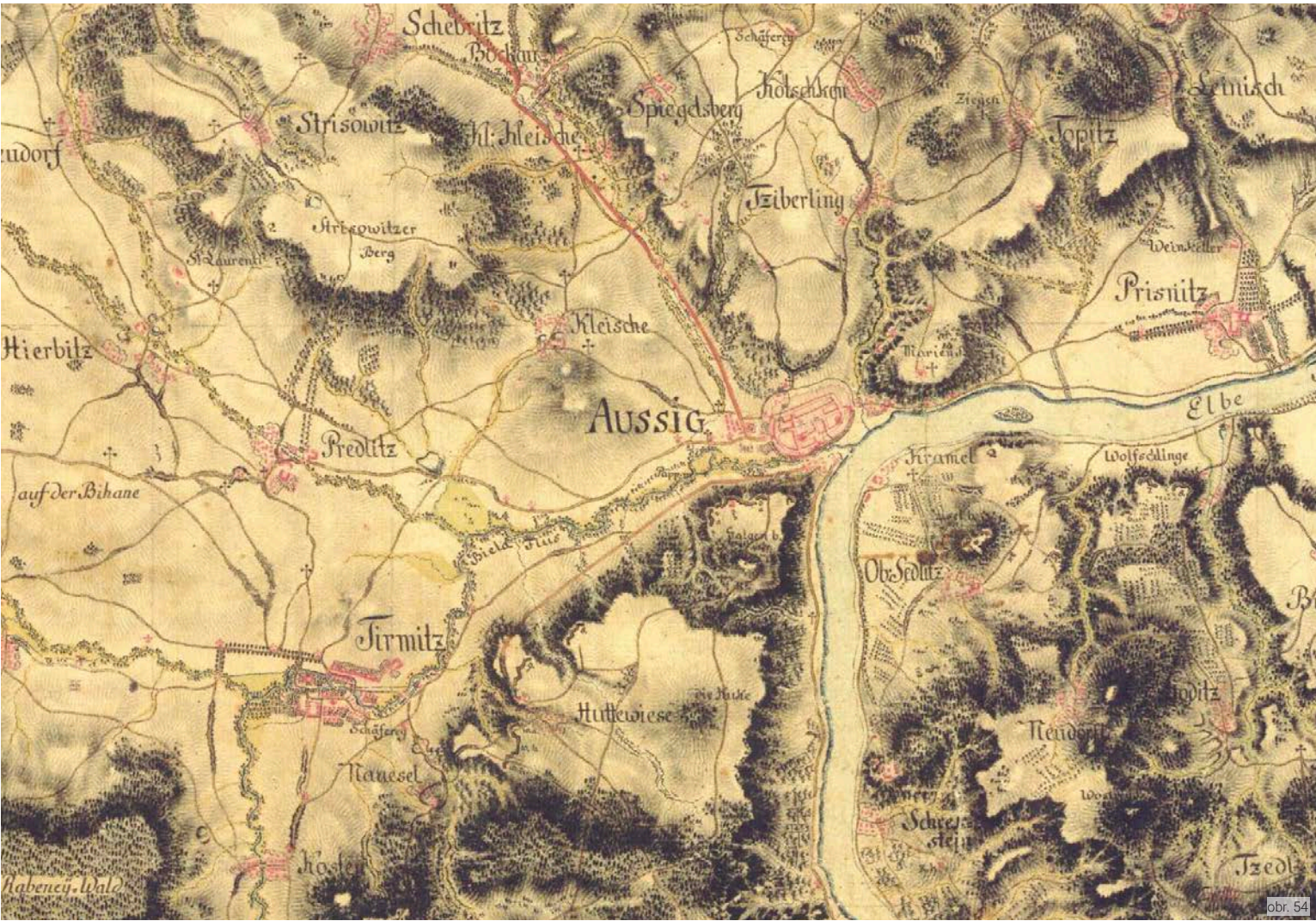
1,25 km 0 2,5 km



Mappa geographica regni Bohemiae - Müllerova mapa
Mapový list č. 7 (výřez)
rok 1720, měřítko 1:132 000, rozměr mapového listu 465 x 520 mm

Autorem mapových děl je Jan Kryštof Müller (1673-1721) z Norimberku. Od roku 1699 plnil funkci císařského inženýra a byl pověřen císařem Josefem I. vyhotovit mapu Moravy. Cílem bylo zřetelně zdokumentovat polohy všech obydlených i neobydlených míst, myta, poštovní a zemské silnice, výšiny a pohoří, lesy, potoky, rybníky atd. také půdorysy každého města a zámku. Území Čech začal mapovat na rozkaz Karla IV. v roce 1720. Čechy byly zmapovány na 25 mapách o rozměrech 465 x 540 mm. Mapa vznikla na základě vojenských, správních a hospodářských požadavků státu - Rakousko-uherské monarchie - právě proto jsou v mapách zakreslené i zemědělské usedlosti, mlýny, vinice, doly, hutě, sklárny, poštovní stanice a mnoho dalších informací.

Ve výřezu můžeme mimo jiné vidět, že v této době byly Trmice (Tirmitz) vedle Ústí nad Labem (Aussig) významným sídlem.



I. vojenské mapování - Josefské
Mapový list č. 26 (výřez)
1764 - 1768, měřítko 1:28 800, rozměr mapového listu 620 x 410 mm

Za vlády Josefa II. (na rozkaz Marie Terezie) probíhalo I. vojenské mapování nazývané také Josefské. Podkladem k mapování byla Müllerova mapa zvětšena do měřítka 1:28 800 (vychází z tehdejších sáhových měr - 1 vídeňský palec v mapě = 400 vídeňských sáhů ve skutečnosti = 1 000 vojenských pochodových kroků). Mapy byly vytvářené především pro vojenské účely, jsou zde zmapované především komunikace rozdělené dle sjízdnosti, významné stavby v krajině, kostely, mlýny a vodní toky. Součástí byla i písemná část s informacemi o stavu cest, zásobovacích možnostech obcí, počtu obyvatel a koní, atp.

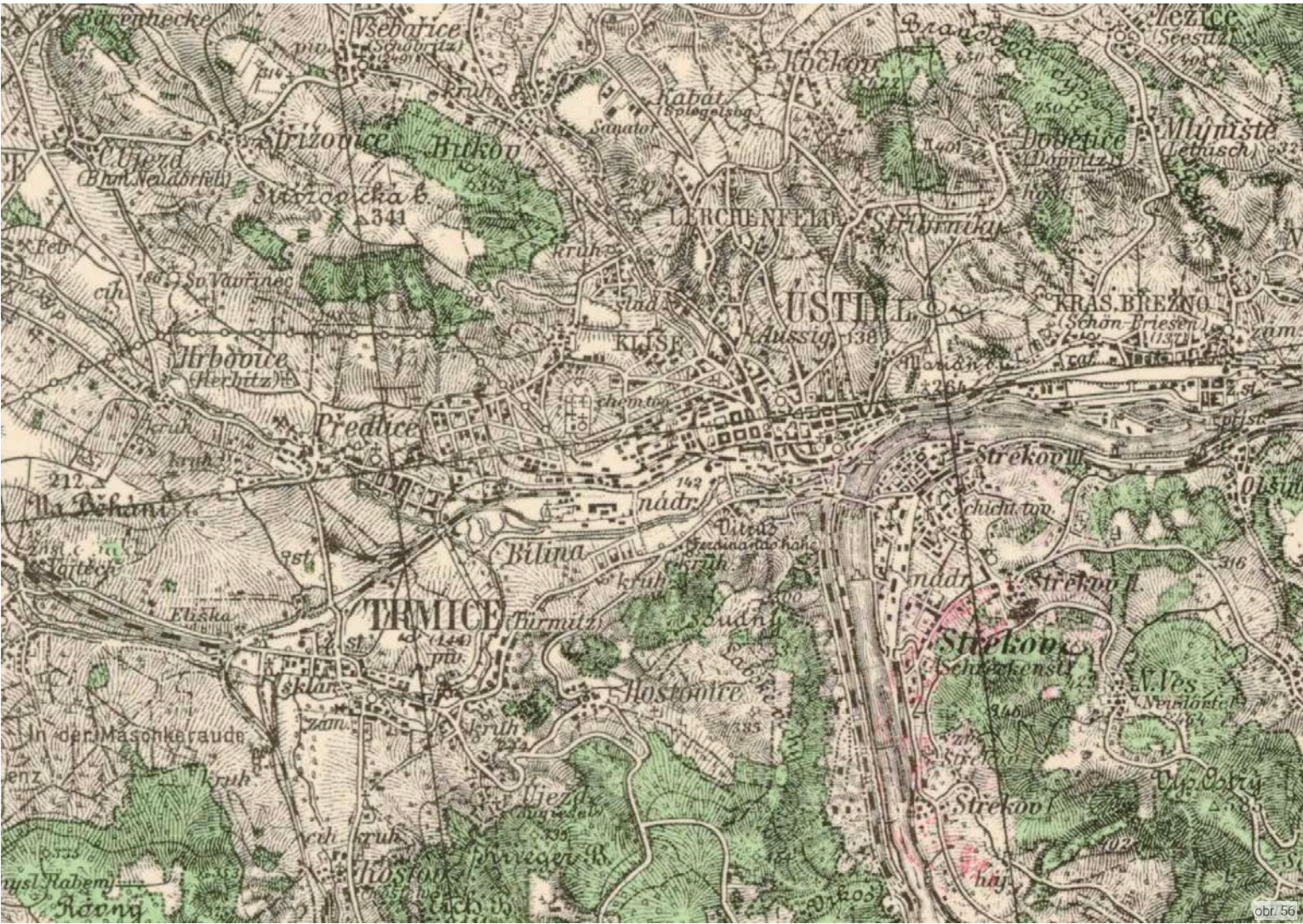
V období mapování jsou Trmice stále významným sídlem. V období mapování zde panoval hrabě František Antonín Nostic (1725 - 1794), který nechal postavit roku 1781 Nosticovo (Stavovské) divadlo.



II. vojenské mapování - Františkovo
Mapový list W_4_I (výřez)
1836 - 1852, měřítko 1:28 800, rozměr mapového listu 527 x 527 mm

Jelikož I. vojenské mapování bylo velmi nepřesné bylo nařízeno II. vojenské mapování císařem Františkem. Bylo prováděno zhruba 80 let po mapování předešlém. Přesnost mapování se zajišťovala pomocí geodetického zaměření trigonometrických bodů, které se využívalo i pro stabilní katastr.

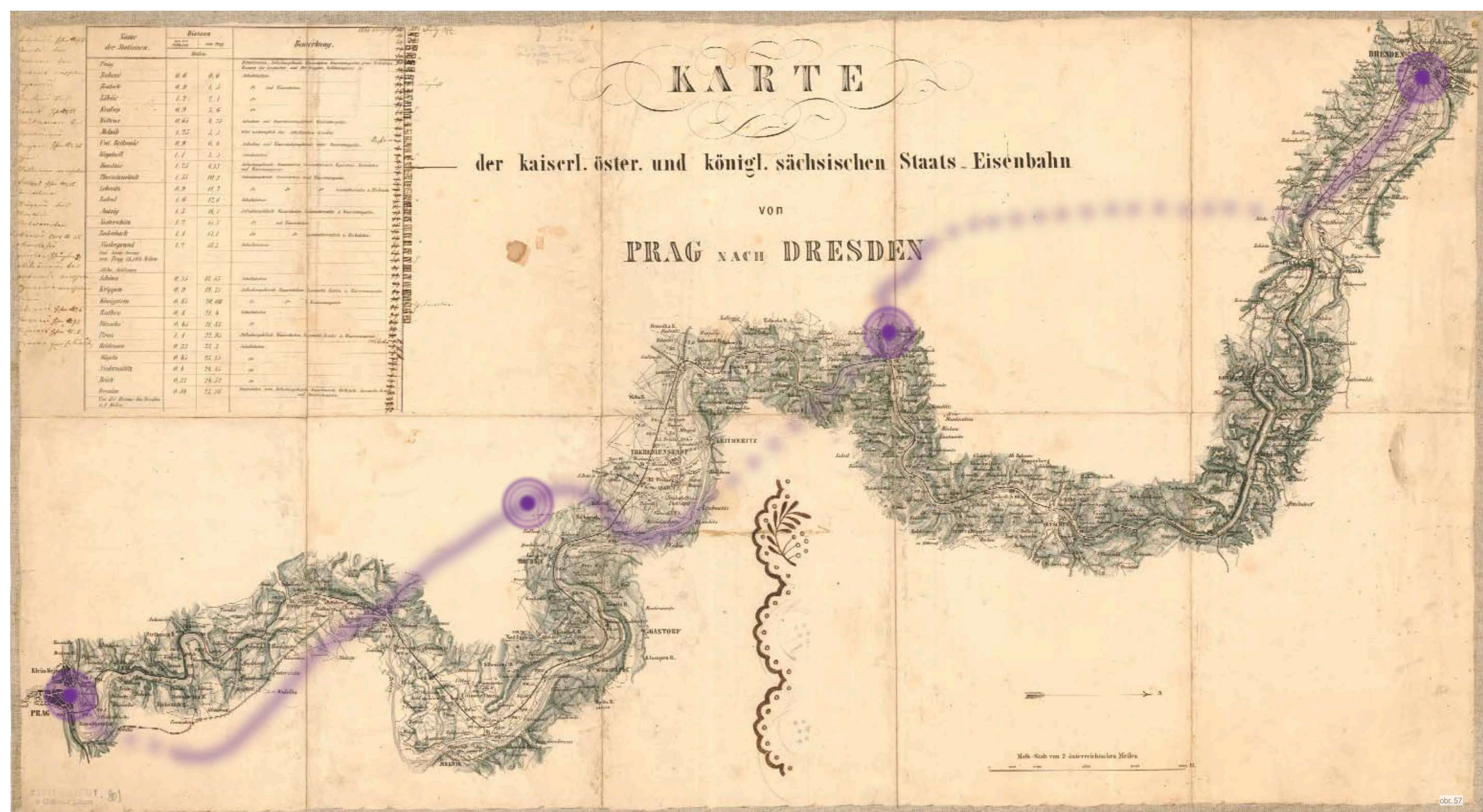
V mapách se objevují již výškové kóty (ještě ve vídeňských sázích). Na Mariánské skále se ještě nachází barokní kaplička z roku 1680. Do roku 1851 se na svazích Mariánské skály pěstovalo Podskalské víno než byla vybudována železnice.

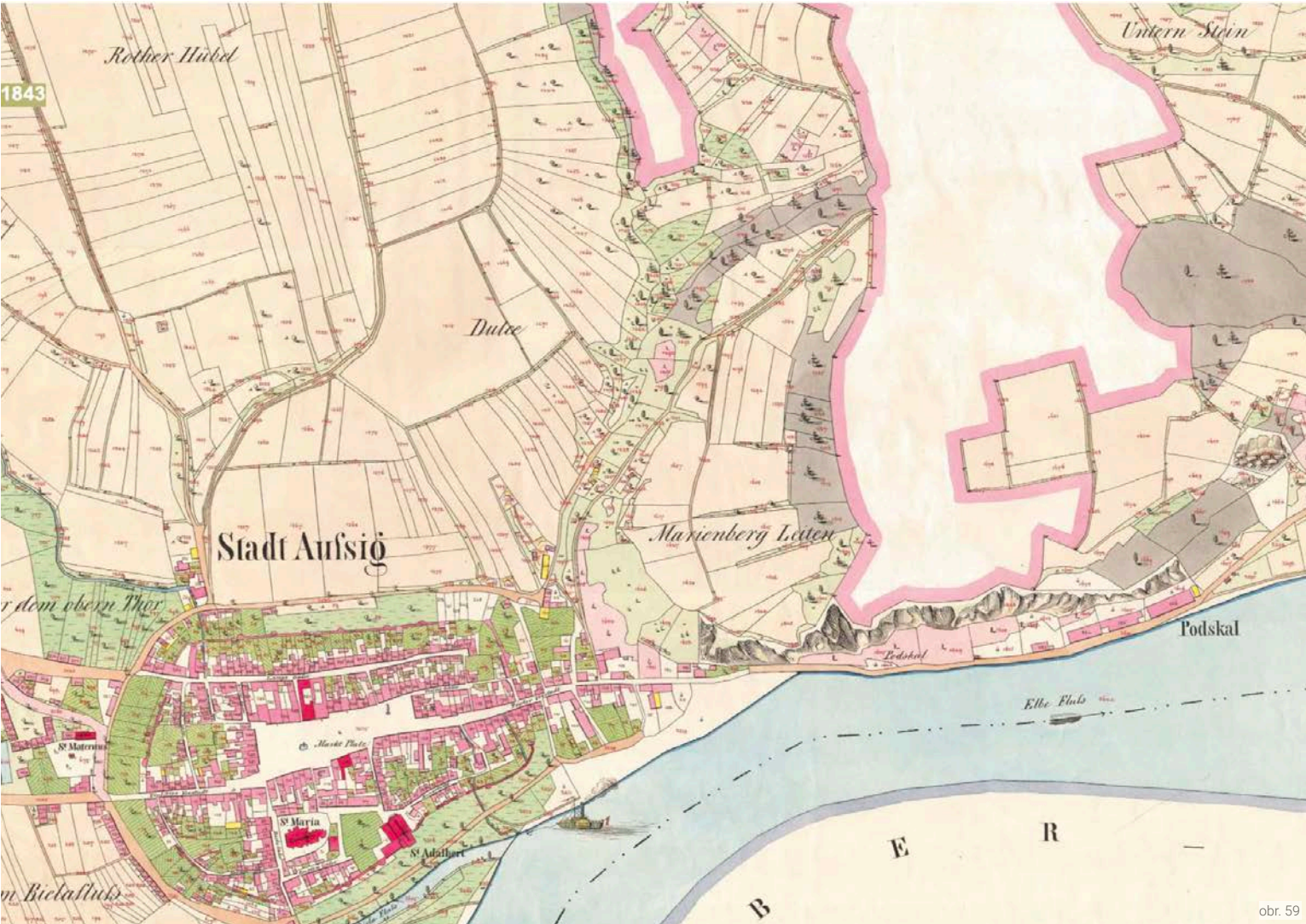


III. vojenské mapování - Františkovo-josefské
1877 - 1880, měřítko 1:75 000, rozměr mapového listu 475 x 375 mm (výřez)

Aktuální vojenské mapy byly potřeba velmi brzy po předchozím II. vojenském mapování, mapy se již kreslily v dekadickém měřítku 1:25 000. Na mapě můžeme vidět změnu v krajině díky probíhající industrializaci. Odvozením z map II. vojenského mapování vznikly i takzvané „speciálky“ v měřítku 1:75 000. Mapy jsou přesnější a znázorňují výškopis v podobě šraf, někde i vrstevnic.

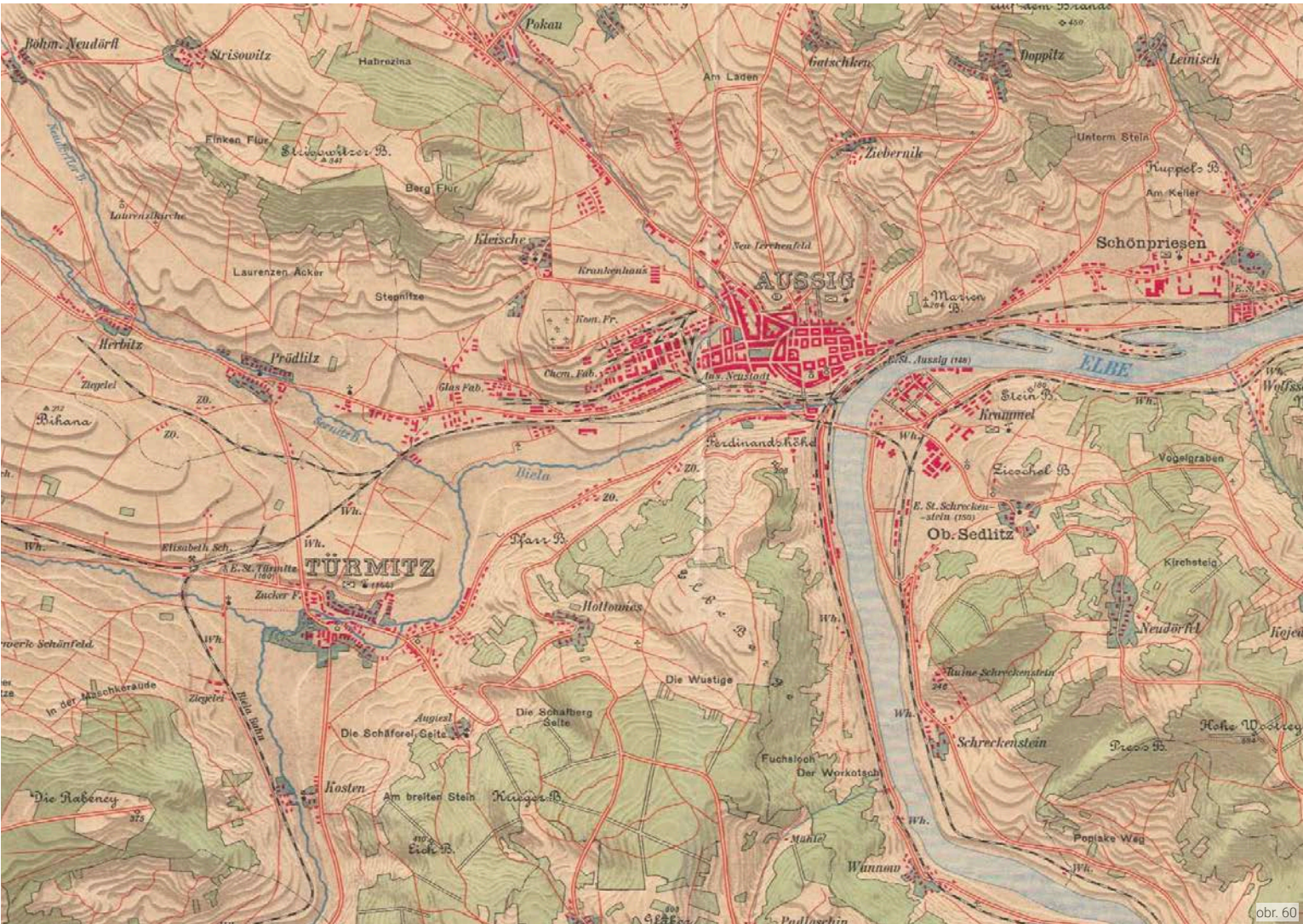
Na mapě můžeme vidět vyznačený i Vrkoč, ze kterého byl získán kámen, který byl použit i na vydláždění ústeckého náměstí.





