ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM A JEHO FUNGOVání, PROBLÉMOVÉ BODY - PROVĚřENÍ SOuČASnéHO USPOŘáDÁNÍ SYSTÉMU SILLNÍČNÍ DOPRAVY

Zpracovali:  Ing. Jan Kašík
             Ing. Karel Králíček
             Ing. Zdeněk Rogalewicz
             Petr Šímeček, DiS.

NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
Obsah

Obsah.................................................................................................................. 2
Seznam tabulek..................................................................................................... 5
Seznam obrázků .................................................................................................. 5
Seznam grafů ......................................................................................................... 8
1 Identifikační údaje projektu........................................................................... 9
2 Zadání a cíle projektu ..................................................................................... 10
3 Výchozí podklady............................................................................................. 10
  3.1 Vyhodnocení podkladů .............................................................................. 10
4 Řešené území .................................................................................................... 11
5 Demografie ....................................................................................................... 12
  5.1 Ekonomická aktivita obyvatel ................................................................. 14
6 Přehled, struktura a hierarchie komunikační sítě, vymezení dopravního systému dle územního plánu ................................................................. 18
  6.1 Současný stav dopravní infrastruktury ..................................................... 18
    6.1.1 Nová politika transevropské dopravní sítě TEN-T ......................... 18
    6.1.2 Infrastruktura silniční dopravy ........................................................... 18
    6.1.3 Infrastruktura železniční dopravy ...................................................... 27
    6.1.4 Infrastruktura vodní dopravy .............................................................. 38
    6.1.5 Infrastruktura letecké dopravy ........................................................... 41
    6.1.6 Cyklistická infrastruktura ................................................................. 42
    6.1.7 Pěší infrastruktura .............................................................................. 43
  6.2 Veřejná hromadná doprava ....................................................................... 45
    6.2.1 Městská hromadná doprava ............................................................... 45
    6.2.2 Železniční doprava ............................................................................. 47
    6.2.3 Autobusová doprava .......................................................................... 48
    6.2.4 Lodní doprava ................................................................................... 48
7 Detailní vyhodnocení problémových částí dopravního systému ................... 49
  7.1 Kolizní místa a úzká hrdla ....................................................................... 49
  7.2 Omezené kapacity a kolizní body ........................................................... 59
  7.3 Chybějící vazby a návaznosti ................................................................. 59
  7.4 Doprava v klidu ....................................................................................... 60
    7.4.1 Platný systém dopravy v klidu ......................................................... 60
    7.4.2 Vyhodnocení poskytnutých dat o dopravě v klidu za rok 2017 .......... 63
  7.5 Analyza nejdůležitějších dopravních vztahů v řešeném území .............. 76

Analytická část
Návrhová část

9 Návrh řešení silniční sítě

9.1 Ideové nahrazení obchvatů dle ÚP města zrušených soudem jiným řešením

9.2 Ideové přemostění nebo podjezd plochy Západního nádraží

9.3 Navázání na plochy průmyslového okruhu Předlice

9.4 Zohlednění návrhu okružní křižovatky Tovární – Hrbovická, včetně okružní křižovatky

9.5 Prověření potřebnosti, účinnosti a příp. polohy nových mostů přes Labe

9.6 Napojení a dostupnost přístavů ve vztahu k nadřazené dopravní infrastrukturu (včetně plánovaného terminálu)

9.6.1 osobní přístavy

9.6.2 přístav Vaňov

9.6.3 přístav Krásné Březno

9.7 Účinnost zahloubení, příp. zatunelování stávající komunikace kolem nemocnice

9.7.1 Prověření potřebnosti MÚK Podhorský park na D8

9.8 Doprava v klidu

10 Ideový návrh ve vztahu k celkové dopravní a urbanistické struktuře města a širšího prostoru

10.1 Skладební prvky navržených variant

10.1.1 Navržená řešení v rozdělení na infrastrukturní a dopravní opatření

10.1.2 Tunelové propojení Mariánského mostu a ulice Výstupní

10.1.3 Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky

10.1.4 Přeložka silnice I/30 Všebořice – Skorotice – Božtěšice

10.1.5 Tunel pod vrchem Ořechovka

10.1.6 Tunel pod Střekovem

10.1.7 Tunel pod vrchem Střížovický

10.1.8 Tunel pod Větruší

10.1.9 Tunel pod centrem města

10.1.10 Propojení ulice U stadionu a Sociální péče přes zahrádkářskou kolonii (okoře vrchu Holoměř)

10.1.11 Komunikace propojující ulice U stadionu a Lesní cesta

10.1.12 Komunikace okolo Střížovického vrchu

10.1.13 Propojení ulic Konečná a Textilní, ve stávajícím stavu přes průmyslový areál případně alternativní napojení Černá cesta do ulice Za Válcovej

10.1.14 Propojení Masarykova – Klíšská přes Mánesovy sady

10.1.15 Propojení Krásného Března a Neštěmice ulicí Ke Třem křížům

10.1.16 Obchvat Božtěšic
Analytická část

<table>
<thead>
<tr>
<th>10.1.17</th>
<th>Most přes Labe v oblasti jižní Střekov</th>
<th>104</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10.1.18</td>
<td>Most přes Labe oblast Olšinky – Krásné Březno</td>
<td>104</td>
</tr>
<tr>
<td>10.1.19</td>
<td>Most přes Labe do ulice Děčínská</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>10.1.20</td>
<td>Propojení Podmokleská – Karolíny Světlé – Neštěmická</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>10.1.21</td>
<td>Zklidnění Přístavní ulice</td>
<td>106</td>
</tr>
<tr>
<td>10.1.22</td>
<td>Zklidnění Benešova mostu</td>
<td>106</td>
</tr>
<tr>
<td>10.1.23</td>
<td>Přemostění západního nádraží, včetně řeky Bíliny</td>
<td>106</td>
</tr>
<tr>
<td>10.2</td>
<td>Stavby obsažené ve všech variantách</td>
<td>107</td>
</tr>
<tr>
<td>10.3</td>
<td>Varianta „realistická“</td>
<td>107</td>
</tr>
<tr>
<td>10.3.1</td>
<td>Seznam nových komunikací a propojení</td>
<td>108</td>
</tr>
<tr>
<td>10.4</td>
<td>Varianta „tunel centrum“</td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td>10.4.1</td>
<td>Seznam nových komunikací a propojení</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>10.5</td>
<td>Varianta „maximální“</td>
<td>111</td>
</tr>
<tr>
<td>10.5.1</td>
<td>Seznam nových komunikací a propojení</td>
<td>111</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Závěr</td>
<td>113</td>
</tr>
<tr>
<td>Přílohy</td>
<td></td>
<td>114</td>
</tr>
</tbody>
</table>
SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Demografický vývoj města v letech 1994 – 2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ)................................................................. 12
Tabulka 2 Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v řešeném území (zdroj: ČD Cargo, Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v České republice) ........................................................................... 37
Tabulka 3 Tabulka úzkých míst v řešeném území ................................................................. 51
Tabulka 4 Rozdělení tarifů a jejich cenová výše ................................................................. 61
Tabulka 5 Přehled parkovacích automatů a tarifu, do kterého dané místo spadá ........... 61
Tabulka 6 matice vnitřních vztahů ..................................................................................... 76
Tabulka 7 matice vnějších vztahů ..................................................................................... 77

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozsah řešeného území ................................................................................. 11
Obrázek 2 Schéma procento ekonomicky aktivních obyvatel k celkovému počtu obyvatel v jednotlivých ZSJ řešeného území (zdroj: ČSÚ - SLDB 2011) ....................................................... 14
Obrázek 3 Schéma vyjádření podílu ekonomicky aktivních a neaktivních obyvatel v jednotlivých ZSJ řešeného území (zdroj: ČSÚ - SLDB 2011) ....................................................... 15
Obrázek 4 Rozdělení věkových skupin obyvatel v ZSJ (zdroj: ČSÚ - SLDB 2011) ......... 16
Obrázek 5 Podíl zaměstnanců vyjíždějících z jednotlivých ZSJ za prací mimo obec (zdroj: ČSÚ SLDB 2011) ........................................................................................................... 17
Obrázek 6 Síť dopravní infrastruktury TEN-T..................................................................... 19
Obrázek 7 Schéma mezinárodní silniční sítě a hlavních silničních tahů procházející řešeným územím (zdroj: UPUL 2012) .................................................................................. 22
Obrázek 8 Schéma silnic II. a III. třídy v řešeném území (zdroj: UPUL 2012) ............... 25
Obrázek 9 Průjezdný průřez GC....................................................................................... 29
Obrázek 10 Evropské železniční nákladní koridory RFC5 a RFC7 .................................... 29
Obrázek 11 Železniční síť TEN-T ....................................................................................... 30
Obrázek 12 Železniční tratě s číslováním dle SŽDC v řešeném území .............................. 31
Obrázek 13 Nástupiště v železniční stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží .................... 34
Obrázek 14 Nástupiště v železniční stanici Ústí nad Labem sever ................................. 35
Obrázek 15 Kolejiště v železniční stanici Ústí nad Labem západ ................................... 35
Obrázek 16 Kolejiště v železniční stanici Ústí nad Labem Střekov ................................ 36
Obrázek 17 Síť vnitrozemské vodní cesty a přístavy TEN-T ........................................... 39
Obrázek 18 Západní přístav (Ústí nad Labem – Krásné Březno) ....................................... 40
Obrázek 19 Východní přístav (Ústí nad Labem – Krásné Březno) ..................................... 41
Obrázek 20  Cyklotrasa EuroVelo 7 v ulici Děčínská ......................................................... 43
Obrázek 21  Schéma cyklistických stezek/tras a pěších stezek (zdroj: UPUL 2012) ................. 45
Obrázek 22  Pohled na Zámek Větruše od centra města ....................................................... 47
Obrázek 23  Dolní stanice lanovky v OC Fórum ........................................................................ 47
Obrázek 24  křižovatka Přístavní x Předmostí ................................................................. 49
Obrázek 25  křižovatka Pražská x Přístavní x Žižkova ....................................................... 50
Obrázek 26  křižovatka Žižkova x U Trati ............................................................................. 50
Obrázek 27  křižovatka Předmostí x Důlce ............................................................................. 51
Obrázek 28  Podjezd pod železniční tratí ulice U Trati ......................................................... 52
Obrázek 29  Podjezd pod železniční tratí ulice Tyršova ................................................................ 52
Obrázek 30  Podjezd pod železniční tratí silnice II/613 od Pražské ........................................ 53
Obrázek 31  Podjezd pod železniční tratí ulice Přístaviště ..................................................... 53
Obrázek 32  Podjezd pod železniční tratí ulice Pražská ......................................................... 54
Obrázek 33  Podjezd pod železniční tratí ulice Drážďanská .................................................... 54
Obrázek 34  Podjezd pod železniční tratí ulice U Podjezdu ................................................... 55
Obrázek 35  Podjezd pod železniční tratí ulice U Cukrovaru .................................................. 55
Obrázek 36  Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická .................................................... 56
Obrázek 37  Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická .................................................... 56
Obrázek 38  Podjezd pod železniční tratí Čírkvice silnice II/261 ........................................... 57
Obrázek 39  Úzká místa včetně uvedení výškových omezení .................................................. 58
Obrázek 40  Mapa lokalit s daty o placeném parkování .......................................................... 63
Obrázek 41  Parkoviště u hotelu Vladimír ............................................................................. 64
Obrázek 42  Parkoviště ve Vaničkové ulici ........................................................................... 66
Obrázek 43  Parkoviště v Pařížské ulici .............................................................................. 68
Obrázek 44  Délka stání dle zakoupených lístků – Pařížská ulice .......................................... 68
Obrázek 45  Průběh parkování v pracovní dny – Pařížská ulice ............................................... 69
Obrázek 46  Druhy plateb – Pařížská ulice ............................................................................. 69
Obrázek 47  Parkoviště v Dlouhé ulici ................................................................................. 70
Obrázek 48  Parkoviště v ulici Velká Hradební ................................................................. 72
Obrázek 49  Komunikace podle četnosti vztahů, které jsou na ně přiřazeny .......................... 77
Obrázek 50  Zatížení komunikací v centru Ústí nad Labem (zdroj: aktualizace dopravního modelu města Ústí nad Labem, AF-CITYPLAN, 2017) ................................................... 78
Obrázek 51  Schéma polookružního systému podle ÚP ........................................................ 80
Obrázek 52  Navrhované komunikace v oblasti Západního nádraží (zdroj: územní plán) ..... 81
Obrázek 53  Oblast rozvojové zóny Severní Předlice (zdroj: http://mapy.crr.cz) ............... 82
Obrázek 54  Část oblasti rozvojové zóny Severní Předlice .................................................. 83
Analytická část

Obrázek 55  Oblast rozvojové zóny Jižní Předlice (zdroj: http://mapy.crr.cz) ........................................... 84
Obrázek 56  Část oblasti rozvojové zóny Jižní Předlice ................................................................. 84
Obrázek 57  Rozvojové plochy v oblasti Předlic ................................................................................ 85
Obrázek 58  Křižovatka Tovární x Hrbovická z ulice Majakovského ................................................. 86
Obrázek 59  Kartogram zatížení křižovatky Tovární x Hrbovická x Majakovského (zdroj: dopravní model AF Cityplan 2012) ...................................................................................... 86
Obrázek 60  Navržená okružní křižovatka s předpokládaným připojením komerčního areálu východně od Majakovského ulice .......................................................... 87
Obrázek 61  Silniční napojení přístavů na nadřazenou síť (dálnice D8) ................................................. 89
Obrázek 62  Plánované zahloubení ulice Sociální péče (zdroj: územní plán) ........................................... 90
Obrázek 63  Intenzity dopravy v okolí nemocnice (zdroj: dopravní model) ........................................ 91
Obrázek 64  Příklad lokálního zahloubení ulice s lávkou pro pěší (Vodárenská ulice, Kladno) ....... 91
Obrázek 65  Prostorové uspořádání ulice Sociální péče před nemocnicí ............................................. 92
Obrázek 66  Situace stávajících a navrhované MŮK na D8 ................................................................. 93
Obrázek 67  Přeložka silnice II/528 u obce Strážky (zdroj: územní plán) .............................................. 99
Obrázek 68  Západní část propojení okolo vrchu Holoměř – ulice U Stadionu ....................................... 101
Obrázek 69  Východní část propojení ulice U Stadionu a Lesní cesta ...................................................... 101
Obrázek 70  Jižní napojení komunikace okolo Střížovického vrch – ulice Černá cesta ..................... 102
Obrázek 71  Propojení ulic Jateční x Textilní – pohled do ulice Textilní ................................................ 103
Obrázek 72  Propojení ulic Jateční x Textilní – vyústění na ulici Jateční ................................................ 103
Obrázek 73  Vyústění severní části propojení Masarykova x Klíšská – pohled z ulice Londýnská .. 104
Obrázek 74  Potenciální území pro most spojující ulice Olšinky a Krásné Březno ......................... 105
Obrázek 75  Potenciální území pro most ústící do ulice Děčínská ......................................................... 105
Obrázek 76  Příklad uspořádání nábřeží ve Varšavě u Kopernikova muzea, pod promenádou vede komunikace ................................................................. 106
Obrázek 77  Pohled od Žižkovy ulice do koridoru vhodného pro přemostění západního nádraží, včetně řeky Biliny ................................................................................. 106
Obrázek 78  Přemostění západního nádraží ..................................................................................... 107
Obrázek 79  Schéma „realistické“ varianty (viz Příloha 5) ................................................................. 109
Obrázek 80  Schéma varianty "tunel centrum" (viz Příloha 6) .................................................. 110
Obrázek 81  Schéma „maximální“ varianty (viz Příloha 7) ................................................................. 112
SEZNAM GRAFŮ

