



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

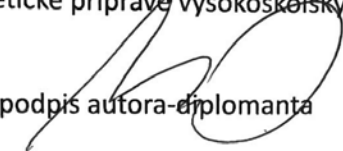
DIPLOMOVÁ PRÁCE - NÁVRHOVÁ ČÁST

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

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: bc. Adéla Novanská AR 2024/2025, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ PRAHA-DŘÁŽDANY V ÚSTÍ NAD LABEM (AJ) HIGH SPEED RAIL PRAGUE-DRESDEN IN ÚSTÍ NAD LABEM - TERRITORIAL IMPACTS ON THE DEVELOPMENT OF THE CITY JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, PhD. Ústav: 15121 - Ústav prostorového plánování
Oponent práce:	Ing. arch. Barbora Havrlová
Klíčová slova (česká):	VRT, vysokorychlostní trať, vysokorychlostní stanice, Ústí nad Labem
Anotace (česká):	Ústí nad Labem se dlouhodobě potýká s důsledky postindustriální transformace – odlivem obyvatel, ekonomickým úpadkem i fragmentací městské struktury. Přesto má město díky své poloze, univerzitě a infrastrukturním záměrům značný rozvojový potenciál. Klíčovým impulzem může být plánovaná vysokorychlostní trať Praha–Dřážďany, která počítá se zastávkou právě v Ústí nad Labem. Diplomová práce reaguje na tuto příležitost a představuje vizi nového rozvoje města s důrazem na prostor okolo plánovaného terminálu VRT. Návrh pracuje s vytvořením inovační čtvrti propojující výzkum, podnikání a modernizovaný průmysl, a zároveň řeší kvalitní městské prostředí včetně nového bydlení, veřejných prostranství a občanské vybavenosti. Vysokorychlostní trať je chápána jako katalyzátor obnovy města a nástroj jeho opětovného propojení na národní i evropské úrovni.
Anotace (anglická):	The city of Ústí nad Labem has been struggling with the consequences of post-industrial transformation—population decline, economic stagnation, and fragmentation of the urban structure for a long time. Despite these challenges, the city holds significant development potential thanks to its location, university, and planned infrastructure investments. One of the key opportunities for regeneration is the proposed high-speed rail connection between Prague and Dresden, which will include a terminal in Ústí nad Labem. This diploma project responds to this opportunity by proposing a vision for the city’s renewal, with a focus on the area surrounding the future high-speed rail terminal. The design introduces an innovation district that links research, entrepreneurship, and modernized industry, while also creating a high-quality urban environment with new housing opportunities, public spaces, and civic amenities. The high-speed rail is approached not only as a transportation project but also as a catalyst for urban regeneration and reconnection at both national and European levels.

Prohlášení autora
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 20.5. 2025


podpis autora-diplomanta

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující
MODUL PROSTOROVÉ PLÁNOVÁNÍ

jméno a příjmení: Adéla Novanská
datum narození: 21.8.1996
akademický rok / semestr: 2024/2025 LS
studijní program: Architektura a urbanismus
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

téma diplomové práce: Vysokorychlostní trať Praha-Drážďany v Ústí nad Labem – územní dopady na rozvoj města

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Krajské město Ústí nad Labem, stejně jako celý Ústecký kraj, se dlouhodobě potýká s řadou problémů. Ty souvisí se složitým procesem transformace Podkrušnohoří po ukončení těžby hnědého uhlí a útlumu těžkého průmyslu. Ústí nad Labem však disponuje významnými rozvojovými potenciály, které lze využít k jeho obnově a modernizaci. Jedním z klíčových záměrů, jež mohou ovlivnit budoucnost Ústí nad Labem, je plánované vysokorychlostní železniční propojení Praha-Drážďany, jehož součástí bude také železniční stanice v Ústí nad Labem. Tento záměr představuje jedinečnou příležitost pro rozvoj města, jeho ekonomickou i sociální transformaci a zvýšení jeho atraktivity pro nové ekonomické aktivity i pro bydlení.

Cílem diplomové práce je prostřednictvím plánovacích a urbanistických přístupů analyzovat potenciální územní dopady vysokorychlostní trati na území města a v návaznosti na to navrhnout, jak efektivně využít a rozvinout příležitosti spojené s realizací této klíčové infrastruktury a současně minimalizovat případné negativní dopady na město a jeho obyvatele.

2/ stavební program

Vzhledem k urbanistickému charakteru diplomové práce není stavební program součástí zadání.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

a) Analytická část (text, schémata, výkresy, diagramy)

- Teoretická rešerše územních dopadů vysokorychlostních tratí a stanic na města a regiony
- Rešerše konkrétních příkladů dobré praxe (case studies) rozvoje území okolo stanic vysokorychlostních tratí
- Průzkum a komplexní mapování současného stavu řešeného území potenciálně dotčeného umístění stanice vysokorychlostní trati a také vedením tělesa trati
- Vyhodnocení širších vztahů potenciálního spádového regionu ke stanici vysokorychlostní trati v Ústí nad Labem.
- Analýza současného stavu řešeného území
 - SWOT analýza - analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
 - Výkres pozitiv a negativ
 - Určení hlavních témat k řešení v návrhové části

b) Návrhová část (text, schémata, výkresy, diagramy, vizualizace)

- Vize - slogan, popis a grafické schéma
- Cíle k dosažení vize - slovní popis a schémata strategických alternativ

- Celková koncepce rozvoje území ovlivněného plánovanou vysokorychlostní tratí a stanicí v Ústí nad Labem
- Doprovodná schémata vysvětlující obsah celkové koncepce rozvoje území, a to zejména s ohledem na širší vztahy spádového regionu k vysokorychlostní trati, dopravní obslužnost či rozmístění funkcí
- Urbanistický návrh rozvoje/transformace území s významným dopadem plánované stanice vysokorychlostní trati v Ústí nad Labem
- Doprovodná schémata objasňující a vysvětlující navrhované urbanistické řešení, zejména s důrazem na systém veřejných prostorů, dopravní obslužnost, využití území, strukturu a kompozici zástavby atp.
- Základní bilance kapacit navrhovaného řešení, včetně zhodnocení v kontextu města Ústí nad Labem a spádového regionu k vysokorychlostní trati.
- Náhledové perspektivy celku urbanistického návrhu, a dále vybraných částí
- Perspektivy z horizontu chodce objasňující navrhovaný charakter hlavních veřejných prostorů.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

fyzický model vybrané části urbanistického návrhu
portfolio A4 - analytická část
portfolio A4 - návrhová část (dle vzoru FA ČVUT)
poster 4xA1 nebo 2xA0 (dle vzoru FA ČVUT)

Datum a podpis studenta

4.2.2025

Datum a podpis vedoucího DP

3/2/2025

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

17.2.2025

14.2.2025

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala své vedoucí diplomové práce, doc. Ing. arch. Veronice Šindlerové, PhD., za vstřícnost v průběhu celého mého studia. Velké díky patří i pedagogickému sboru Ústavu prostorového plánování za všechny konzultace a cenné připomínky.

V neposlední řadě bych chtěla poděkovat svojí rodině a přátelům za trpělivost a neustálou podporu i když to někdy nebylo jednoduché.

Obsah

Širší vztahy

Vize a cíle

Celková koncepce rozvoje území



Liniový park



Střekovské nábřeží

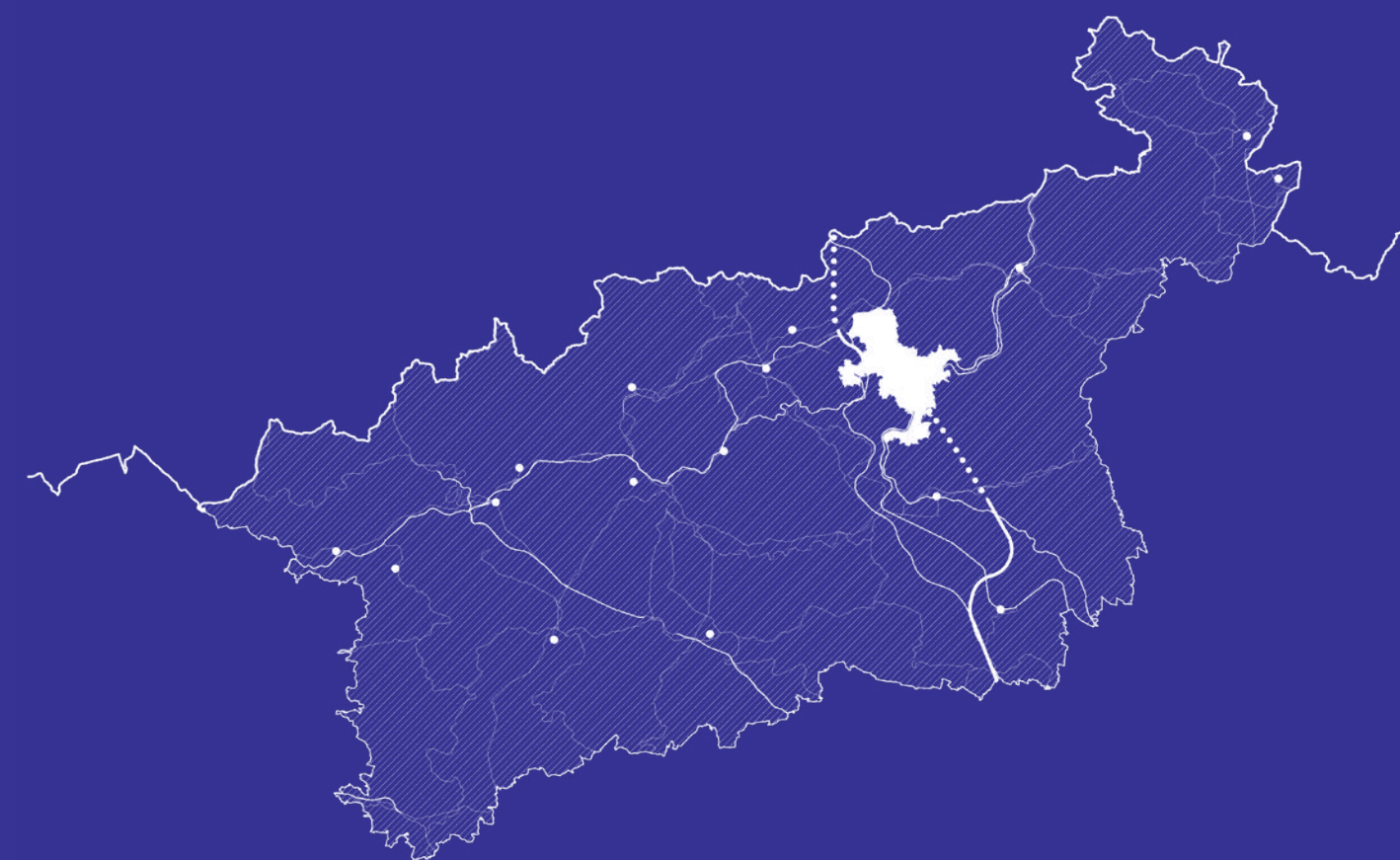


Areál Setuza

Urbanistický návrh



Inovační čtvrť



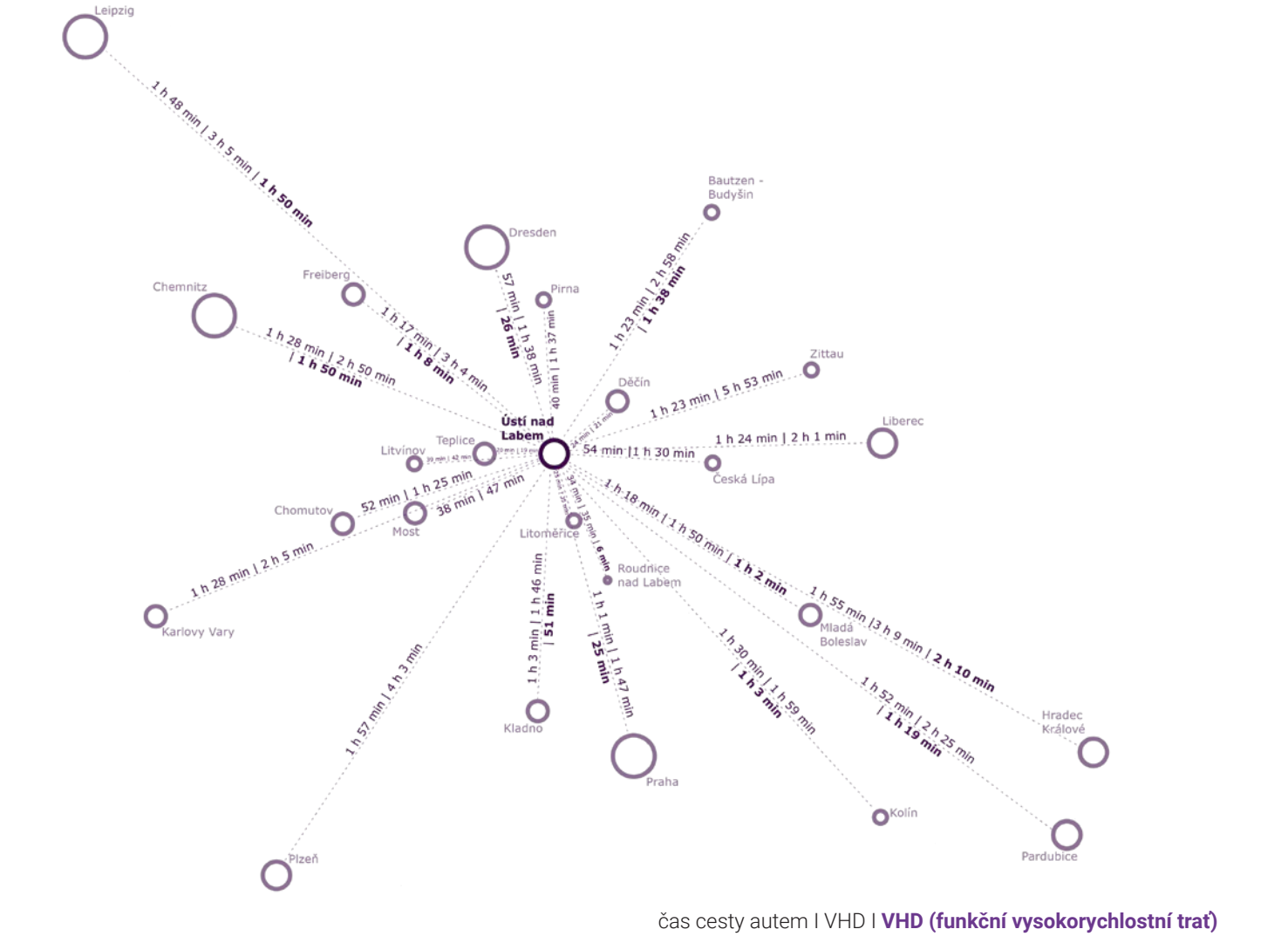
ŠIRŠÍ VZTAHY

Širší vztahy

Ústí nad Labem je statutární a krajské město Ústeckého kraje, ležící na soutoku řek Labe a Bíliny, v sevření výrazných přírodních celků Českého středohoří a Krušných hor. Historicky bylo město převážně německojazyčné, známé pod názvem Aussig an der Elbe. Dnes patří mezi nejvýznamnější centra severozápadních Čech. Město má strategickou polohu v rámci dopravní sítě – je důležitým železničním i silničním uzlem s napojením na evropské koridory. Nachází se na hlavní trase mezi Prahou a Drážďany a prochází jím dálnice D8 i významné železniční tratě. V minulosti bylo Ústí silně průmyslově orientované, zejména v oblasti chemického a strojírenského průmyslu, což ovlivnilo jeho urbanistický vývoj. Významným prvkem města je také Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, která přispívá k jeho vzdělanostnímu, kulturnímu i ekonomickému rozvoji.

Dostupnost blízkých center

Ústí nad Labem disponuje strategickou polohou na páteřním železničním koridoru Praha–Drážďany a s dokončením dálnice D8 je rovněž kvalitně napojeno na silniční síť. Zavedení vysokorychlostní železnice výrazně promění časoprostorové vztahy města – cesta do Prahy se zkrátí na přibližně 25 minut, do Drážďan bude možné dojet za pouhých 26 minut oproti současným 96 minutám. Takto zásadní zlepšení dostupnosti posiluje roli Ústí nad Labem jako regionálního uzlu s potenciálem stát se významným bodem na evropské ose propojující metropole střední Evropy. Vytváří se tím nové příležitosti pro mobilitu obyvatel, pracovní trh i přeshraniční spolupráci.



Obyvatelstvo

Ústí nad Labem je největším městem Ústeckého kraje, žije zde přibližně 91 000 obyvatel. V posledních dekádách však město čelí trvalému úbytku obyvatelstva, který souvisí jak s demografickým vývojem, tak s dlouhodobými socioekonomickými problémy regionu. Mezi hlavní výzvy patří nízká vzdělanostní struktura obyvatel, přítomnost sociálně vyloučených lokalit a odliv ekonomicky aktivního obyvatelstva. Navzdory své pozici krajského města a přirozenému předpokladu fungovat jako spádové centrum širšího regionu, Ústí tuto roli plní jen částečně. Ústecký kraj jako celek je navíc dlouhodobě zatížen vyšší mírou nezaměstnanosti, zejména v důsledku strukturálně proměněné průmyslové základny. Podle nedávných analýz založených na datech z pohybu mobilních zařízení se reálný počet obyvatel Ústí může pohybovat až o 10 000 níže oproti oficiálním statistikám.

Silniční doprava

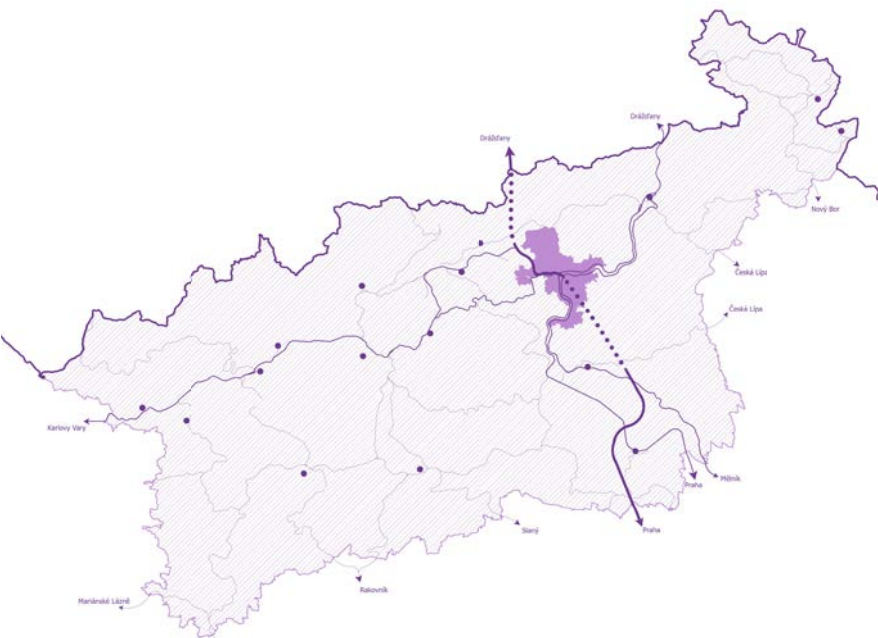
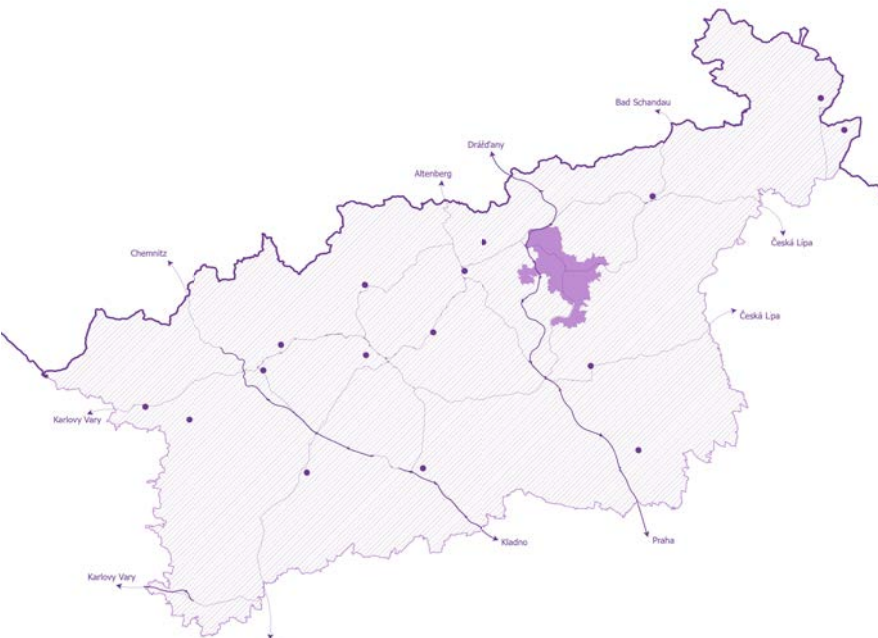
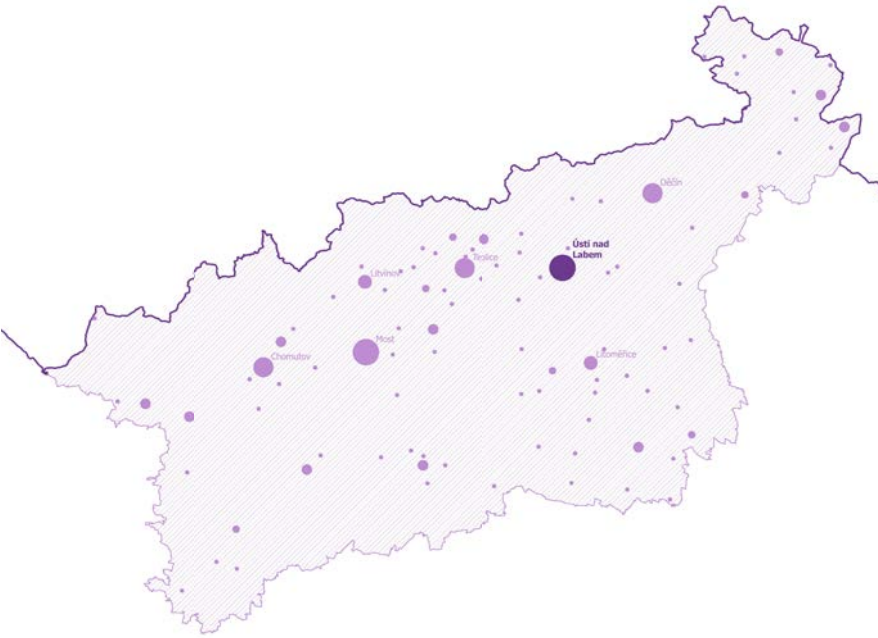
Silniční dopravní síť Ústeckého kraje je výrazně formována členitým terénem, zejména v oblastech Českého středohoří a Krušných hor. Významné zlepšení dostupnosti přineslo poměrně nedávné dokončení dálnice D8, která jako součást prioritního evropského koridoru TEN-T zajišťuje přímé spojení mezi Prahou, Ústím nad Labem a německými Drážďany. Naopak dálnice D7, spojující region s Kladnem a Prahou ze západu, dosud není v celé trase dobudována, což zůstává limitujícím faktorem dopravní dostupnosti v některých částech kraje.

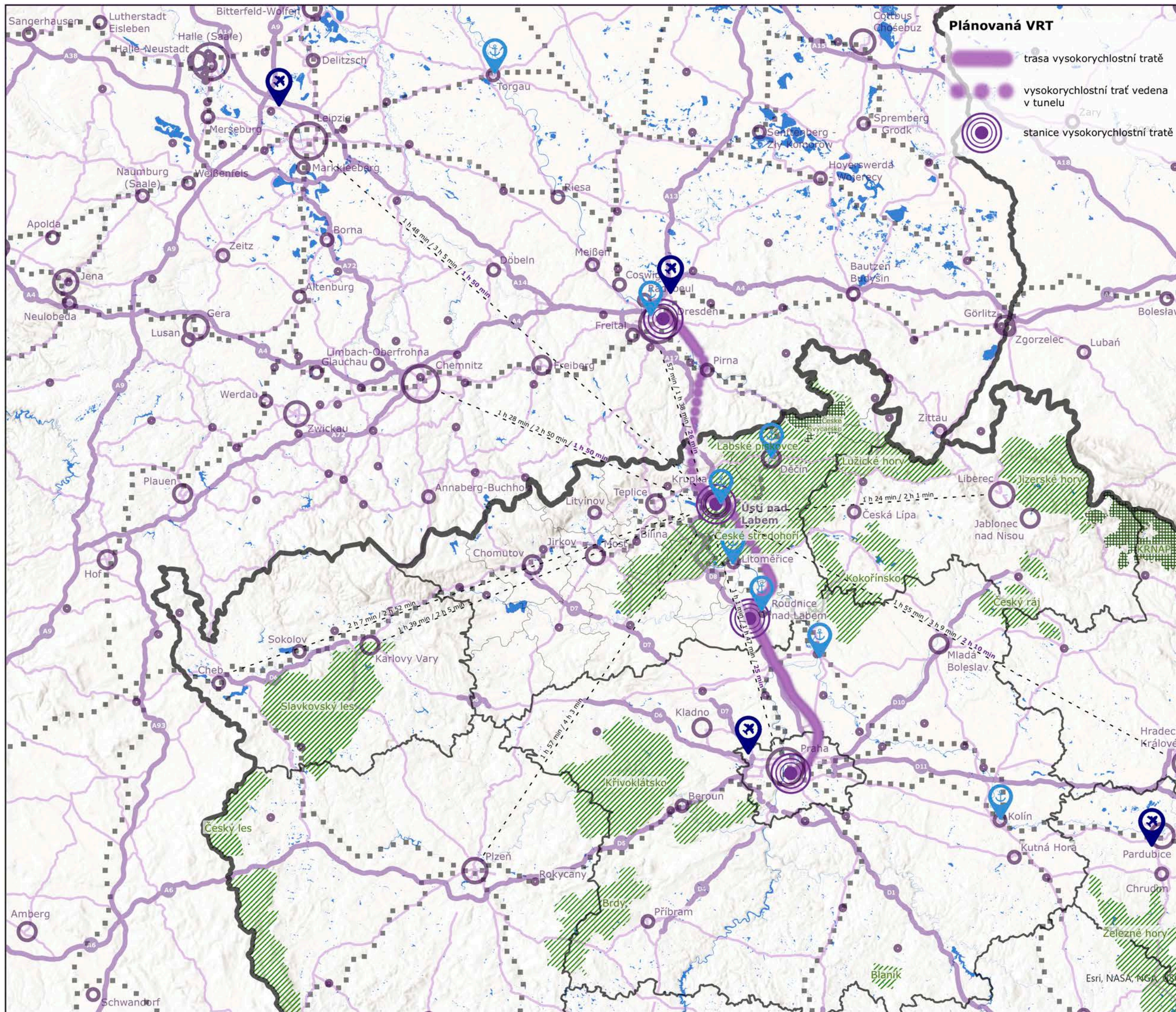
Samotné město Ústí nad Labem je z hlediska silniční dopravy specifické svou topografií. Hlavní silniční tah I/30 prochází hlubokým údolím řeky Labe, a tedy i samotným centrem města, což vytváří výraznou dopravní bariéru mezi jednotlivými částmi Ústí. Díky odklonu tranzitní dopravy po dálnici D8 však došlo ke snížení dopravního zatížení ve vnitřním městě.