**Stabilní katastr
rok 1843, měřítko 1:2 880 (výřez)**

Mapy stabilního katastru vznikly na základě rozsáhlého mapování Rakousko-uherské monarchie. V Čechách mapování probíhalo v letech 1826 - 1843 po jednotlivých katastrálních územích a spolu s ním byly sepsovány všechny državy půdy a budov. Na mapě z roku 1843 jsou patrné pozůstatky hradeb okolo centra města, brány již byly zbourané mezi roky 1830 a 1840. Na mapě je vidět původní poloha sochy sv. Antonína z roku 1708, dnes stojí na opačném konci náměstí kvůli výstavbě hotelu Bohemia. Z původních domů na náměstí zůstaly jen domy na západní a jižní straně.



**Mapa Ústí nad Labem a okolí
rok 1908, měřítko 1:25 000, rozměr 490 x 400 mm (výřez)**

Mapa využívá techniku stínování vrstevnic a dostává tak plastický vzhled. Budovy jsou zakresleny spíše schématicky, ale můžeme zde vidět areál nemocnice (Krankenhaus) severozápadně od centra Ústí. Nejedná se ovšem o dnešní Masarykovu nemocnici. Nemocnice neměly v Ústí dlouhou tradici a přesouvaly se z místa na místo. Nemocnice se nejdříve nacházela poblíž dnešního Lidického náměstí, později poblíž kostela Nanebevzetí Panny Marie a také v Pausterově ulici. Nemocnice zakreslená v mapě sice neměla dlouhého trvání nicméně po ní zůstal název Špitálského náměstí.



obr. 61, ortofotomapa 1954



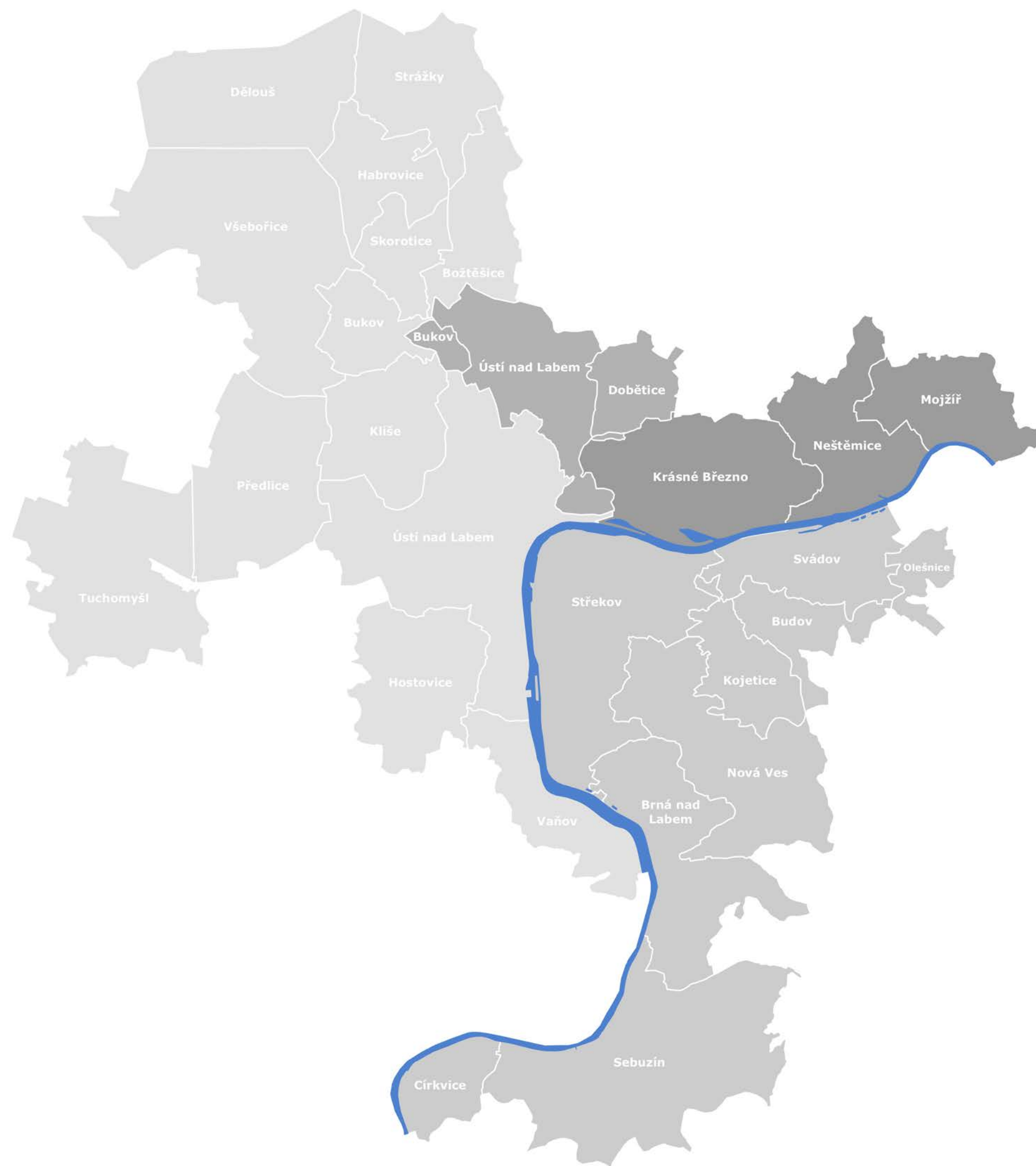
obr. 63, ortofotomapa 2001



obr. 62, ortofotomapa 1973



obr. 64, ortofotomapa 2024



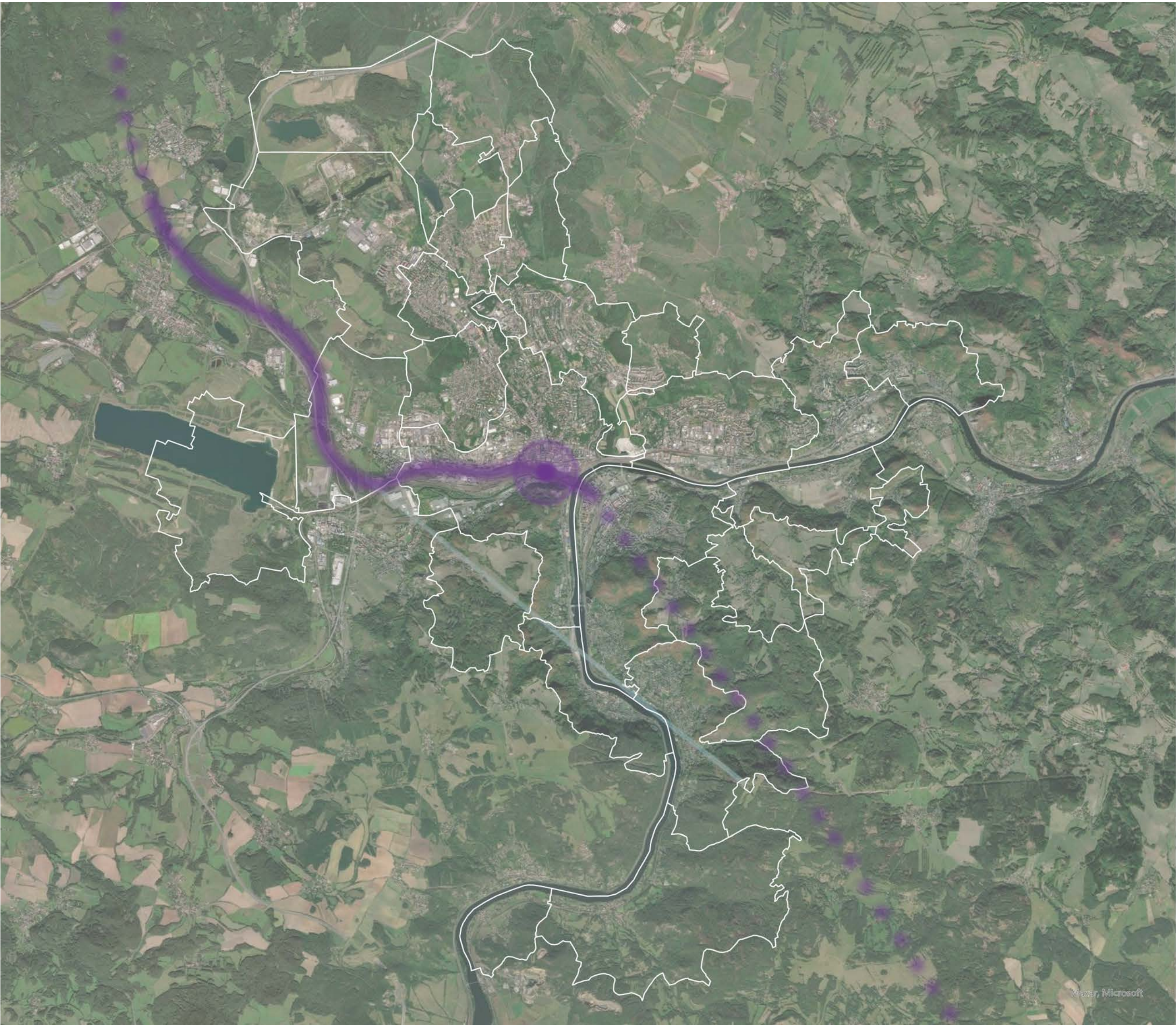
LEGENDA

Městské obvody

- Ústí nad Labem - Neštětice
- Ústí nad Labem - Severní Terasa
- Ústí nad Labem - Střekov
- Ústí nad Labem - město

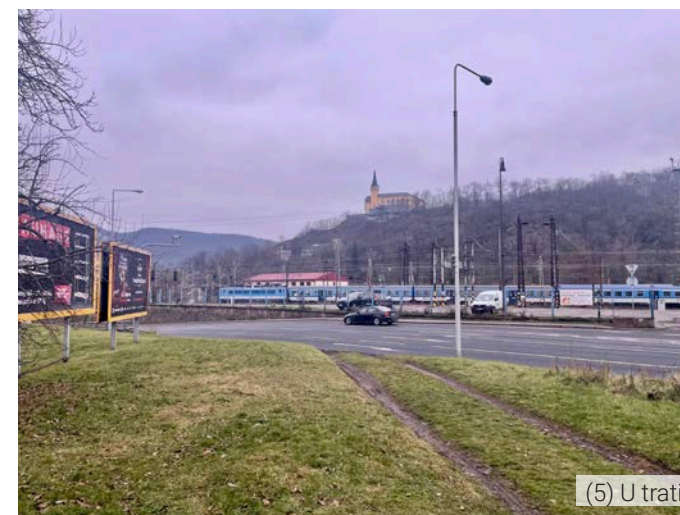
Správní členění města Ústí nad Labem





**Trasování vysokorychlostní tratě
do ortofotomapy**

Fotodokumentace současného stavu





(21) stávající nádraží



(22) V Jirchářích



(22) V Jirchářích



(21) Přístavní



(21) most Dr. Edvarda Beneše



(21) stávající železniční most



(14) stávající bytová zástavba v blízkosti plánované VRT



(17) Žukovova



(15) pohled směrem ke stanici
Ústí nad Labem-Střekov



(19) pohled na město z Mariánského mostu



(17) Žukovova



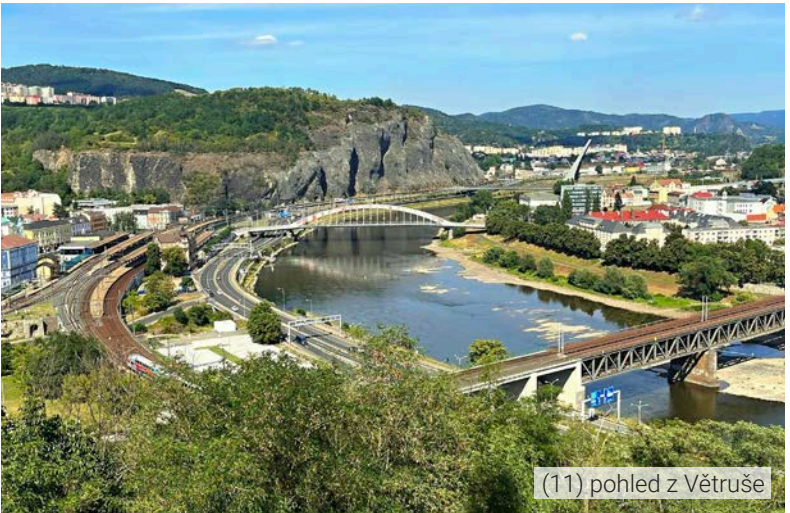
(16) železniční trať Setuza



(16) železniční trať Setuza



(20) vyhlídka na město z Mariánské skály



(11) pohled z Větruše



(13) náplavka - Sřekovské nábreží



(18) Děčinská - pohled na Mariánskou skálu



(23) Hrnčářská

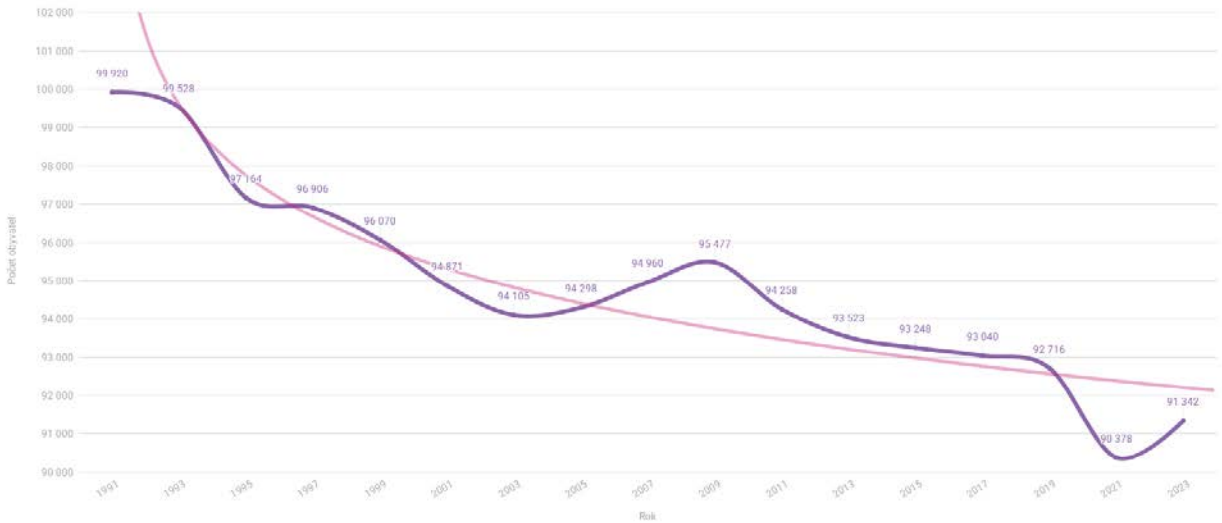


(23) Hrnčářská

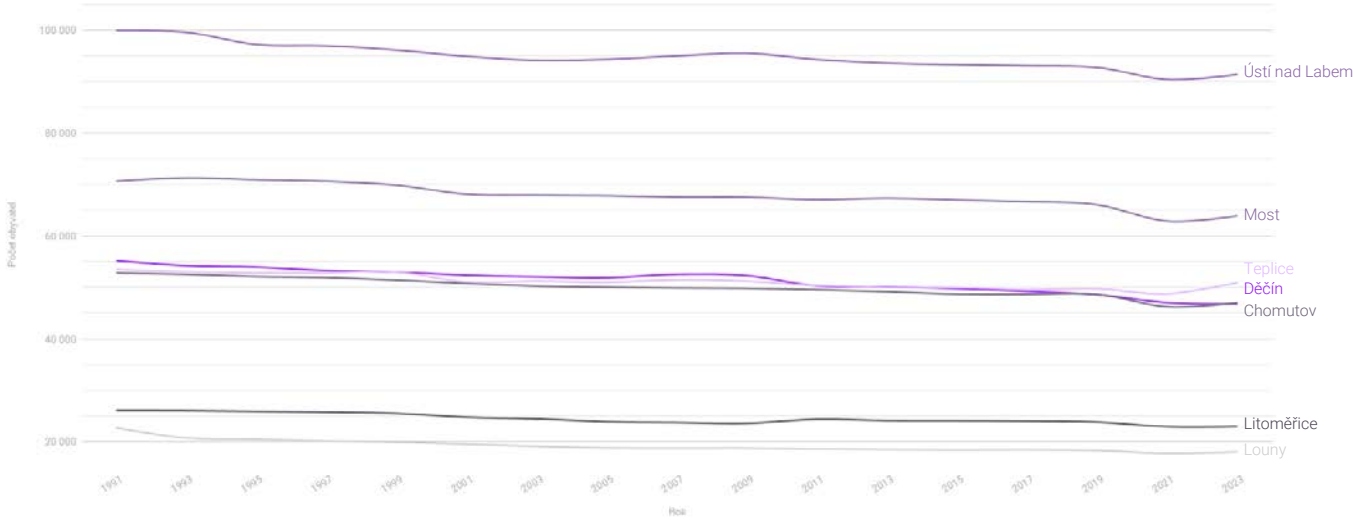


(12) pohled z železničního mostu na Mariánskou skálu

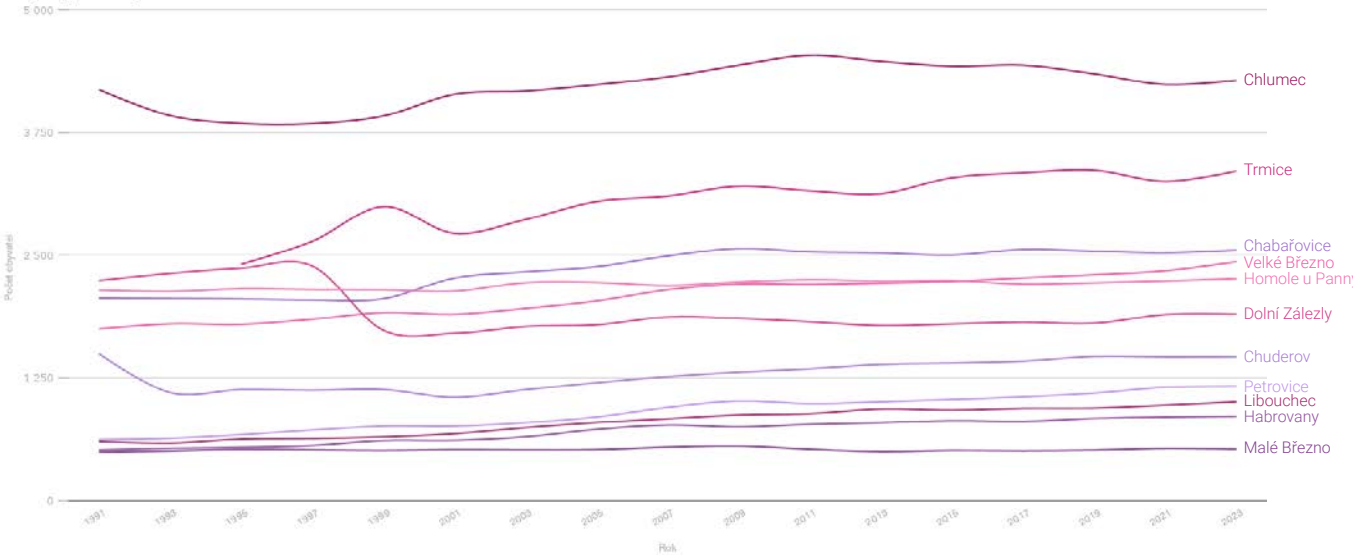
Graf č. 2: Vývoj počtu obyvatel Ústí nad Labem v letech 1991 - 2023



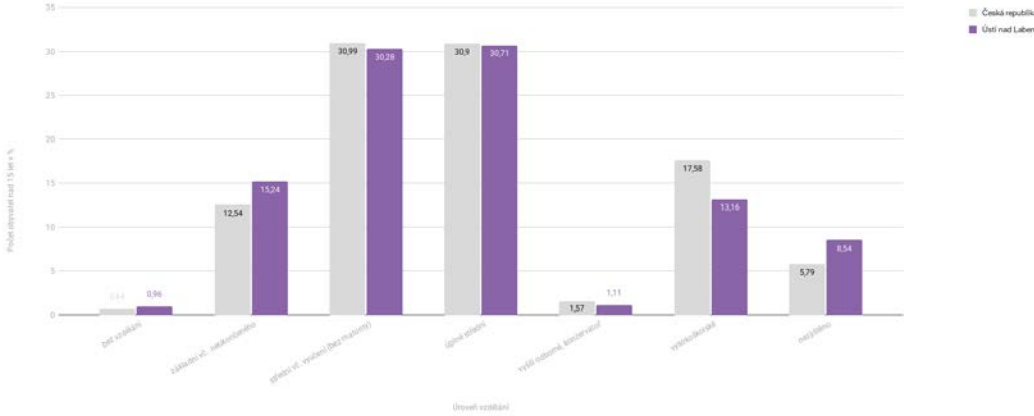
Graf č. 3: Vývoj počtu obyvatel velkých měst Ústeckého kraje v letech 1991 - 2023



Graf č. 4: Vývoj počtu obyvatel okolních obcí v letech 1991 - 2023



Graf č. 5: Vzdělanostní struktura obyvatel města Ústí nad Labem ve srovnání s Českou republikou