Graf 1  Vývoj počtu obyvatel města v letech 1994-2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ) ............................................................ 13
Graf 2  Celkový rozdíl obyvatel v letech 1994–2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ) ............................................................ 13
Graf 3  Délka stání dle zakoupených lístků – Vladimír .......................................................... 64
Graf 4  Průběh parkování v pracovní dny – Vladimír ............................................................... 65
Graf 5  Druhy plateb – Vladimír ......................................................................................... 65
Graf 6  Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Vladimír .................................................. 65
Graf 7  Délka stání dle zakoupených lístků – Vaníčkova ulice ............................................. 66
Graf 8  Průběh parkování v pracovní dny – Vaníčkova ulice ................................................. 67
Graf 9  Druhy plateb – Vaníčkova ulice ............................................................................. 67
Graf 10 Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Vaníčkova ulice ....................................... 67
Graf 11 Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Pařížská ulice ........................................ 69
Graf 12 Délka stání dle zakoupených lístků – Dlouhá ulice .................................................. 70
Graf 13 Průběh parkování v pracovní den – Dlouhá ulice ..................................................... 71
Graf 14 Druhy plateb – Dlouhá ulice .................................................................................. 71
Graf 15 Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Dlouhá ulice ............................................ 72
Graf 16 Délka stání dle zakoupených lístků – Velká Hradební ............................................. 73
Graf 17 Průběh parkování v pracovní dny – Velká Hradební ................................................ 73
Graf 18 Druhy plateb – Velká Hradební ............................................................................. 74
Graf 19 Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Velká Hradební ....................................... 74
Graf 20 Celkový roční výnos z dostupných dat o parkovacích plochách .............................. 75
Graf 21 Roční výnos za jedno místo v závislosti na parkovišti ............................................. 75
1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Název: Základní komunikační systém a jeho fungování, problémové body - prověření současného uspořádání systému dopravy

Část: Analytická část

Objednatel: Statutární město Ústí nad Labem
Velká Hradební 2336/8
401 00 Ústí nad Labem

Dodavatel: NDCON s. r. o.
Zlatnická 10
11000 Praha 1
2 ZADANÍ A CÍLE PROJEKTU

Hlavním cílem projektu je prověření současného uspořádání systému dopravy s ohledem na nové skutečnosti v dopravní struktuře města Ústí nad Labem a dlouhodobé problémy města, posouzení využitelnosti vybraných dílčích řešení vnějšího a vnitřního dopravního skeletu z dopravních koncepcí minulých ÚP a vybraných dopravních a územních studií, včetně dopravního Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem a návrh řešení.

Cílem je prověřit stávající strukturu všech druhů dopravy (silniční doprava, železniční a vodní doprava, veřejná doprava, trasy MHD, doprava v klidu atd.), najít kolizní místa, úzká hrdla, omezenou kapacitu, chybějící vazby a návaznosti apod. a předložit návrh na možná řešení.

Studie bude podkladem pro zpracování návrhu Zadání nového Územního plánu Ústí nad Labem.

3 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Aktualizace dopravního modelu IAD města Ústí nad Labem, zpracován firmou AF Cityplan, 10/2017
- Generel dopravy v klidu (Bukov–Všebořice, Klíše-Předlice východ, Klíše-Předlice západ, Severní Terasa, Skřivánek-Hornická, Střekov)
- Katastrální mapa
- Ortofoto mapa 2017
- Územně analytické podklady
- Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem

3.1 Vyhodnocení podkladů

Aktualizace dopravního modelu IAD města Ústí nad Labem, zpracován firmou AF Cityplan, 10/2017

Dokumentace k dopravnímu modelu je neúplná. Zcela chybí kartogramy pro návrhové horizonty. Výkresy jsou v nízké kvalitě, takže nelze odečítat intenzitu dopravy na mnoha úsecích.

Ke kalibraci modelu byly současně použita data z CSD 2016 a z automatických smyček uvnitř města (3-5/2017), tady před a po otevření úseku dálnice D8 Bílinka – Řehlovice. Použití těchto dvou zdrojů zároveň pro kalibraci modelu je diskutabilní.

Generel dopravy v klidu (Bukov–Všebořice, Klíše-Předlice východ, Klíše-Předlice západ, Severní Terasa, Skřivánek-Hornická, Střekov)


Katastrální mapa

Kompletní katastrální mapa byla dodána a použita jako podklad pro grafickou část výstupů.

Ortofoto mapa 2017

Ortofoto mapa sloužila jako pracovní nástroj při tvorbě analýz.

Územně analytické podklady

Dodány ve formě ESRI databáze. Jedná se o komplexní mapovou databázi vedení dopravní a technické infrastruktury, limitů území a dalších.

ÚP z roku 1974 předán georeferencovaný základní urbanistický výkres
ÚP z let 1996 a 2012 byly předány ve formě ESRI databáze.

Územní plány jsou zdrojem plánovaných dopravních řešení a zároveň zprávou a vývoji města v posledních desetiletích.

Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem

Jedná se o rozsáhly materiál, který na více než 450 stránkách textu doplněného grafy, obrázky a schématy do velké podrobnosti popisuje a analyzuje dopravní systémy na území města. V návrhové části je pro každý dopravní mód navrženo množství projektů a pro každý je vytvořen akční plán. Akční plány jsou přílohou generelu, které nebyly zpracovateli předány.

4 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešeným územím je správní území města Ústí nad Labem, vymezené katastrálními územími – Božtěšice, Brná nad Labem, Budov u Svádova, Bukov, Církvice, Dělouš, Dobětice, Habrovice, Hostovice u Ústí nad Labem, Klíše, Kojetice u Malečova, Krásné Březno, Mojžíř, Neštěmice, Nová Ves, Olešnice u Svádova, Předlice, Sebzín, Skorotice u Ústí nad Labem, Strážky u Habrovic, Střekov, Svádov, Tuchomyšl, Ústí nad Labem, Vaňov, Všebořice.

Obrázek 1 Rozsah řešeného území
5 Demografie

Ústí nad Labem je statutárním městem Ústeckého kraje na severozápadě Čech. Leží na soutoku řek Labe a Bíliny mezi Českým středohořím a Krušnými horami. V Ústí nad Labem je velmi důležitý železniční a silniční uzel a také díky Labi i využívaná lodní doprava.


**Tabulka 1** Demografický vývoj města v letech 1994 – 2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1994</td>
<td>97 290</td>
<td>1 140</td>
<td>1 036</td>
<td>104</td>
<td>1 155</td>
<td>1 301</td>
<td>-146</td>
<td>-42</td>
<td>97 248</td>
</tr>
<tr>
<td>1995</td>
<td>97 248</td>
<td>1 021</td>
<td>1 039</td>
<td>-18</td>
<td>1 217</td>
<td>1 283</td>
<td>-66</td>
<td>-84</td>
<td>97 164</td>
</tr>
<tr>
<td>1996</td>
<td>97 164</td>
<td>923</td>
<td>984</td>
<td>-61</td>
<td>1 118</td>
<td>1 180</td>
<td>-62</td>
<td>-123</td>
<td>97 041</td>
</tr>
<tr>
<td>1997</td>
<td>97 041</td>
<td>906</td>
<td>976</td>
<td>-70</td>
<td>1 252</td>
<td>1 317</td>
<td>-65</td>
<td>-135</td>
<td>9 606</td>
</tr>
<tr>
<td>1998</td>
<td>96 906</td>
<td>952</td>
<td>1 032</td>
<td>-80</td>
<td>1 202</td>
<td>1 535</td>
<td>-333</td>
<td>-413</td>
<td>96 493</td>
</tr>
<tr>
<td>1999</td>
<td>96 493</td>
<td>952</td>
<td>944</td>
<td>8</td>
<td>1 126</td>
<td>1 557</td>
<td>-431</td>
<td>-423</td>
<td>96 070</td>
</tr>
<tr>
<td>2000</td>
<td>96 070</td>
<td>1 003</td>
<td>1 012</td>
<td>-9</td>
<td>1 103</td>
<td>1 673</td>
<td>-570</td>
<td>-579</td>
<td>9 091</td>
</tr>
<tr>
<td>2001</td>
<td>95 565</td>
<td>979</td>
<td>982</td>
<td>-3</td>
<td>1 227</td>
<td>1 918</td>
<td>-691</td>
<td>-694</td>
<td>94 871</td>
</tr>
<tr>
<td>2002</td>
<td>94 871</td>
<td>1 037</td>
<td>1 055</td>
<td>-18</td>
<td>1 865</td>
<td>2 174</td>
<td>-309</td>
<td>-327</td>
<td>94 544</td>
</tr>
<tr>
<td>2003</td>
<td>94 544</td>
<td>1 057</td>
<td>1 052</td>
<td>5</td>
<td>1 718</td>
<td>2 162</td>
<td>-444</td>
<td>-439</td>
<td>94 105</td>
</tr>
<tr>
<td>2004</td>
<td>94 105</td>
<td>1 084</td>
<td>989</td>
<td>95</td>
<td>1 783</td>
<td>2 124</td>
<td>-341</td>
<td>-246</td>
<td>93 859</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>93 859</td>
<td>1 118</td>
<td>990</td>
<td>128</td>
<td>2 282</td>
<td>1 971</td>
<td>311</td>
<td>439</td>
<td>94 298</td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>94 298</td>
<td>1 095</td>
<td>914</td>
<td>181</td>
<td>2 202</td>
<td>2 116</td>
<td>86</td>
<td>267</td>
<td>94 565</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>94 565</td>
<td>1 171</td>
<td>932</td>
<td>239</td>
<td>2 387</td>
<td>2 231</td>
<td>156</td>
<td>395</td>
<td>94 960</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>94 960</td>
<td>1 217</td>
<td>933</td>
<td>284</td>
<td>2 112</td>
<td>2 067</td>
<td>45</td>
<td>329</td>
<td>95 289</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>95 289</td>
<td>1 158</td>
<td>913</td>
<td>245</td>
<td>1 837</td>
<td>1 894</td>
<td>-57</td>
<td>188</td>
<td>95 477</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>95 477</td>
<td>1 132</td>
<td>1 019</td>
<td>245</td>
<td>1 894</td>
<td>2 020</td>
<td>-126</td>
<td>-13</td>
<td>95 464</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>94 853</td>
<td>1 014</td>
<td>968</td>
<td>245</td>
<td>1 720</td>
<td>2 361</td>
<td>-641</td>
<td>-595</td>
<td>94 258</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>94 258</td>
<td>998</td>
<td>947</td>
<td>245</td>
<td>1 1694</td>
<td>2 256</td>
<td>-562</td>
<td>-511</td>
<td>93 747</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>93 747</td>
<td>1 008</td>
<td>1 014</td>
<td>245</td>
<td>1 957</td>
<td>2 175</td>
<td>-218</td>
<td>-224</td>
<td>93 523</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>93 523</td>
<td>1 044</td>
<td>921</td>
<td>245</td>
<td>2 032</td>
<td>2 269</td>
<td>-237</td>
<td>-114</td>
<td>93 409</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>93 409</td>
<td>1 033</td>
<td>999</td>
<td>245</td>
<td>2 051</td>
<td>2 246</td>
<td>-195</td>
<td>-161</td>
<td>93 248</td>
</tr>
<tr>
<td>2016</td>
<td>93 248</td>
<td>1 078</td>
<td>972</td>
<td>245</td>
<td>1 930</td>
<td>2 300</td>
<td>-370</td>
<td>-264</td>
<td>92 984</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Graf 1  Vývoj počtu obyvatel města v letech 1994-2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ)

Graf 2  Celkový rozdíl obyvatel v letech 1994–2016 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem, Generel udržitelné dopravy, ČSÚ)
5.1 Ekonomická aktivita obyvatel

Výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2011 uvádějí ve městě Ústí nad Labem 43 512 ekonomicky aktivních obyvatel, tj. 46,8 % všeho obyvatelstva. Oproti výsledkům Sčítání lidu, domů a bytů 2001 došlo k poklesu ekonomicky aktivní obyvatel. V roce 2001 bylo v Ústí nad Labem 50 440 ekonomicky aktivních obyvatel, tj. 52,9 % všeho obyvatelstva. V roce 1991 bylo ekonomicky aktivních 54 908 osob, tj. 54,9 % (v tehdejším administrativním vymezení obce). Celkový pokles ekonomicky aktivních obyvatel souvisí zejména se starým obyvatelstvem. Skutečná ekonomická aktivita obyvatel je však ještě nižší, než udávají statistická data. Mezi ekonomicky aktivní se totiž započítávají i ženy na mateřské dovolené a nezaměstnaní.
Z města vystupují na západě ZSJ Předlice, Na Nivách II, Na Nivách I, Klíšská-Solvayova, kde je vyšší počet ekonomicky neaktivních oproti ostatním ZSJ. Tento jev je způsoben tím, že se jedná o sociálně vyloučené lokality.
Obrázek 4    Rozdělení věkových skupin obyvatel v ZSJ (zdroj: ČSÚ - SLDB 2011)

Z výše uvedeného obrázku je patrné, že mezi ZSJ není ve věkových skupinách výrazných rozdílů. Mezi sídlišti mírně vybočuje Severní Terasa a centrum, kde lze pozorovat větší podíl obyvatel nad 65 let. Na západě v ZSJ Předlice a Na Nivách II je vysoký podíl dětí 0 – 14 let.
Největší podíl zaměstnanců vyjíždí ze ZSJ Na Nivách I, Klíše-školní areál, Severní Terasa – střed, Krásné Březno - Pod vyhlídkou. V průměru z Ústí nad Labem za prací vyjíždí 11% zaměstnanců.
6 PŘEHLED, STRUKTURA A HIERARCHIE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ, VYMEZENÍ DOPRAVNÍHO SYSTÉMU DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU

6.1 Současný stav dopravní infrastruktury

6.1.1 Nová politika transevropské dopravní sítě TEN-T

Globální sít (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná sít TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální sít měla být dokončena do roku 2050;

Hlavní sít (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní sít byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Spojuje městské uzly, námořní přístavy, letiště, hraniční přechody. Propojení vždy sousedních primárních uzlů pokud možno všemi druhy dopravní infrastruktury. V případě souběhu (vedou-li dva tahy do geograficky blízkých uzlů) by měly být souběžné tahy spojeny v případě říčních přístavů bylo možné v rámci jednoho regionu NUTS II zařadit do hlavní sítě TEN-T vždy jen jeden přístav, který přítom musel splňovat požadavek na multimodální napojení na hlavní síť pro nákladní železniční dopravu.