Železniční doprava

Železniční síť Ústeckého kraje má dlouhou tradici a tvoří jednu z páteřních struktur dopravy v regionu. Klíčovým prvkem je mezinárodní železniční koridor Praha–Drážďany, který prochází přímo přes Ústí nad Labem a propojuje město s hlavním městem i s Německem. Tento tah je doplněn tzv. Podkrušnohorskou magistrálou, která vede podél severního okraje Krušných hor a propojuje další významná průmyslová města kraje, jako jsou Chomutov, Most či Teplice.

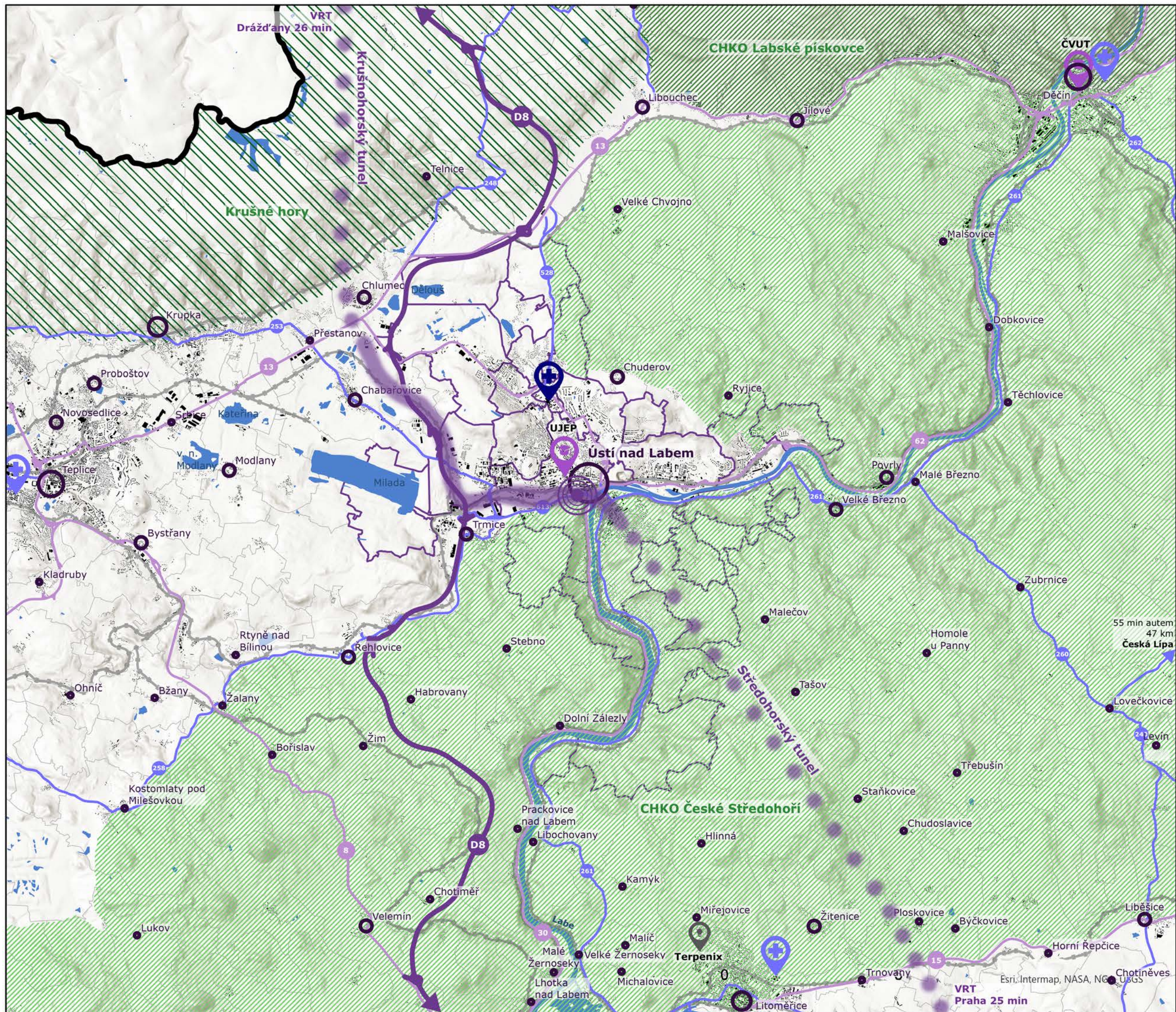
Ústí nad Labem se nachází právě na křížení těchto dvou hlavních železničních směrů, což z něj činí významný regionální uzel. Význam města jako železniční křižovatky ještě posílí plánovaná vysokorychlostní trať (VRT), která počítá se zastávkou právě v Ústí nad Labem a Roudnici nad Labem. Tato nová infrastruktura zásadně promění dojezdové časy a ještě více propojí Ústecký kraj s hlavními městy Česka i Saska, čímž posílí jeho atraktivitu i dostupnost.





LEGENDA

- Plánovaná VRT**
- trasa vysokorychlostní tratě
 - vysokorychlostní trať vedena v tunelu
 - stanice vysokorychlostní tratě
- 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**



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

1,25 km 0 2,5 km

Krajské město Ústí nad Labem, stejně jako celý Ústecký kraj, se dlouhodobě potýká s řadou problémů spojených s náročnou transformací Podkrušnohoří po ukončení těžby hnědého uhlí a útlumu těžkého průmyslu. Přesto má město významný rozvojový potenciál, který lze využít k jeho obnově a modernizaci.

Jedním z klíčových faktorů, jež mohou zásadně ovlivnit budoucnost Ústí nad Labem, je plánované vysokorychlostní železniční propojení Praha–Drážďany, jehož součástí bude i nová stanice v Ústí nad Labem. Tento projekt představuje jedinečnou příležitost pro rozvoj města, jeho ekonomickou a sociální transformaci a zvýšení atraktivity jak pro nové ekonomické aktivity, tak pro bydlení.

Historicky se Ústí nad Labem rozvíjelo zejména v druhé polovině 19. století během průmyslové revoluce. Klíčovým impulsem tehdy bylo železniční spojení Praha–Drážďany, které propojovalo Rakousko a Prusko, a významnou roli sehrál také přístav. Díky těmto dopravním vazbám zde vznikly rozsáhlé průmyslové areály, které se staly nedílnou součástí města a v mnoha ohledech ovlivňují jeho podobu dodnes.

Srovnáme-li tehdejší období ekonomického boomu se současností, vidíme zásadní změnu v hospodářské struktuře – zatímco dříve dominoval sekundární sektor, dnes převažuje terciární a kvartérní sféra. Podobně jako železnice v 19. století sehrála klíčovou roli v rozvoji města, i plánovaná vysokorychlostní trať může představovat katalyzátor změn, které mohou Ústí nad Labem znovu pozvednout.

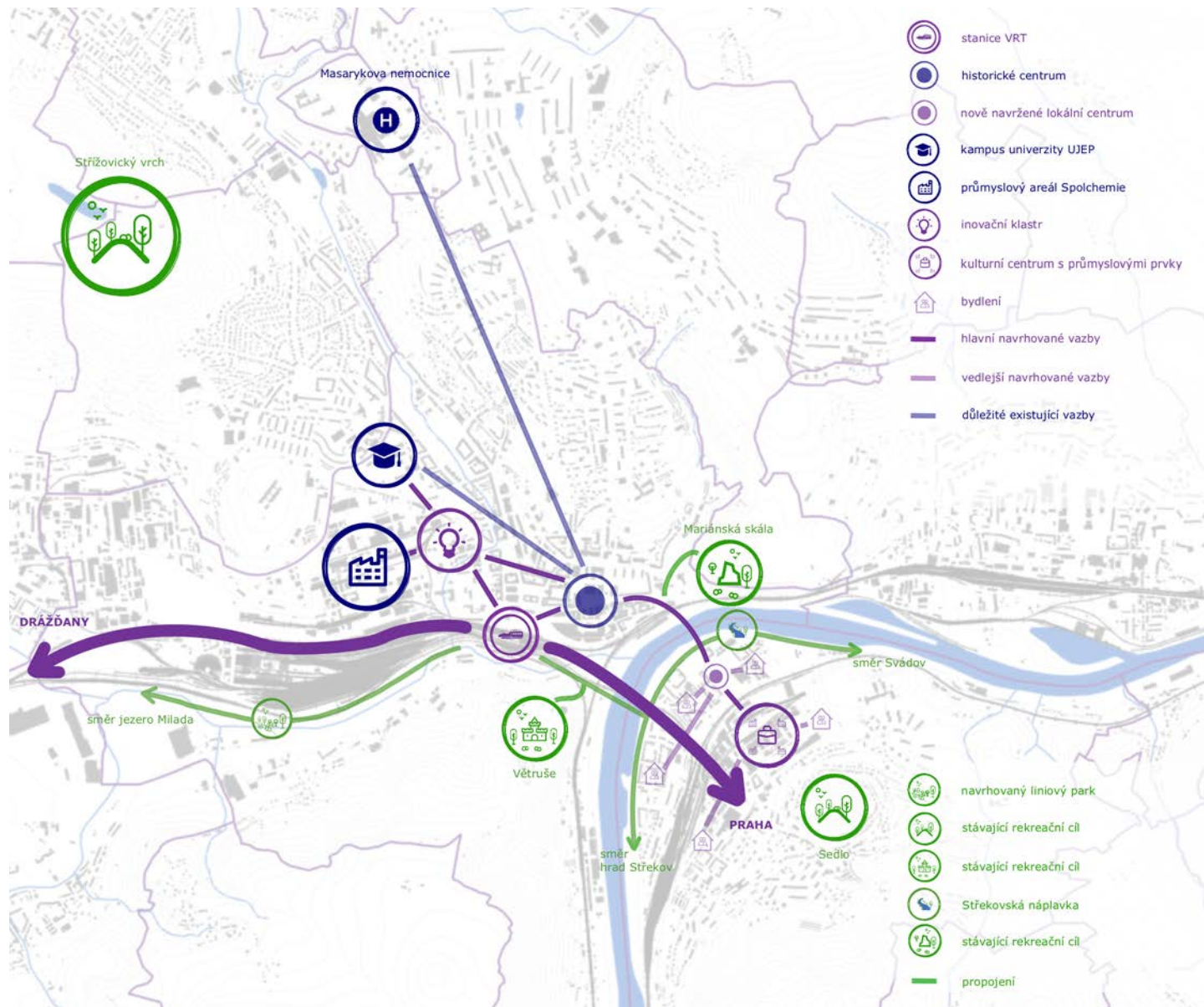
Současné podmínky městského plánování a specifická průmyslová zátěž, například v podobě chemického průmyslu (Spolchemie), by dnes už neumožnily vznik obdobných průmyslových areálů. Město se navíc potýká s demografickým úbytkem obyvatel, což je důsledek nejen sociálních problémů (sociálně vyloučené lokality), ale i ekonomických faktorů, jako je nízký podíl soukromého sektoru a omezené pracovní příležitosti pro ekonomicky aktivní obyvatele.

Plánovaná vysokorychlostní trať může být impulsem k novému rozvoji Ústí nad Labem. Nestojíme právě nyní na prahu jeho druhé šance?

VIZE A CÍLE



ÚSTÍ NAD LABEM 2.0 – HUB RYCHLÉ DOPRAVY, KOLÉBKKA INOVACÍ A DOMOV PRO TALENTY I MÍSTNÍ KOMUNITU



ÚSTÍ NAD LABEM 2.0 – HUB RYCHLÉ DOPRAVY, KOLÉBKKA INOVACÍ A DOMOV PRO TALENTY I MÍSTNÍ KOMUNITU

Vysokorychlostní trať přinese do Ústí nad Labem silný impuls – nejen jako spojení na trase Praha–Draždany, ale především jako katalyzátor pro vznik nového centra inovací a kvality života. Partnerství univerzity UJEP s průmyslovým areálem Spolchemie a nově vytvořeným inovačním klastrem vytvoří magnet pro odborníky i studenty z celé Evropy. Přesun technologií a know-how mezi akademickou sférou, výzkumnými inkubátory a podniky podpoří modernizaci lokální ekonomiky a přiláká nové investory.

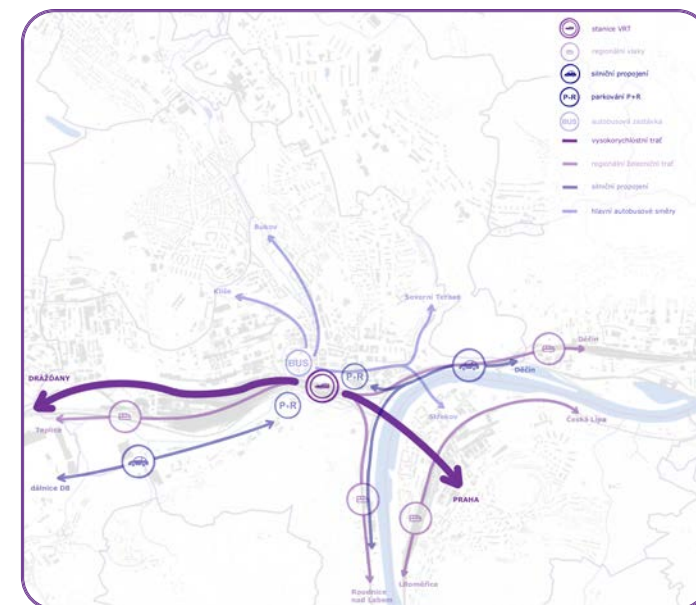
Transformace brownfieldu Setuzy uvolní rozsáhlou plochu pro multifunkční rozvoj – od kvalitního bydlení přes kulturní a kreativní centra až po nové průmyslové provozy v lehčím režimu. Obnovením významných industriálních prvků bude zachován historický odkaz města, zatímco propojování Střekovské náplavky s horním Střekovem umožní logické rozšíření veřejného prostoru. Okolní krajina se stane přirozeným rámcem pro síť zelených koridorů: hlavním tématem je lineární park podél Bíliny, který naváže na jezero Milada a zahrne i revitalizovaný železniční most pro pěší a cyklisty. Díky těmto

propojením se nová čtvrť stane atraktivním místem pro život i rekreaci – místem, kde se setkávají rychlá doprava, inovační prostředí a zelené plíce města.

Za realizaci vize bude zodpovědná široká koalice veřejné správy, akademické obce, podnikatelů a místních spolků. Město Ústí nad Labem, jako klíčový partner, zajistí potřebnou infrastrukturu, investiční pobídky i legislativní podporu. Projekt počítá s etapizovaným přístupem: nejprve se vybuduje VRT stanice a inovační klast, poté se spustí postupná revitalizace brownfieldu Setuza a výsadba zelených koridorů, následovat bude výstavba rezidenčních a kulturních zón. Důraz je kladen na udržitelnost – ve všech fázích se využijí čisté technologie, recyklované materiály i nízkouhlíkové konstrukce. Zapojení místních obyvatel formou participativních workshopů zajistí, že návrh odráží potřeby komunity a přispěje k dlouhodobé spokojenosti a soudržnosti nově vzniklé čtvrti.

Tato vize přeměňuje Ústí nad Labem v hub rychlé dopravy, kolébkku inovací a domov pro talenty i místní komunitu.

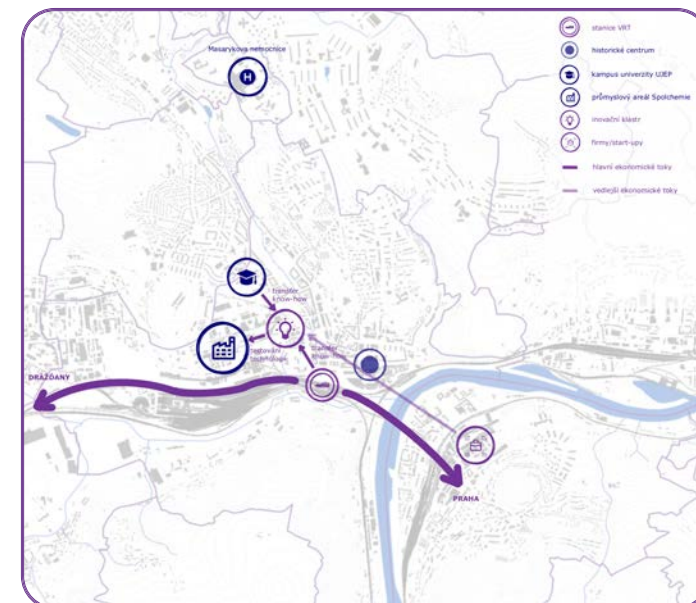
CÍL: ÚSTÍ NAD LABEM JAKO REGIONÁLNÍ A NADREGIONÁLNÍ UZEL



NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE

- dopravní brána mezi Českem a Německem** - klíčová zastávka VRT, propojení na dálnici D8, železnici i možnou lodní dopravu
- centrum inovací a průmyslové modernizace - spojovací bod mezi českým průmyslem a technologickým ekosystémem Saska
- regionální lídr ve **výzkumu a vzdělávání**
- propojení** města s okolními centry - vazba na Litoměřice, Teplice, Most a další města Ústeckého kraje
- dostupné, moderní a **atraktivní město pro práci a život** - kvalitní dopravní infrastruktura, nové byty a kulturní nabídka přitáhnou nejen odborníky, ale i nové obyvatele

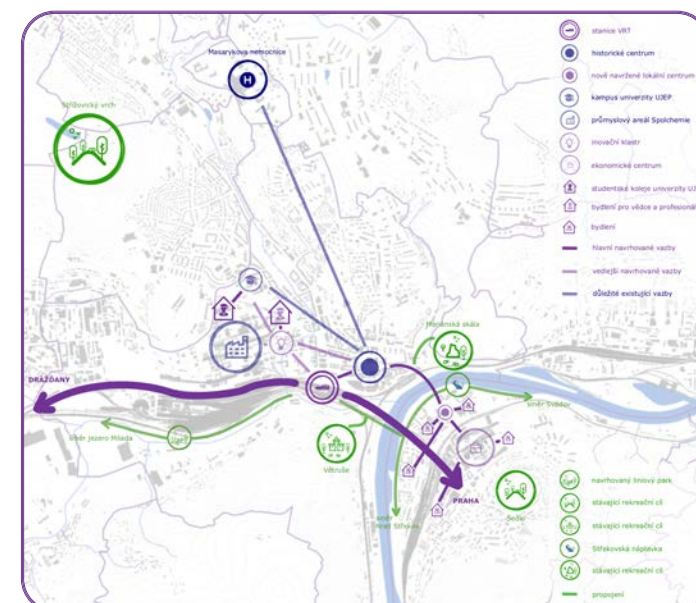
CÍL: OŽIVENÍ EKONOMIKY SKRZE INOVACE A PRŮMYSL



NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE

- speciální ekonomická zóna propojující průmysl, výzkum a start-upy
- modernizace průmyslu** - zachování areálu Spolchemie a transformace areálu Setuza
- napojení na univerzitu** - vědecké huby, coworkingy, inovativní laboratoře
- stanice VRT jako katalyzátor** - přilákání investorů a talentů díky lepší dostupnosti
- podpora technologických a ekologických inovací - biochemie, cirkulární ekonomika, vodíkové technologie

CÍL: KVALITNÍ BYDLENÍ NEJEN PRO NOVÉ GENERACE



NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE

- revitalizace Střekova** - přeměna brownfieldu na moderní rezidenční čtvrť u řeky
- flexibilní bydlení u univerzity** - studentské koleje, startovací byty pro vědce a mladé profesionály
- smíšené čtvrti** - propojení bydlení s prací, volným časem a přírodou
- dostupné bydlení** pro různé sociální skupiny - kombinace tržního, nájemného a sociálního bydlení
- napojení na město** - MHD, pěší zóny, cyklostezky mezi klíčovými body

CÍL: ÚSTÍ NAD LABEM JAKO REGIONÁLNÍ A NADREGIONÁLNÍ DOPRAVNÍ UZEL

NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE

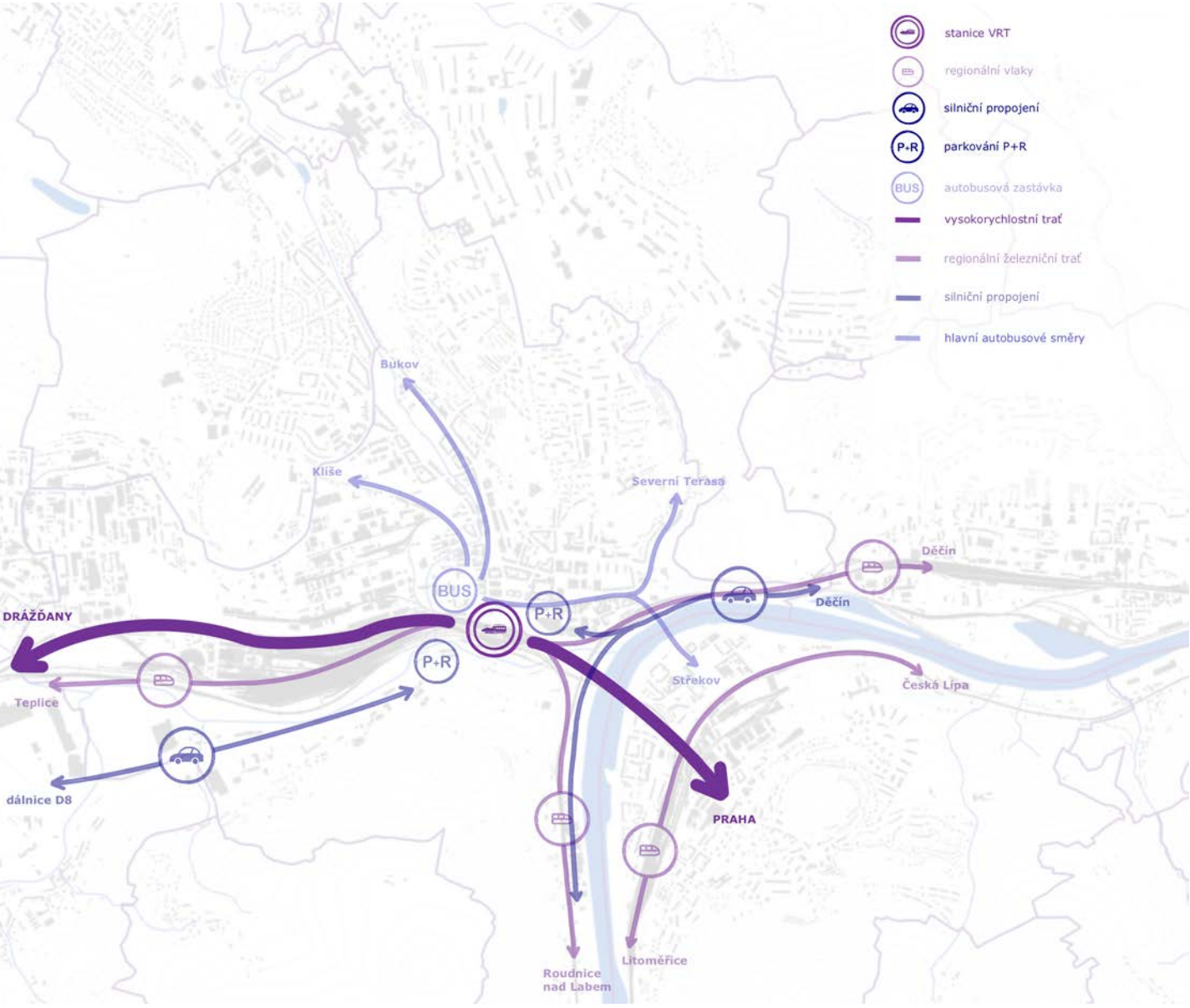
dopravní brána mezi Českem a Německem - klíčová zastávka VRT, propojení na dálnici D8, železnici i možnou lodní dopravu

centrum inovace a průmyslové modernizace - spojovací bod mezi českým průmyslem a technologickým ekosystémem Saska

regionální lídr ve výzkumu a vzdělávání

propojení města s okolními centry - vazba na Litoměřice, Teplice, Most a další města Ústeckého kraje

dostupné, moderní a atraktivní město pro práci a život - kvalitní dopravní infrastruktura, nové byty a kulturní nabídka přitáhnou nejen odborníky, ale i nové obyvatele



Díky nové stanici vysokorychlostní tratě se město stává dopravní bránou Ústeckého kraje. Rychlé spojení s Prahou i Drážďany, napojení na dálnici D8, regionální železnice i vodní cesta po Labi umožňují všestrannou dostupnost. Nový dvoupatrový terminál propojí vysokorychlostní a regionální dopravu.

Zásadní poloha v rámci středoevropského koridoru posiluje roli Ústí jako spojovacího bodu mezi českým průmyslem a

inovačním ekosystémem Saska. V kombinaci s plánovanou transformací areálu Spolchemie a rozvojem moderních pracovních příležitostí v oblasti výzkumu, vzdělávání a technologií se město stává atraktivní lokalitou pro odborníky i nové obyvatele.

Posílením vazeb na další centra Ústeckého kraje – Litoměřice, Teplice, Most a Děčín – vzniká živý a provázaný metropolitní region s Ústím jako jeho přirozeným středobodem.