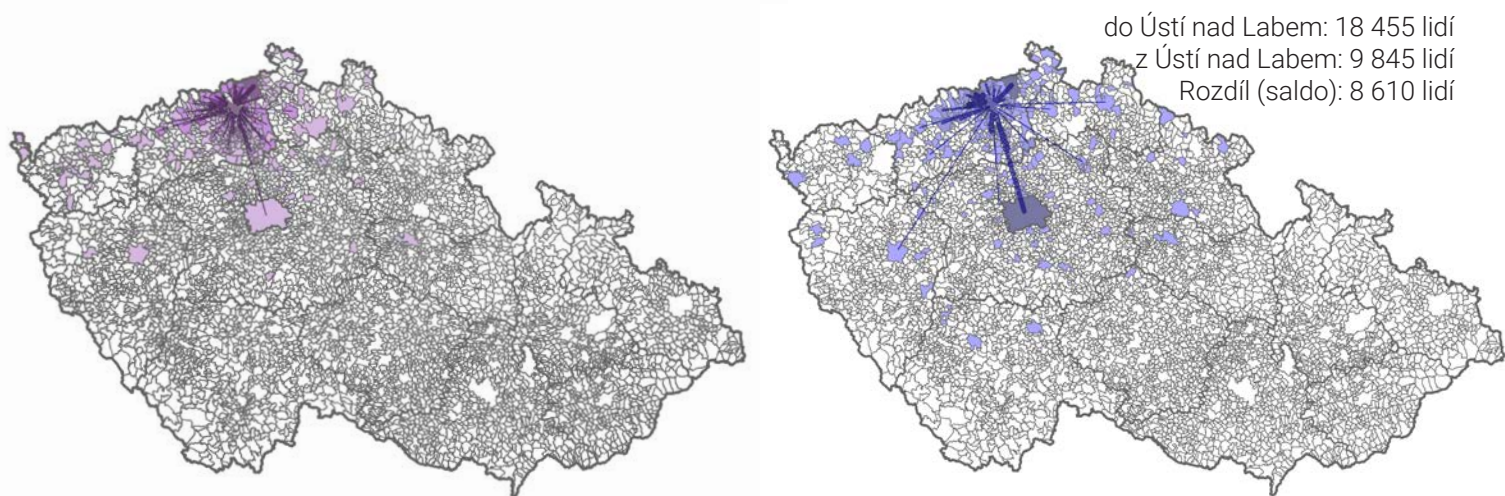


Graf č. 6: Složení obyvatel města Ústí nad Labem podle věkových skupin v letech 2001 - 2023



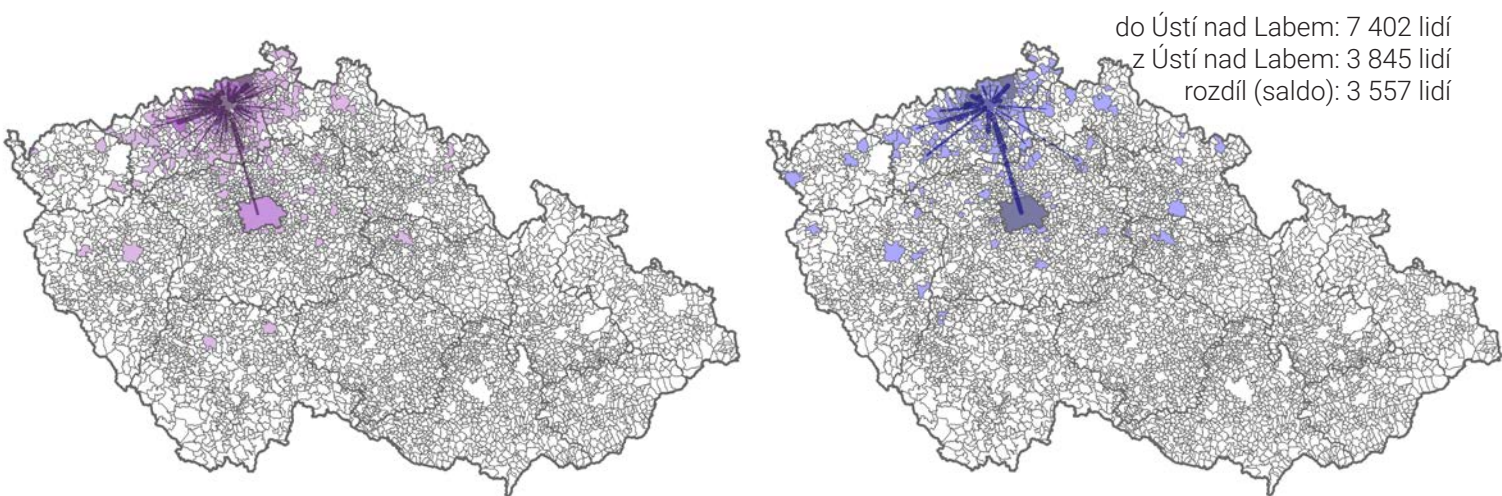
Denní dojížd'ka a vyjížd'ka - Ústí nad Labem

Celková denní dojížd'ka a vyjížd'ka - Ústí nad Labem

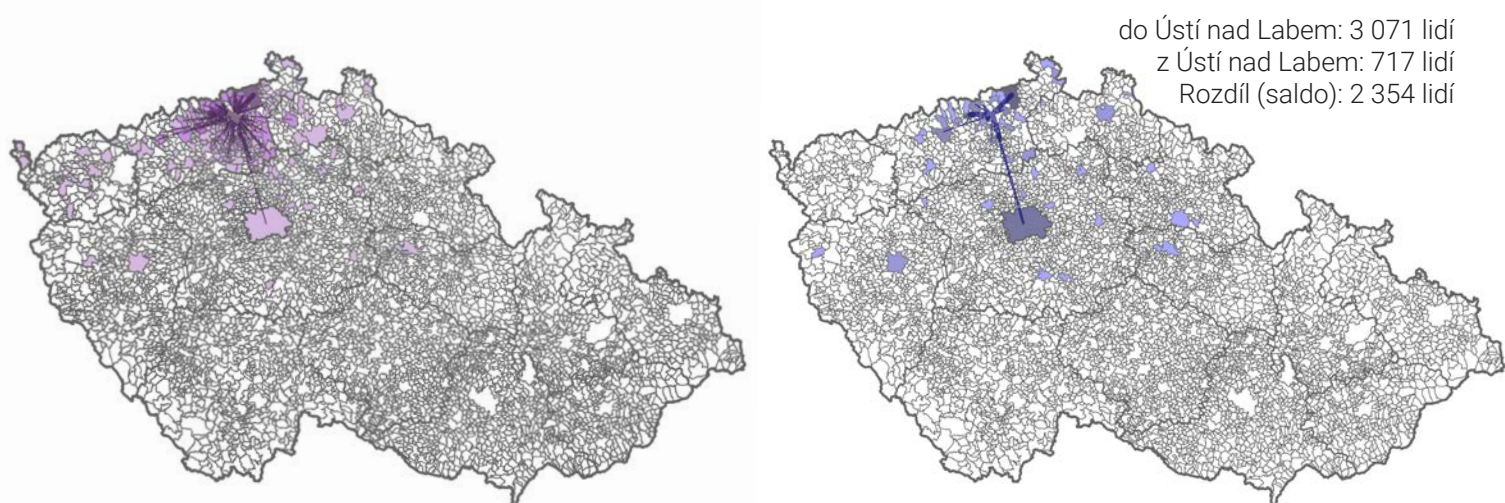


Denní dojížd'ka a vyjížd'ka dle dopravního prostředku - Ústí nad Labem

Denní dojížd'ka a vyjížd'ka automobilem - Ústí nad Labem



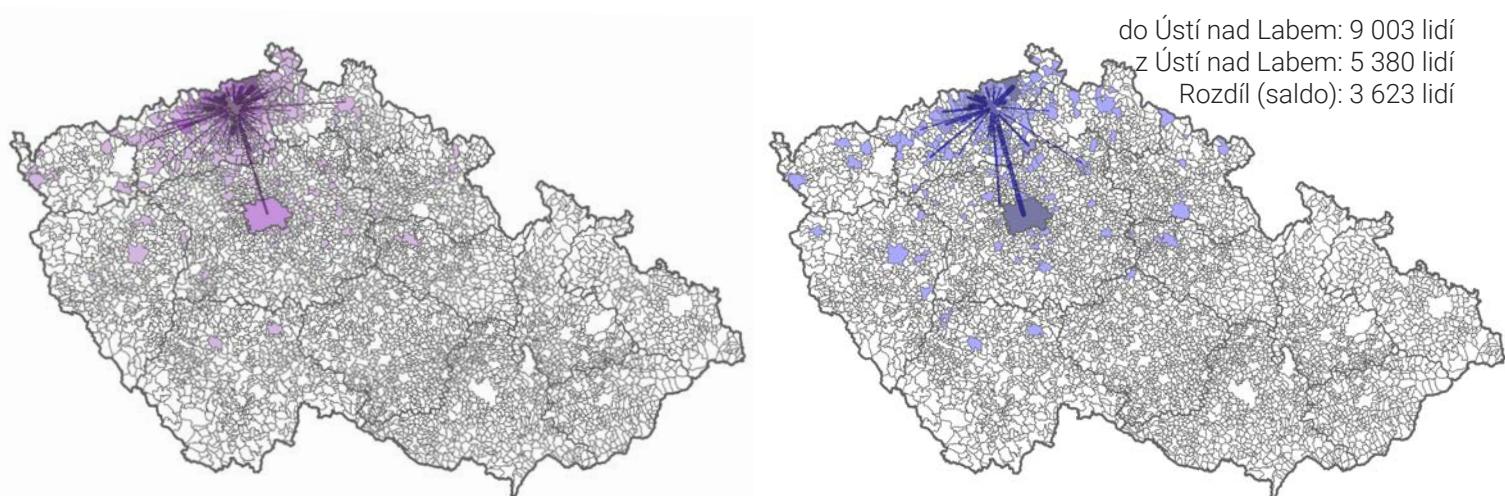
Denní školní dojížd'ka a vyjížd'ka - Ústí nad Labem



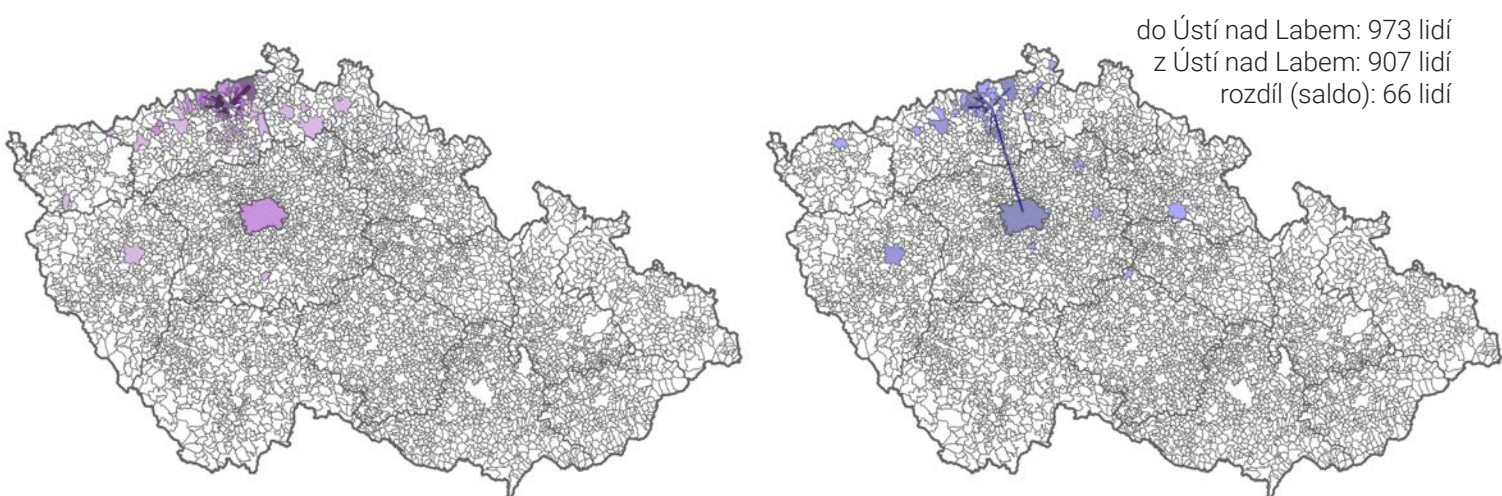
Denní dojížd'ka a vyjížd'ka vlakem - Ústí nad Labem



Denní pracovní dojížd'ka a vyjížd'ka - Ústí nad Labem

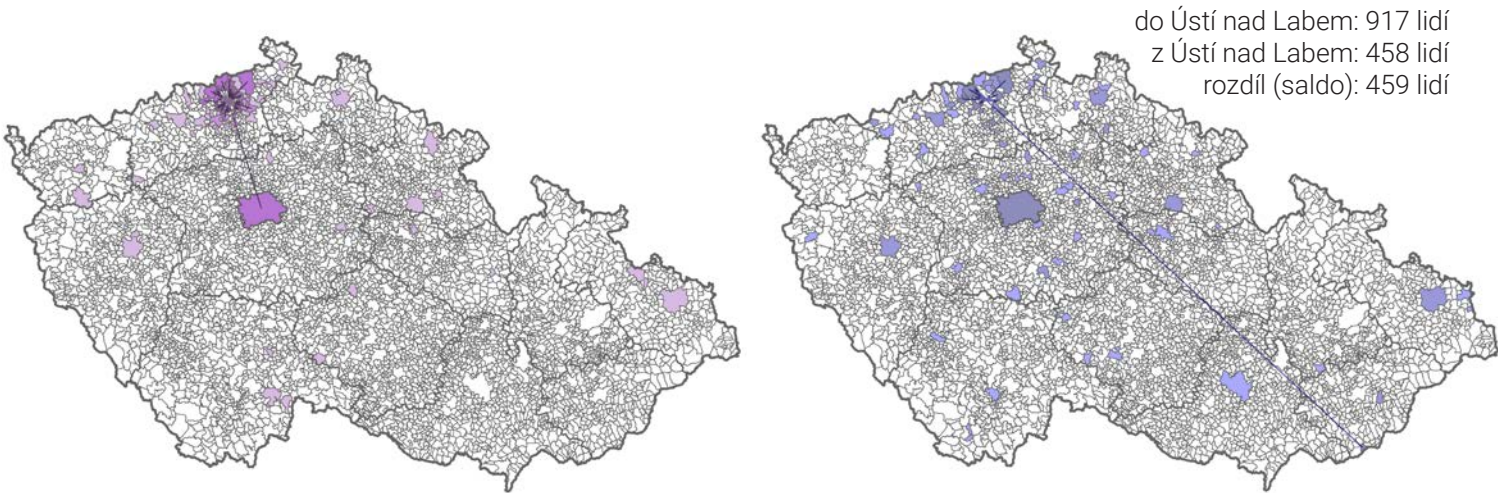


Denní dojížd'ka a vyjížd'ka MHD - Ústí nad Labem

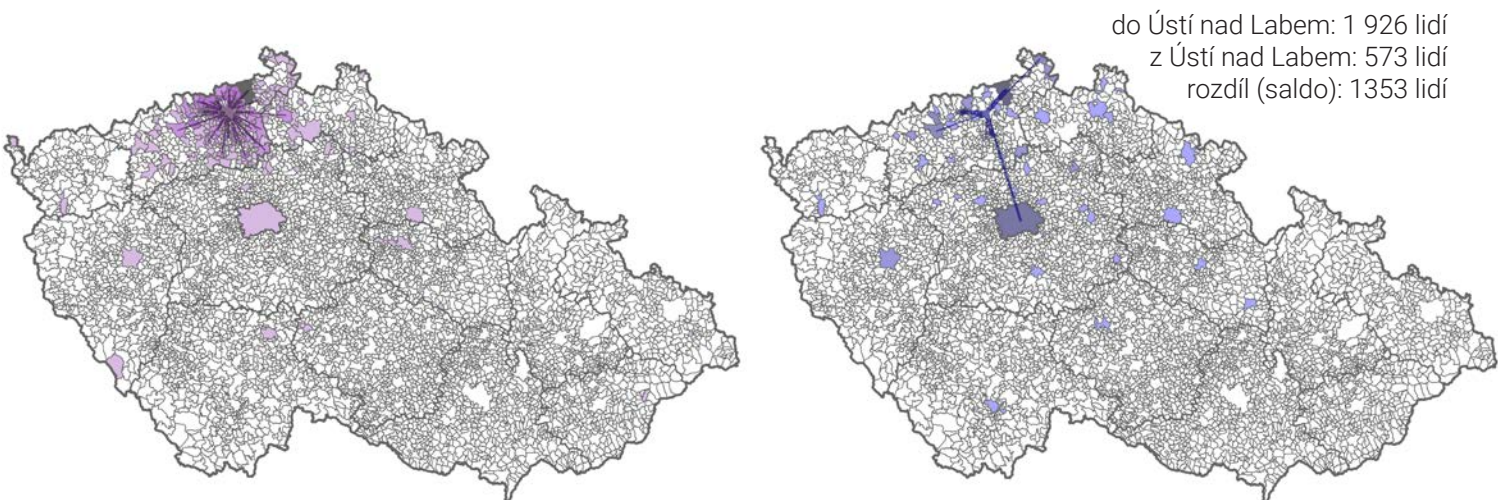


Školní dojíždka a vyjíždka dle věkových skupin

Školní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem ve věku 6 - 14 let



Školní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem ve věku 15 - 18 let

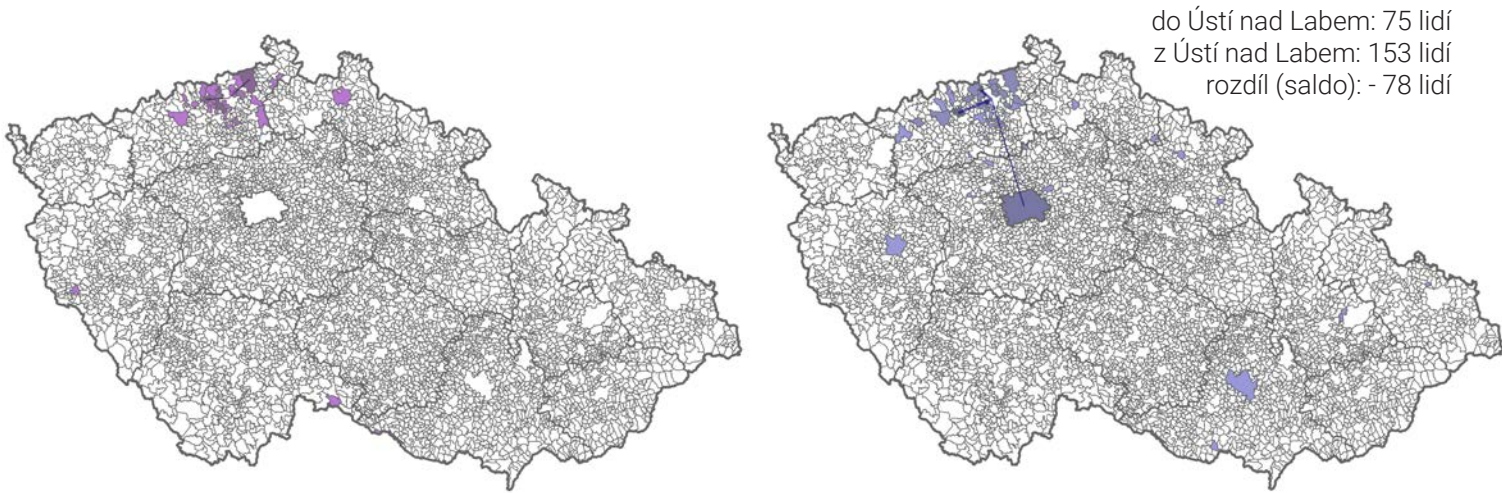


Školní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem ve věku 19 + let

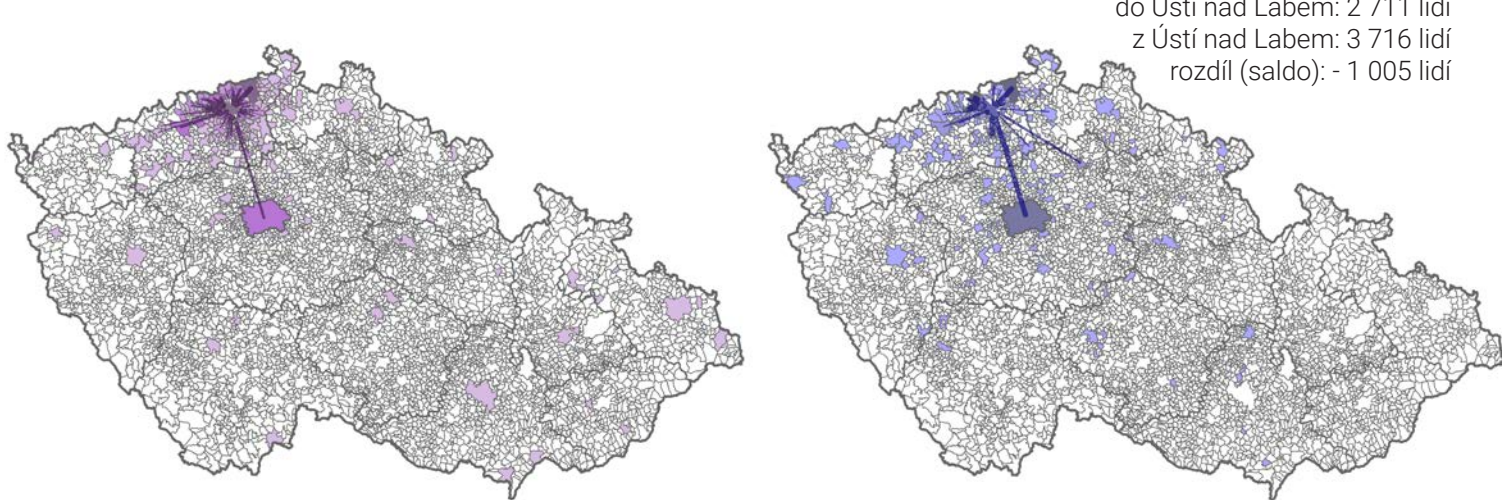


Pracovní dojíždka a vyjíždka dle ekonomické činnosti

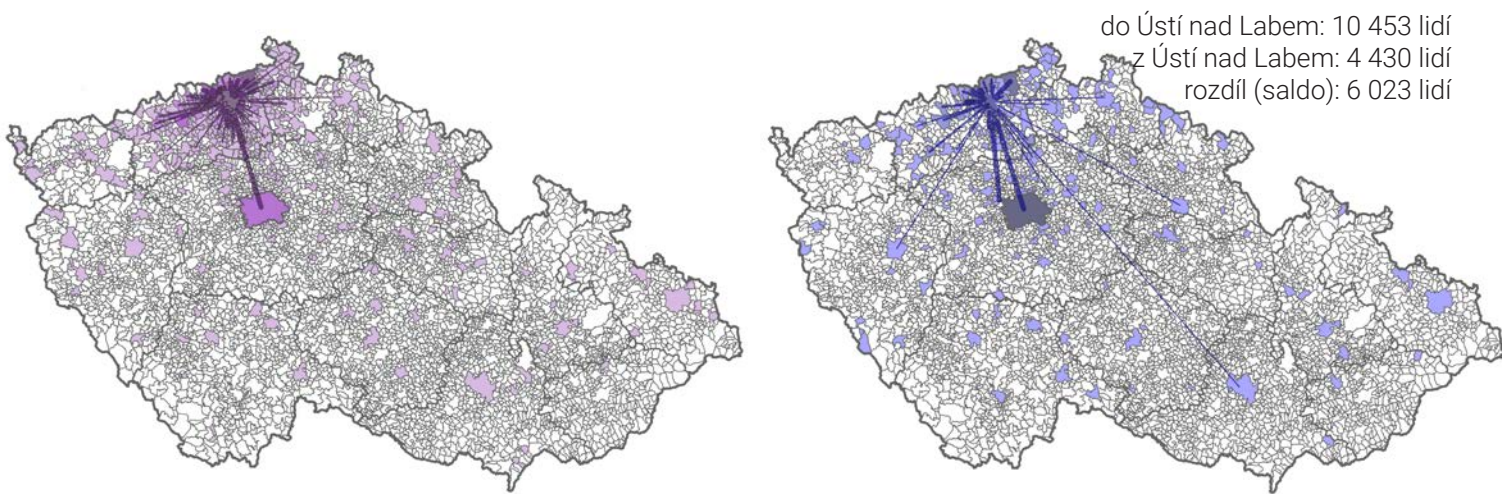
Pracovní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem - primární sektor