6.1.2 Infrastruktura silniční dopravy

6.1.2.1 TEN-T silniční doprava

Na základě nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 jsou uvedeny následující infrastrukturní požadavky na silniční dopravní infrastrukturu:

- Dálnice je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze přilehlých pozemků a která:
  - je s výjimkou jednotlivých míst nebo dočasného omezení vybavena samostatnými jízdními pásy pro provoz v každém směru oddělenými od sebe dělícím pásem, který není určen k provozu, nebo výjimečně jiným způsobem;
  - se úrovně nekříží s žádnou pozemní komunikací, železnicí ani tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší; a
  - je označena speciální značkou coby dálnice.

- Rychlostní silnice je silnice projektovaná pro provoz motorových vozidel a přístupná především z mimoúrovňových křížovatek nebo křížovatek se světelnou signalizací,
  - na které je zakázáno zastavit a parkovat v jízdním pruhu; a
  - která se úrovně nekříží s žádnou železnicí ani tramvajovou tratí.

- Standardní strategicky významná silnice je silnice, která není dálnicí ani rychlostní komunikaci, ale která je stále silnicí vysoké kvality ve smyslu odstavců 1 a 2.

- Zařízení související se silnicemi může zahrnovat zejména zařízení pro řízení provozu, informace a navádění, pro výběr uživatelských poplatků, pro bezpečnost, pro omezování nepříznivých dopadů na životní prostředí, pro doplňování pohoných hmot nebo dobíjení vozidel s alternativním pohonem a pro bezpečné parkovací plochy pro komerční vozidla.

- Byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost silniční dopravní infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES.
Silniční tunely o délce přesahující 500 m splňovaly požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES.

Interoperabilita systémů pro výběr mýtného byla v příslušných případech zajištěna v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES a rozhodnutím Komise 2009/750/ES.

Každý inteligentní dopravní systém zavedený veřejným orgánem v silniční dopravní infrastrukturu splňoval ustanovení směrnice 2010/40/EU a byl zaváděn způsobem, který je v souladu s akty v přenesené pravomoci přijatými podle této směrnice.

Součástí sítě silniční dopravní infrastruktury TEN-T je v řešeném území již dokončená dálnice D8, která se nachází na západním okraji řešeného území. Dálnice D8 je na město Ústí nad Labem napojena silnicí II/613 (ulice Žižkova), silnicí I/30 (ulice Havířská, Všebořická, Božtěšická) a místními komunikacemi ulice Hrbovická a Tovární. Napojení přístavu Ústí nad Labem na silniční síť TEN-T, kterou je dálnice D8, je řešeno ve stávajícím stavu zejména ulicemi Přístavní, Žižkova. Tyto ulice musí splňovat návrhové požadavky TEN-T. V případě výstavby nových infrastrukturních úseků (tunely, mosty) je možné trasu napojení přístavu na D8 změnit v závislosti na vedení nových úseků, které však musejí splňovat parametry TEN-T.

Obrázek 6    Síť dopravní infrastruktury TEN-T

6.1.2.2 Mezinárodní silniční sítě

Řešeným územím jsou vedeny dva dálkové silniční tahy mezinárodní silniční sítě. Jedná se o silnice s mezinárodním značením E 442 a E 55.

Silnice E 442 je vedena ve směru východ ↔ západ a do řešeného území vstupuje od Děčína po silnici I/62. Dále je vedena po silnicích I/30 (ulice Přístavní v úseku Hrnčířská ↔ Pražská), II/613 (celý úsek), dálnice D8 (úsek MÚK Trmice ↔ MÚK Úžín) a dále po I/30 směrem na Chlumec.
Silnice E55, která je vedena ve směru sever ↔ jih, je v rámci celého řešeného území vedena po dálnici D8.

6.1.2.3 Hlavní silniční tahy

Páteř komunikační sítě těží na území města Ústí nad Labem tvoří dálnice D8 a silnice I. třídy č. 30 a č. 62, které jsou v majetku a správě Ředitelství silnic a dálnic. Tyto silniční tahy patří k nejvíce dopravně zatíženým komunikacím, propojují řešené území s dalšími městy v regionu a jsou po nich vedeny mezinárodní dopravní vztahy. Dále jsou řešeným územím vedeny silnice II. a III. tříd, které slouží komunikací vyšší třídy doplňují a jsou ve správě Ústeckého kraje.

6.1.2.4 Dálnice

Západním segmentem řešeného území prochází dálnice D8, která je z hlediska silniční dopravy nejvýznamnějším dopravním napojením města Ústí nad Labem. Její význam je především v dopravním propojení města se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou. Poslední úsek dálnice D8 byl uveden do provozu na podzim roku 2017 a v současnosti dálnice D8 představuje přímé spojení mezi Prahou, Ústím nad Labem a na hranici se SRN na ni navazuje německá dálnice A17 do saských Drážďan.

Napojení města Ústí nad Labem na dálnici D8 je zajištěno pomocí 4 mimoúrovňových křižovatek a navazujících úseků silnic I., II. a III. tříd. Jedná se o následující křižovatky:

- MÚK Trmice (69 km)
- MÚK Předlice (72 km)
- MÚK Úžín (74 km)
- MÚK Knínice (80 km)

6.1.2.5 Silnice I. třídy

Na území města jsou vedeny dvě silnice I. třídy. Představují páteřní tahy městské komunikační sítě a spolu s dálnicí tvoří hlavní spojení města s dalšími významnými cíli. Jejich uspořádání je v řešeném území povětšinou dvoupruhové s výjimkou silnice I/30 při průjezdu sídlištěm Severní terasa a v ulici Přístavní mezi křižovatkami s ulicemi Pražská a Předmostí. Obě tyto silnice patří k dopravně nejzatíženějším, nebot jsou ve velké míře využívány nejen dopravou místní, ale i dopravou vnější a tranzitní.

Silnice I/30

Tato dopravně významná silnice vstupuje do území na levém břehu řeky Labe od Lovosic. V městské části Vaňov je silnice I/30 (Pražská) řešena jako dvoupruhová a je po ní vedena hromadná doprava. Podél řeky Labe je silnice I/30 (Přístavní) vedena až do křižovatky s ulicí Hrnčířská, kde se na ni napojuje silnice I/62 (Přístavní) směrem Děčín. Úsek mezi křižovatkami Pražská x Přístavní a Přístavní x Předmostí patří na území města k úsecům s nejvyšší intenzitou dopravy.

Z křižovatky Přístavní x Předmostí je silnice I/30 vedena na křižovatku Předmostí x Důlce x Hrnčířská a dále ulicemi Důlce a Hoření do městské části Stříbrníky. Část ulice Důlce je ve velkém podélném stoupání, a proto je zde navržen pruh pro pomalá vozidla. Dále je silnice I/30 vedena ulicemi Krušnohorská, Sociální péče a Božtěšická, kde je řešena jako čtyřpruhová sídlištní komunikace.

Silnice I/30 je vedena prostorem okružní křižovatky Bukov. Tato pětiramenná okružní křižovatka je v současné době využívána významnou dopravou. Silnice I/30 vedena ulicí Všebořická a na hranici města. V tomto úseku je silnice dvoupruhová s množstvím řadících pruhů v křižovatkách a na silnici je napojená souběžná obytná část a přílehlé komerční aktivity. Svým charakterem je tedy silnice více obslužnou komunikací, než jednou z hlavních městských radiál.
Po výjezdu z města Ústí nad Labem je silnice I/30 řešena jako dvoupruhová v extravilánovém uspořádání s odpovídajícími směrovými a šířkovými parametry. I mimo městskou zástavbu jsou na silnici napojeny přilehlé pozemky a objekty (mimo jiné i příjezd na letiště). Řešené území opouští silnice I/30 směrem na Teplice v prostoru MÚK Úžín s dálnicí D8.

Silnice I/62


Silnice I/62 je vedena dále po levém břehu Labe až do Děčína, kde po mostě společněm s I/13 překročí řeku a pokračuje dále k hranici s Německem v Hřensku.

Silnice I/13

Na severním okraji se řešeného území dotýká silnice I/13, která je páteřní silnicí celých severních Čech. Začíná v Karlových Varech na křižovatce se silnicí I/6 a propojuje města Karlovy Vary, Chomutov, Teplice, Děčín, Liberec a Frýdlant. Končí na hraničním přechodu s Polskem u obce Habartice.

Silnice I/13 má pro město Ústí nad Labem význam jako alternativní trasa k trase podél Labe po silnicích I/30 a I/62 pro propojení Střední Čechy ↔ Děčínsko.
6.1.2.6 Silnice II. třídy

V řešeném území se nachází celkem 4 silnic II. tříd:

Silnice II/253

Tato silnice je situována na západě řešeného území. Začíná mimo řešené území v křižovatce se silnicemi II/613 a II/258 na území města Trmice. Po průchodu komerční zónou Trmice je vedena na území města Ústí nad Labem jako ulice Majakovského.

Dále je silnice II/253 vedena západním směrem jako ulice Hrábovická městskou částí Předlice. Na západním okraji města silnice II/253 mimoúrovňově kříží dálnici D8, na kterou je napojena silnicí...

Silnice II/261
Začátek silnice II/261 je v Děčíně a je vedena po pravém břehu řeky Labe do Ústí nad Labem. Parametry této silnice v úseku mezi oběma městy jsou značně horší než parametry silnice I/62 a její význam tedy spočívá především v propojení obcí na pravém břehu, spíše než ve zprostředkování dopravních vztahů mezi oběma městy.

V řešeném území silnice II/261 prochází městskými částmi Svádov, Střekov, Brná, Sebuzín a Církvice. a jižním směrem je dále vedena směrem na Litoměřice.

V zájmovém území tvoří silnice II/261 páteřní komunikaci na pravém břehu řeky Labe. Jedná se o jediné komunikační propojení města se čtvrtěmi Brná, Sebuzín a Církvice v jižní části území města. Její dopravní význam pro dopravní obslužnost městských částí na pravém břehu Labe je nezastupitelný.

Silnice II/528
Tato silnice se nachází v severozápadní části řešeného území a propojuje silnici I/13 (a tedy i MÚK Knínice na D8) se silnicí I/30 v prostoru Božetětic na území města Ústí nad Labem.

Dopravní význam této silnice spočívá v severním napojení města na dálnici D8.

Silnice II/613

Tato silnice začíná v prostoru dálniční křižovatky dálnice D8 MÚK Trmice, kde jsou pomocí dvou okružních křížovatek napojeny křížovatkové rampy a další místní komunikace. Přestože pro město Ústí nad Labem se jedná o významnou dálniční křížovatku, křížovatka se nachází zcela mimo zájmové území. Další mimourovňová křížovatka je také mimo řešené území, v ní jsou na silnici II/613 napojeny silnice II/253 a II/258.

Do řešeného území vstupuje silnice II/613 v prostoru mezi křížovatkou s ulicí Tyršova (II/253) a křížovatou napojující komerční zónu. Silnice II/613 (ulice Žižkova) je dále vedena mezi průmyslovou zástavbou, která je na silnici napojena pomocí obslužných komunikací, přímá obsluha objektů je tedy omezena. Silnice končí v křížovatce se silnicí I/30 na břehu Labe.

6.1.2.7 Silnice III. třídy
Krajská silniční síť je doplněna silnicemi III. třídy, které obsluhují obce v bezprostřední blízkosti města Ústí nad Labem. Jedná se většinou o dopravně méně významné silnice.

Nejvýznamnějšími silnicemi III. třídy v řešeném území jsou:

Silnice III/25360
Silnice propojuje v západní části území silnici I/30 (Havířská), na kterou je napojena jako ulice Lipová, se silnicí III/25364.

Silnice III/25364
Tato silnice je situována v větší části mimo řešené území a tvoří paralelní komunikaci dálnicí D8 v úseku mezi křížovatkami MÚK Předlice a MÚK Úžín (propojení silnice II/253 a I/30). Do řešeného území zasahuje pouze její jižní část u křížovatky s II/253.

Silnice III/25372
Krátká silnice napojující MÚK Trmice na silnici II/253 v místní části Předlice.
Silnice III/25373
Silnice na severu řešeného území propojuje městskou část Božtěšice s obcemi Chuderov a Žežice a je ukončena na silnici III/25374 v městské části Neštěmice.

Silnice III/25374
Silnice se odpojuje v městské části Neštěmice ze silnice I/62 a je vedena do obce Ryjice a dále na sever.

Silnice III/25837
Silnice mezi městem Trmice a místní částí Hostovice. Do řešeného území zasahuje pouze její východní konec přiléhající ke křižovatce se silnicí III/25839 v Hostovicích.

Silnice III/25839
Silnice je situována v jižní části řešeného území, kde je napojena na silnici II/613. Dále je vedena jižním směrem místní části Hostovice a dále do obce Stebno.