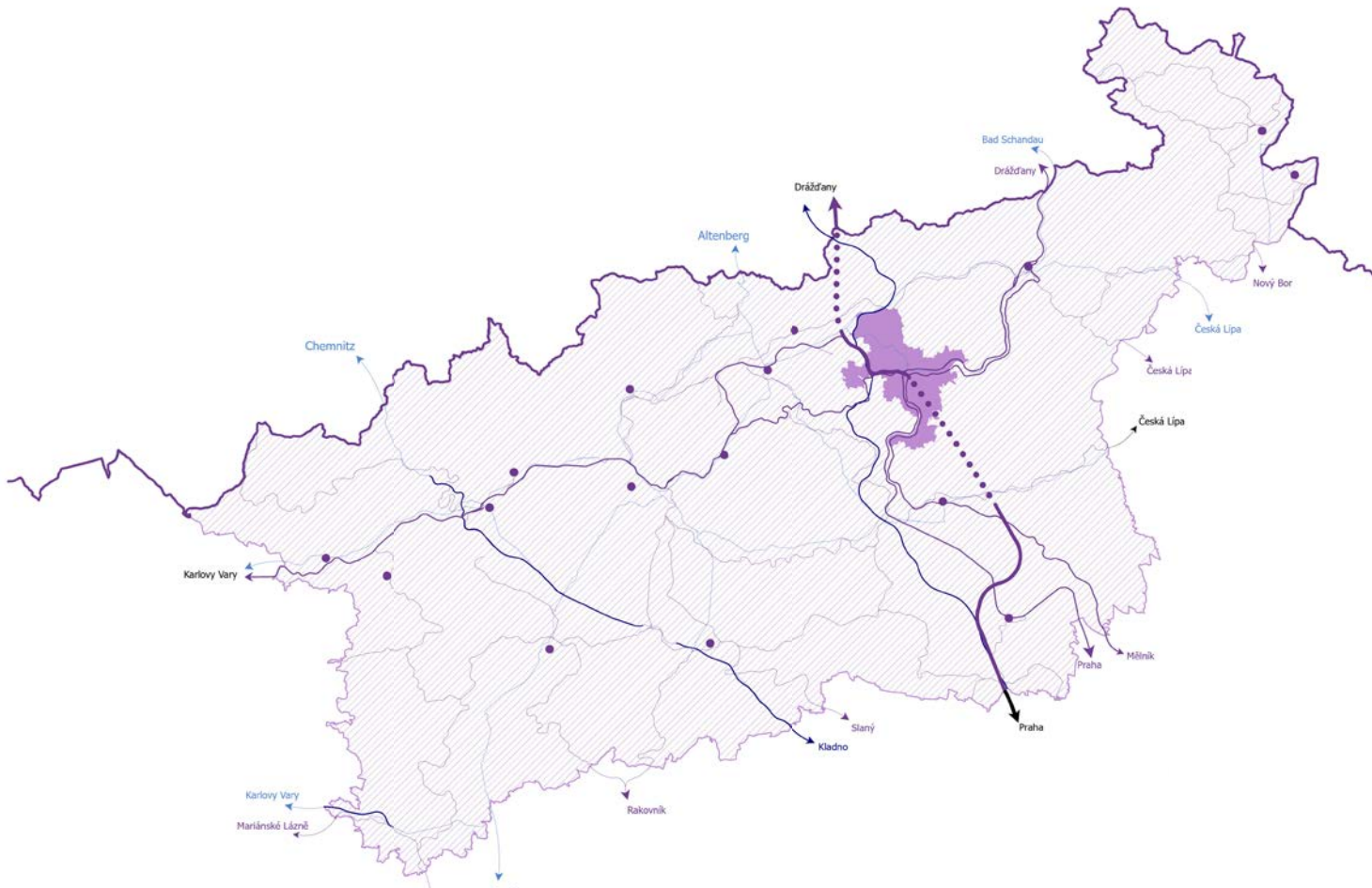
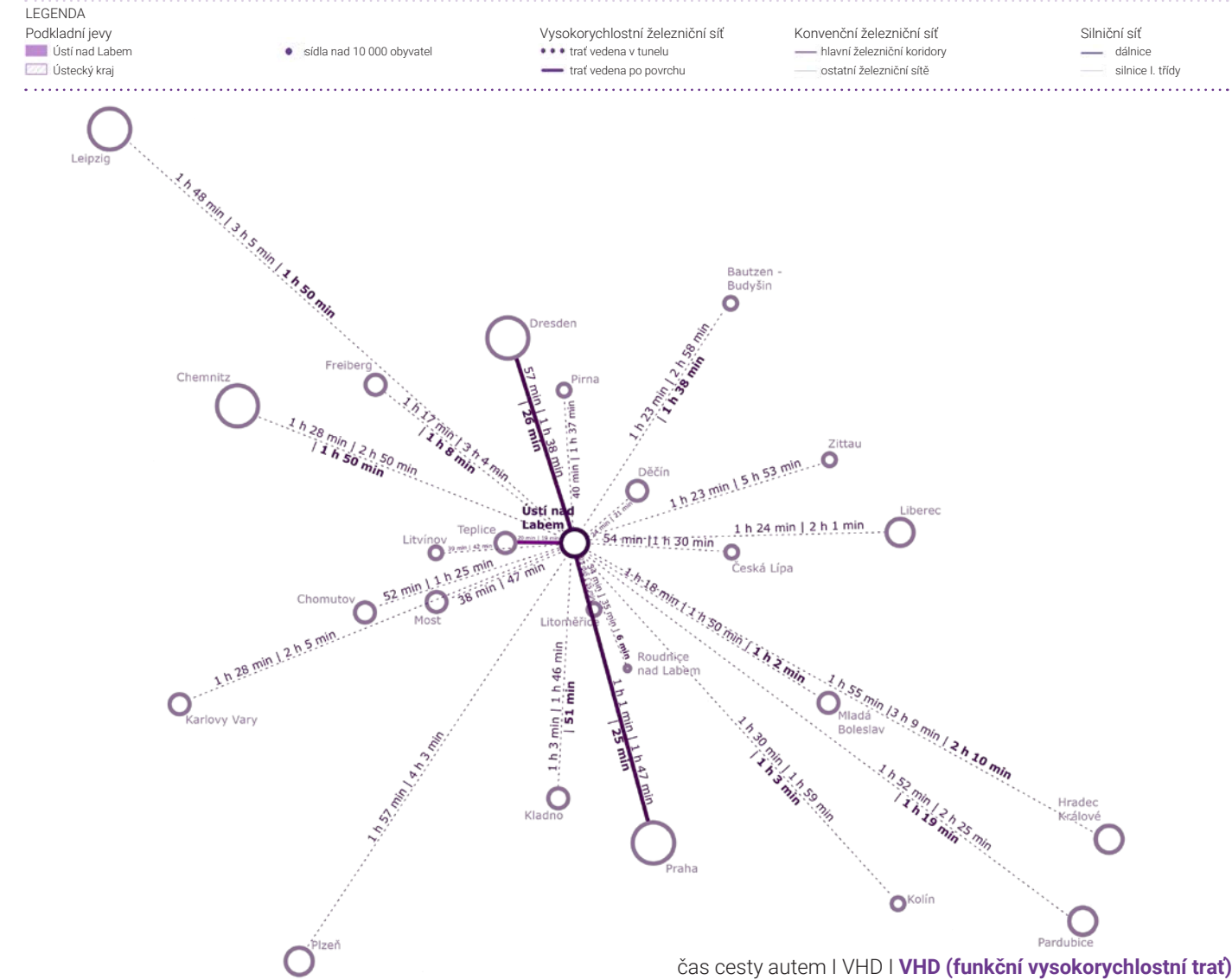


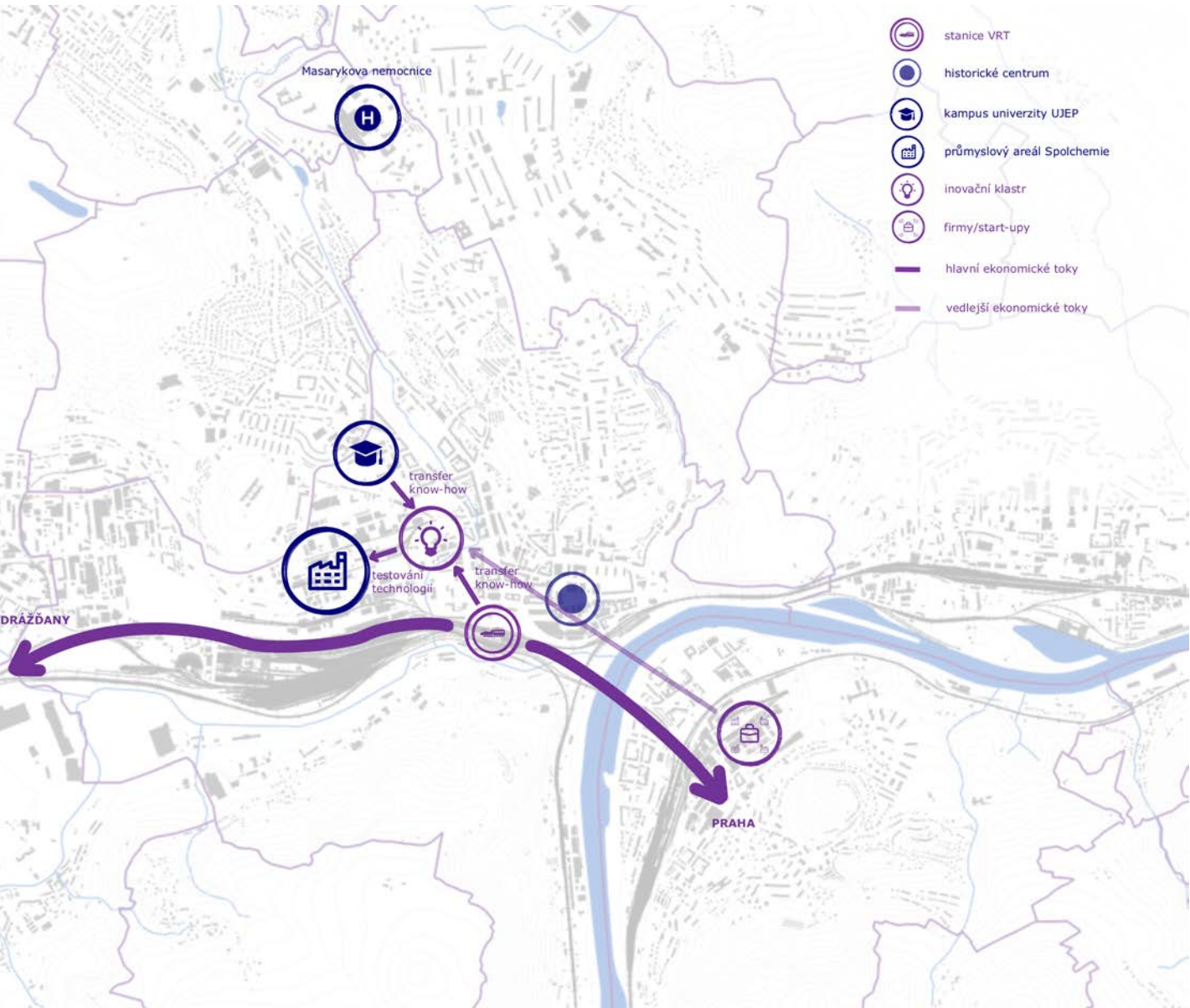
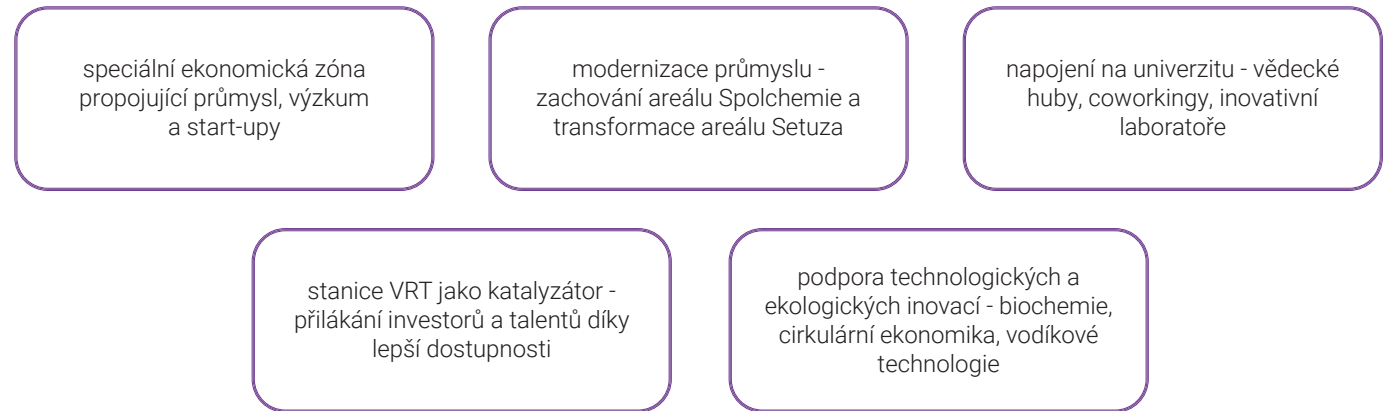
schéma rozšířených vazeb Ústí nad Labem v rámci kraje



čas cesty autem | VHD | VHD (funkční vysokorychlostní trať)

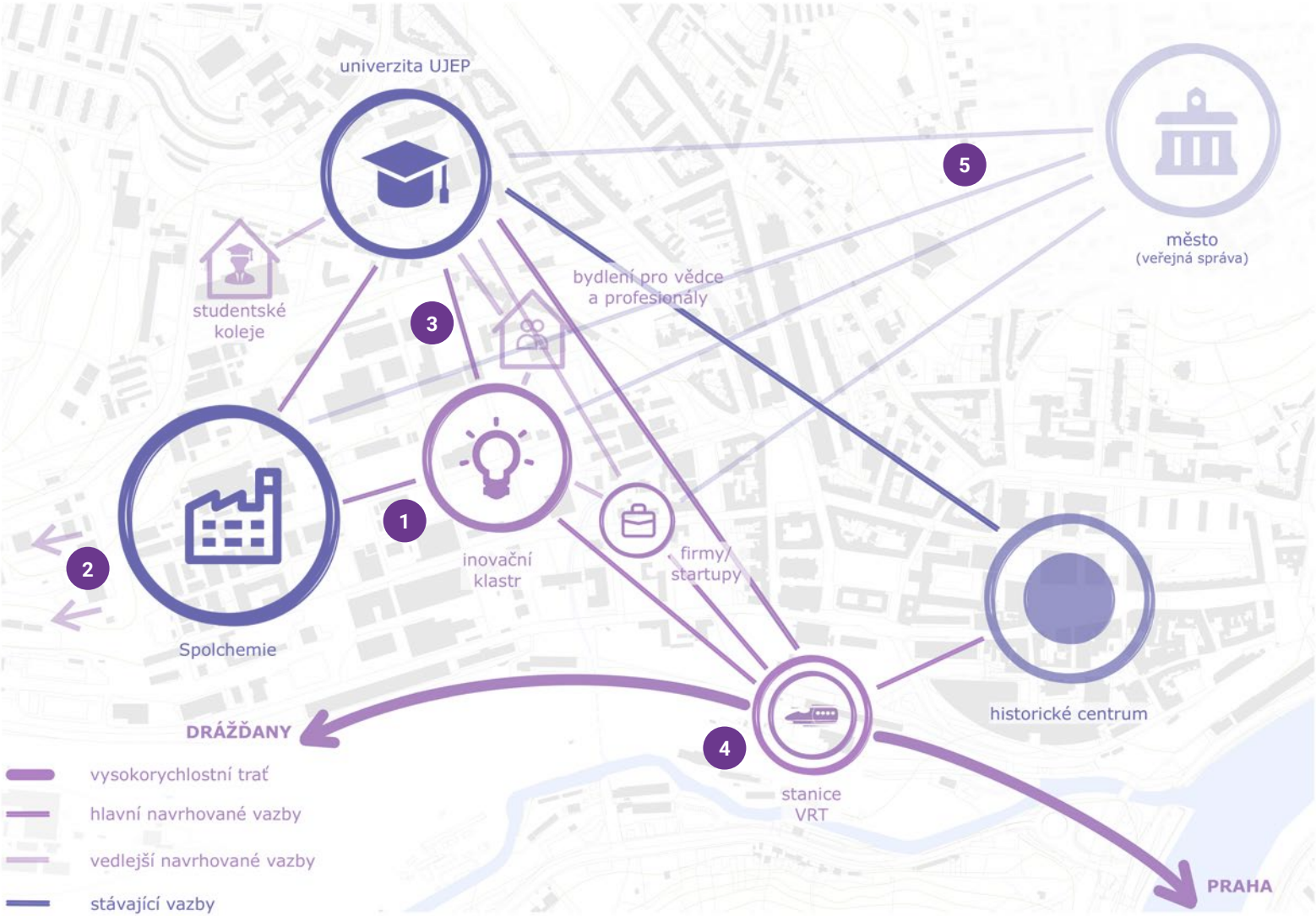
CÍL: OŽIVENÍ EKONOMIKY SKRZE INOVACE A PRŮMYSL

NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE



Vymezení inovačního klastru propojujícího univerzitu, výzkum a modernizovaný průmysl vytváří jedinečnou příležitost pro restart městské ekonomiky. Těžké a rizikové provozy jsou postupně přesouvány na okraj města, kde navazují na původní brownfieldy a uvolňují prostor pro čisté a lehké výrobní technologie.

Napojení na univerzitu UJEP zajišťuje kontinuální přenos know-how prostřednictvím stáží, společných výzkumných projektů a sdílených laboratorních kapacit. Stanice vysokorychlostní železnice zde funguje jako klíčový katalyzátor – zkracuje dojezd odborníků i investorů na desítky minut a posiluje pozici Ústí nad Labem jako dynamického centra inovací a průmyslu v rámci středoevropského koridoru.



1 SPECIÁLNÍ EKONOMICKÁ ZÓNA

Speciální ekonomická zóna vymezuje tři klíčové sektory – plochy za areálem Spolchemie, významný úsek v historickém centru a brownfield po Setuze – v nichž město nabízí zvýhodněné daňové podmínky, zrychlené povolovací procesy a infrastrukturní investice. Tyto zóny poskytují strategická místa pro expandující high-tech provozy, výrobní start-upy i výzkumně-vývojové laboratoře, čímž se maximalizuje využití existujících areálů a posiluje ekonomický efekt na celou aglomeraci.

2 PŘEMÍSTĚNÍ TĚŽKÉHO PRŮMYSLU

Modernizace průmyslu přemísťuje těžké a rizikové provozy Spolchemie na okraj města a postupně transformuje stávající chemický areál na platformu pro čisté a lehké výrobní technologie. Tento přechod je úzce napojen na inovační klastr, kde se v pilotních projektech ověřují nízkouhlíkové procesy, digitalizace a automatizace výroby za spolupráce akademické a podnikatelské sféry.

3 NAPOJENÍ NA UNIVERZITU

Napojení na univerzitu zajišťuje kontinuální transfer know-how mezi akademickou sférou a praxí prostřednictvím stáží, odborných praxí a společných výzkumných projektů. Studenti i zaměstnanci UJEP tak budou moci přímo spolupracovat s firmami a inkubátory, což urychlí aplikaci nových technologií v produkčním prostředí.

4 VRT JAKO KATALYZÁTOR

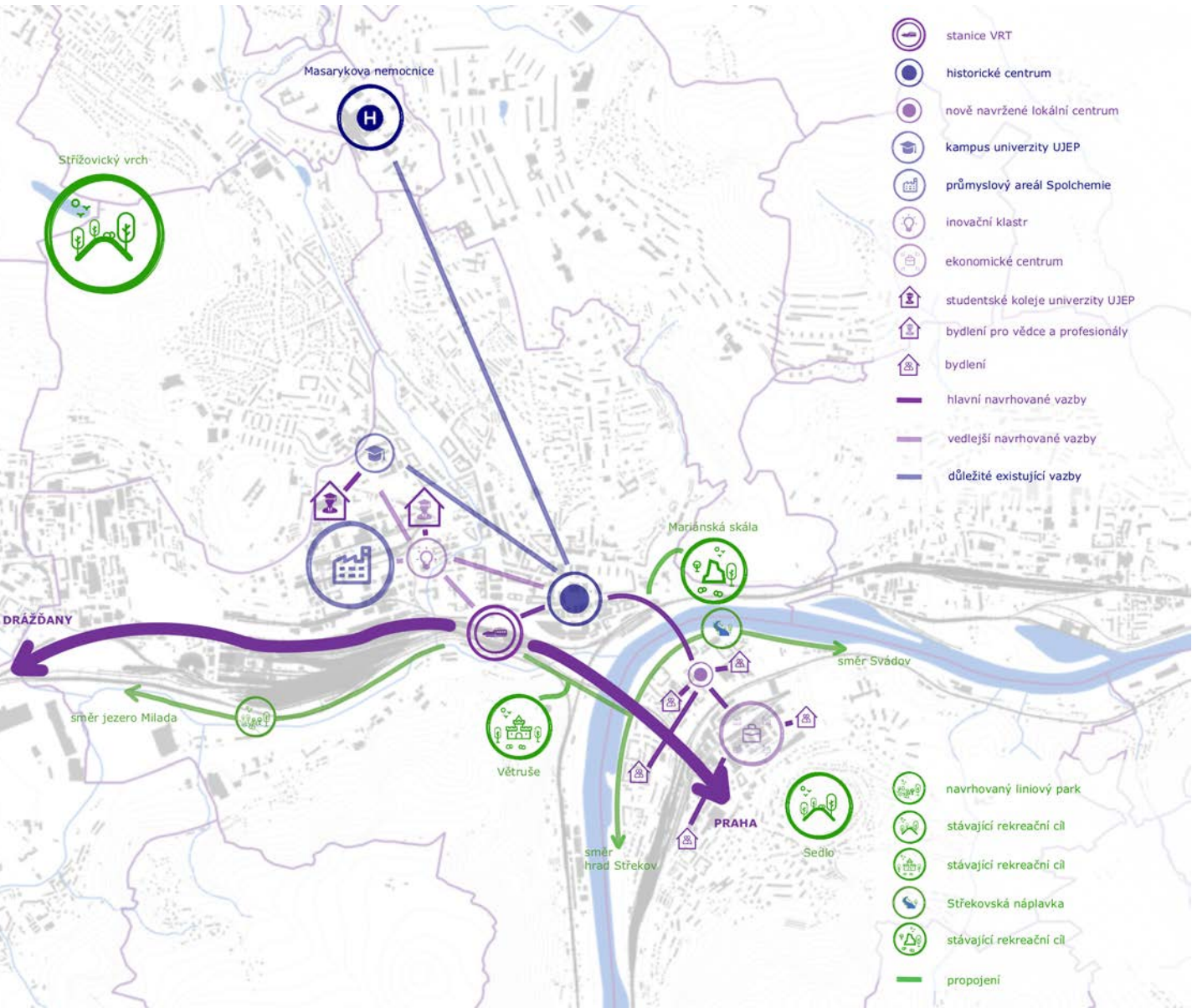
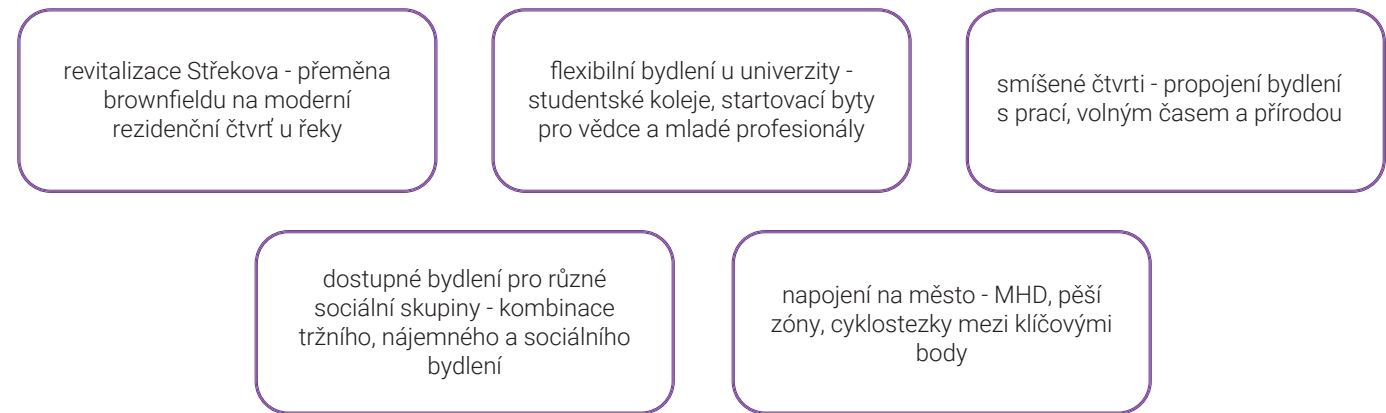
VRT jako katalyzátor zkrátí dobu dojetí odborníků, investorů i zaměstnanců do Ústí na desítky minut, čímž rozšíří pracovní trh a usnadní přilákání mezinárodních i domácích partnerů do inovačního klastru. Stanice VRT tak propojí lokální ekonomiku s nadregionálními centry výzkumu a průmyslu, urychlí tok lidského i finančního kapitálu a podpoří dynamický rozvoj nových firem.

5 PODPORA INOVACÍ

Podpora technologických inovací je realizována městem Ústí nad Labem prostřednictvím grantů, investičních pobídek a úpravy regulačního prostředí, které vytvářejí stabilní rámec pro vznik a rozvoj technologických firem. Veřejná správa zároveň financuje vybudování inovační infrastruktury – od rychlého internetu až po pilotní testovací zóny – a podporuje partnerství mezi start-upy, výzkumnými subjekty a průmyslem, čímž posiluje konkurenceschopnost regionu.

CÍL: KVALITNÍ BYDLENÍ NEJEN PRO NOVÉ GENERACE

NÁSTROJE K DOSAŽENÍ CÍLE



Zajištění kvalitního bydlení je jedním z hlavních předpokladů pro udržitelný rozvoj Ústí nad Labem. Návrh pracuje s různorodou strukturou bydlení, která odpovídá potřebám různých věkových a sociálních skupin – od studentů a mladých profesionálů přes výzkumné pracovníky až po rodiny a seniory.

Nová výstavba rozvíjí koncept smíšených čtvrtí, které propojují bydlení s prací, službami a zelení. Vznikají tak živé městské

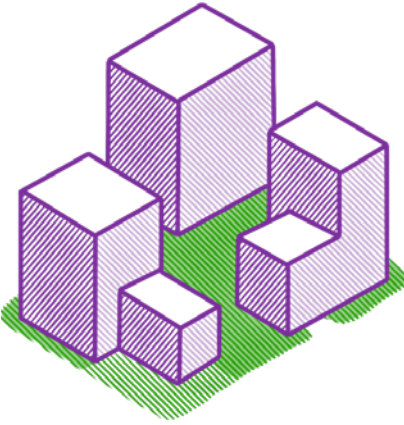
bloky s aktivním parterem a komunitními prostory. Specifický důraz je kladen na flexibilní formy bydlení v blízkosti univerzity, dostupné nájemní byty i kvalitní rodinné bydlení ve vazbě na přírodu.

Návrh zároveň pracuje s dostupností – nová zástavba je napojená na systém MHD, pěších vazeb a cyklostezek, čímž podporuje udržitelnou mobilitu a soudržnost městské struktury.



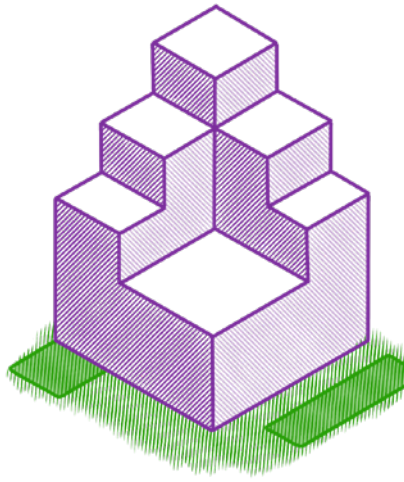
STUDENTSKÉ KOLEJE

Sdílené bydlení pro studenty a mladé profesionály.
Možnost komunitních prostor a coworkingu.



BYDLENÍ PRO VĚDCE A PROFESIONÁLY

Byty s vyšším standardem a možností propojení práce a bydlení.
Větší podíl menších jednotek pro jednotlivce.