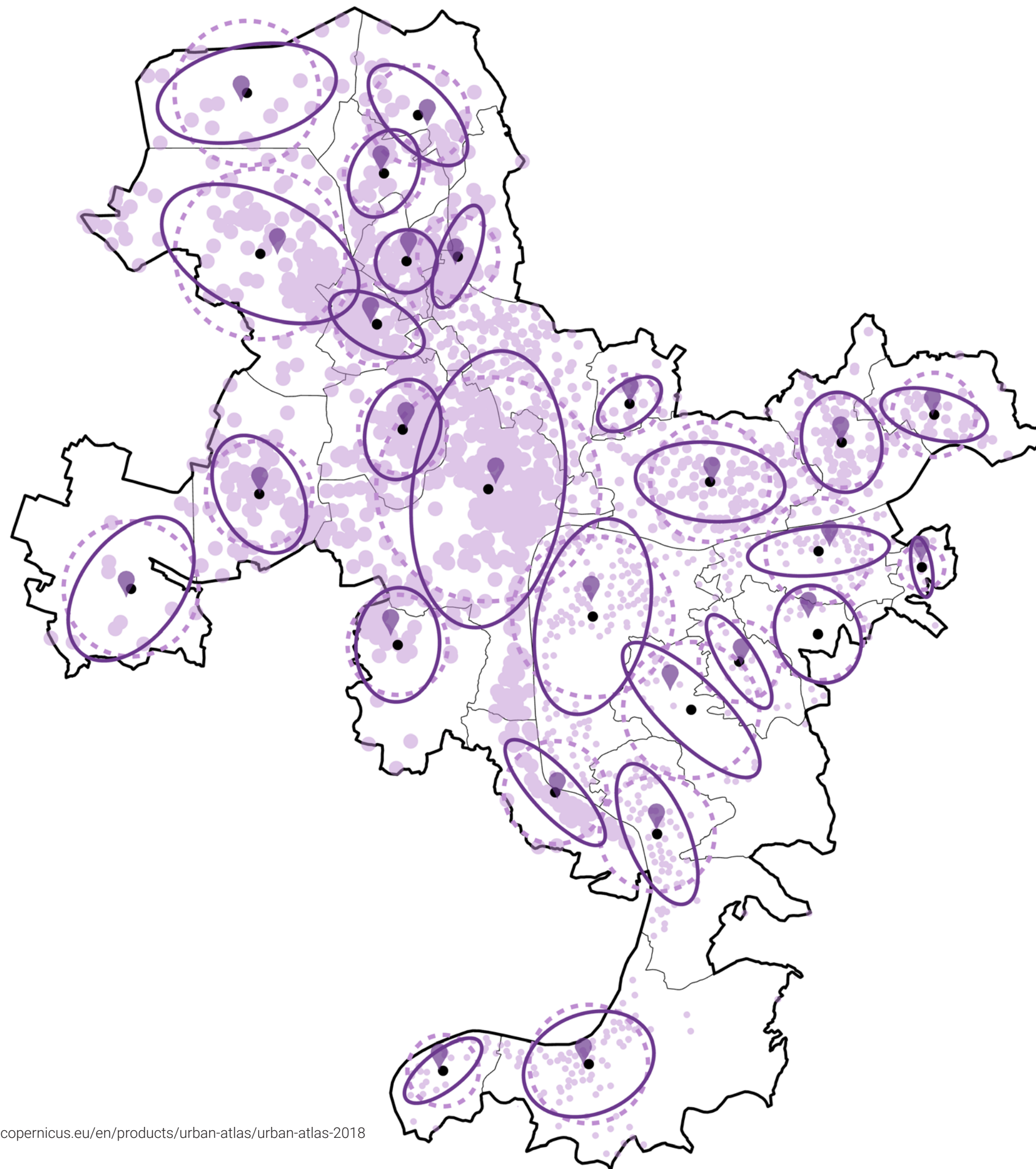


Pracovní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem - sekundární sektor



Pracovní dojíždka a vyjíždka - Ústí nad Labem - terciární a kvartérní sektor





LEGENDA

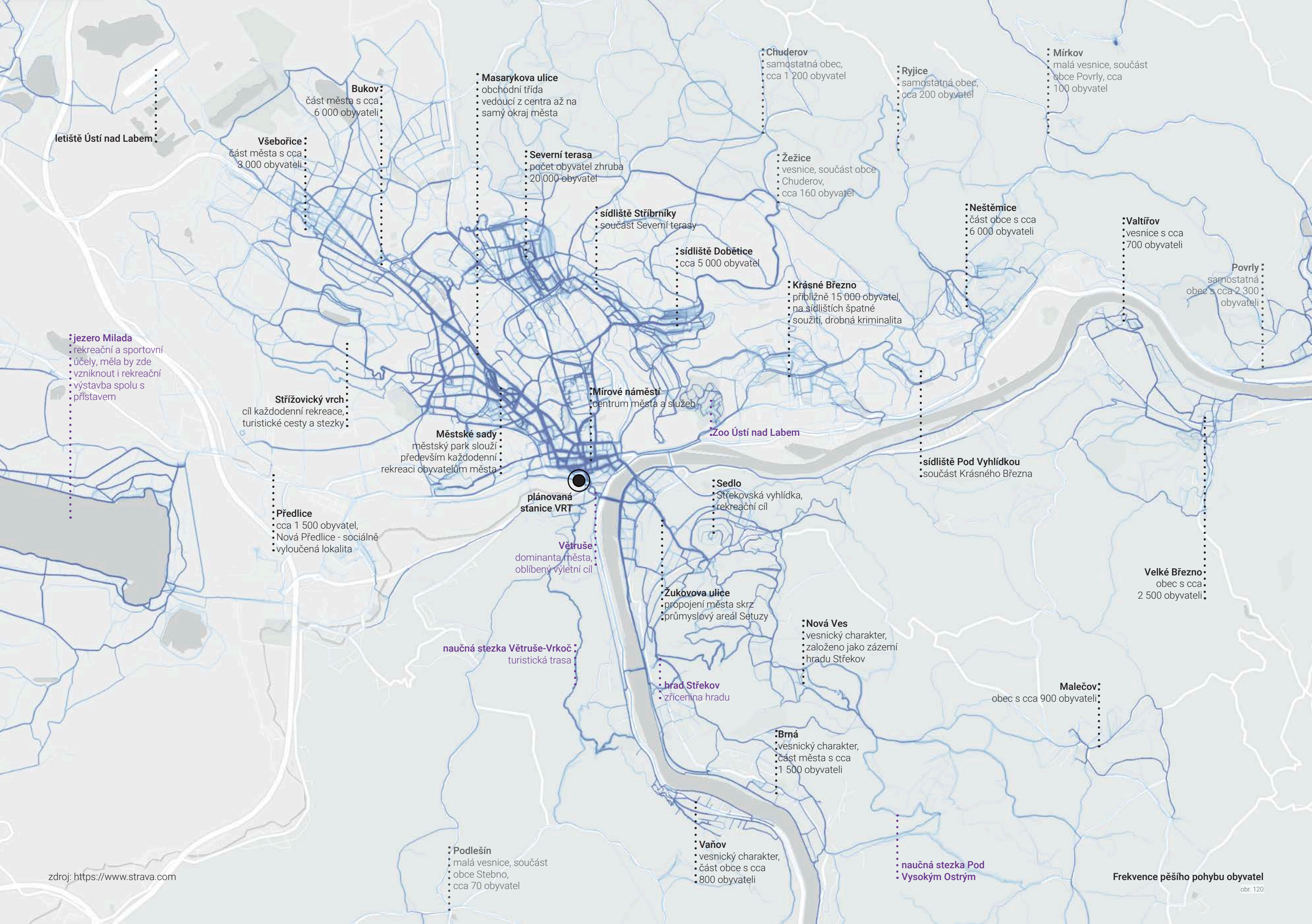
Podkladní jevy

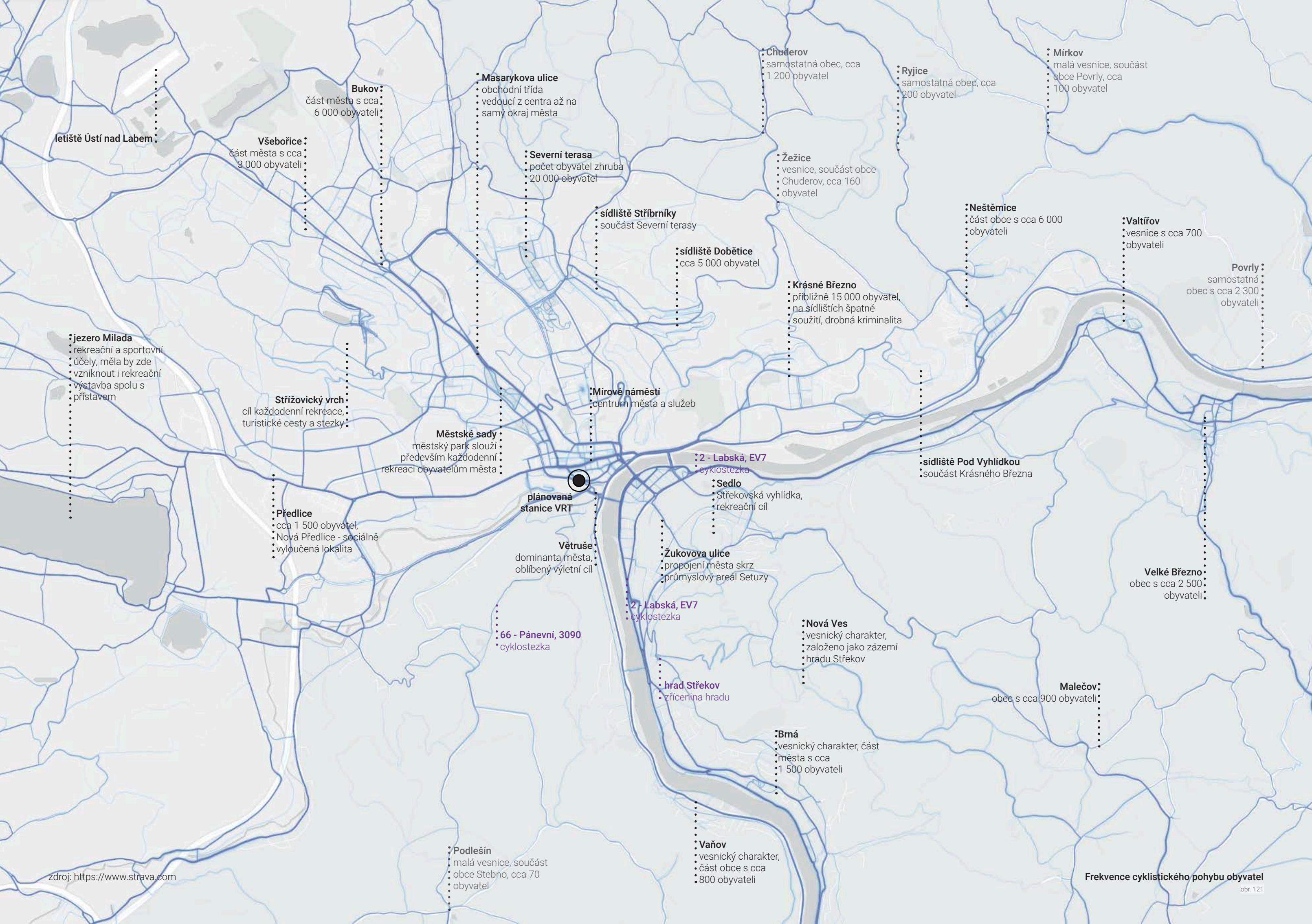
- hranice správního území
- hranice katastrálního území

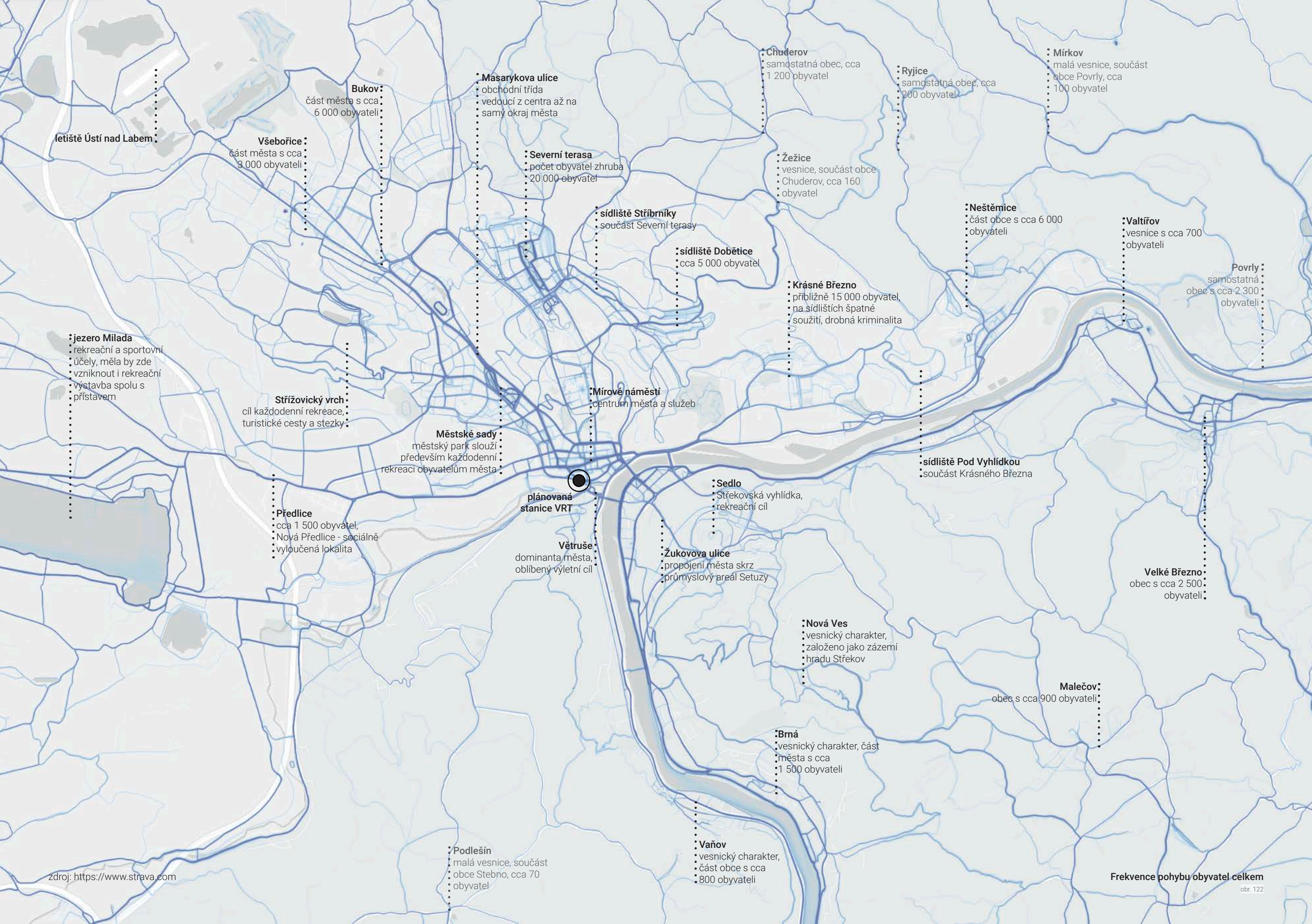
Rozmístění obyvatel

- rozmístění obyvatel v městských částí
- těžiště katastrálních území z hlediska populace
- rozložení populace - 68,24% populace v kružnici
- rozptyl populace okolo těžiště katastrálního území
- rozložení populace - 68,24% populace v elipse
- rozptyl populace okolo těžiště katastrálního území
- nejdostupnější lokalita z hlediska populace

Mapa rozmístění obyvatel



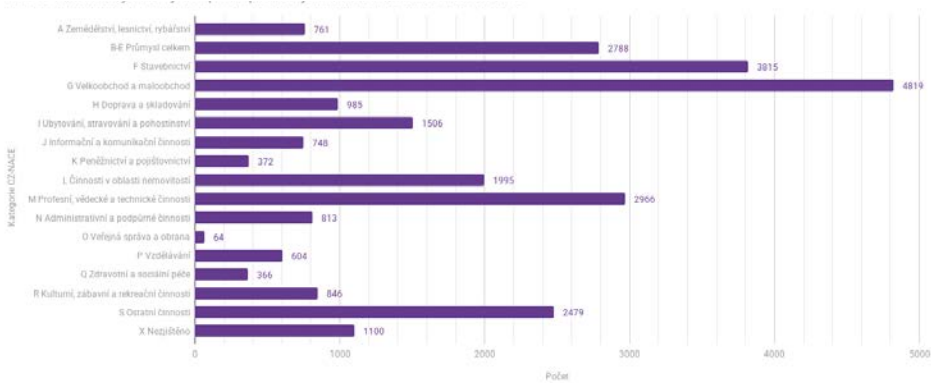




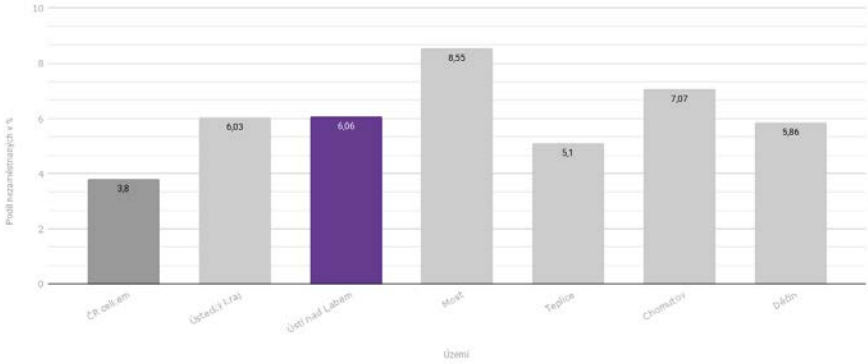
Tabulka č. 1: Velikostní struktura firem v okrese Ústí nad Labem

Kategorie firmy podle počtu zaměstnanců	Počet firem
celkem	27 027
nespecifikováno	15 938
bez zaměstnanců	8 703
1 - 5	1 651
6 - 9	235
10 - 19	232
20 - 24	37
25 - 49	106
50 - 99	59
100 - 199	32
200 - 249	6
250 - 499	13
500 - 999	12
1 000 - 1 499	1
3 000 - 3 999	1
10 000 a více	1

Graf č. 7: Počet ekonomických subjektů v okrese Ústí nad Labem podle převažující činnosti CZ-NACE v roce 2024