Silnice III/25840
Silnice se jižně od místní části Hostovice odpojuje od silnice III/25839 a pokračuje dále na jih do obce Podlešín.

Silnice III/25841
Silnice začíná u Mariánského mostu v křižovatce se silnicí II/261 a je vedena jižním směrem, kde obslouhuje sídliště Kamenný vrch a dále je vedena místní části Kojetice a obcí Malečov dále jihovýchodním směrem.

Silnice III/25843
Krátká silnice III. třídy propojuje silnice III/25841 a III/25845 na východním okraji území města.

Silnice III/25844
Silnice odbočuje mezi sídlištěm Kamenný vrch a místní částí Kojetice ze silnice III/25841 a slouží k napojení Nové Vsi u Střekova.

Silnice III/25845
Silnice na východě řešeného území propojuje silnici II/261 v městské části Olešnice se silnicí III/28541 v obci Malečov.

Silnice III/26032
Silnice propojuje městskou část Neštěmice, kde začíná v křižovatce s III/25361 s obcemi Mírkov a Slavošov.

Silnice III/26036
Silnice je situována na severu území a propojuje obce Chuderov, Arnultovice a Luční Chvojno s Ústím nad Labem. V oblasti Severní terasy je napojena na silnici I/30.

Silnice III/26040
Silnice je situována na severu území a propojuje silnici II/528 se silnicí III/26036 u obce Arnultovice.
6.1.2.8 Místní komunikace

Komunikace v majetku města Ústí nad Labem tvoří převážný podíl komunikační sítě v řešeném území. Hlavním účelem těchto komunikací je dopravní obsluha městských částí. Místní komunikace na území města jsou z hlediska šířkového uspořádání různých typů, což zohledňuje jejich dopravní funkci v území. Šířkové uspořádání komunikací začíná u jednopruhových obousměrných komunikací, které obsluhují jednotlivé objekty či obytné soubory, až po čtyřpruhové směrově rozdělené komunikace, které obsluhují velké sídlištní celky.

Některé obslužné místní komunikace jsou řešeny vzhledem ke konfiguraci území s podélným sklonem, který mohou nespolehlivě splňovat požadavky příslušných norem. Tento fakt je nutné respektovat, neboť případná korekce je vzhledem ke konfiguraci území a stávající zastavěností nedejízelná.
Požadavky na soulad parametrů komunikace s normovými údaji je možné zajistit pouze u nových komunikací, které jsou navrženy mimo stávající zastavěné území.

Dle Zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. se místní komunikace rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména místní rychlostní komunikace;
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí;
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace;
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

Místní komunikace je také možné zatřídit podle dopravního významu, polohy v území a dopravní obsluhy, dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, do těchto funkčních skupin:

- A - rychlostní, s funkcí dopravní
- B - sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou
- C - obslužné, s funkcí obslužnou
- D - komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu

Do těchto kategorií jsou zatříděny i silnice I., II. a III. tříd, které jsou vedeny v zastavěném území. Zatřídění se nevztahuje na dálnici D8, která je vedená mimo zastavěné území.

**Místní komunikace I. třídy (rychlostní komunikace)**

Do této kategorie jsou dle výše uvedeného kritéria zařazeny místní komunikace, které jsou označeny jako rychlostní a napojují město na dálniční síť. Na území města se rychlostní komunikace nevyvíjí. Nejblíže této kategorii je ulice Žižkova, která je řešena jako čtyřpruhová silnice II. třídy (II/613) a napojuje město na dálnici.

**Místní komunikace II. třídy (sběrné komunikace)**

Do této kategorie se zařazují sběrné komunikace obytných útvarů, které propojují jednotlivé městské části a také které jsou průtahem silnic I. až III. tříd. Dle výše uvedeného zákona lze do této kategorie zařadit průtahy silnic I/30 (Pražská, Přístavní, Důlce, Hoření, Krušnohorská – i mimo trasu I/30, Sociální péče, Božtěšická, Všebořická a Havířská) a I/62 (Přístavní, Podmokelská, Opletalova – část, Vodařská). Dále do této kategorie patří i silnice II/613 až po napojení na silnici I/30.

Do této kategorie je dále možné zařadit průtah silnice II/261 (Vítězná, Děčínská, Litoměřická a Sebušská), která tvoří páteřní pravobřežní komunikaci a, jak již bylo uvedeno v předchozím textu, má pro obsluhu části města na pravém břehu Labe zásadní význam.

Z hlediska své polohy je vhodné do této kategorie zařadit ještě ulice Tovární, Hrbovickou, Chabařovickou a Majakovského (poslední tři jmenované jsou silnicí II/253).

Ostatní silnice II. a III. tříde nejsou vzhledem k jejich dopravnímu významu do této kategorie zařazeny.

Z místních komunikací lze za sběrné komunikace považovat ulice U Trati, Klíšská, Textilní, Průmyslová, Okružní, Štefánikova, část ulice Masarykova, Rooseveltova, část ulice Bělehradská, Malátova, Na Návsi, Výstupní, část ulice Neštěmická, Krčínova, Drážďanská a mosty E. Beneše, včetně ulice Národního odboje, a Mariánský most.

**Místní komunikace III. třídy (obslužné komunikace)**

Do této kategorie jsou dle výše uvedeného kritéria zařazeny místní komunikace, které jsou navrženy mezi jednotlivými zónami města a zároveň obsluhují jednotlivé objekty. Tato kategorie místních komunikací obsahuje převážnou většinu místních komunikací na území města. V podstatě se jedná o všechny zbylé místní komunikace (i některé průtahy II. a III. tříd), které nejsou uvedeny v předchozích
kategorií a zároveň nejsou komunikacemi se smíšeným případně vyloučeným provozem motorové dopravy. Obslužné komunikace se dále dělí na:

- Obslužné významné: Do této kategorie je možné zařadit místní komunikace, po kterých je vedena hromadná doprava, nebo jsou dopravně zatížené a zároveň propojují hlavní městské části. Jako příklad lze do této kategorie zařadit ulice Velká Hradební, Pařížská, Brněnská, Bratislavská, W. Churchilla, Palachova, část ulice Masarykova ve Všebořicích, Petrovická, Mezní, Stará, Na Spoje, Kočkovská, E. Krásnohorská (část), Bělehradská (část), Neštěmická (část), Hlavní, Nová, Kojetická, Žukova, Karla IV.

- Obslužné nevýznamné: Tato kategorie zahrnuje všechny komunikace, které jsou určeny pro obsluhu místních objektů a kde intenzita dopravy nedosahuje vysokých hodnot. Do této kategorie je možné zařadit všechny komunikace v sídlištní zástavbě, vilových čtvrtích a v zástavbě předměstského typu. Ve městě se rovněž vyskytují komunikace, které jsou dopravně nevýznamné a je po nich vedena i hromadná doprava. Jedná se například o ulici Vinařskou.

Místní komunikace IV. třídy (komunikace se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorové dopravy)

Do této kategorie jsou dle výše uvedeného kritéria zařazeny pěší a obytné zóny a ostatní zklidněné komunikace.


Dále do této kategorie patří podchody pro pěší pod železničními tratěmi, které propojují městské části. Takovým příkladem je podchod K můstku (propojení přednádražního prostoru s ulicí Přístavní) nebo propojení ulic Drážní a Revoluční. Kromě toho jsou to i pěší trasy, které jsou řešeny v rámci parkových úprav, či vycházkové trasy – např. Mariánská skála. Do této kategorie spadají i všechny cyklistické stezky, případně stezky se smíšeným provozem pěších a cyklistů.

6.1.3 Infrastruktura železniční dopravy

6.1.3.1 TEN-T železniční doprava

Na základě nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 jsou uvedeny následující infrastrukturální požadavky na železniční dopravní infrastrukturu:

Železniční tratě mají jednu z následujících podob:

a) Železniční tratě pro vysokorychlostní železniční dopravu, a to:
- zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší;
- zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlost přibližně 200 km/h;
- tratě zvlášť modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie mimo jiné zahrnuje spojovací tratě mezi vysokorychlostní a konvenční síti, tratě vedoucí stanicemi, přístupy do terminálů, depa atd., kde „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí.

b) Tratě pro konvenční železniční dopravu

- Nákladní terminály jsou propojeny se silniční infrastrukturou, popřípadě s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest globální sítě.
Železniční infrastruktura musí splňovat:

- s výjimkou izolovaných sítí byla vybavena systémem ERTMS
- splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES a jejich prováděcích opatření, s cílem dosáhnout interoperability globální sítě
- splňovala požadavky TSI přijatých podle článku 6 směrnice 2008/57/ES, kromě případů, kdy to povoluje příslušná TSI nebo v souladu s postupem stanoveným v článku 9 směrnice 2008/57/ES
- s výjimkou izolovaných sítí, byla plně elektrizovaná v případě tratí a v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků též v případě manipulačních kolejí a vleček
- splňovala požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, pokud jde o přístup k nákladním terminálům

Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělí výjimku pro požadavky, které překračují požadavky, které překračují požadavky směrnice 2008/57/ES ohledně ERTMS a elektrizace

Priority pro rozvoj železniční infrastruktury:

- zavádění systému ERTMS;
- přechod na jmenovitý rozchod kolejí 1 435 mm;
- zmírnění dopadu hluku a vibrací způsobených železniční dopravou, zejména opatřeními pro kolejová vozidla a infrastrukturu, včetně protihlukových bariér;
- splnění požadavků na infrastrukturu a posílení interoperability;
- zvýšení bezpečnosti úrovní železničních křížení
- případné propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů.

Nutné splnit následující požadavky TSI INF na technickou úroveň tratí:

<table>
<thead>
<tr>
<th>TSI kategorie tratí</th>
<th>Druh dopravy</th>
<th>Osobní doprava (P)</th>
<th>Nákladní doprava (F)</th>
<th>Smíšená doprava (M)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Typ tratí</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nová hlavní trať TEN (IV)</td>
<td>IV-P</td>
<td>IV-F</td>
<td>IV-M</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Modernizovaná hlavní trať TEN (V)</td>
<td>V-P</td>
<td>V-F</td>
<td>V-M</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nová jiná trať TEN (VI)</td>
<td>VI-P</td>
<td>VI-F</td>
<td>VI-M</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Modernizovaná jiná trať TEN (VII)</td>
<td>VII-P</td>
<td>VII-F</td>
<td>VII-M</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

obrys vozidla | hmotnost na nápravu [t] | traťová rychlost [km/h] | délka vlaku [m]
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>IV-P</td>
<td>GC</td>
<td>22,5</td>
<td>200</td>
</tr>
<tr>
<td>IV-F</td>
<td>GC</td>
<td>25</td>
<td>140</td>
</tr>
<tr>
<td>IV-M</td>
<td>GC</td>
<td>25</td>
<td>200</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Pozn.: P – osobní doprava, F – nákladní doprava, M – smíšená doprava
Další parametry TSI:
Stoupání – max 12,5 %
Plná elektrizace
Obrázek 9  Průjezdný průřez GC

V řešeném území se nachází v systému TEN-T stavba vysokorychlostní tratě, modernizace konvenční železnice (pravobřežní železnice) a dokončená modernizace konvenční železnice (levobřežní železnice). Dále pak se nachází u přístavu intermodální terminál (vodní-silniční-železniční doprava). Nákladní terminály jsou propojeny se silniční infrastrukturou, popřípadě s infrastrukturou vnitrozemských vodních cest globální sítě. Řešeným územím procházejí dva evropské nákladní koridory RFC5 a RFC7, oba jsou vedeny po pravobřežní i levobřežní železnici.

Obrázek 10  Evropské železniční nákladní koridory RFC5 a RFC7
Z prohlášení o dráze 2018 (tabulka B : TSI kategorie tratí dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. Listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy jsou pro dráhy v řešeném území specifikovány následující parametry:

<table>
<thead>
<tr>
<th>č. trati</th>
<th>začátek trati</th>
<th>konec trati</th>
<th>Cílová kat. trati podle TSI INF – osobní</th>
<th>Cílová kat. trati podle TSI INF – nákladní</th>
<th>Hlavní nebo globální síť v os. dop.</th>
<th>Hlavní nebo globální síť v nákl. dop.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>420</td>
<td>Lovosice Děčín hl. n.</td>
<td>Děčín hl. n.</td>
<td>P5</td>
<td>F1</td>
<td>G</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td>440</td>
<td>Nymburk hl. n.</td>
<td>Ústí n. Labem-Střekov</td>
<td>P5</td>
<td>F1</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
</tr>
<tr>
<td>441</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>Děčín východ</td>
<td>P5</td>
<td>F2</td>
<td>G</td>
<td>H</td>
</tr>
<tr>
<td>442</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>Ústí nad Labem západ</td>
<td>P5</td>
<td>F2</td>
<td>G</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td>168</td>
<td>Ústí nad Labem-západ výh. 852</td>
<td>Ústí nad Labem-západ st. 5</td>
<td>-</td>
<td>F2</td>
<td>-</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
<td>Ústí nad Labem hl. n. jih</td>
<td>Ústí nad Labem-západ</td>
<td>-</td>
<td>F2</td>
<td>-</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td>160</td>
<td>Ústí nad Labem hl. n.</td>
<td>Most</td>
<td>P5</td>
<td>F2</td>
<td>G</td>
<td>G</td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
<td>Ústí nad Labem západ</td>
<td>Bílina</td>
<td>P6</td>
<td>F3</td>
<td>G</td>
<td>G</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Cílové kategorie (Tabulka 2 a 3 Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii):

<table>
<thead>
<tr>
<th>Dopravní kód</th>
<th>obrys vozidla</th>
<th>hmotnost na nápravu</th>
<th>traťová rychlost km/h</th>
<th>Využitelná délka nástupiště [m]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>P5</td>
<td>GA</td>
<td>20</td>
<td>80-120</td>
<td>50-200</td>
</tr>
<tr>
<td>P6</td>
<td>G1</td>
<td>12</td>
<td>nepoužije se</td>
<td>nepoužije se</td>
</tr>
<tr>
<td>F1</td>
<td>GC</td>
<td>22,5</td>
<td>100-120</td>
<td>740-1050</td>
</tr>
<tr>
<td>F2</td>
<td>GB</td>
<td>22,5</td>
<td>100-120</td>
<td>600-1050</td>
</tr>
<tr>
<td>F3</td>
<td>GA</td>
<td>20</td>
<td>60-100</td>
<td>500-1050</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ve stávajícím stavu jsou parametry na železničních tratích v řešeném území na následujících úrovních:

ETCS – není na žádné z tratí

GSM-R – zavedena na tratích č. 169, 420, 440, 441 a 442

Dovolené zatížení (zatížení na nápravu) – 22,5t na všech tratích

<table>
<thead>
<tr>
<th>č. trati</th>
<th>začátek trati</th>
<th>konec trati</th>
<th>Traťová rychlost km/h</th>
<th>Délka vlaků OS</th>
<th>Délka vlaků N</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>420</td>
<td>Lovosice Děčín hl. n.</td>
<td>Děčín hl. n.</td>
<td>160</td>
<td>160</td>
<td>660</td>
</tr>
<tr>
<td>440</td>
<td>Nymburk hl. n.</td>
<td>Ústí n. Labem-Střekov</td>
<td>120</td>
<td>156</td>
<td>656</td>
</tr>
<tr>
<td>441</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>Děčín východ</td>
<td>90</td>
<td>190</td>
<td>522</td>
</tr>
<tr>
<td>442</td>
<td>Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>Ústí nad Labem západ</td>
<td>50</td>
<td>200</td>
<td>656</td>
</tr>
<tr>
<td>168</td>
<td>Ústí nad Labem-západ výh. 852</td>
<td>Ústí nad Labem-západ st. 5</td>
<td>60</td>
<td>200</td>
<td>710</td>
</tr>
<tr>
<td>169</td>
<td>Ústí nad Labem hl. n. jih</td>
<td>Ústí nad Labem-západ</td>
<td>50</td>
<td>165</td>
<td>650</td>
</tr>
<tr>
<td>160</td>
<td>Ústí nad Labem hl. n.</td>
<td>Most</td>
<td>120</td>
<td>200</td>
<td>700</td>
</tr>
<tr>
<td>165</td>
<td>Ústí nad Labem západ</td>
<td>Blína</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ve stávajících tunelech v úseku Kralupy n/Vlt. – Nelahozeves je aktuálně vyhlášen profil kombinované dopravy P/C 47/360, kdežto na zbytku trati P/C 78/402 (Praha – Lovosice), resp. P/C 80/410 (Lovosice – hranice Německo), což znamená např. pro kontejnery do šířky 2,50 m na voze pro kombinovanou dopravu typu Sgnss maximální rohovou výšku 407 cm nad TK, místo 438 cm – pro dopravu kontejnerů ISO 1 AAA výšky 289,6 cm je nutno použít výhradně vozy o výšce ložné hrany 115,5 cm nad TK – pak to limitně vychází o 2 cm rezervy (neboť 289,6 + 115,5 = 405 cm), pokud by tento...
kontejner měl být ale ložen na vozy s vyšší výškou podlahy – např. 123,5 cm – tak by výška přesáhla profil o cca. 6 cm a tento vůz už nelze použít.

Stejně tak nelze v tomto úseku přepravovat silniční návěsy na kapsových vozech řady Sdgmns(s) atp., neboť návěsy vzhledem ke své rohové výšce potřebují kód tratě P/C 400, čili jsou o 40 cm vyšší, než mohou fyzicky být a je nutné je přepravovat po pravobřežní trati s kódem P/C 80/410, kde je naopak 10 cm rezerva.

Podle prohlášení o dráze 2019 je vidět, že v roce 2019 dojde u kombinované dopravy ke splnění parametru směrodatného profilu na pravobřežní železnici. Vlaky kombinované dopravy se směrodatným profilem mají stanovenou trasu po tratích, na nichž je kód vyhlášen, a nesmí být odkloněny na trať s nižším kódem, ani na trať bez vyhlášeného kódu.

**2018 - Kódy tratí pro kombinovanou dopravu**

![2018 Kódy tratí pro kombinovanou dopravu](image1)

**2019 - Kódy tratí pro kombinovanou dopravu**

![2019 Kódy tratí pro kombinovanou dopravu](image2)
6.1.3.2 Ľezdničná trat’ v území

Ústí nad Labem je významný železničný uzel, do kterého jsou zaústěny bývalé tzv. „uhelné trat’“. Všechny železniční trat’ zaústěné do železničního uzlu Ústí nad Labem jsou trat’ transevropské železniční sítí nákladní dopravy (TERFN) a jsou dvoukolejné a elektrifikované.

Jednotlivé železniční trat’ mají více číselných označení. Jsou značeny jednak dle sešitového a nákresného jízdního řádu (čísla větší než 500) a jednak podle knižního jízdního řádu (čísla do 200).

V řešeném území jsou vedeny následující železniční trat’:

Trať 503 (072, 073) Lysá nad Labem ↔ Mělník ↔ Děčín východ

Trať je dvoukolejná, elektrifikovaná 3 kV, z hlediska dovolené třídy zatížení (na nápravu/běžný metr) je to trať kategorie D 4 (22,5 t/8 t). Je vybavena v jednotlivých mezistánčích úsecích v řešeném území následujícím zabezpečovacím zařízením:

1. Úsek Lysá nad Labem ↔ Ústí nad Labem Střekov je vybaven tříznakovým obousměrným autoblokom.
2. Úsek Ústí nad Labem Střekov ↔ Boletice nad Labem je vybaven hradlovým poloautoblokom.

Trať 504 (131) Ústí nad Labem západ stavědlo 5 ↔ Úpořiny ↔ Bílina ↔ Chomutov

Jedná se o trať dvoukolejnou, pouze mezistánčích úsek Bílina ↔ České Zlatníky odbočka je trojkolejný. Trať je elektrifikovaná 3 kV, z hlediska dovolené třídy zatížení (na nápravu/ běžný metr) se jedná o kategorii D4 (22,5 t/8 t), která je vybavena v jednotlivých mezistánčích úsecích na řešeném území následujícím zabezpečovacím zařízením:

1. Úsek Ústí nad Labem ↔ Stavědlo 5 je vybaven tříznakovým obousměrným autoblokom.
2. Úsek Stavědlo 5 ↔ Bílina je vybaven automatickým hradlem bez oddílových návěstidel.

Trať 504 (130) Ústí nad Labem západ stavědlo 5 ↔ Řetenice ↔ Oldřichov u Duchcova ↔ Bílina

Jedná se o trať dvoukolejnou, elektrifikovanou 3 kV, z hlediska dovolené třídy zatížení (na nápravu/ běžný metr) je to trať kategorie D4 (22,5 t/8 t), která je z hlediska zabezpečovacího zařízení vybavena obousměrným trojznakovým automatickým blokem.

Trať 527 (090) Praha ↔ Kralupy nad Vltavou ↔ Děčín

Jedná se o trať dvoukolejnou, elektrifikovanou 3 kV, z hlediska dovolené třídy zatížení (na nápravu/ běžný metr) je to trať kategorie D3 (22,5 t/7,2 t), která je vybavena tříznakovým obousměrným autoblokom s výjimkou propojení výhybny Ústí nad Labem jih ↔ žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží (automatické hradlo bez oddílových návěstidel).

Propojení tratí 527 (090) a 504 (130).

Výhybna Ústí nad Labem jih (leží na trati 527) je napojena na žst. Ústí nad Labem západ (na trať 504) a je vybavena tříznakovým obousměrným autoblokom. Dále je napojena na železniční stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží, ktera leží na trati 527 a je vybavena automatickým hradlem bez oddílových návěstidel.

Propojení tratí 503 (072) a 504 (130).

Železniční stanice Ústí nad Labem Střekov (leží na trati 503) je napojena na žst. Ústí nad Labem západ (na trať 504) vybavenou automatickým hradlem bez oddílových návěstidel.

TENT železnice
6.1.3.3 Železniční stanice v řešeném území

Železniční uzel Ústí nad Labem se skládá z těchto stanic:

- Ústí nad Labem hlavní nádraží
- Ústí nad Labem sever
- Ústí nad Labem Střekov
- Ústí nad Labem západ

Železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží

Železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží leží v km 516,925 dvoukolejné elektrifikované trati Praha Bubeneč ↔ Děčín hlavní nádraží. Poloha stanice v těsné blízkosti centra města zajišťuje její vysokou atraktivitu z hlediska cestujících.

Ze stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží jsou vypravovány výhradně osobní vlaky, nákladní doprava pouze projíždí. Z hlediska provozu osobní dopravy lze stanici charakterizovat jako mezilehlou pro trať Praha ↔ Děčín ↔ Drážďany. Dále potom jako odbočnou pro vlakové spoje na tratích Ústí nad Labem hlavní nádraží ↔ Ústí nad Labem západ ↔ Chomutov ev. Úpořínky ↔ Bílina.

Obrázek 13 Nástupiště v železniční stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží

Železniční stanice Ústí nad Labem sever

Do obvodu stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží je zařazeno i nádraží Ústí nad Labem sever. Tato železniční stanice se nachází v městské části Krásné Březno a vzhledem ke své poloze v území není příliš atraktivní pro cestující jedoucí do centra města. Stanice je obsluhována vlakovými spoji, které jsou vypravovány mezi Ústím nad Labem hlavní nádraží a Děčínem.
Železniční stanice Ústí nad Labem západ

Tato železniční stanice se nachází západně od centra města Ústí nad Labem u ulice Tovární. Leží na trati č. 504 (130, 131) směr Chomutov, Bílina.

Do stanice jsou zaústěny tratě ze 4 směrů – od Prahy, Teplic, Děčína a Lysé nad Labem.

Železniční stanice Ústí nad Labem Střekov

Železniční stanice Ústí nad Labem Střekov leží v km 431,113 = 0,000 dvoukolejné trati Lysá nad Labem ↔ Ústí nad Labem západ a Ústí nad Labem Střekov ↔ Děčín východ.
Nádraží se nachází v místě mezi skalním masivem a řekou, čímž jsou dány omezené možnosti pro jeho další rozvoj.

**Obrázek 16  Kolejiště v železniční stanici Ústí nad Labem Střekov**

Další železniční stanice v řešeném území:

**Železniční stanice Sebuzín**

Železniční stanice Sebuzín se nachází v jižní části řešeného území v km 422,532 dvoukolejné trati Lysá nad Labem ↔ Ústí nad Labem západ.

6.1.3.1  Železniční zastávky v řešeném území

**Zastávka Svádov**

Zastávka Svádov leží na trati č. 503 (podle sešitového JŘ a GVD) Ústí nad Labem Střekov ↔ Děčín v km 435,446 mezi stanicemi Ústí nad Labem Střekov a Velké Březno u první traťové koleje. Pro oba směry je zřízeno pouze jednostranné nástupiště, dlouhé 100 m.

**Zastávka Neštěmice**

Zastávka Neštěmice leží na trati č. 527 (podle sešitového JŘ a GVD) Praha ↔ Kralupy nad Vltavou ↔ Děčín v km 521,840 mezi stanicemi Ústí nad Labem hlavní nádraží a Povrly.

**Zastávka Mojžíř**

Zastávka Mojžíř leží na trati č. 527 (podle sešitového JŘ a GVD) Praha ↔ Kralupy nad Vltavou ↔ Děčín v km 523,390 mezi stanicemi Ústí nad Labem hlavní nádraží a Povrly.

6.1.3.2  Vlečky na území města Ústí nad Labem

Vzhledem ke své průmyslové historii se na území města nachází značné množství vleček, které slouží k dopravnímu napojení jednotlivých průmyslových areálů a přístavů. Počet vleček byl v minulosti na území města vyšší, v současné době probíhá přesun dopravy ze železniční dopravy na dopravu silniční. Důsledkem je postupné rušení vleček na území města.
Zánik železničních vleček je způsoben i změnou využití území, kdy rozsáhlé průmyslové komplexy těžké výroby již nejsou v provozu a vzniklé provozy užívají jiné firmy, které železniční dopravu nevyužívají. Do budoucna se dá očekávat další rušení vlečkových tratí.

Tabulka 2  Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v řešeném území (zdroj: ČD Cargo, Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v České republice)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stanice Ústí nad Labem-Mariánská skála</th>
<th>721803 Ústí nad Labem-Mariánská skála, přístav Ústí nad Labem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stanice Ústí nad Labem sever</td>
<td>721399 Ústí nad Labem sever, KOVOŠROT GROUP C.Z.a.s. Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721415 Ústí nad Labem sever, Vlečka ACTIVIUS Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721431 Ústí nad Labem sever, Vlečka GRANETTE a.s., Krásné Březno</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721449 Ústí nad Labem sever, DeltaChem Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721456 Ústí nad Labem sever, Vlečka Tonaso a.s.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721472 Ústí nad Labem sever, DOBET s.r.o. Mariánská skála</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>761379 Ústí nad Labem sever, smluvní místo Ústí n.L.sever</td>
</tr>
<tr>
<td>Stanice Ústí nad Labem-Střekov</td>
<td>721571 Ústí nad Labem-Střekov, Usti Infrastructure s.r.o. hlavní závod - horní 1,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721589 Ústí nad Labem-Střekov, Olšinky</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721597 Ústí nad Labem-Střekov, Usti Infrastructure s.r.o. - Klihovna</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>761353 Ústí nad Labem-Střekov, smluvní místo Ústí n.L.-Střekov</td>
</tr>
<tr>
<td>Stanice Ústí nad Labem-Větruše</td>
<td>721837 Ústí nad Labem-Větruše, LUNA přístav Vaňov</td>
</tr>
<tr>
<td>Stanice Ústí nad Labem západ</td>
<td>716043 Ústí nad Labem západ, VNVK Ústí n.L.západ</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>716050 Ústí nad Labem západ, VNVK HOŘLAVKA Ústí n.L.západ</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721506 Ústí nad Labem západ, SPOLEK PRO CHEMICKOU A HUTNÍ VÝROBU a.s.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721514 Ústí nad Labem západ, GREIF CZECH REPUBLIC a.s.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>721555 Ústí nad Labem západ, Vlečka Chemopharma a.s. Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>750711 Ústí nad Labem západ, Opravna vozů Ústí n.L.západ</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>750737 Ústí nad Labem západ, SDC správa tratí Ústí n.L.západ</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>750745 Ústí nad Labem západ, SDC sklad Ústí n.L.západ</td>
</tr>
</tbody>
</table>
6.1.4 Infrastruktura vodní dopravy

6.1.4.1 TEN-T síť vodní doprava

Na základě nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 jsou uvedeny následující infrastrukturní požadavky dopravní infrastruktury vnitrozemských vodních cest:

- K tomu, aby se vnitrozemské přístavy mohly stát součástí globální sítě, musí mít roční objem překládky zboží vyšší než 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží se zakládá na posledním dostupném tříletém průměru, který zveřejnil Eurostat.
- Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou.
- Vnitrozemské přístavy nabízejí alespoň jeden nákladní terminál přístupný všem provozovatelům na nediskriminačním základě a uplatňují transparentní poplatky.
- Řeky, kanály a jezera splňovaly minimální požadavky na vodní cesty třídy IV stanovené v nové klasifikaci vnitrozemských vodních cest zavedených Evropskou konferencí ministrů dopravy (ECMT) a zajišťovaly stálou podjezdnou výšku mostů, Komise na žádost členského státu a v řádně odůvodněných případech udělila výjimku z minimálních požadavků na ponor (méně než 2,50 m) a na minimální podjezdnou výšku mostů (méně než 5,25 m).
- Řeky, kanály a jezera byly udržovány tak, aby bylo zachováno jejich dobrý stav z hlediska plavby, a současně bylo dodržováno platné právo v oblasti životního prostředí;
- Řeky, kanály a jezera byly vybaveny RIS.