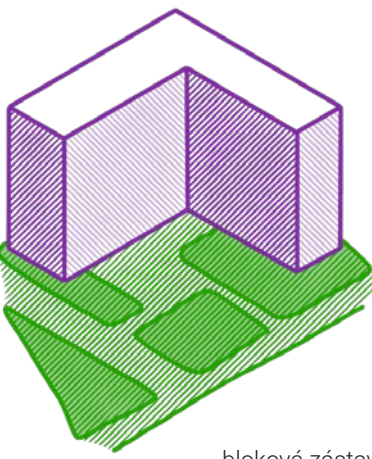
BYDLENÍ PRO VŠECHNY GENERACE

Mix nájemního, tržního a dostupného bydlení.

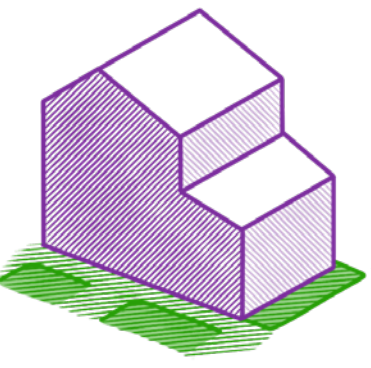
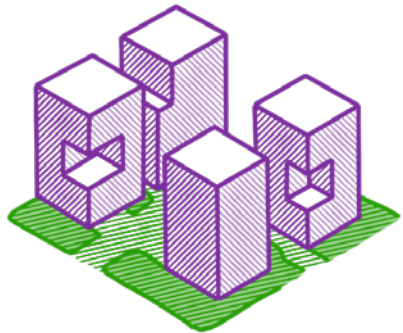
Parter s aktivitami, bloková a bodová zástavba, prostor pro lokální centra.

BYTOVÉ DOMY - modulární i klasická struktura s důrazem na komunitní zázemí, flexibilní řešení pro různé typy domácností

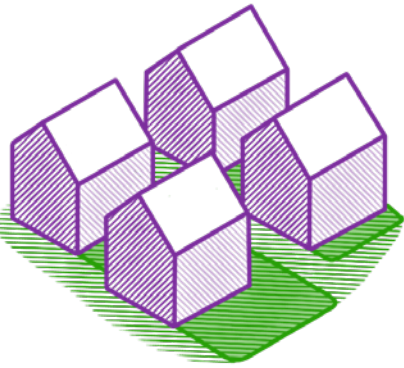
RODINNÉ DOMY - nízkopodlažní bydlení v zeleni, ideální pro rodiny, soukromí, klid a kontakt s přírodou.



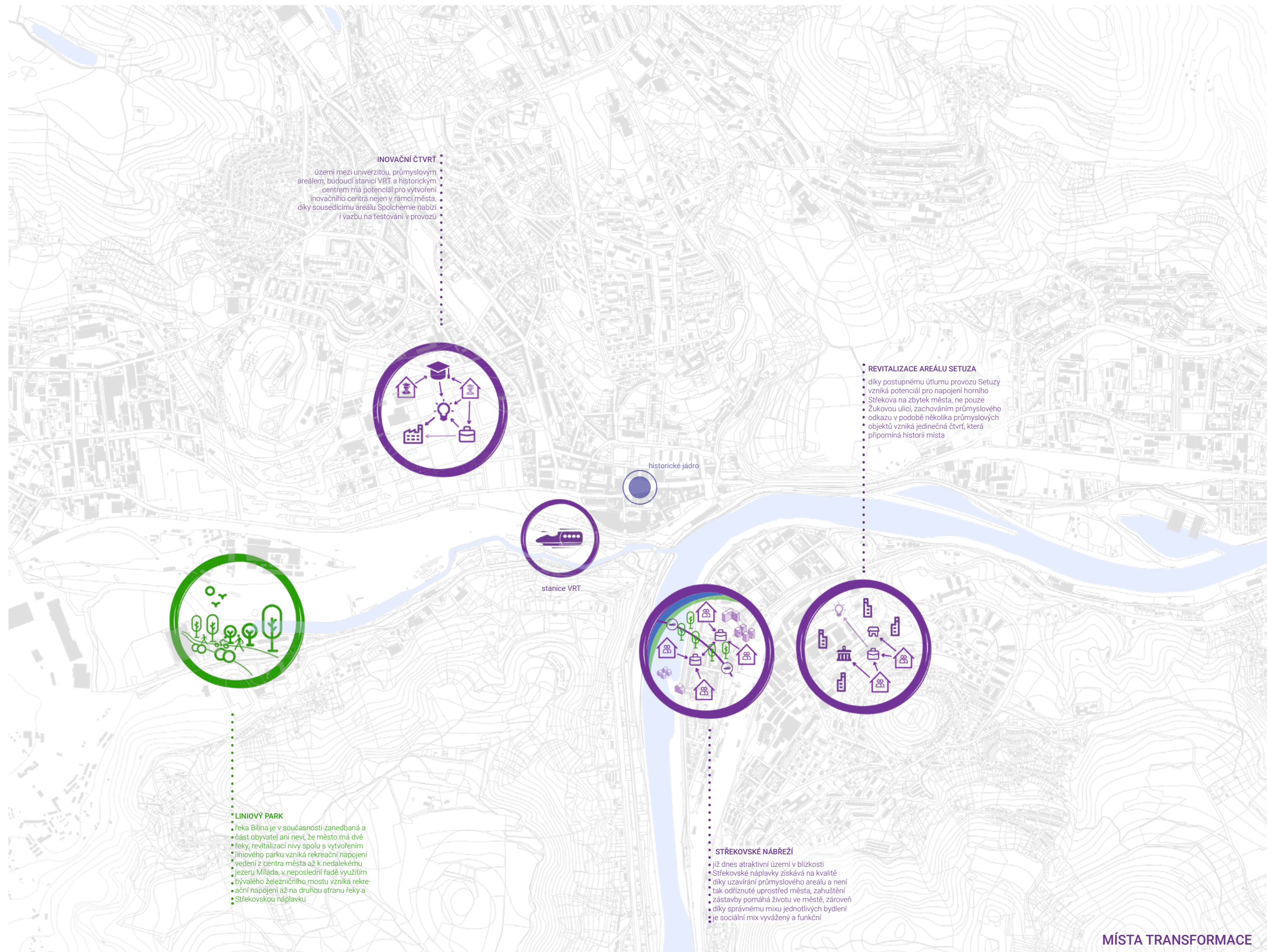
bloková zástavba



bytové domy



rodinné domy





LINIOVÝ PARK OD NÁPLAVKY K JEZERU

koncepte



LINIOVÝ PARK OD NÁPLAVKY K JEZERU

Liniový park podél řeky Bíliny je navržen jako nový krajinářský koncept, který propojuje městské prostředí Ústí nad Labem s přírodními hodnotami údolí. Park se rozvíjí v prostoru mezi železniční tratí na severní straně a přivaděčem z dálnice D8 na straně jižní. Územím prochází řeka Bílina, která v blízkosti návrhového území ústí do řeky Labe.

Samotný vznik parku není primárně vázán na změny v infrastruktuře, avšak částečné uvolnění železničních ploch v některých částech území umožňuje jeho rozšíření a lepší napojení na okolní městskou strukturu. Hlavním cílem návrhu je však vytvořit souvislý veřejný prostor s krajinářským charakterem, který přispěje k obnově hodnot údolí řeky Bíliny a k posílení bezmotorové mobility v rámci města.

Význam území umocňuje i jeho historický kontext. Ústí nad Labem, jak již napovídá samotný název města, vzniklo právě na soutoku řek Bíliny a Labe. Návrh parku tak navazuje na původní význam tohoto místa a usiluje o jeho opětovné začlenění do každodenního života města.

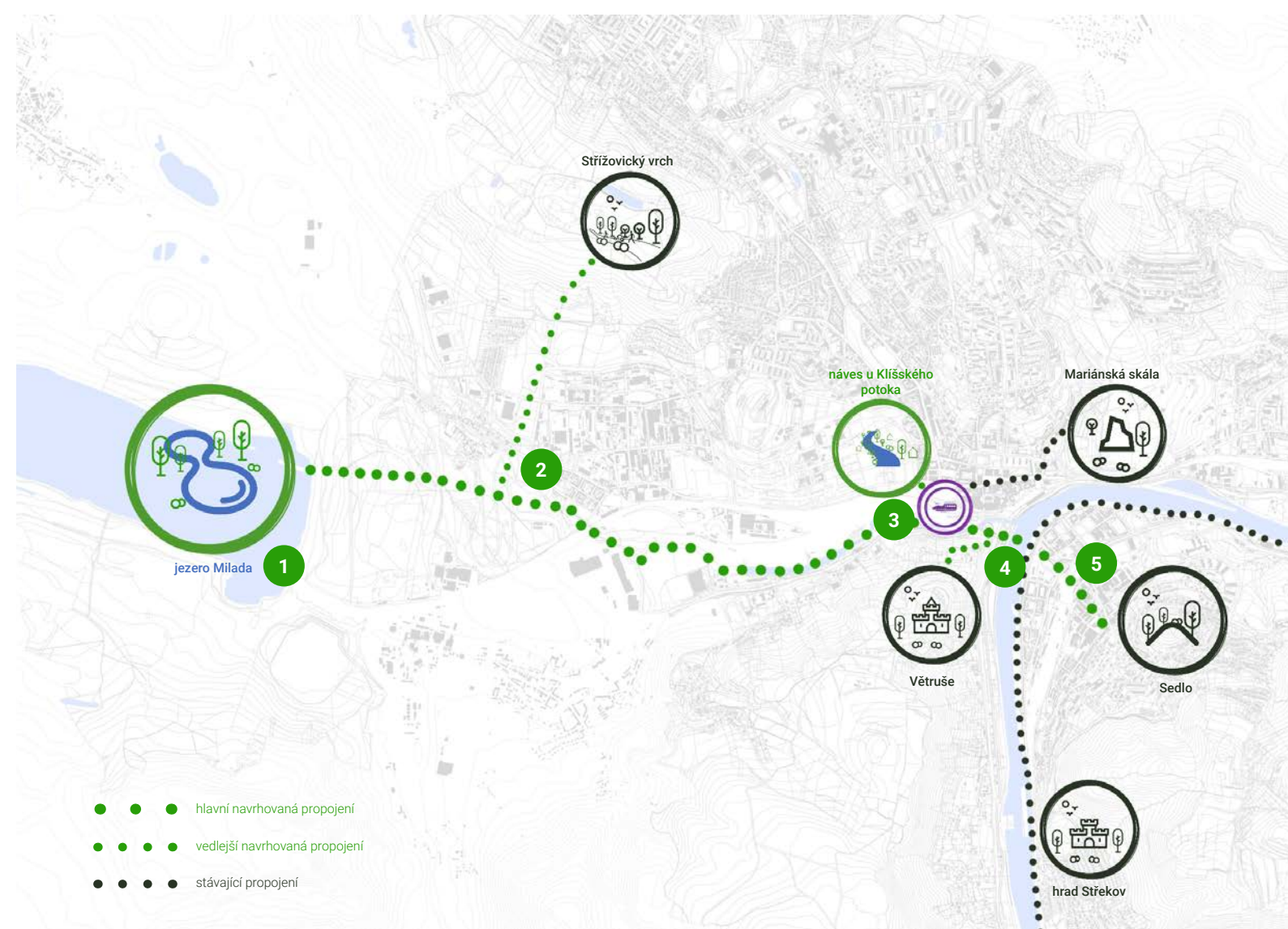
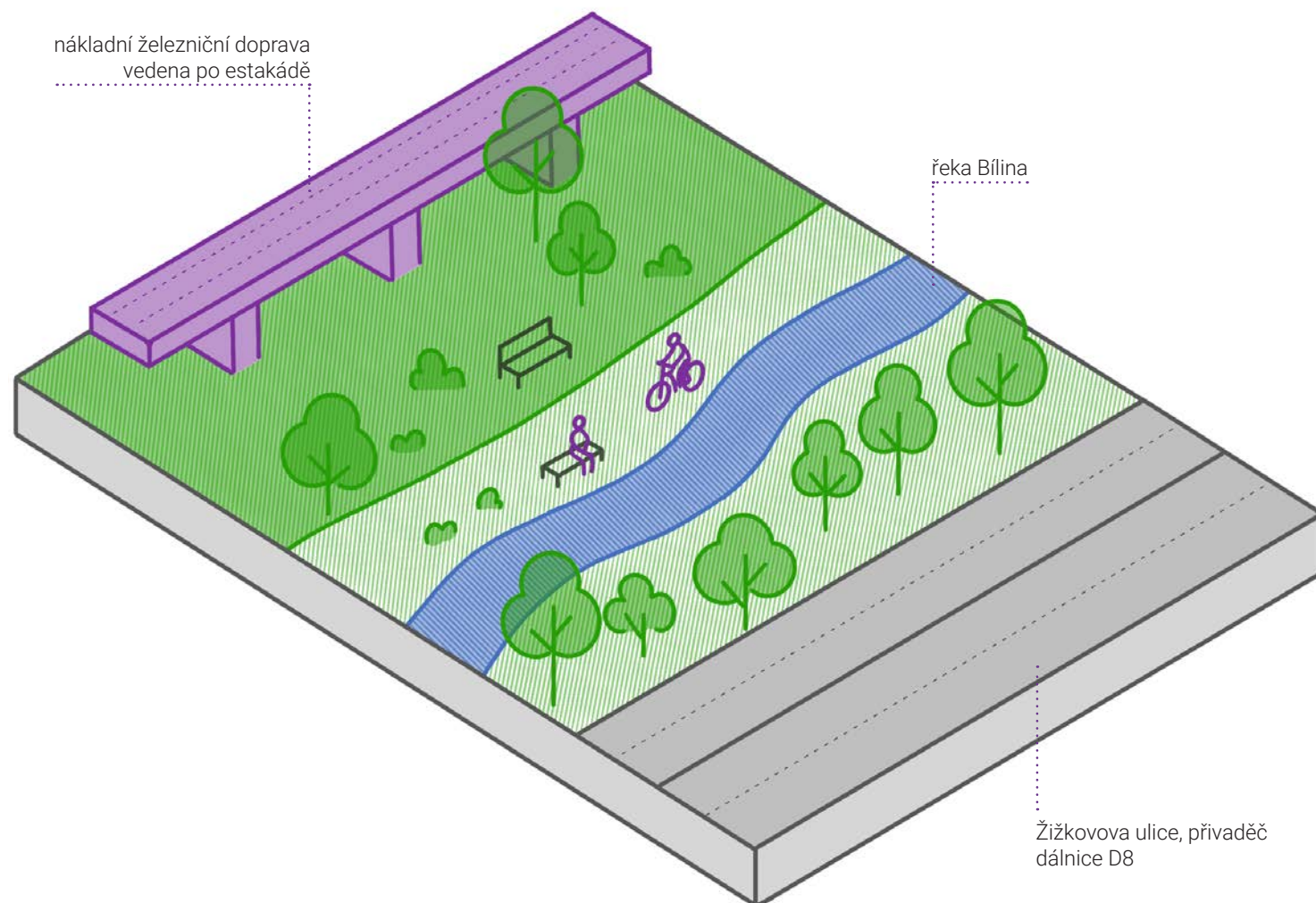
Součástí návrhu je také systém dopravních opatření v návaznosti na plánovaný terminál vysokorychlostní železnice (VRT). Parkoviště P+R je situováno na jižní stranu terminálu, v blízkosti přivaděče, čímž je umožněno ukončení tranzitní dopravy bez nutnosti jejího průjezdu městem. Liniový park zajišťuje klíčové pěší a cyklistické propojení mezi centrem města a krajinou v okolí jezera Milada. Další napojení



na městskou strukturu je umožněno podél Klíšského potoka, který slouží jako důležitá pěší a cyklistická spojnice směrem do centra města, přestože není přímo součástí liniového parku.

Významným prvkem návrhu je také transformace původního železničního mostu přes řeku Labe na cyklistickou a pěší lávku. Tento nový prvek umožňuje napojení na Labskou cyklostezku (č. 2) v oblasti Střekova a přispívá k celkovému rozvoji bezmotorové dopravy v městském prostoru. Stávající automobilová doprava nadále využívá most Dr. Edvarda Beneše a Mariánský most, čímž je liniový park chráněn před zbytnou dopravní zátěží.

Návrh liniového parku tak představuje komplexní řešení, které propojuje rekreační, ekologické a dopravní funkce, obnovuje vztah města k řece a posiluje jeho identitu prostřednictvím respektu k historickému významu soutoku Bíliny a Labe.



1 REKREAČNÍ CÍL JEZERO MILADA

Jezero Milada je jedním z nejvýznamnějších rekreačních míst v okolí Ústí nad Labem. Nabízí cyklostezky, turistické trasy, sportoviště i možnosti koupání a plavby. Návrh pracuje s přímým propojením jezera s centrem města – přes novou stanici VRT i revitalizovaný železniční most – a zároveň posiluje vazbu na širší region směrem k Teplicím.

2 NAPOJENÍ SMĚR STŘÍŽOVICKÝ Vrch

Střížovický vrch tvoří významné rekreační zázemí na hraně města, přístupné zejména z Klíše. Nové napojení zajišťuje pokračování zelené trasy podél parku směrem k vrchu a propojuje městské krajinné prvky s okolní přírodou. Vzhledem k navržené transformaci přilehlých průmyslových ploch zůstává tato vazba důležitým přírodním zakončením zelené osy.

3 PROPOJENÍ PŘES STANICI VRT

Nová stanice vysokorychlostní železnice je zásadním bodem pro městskou i regionální mobilitu. Liniový park na ni přímo navazuje a umožňuje plynulé propojení centra, Milady i dalších rekreačních cílů bez nutnosti využití automobilové dopravy. Návrh klade důraz na prostupnost území, aby železnice nepůsobila jako bariéra – vzniká nové propojení v její západní části s ohledem na vedení Klíšského potoka. Tím vzniká klíčový přestupní uzel a přirozená křižovatka pohybu mezi městem a krajinou.

4 REVITALIZOVANÝ BÝVALÝ ŽELEZNIČNÍ MOST

S výstavbou vysokorychlostní tratě vzniká nový most přes Labe a původní železniční most je předán městu k novému využití. Návrh počítá s jeho revitalizací pro pěší a cyklistické propojení, čímž rozšiřuje liniový park směrem na Střekov. Dochází tak k přímému napojení na Střekovskou náplavku, kde se park propojuje s funkčním úsekem Labské cyklostezky.

5 PARK POD ESTAKÁDOU VRT

Nová estakáda vysokorychlostní tratě významně proměňuje prostor Střekovského nábreží – vlak zde vyjíždí ze Středohorského tunelu a klesá směrem k řece. V prostoru pod estakádou vzniká městský park, který propojuje Střekovskou náplavku s vyhlídkou na Sedle. Návrh využívá prostor omezený hlukovými limity pro denní rekreaci a doporučuje drobná sportoviště a pobytové plochy, které přinášejí využití i v méně atraktivním území.



STŘEKOVSKÉ NÁBŘEŽÍ

konceptce

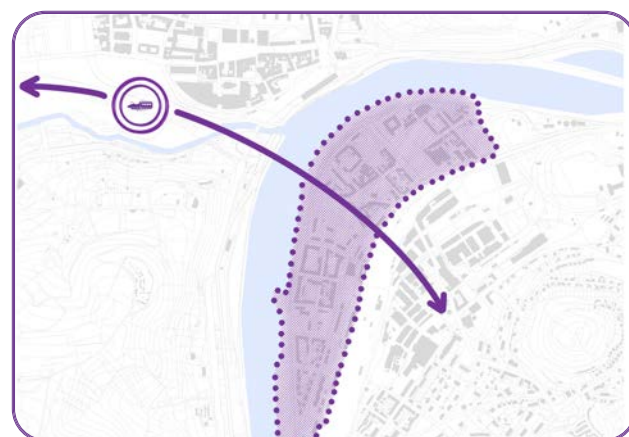


STŘEKOVSKÉ NÁBŘEŽÍ

Území Střekovského nábreží je součástí širší transformace městského prostředí v Ústí nad Labem. V rámci návrhu je zde definováno základní prostorové a funkční využití ploch formou územního plánu, nikoli konkrétní zástavby. Zásadní podmínkou rozvoje je respektování povodňových rizik, proto je městské využití, včetně obytných funkcí, doporučeno od druhého nadzemního podlaží výše.

Výstavba vysokorychlostní tratě zasahuje do části nábreží a vyžaduje vybudování nového železničního mostu přes Labe. Trať vyjíždí ze Středohorského tunelu v prostoru bývalého areálu Setuzy a postupně na estakádě klesá k řece. Je zde navrženo i nové propojení ke stávající železniční trati ve směru na Lovosice. Součástí návrhu je využití původního železničního mostu pro pěší a cyklistické propojení, což umožní přímé napojení na plánovaný terminál vysokorychlostní železnice (VRT).

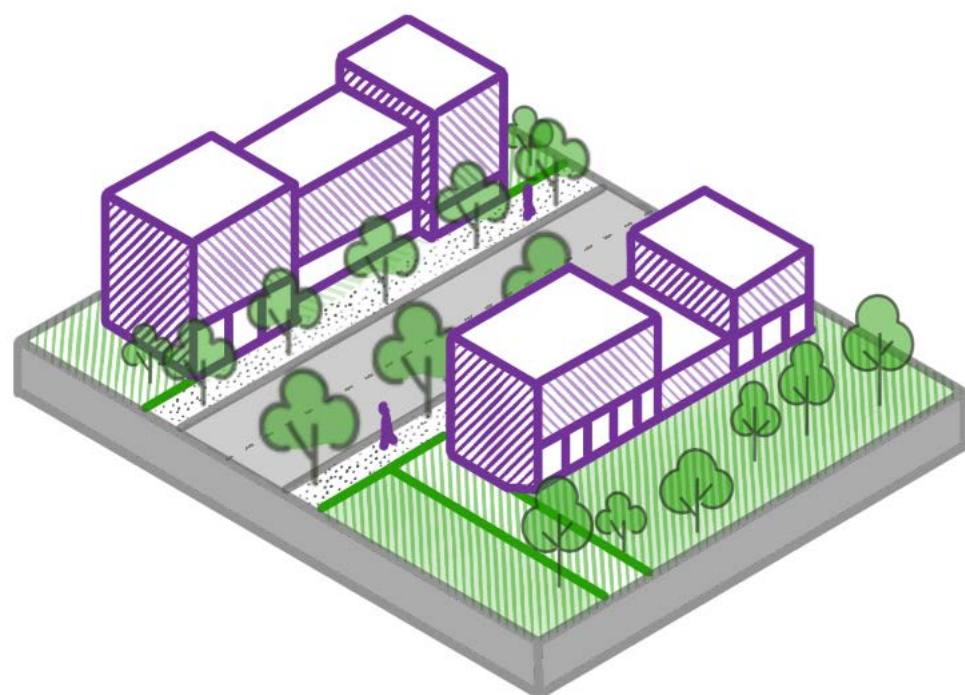
Prostorová kompozice zajišťuje ochranu obytných struktur od hluku a vibrací – mezi estakádou a obytnými zónami je navržen liniový park, který má kromě ochranné i rekreační funkci. Z hlediska sociální struktury města je doporučeno kombinovat různé formy bydlení – tržní, nájemní i sociální – a tím podporovat sociální diverzitu a stabilitu území. Jedním z významných kvalitativních prvků území je jeho těsné sousedství se Střekovskou náplavkou, podél níž prochází Labská cyklotrasa. Toto propojení umožňuje každodenní rekreaci v blízkosti vody a vytváří potenciál pro doplnění veřejného prostoru například formou pobytových schodů, sportovních a odpočinkových areálů nebo městských zahrad.



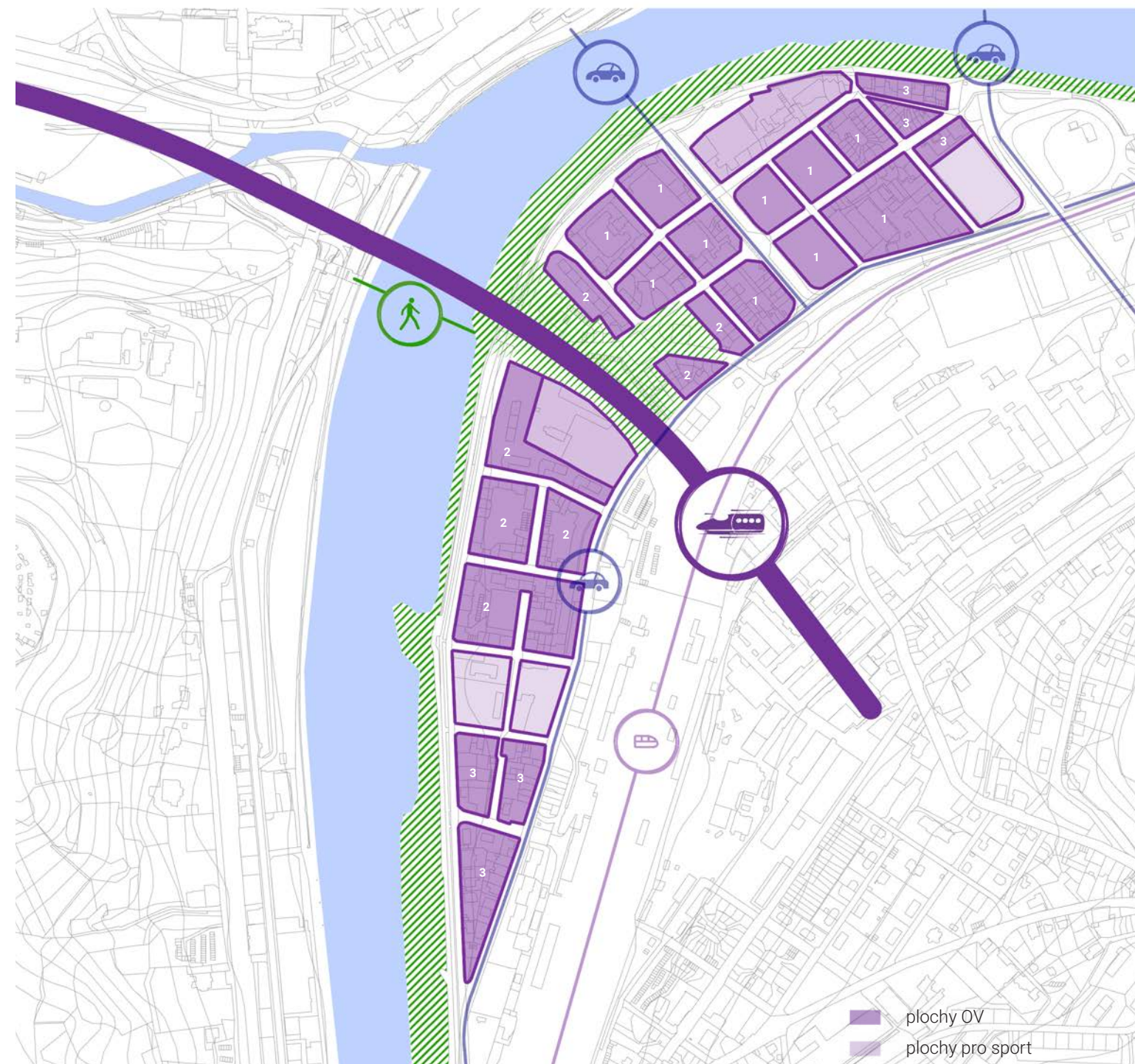
Nábřeží se tak může stát atraktivní rekreační osou nejen pro obyvatele nově navrhovaných obytných struktur, ale i pro celé město.