Graf č. 8: Srovnání podílu nezaměstnanosti v územích



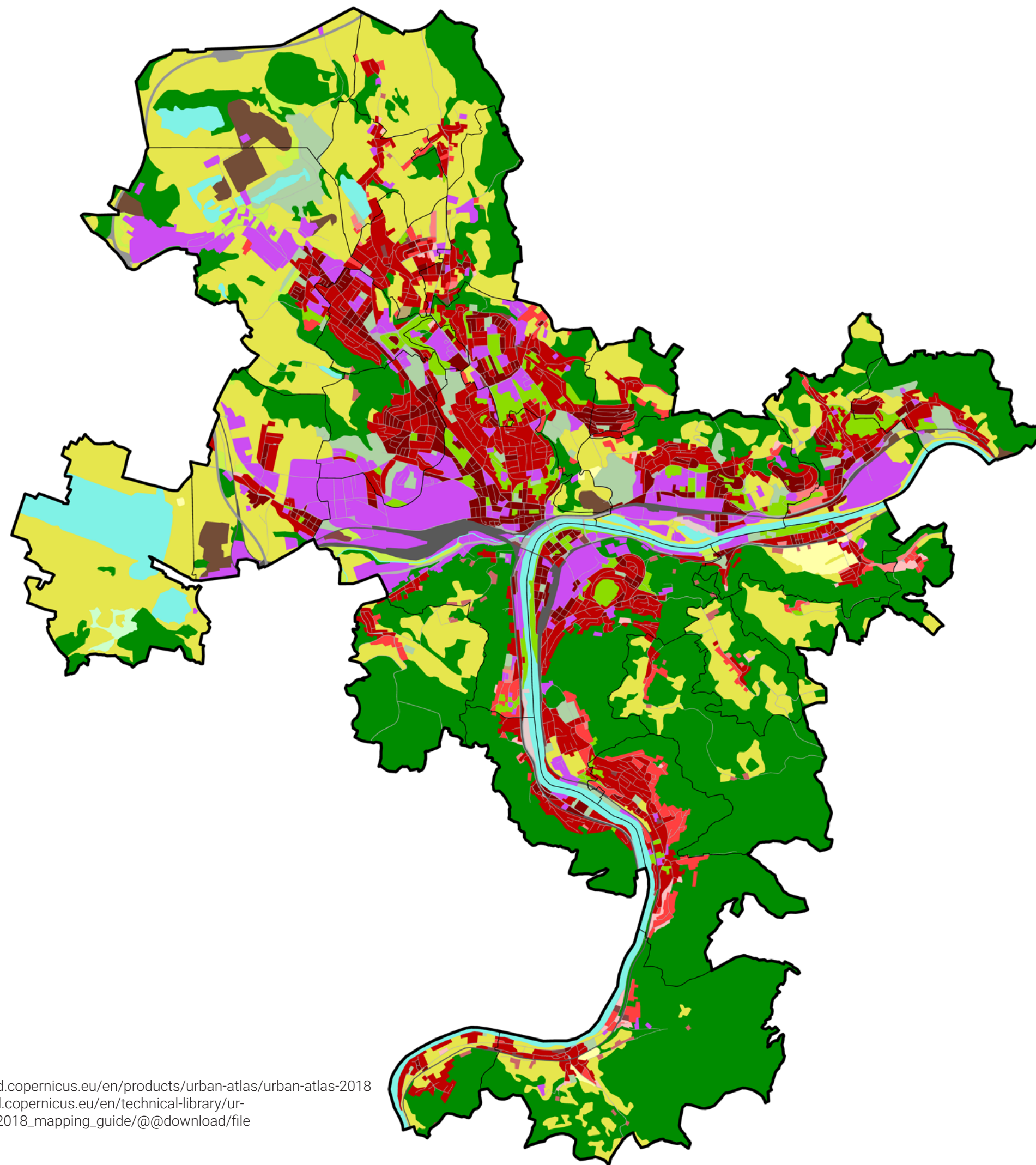
zdroj dat: ČSÚ

Ekonomický profil

Ústí nad Labem je tradiční průmyslové město, které se v minulosti opíralo především o chemický a strojírenský průmysl. Po roce 1989 prošlo restrukturalizací, která vedla k útlumu některých odvětví a zvýšení nezaměstnanosti. Město těží ze své strategické polohy na Labi a blízkosti Německa, což z něj dělá významný dopravní uzel. Přesto se potýká s nízkou ekonomickou diverzifikací, vyšší nezaměstnaností a nižší vzdělaností obyvatel. Do budoucna však nabízí potenciál pro rozvoj logistiky, technologií a turistického ruchu. Mezi největšími zaměstnavateli v Ústí nad Labem je jen

Tabulka č. 2: Největší zaměstnavatelé v okrese Ústí nad Labem v roce 2024

Zaměstnavatel	Hlavní ekonomická činnost	Počet zaměstnanců
Krajská zdravotní, a.s.	ústavní zdravotní péče	10 000 a více
Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje	činnost v oblasti veřejného pořádku a bezpečnosti	3 000 - 3 999
Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem	terciární vzdělávání	1 500 - 1 999
Statutární město Ústí nad Labem	všeobecné činnosti veřejné správy	500 - 1 499
Black & Decker (Czech) s.r.o.	výroba ručních mechanizovaných nástrojů	500 - 999
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	městská a příměstská pozemní osobní doprava	
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	meziměstská a příměstská pozemní osobní doprava	
Hasičský záchranný sbor Ústeckého kraje	činnost v oblasti protipožární ochrany	
KS Kolbenschmidt Czech Republic, a.s.	výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla	
MARTIA a.s.	inženýrské činnosti a související technické poradenství	
Spolek pro chemickou a hutní výrobu, a.s.	výroba plastů v primárních formách	
SSI Technologies s.r.o.	výroba měřicích, zkušebních a navigačních přístrojů	
Ústecký kraj	všeobecné činnosti veřejné správy	
Zdravotnická záchranná služba Ústeckého kraje, příspěvková organizace	ostatní činnosti související se zdravotní péčí j.n.	
Agentura práce Gadasová, s.r.o.	činnosti související se zaměstnáním	250 - 499
CENTROPOL ENERGY, a.s.	obchod s plynem prostřednictvím sítí	
EUC Klinika Ústí nad Labem, s.r.o.	všeobecná ambulantní zdravotní péče	
Fokus Labe, z.ú.	ambulantní/terénní sociální služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením	
GasNet, s.r.o.	rozvod plyných paliv prostřednictvím sítí	
GW Train Regio a.s.	železniční osobní doprava meziměstská	
Katastrální úřad pro Ústecký kraj	regulace a podpora podnikatelského prostředí	
KONE Industrial - koncern, s.r.o.	výroba zdvihacích a manipulačních zařízení	
Krajské státní zastupitelství Ústí nad Labem	činnosti v oblasti spravedlnosti a soudnictví	
MALFINI, a.s.	velkoobchod s oděvy a obuví	
McD EHA, s.r.o.	stravování v restauracích, u stánků a v mobilních zařízeních	
Pierburg s.r.o.	výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla	
Povrly Copper Industries, a.s.	výroba a hutní zpracování mědi	
SEVEROTISK s.r.o.	tisk ostatní, kromě novin	
STRABAG Rail a.s.	výstavba železnic a podzemních drah	
Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem	činnosti související s ochrannou veřejného zdraví	



LEGENDA

Podkladní jevy

- hranice správního území
- hranice katastrálního území

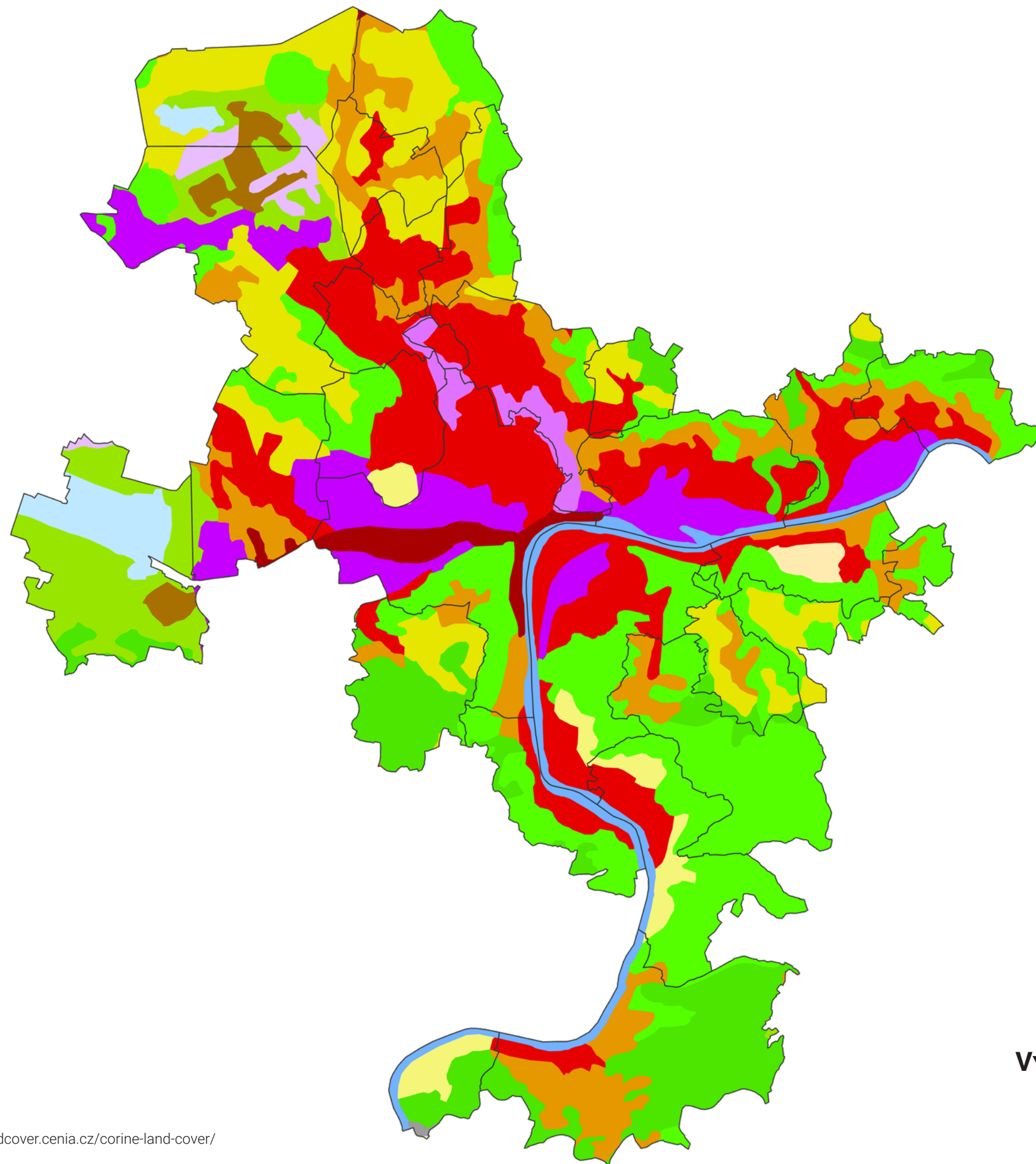
Využití území

- souvislá zástavba (umělý povrch > 80 %)
- nesouvislá zástavba (umělý povrch 50 % - 80 %)
- nesouvislá zástavba středně hustá (umělý povrch 30 % - 50 %)
- nesouvislá zástavba málo hustá (umělý povrch 10 % - 30 %)
- nesouvislá zástavba řídká (umělý povrch < 10 %)
- izolované struktury
- průmyslové, obchodní, veřejné, vojenské a soukromé jednotky
- rychlostní silnice a související pozemky
- ostatní silnice a související pozemky
- železnice a související pozemky
- přístavní pozemky
- těžba nerostných surovin a skládky
- staveniště
- pozemky bez současného využití
- zelené městské oblasti
- sportovní a volnočasová zařízení
- orná půda (jednoleté plodiny)
- pastviny
- lesy
- bylinné vegetace
- otevřená prostranství s malou nebo žádnou vegetací
- voda

DATA: <https://land.copernicus.eu/en/products/urban-atlas/urban-atlas-2018>
 INFO: https://land.copernicus.eu/en/technical-library/urban-atlas_2012_2018_mapping_guide/@@download/file

VYUŽITÍ ÚZEMÍ DLE URBAN ATLAS 2018





LEGENDA

Ústí nad Labem_správní jednotky

Členění

□ správni jednotka

Ústí nad Labem_správní jednotky selection 1 selection

□ Ústí nad Labem_správní jednotky selection 1 selection

Code_18

■ městská nesouvislá zástavba

■ průmyslové nebo obchodní zóny

■ silniční a železniční síť a přilehlé prostory

■ těžba hornin

■ skládky

■ plochy městské zeleně

■ zařízení pro sport a rekreaci

■ orná půda mimo zavlažovaných ploch

■ pastviny

■ komplexní systémy kultur a parcel

■ převážně zemědělská území s příměsí přirozené vegetace

■ listnaté lesy

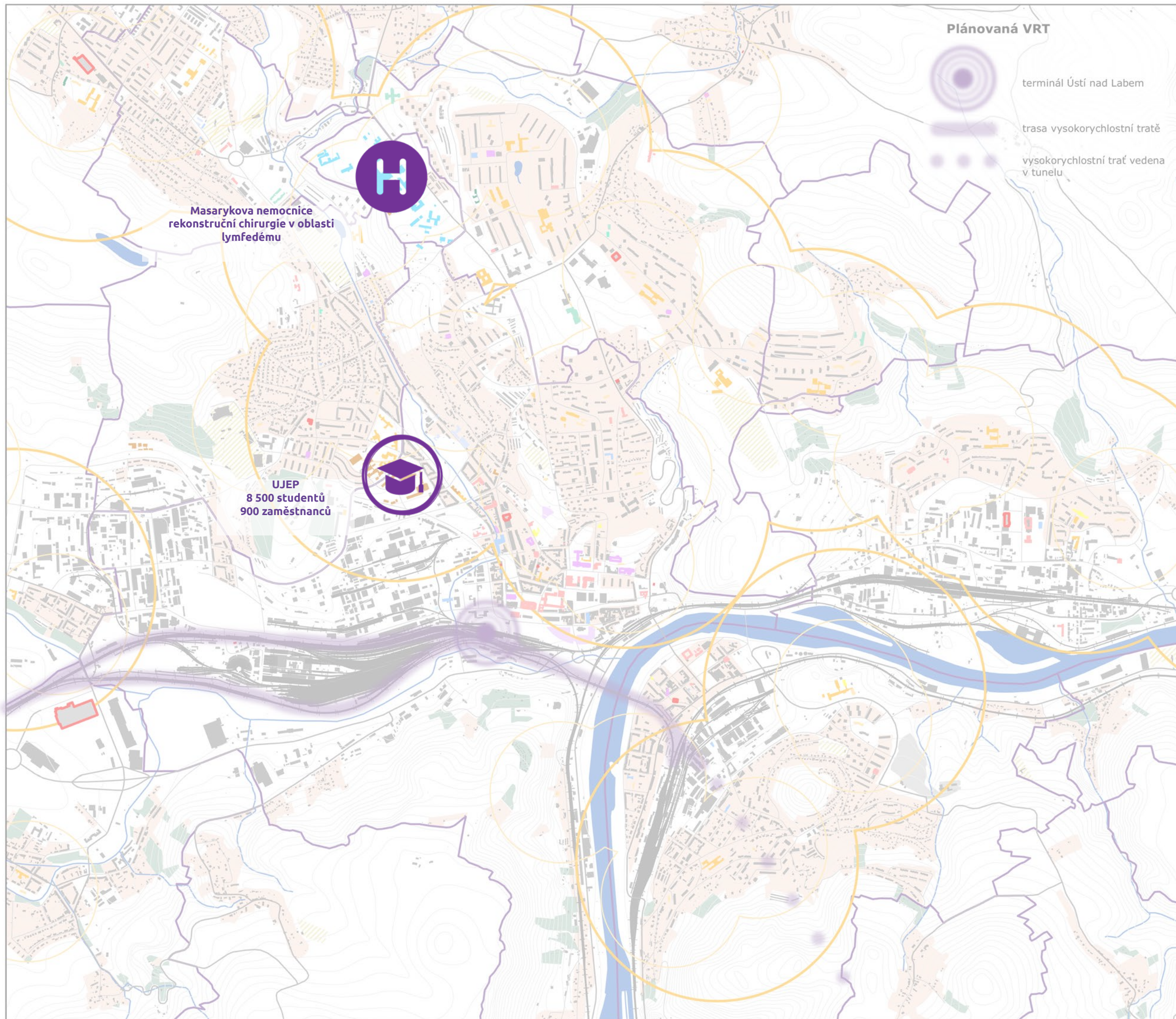
■ smíšené lesy

■ přechodová stadia lesa a křoviny

■ vodní toky a cesty

■ vodní plochy

VYUŽITÍ ÚZEMÍ DLE CORINE LAND COVER 2018



LEGENDA
Podkladní jevy

- správní jednotka
- vodní plochy a toky
- budovy
- vrstevnice
- cestní síť
- železniční síť
- rezidenční plochy
- zahrádkové osady
- plochy pro sport
- hřbitovy

ZÁKLADNÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST
Školství

- mateřská škola
- základní škola
- pěší dostupnost mateřské školy 400 m
- pěší dostupnost základní školy 800 m

Zdravotnictví

- praktický lékař

Kultura

- knihovna
- víceúčelový sál

Veřejná správa

- pošta

Ochrana obyvatelstva

- hasiči

VYŠŠÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST
Školství

- základní umělecká škola
- střední škola/gymnázium
- vysoká škola

Zdravotnictví

- nemocnice
- poliklinika

Sociální péče

- azylový dům
- domov pro seniory
- domov pro osoby se zdrav. postižením

Kultura

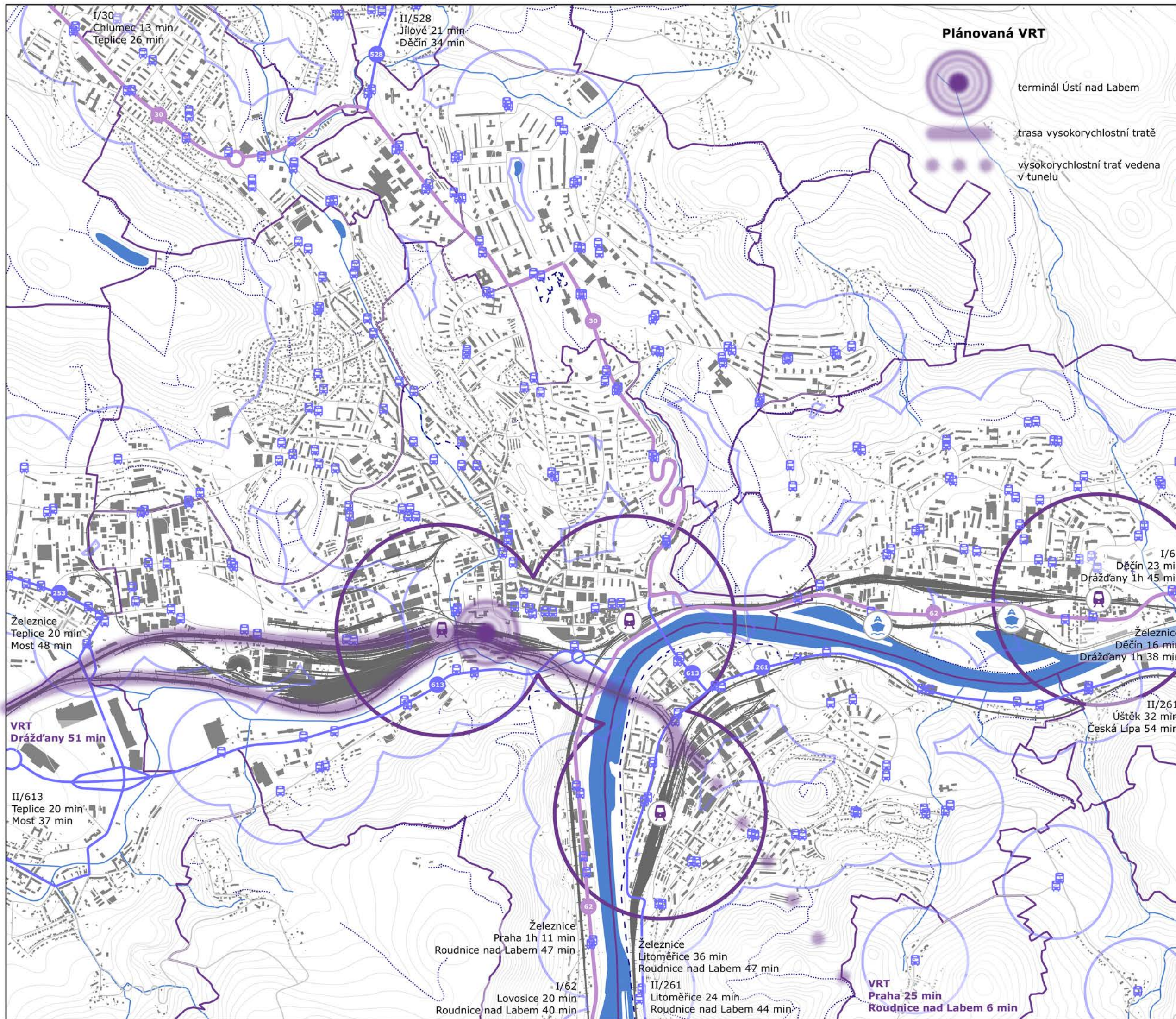
- kino
- divadlo

Veřejná správa

- instituce
- policie

OBČANSKÁ VYBAVENOST

0,5 km 0 1 km



LEGENDA

Podkladní jevy

- správní jednotka
- vodní plochy a toky
- budovy
- vrstevnice

Silniční doprava

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- uliční síť
- zastávky MHD
- dostupnost zastávky MHD 300 m