6.1.4.2 Labská vodní cesta

Ústí nad Labem leží na labsko-vltavské vodní cestě, která je součástí IV. transevropského koridoru a dle dohody AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu) je také součástí mezinárodní vodní trasy E20. Labská vodní cesta se na území ČR dělí na střední Labe (Pardubice – Mělník) a dolní Labe (Mělník – státní hranice).


Dolní Labe

Vodní cesta dolního Labe o délce 109,27 km se nachází mezi Mělníkem a státní hranicí ČR/SRN. Tato vodní cesta se dělí na kanalizovaný a regulovaný úsek vodního toku. Vodní cesta je zařazena do Třídy Va mezinárodní klasifikace vodních cest.

Kanalizovaný úsek Mělník – Ústí nad Labem (Střekov) o délce cca 69 km je opatřen jednolodními a vícelodními plavebními komorami umístěnými vedle sebe o minimálních užitečných rozměrech 85 x 11 m a 155 x 22 m. Tato vodní cesta umožní při dobrých provozních podmínkách celodenní plavební provoz plavidel o ponoru do 2,10 m a nosnosti 1 100 tun. Mosty křižující tuto vodní cestu mají podjezdovou výšku min. 7,0 m, umožňující plavbu plavidel naložených kontejnery ve třech vrstvách.

Praktická dopravní kapacita vodní cesty kanalizovaného úseku dolního Labe je přibližně 1,5 násobkem kapacity středního Labe, tj. cca 42 mil.t/rok.
Praktická dopravní kapacita vodní cesty regulovaného úseku dolního Labe Střekov – státní hranice ČR/SRN o délce cca 40 km je při průměrné rychlosti plavby 4,5 km/hod. a předpokládané hustotě lodí v plavebním provozu 0,4 lodí/km o průměrné hodnotě ponoru 180 cm a nosnosti plavidla cca 900 tun při obousměrné plavbě 8,5 mil.t/rok.

Tato hodnota praktické dopravní výkonnosti je rozhodující pro využití vodní dopravy v zahraniční přepravě zboží do/z České republiky, neboť je stanovena pro kapacitně nejužší místo na labské vodní cestě. Nově vybudovaná plavební komora plavebního stupně Děčín o užitečných rozměrech 200 x 24 m má dopravní kapacitu nesrovnatelně větší.

6.1.4.3 Přístavy pro nákladní a osobní lodní dopravu

Na území města Ústí nad Labem se nacházejí následující přístavy:

přístavy osobní dopravy
- přístav Vaňov (km 67,57)
- přístav Ústí nad Labem (km 71,1)

přístavy nákladní dopravy
- veřejný přístav Ústí nad Labem – Vaňov, km 67,5 - 68,7 (nová kilometráž 768,97 - 767,82)
- veřejný přístav Ústí nad Labem - Krásné Březno, jehož součástí jsou 2 přístavní bazény (Západní přístav, Východní přístav), km 71,8 - 75,3 (nová kilometráž 764,65-761,09); patří k nejdůležitějším přístavům v ČR; provozován společností T-PORT, s. r. o.

Obrázek 18 Západní přístav (Ústí nad Labem – Krásné Březno)
6.1.5 Infrastruktura letecké dopravy

6.1.5.1 Letiště na území města

Na území města se nachází neveřejné vnitrostátní letiště menšího regionálního významu, jehož vlastníkem a provozovatelem je společnost Ústecká letecká, s. r. o. (plocha, provozní budova, zařízení letiště). Jedná se o sportovní letiště s celoročním provozem, vyjma doby dlouhotrvajících dešťů a hustého sněžení. V zimním období není zajištěno odklízení sněhu. V případech, kdy ústecké letiště není v provozu, je možné využít letiště Most, Roudnice či Česká Lípa.

Na letišti mohou vzlétat/přistávat letadla do celkové maximální hmotnosti 6 tun. Letištní provozní zóna

Letištní provozní zóna je v rozsahu

- horizontálním – kružnice o poloměru 5,5 km se středem ve vztažném bodě letiště,
- vertikálním – od země do 1 200 m. n. m.

Na severním a severozápadním okraji je letištní provozní zóna ohraničena identifikačním pásmem protivzdušné obrany. Nejjблиžší okraj tohoto pásma je 1,9 km na sever od vztažného bodu letiště. Část jihovýchodního okraje letištní provozní zóny je ohraničena zakázaným prostorem nad chemickou továrnou Spolchemie (kružnice o poloměru 0,92 km do výšky 1200 m. n. m). Lety do tohoto prostoru jsou zakázány.

6.1.5.2 Jiné přistávací plochy na území města

Na území města se nachází vyjma uvedeného letiště také heliport Bukov. Jedná se o heliport s nočním provozem, který pro noční přístrojové přiblížení využívá světelnou sestupovou soustavu. Sestupový úhel je 9,3.
6.1.6 Cyklistická infrastruktura

Cyklistická doprava ve městě není v současnosti příliš rozvinuta. Okolí města i město samotné je značně kopcovité a terén stoupá od řeky Labe na obě strany, což je aspekt brzdící rozvoj cyklistické dopravy.

Nejvýznamnější cyklotrasy v regionu jsou Labská a Krušnohorská cyklistická trasa. Do centra města vede pouze jedna cyklotrasa – Labská (CT č. 2).

Cyklistické trasy nejsou ve městě propojeny a netvoří souvislou síť, ačkoli již v roce 2001 byl vypracován návrh sítě cyklistických tras v centru města Ústí nad Labem.

Labská stezka (neboli cyklotrasa Greenway) je vedena po pravém břehu Labe a navazuje na německou Elberadweg. Je také součástí sítě evropských tras EuroVelo, což je soustava 12 transevropských cyklotras spojujících všechny země Evropy. Jedná se konkrétně o trasu EuroVelo 7 vedoucí z Norska přes Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Prahu, Tábor, České Budějovice), Rakousko do Itálie a na Maltu. Klubem českých turistů je evidována jako cyklotrasa č. 2. Na území města se na ni nenapoužuje žádná cyklotrasa. Na levém břehu se z jihovýchodu sbíhají 3 trasy (3090, 3091 a 3071) směrem do centra, kam však není žádná dotažena. Trasa 3090 Končí pod Větruší, 3091 v místní části Vaňov a 3071 se na východní hranici města u Hostovic napojuje na trasu 3090.

Na území města se nacházejí následující úseky komunikací pro cyklisty, které jsou soustředěny na Labskou stezku:

- Církvice, podél řeky - stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty;
- Církvice - Sebuzín – stezka pro cyklisty;
- Sebuzín – stezka pro chodce a cyklisty;
- Sebuzín – Brná – 3 krátké úseky stezek pro cyklisty oddělené od sebe komunikací, kde není vjezd motorových vozidel zakázán;
- Termální koupaliště Brná – ul. U Řeky - komunikace se zákazem vjezdu, ze kterého jsou cyklisté a vozidla MS vyjmuty a stezka pro cyklisty;
- Křižovatka Litoměřická x Koperníkova - most E. Beneše - stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty;
- Mariánský most – hraniční města (Valtířov) – stezka pro chodce a cyklisty, stezka pro cyklisty a vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.

Součástí trasy č. 3090 v okolí Větruše je stezka pro chodce a cyklisty a komunikace označená značkou Zákaz vjezdu. Povolený vjezd je upraven dodatkovou tabulkou.

Cesty v parku na sídlišti Severní Terasa jsou také značeny jako stezky pro chodce a cyklisty.

Na východě u Jezera Milada zasahuje na území města krátkým úsekem trasy 3009B. Kolem celého Jezera Milada je pak realizována cyklostezka se smíšeným provozem pěších, bruslařů a cyklistů.
Obrázek 20 Cyklotrasa EuroVelo 7 v ulici Děčínská

6.1.7 Pěší infrastruktura

V Ústí nad Labem jsou nejvýznamnější proudy pěší dopravy v centru města, především se jedná o oblast v okolí ulice Revoluční (u křižovatky s ulicí Velká Hradební) a Hrnčířské a dále ulice Masarykova. Na ulici Revoluční se nachází autobusové nádraží, odkud proudy pěších přijíždějících regionálními autobusy do Ústí nad Labem směřují do centra města. Dále proudy pěší dopravy směřují na železniční stanici Ústí nad Labem západ nebo Ústí nad Labem hlavní nádraží.

V okolí Krajského soudu na ulici Národního Odboje ve Střekově je rovněž velký pohyb pěších, a to zejména od zastávek MHD. Další místa koncentrace pěších jsou v okolí zdravotnických zařízení, např. u nemocnice v ul. Sociální Péče.

Intenzivně využívané pěší trasy jsou v blízkosti nákupních center, která jsou v bezprostřední blízkosti bytové zástavby. Jedná se např. o pěší propojení obchodní zóny a sídliště na ulici Krušnohorská.

V následujících odstavcích jsou popsány možnosti preference pěší dopravy ve městech a jejich zastoupení na území města Ústí nad Labem.

Pěší zóna

Jedná se o území, které je určeno primárně chodcům. Vjezd je vozidlům (motorovým i nemotorovým) povolen pouze na základě výjimky uvedené ve spodní části dopravní značky IP 27a viz dále. Vjezd může být zabráněno i fyzickými bariérami např. závorami či výsuvnými sloupky. Chodci se pohybují po celé ploše pěší zóny a jejich pohyb by neměl být vozidly narušován. Pěší zóna se většinou vyskytuje v historických centrech měst a označuje se dopravní značkou IP 27a a její konec pak IP 27b.

Ve městě Ústí nad Labem jsou pouze dvě pěší zóny. Jedná se o pěší zóny, které se nachází mezi kostelem Nanebevzetí Panny Marie a OC Forum a mezi OD Labe a OC Forum.

Obytná zóna

Jedná se o plochy komunikací, které jsou určeny pro společný pohyb chodců, cyklistů i motoristů a předpokládá se vzájemná ohleduplnost. Řidiči musí jezdit maximální rychlostí 20 km/hod, proto se v obytných zónách vyskytuje množství prvků zklidňujících dopravu (zvýšené prahy, šikany, zúžení
apod.). Plochy pro chodce i pro vozidla jsou v jedné výškové rovině, odděleny barevně, odlišným druhem povrchu (většinou dlažbou s různou strukturou). Tyto zóny se nacházejí převážně v obytných oblastech. Obytná zóna je vyznačena dopravní značkou IP 26a a ukončení IP 26b.

Výše zmíněné obytné zóny se v Ústí nad Labem nachází v části ulice Pivovarská a také v ulici Velká Hradební u Lidického náměstí.

Zóna „Tempo 30“


V současné době na řešeném území nejsou zóny „Tempo 30“ realizovány, avšak existují projekty a studie, které tuto problematiku řeší.

Stezky pro pěší

Jedná se o komunikace s vyloučenou nebo oddělenou motorovou dopravou, které jsou určeny pro pěší provoz. Stezky mohou být situovány v zastavěném i nezastavěném území, umožňují-li to podmínky. Z důvodu bezpečnosti chodců se trasují samostatně mimo přidružený dopravní prostor komunikací. Stezka pro chodce se vyznačuje dopravní značkou C07a a její ukončení pak C07b. Často jsou realizovány jako stezky se smíšeným provozem společně s cyklisty, ty jsou pak značeny dopravními značkami C 9a a C 10a, resp. C 9b a C 10b.

V Ústí nad Labem se stezky pro chodce nacházejí například v centru města, a to v ulicích Klášterní a F. Pulíře, kde tvoří pro chodce bezpečnou spojnici ulice U Kostela a Mírového náměstí. Stezky se smíšeným provozem jsou zmíněny v předchozí kapitole 6.1.6.
6.2 Veřejná hromadná doprava

6.2.1 Městská hromadná doprava

Veřejná doprava je na území města představována zejména městskou hromadnou dopravou, která je zajišťována trolejbusy a autobusy. Městskou hromadnou dopravu provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Síť MHD

Veřejnou dopravu je pokryto celé území města s výjimkou samot Budova a Bánova. Hlavní páteřní síť MHD tvoří trolejbusové linky, které pokrývají všechny hlavní vnitroměstské přepravní proudy.

Síť 11 trolejbusových linek č. 51 – 62 zajišťuje obsluhu městských částí Severní Terasa (ulice Mezní, Sociální péče, Krušnohorská, Stříbrnická, Na Návsi Šrámkova), Všebořice (ulice Masarykova), Ústí nad Labem město (ulice Revoluční, Palachova, Klášská, Stará, Na Spojce), Předlice (ulice Tovární), Neštemice (ulice Přístavní, Drážďanská, Neštěmická, Žežická, Na sklípku, Hřbitovní, Podmokelská,
Analytická část

Opletalova, Sibiřská, Seifertova, Hlavní), Střekov (ulice Národního Odboje, Děčínská, Nová, Poslední Cesta, Kojetická, Karla IV) a tvoří tak páteř systému MHD.