Silniční spojení s centrem města zajišťuje především most Dr. Edvarda Beneše, zatímco automobilová doprava na horní část Střekova je vedena přes Mariánský most a je tedy od revitalizovaného území odkloněna. Z urbanistického hlediska má území velký potenciál právě díky své poloze v rámci městského centra, byť bylo historicky odděleno řekou na jedné straně a průmyslovým areálem Setuzy na straně druhé. S postupným útlumem průmyslové výroby v oblasti a s novými dopravními projekty roste jeho atraktivita.

Z hlediska strategického rozvoje města je vhodné nejprve posilovat hustotu obytné struktury v centrálních částech města a až následně zvažovat rozšiřování zastavěného území do krajiny, která je v okolí Ústí nad Labem přírodně velmi hodnotná a z velké části i chráněná.

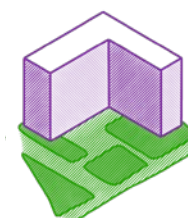


možné řešení ulice Národního odboje



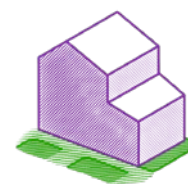
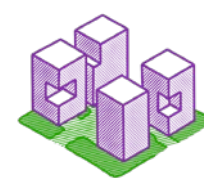
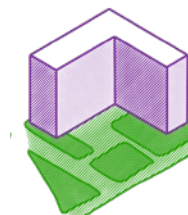
1 BLOKOVÁ ZÁSTAVBA

Dostavení bloků s přihlédnutím ke stávající zástavbě a vyhodnocení zachovávaných staveb. Vznik lokálního centra pro Střekovskou náplavku. Aktivní partery pro živý veřejný prostor v hlavních osách. Zachování průhledů na dominanty (krajský soud, průmyslová síla).



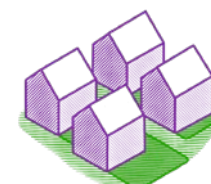
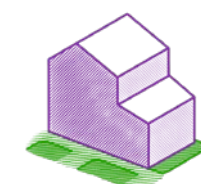
2 BYTOVÉ DOMY

Vyhodnocení stávajících budov a dostavba bloků primárně bytovými domy. Volitelný aktivní parter dle důležitosti.



3 BYTOVÉ/RODINNÉ DOMY

Vyhodnocení stávajících budov a dostavba bloků s ustupující výškou směrem od centra. Zástavba s maximální výškou 3 nadzemní podlaží.





AREÁL SETUZA

koncepce

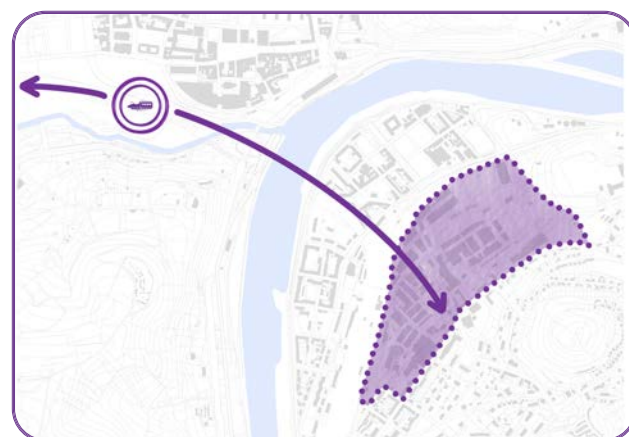


AREÁL SETUZA

Stávající průmyslový areál Setuzy je silným nositelem historie tohoto území. Návrh se snaží tuto industriální stopu zachovat prostřednictvím vybraných budov, které jsou znázorněny ve schématu níže. Jejich nové využití je uvažováno především pro kulturní a veřejné funkce – například galerie, muzea nebo prostory pro komunitní a vzdělávací aktivity.

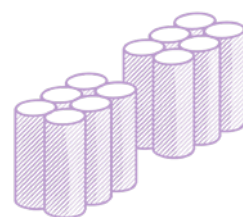
Historická Žukovova ulice, která dříve tvořila hlavní spojení s horním Střekovem a zároveň důležité napojení na centrum města, je v návrhu zachována. Novým a klíčovým prvkem je však estakáda vysokorychlostní tratě, se kterou návrh citlivě pracuje. V jejím okolí je navržen lineární park, který tlumí hluk a zároveň vytváří kvalitní rekreační prostor.

Zachované budovy zároveň určují rytmus nové zástavby a stávají se výchozími body pro strukturu funkčního využití. Bydlení je navrženo převážně směrem k hornímu Střekovu, čímž se přirozeně napojuje na stávající rezidenční struktury. V prostoru průmyslových sil vzniká nové náměstí jako symbolický odkaz na průmyslovou minulost. Funkčně zde převažují občanská vybavenost, administrativa a prostory pro



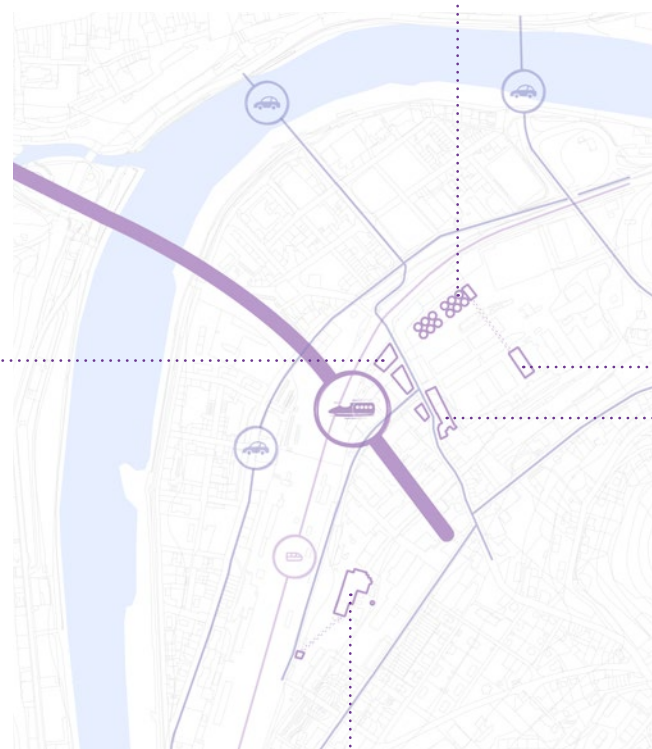
firmy a start-upy.

Území pracuje se dvěma hlavními veřejnými prostory – západní prostor je akcentován zachovanou průmyslovou budovou s komínem, východnímu pak dominuje industriální objekt sil, který tvoří výraznou vertikální dominantu. V blízkosti konvenční železniční tratě je navržen lehký průmysl, který zároveň plní funkci ochranné bariéry mezi obytným územím a dopravní infrastrukturou.

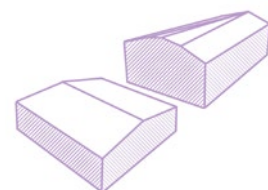


průmyslová sila

Sila tvoří výraznou dominantu města. Jejich zachování a nové využití uchovávají charakter území a odkaz na jeho průmyslovou minulost.

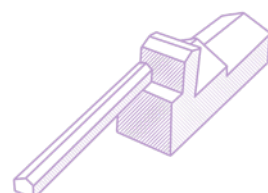


průmyslové haly



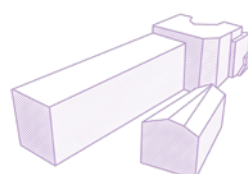
Haly podél Žukovovy ulice zvýrazňují historickou osu a připomínají původní strukturu a funkci území.

budova 27b



Budova je součástí dochovaného souboru propojeného mostky. Její nová funkce, například muzeum, navazuje na industriální identitu místa.

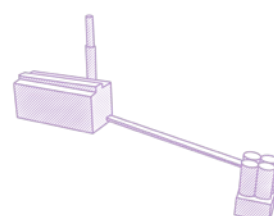
správní budova Schichtových závodů



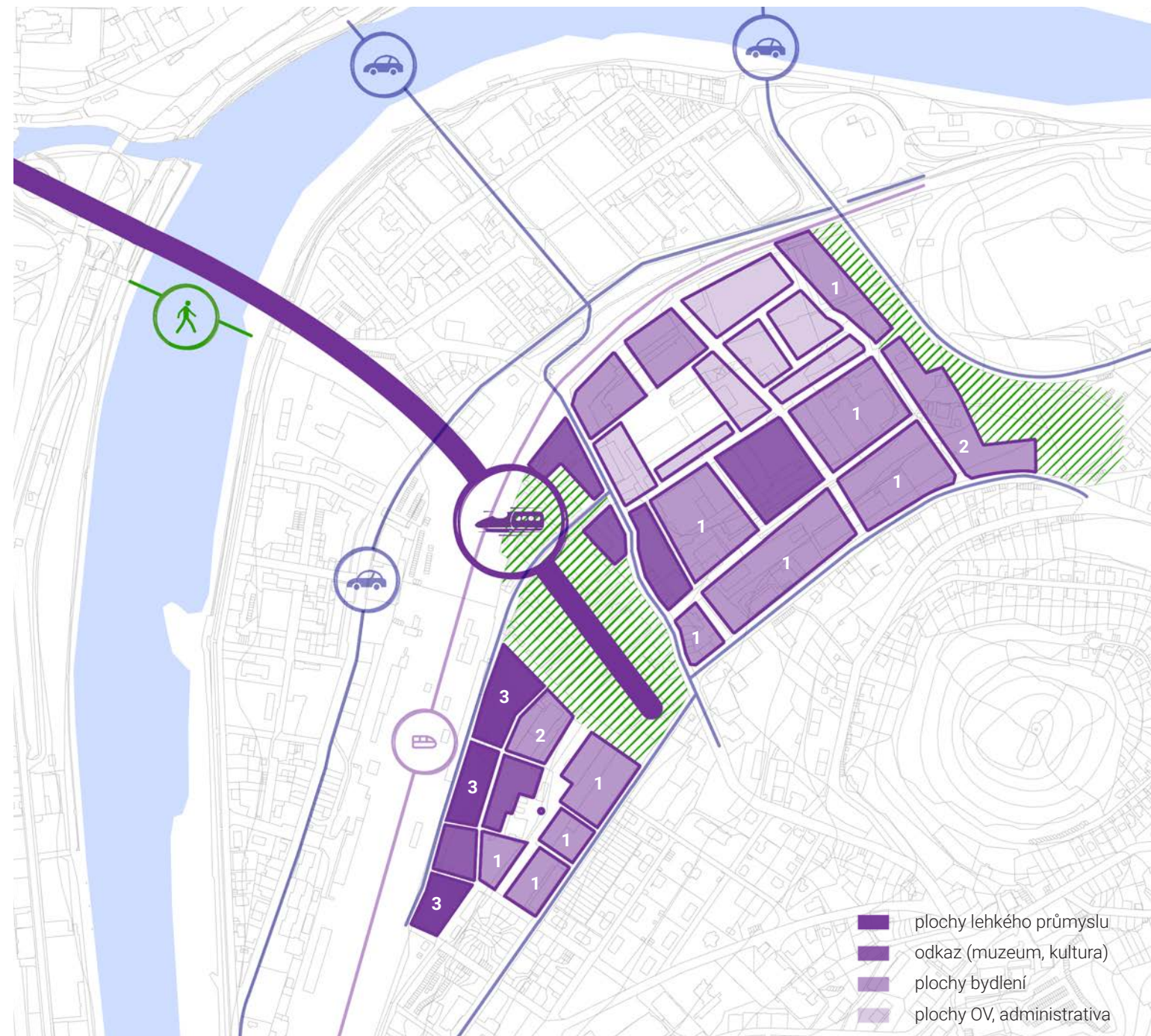
Památkově chráněná budova byla centrem jednoho z nejvýznamnějších chemických závodů v Evropě. Je důležitým nositelem identity místa.

tovární komín a přilehlá budova

Komín s přilehlou budovou tvoří rámec veřejného prostoru a připomínají průmyslové kořeny města.



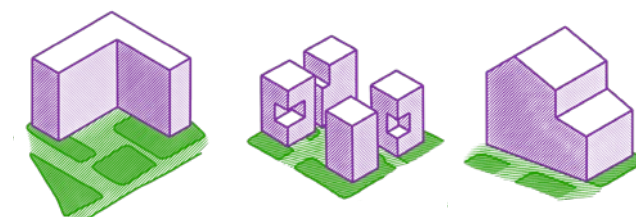
Minulost, která utváří budoucnost



- plochy lehkého průmyslu
- odkaz (muzeum, kultura)
- plochy bydlení
- plochy OV, administrativa

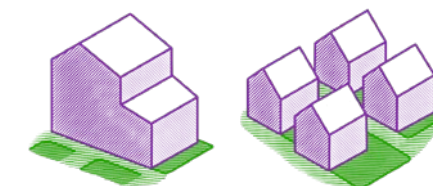
1 BYTOVÉ DOMY

Bytové domy zajišťují dostatečnou hustotu obyvatel a logické prostorové uspořádání s ohledem na polohu území vůči městu.



2 BYTOVÉ/RODINNÉ DOMY

Revitalizace území umožňuje novou výstavbu rodinných a bytových domů, čímž zároveň přirozeně navazuje na okolní zástavbu.



3 LEHKÝ PRŮMYSL

Plochy v blízkosti železniční trati fungují jako hluková bariéra vůči obytné zástavbě a zároveň navazují na průmyslový charakter území.



schéma napojení a provozu stanice VRT



dochovaná zástavba jako historická kotva čtvrti



zelená infrastruktura



doprava



veřejná prostranství



masterplan



3D model, perspektivy



INOVAČNÍ ČTVRŤ

urbanistický návrh



SCHÉMA NAPOJENÍ A PROVOZU VRT

Stanice vysokorychlostní železnice představuje zásadní prvek proměny dopravního systému města. Její provozní uspořádání a napojení na okolní infrastrukturu ovlivní nejen komfort cestujících, ale i možnosti dalšího rozvoje městských čtvrtí. Navržený dvoupodlažní terminál funguje jako přestupní uzel mezi dálkovou, regionální i městskou dopravou. Jeho cílem je nabídnout efektivní, bezpečný a přehledný systém pohybu v rámci nové stanice.

Vysokorychlostní vlaky jsou vedeny v horním podlaží, což zajišťuje jejich oddělení od ostatních vlakových systémů. Regionální doprava je umístěna v přízemí, čímž je umožněno snadné napojení na okolní městskou strukturu. Přirozená orientace cestujících je podpořena jednoduchým přestupem mezi úrovněmi. Součástí návrhu je i vymezení komfortních pěších tras, které propojují jednotlivá nástupiště i celé okolí terminálu.

Specifickým prvkem návrhu je úplné oddělení nákladní dopravy. Ta je vedena po estakádě situované na okraji areálu, směrem od centra města. Toto řešení výrazně zvyšuje plynulost a bezpečnost železničního provozu a zároveň eliminuje dopady hlučné dopravy na obytné zóny. Estakáda je navíc využita jako prostorová hranice, která pomáhá definovat nové veřejné plochy – včetně liniového parku.

Z hlediska dostupnosti je důležitým prvkem návrhu systém parkování typu P+R. Dvě parkoviště zajišťují obsluhu z obou hlavních směrů: větší z nich (přibližně 75 % kapacity)



je situováno u přivaděče z dálnice D8 a slouží především dojíždějícím z regionu. Menší parkoviště na městské straně umožňuje záchytné parkování obyvatelům Ústí nad Labem, kteří preferují individuální dopravu.

Pěší prostupnost územím je jedním z klíčových principů návrhu. Terminál je navržen jako otevřený průchod – umožňuje přímé spojení od centra města směrem k řece i do širšího území liniového parku. Druhé propojení zajišťuje podchod pod kolejištěm a propojuje veřejné prostory se systémem parkování i autobusovou obsluhou.

Napojení stanice na všechny formy dopravy – vysokorychlostní, regionální, nákladní, městskou i individuální – je klíčové pro zajištění její efektivity. VRT stanice se tak stává novým srdcem mobility města a vstupní bránou pro návštěvníky i obyvatele celého regionu.

NÁKLADNÍ DOPRAVA NA ESTAKÁDĚ

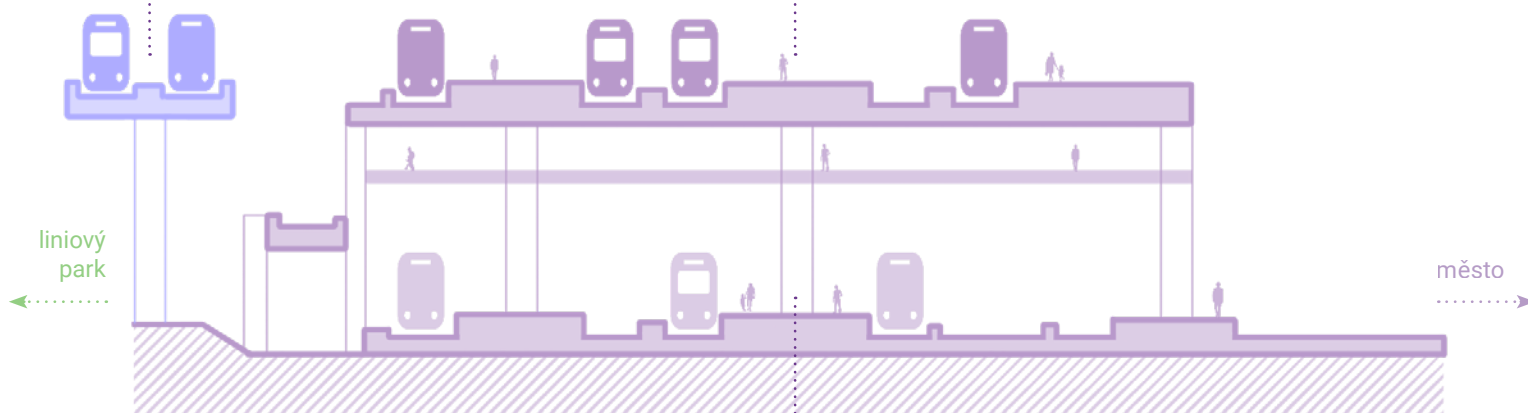
Oddělení nákladní dopravy od terminálu je logickým řešením pro plynulost provozu terminálu. Umístění estakády směrem od centra města pomáhá

VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY

V nadzemním podlaží jsou tři nástupiště pro dálkovou dopravu a jsou oddělena od regionální dopravy.

REGIONÁLNÍ VLAKY

V přízemním podlaží jsou tři nástupiště pro regionální dopravu.



VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ

Trať vede po nově vybudovaném železničním mostě a je napojena na nadzemní podlaží terminálu. Za stanicí klesá do úrovně terénu a pokračuje směrem na Drážďany.

REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ TRAŤ

Terminál slouží jako přestupní uzel mezi regionální a dálkovou dopravou. Stávající železniční stanice funguje na principu S-Bahnu a zůstává plně funkční.

NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ TRAŤ

Odklonění nákladní železniční tratě na oddělenou estakádu je z ryze praktického využití. Ze strany liniového parku zároveň tvoří zajímavý prvek v rámci území.

STÁVAJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ TRAŤ

Stávající železniční spojení na Děčín, Teplice a Roudnici zůstává zachováno jako regionální trať napojená na nové kapacity terminálu.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Napojení terminálu na silniční regionální dopravu je primárně přes silnici II. třídy. Umístění parkování P+R na druhé straně terminálu je strategické z hlediska minimálního dopadu zvýšení dopravy v rámci města.



PARKOVÁNÍ P+R

Parkoviště P+R jsou umístěna strategicky na hlavních vstupech do území. Umožňují přestup na VHD nebo pěší přístup k terminálu. Jsou navržena jako vícepatrové objekty s možností dalšího využití.

VHD DOPRAVA

V blízkosti terminálu je navrženo pouze jednoduché přestupní místo pro veřejnou dopravu, které zajišťuje návaznost na MHD a příměstské spoje. Hlavní důraz je kladen na pohodlný přestup a pěší dostupnost.



AUTOBUSOVÁ TOČKA

Obslužná точка pro MHD zajišťuje rychlý obrát autobusů v těsné blízkosti terminálu.



PĚŠÍ PROPOJENÍ

Důležitým prvkem návrhu je i propojení skrze železniční trať. Jsou navržena dvě propojení. První propojení je přímo přes navržený terminál a spojuje centrum s rekreační osou liniového parku. Naopak druhé propojení je koncipováno jako podchod a osově se drží Klíšského potoka. Toto propojení také funguje jako propojení parkování P+R s dopravním hubem.

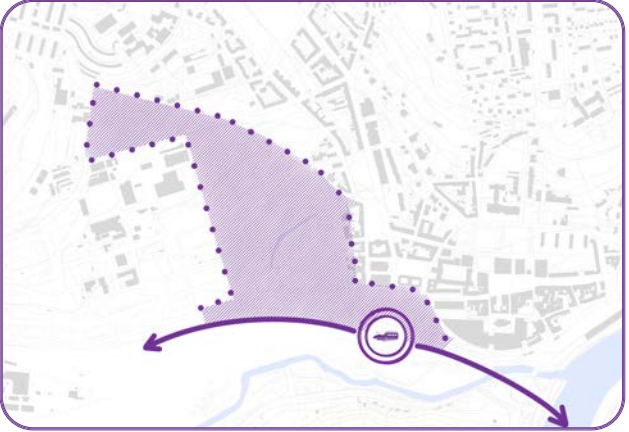
INOVAČNÍ ČTVRTĚ

Umístění vysokorychlostní železniční stanice v těsné blízkosti historického jádra představuje pro Ústí nad Labem zásadní příležitost. Tato dopravní investice může fungovat jako katalyzátor proměny centra i přilehlých území. Návrh proto počítá s postupným rozšířením centra města směrem k areálu **Spolchemie**, čímž vznikne strategicky položená městská zóna na pomezí **historického jádra**, kampusu **UJEP** a průmyslové oblasti.

Unikátní kombinace městských vrstev – **akademické, historické a průmyslové** – vytváří ideální podmínky pro inovační klastr. Spolchemie zůstává zachována nejen jako největší soukromý zaměstnavatel, ale slouží i jako testovací prostor pro udržitelné a čisté technologie ve spolupráci s univerzitou.

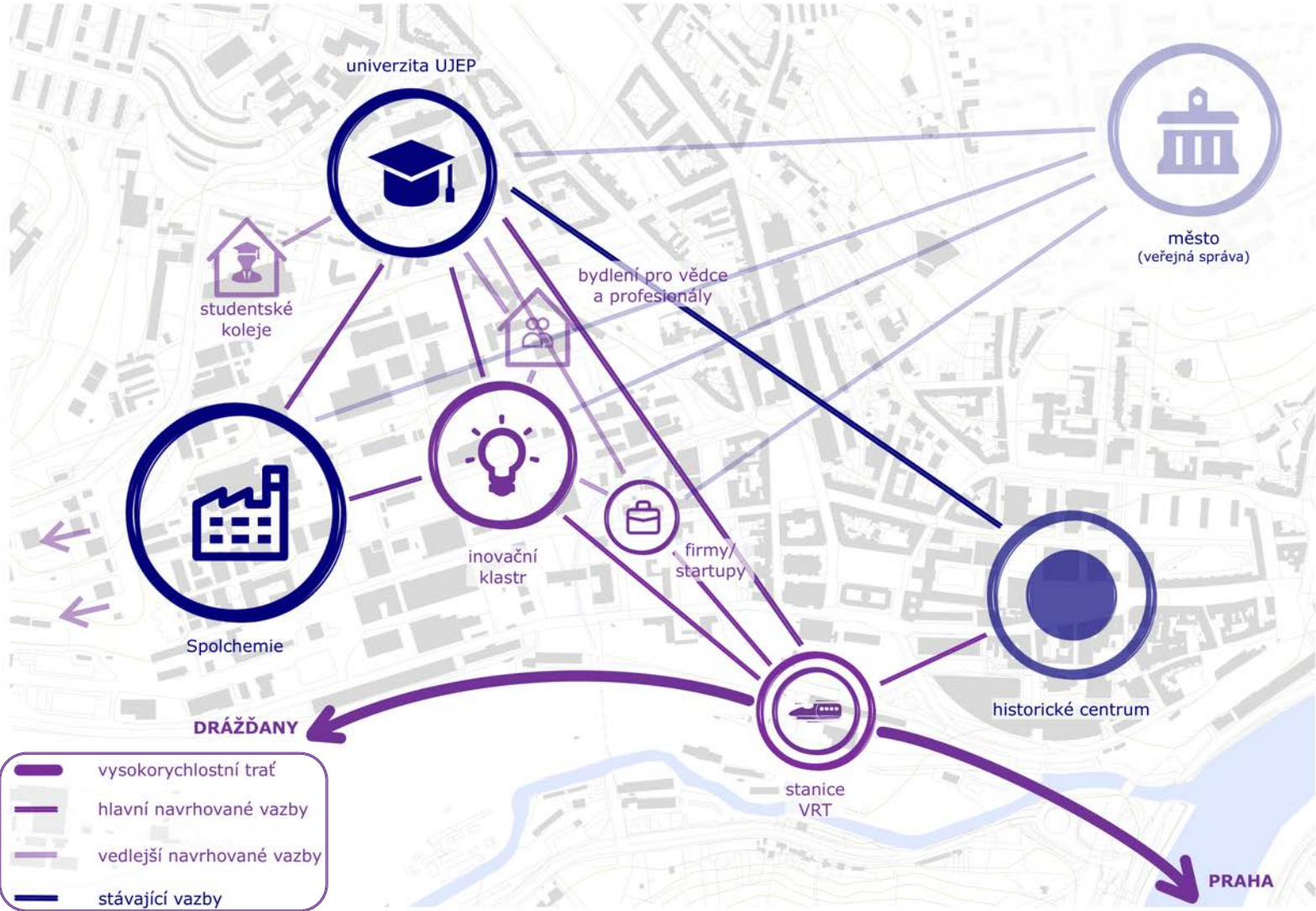
Přírodní prvek Klíšského potoka je ve svém úseku podél Bíliny částečně odhalený, aby vznikl příjemný veřejný prostor s lepším mikroklimatem. Tento biokoridor citlivě navazuje na síť zeleně nového centra a zároveň chrání ekologickou stabilitu území.

Mix funkcí spojuje **vědu, inovace a bydlení**. Inovační a výzkumné inkubátory propojují univerzitní a průmyslové zázemí, zatímco dvě rezidenční zóny – koleje pro studenty UJEP a residence pro vědce a mladé profesionály – zajišťují život v čtvrti i mimo pracovní dobu.