Železniční doprava

- železniční trať
- železniční stanice
- dostupnost železniční stanice 600 m

Lodní doprava

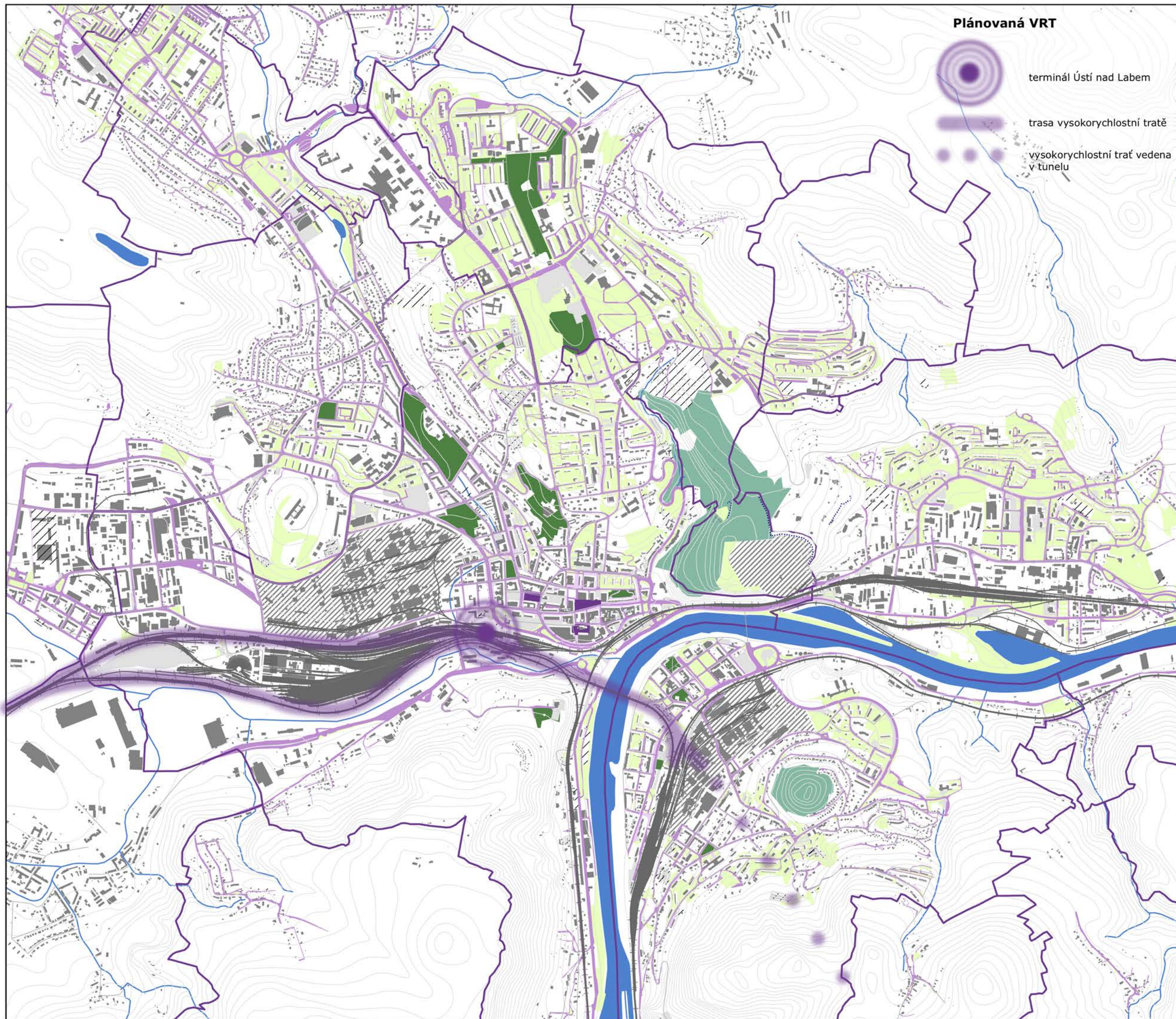
- přístav

Turistické propojení

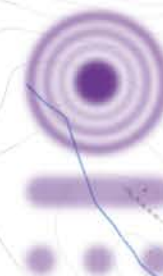
- pěší propojení
- cyklistické propojení

DOPRAVA





Plánovaná VRT



terminál Ústí nad Labem

trasa vysokorychlostní tratě

vysokorychlostní trať vedena
v tunelu

LEGENDA

Podkladní jevy

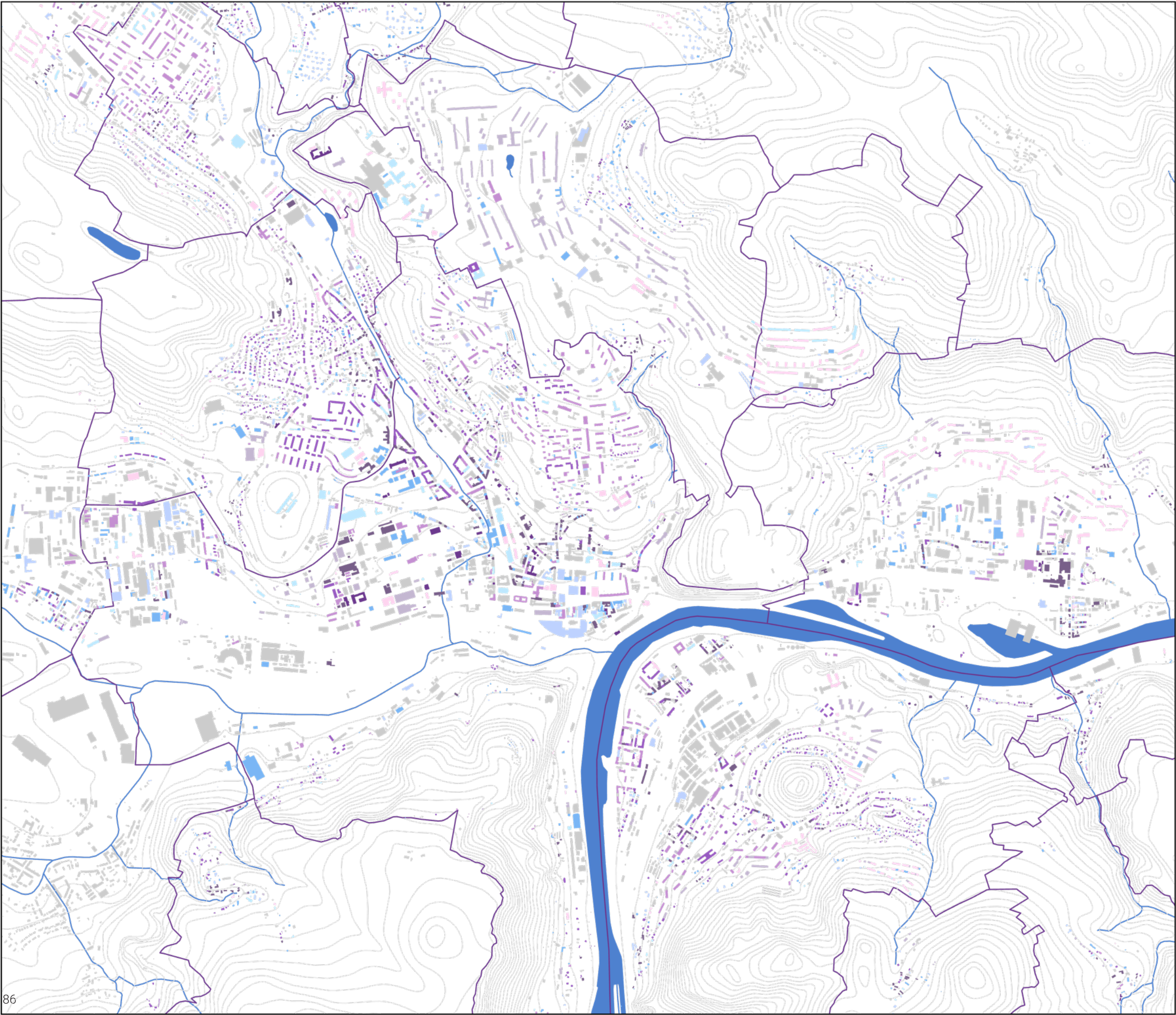
- správní jednotka
- vodní plochy a toky
- budovy
- vrstevnice
- cestní síť
- železniční trať
- pěší propojení
- cyklistické propojení

Veřejné prostranství

- náměstí
- tržiště
- ulice
- veřejná zeleň
- park
- lesopark
- ostatní prostory bez omezení
- neplní funkci VP

**VEŘEJNÁ
PROSTRANSTVÍ**





Ústí nad Labem_správní jednotky

Členění

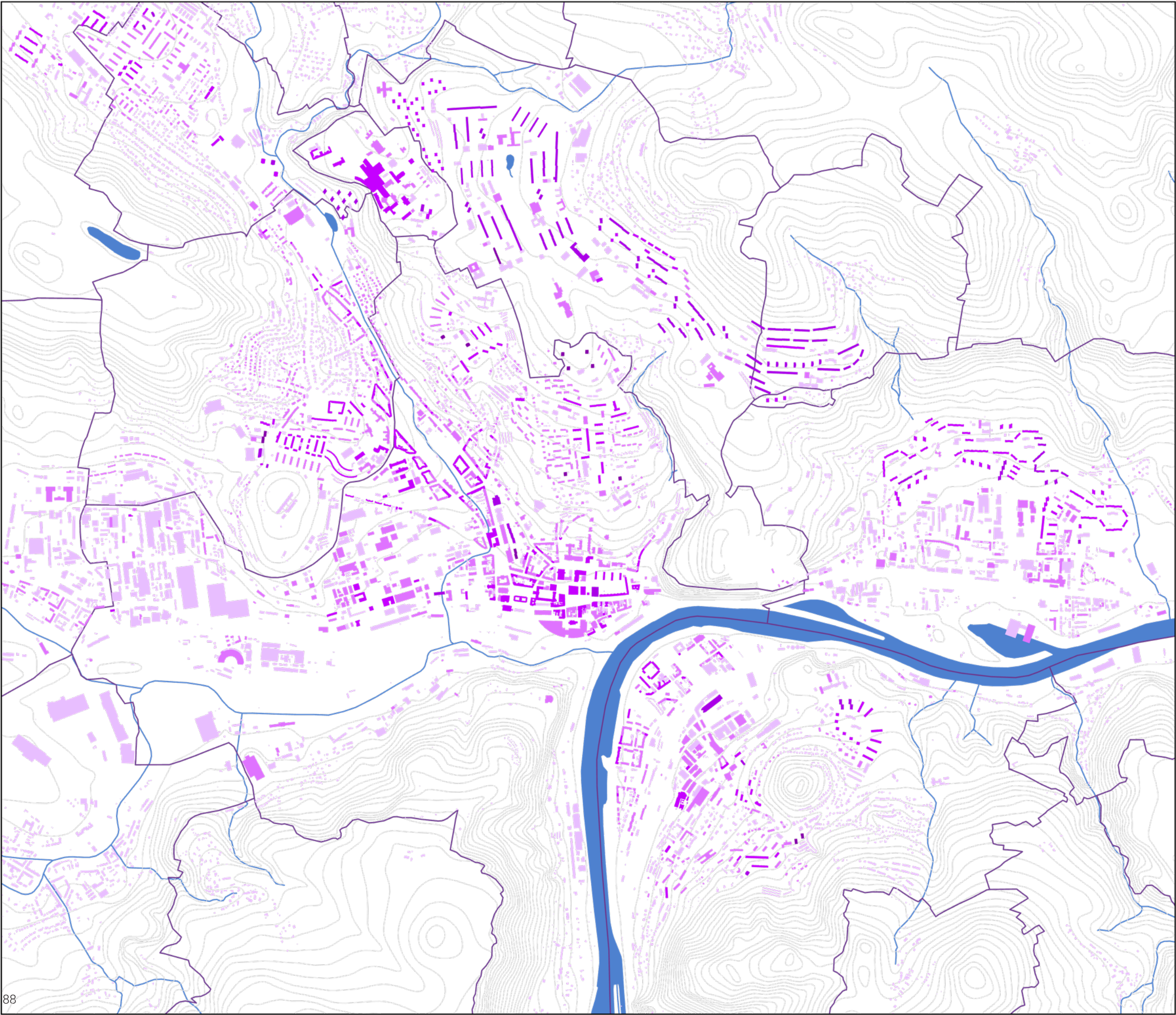
- správní jednotka
- vrstevnice
- vodní plochy a toky

dekada

- 1915-1935
- 1936-1945
- 1946-1970
- 1971-1980
- 1981-1990
- 1991-2000
- 2001-2010
- 2011-2024
- <Null>
- Neznámé
- před rokem 1914
- <all other values>

VÝSTAVBA DLE ROKU
DOKONČENÍ





LEGENDA

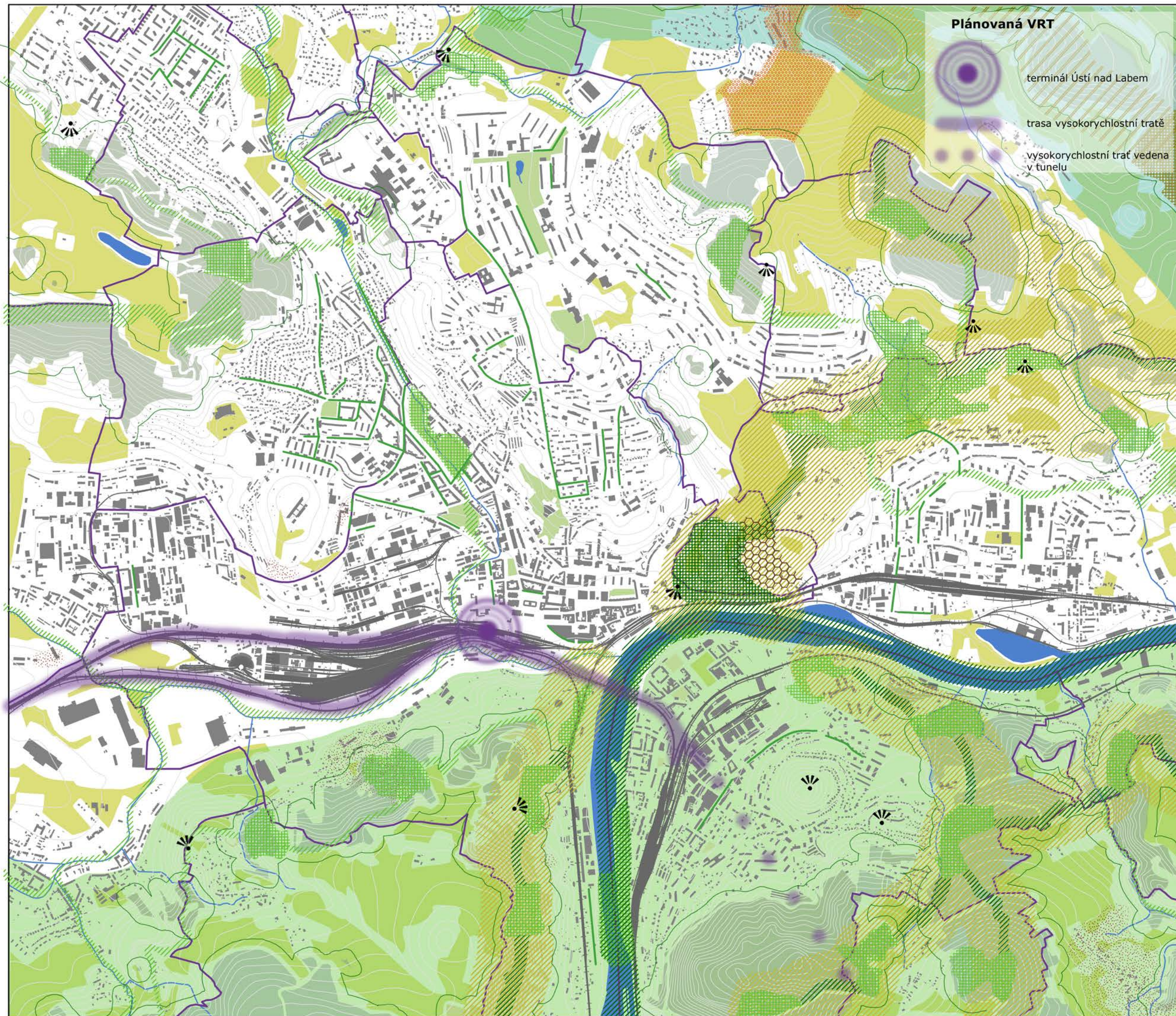
- správní jednotka
- vodní plochy a toky
- vrstevnice

Ústí nad Labem - výška zástavby

- nízkopodlažní
- 2-4
- 5-8
- 9-12
- 13 a více

VÝSTAVBA DLE VÝŠKY
STAVEBNÍCH OBJEKTŮ





Plánovaná VRT

terminál Ústí nad Labem
trasa vysokorychlostní tratě
vysokorychlostní trať vedena v tunelu

LEGENDA

Podkladní jevy

- správní jednotka
- vodní plochy a toky
- budovy
- vrstevnice
- cestní síť
- železniční trať

Krajina

Chráněná území

- Labské pískovce
- České středohoří
- lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

Lesy

- lesy hospodářské
- lesy zvláštního určení
- lesy ochranné

- parky ve městě
- louky a pastviny

ÚSES z ZÚR

- nadregionální koridor ÚSES
- regionální koridor ÚSES
- regionální biocentrum ÚSES

ÚSES z ÚP

- lokální biokoridor ÚSES
- lokální biocentrum ÚSES
- nadregionální biokoridor ÚSES
- regionální biocentrum ÚSES

Geologie

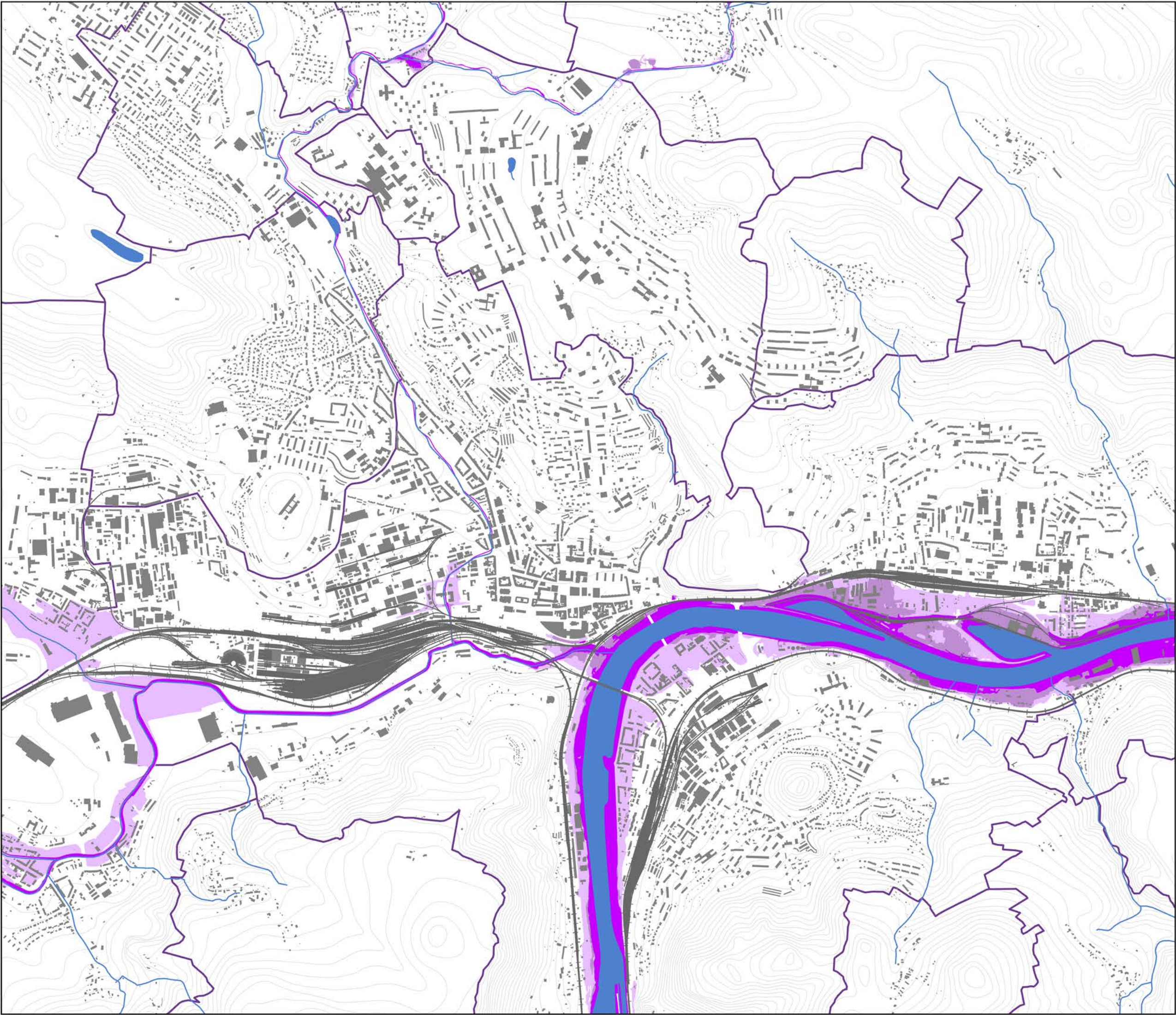
- sesuvná území
- výhradní bilancované ložisko nerostných surovin

Ostatní

- aleje, stromořadí a ostatní významná zeleň
- ekoton lesa
- výhlídková místa

KRAJINA





LEGENDA

Podkladní jevy

-  správní jednotka
-  vodní plochy a toky
-  budovy
-  vrstevnice
-  železniční trať