Autobusy tvoří především doplňkovou síť a zajišťují obsluhu okrajových částí města i okolních obcí za hranič města. Rovněž jsou vedeny v trasách, kde nejsou vysoké přepravní požadavky, nebo jsou technické problémy s vedením trolejbusové trati. Celkem město Ústí nad Labem obsluhuje 20 autobusových linek 2 až 27; přičemž některá čísla jsou neobsazena. Dále je zajišťována noční doprava, a to autobusovými linkami 41 a 42 a trolejbusovými linkami 43 a 46.

Kromě dopravní obsluhy území města Ústí nad Labem zajišťují linky městské hromadné dopravy také spojení města s některými okolními městy a obcemi jako jsou Trmice, Chabařovice, Chlumec, Koštov, Stadice, Hliňany, Habří, Řehlovice a další.

Přestupní vazby mezi MHD a železniční dopravou zajišťují zastávky Hlavní nádraží, Střekov žel. stanice, Západní nádraží (žst. Ústí nad Labem západ), Krásné Březno (žst. Ústí nad Labem sever) a Pekařská (žst. Ústí nad Labem sever), OD Květ (žst. Neštěmice), Mojžiř (žst. Mojžiř), Sebuzín nádraží (žst. Sebuzín), Svádov (žst. Svádov), Koštov (žst. Koštov).

Další zastávky ve vazbě na vlakovou dopravu se nacházejí mimo území města Ústí nad Labem ve Stadicích, Řehlovicích, Brozánkách a dalších.

Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s. má 2 vozovny. Vozovna autobusů se nachází v Předlicích na ulici Jateční a vozovna trolejbusů se nachází ve Všebořicích na ulici Masarykova (v blízkosti točny trolejbusů).

Vedení tras trolejbusových linek je pevně dáno vybavením komunikací s trolejovým vedením a šířkovým uspořádáním komunikací. Z tohoto důvodu jsou trolejbusové trasy linek málo variabilní. Změna vedení trolejbusových linek je možná pouze v případě nových investic do trolejového vedení. U autobusových linek je situace z hlediska variability tras mnohem příznivější, jejich vedení může být omezeno pouze parametry komunikací nebo jejich technickým stavem.

6.2.1.1 Lanová dráha na Větruši


Maximální jízdní rychlost je 6 m/s, přepravní kapacita (s dobou na nástup/výstup) 390 osob/h, jízdní doba (s rozjezdem a dojezdem) 1,5 min.

Lanová dráha je součástí systému městské hromadné dopravy a je provozování Dopravním podnikem města Ústí nad Labem, a. s.
Analytická část

6.2.2 Železniční doprava

Samotné město Ústí nad Labem je významnou železniční křižovatkou, kde se stýká 6 dvoukolejných elektrifikovaných tratí.

Velice významný je regionální provoz tratí, který utváří páteřní systém hlavních a vedlejších tratí, na který jsou napojeny jak autobusové spoje, tak i MHD.

**Regionální doprava**

Taktová doprava v Ústeckém kraji má začátek v roce 2002, kdy vznikly první návrhy řešení. Tehdy se jednalo především o tratě Děčín ↔ Roudnice nad Labem a Ústí nad Labem ↔ Chomutov. Od roku 2005 se situace změnila, a to tak, že od tohoto roku si již krajský úřad určuje, kolik si přeje zavést vlakových spojů na daných tratích a také i návrhy jízdních řádů. ČD a.s. se k těmto návrhům vyjádřují. Jedná se o linku Most ↔ Děčín ↔ Chomutov.

Zavedení taktové dopravy do jízdních řádů bylo zahájeno v roce 2005 v regionu Rumburk a Děčín tj. na tratích 081, 083, 084, 089, 088. V dalších letech došlo k zavedení taktové dopravy na Mostecku.

Od roku 2006 je taktová doprava zavedena na všech tratích Ústeckého kraje. Ke změnám jízdních řádů dochází již minimálně. Takt u regionálních osobních vlaků je provázán s taktu u dálkových vlaků.

**6.2.3 Autobusová doprava**

Pro spojení Ústí nad Labem s okolními obcemi a městy slouží především regionální autobusová doprava. Přestože vzhledem k velikosti většiny obsluhovaných sídel není počet přepravených osob ani zdálo se srovnatelný se spoji městské hromadné dopravy, její význam pro dopravní dostupnost města z okolí je zásadní.

Menší význam, vzhledem k dobré dostupnosti města železniční dopravou, má naopak autobusová doprava v dálkových relacích. Tento druh dopravy slouží městu Ústí nad Labem a jeho okolí pouze jako doplňkový.

Terminálem regionální a dálkové autobusové dopravy bylo do konce října roku 2011 autobusové nádraží položené na západním okraji městského centra, což bylo výhodné z hlediska dostupnosti centra města a přestupních vazeb na MHD a vlakové spoje.

Od 1. 11. 2011 došlo na základě jednostranného výpovědi vlastníka autobusového nádraží k zániku původního autobusového nádraží. V současné době je zachována veřejná linková doprava v centru města tak, že jsou využívány zastávky v těsné blízkosti původního nádraží v okolí křižovatky Masarykova X Revoluční. Jako zastávky jsou využívány nástupní hrany MHD v uzlu „Divadlo“, u nově budovu úřadu Regionální rady regionu severozápad a v podloubí u sídla Krajského ředitelství PČR.

Hlavními přestupními uzly mezi regionální autobusovou a železniční dopravou jsou:
- zastávky využívání namísto původní zastávky Ústí nad Labem, autobusové nádraží
- Ústí nad Labem, hlavní nádraží
- Ústí nad Labem, západní nádraží

**6.2.4 Lodní doprava**

Labská plavební společnost s.r.o. provozuje pravidelné plavby na dvou linkách: 901 Ústí nad Labem – Litoměřice a 902 Ústí nad Labem – Děčín – Hřensko.

K plavbám po Labi lze také využít Loď Marie umožňující převozy a akce pro maximálně 35 osob. Pravidelná plavba na trase Ústí nad Labem – Příštěn se koná od června do září.

**6.2.4.1 Přívozy**

V řešeném území jsou provozovány dva pravidelné přívozy:
- Přívoz Neštěmice - Svádov
Přívoz Církvice - Dolní Zálezly

V letních měsících je možný příležitostný přívoz na trase Ústí nad Labem Vaňov - koupaliště Brná.

7 DETAILNÍ VYHODNOCENÍ PROBLÉMOVÝCH ČÁSTÍ DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

7.1 Kolizní místa a úzká hrdla

Za kritická místa infrastrukturních prvků města se považují klíčové křižovatky a mezikřížovatkové úseky s vysokým zatížením. V případě města Ústí nad Labem lze za klíčová místa rovněž považovat oba silniční mosty (Mariánský most a most E. Beneše).

Nejvíce zatížené křižovatky ve městě Ústí nad Labem:
- Přístavní x Předmostí
- Předmostí x Důlce
- Pražská x Přístavní x Žižkova
- Žižkova x U Trati
- U trati x Revoluční x Panská
- Podmokelská x Přístavní
- Všebořická x Masarykova x Božtěšická
Obrázek 25  křižovatka Pražská x Přístavní x Žižkova

Obrázek 26  křižovatka Žižkova x U Trati
Úzká hrdla jsou tvořena především podjezdy pod železničními tratěmi, kde je omezena zejména výška vozidla a na některých místech je také šířkové omezení. Konkrétně se jedná o tato místa:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ozn.</th>
<th>Popis</th>
<th>Omezení</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí Církvice silnice II/261</td>
<td>Výška max. 3,4 m</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická</td>
<td>Výška max. 2,6 m</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Předmostí</td>
<td>Výška max. 3,6 m</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Předmostí</td>
<td>Výška max. 3,75 m</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Pražská</td>
<td>Výška max. 4,2 m</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí silnice II/613 od Pražské</td>
<td>Výška max. 4,2 m</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Tyršova</td>
<td>Výška max. 3,8 m</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická</td>
<td>Výška max. 3,6 m</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Přístaviště</td>
<td>Výška max. 4,0 m</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Děčínská</td>
<td>Výška max. 2,6 m</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice U Cukrovaru</td>
<td>Výška max. 3,3 m</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice U Podjezdu</td>
<td>Výška max. 2,6 m Šířka max. 2,7 m</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice Drážďanská</td>
<td>Výška max. 4,1 m</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Podjezd pod železniční tratí ulice U Trati</td>
<td>Výška max. 3,4 m</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Obrázek 28  Podjezd pod železniční trati ulice U Trati

Obrázek 29  Podjezd pod železniční trati ulice Tyršova
Obrázek 30  Podjezd pod železniční trati silnice II/613 od Pražské

Obrázek 31  Podjezd pod železniční trati ulice Přístaviště
Obrázek 32  Podjezd pod železniční trati ulice Pražská

Obrázek 33  Podjezd pod železniční trati ulice Drážďanská
Obrázek 34  Podjezd pod železniční trati ulice U Podjezdu

Obrázek 35  Podjezd pod železniční trati ulice U Cukrovaru
Obrázek 36  Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická

Obrázek 37  Podjezd pod železniční tratí ulice Litoměřická
Obrázek 38   Podjezd pod železniční trati Církvice silnice II/261
Obrázek 39  Úzká místa včetně uvedení výškových omezení
7.2 Omezené kapacity a kolizní body

Podle dopravního modelu jsou nejzatíženějšími úseky silniční sítě v řešeném území:

- ulice Přístavní (I/62) mezi křiž. s Předmostím a Drážďanskou >20000 voz/24h
- ulice Žižkova (II/613) před OK pod Větruší 19300 voz/24h
- ulice Sociální Pěče (I/30) mezi křiž. s Petrovickou a Mezní 18400 voz/24h
- ulice Podmokelská a Opletalova (I/62) mezi Krásným Březnem a Neštěnicemi 17800 voz/24h

S výjimkou úseku silnice I/62 v ulicích Podmokelská a Opletalova se jedná o čtyřpruhové úseky komunikací, které by neměly mít problém s převedením uvedených intenzit. Nicméně kapacita dvoupruhového úseku se pohybuje okolo 20000 voz/24h, takže ani tento případ neindikuje závažný kapacitní problém.

Co se týká křižovatek tak v Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem v roce 2012 byl zpracován dopravní model, který se mimo jiné zabýval také orientačním kapacitním posouzením křižovatek. Z posouzení vyplýnulo, že v roce 2012 není překročena horní mez kapacity žádné z křižovatek. Nejvyšší vytížení vykazovala křižovatka Malátova x Stříbrnická x Na Návsi cca 90% vytížení. Dále bylo provedeno posouzení pro rok 2025, které předpokládá plný rozvoj infrastruktury a poloviční rozvoj ve využití ÚP. Z posouzení modelové situace pro rok 2025 za výše uvedených předpokladů dochází k překračování kapacity na následujících křižovatkách:

- II/613 Žižkova – zde jsou problematické 3 neřízené křižovatky, a to především pro levé odbočení z vedlejší komunikace
- Velká Hradební a Pařížská – tyto ulice vykazují několik neřízených křižovatek s vysokou mírou saturace
- Krušnohorská x Hoření
- Stříbrnická x Malátova x Na Návsi
- Božtěšická x Petrovická
- Sociální pěče x Na Kabátě

Pro přesné posouzení křižovatek by bylo potřeba provedení detailního výpočtu s intenzitami za špičkovou hodinu individuálně pro každou křižovatku.

V rámci terénního šetření byly zjištěny následující největší kolizní body a případné závady:

- velké plochy křižovatek, kde není vždy jasný směr průjezdu vozidel
- ne vždy zřetelná nadřazenost (hlavní komunikace) a podřazenost (vedlejší komunikace) komunikací
- nízký počet použitých zklidňujících prvků
- dlouhé přechody pro chodce
- místo omezené rozhledové podmínky

Grafické znázornění omezených kapacit a kolizních bodů je v problémovém výkrese v Příloze 4.

7.3 Chybějící vazby a návaznosti

Vazby uvnitř města

Severní Terasa
- do centra není vedena přímá radiála, ulice Masarykova a Bělehradská vedou do silně zatížených uzlů

Oblast Střekova a sídliště Kamenný vrch
pro cesty do centra vždy přes zatížené na předmostí E. Beneše dále velmi složité napojení na západ města
Bukov, Severní Terasa – Předlice
ulice Štefánikova, Klíšská vedeny vilovou zástavbou

Směry z/do Ústí nad Labem
Silnice I/62 (směr Děčín)

dostupný pro všechny oblasti Ústí nad Labem
Dálnice D8 (směr Drážďany)

oblast Střekova nutný průjezd přes širší centrum, chybí přímé napojení
Silnice I/13 Chlumec, Teplice sever

oblast Střekova nutný průjezd přes širší centrum, chybí přímé napojení
Dálnice D8 (směr Praha + Teplice jih)

území Severní Terasa, Krásné Březno nutný průjezd přes centrum
Silnice II/261 (směr Litoměřice)

mimo území Střekova všechny oblasti musí projet přes širší centrum

Transit
Silný transit Děčín – Praha po silnici I/62

Grafické znázornění chybějících vazeb a návazností je v problémovém výkrese v Příloze 4.