Následující dvě infografiky pak detailně ukazují:

Socio-ekonomické schéma vazeb mezi aktéry a rolí VRT stanice,
Schéma zelené infrastruktury s koridory, parky a rekreačními osami.



obr. 1: schéma socio-ekonomických vazeb

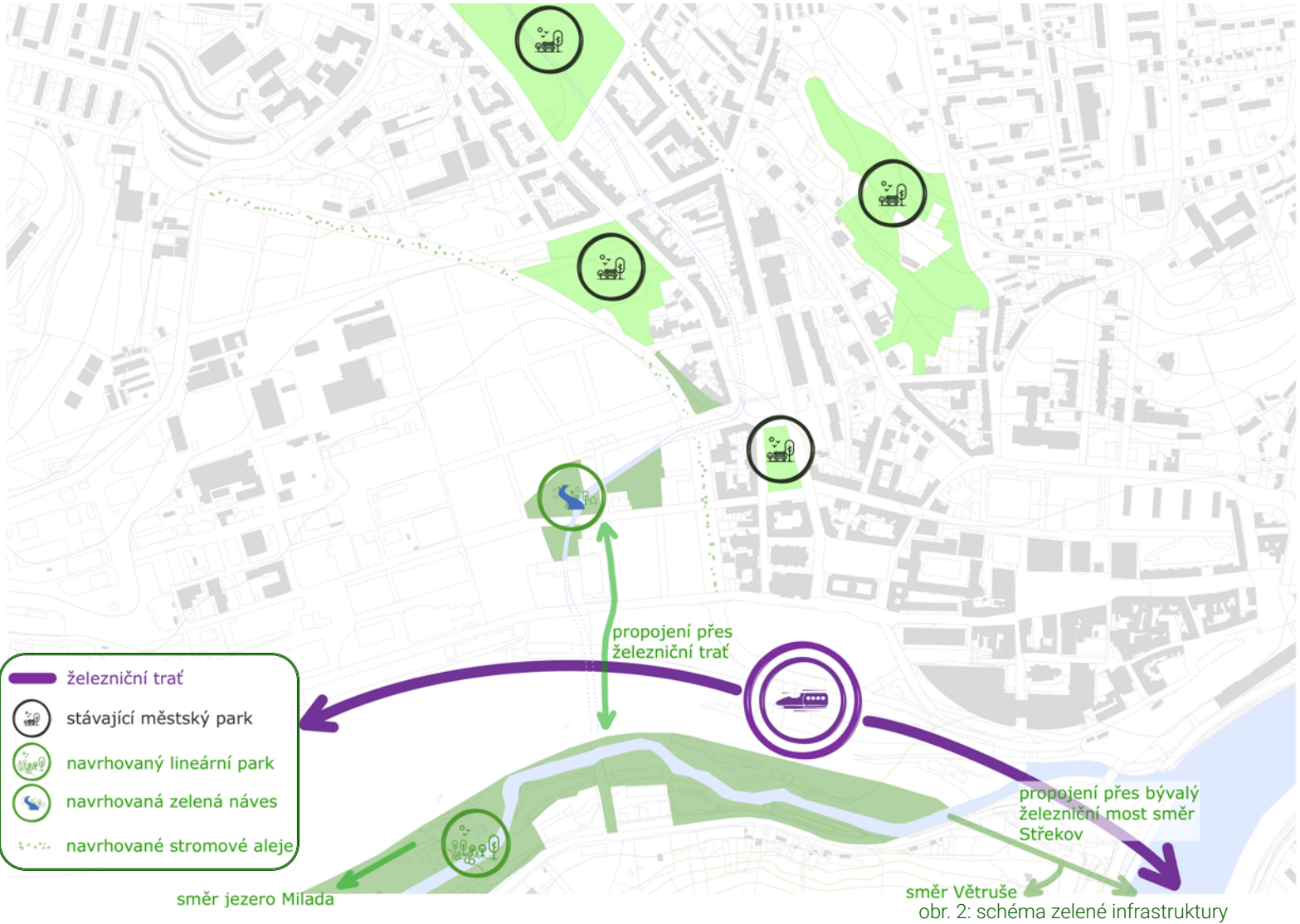


SCHÉMA SOCIO-EKONOMICKÝCH VAZEB (obr. 1)

Schéma primárně znázorňuje klíčové prostorové a institucionální vazby navrhované čtvrti. Do struktury území již zasahují dvě dominantní složky – **univerzitní kampus UJEP a chemický areál Spolchemie**. Nově sem vstupuje **vysokorychlostní stanice (VRT)** umístěná v těsné blízkosti historického centra.

1. Inovační klastr

Hlavním cílem je vybudovat zde **inovační klastr**, který oživí místní ekonomiku a prohloubí spolupráci mezi univerzitou, průmyslem a podnikatelským sektorem. VRT stanice funguje jako uzel, který usnadňuje mobilitu osob i přenos znalostí a tím vytváří impulz pro rozšíření centra města.

2. Studentské koleje a bydlení pro vědce a profesionály

V území jsou navrženy dva typy rezidenčních zón: **studentské koleje pro UJEP a residence pro vědce a profesionály**, což zajišťuje živost čtvrti i mimo pracovní dobu. Inovační inkubátory jsou situovány na jižním okraji areálu Spolchemie, kde umožňují testování a aplikaci nových technologií přímo v provozu.

3. Firmy a start-upy

Na severní straně, v bezprostřední blízkosti VRT stanice, se nacházejí prostory pro firmy a start-upy, které podporují **diverzifikaci městské ekonomiky**.

Veřejná správa města Ústí nad Labem hraje klíčovou roli jako partner při implementaci navrhovaného konceptu.

SCHÉMA ZELÉNÉ INFRASTRUKTURY (obr. 2)

Schéma zelené infrastruktury klade důraz na tři vzájemně provázané prvky, které zajišťují ekologickou soudržnost i rekreační kvalitu nově navržené čtvrti:

1. Liniový park podél Bíliny

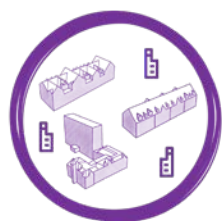
Liniový park spojuje novou **stanici VRT** s **jezerem Milada** a funguje jako hlavní rekreační osa. V trase parku je integrována nová **cyklostezka**, která je skrze revitalizovaný železniční most propojena s existující Labskou trasou. Díky racionalizaci železničního koridoru Správou železnic se uvolnila plocha pro rozšíření parku, čímž se zvýšil jeho ekologický i společenský přínos. Přístup na tento zelený koridor je zajištěn přímo z VRT stanice, kde mohou pěší i cyklisté pokračovat buď směrem k Miladě, nebo směrem ke Střekovu.

2. Revitalizovaný starý železniční most

Po výstavbě nové vysokorychlostní trati připadne opuštěný most městu a bude přebudován na **pěší a cyklistickou lávku**. Tím vznikne mostní spojení mezi liniovým parkem a Střekovskou náplavkou.

3. Obnovení Klíšského potoka a nová zelená náves

Klíšský potok bude vyveden na povrch v centrální části čtvrti a upraven jako biokoridor obklopený veřejnou zelení. Okolo potoka vznikne zelená náves, která bude sloužit jako klidové a společenské místo. Potok navazuje na síť sekundárních zelených tras, jež spojují **univerzitní kampus, inovační klastr i rezidenční zóny**, a doplňuje tak hlavní liniový park podél Bíliny.



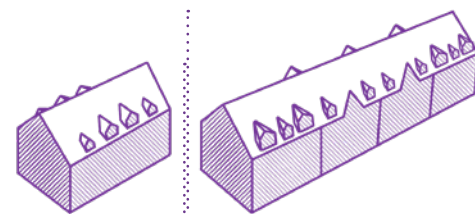
DOCHOVANÁ ZÁSTAVBA JAKO KULTURNÍ KOTVA INOVAČNÍ ČTVRTI

Území navrhované inovační čtvrti v sobě nese silnou historickou stopu dělnické zástavby, která tvoří podstatnou součást industriální paměti Ústí nad Labem. Návrh pracuje s těmito dochovanými strukturami citlivě a integruje je do nové funkční vrstvy území. Dochované objekty slouží nejen jako architektonické artefakty minulosti, ale i jako kulturní kotvy, které pomáhají ukotvit identitu nově formovaného místa.

V oblasti se dodnes zachovala řada staveb spojených se Spolkem pro chemickou a hutní výrobu – od různých typů dělnických obytných domů přes dělnický azyl až po správní

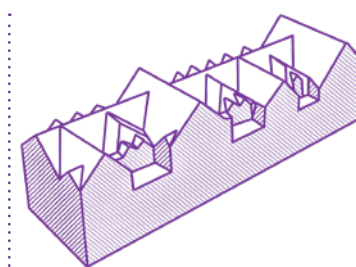
budovy závodu. Nedílnou součástí urbanistické paměti místa jsou také městské lázně, které sloužily veřejnosti a přirozeně doplňují tuto síť každodenních funkcí.

Ve schématu níže jsou znázorněny všechny klíčové objekty, které návrh zachovává jako nositele historické kontinuity. Tyto budovy se stávají základem nové kulturní vrstvy inovační čtvrti – nejen jako připomínka industriální minulosti, ale i jako aktivní součást její nové identity, která propojuje minulost s vizí rozvoje.



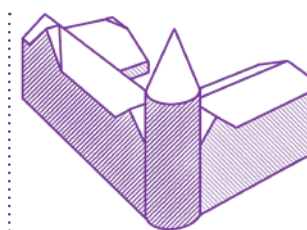
dělnické obytné domy chemické továrny

Domy sloužili dělníkům pracujícím pro Spolek pro chemickou a hutní výrobu, ovšem v 80. letech 20. století došlo k řízené demolici většiny těchto domů. Domy stály i v Revoluční ulici, ale se záměrem obchodního domu byly zbourány. Tyto domy byly nejspíš vystavěny o několik let později a jsou jedinými zachovanými z celé kolonie.



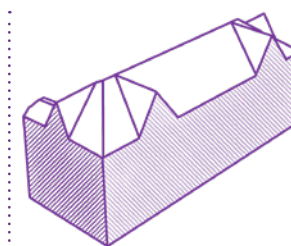
dělnický azyl

Budova postavená na přelomu 19. a 20. století sloužila jako ubytovna pro dělníky Spolku pro chemickou a hutní výrobu. V návrhu je zachována jako připomínka industriální historie místa.



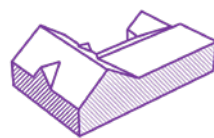
městské lázně

Budova byla postavena na začátku 20. století dle návrhu architekta Petera Paula Branga. Dodnes slouží jako lázně pro veřejnost. Z původní stavby chybí čtyři vikýře na hlavní věži.



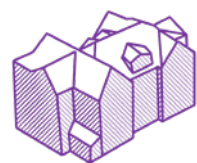
budovy č. 14,19

Budovy postavené v první polovině 20. století. Vzhledem ke stylu pravděpodobně souvisely s dělnickou infrastrukturou Spolku pro chemickou a hutní výrobu. Dnes je využívá energetická společnost ČEZ.



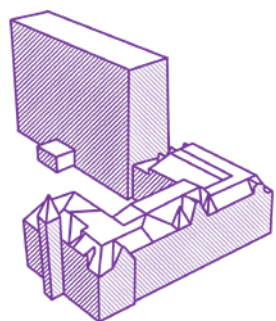
dělnické obytné domy chemické továrny

Dochované domy z původní dělnické kolonie vystavěné v 1. polovině 20. století.



dělnické obytné domy chemické továrny

Pozůstatky dělnické kolonie vystavěné v 1. polovině 20. století.



správní budovy Spolchemie

Původní správní budova byla postavena v roce 1895 ke 40. výročí založení Spolku pro chemickou a hutní výrobu (Spolchemie). V roce 1930 ji nahradila nová výšková stavba, která se tehdy stala nejvyšší budovou v Československu. Obě budovy jsou propojeny krčkem a v roce 2016 se společnost Unipetrol rozhodla pro jejich rekonstrukci.

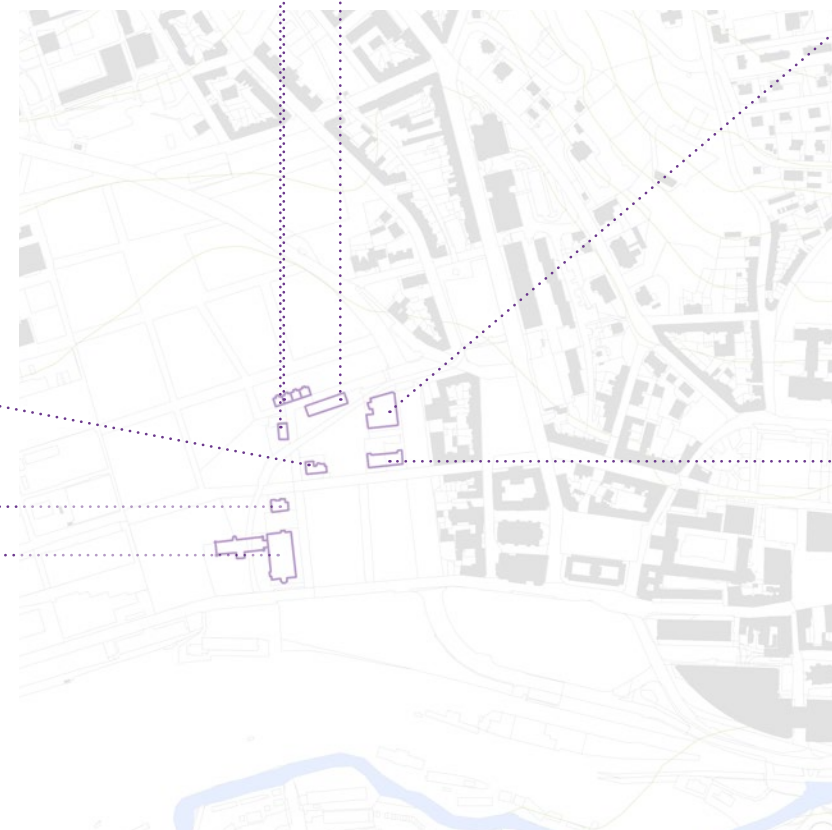




SCHÉMA ZELENÉ INFRASTRUKTURY

Zeleň, voda a veřejný prostor tvoří jeden funkční celek, který zajišťuje ekologickou stabilitu, příjemné mikroklima a kvalitu života ve městě. Navržený systém modrozelené infrastruktury propojuje přírodní prvky s urbanistickou strukturou – od

liniového parku k Miladě přes zelené osy čtvrti až po drobné náměstí a parky. Důraz je kladen na prostupnost, síť, retenční schopnosti a přirozenou návaznost na stávající zeleň města.

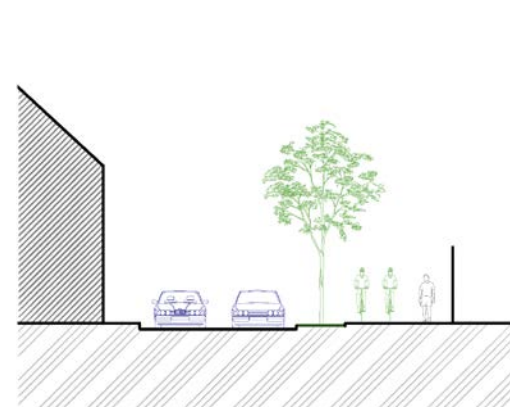
- MÍROVÉ NÁMĚSTÍ**
Mírové náměstí tvoří historické jádro města s minimálním podílem zeleně. V rámci systému modrozelené infrastruktury je prostor vnímán jako významný městský uzel s potenciálem pro doplnění pobytové zeleně, která by zlepšila jeho mikroklimatickou funkci a posílila retenční schopnosti území.
- LIDICKÉ NÁMĚSTÍ**
Lidické náměstí je jedním z nejlépe fungujících veřejných prostranství v Ústí nad Labem a přirozeně zapadá do systému modrozelené infrastruktury díky vysokému podílu zeleně a kvalitnímu stínu stromů. Díky oddělení dopravy a pobytovým kvalitám slouží jako příklad vyváženého městského prostoru s přirozenou mikroklimatickou funkcí. V návrhu se s náměstím počítá jako se stabilním zeleným bodem v síti městských veřejných prostranství.
- SADY B. SMETANY**
Sady B. Smetany představují tradiční městský parkový prostor s historickou hodnotou a vysokým podílem vzrostlé zeleně. Slouží jako významný krajinářský prvek v kontaktu s historickým centrem a zároveň jako klidová zóna pro obyvatele města. V systému modrozelené infrastruktury fungují jako stabilní zelená kotva, která přispívá k ochlazování městského prostředí a zadržování dešťové vody.
- PARK KULTURY A ODDECHU**
Park kultury a oddechu je rozlehlý městský park situovaný severně od historického centra v blízkosti řeky Labe. V rámci systému modrozelené infrastruktury plní roli významného krajinářského prvku, který přispívá k ochlazování městského mikroklimatu a zlepšuje retenční schopnosti území. Park poskytuje prostor pro rekreaci a oddych, a zároveň propojuje městskou zástavbu s přilehlou krajinou.
- MÁNESOVY SADY**
Mánesovy sady tvoří menší parkový prostor v těsné blízkosti univerzitního kampusu a historické zástavby. I přes svou omezenou rozlohu plní důležitou roli v systému modrozelené infrastruktury jako pobytová zeleň s mikroklimatickou funkcí. Slouží jako každodenní odpočinková a rekreační plocha pro studenty, zaměstnance univerzity i obyvatele okolních čtvrtí, čímž přirozeně propojují akademické prostředí s veřejným městským prostorem.
- MĚSTSKÉ SADY**
Městské sady představují největší souvislou plochu parkové zeleně v centrální části města. Jsou významným krajinářským prvkem s vysokým podílem vzrostlých stromů. V rámci systému modrozelené infrastruktury fungují jako klíčový stabilizační prvek s výrazným mikroklimatickým efektem a retenční schopností. Park zároveň slouží jako rekreační prostor pro obyvatele širšího centra a tvoří přirozenou protiváhu k městské zástavbě.
- LINIOVÝ PARK OD NÁPLAVKY K JEZERU**
Liniový park k Miladě tvoří páteřní krajinářský prvek, který propojuje nové městské čtvrti s rekreační oblastí jezera Milada. Jde o souvislý zelený koridor s pobytovou a rekreační funkcí, který zároveň zajišťuje ekologickou prostupnost a podporuje pěší a cyklistické propojení města s krajinou. V systému modrozelené infrastruktury plní klíčovou roli jako spojnice mezi městským prostředím, železniční estakádou, předprostorem terminálu a příměstskou krajinou. Park přispívá k adaptaci území na změnu klimatu, podporuje biodiverzitu a vytváří nové možnosti pro každodenní i víkendový pobyt obyvatel města.

ŘEZ A - řez Panskou ulicí

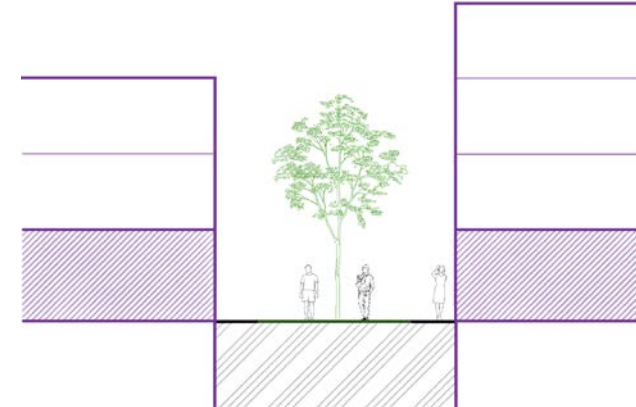


- INOVAČNÍ NÁMĚSTÍ**
Inovační náměstí je hlavním veřejným prostorem nově navrhované čtvrti a tvoří její přirozené centrum. Je navrženo jako reprezentativní městské náměstí s vysokou kvalitou pobytové zeleně, která zajišťuje stín, mikroklimatickou funkci i prostor pro každodenní využití. V rámci systému modrozelené infrastruktury plní klíčovou roli jako uzlový bod, do něhož se sbíhají hlavní stromořadí a zelené koridory. Náměstí zároveň propojuje obytnou a inovační funkci čtvrti a vytváří prostor pro setkávání, komunitní život a prezentaci inovací směrem k veřejnosti.
- NÁVES KLÍŠSKÉHO POTOKA**
Náves Klíšského potoka tvoří přirozený krajinný prvek v rámci inovační čtvrti a je jedním z klíčových prostorů systému modrozelené infrastruktury. Prostor je utvářen podél otevřeného vodního toku a doplněn o pobytovou zeleň a komunitní funkce. Zachování historických budov z původní dělnické zástavby posiluje identitu místa, zatímco propojení s okolními bloky podporuje průchodnost, retenční funkci a klimatickou stabilitu celé čtvrti. Náves tak funguje jako přirozené zelené jádro nové městské struktury.
- PŘEDPROSTOR TERMINÁLU ÚSTÍ NAD LABEM**
Předprostor terminálu tvoří hlavní vstupní bránu do města a nově navrhované čtvrti. Je koncipován jako reprezentativní veřejný prostor s prioritou pro pěší a vysokou kvalitou pobytové zeleně. Stromořadí, travnaté plochy a mobiliář zajišťují příjemné mikroklima a přirozený stín v jinak intenzivně dopravně zatíženém území.

ŘEZ B - řez Tovární ulicí



ŘEZ C - řez pěší ulicí v rámci navrhované čtvrti





FUNKČNÍ VYUŽITÍ INOVAČNÍ ČTVRTI

Koncept funkčního využití inovační čtvrti vychází ze strategického spojení stávajících hodnot města – univerzity, průmyslového areálu a blízkosti centra – s nově navrženými prvky, jako jsou inovační struktury, nové typy bydlení a vysokorychlostní železnice. Klíčem k návrhu je myšlenka těsného **propojení akademického a výzkumného prostředí s reálnou výrobou a podnikáním**. Vzniká tak živé, produktivní území s vysokou mírou spolupráce napříč sektory.

Díky umístění stanice vysokorychlostní trati se čtvrt stává **regionálně i mezinárodně dostupnou**, a tím atraktivní pro investory, start-upy i zahraniční odborníky. Vznikající čtvrt může fungovat jako zázemí pro inovační ekonomiku celého Ústeckého kraje. Návrh počítá s vytvořením inovačního klastru – souboru budov zaměřených na výzkum, vývoj a podnikání, které přímo navazují na univerzitní kampus a průmyslový areál Spolchemie.

Inovační jádro doplňuje pestrá struktura funkcí, která čtvrti zajišťuje životaschopnost v různých denních dobách i sociálních vrstvách. Navržené studentské koleje i bydlení pro výzkumníky a talentované pracovníky podporují myšlenku zadržení mladé generace ve městě – nejen během studia, ale i po jeho skončení. Bydlení je orientováno v návaznosti na univerzitu a zároveň v docházkové vzdálenosti od pracovních míst i veřejné dopravy.

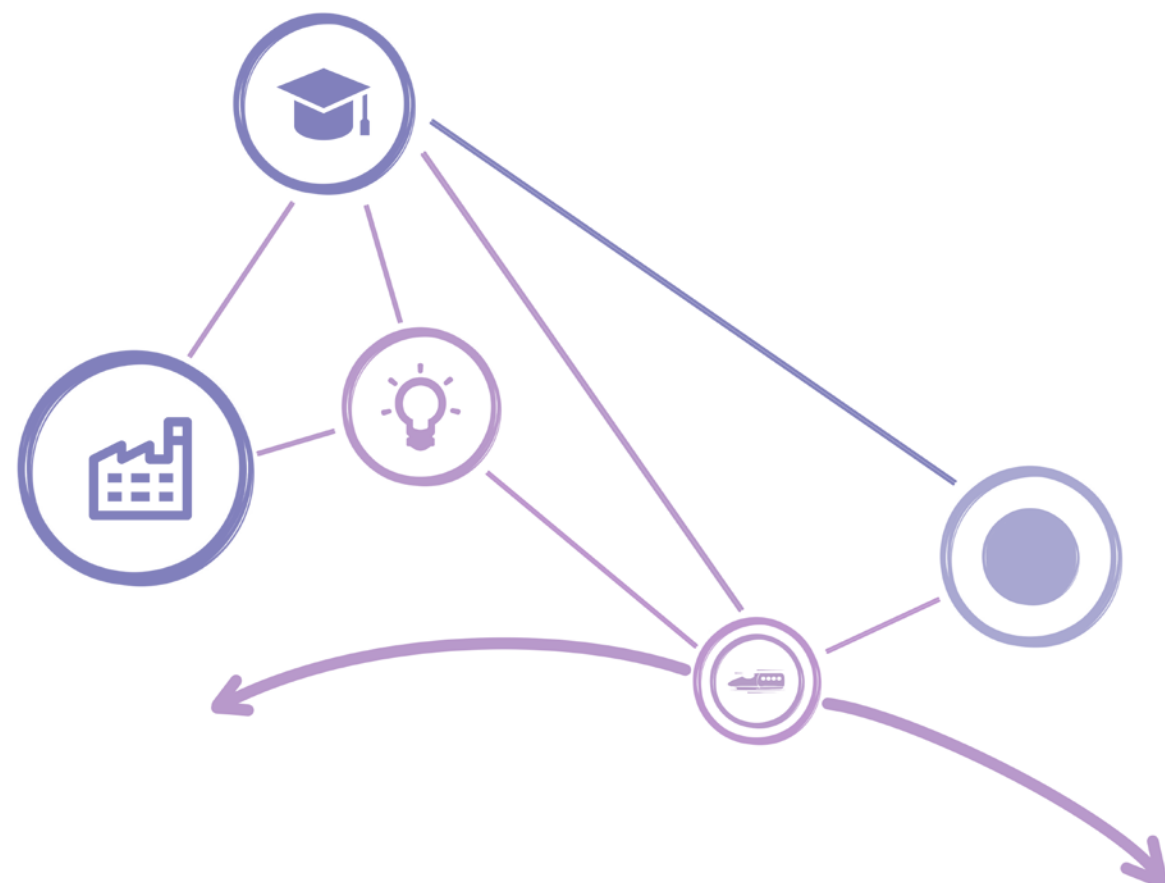
Součástí návrhu jsou také plochy pro občanskou vybavenost, které doplňují stávající městskou strukturu a zajišťují, že nová čtvrt bude mít všechny atributy plnohodnotného městského prostředí. Místa pro vzdělávání, komunitní aktivity, obchody a služby posilují každodenní použitelnost území.

Zvláštní důraz je kladen na veřejný prostor a zelenou infrastrukturu – nové pěší trasy, nábřeží a krajinné plochy vytvářejí kvalitní prostředí pro život i neformální setkávání. Veřejné prostory zároveň propojují jednotlivé funkce a umožňují jejich přirozené vrstvení – studenti, pracovníci, obyvatelé i návštěvníci zde sdílejí jedno území.