Záplavová území

-  záplavové území Q5
-  záplavové území Q20
-  záplavové území Q100

**ZÁPLAVOVÁ
ÚZEMÍ**



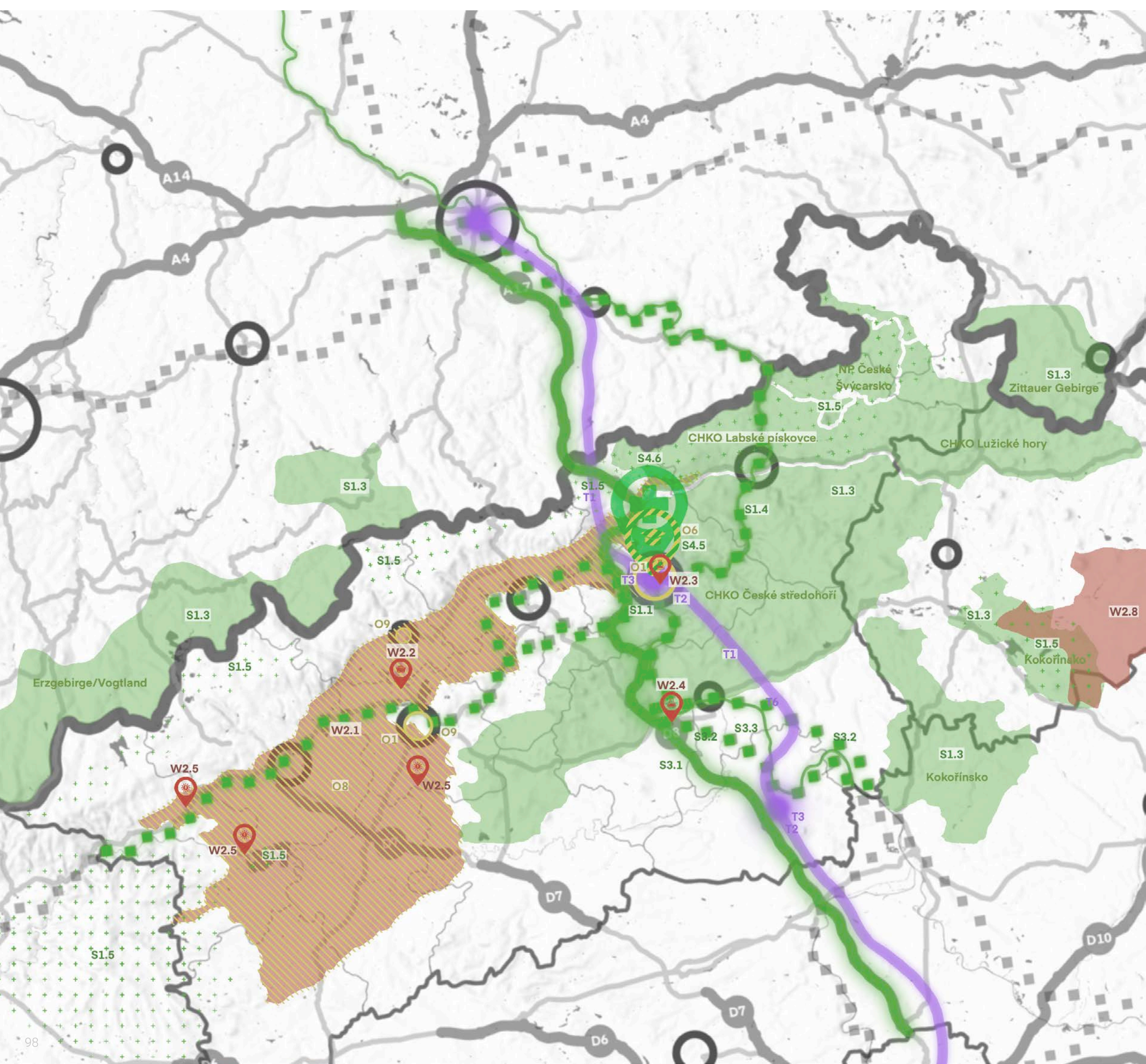
Silné stránky	
S1.1	Geografická poloha Ústeckého regionu na důležité dopravní tepně mezi Prahou a Drážďany (Německo) nabízí výhodnou polohu pro propojení s klíčovými obchodními, průmyslovými a kulturními centry, čímž podporuje mobilitu a ekonomickou spolupráci v regionu i na mezinárodní úrovni.
S1.2	Bohaté přírodní zdroje a krajina
S1.3	České Středohoří, Krušné hory, Labské pískovce, České Švýcarsko
S1.4	Úrodná půda v Polabí a dostupnost vodních zdrojů
S1.5	Ptačí oblasti
S2.1	Průmyslová tradice - zkušenosti z průmyslovou výrobou a přítomnost velkých podniků - Spolchemie, Lovochemie (know-how v těžbě, energetice a chemickém průmyslu)
S2.2	Lidské zdroje a zkušenosti v rámci průmyslu
S2.3	Instituce pro odborné vzdělání v rámci průmyslu
S2.4	Rozsáhlé plochy po těžbě uhlí - možná revitalizace a nové využití (možné i větrné a solární elektrárny)
S3.1	Dopravní dostupnost - dálnice D8
S3.2	Dopravní dostupnost - hlavní železniční koridor
S3.3	Dopravní dostupnost - vodní cesta
S3.4	Již existující dopravní uzly napojené na evropskou dopravní síť
S4.4	Kvalitní vyšší vybavenost města
S4.5	Univerzita J. E. Purkyně
S4.6	Dostupnost zdravotní péče - Masarykova nemocnice
S4.7	Podpora euroregionů (např. euroregion Elbe/Labe)
S4.8	Kulturní bohatství - zámky a hrady (např. Hrad Střekov, zámek Duchcov)
S4.9	Tradice řemesel - sklářství, keramika

Slabé stránky		
W1.1		Životní prostředí - důsledky těžby uhlí, průmyslové činnosti a znečištění ovzduší
W.2		Staré ekologické zátěže - kontaminované lokality, kde je potřeba sanace
W2.1	těžba uhlí	Mostecká pánev - povrchová těžba uhlí, došlo k devastaci krajiny, znečištění půdy a podzemních vod (odkladiště, skládky hlušin)
W2.2		Dolní Jiřetín - v okolí bývalých dolů znečištěné prostředí
W2.3	chemický průmysl	Spolchemie (Ústí nad Labem) - chemický průmysl zanechal stopy jako kontaminace půdy, znečištění vody a půdy
W2.4		Lovochemie (Lovosice) - znečištění půdy a podzemních vod
W2.5	elektrárny	Tušimice, Prunéřov, Počeradý - historické využití uhlí, produkce popílku a strusky
W2.6		Laguny a odkaliště kolem průmyslových závodů (Ústí nad Labem, Litvínov)
W2.7	odkaliště a skládky	Skládky průmyslových odpadů, které jsou nelegální nebo nezabezpečené a může dojít k úniku nebezpečných látek
W2.8	vojenský prostor	Ralsko - bývalý vojenský prostor - vojenská činnost a skladování chemických látek - velmi okrajově
W3.1		Nedostatečně rozvinutá silniční a železniční infrastruktura mimo hlavní tahy
W3.2		Nízká atraktivita pro investory - nedostatečná infrastruktura a špatná pověst regionu
W4.1		Sociální skladba obyvatelstva
W4.2		Stárnutí populace
W4.3		Vysoký počet obyvatel v exekuci
W4.4		Vysoká nezaměstnanost - obecně vyšší v regionu
W4.5		Nízká vzdělanost obyvatel oproti průměru ČR
W4.6		Nízká mzdová úroveň
W4.7		Špatná pověst regionu
W5.1		Strukturálně postižený region
W5.2		Historicky kraj závislý na těžkém průmyslu a těžbě uhlí - nízká diverzifikace ekonomiky

Příležitosti	
O1	Vybudování rychlé a moderní dopravní infrastruktury zvýší atraktivitu průmyslových zón v Mostě, Žatci a Ústí nad Labem pro domácí i zahraniční investory, což může přinést nové podnikatelské příležitosti a podpořit rozvoj regionální ekonomiky.
O2	Zlepšení dopravní dostupnosti díky vysokorychlostní trati může výrazně posílit místní ekonomiku a vytvořit příznivější podmínky pro rozvoj podnikání v regionu, což podpoří růst stávajících firem a přiláká nové podnikatelské subjekty.
O3	Lepší dopravní dostupnost díky vysokorychlostní trati může podpořit rozvoj cestovního ruchu tím, že usnadní návštěvu atraktivních turistických lokalit, jako je České Švýcarsko, a přiláká více domácích i zahraničních turistů.
O4	Realizace vysokorychlostní trati umožní výrazné zkrácení cestovního času do velkých měst a zahraničí, což usnadní dojíždění za prací, studiem nebo využíváním služeb a zvýší propojení regionu s klíčovými ekonomickými a vzdělávacími centry.
O5	realizace VRT - zvýšení atraktivity regionu
O6	Vybudování vysokorychlostní tratě usnadní přístup studentů a akademických pracovníků k Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP), podpoří její propojení s dalšími vzdělávacími institucemi a zvýší atraktivitu univerzity pro české i zahraniční studenty.
O7	Výstavba a provoz vysokorychlostní tratě přinese vznik nových pracovních míst nejen v oblasti dopravy, ale i v souvisejících odvětvích, jako jsou stavebnictví, logistika, služby či technologie, což podpoří ekonomický růst regionu.
O8	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k rekultivaci bývalých průmyslových oblastí v rámci kompenzačních opatření, což přispěje k obnově a revitalizaci ekologicky zasažených lokalit, zlepšení životního prostředí a vytvoření nových možností pro rozvoj regionu.
O9	Výstavba vysokorychlostní tratě může podpořit rozvoj brownfieldů a využití opuštěných průmyslových areálů v lokalitách jako Most a Litvínov, což přinese nové investiční příležitosti, oživení těchto území a podpoří udržitelný rozvoj regionu.
O10	Napojení na evropské dopravní koridory díky realizaci vysokorychlostní tratělepší propojení Ústeckého regionu se zahraničím, zejména s Německem. To otevře nové možnosti pro spolupráci v oblastech obchodu, služeb, vzdělávání a kultury, čímž posílí regionální konkurenceschopnost a mezinárodní vztahy.
O11	Rozvoj multimodální dopravy - integrace železniční, silniční a vodní dopravy
O12	Rozvoj multimodální dopravy spojený s realizací vysokorychlostní tratě umožní efektivní integraci železniční, silniční a vodní dopravy, což zjednoduší přepravu zboží a cestujících,lepší propojení regionu a přispěje k udržitelnému dopravnímu systému.
O13	Realizace vysokorychlostní tratě přispěje k zviditelnění Ústeckého regionu na národní i mezinárodní úrovni jako moderní a dynamicky se rozvíjející oblast, což posílí jeho atraktivitu pro investory, turisty a nové obyvatele.
O14	Realizace vysokorychlostní tratě přispěje k modernizaci Ústeckého regionu směrem k udržitelnosti, díky napojení na elektrifikovanou a ekologicky šetrnou dopravu, což podpoří snížení emisí alepší kvalitu životního prostředí.

Hrozby	
T1	Výstavba vysokorychlostní tratě může mít negativní dopad na životní prostředí, zejména na chráněná území, jako je České Středohoří (Lovosice, Litoměřice, Ústí nad Labem), Labské pískovce (Děčín, Hřensko), NP České Švýcarsko (nepřímo), řeka Labe a Mostecká pánev, což by mohlo ohrozit místní biotopy a přírodní hodnoty.
T2	Rozvoj infrastruktury spojený s vysokorychlostní tratí může vést k nerovnoměrnému rozvoji regionu, kdy se investice a růst soustředí pouze v blízkosti dopravních uzlů, zatímco oblasti mimo tyto uzly mohou čelit ekonomické stagnaci a degradaci.
T3	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k prudkému nárůstu cen nemovitostí v blízkosti stanic, což by mohlo způsobit nedostupnost bydlení pro místní obyvatele a zvýšit tlak na sociální a ekonomickou rovnováhu v regionu.
T4	Průběh výstavby vysokorychlostní tratě může způsobit dočasné zvýšení dopravní zátěže a potenciální omezení regionální dopravy, což by mohlo negativně ovlivnit mobilitu místních obyvatel a každodenní provoz v regionu.
T5	Realizace vysokorychlostní tratě může přinést zvýšený hluk a vibrace, zejména v blízkosti tratí, což by mohlo negativně ovlivnit kvalitu života obyvatel a místní ekosystémy.
T6	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k vytvoření bariéry v krajině, která by mohla narušit přirozené krajinné struktury, ztížit pohyb zvěře a negativně ovlivnit vizuální a ekologické aspekty okolního prostředí.
T7	Nízká poptávka po vysokorychlostním spojení v některých oblastech může vést k nízké využitelnosti trati, což by mohlo ohrozit ekonomickou efektivitu projektu a snížit očekávanou návratnost investic.
T8	Překročení plánovaných nákladů na výstavbu vysokorychlostní tratě může vést k finančnímu tlaku na regionální a státní rozpočty, což by mohlo negativně ovlivnit další rozvoj a investice v regionu.
T9	Závislost na evropských fondech pro financování výstavby vysokorychlostní tratě může vést k riziku zpoždění nebo omezení financování, což by mohlo ohrozit plynulý průběh realizace projektu a prodloužit dobu výstavby.

SWOT analýza - územní dopady VRT na Ústecký region



S1.1	Geografická poloha Ústeckého regionu na důležité dopravní tepně mezi Prahou a Drážďany (Německo) nabízí výhodnou polohu pro propojení s klíčovými obchodními, průmyslovými a kulturními centry, čímž podporuje mobilitu a ekonomickou spolupráci v regionu i na mezinárodní úrovni.
S1.3	České Středohoří, Krušné hory, Labské pískovce, České Švýcarsko
S1.4	Úrodná půda v Polabí a dostupnost vodních zdrojů
S1.5	Ptačí oblasti
S3.1	Dopravní dostupnost - dálnice D8
S3.2	Dopravní dostupnost - hlavní železniční koridor
S3.3	Dopravní dostupnost - vodní cesta
S4.5	Univerzita J. E. Purkyně
S4.6	Dostupnost zdravotní péče - Masarykova nemocnice
W.2	Staré ekologické zátěže - kontaminované lokality, kde je potřeba sanace
W2.1	Mostecká pánev - povrchová těžba uhlí, došlo k devastaci krajiny, znečištění půdy a podzemních vod (odkladiště, skládky hlusín)
W2.2	těžba uhlí Dolní Jiřetín - v okolí bývalých dolů znečištěné prostředí
W2.3	chemický průmysl Spolchemie (Ústí nad Labem) - chemický průmysl zanechal stopy jako kontaminace půdy, znečištění vody a půdy
W2.4	Lovochemie (Lovosice) - znečištění půdy a podzemních vod
W2.5	elektrárny Tušimice, Pruněřov, Počerady - historické využití uhlí, produkce popílku a strusky
W2.8	vojenský prostor Ralsko - bývalý vojenský prostor - vojenská činnost a skladování chemických látek - velmi okrajově
O1	Vybudování rychle a moderní dopravní infrastruktury zvýší atraktivitu průmyslových zón v Mostě, Žatci a Ústí nad Labem pro domácí i zahraniční investory, což může přinést nové podnikatelské příležitosti a podpořit rozvoj regionální ekonomiky.
O6	Vybudování vysokorychlostní tratě usnadní přístup studentů a akademických pracovníků k Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP), podpoří její propojení s dalšími vzdělávacími institucemi a zvýší atraktivitu univerzity pro české i zahraniční studenty.
O8	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k rekultivaci bývalých průmyslových oblastí v rámci kompenzačních opatření, což přispěje k obnově a revitalizaci ekologicky zasažených lokalit, zlepšení životního prostředí a vytvoření nových možností pro rozvoj regionu.
T1	Výstavba vysokorychlostní tratě může mít negativní dopad na životní prostředí, zejména na chráněná území, jako je České Středohoří (Lovosice, Litoměřice, Ústí nad Labem), Labské pískovce (Děčín, Hřensko), NP České Švýcarsko (nepřímo), řeka Labe a Mostecká pánev, což by mohlo ohrozit místní biotopy a přírodní hodnoty.
T2	Rozvoj infrastruktury spojený s vysokorychlostní tratí může vést k nerovnoměrnému rozvoji regionu, kdy se investice a růst soustředí pouze v blízkosti dopravních uzlů, zatímco oblasti mimo tyto uzly mohou čelit ekonomické stagnaci a degradaci.
T3	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k prudkému nárůstu cen nemovitostí v blízkosti stanic, což by mohlo způsobit nedostupnost bydlení pro místní obyvatele a zvýšit tlak na sociální a ekonomickou rovnováhu v regionu.
T6	Realizace vysokorychlostní tratě může vést k vytvoření bariéry v krajině, která by mohla narušit přirozené krajinné struktury, ztížit pohyb zvěře a negativně ovlivnit vizuální a ekologické aspekty okolního prostředí.

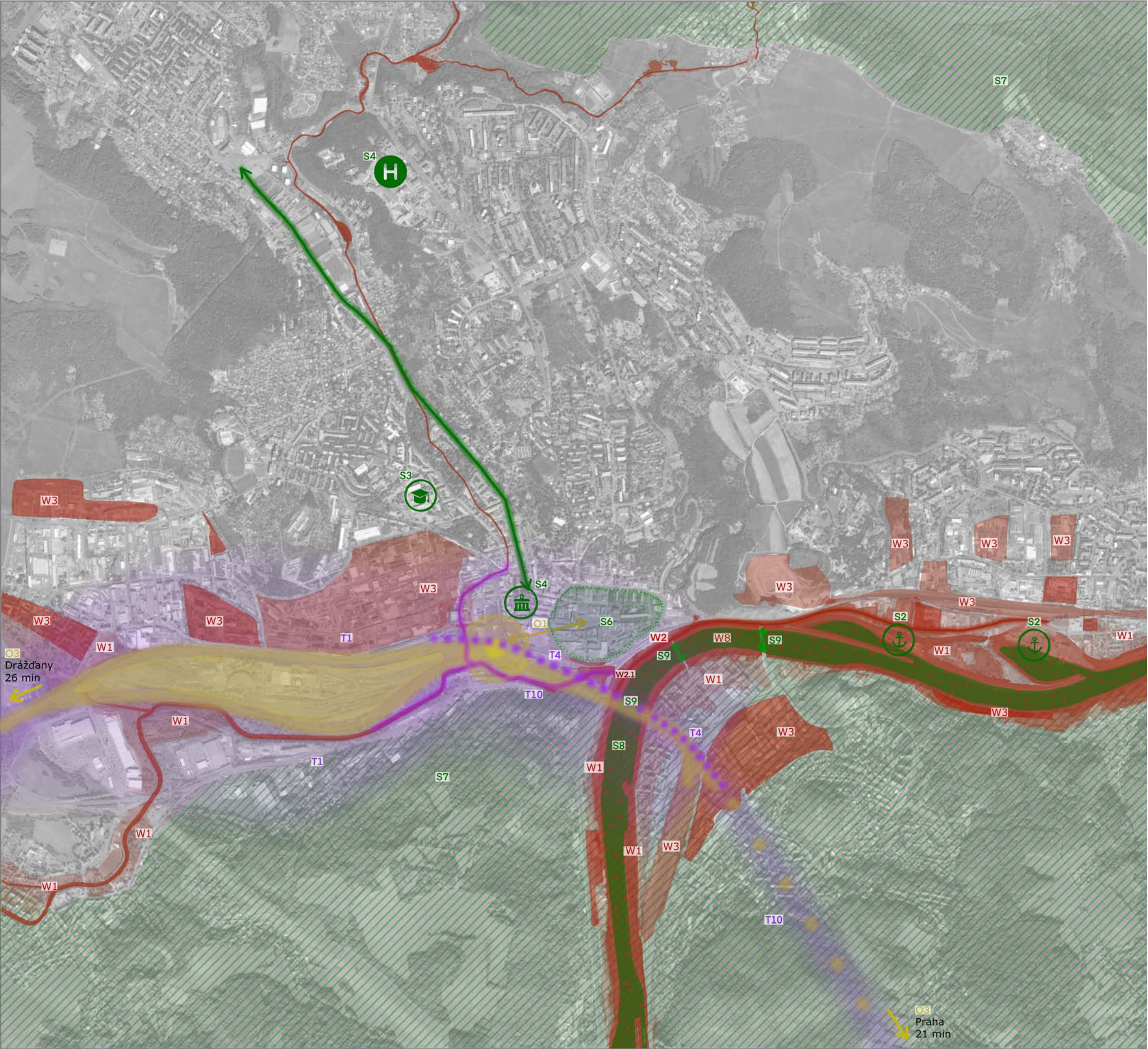
Silné stránky	
S1	Strategická geografická poloha – Ústí nad Labem se nachází na hlavní dopravní ose mezi Prahou a Drážďany, což zvyšuje jeho význam jako přirozeného dopravního uzlu a zázemí pro VRT.
S2	Rozvinutá dopravní infrastruktura – město má kvalitní napojení na železniční, silniční a vodní dopravu (hlavní železniční koridor, dálnice D8, Labe jako součást evropských vodních cest), což umožňuje efektivní integraci VRT.
S3	Vzdělávací a inovační zázemí – Univerzita J. E. Purkyně přispívá k rozvoji vzdělané pracovní síly a může se stát centrem pro výzkum a inovace.
S4	Dobrá občanská vybavenost – široká nabídka služeb, školství, kultury (divadlo, muzeum) a zdravotní péče (Masarykova nemocnice) zvyšuje atraktivitu města pro nové obyvatele a firmy, které by mohly těžit z lepšího spojení VRT.
S5	Dostupné bydlení – relativně nízké ceny nemovitostí a nájmů mohou přilákat nové obyvatele, kteří budou moci díky VRT snadněji dojíždět za prací do Prahy nebo Drážďan.
S6	Historické a kulturní centrum města – zachované historické jádro může těžit z lepší dostupnosti VRT, která by mohla podpořit cestovní ruch a celkový ekonomický rozvoj.
S7	Přirozené krajinné prostředí – okolní přírodní oblasti (České středohoří, Labské pískovce, České Švýcarsko) mohou v kombinaci s lepší dostupností VRT podpořit rozvoj turismu a rekreační funkce města.
S8	Řeka Labe jako přírodní a dopravní osa města – řeka Labe tvoří důležitý krajinný prvek, nabízí možnosti vodní dopravy a rekreačního využití, a zároveň ovlivňuje urbanistický charakter města.
S9	Dopravní propojení břehů města– mosty (Dr. E. Beneše, Mariánský, železniční) zajišťují propojení mezi centrem a Střekovem, čímž umožňují plynulou dopravu osobní, veřejnou i pěší.
S10	Významná městská dopravní a obchodní tepna mimo historické centrum města – Masarykova ulice

Slabé stránky	
W1	Ekologické zátěže a environmentální rizika: odkaliště, kontaminované lokality, znečištěné ovzduší a záplavová území (Q5, Q20, Q100).
W2	Nedostatečně rozvinutá dopravní infrastruktura: chybějící autobusové nádraží, špatná dostupnost některých lokalit a dopravní bariéra mezi centrem města a náplavkou.
W3	Vysoký podíl nevyužitých brownfieldů: zahrnující uzavřené průmyslové areály, nevyužité a předpokládané brownfieldy.
W4	Významné sociální problémy: vysoký počet obyvatel v exekuci, nízká vzdělanost, nízké mzdy a sociálně vyloučené lokality (např. Mojžíř, Nová Předlice).
W5	Nepříznivý demografický vývoj: stárnutí populace a odliv mladých lidí kvůli nedostatku příležitostí.
W6	Nízká ekonomická diverzifikace: částečná závislost na průmyslu, která omezuje stabilitu ekonomiky.
W7	Nedostatečná nabídka kvalitního bydlení: nízký počet městských bytů a omezené možnosti pro kvalitní bydlení.
W8	Řeka Labe jako fyzická bariéra: komplikuje propojení mezi centrem města a Střekovem.