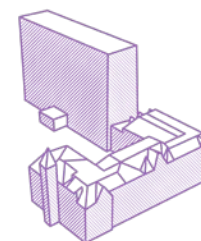
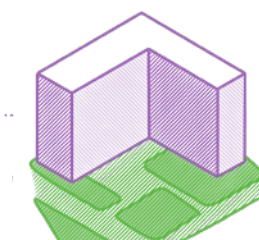
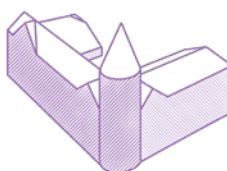
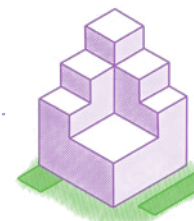
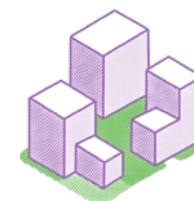
Urbanistická struktura záměrně zachovává části **historické dělnické zástavby**, která vytváří specifickou identitu území a připomíná jeho industriální minulost. Nové funkce jsou zasazeny do kontextu s respektem ke stávající zástavbě. Vzniká tak čtvrt, která propojuje minulost s budoucností.

Funkční členění návrhu vytváří vyvážený rámec pro spolupráci, inovaci i každodenní život. Město, univerzita, průmysl a vysokorychlostní železnice zde tvoří novou osu rozvoje – nejen pro Ústí nad Labem, ale pro celý region.

SCHÉMA FUNKČNÍCH VZTAHŮ ČTVRTI



- 1 INOVACE**
Inovační zástavba navazuje na průmyslový areál a umožňuje přímé návaznosti inovačních budov na provozní část území Spolchemie.
- 2 STUDENTSKÉ KOLEJE UJEP**
Rozšíření kampusu univerzity UJEP je dalším z prvků koncepce návrhu této čtvrti.
- 3 BYDLENÍ PRO VĚDCE A TALENTY**
Bydlení je navrženo ve vyšších podlažích s aktivními parterly v přízemí, které zajišťují čtvrt plnou života i mimo pracovní dobu.
- 4 OBČANSKÉ VYBAVENÍ**
Plochy sloužící k občanskému vybavení stávajícího ale i nově navrženého.
- 5 FIRMY A START-UPY**
Jedním z hlavních prvků jsou i plochy pro firmy a start-upy, které umožňují městu větší diversifikaci ekonomiky města.
- 6 PRŮMYSL**
Správní budovy Spolchemie jsou nejen architektonicky hodnotné, ale také funkční.



DOPRAVNÍ SCHÉMA INOVAČNÍ ČTVRTI



individuální
doprava



parkování
P+R



hromadná
doprava



vysokorychlostní
železniční doprava



konvenční
železniční doprava



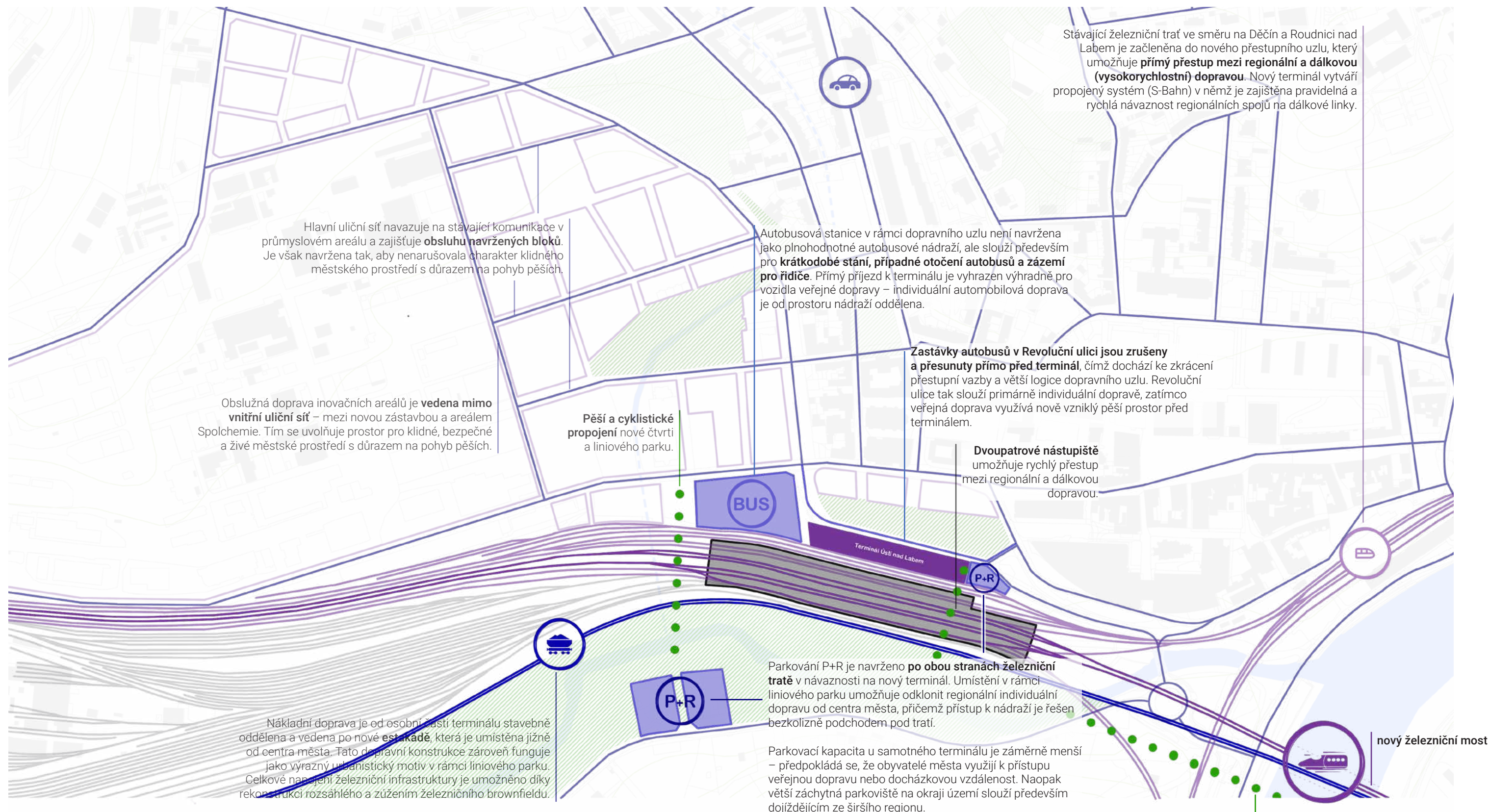
nákladní
železniční doprava



cyklistická
doprava



pěší
doprava



Stávající železniční trať ve směru na Děčín a Roudnici nad Labem je začleněna do nového přestupního uzlu, který umožňuje **přímý přestup mezi regionální a dálkovou (vysokorychlostní) dopravou**. Nový terminál vytváří propojený systém (S-Bahn) v němž je zajištěna pravidelná a rychlá návaznost regionálních spojů na dálkové linky.

Revitalizace původního železničního mostu zpřístupní **přímé pěší a cyklistické propojení** terminálu, Střekova a liniového parku s trasou směrem k jezeru Milada.

SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



komunita



občanská
vybavenost



aktivní parterry



restaurace
a občerstvení



pobytový prostor



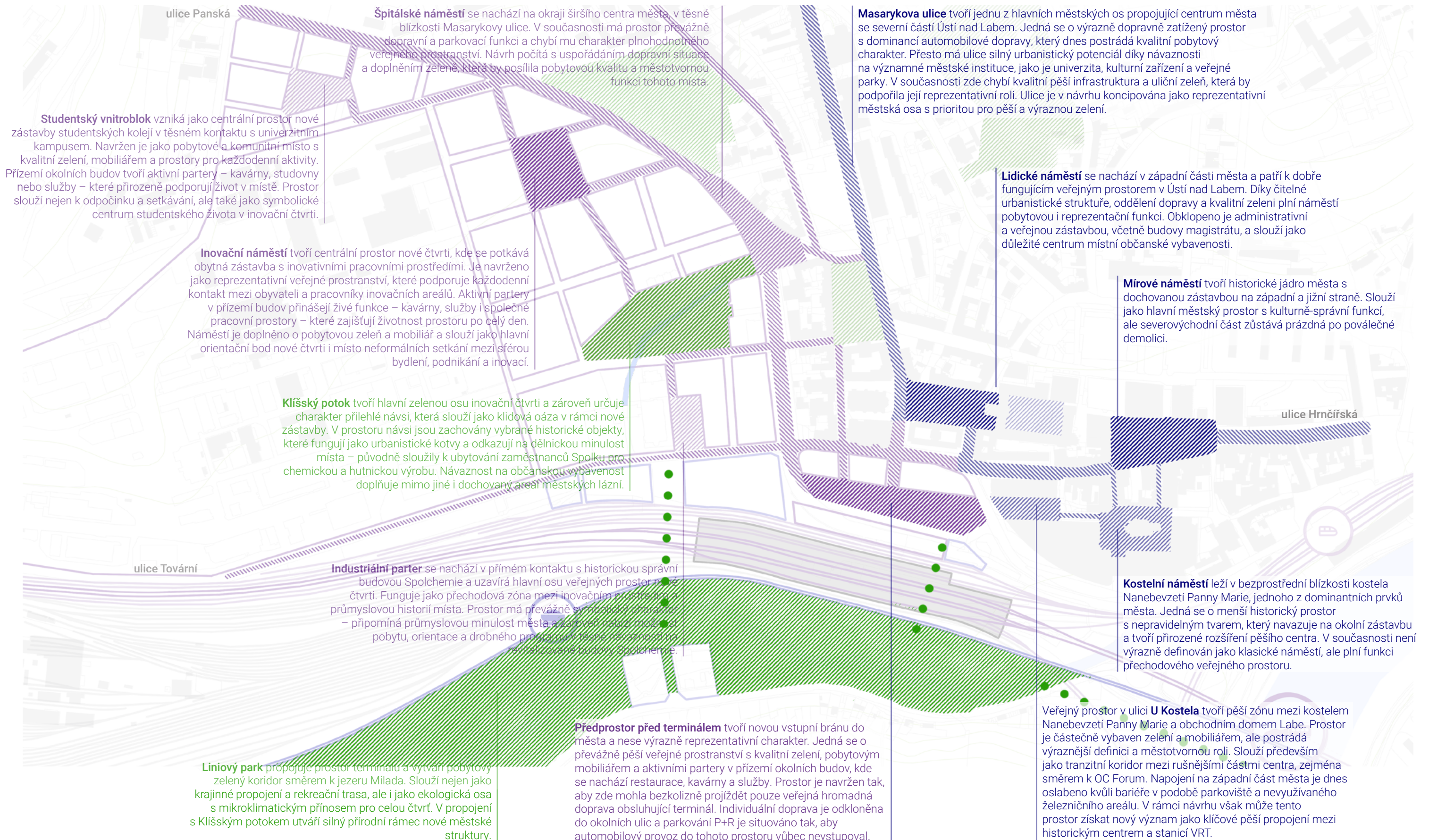
zelená
infrastruktura

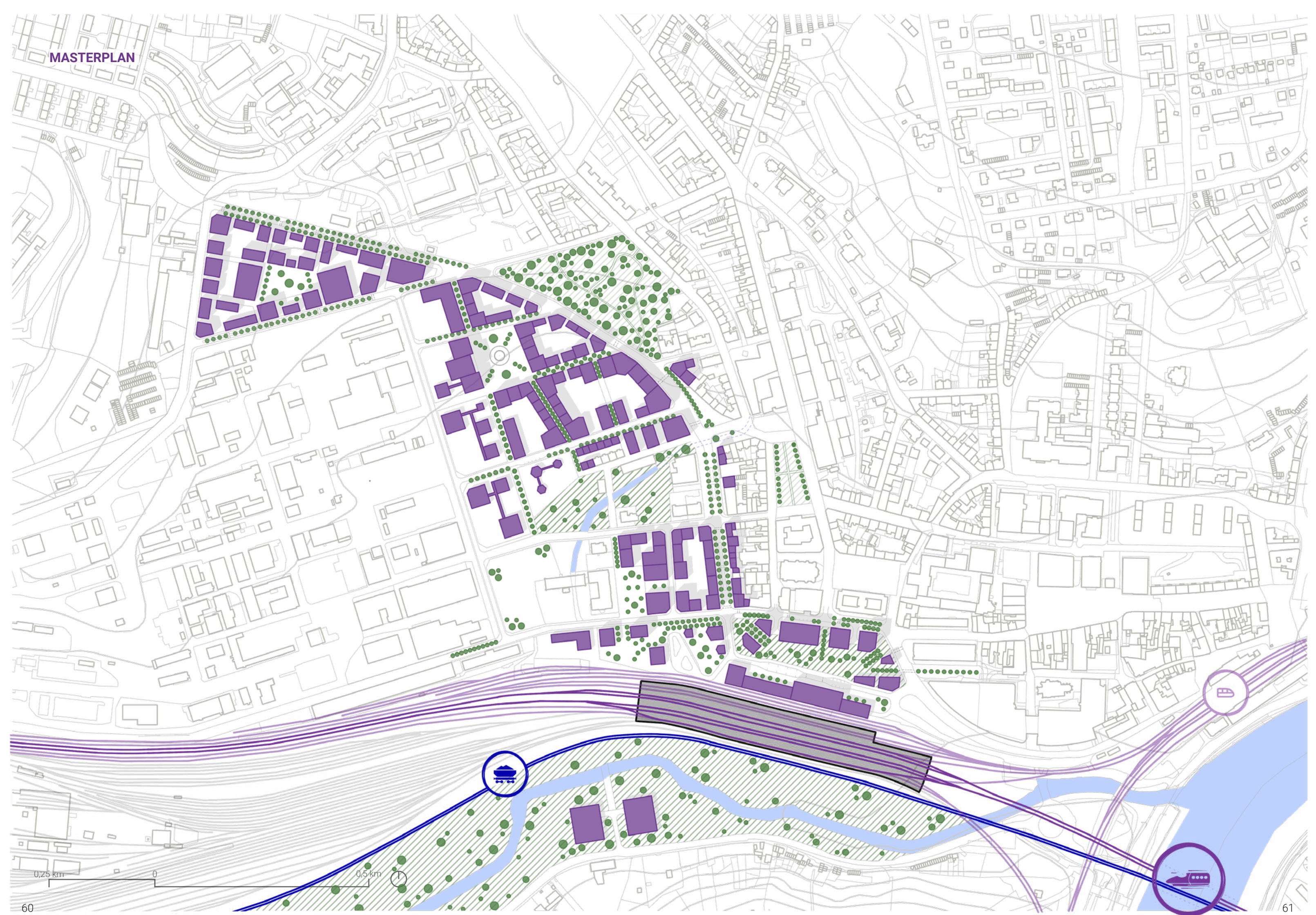


náves Klíšského
potoka



mikroklima



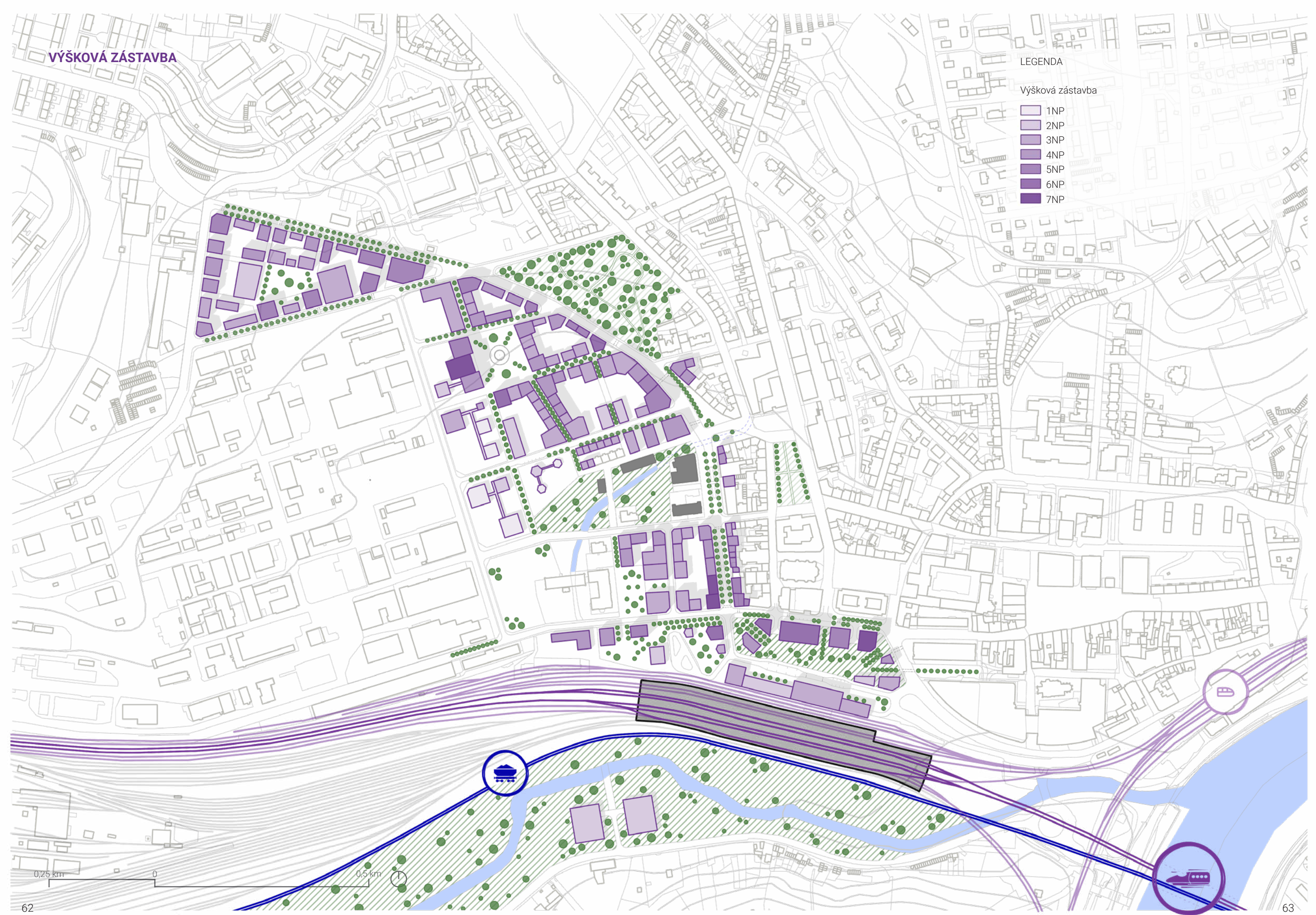


VÝŠKOVÁ ZÁSTAVBA

LEGENDA

Výšková zástavba

- 1NP
- 2NP
- 3NP
- 4NP
- 5NP
- 6NP
- 7NP



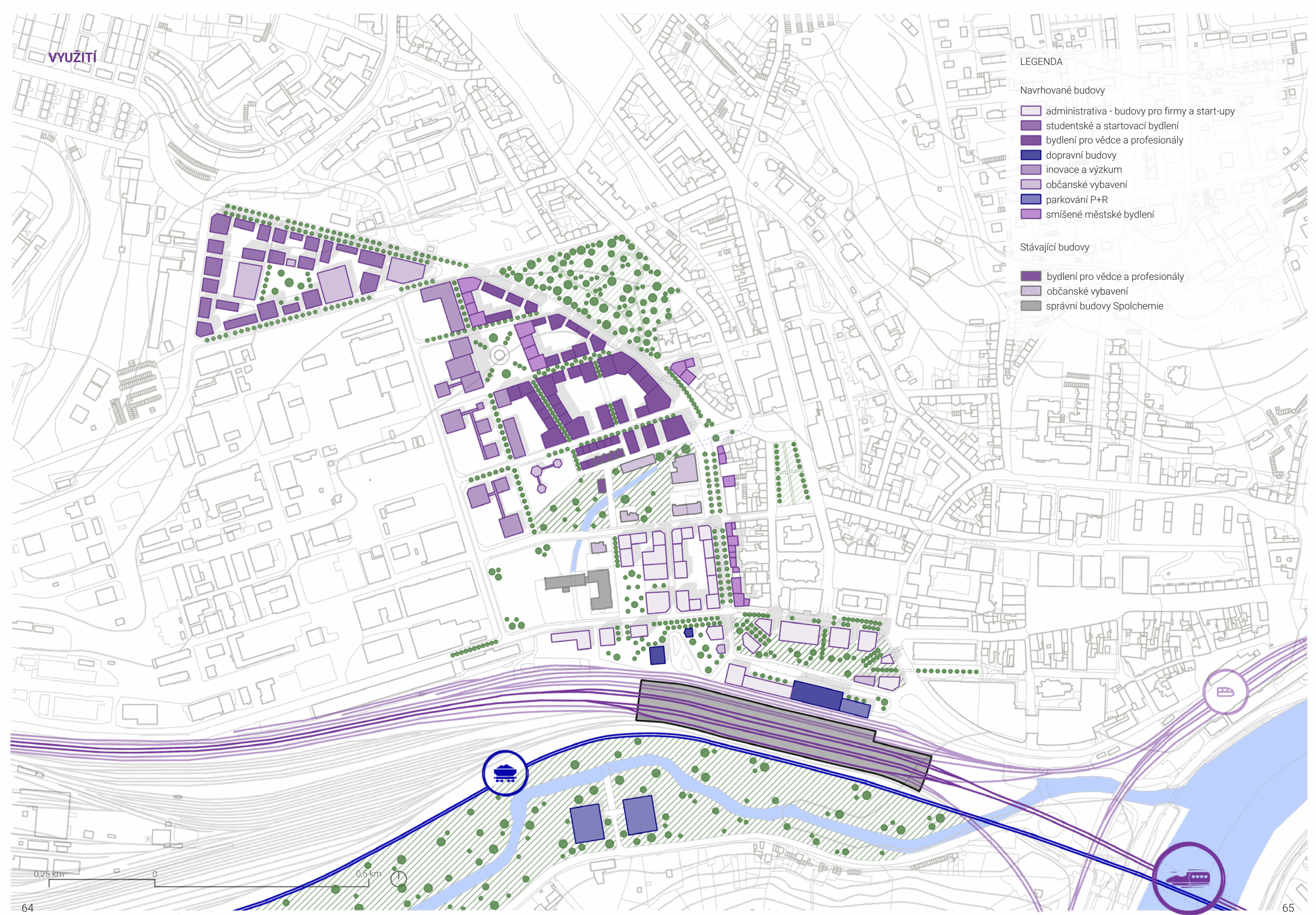
LEGENDA

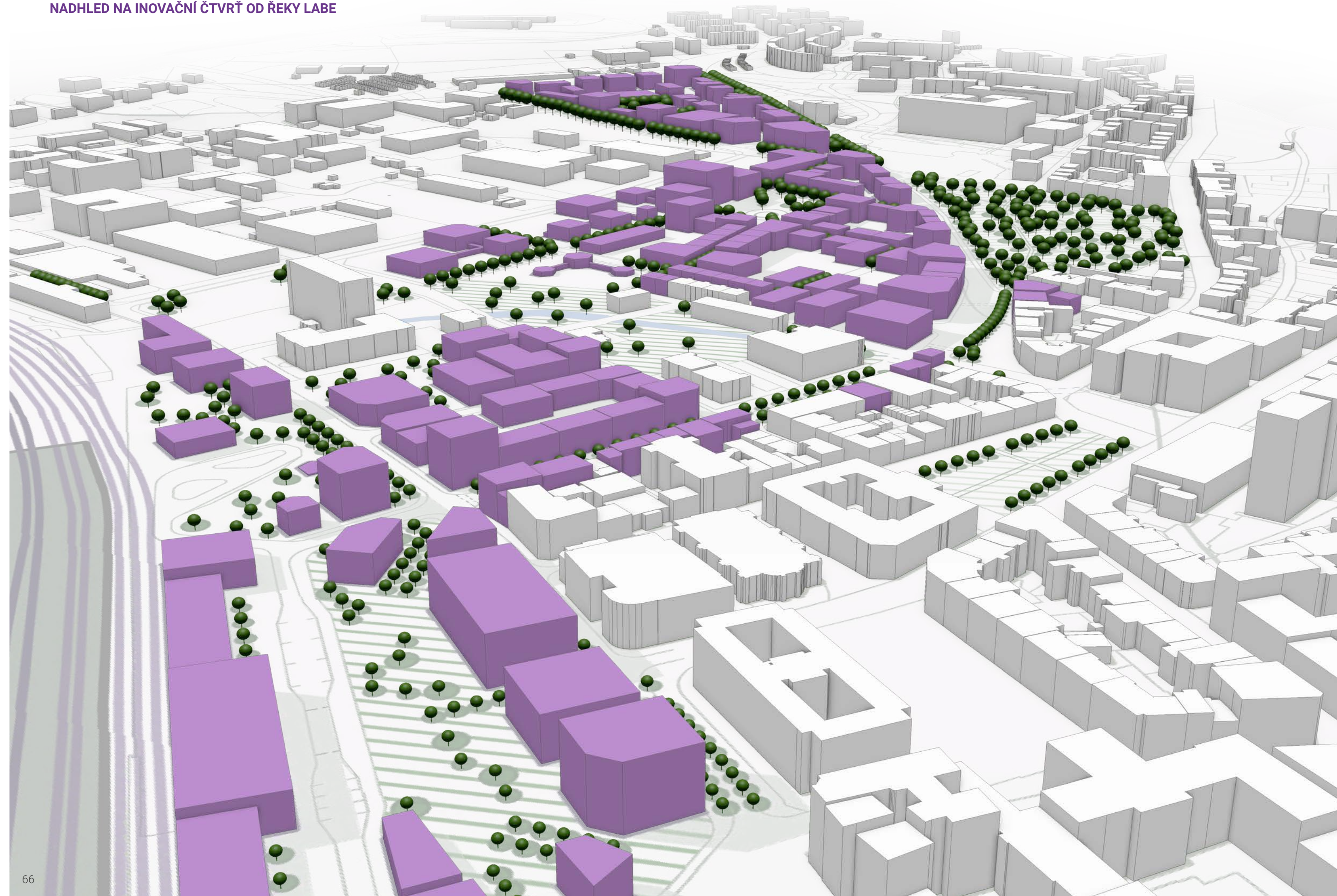
Navrhované budovy

- administrativa - budovy pro firmy a start-upy
- studentské a startovací bydlení
- bydlení pro vědce a profesionály
- dopravní budovy
- inovace a výzkum
- občanské vybavení
- parkování P+R
- smíšené městské bydlení

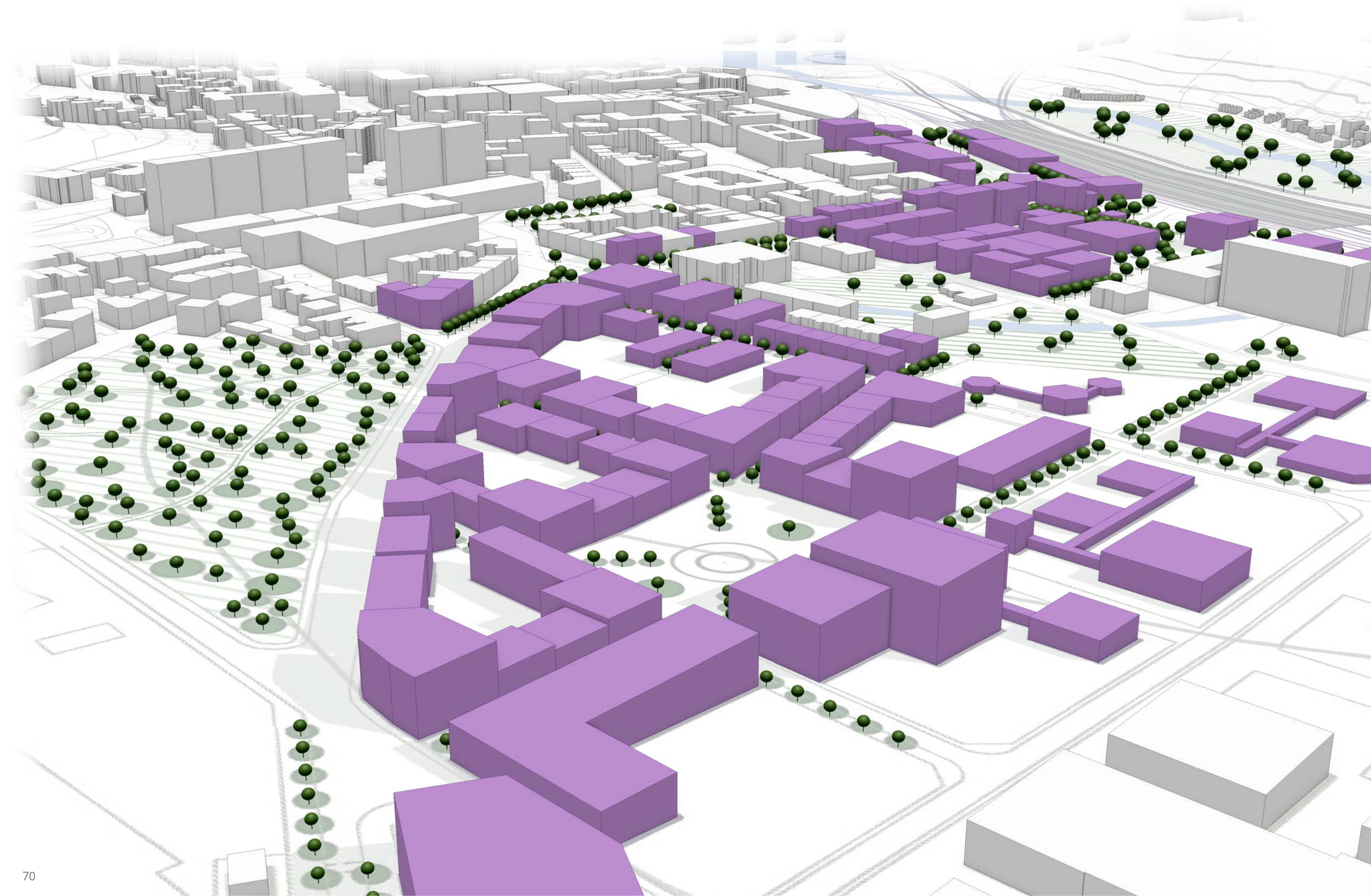
Stávající budovy

- bydlení pro vědce a profesionály
- občanské vybavení
- správní budovy Spolchemie

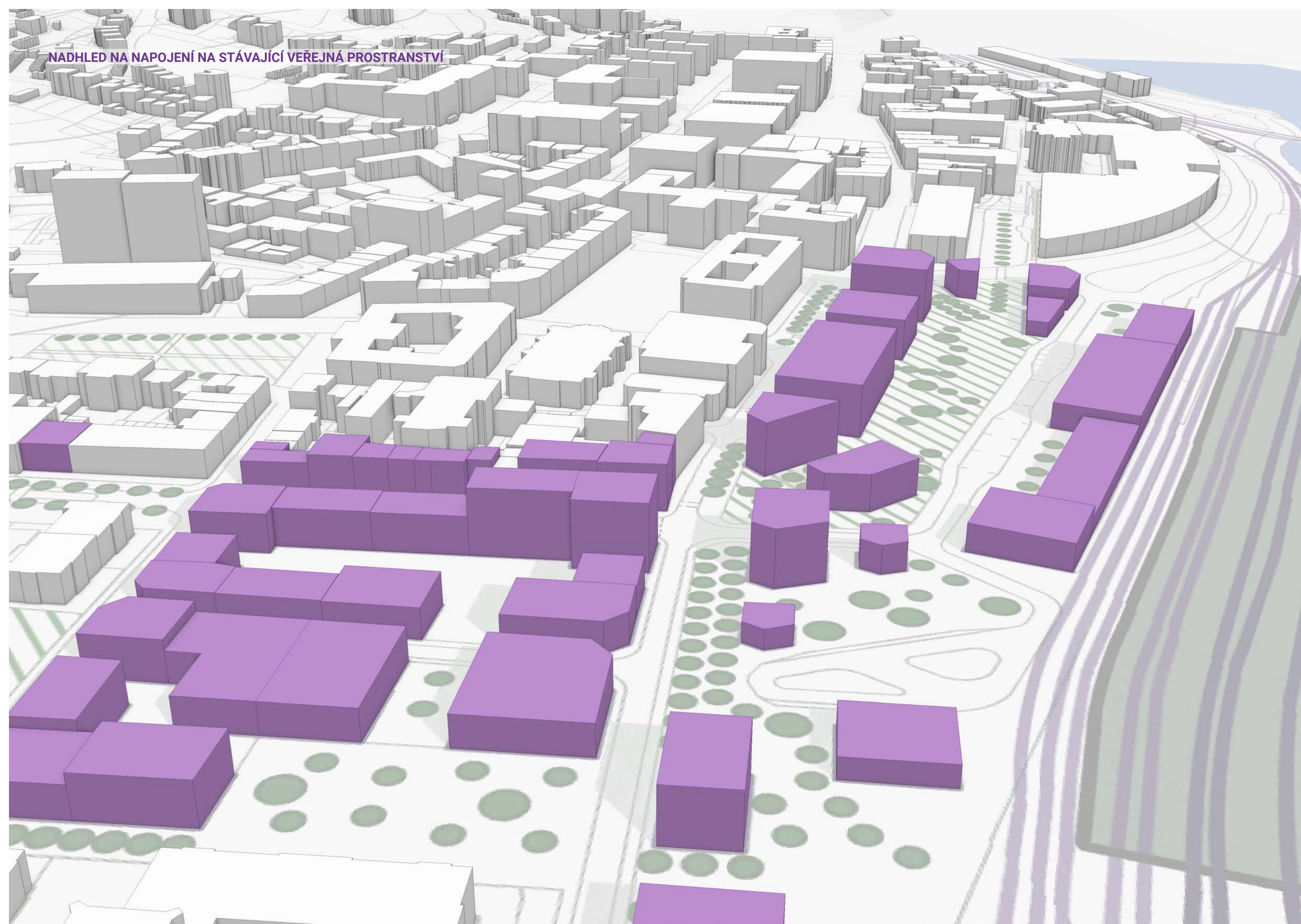








NADHLED NA NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



OBČANSKÉ VYBAVENÍ

SPORTOVNÍ HALA

Sportovní hala umístěná v areálu studentského vnitrobloku podporuje aktivní komunitní život čtvrti.

MATEŘSKÁ ŠKOLKA

Mateřská škola jako klíčová součást občanské vybavenosti. Kapacita cca 80 dětí s možností rozšíření o další pavilon.

ORDINACE PRAKTICKÉHO LÉKAŘE

Zachovaná historická budova je nově využita jako zdravotní středisko s ordinacemi pro praktického lékaře a další základní zdravotní služby. Funkce doplňuje občanskou vybavenost nové čtvrti a dává budově smysluplné využití.

RESTAURACE/KAVÁRNA

Restaurace nebo kavárna navazuje na historický charakter zástavby v okolí Klíšského potoka a oživuje prostor novou funkcí občerstvení.

RESTAURACE/KAVÁRNA

Restaurace či kavárna ve vnitrobloku doplňuje komunitní zázemí a přispívá k neformální atmosféře prostoru.

STUDENTSKÝ DŮM

Multifunkční dům pro obyvatele čtvrti. Nabízí prostory pro studium, služby, kavárnu i menší obchody.

KOMUNITNÍ CENTRUM

Rekonstrukce stávající budovy a její proměna v komunitní centrum sloužící obyvatelům nové čtvrti. Multifunkční prostor podporuje sousedská setkávání, kulturní aktivity a neformální vzdělávání.

KNIHOVNA A STUDOVNA

Nová knihovna propojuje univerzitní kampus s okolní čtvrtí. Díky své výšce slouží zároveň jako orientační bod.

MĚSTSKÉ LÁZNĚ

Zachovaná budova městských lázní představuje architektonicky cenný prvek nově navržené čtvrti.

ZÁKLADNÍ ŠKOLA

Stávající historická budova s novou náplní základní školy jako návaznost na mateřskou školu.

RESTAURACE/KAVÁRNA

Nově navržená budova restaurace nebo kavárny doplňuje veřejný prostor v okolí terminálu VRT. Nabízí zázemí pro obyvatele čtvrti, cestující i návštěvníky města. Svým otevřeným parterem aktivuje nároží a přispívá k živosti předprostoru stanice.

BYDLENÍ

STUDENTSKÉ A STARTOVACÍ BYDLENÍ

Návrh umísťuje studentské bydlení v přímém sousedství kampusu univerzity UJEP, čímž podporuje pěší prostupnost a každodenní kontakt studentů s městem. Počítá také se startovacím bydlením pro mladé odborníky, čerstvé absolventy a zaměstnance inovační čtvrti. Díky své kapacitě a funkční různorodosti vytváří soubor budov charakter menší městské čtvrti.

Studentské domy jsou situovány na severní hraně areálu Spolchemie, přičemž návrh respektuje stávající průmyslový provoz jako důležitého zaměstnavatele města. V delším časovém horizontu koncept počítá s postupnou transformací těžké výroby směrem k Předlicím. Tím se uvolňuje prostor pro další rozvoj městského prostředí v bezprostřední blízkosti plánovaného terminálu VRT, což zásadně zvyšuje atraktivitu této lokality pro nové obyvatele i investice.

SMÍŠENÉ BYDLENÍ V PANSKÉ ULICI A INOVAČNÍ ČTVRTI

Páteční osou nové struktury je stávající Panská ulice, která prochází zásadní proměnou. Návrh pracuje s její přeměnou z dopravní komunikace na zelený městský bulvár se stromořadím, kvalitním veřejným prostorem a cyklopruhem, které zajišťují napojení jak na univerzitní kampus, tak na širší okolí.

Podél ulice je navržena vyšší, smíšená zástavba s možností kombinace bydlení, kanceláří a aktivního parteru. Podobný charakter má i navrhované inovační náměstí, které díky smíšenému využití umožňuje vznik živého prostoru s kavárnami, obchody i možností bydlení.

Nedílnou součástí návrhu je i revitalizace Špitálského náměstí, které dnes slouží převážně k parkování. Díky doplnění zeleně, zúžení odbočovacího pruhu a novému městskému mobiliáři se z něj stává plnohodnotný veřejný prostor propojující stávající a nově navrženou zástavbu.

BYDLENÍ PRO VĚDCE A PROFESIONÁLY

Oblast v okolí Panské ulice je navržena jako součást nové obytné struktury navazující na univerzitní kampus a inovační čtvrt. Tato lokalita, dříve ovlivněná průmyslovým areálem Spolchemie, se proměňuje v živou a pestrou městskou čtvrt určenou pro vědecké pracovníky, odborníky a mladé profesionály.

Nové bloky kombinují bydlení s poloveřejnými prostory, zelení a komunitními dvory. Součástí návrhu je i revitalizovaná krajinná osa Klíšského potoka, která spolu se zachovanými objekty z původní dělnické kolonie odkazuje na industriální historii místa. Výšková hladina zástavby reaguje na okolní kontext a pohybuje se mezi 2 až 6 podlažími. Bloky jsou navrženy jako prostupné směrem k Mánesovým sadům, čímž vzniká propojená, obytně-krajinářská struktura s vysokou kvalitou prostředí a přímou vazbou na univerzitní a výzkumné instituce.

AREÁLY INOVAČNÍCH LABORATOŘÍ

Areály inovačních laboratoří navazují přímo na průmyslový areál Spolchemie, což představuje logické funkční propojení mezi výzkumem a výrobou. Umístění umožňuje testování nových technologií v přímé návaznosti na reálný provoz. Jednotlivé areály jsou navrženy jako samostatně uzavřené celky, oddělené od obytné zástavby stromořadím. Modulární struktura budov umožňuje flexibilní výstavbu po částech, podle aktuálních potřeb výzkumu nebo nájemců. Propojení mezi moduly zajišťují kryté chodby, které zároveň umožňují provozní oddělení jednotlivých výzkumných jednotek.

Zásobování celého areálu je řešeno z obslužné komunikace na jeho zadní straně, tak aby nedocházelo k zatížení okolní obytné zástavby.

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY INOVAČNÍHO KLASTRU

Nedílnou součástí inovačního klastru jsou i administrativní budovy, které zajišťují zázemí pro vedení výzkumných týmů, správu programů, poradenství, ale i kontakt s veřejnými institucemi a partnery z průmyslu. Jsou situovány v přirozené ose směrem k univerzitě, čímž vytvářejí mentální i prostorový most mezi výzkumem, vzděláváním a praxí.

Umístění v návaznosti na inovační laboratoře i univerzitní kampus umožňuje přirozenou koncentraci znalostního a inovačního potenciálu v jednom území. Budovy mohou sloužit také pro start-upy ve fázi růstu, zástupce investičních fondů nebo technologické transfery. Parter je navržen s možností kavárny, sdílených zasedacích místností a menších showroomů, které přispívají k otevřenosti celého klastru vůči městu.

BUDOVY SPRÁVY ŽELEZNIC

V bezprostřední návaznosti na terminál vysokorychlostní železnice je navržena administrativní budova určená pro zázemí Správy železnic. Využívá vyšší podlaží pro administrativní účely, zatímco v přízemí pracuje s aktivním parterem orientovaným do veřejného prostoru.

Parter může sloužit pro veřejně přístupné funkce – od klientských center přes sdílené prostory až po obchody nebo služby související s dopravou. Architektonické řešení umožňuje přirozené propojení s okolní zástavbou a případné rozšíření funkce i pro další dopravní instituce nebo technologické firmy působící v oblasti infrastruktury.

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY

Administrativní budovy určené pro firmy, start-upy a podnikatelské iniciativy tvoří důležitou součást rozvoje inovačního klastru. Jejich cílem je podpořit diverzifikaci ekonomiky města Ústí nad Labem a přitáhnout nové aktivity a pracovní příležitosti s vysokou přidanou hodnotou.

V návaznosti na důležitost kvalitních veřejných prostranství je kladen důraz na aktivní parter s přímým propojením do uličního prostoru. V blízkosti terminálu a navazujícího reprezentativního parku je počítáno i s možností předzahrádek kaváren, restaurací nebo služeb, které přispějí k živosti parteru.

Parkování je řešeno převážně formou podzemních garáží, čímž se uvolňuje povrch pro veřejný prostor a podporuje městotvorný charakter celého území.

ZÁZEMÍ AUTOBUSOVÉ SMYČKY

Město Ústí nad Labem v současnosti nevyužívá klasické autobusové nádraží, protože většina regionálních i dálkových spojů městem pouze projíždí a nekončí zde. Z tohoto důvodu návrh pracuje s jednoduchou autobusovou smyčkou s přilehlým zázemím pro cestující.

Smyčka je situována mimo hlavní veřejný prostor před terminálem VRT, čímž zůstává centrální prostranství kompaktní, klidné a pobytové. Provozní řešení počítá s devíti odstavnými stáními pro autobusy s přímou vazbou na navržený objekt zázemí, který slouží pro čekání, hygienu i případné přestupy.

Návrh zároveň ponechává možnost budoucí transformace plochy na plnohodnotné autobusové nádraží, pokud by si to dopravní situace nebo vývoj města vyžádal.

PŘEDPROSTOR TERMINÁLU ÚSTÍ NAD LABEM

Předprostor terminálu je navržen jako reprezentativní veřejné prostranství s omezeným provozem individuální dopravy. Vjezd je umožněn pouze vozidlům veřejné hromadné dopravy, taxi službám a zásobování, čímž je zajištěn bezpečný a klidný charakter prostoru. Individuální automobilová doprava je odkloněna na Revoluční ulici.

Díky tomuto řešení vzniká kvalitní pěší zóna s přímým napojením na terminál vysokorychlostní i regionální železnice. Stávající autobusové zastávky z Revoluční ulice jsou přemístěny přímo k terminálu, čímž se zvyšuje přestupní komfort a logika dopravního uzlu.

BUDOVA TERMINÁLU ÚSTÍ NAD LABEM

Budova terminálu je navržena jako třípodlažní objekt, jehož třetí podlaží slouží jako technické a provozní zázemí pro samotné nádraží. Hlavní funkcí stavby je propojení dvouúrovňového nástupiště regionálních a vysokorychlostních vlaků dle principu popsaného ve kapitole *schéma napojení a provozu VRT*.

Stanice zároveň slouží jako jedno z hlavních propojení přes železniční trať – umožňuje pěší průchod s liniovým parkem na západ směrem k Miladě i na východ na Střekov, a to přes nově revitalizovaný železniční most.

Vzhledem ke své významné dopravní, architektonické i symbolické roli by měla být podoba budovy určena na základě otevřené architektonické soutěže.

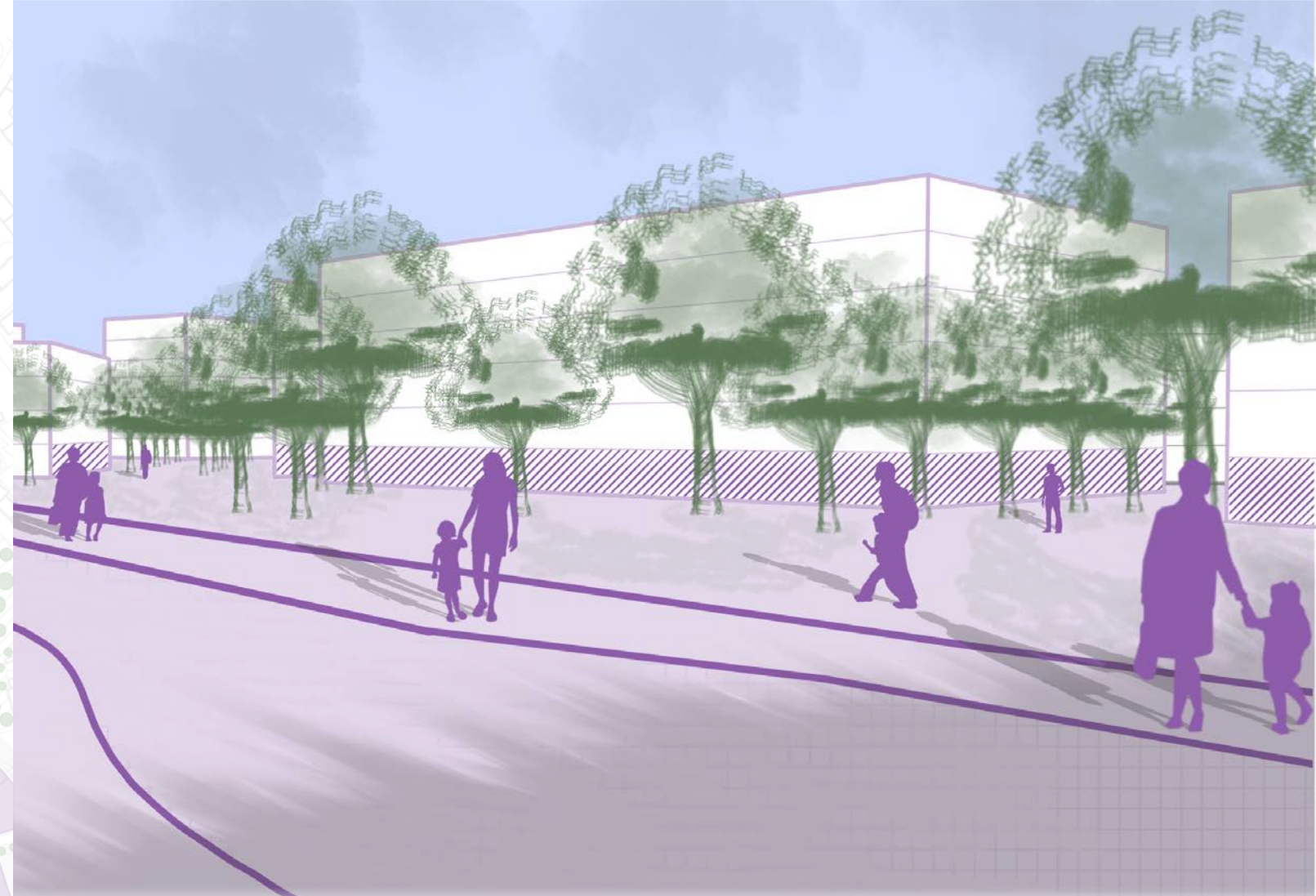
PARKOVÁNÍ P+R

Parkování typu P+R (park and ride) je v návrhu řešeno ve dvou lokalitách. První kapacita se nachází přímo u terminálu vysokorychlostní tratě a tvoří přibližně 25 % všech parkovacích míst. Je určena zejména pro obyvatele města, kteří kombinují individuální dopravu s veřejnou přepravou.

Druhé, kapacitně významnější parkoviště se nachází na opačné straně železniční tratě, v návaznosti na liniový park a dálnici D8. Toto parkoviště obsluhuje především regionální dopravu přiváděnou z přivaděče dálnice, čímž odlehčuje městské dopravě a podporuje využívání veřejné dopravy.

Přímé propojení tohoto parkoviště s terminálem je zajištěno navrženým podchodem, který je navržen jako bezbariérový a zároveň slouží i jako cyklopropojení mezi liniovým parkem a veřejným prostorem před nádražím.

PERSPEKTIVA Z POHLEDU CHODCE - PŘEDPROSTOR TERMINÁLU ÚSTÍ NAD LABEM



PERSPEKTIVA Z POHLEDU CHODCE - INOVAČNÍ NÁMĚSTÍ



PERSPEKTIVA Z POHLEDU CHODCE - STUDENTSKÝ VNITROBLOK



0,25 km 0 0,5 km

PERSPEKTIVA Z POHLEDU CHODCE - NÁVES KLÍŠSKÉHO POTOKA



0,25 km 0 0,5 km

Návrh přináší celkem 83 600 m² nových zastavěných ploch a téměř 295 000 m² podlažních ploch. Největší podíl tvoří bydlení různých forem, administrativní objekty a inovační infrastruktura. Návrh vědomě přesahuje aktuální kapacitní potřeby města a reaguje na očekávané změny související s novou stanicí vysokorychlostní tratě. Koncentrace bydlení, práce a služeb posiluje roli Ústí nad Labem nejen jako krajského města, ale jako nového uzlu v rámci severočeského koridoru mezi Prahou a Drážďany. Díky atraktivnímu dopravnímu napojení a vazbě na výzkum a inovace může město přitáhnout nové obyvatele, odborníky i investice. Návrh tedy cílí na dlouhodobou transformaci města, která nebude uzavřena pouze do jeho stávajících hranic, ale bude mít dopad na celý spádový region Ústecka a částečně i nadregionálně.

PARKOVÁNÍ P+R

parkovací dům P+R (u terminálu) - 25 % kapacity parkovacích míst - cca 100 míst
parkovací dům P+R (v liniovém parku) - 75 % kapacity parkovacích míst - cca 300 míst
(v případě potřeby je možné změnit výšku parkovacích domů v liniovém parku)

NÁVRH - NOVÉ	ZASTAVĚNÁ PLOCHA	PODLAŽNÍ PLOCHA
Administrativa	19 200 m²	78 900 m²
Bydlení - studentské a startovací	11 500 m²	46 500 m²
Bydlení - vědci a profesionálové	19 300 m²	69 900 m²
Smišené městské	6 800 m²	27 200 m²
Občanské vybavení	7 200 m²	21 500 m²
Inovace	12 200 m²	33 800 m²
Doprava	7 500 m²	16 800 m²

NÁVRH - ZACHOVÁVANÉ	ZASTAVĚNÁ PLOCHA	PODLAŽNÍ PLOCHA
Bydlení - vědci a profesionálové	830 m²	2 500 m²
Občanské vybavení	3 600 m²	9 600 m²
Průmysl	1 100 m²	16 800 m²

	NÁVRH	STAV
Celková plocha území	271 700 m²	-
Celková zastavěná plocha	83 600 m²	7 200 m²
Celková podlažní plocha	294 500 m²	28 740 m²

ZÁVĚR

Ústí nad Labem možná stojí na počátku své druhé šance díky plánované vysokorychlostní trati. Je ovšem potřeba říct, že samostatná trať bez komplexního přístupu město nespasí. Je tedy potřeba aktivního přístupu ze všech stran, aby se tato příležitost mohla využít naplno.

Tato diplomová práce představuje vizi rozvoje města, která propojuje infrastrukturu, inovace a kvalitní bydlení v jeden celek. Vysokorychlostní trať zde není jen dopravním projektem, ale katalyzátorem změn: nová stanice se stává impulzem k vytvoření inovativní čtvrti, která propojuje univerzitní výzkum, moderní podnikání i nové formy života ve městě. Návrh zároveň reflektuje specifika Ústí nad Labem – jeho průmyslové dědictví, polohu v krajině i sociální výzvy – a snaží se o udržitelnou a dlouhodobě životaschopnou transformaci.

Zdroje

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

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

3 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>

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

5 MOBA Studio. Koncepční studie – pracovní verze. Vize Milada. Praha: 2023. Dostupné z: https://vizemilada.cz/uploads/files/Koncepcni%20studie_Pracovni%20verze_MW.pdf

6 KUGL, Jiří. Ústí nad Labem – Střekov. Diplomová práce. Praha: Fakulta stavební ČVUT, 2013. Vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Jan Muzik, CSc. Dostupné z: https://www.scribd.com/fullscreen/146841712?access_key=key-15crt5evu3bmh26nrxt

7 ŽAMBOCHOVÁ, Jitka. Ústí nad Labem – Nové město. Diplomová práce. Praha: Fakulta architektury ČVUT, 2017. Dostupné z: https://www.fa.cvut.cz/galerie/diplomove-prace/2017-1-zambochova-usti-nad-labem-nove-mesto-66017/f5-dp-2017-zambochova-jitka-zambochova_portfolio-interaktivni_dp_2017.pdf

8 ABU ZUMMAROVÁ, Gloria. Ústí nad Labem – urbanistická studie transformace centra západ. Diplomová práce. Praha: Fakulta stavební ČVUT, 2022. Vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Ivan Kaplan.

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: ČÚŽK, [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>

*zdroje zároveň i v analytické části diplomové práce