Příležitosti	
O1	Realizace vysokorychlostní stanice v Ústí nad Labem a její strategická poloha v blízkosti centra města poskytuje příležitost k optimálnímu propojení s městskou infrastrukturou a službami.
O2	Využití dobré dopravní dostupnosti do Prahy ke zvýšení atraktivity Ústí nad Labem jako alternativní lokality pro bydlení, zejména v kontextu rostoucí nedostupnosti bydlení v Praze, a k celkovému zlepšení kvality života ve městě.
O3	Zlepšení časové dostupnosti do klíčových měst, jako jsou Praha a Drážďany, díky plánované vysokorychlostní trati, což posílí regionální i mezinárodní propojení města.
O4	Zvýšení atraktivity Ústí nad Labem pro investory, firmy a podnikatele díky lepšímu napojení na národní i mezinárodní dopravní síť a rozvoji infrastruktury spojené s realizací vysokorychlostní tratě.
O5	Podpora rozvoje místní ekonomiky díky zvýšené atraktivitě města pro podnikání, investice a vznik nových pracovních míst, což přispěje ke snížení nezaměstnanosti v Ústí nad Labem.
O6	Podpora revitalizace brownfieldů v souvislosti s rozvojem infrastruktury a novými investicemi spojenými s vysokorychlostní tratí.
O7	Zvýšení příjmů z cestovního ruchu díky lepší dopravní dostupnosti města a vyšší atraktivitě turistických lokalit v jeho okolí.
O8	Zhodnocení nemovitostí a městského majetku díky zlepšení dopravní dostupnosti a zvýšení atraktivity města jako místa pro život a podnikání.
O9	Snížení automobilové dopravy a ekologické zátěže města díky přesunu části cestujících na vysokorychlostní trať a zlepšení veřejné dopravy.
O10	Posílení postavení Ústí nad Labem jako významného regionálního a evropského dopravního uzlu díky propojení s národními i mezinárodními koridory.

Hrozby	
T1	Realizace vysokorychlostní tratě může způsobit nárůst hlukové a vibrační zátěže ve městě, což negativně ovlivní kvalitu života obyvatel zejména v blízkosti trasy a nových železničních stanic.
T2	Výstavba vysokorychlostní tratě může přinést dočasná omezení, jako jsou dopravní uzavírky, zvýšení dopravní zátěže a narušení plynulosti dopravy ve městě, což by mohlo způsobit dopravní chaos.
T3	Nárůst cen nemovitostí v důsledku realizace vysokorychlostní tratě může zvýšit životní náklady, omezit dostupnost bydlení pro nízkopříjmové skupiny a vést k odlivu obyvatel z městských oblastí.
T4	Vysokorychlostní trať může vytvořit fyzickou a sociální bariéru v rámci města, která naruší propojení městských částí, ztíží mobilitu obyvatel a omezí přístup k důležitým službám a infrastruktuře.
T5	Zlepšení dostupnosti do Prahy, Drážďan a dalších velkých měst může motivovat některé podnikatele k přesunu svých provozů mimo Ústí nad Labem, což by mohlo oslabit místní ekonomickou aktivitu.
T6	Urbanistická a infrastrukturní nepřipravenost města na zvýšený počet cestujících může vést k přetížení kapacit stanic, veřejné dopravy a parkovacích ploch, což by mohlo zhoršit plynulost pohybu osob.
T7	Nerovnoměrný rozvoj města v důsledku vysokorychlostní tratě může prohloubit sociální a ekonomické disparity, kdy některé oblasti zaznamenají rychlý rozvoj, zatímco jiné zůstávají opomíjené.
T8	Závislost na evropských fondech může způsobit zpoždění nebo omezení financování projektu, což by mohlo ohrozit plynulost realizace vysokorychlostní tratě.
T9	Finanční tlak na městský rozpočet spojený se spolufinancováním stanic a související infrastruktury může omezit investice do jiných klíčových oblastí, jako je sociální infrastruktura, vzdělávání nebo zdravotnictví.
T10	Výstavba vysokorychlostní tratě může ohrozit citlivé přírodní lokality, jako je České středohoří nebo údolí Labe, negativně ovlivnit krajinný ráz, biodiverzitu a turistickou atraktivitu regionu.

SWOT analýza - územní dopady VRT na město Ústí nad Labem



S2	Rozvinutá dopravní infrastruktura – město má kvalitní napojení na železniční, silniční a vodní dopravu (hlavní železniční koridor, dálnice D8, Labe jako součást evropských vodních cest), což umožňuje efektivní integraci VRT.
S3	Vzdělávací a inovační zázemí – Univerzita J. E. Purkyně přispívá k rozvoji vzdělané pracovní síly a může se stát centrem pro výzkum a inovace.
S4	Dobrá občanská vybavenost – široká nabídka služeb, školství, kultury (divadlo, muzeum) a zdravotní péče (Masarykova nemocnice) zvyšuje atraktivitu města pro nové obyvatele a firmy, které by mohly těžit z lepšího spojení VRT.
S6	Historické a kulturní centrum města – zachované historické jádro může těžit z lepší dostupnosti VRT, která by mohla podpořit cestovní ruch a celkový ekonomický rozvoj.
S7	Přirozené krajinné prostředí – okolní přírodní oblasti (České středohoří, Labské pískovce, České Švýcarsko) mohou v kombinaci s lepší dostupností VRT podpořit rozvoj turismu a rekreační funkce města.
S8	Řeka Labe jako přírodní a dopravní osa města – řeka Labe tvoří důležitý krajinný prvek, nabízí možnosti vodní dopravy a rekreačního využití, a zároveň ovlivňuje urbanistický charakter města.
S9	Dopravní propojení břehů města– mosty (Dr. E. Beneše, Mariánský, železniční) zajišťují propojení mezi centrem a Střekovem, čímž umožňují plynulou dopravu osobní, veřejnou i pěší.
S10	Významná městská dopravní a obchodní tepna mimo historické centrum města – Masarykova ulice
W1	Ekologické zátěže a environmentální rizika: odkaliště, kontaminované lokality, znečištěné ovzduší a záplavová území (Q5, Q20, Q100).
W2	Nedostatečně rozvinutá dopravní infrastruktura: chybějící autobusové nádraží, špatná dostupnost některých lokalit a dopravní bariéra mezi centrem města a náplavkou.
W3	Vysoký podíl nevyužitých brownfieldů: zahrnující uzavřené průmyslové areály, nevyužité a předpokládané brownfieldy.
W8	Řeka Labe jako fyzická bariéra: komplikuje propojení mezi centrem města a Střekovem.
O1	Realizace vysokorychlostní stanice v Ústí nad Labem a její strategická poloha v blízkosti centra města poskytuje příležitost k optimálnímu propojení s městskou infrastrukturou a službami.
O3	Zlepšení časové dostupnosti do klíčových měst, jako jsou Praha a Drážďany, díky plánované vysokorychlostní trati, což posílí regionální i mezinárodní propojení města.
T1	Realizace vysokorychlostní tratě může způsobit nárůst hlukové a vibrační zátěže ve městě, což negativně ovlivní kvalitu života obyvatel zejména v blízkosti trasy a nových železničních stanic.
T4	Vysokorychlostní trať může vytvořit fyzickou a sociální bariéru v rámci města, která naruší propojení městských částí, ztíží mobilitu obyvatel a omezí přístup k důležitým službám a infrastruktuře.
T10	Výstavba vysokorychlostní tratě může ohrozit citlivé přírodní lokality, jako je České středohoří nebo údolí Labe, negativně ovlivnit krajinný ráz, biodiverzitu a turistickou atraktivitu regionu.

Hlavní témata k řešení

DLOUHODOBÝ ÚBYTEK OBYVATEL

Ústí nad Labem, ačkoli je statutárním a krajským městem, dlouhodobě ztrácí obyvatele. Z analýz vyplývá, že reálný počet obyvatel je ještě nižší než uvádějí oficiální statistiky ČSÚ. Tento trend je nejvýraznější u mladých lidí, kteří z města odcházejí po studiu a často se již nevracejí. Právě tato skupina by přitom měla tvořit klíčový základ ekonomicky aktivní populace.

K odlivu obyvatel přispívá také nevýhodná sociální a vzdělanostní struktura města – nedostatek kvalitního pracovního uplatnění, nízká úroveň terciárního vzdělání a s tím spojená vyšší míra nezaměstnanosti. Výsledkem je začarovaný kruh, ve kterém město ztrácí jak talentované jedince, tak ekonomickou stabilitu a atraktivitu pro nové obyvatele.

MALÁ DIVERZIFIKACE EKONOMIKY MĚSTA

Ekonomická struktura Ústí nad Labem je dlouhodobě závislá na několika málo velkých zaměstnavatelích, z nichž většina působí v tradičních odvětvích průmyslu. Město tak postrádá ekonomickou diverzitu, která by zajistila větší stabilitu i odolnost vůči krizím.

Jedním z klíčových problémů je nedostatečná přítomnost inovativních a soukromých ekonomických subjektů – zejména malých a středních podniků, start-upů nebo technologických firem. To brzdí rozvoj lokální ekonomiky, snižuje atraktivitu města pro investory i kvalifikovanou pracovní sílu a omezuje možnosti navázání spolupráce s akademickým prostředím. Bez aktivního přístupu k transformaci této struktury hrozí městu další stagnace.

PŘIBLÍŽENÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ STANICE SMĚREM K HISTORICKÉMU CENTRU

V původních variantách trasování byla poloha vysokorychlostní stanice dle Správy železnic v oblasti západního nádraží. V návrhu již vycházím z aktuální varianty posunutí stanice blíže k historickému jádru města.

Zdroje

1

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ UNIE. The Definition of High-Speed Rail [online]. Paris: UIC, 2017 [cit. 2025-02-07]. Dostupné z: <https://uic.org/com/enews/nr/596-high-speed/article/the-definition-of-high-speed-rail>

2

EVROPSKÁ UNIE. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Úřední věstník Evropské unie. 2008, L 191, s. 1–45. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0057>

3

ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Sbírka zákonů České republiky. 1994, částka 84, s. 5198–5221. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

4

POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky (Úplné znění závazné od 1. 3. 2024). In: . Praha, Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje, 2021. [cit. 2025-01-21]. Dostupné také z: https://mmr.gov.cz/getmedia/8b439565-efdc-4b13-a41c-e655cbb3d9bb/Uplne_zneni_PUR_CR_zavazne_od_1-3-2024_1.pdf.aspx?ext=.pdf

5

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR. 2010. Zvláštní zpráva č. 8/2010: Zlepšování dopravní výkonnosti na transevropských železničních osách: splnily investice EU do železniční infrastruktury svůj účel? Lucemburk: Evropský účetní dvůr. Dostupné z:: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/cs/>

6

ŠLESINGER, Matěj. 2024. Vize vysokorychlostních tratí v ČR: analýza záměru výstavby Krušnohorského tunelu. Diplomová práce. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta filozofická. Dostupné z: <https://naos-be.zcu.cz/server/api/core/bitstreams/173a2def-06e6-449d-921c-2afe73c857d8/content>

7

Ministerstvo dopravy ČR. 2024. Prezentace TEN-T. Dostupné z: [https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)](https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T))

8

Cour des comptes. 2014. La grande vitesse ferroviaire: un modèle porté au-delà de sa pertinence. Výroční veřejná zpráva. Dostupné z: https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

9

Öberg, J. (2012). Regional development via high-speed rail: a study of the Stockholm-Mälaren region and possibilities for Melbourne-regional Victoria. Magisterská práce, KTH Royal Institute of Technology. Dostupné z: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:549660/FULLTEXT01.pdf>

10

Bittner, J. (2020). Územní dopady systému vysokorychlostních tratí. Diplomová práce, Fakulta architektury, ČVUT v Praze. Dostupné z: https://issuu.com/janbittner/docs/bittner_dp_ls2020

11

Město Ústí nad Labem. (2007). Ústí nad Labem a jeho okolí na starých mapách. Dostupné z: https://www.usti.cz/images/turistum/tiskoviny/2007_Usti-nad-Labem-a-jeho-okoli-na-starych-mapach.pdf

12

Město Ústí nad Labem. (2021). Strategie rozvoje města Ústí nad Labem. Dostupné z: <https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/strategie-rozvoje-mesta-unl20210401.pdf>

13

Město Ústí nad Labem. (2022). Prezentace z konference o rozvoji města. Dostupné z: <https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/20220513-konference.pdf>

14

Město Ústí nad Labem. (2022). Prezentace o rozvoji města. Dostupné z: <https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/202203-prezentace.pdf>

15

Správa železnic. (2024). Praha – Ústí nad Labem – Drážďany: Úseky a mapy. Dostupné z: <https://vrtky.cz/useky-a-mapy/praha-usti-nad-labem-drazdany>

16

DB Netz AG & Správa železnic. (2024). Dresden – Praha: Modernizace železničního spojení. Dostupné z: <https://www.dresden-praha.eu/cz>

17

Správa železnic. (2025). Osobní konzultace o projektu VRT [osobní sdělení]. Konzultováno dne [13.1.2025]

18

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE. Informace o vysokorychlostní železnici v ČR [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2023. [cit. 2024-12-01]. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz>

19

WIKIPEDIE. Vysokorychlostní trať [online]. 2025. [cit. 2024-10-20]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vysokorychlostni_trať

20

Statutární město Ústí nad Labem. Politika rozvoje Ústí nad Labem – veřejná verze pro projednání. Ústí nad Labem: Odbor územního plánování a stavebního řádu, 2022. Dostupné z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/sprava-mesta/magistrat/odbory-oddeleni/odbor-uzemniho-planovani-stavebniho-radu/novy-uzemni-plan-mesta-usti-nad-labem/politika_rozvoje_unl_public.pdf [20.4.2025]

Datové zdroje

GEOFABRIK GmbH. Geofabrik: OpenStreetMap Data Extracts. [online]. [cit. 2024-12-29]. Dostupné z: <https://download.geofabrik.de/europe.html>

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Data50. [online]. Praha: ČÚZK, [cit. 2024-10-09]. Dostupné z: <https://geoportal.cuzk.cz>

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM, Odbor územního plánování. GIS data pro diplomovou práci [20241125_Novanska]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2024. Data poskytnuta na základě žádosti

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. Urban Atlas 2018 [online]. Copenhagen: Copernicus Land Monitoring Service, [cit. 2025-02-01]. Dostupné z: <https://land.copernicus.eu/en/products/urban-atlas>

ARCDATA PRAHA, s.r.o. ArcČR 500: Geografická databáze České republiky, verze 4.3 [ArcČR]. Praha: ARCDATA PRAHA, s.r.o., 2020. [cit. 2024-12-19]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM. Interaktivní mapy města Ústí nad Labem [online]. Ústí nad Labem: Městský úřad Ústí nad Labem, 2023. [cit. 2025-02-09]. Dostupné z: <https://mapy.usti.cz/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=8afd820873f1417a9db4ee-146b1eaf27>

Graf č. 2: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o počtu obyvatel obcí Ústeckého kraje, 1991–2023 [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-11-05]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Graf č. 3: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o počtu obyvatel obcí Ústeckého kraje, 1991–2023 [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-11-09]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Graf č. 4: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o počtu obyvatel obcí Ústeckého kraje, 1991–2023 [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-11-09]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Graf č. 5: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o vzdělanostní struktuře obyvatel města Ústí nad Labem a České republiky [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-12-03]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Graf č. 6: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistická data o složení obyvatel města Ústí nad Labem podle věkových skupin, 2001–2023 [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-12-03]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Graf č. 7: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o ekonomických subjektech v okrese Ústí nad Labem podle převažující činnosti CZ-NACE, 2024 [online]. Praha: ČSÚ, 2024. [cit. 2024-12-09]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/res/export>

Graf č. 8: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o nezaměstnanosti v území [online]. Praha: ČSÚ, 2023. [cit. 2024-12-09]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz>

Tab. č. 1: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o velikostní struktuře firem v okrese Ústí nad Labem [online]. Praha: ČSÚ, 2024. [cit. 2024-12-08]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/res/export>

Tab. č. 2: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Data o největších zaměstnavatelích v okrese Ústí nad Labem [online]. Praha: ČSÚ, 2024. [cit. 2024-12-09]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/res/export>

106

107

Obrazové zdroje

obr. 1: BITTNER, J. Polarizace regionálních center a tunelový efekt [online]. 2020. Upraveno autorem. Diplomová práce. Fakulta architektury, ČVUT. Dostupné z: https://issuu.com/janbittner/docs/bittner_dp_ls2020.

obr. 2 - 23: Google Earth. Satelitní snímky různých lokalit [online]. 2024. Přístup dne 7. února 2025. Dostupné z: <https://earth.google.com/>

obr. 24: Vlastní zpracování podle Wikipedia. (2025). Fulda. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Fulda>

obr. 25: Google Earth. Satelitní snímky různých lokalit [online]. 2024. Přístup dne 7. února 2025. Dostupné z: <https://earth.google.com/>

obr. 26 - 27: Goruma.de. Obrázky pamětihodností ve městě Fulda. [online]. Dostupné z: <https://www.goruma.de/staedte/fulda/fulda-sehenswuerdigkeiten>

obr. 28 - 33: MVRDV. Bjørvika Barcode [online]. 2024. Dostupné z: <https://www.mvrdv.com/projects/124/bjorvika-barcode>

obr. 34 - 37: Vlastní zpracování podle: MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Prezentace o TEN-T [online]. 2024. Dostupné z: [https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)](https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T))

obr. 38: ENEKORGA. Schéma sítí TEN-T [online]. 2020. Vlastní dílo, licencováno pod CC BY-SA 4.0. Dostupné z: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=100071360>

obr. 39 Upraveno podle: BERNESE MEDIA, BIL2011, AKWA a další. Passenger railway map of Europe, core and comprehensive networks [online]. 2019. Licencováno pod CC BY-SA 3.0. Dostupné z: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49950794>

obr. 40 - 44 MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Politika územního rozvoje České republiky, 7. aktualizace [online]. 2023. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/navrh-aktualizace-c-7-politiky-uzemniho-rozvoje-ce>

obr. 46 SPRÁVA ŽELEZNIC. Mapa vysokorychlostních tratí ČR [online]. 2024. Upraveno autorem. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/04_RS4_mapa_useky_A4_verze3_4.png/fa1555f3-9ced-4565-9918-9aa-8154e018a?t=1724924243741

obr. 47 SPRÁVA ŽELEZNIC. Schéma úseků VRT Krušnohorský tunel [online]. 2024. Upraveno autorem. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/05a_VRT_useky_schema_KrusnoTunel_A4_v3_0.png/3d71b287-e3f7-4c1b-a9f8-0ebd-143877c7?t=1724924154556

obr. 48 SPRÁVA ŽELEZNIC. Schéma úseků VRT Středohorský tunel [online]. 2024. Upraveno autorem. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/05a_VRT_useky_schema_StredoTunel_A4_v3_0.png/ae62ff16-7ad7-4695-aebc-cfb-d8a4d7bb9?t=1724924161052

obr. 49 SPRÁVA ŽELEZNIC. Schéma úseků VRT Podřipsko [online]. 2024. Upraveno autorem. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/05a_VRT_useky_schema_Podripsko_A4_v3_0.png/40fb1de2-3b58-4b08-909e-b937dc9b5b-c3?t=1724924157877

obr. 51 SPRÁVA ŽELEZNIC. Mapa úseků VRT Krušnohorský tunel [online]. 2024. Upraveno autorem. Dostupné z: https://vrtky.cz/documents/159614952/170963835/05b_VRT_useky_mapa_KrusnoTunel_A4_v3_0_barevne.png/698747ff-6403-4c26-a04d-c39ae1e4908e?t=1724924200135

obr. 52: Správa železnic

obr. 53 - 63: MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM. Ústí nad Labem a jeho okolí na starých mapách [online]. 2007. Dostupné z: https://www.usti.cz/images/turistum/tiskoviny/2007_Usti-nad-Labem-a-jeho-okoli-na-starych-mapach.pdf

obr. 64: GOOGLE EARTH. Ortofotomapa oblasti Ústí nad Labem [online]. 2025. Zdroj satelitních dat: © Google, Maxar Technologies. Dostupné z: <https://earth.google.com>

obr. 65 - 94: Vlastní fotografie

obr. 95 - 119: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Mobilita – interaktivní mapa [online]. 2025. Data použita pro vlastní vizualizaci. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/mobilita>

obr. 120 - 122: Screenshot z: STRAVA, Inc. Global Heatmap [online]. 2025. Dostupné z: <https://www.strava.com/maps/global-heatmap>