7.4 Doprava v klidu

7.4.1 Platný systém dopravy v klidu

Podmínky dopravy v klidu v centru města upravuje:

- Nařízení Statutárního města Ústí nad Labem č. 3/2003 „O vymezení místních komunikací na katastrálním území města Ústí nad Labem k placenému stání motorových vozidel“
- rozhodnutí Rady města č. 451/17 ze dne 30. 8. 2017
- Ceny za parkování jsou uvedeny v nabídkovém ceníku služeb v dopravě, Městské služby Ústí nad Labem, p. o. s účinností od 1. 1. 2018.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Stání na MK</th>
<th>zpoplatněné</th>
<th>nezpoplatněné</th>
<th>vyhrazené</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Podélné</td>
<td>271</td>
<td>198</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>Šikmé</td>
<td>179</td>
<td>57</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolmé</td>
<td>146</td>
<td>77</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>Parkoviště</td>
<td>270</td>
<td>42</td>
<td>428</td>
</tr>
<tr>
<td>HG</td>
<td>893*</td>
<td>0</td>
<td>768</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>1759</td>
<td>374</td>
<td>1325</td>
</tr>
<tr>
<td>Individuální</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dvory, zahrady</td>
<td></td>
<td></td>
<td>281</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Hromadné garáže kapacity

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lokalita</th>
<th>kapacita</th>
<th>veřejné ano/ne</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pod Mariánskou skálou</td>
<td>426</td>
<td>ano</td>
</tr>
<tr>
<td>Pod magistrátem</td>
<td>176</td>
<td>Ano</td>
</tr>
<tr>
<td>Pod Mírovým náměstím</td>
<td>145</td>
<td>Ano</td>
</tr>
<tr>
<td>V zanádraží</td>
<td>106</td>
<td>Ano</td>
</tr>
<tr>
<td>Veřejný automatický parkovací systém v ulici pivovarská</td>
<td>40</td>
<td>Ano</td>
</tr>
<tr>
<td>U OC Forum</td>
<td>640</td>
<td>Ne</td>
</tr>
<tr>
<td>U úřadu práce</td>
<td>2</td>
<td>Ne</td>
</tr>
<tr>
<td>U KÚÚK – Dlouhá ulice</td>
<td>87</td>
<td>Ne</td>
</tr>
<tr>
<td>U hotelu Bohemia</td>
<td>13</td>
<td>Ne</td>
</tr>
<tr>
<td>U KÚÚK – Stroupežnického ulice</td>
<td>26</td>
<td>Ne</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tarifní podmínky pro jednorázové stání:**

Provozní doba parkovacích automatů: pondělí – pátek 7.00 – 18.00 hodin
sobota 8.00 – 13.00 hodin

#### Tabulka 4 Rozdělení tarifů a jejich cenová výše

<table>
<thead>
<tr>
<th>KÓD*</th>
<th>Tarif</th>
<th>první započatá hodina</th>
<th>Každá další započatá hodina</th>
<th>24 hodinové stání</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Parkovací automat - platba</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A</td>
<td>Základní tarif</td>
<td>10 Kč</td>
<td>10 Kč</td>
<td>70 Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>B</td>
<td>Zvýšený tarif</td>
<td>20 Kč</td>
<td>20 Kč</td>
<td>100 Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>C</td>
<td>Zvýšený tarif s progresivní sazbou</td>
<td>20 Kč</td>
<td>50 Kč</td>
<td>200 Kč</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SMS - platba</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>A SMS</td>
<td>Základní tarif</td>
<td>15 Kč</td>
<td>15 Kč</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>C SMS</td>
<td>Zvýšený tarif s progresivní sazbou</td>
<td>20 Kč</td>
<td>50 Kč</td>
<td>200 Kč</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aplikace pro chytré telefony – SEJF - platba</td>
<td>15 Kč</td>
<td>15 Kč</td>
<td>Kč</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* KÓD - pracovní zkrácené označení příslušného tarifu

#### Tabulka 5 Přehled parkovacích automatů a tarifu, do kterého dané místo spadá

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pořadové číslo automatu</th>
<th>Ulice</th>
<th>Tarif</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Velká Hradební - Spojovací (Finanční úřad)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Název ulice</td>
<td>Kategorie</td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td>-----------------------------------</td>
<td>-----------</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Prokopa Diviše</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Klášterní (ČNB) - odpojen</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Pařížská</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Dlouhá za IH Bohemia</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Velká Hradební (Union Banka)</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Velká Hradební (Pozemní stavby)</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Velká Hradební (Dům kultury)</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Bratislavská</td>
<td>C</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Stroupežnického</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Bělehradská</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Winstona Churchilla (obřadní síň)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Na Schodech</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Winstona Churchilla (hotel Vladimir)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Winstona Churchilla (DDM)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Masarykova (směr Teplice, solárium)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Masarykova (směr centrum)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Londýnská</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Moskevská (u parku)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Předmostí</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Špitálské náměstí (OZP)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Klíšská (Ústecký deník)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Klíšská (Městské lázně)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>Špitálské náměstí (LOSAN)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>Špitálské náměstí (u parku)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>Vaničkova (u parku)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>Vaničkova (divadlo)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>Žukovova (restaurace U Lípy)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>Varšavská (Činoherní studio)</td>
<td>A</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>Raisova (u parku)</td>
<td>A</td>
</tr>
</tbody>
</table>
7.4.2 Vyhodnocení poskytnutých dat o dopravě v klidu za rok 2017


Obrázek 40 Mapa lokalit s daty o placeném parkování

Vladimír

Vjezd na parkovišťě u hotelu Vladimír se nachází v jednosměrné ulici Winstona Churchilla cca 750 metrů pěšky od Mírového náměstí. Jedná se o kolmá parkovací místa se sníženým platebním tarifem „D“. Potencionální body zájmu kromě samotného centra jsou následující: Česká pošta, supermarket Billa, Policie ČR - Obvodní oddělení Ústí nad Labem a v letních měsících i areál letního kina s přilehlým parkem.
Obrázek 41  Parkoviště u hotelu Vladimír

Graf 3  Délka stání dle zakoupených lístků – Vladimír
Analytická část

**Graf 4**  Průběh parkování v pracovní dny – Vladimír

**Graf 5**  Druhy plateb – Vladimír

**Graf 6**  Roční výnos v závislosti na dní v týdnu – Vladimír
**Vaničkova ulice**

V jednosměrné ulici Vaničkova jsou zřízena šikmá parkovací stání zpoplatněna základním tarifem, parkoviště je vzdáleno cca 10 minut pěší chůze od centra města. Blízkými potencionálními cíli jsou obchodní zóna v Masarykově ulici, městské lázně, či přilehlé muzeum můžou sloužit jako adekvátní body zájmu pro tuto oblast.

![Obrázek 42 Parkoviště ve Vaničkově ulici](image)

**Graf 7** Délka stání dle zakoupených lístků – Vaničkova ulice
Graf 8  Průběh parkování v pracovní dny – Vaníčkova ulice

Graf 9  Druhy plateb – Vaníčkova ulice

Graf 10  Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Vaníčkova ulice
Pařížská ulice

Významná obslužná komunikace Pařížská nabízí malý počet podélně orientovaných parkovacích míst s nepřeberným množstvím bodů zájmu a je zpoplatněna základní sazbou parkovného. Mezi cílové destinace se dá zařadit zejména Magistrát Statutárního města Ústí nad Labem, Krajský úřad Ústeckého kraje, Finanční úřad, samostatné obchodní cíle, či Lidické náměstí vhodné k návštěvě stravovacích zařízení.

Obrázek 43  Parkoviště v Pařížské ulici

Obrázek 44  Délka stání dle zakoupených lístků – Pařížská ulice
Průběh parkování v pracovní dny – Pařížská ulice

Obrázek 45

Druhy plateb – Pařížská ulice

Obrázek 46

Graf 11
Roční výnos v závislosti na dni v týdnu – Pařížská ulice

Dlouhá ulice

Jedná se o kolmá parkovací stání ve slepé zklidněné ulici rezidentního charakteru, zpoplatněna progresivní sazbou „C“. Vyžíváno jak abonenty dle grafu o počtu zakoupených míst a jeho klesající tendenci v odpoledních hodinách, tak krátkodobými uživateli pro návštěvu Finančního úřadu, či
Krajského úřadu Ústeckého kraje. Čemuž odpovídá i zvýšená poptávka těchto míst během úředních hodin tohoto úřadu.

Obrázek 47 Parkoviště v Dlouhé ulici

Graf 12 Délka stání dle zakoupených lístků – Dlouhá ulice
Graf 13  Průběh parkování v pracovní den – Dlouhá ulice

Graf 14  Druhy plateb – Dlouhá ulice
Velká Hradební

Jedná se o část z většího počtu stání na významné obslužné komunikaci, která spojuje severozápad a jihovýchod města. Počet prodaných parkovacích lístků jednoznačně koreluje s úředními hodinami Krajského úřadu Ústeckého kraje. Dalšími body zájmu mohou být Finanční úřad, či Okresní státní zastupitelství Ústí nad Labem.
Graf 16  
Délka stání dle zakoupených lístků – Velká Hradební

Graf 17  
Průběh parkování v pracovní dny – Velká Hradební
Graf 18  **Druhy plateb – Velká Hradbní**

Graf 19  **Roční výnos v závislosti na dne v týdnu – Velká Hradbní**
7.4.2.1 Závěr porovnání parkovišť, shrnutí výsledků mezi jednotlivými parkovišti

**Graf 20**  
*Celkový roční výnos z dostupných dat o parkovacích plochách*

**Graf 21**  
*Roční výnos za jedno místo v závislosti na parkovišti*

Největší roční výnos je z parkoviště Vladimír, které je také největší. Pokud se porovná výnos na jednotlivé parkovací místo, pak největšího zisku dosahuje parkoviště Velká Hradební.

Z provedené analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu vyplývá, že je určitý stupeň regulace zaveden, ale přesto stále poptávka převyšuje nabídku. Nedostatek parkovacích stání je zejména v centru a přehlednost vyznačení zavedeného systému není ideální.

Je nutno zlepšit podmínky pro rezidenty a pravidelně dojíždějící i návštěvníky. Při návrzích je nutno brát v potaz potřeby jednotlivých uživatelů.
7.5 Analyza nejdůležitějších dopravních vztahů v řešeném území

Byla vytvořena matice vztahů mezi významnými zdroji a cíli dopravy uvnitř města i v jeho okolí a těmto vztahům byly přiřazeny nejpravděpodobnější cesty, které jsou dány výčtem ulic, kterými procházejí. Následně byla určena četnost výskytu jednotlivých ulic v těchto maticích, a tím určen jejich význam pro převedení dopravy mezi zmíněnými cíli.

Z hlediska tranzitní dopravy lze dnes s výjimkou dálnice D8 uvažovat pouze o jedné tranzitní trase, která je vedena ulicemi Žižkova, Přístavní, Pekařská a Opletalova.

Nejvyužívanějšími komunikacemi jsou z hlediska množství přiřazených vztahů dálnice D8, ulice Přístavní a radiály napojující město na dálnici D8 – Žižkova a Tovární.

### Tabulka 6 matice vnitřních vztahů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Severní Terasa</th>
<th>Centrum OC Fórum</th>
<th>Centrum Velká Hradební</th>
<th>Střekov</th>
<th>Krásné Březno</th>
<th>Předlice - Hrbovická</th>
<th>Předlice - Tovární</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Severní Terasa</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Centrum OC Fórum</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Centrum Velká Hradební</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>x</td>
<td>most E. Beneše</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Střekov</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>most E. Beneše</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Krásné Březno</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>Netěmická Drážďanská</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Předlice - Hrbovická</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>Netěmická Drážďanská</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Předlice - Tovární</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Tabulka 7 matici vnějších vztahů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Severní Terasa</th>
<th>Centrum OC Fórum</th>
<th>Centrum Velká Hradební</th>
<th>Střekov</th>
<th>Krásné Březno</th>
<th>Předlice - Hebovická</th>
<th>Předlice - Tovární</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Děčín</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Předmosti</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Důlce</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hoření</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Sociální péče</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>OC Fórum</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Předmosti</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>OC Fórum</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mariánský most</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Podmokelská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Drážďanská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Neštěmická</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>I/62 Opletalova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pekařská</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Přístavni</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Žižkova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tyršova</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Majakovského</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hebovická</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Teplice        |                  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 nebo I/13     |                        |         |               |                      |                     |
|                | i/30 Všebořická  |                        |         |               |                      |                     |
|                | Božtěšická      |                        |         |               |                      |                     |
|                | Sociální Péče  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | OC Fórum        |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |

| Praha          |                  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 nebo I/13     |                        |         |               |                      |                     |
|                | i/30 Všebořická  |                        |         |               |                      |                     |
|                | Božtěšická      |                        |         |               |                      |                     |
|                | Sociální Péče  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | OC Fórum        |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |
|                | D8 žižkova       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Přístavni       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Předmosti       |                        |         |               |                      |                     |
|                | Velká Hradební  |                        |         |               |                      |                     |

Obrázek 49 Komunikace podle četnosti vztahů, které jsou na ně přiřazeny
8 DOPRAVNÍ MODEL

Ústí nad Labem má unimodální model individuální automobilové dopravy vytvořený v roce 2008 společností AF_CITYPLAN s. r. o. v softwaru PTV Visum. Poslední aktualizace modelu proběhla na podzim roku 2017.

Model je kalibrován podle Celostátního sčítání dopravy 2016 a dat z automatických smyček na křižovatkách řízených světelnou signalizací z období březen až květen 2017. Jak je uvedeno ve zprávě k aktualizaci modelu, tak kalibrace byla provedena na síti před zprovozněním posledního úseku D8, tedy na síti odpovídající stavu při celostátním sčítání dopravy, data ze smyček ale pocházejí již z doby, kdy je D8 celá zprovozněná. Použití těchto dvou zdrojů pro společnou kalibraci je minimálně diskutabilní.

Obrázek 50 Zatížení komunikací v centru Ústí nad Labem (zdroj: aktualizace dopravního modelu města Ústí nad Labem, AF-CITYPLAN, 2017)
NÁVRHOVÁ ČÁST
9 NÁVRH ŘEŠENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

Pro návrh dopravního řešení je třeba vycházet nejen ze současného stavu a současných dopravních problémů města, které jsou popsány v analytické části studie, ale i z budoucích problémů a rizik plynoucích z predikovaného dopravního zatížení v návrhových horizontech, se kterými pracuje dopravní model města Ústí nad Labem.

Studie je zpracována ve třech variantách:

1. Varianta „realistická“
2. Varianta „tunel centrum“
3. Varianta „maximální“

9.1 Ideové nahrazení obchvatů dle ÚP města zrušených soudem jiným řešením

Potřeba nových obchvatových komunikací vychází zejména z přetížení místních komunikací procházejících zastavěným územím, kde dopravní zatížení a jeho vlivy významně snižují kvalitu života obyvatel.

Myšlenka západního obchvatu města vedoucího z Bukova tunelem pod Střížovickým vrchem do Předlic a dále tunelem pod Západním nádražím je správná, ale řešení neodpovídá velikosti města a predikovaným intenzitám na nové komunikaci. Aby obchvat byl nejen funkční, ale i ekonomicky efektivní, je potřeba hledat skromnější řešení.

Pokračování západního obchvatu tunelem pod vrchem Ořechovka k Labi a jeho přemostění do Předlic se naopak jeví nadbytečně. Pokud bude zrealizován obchvat Klíší a vybudována komunikace překonávající Západní nádraží, významně se odlehčí centrum města, takže by stávající doprava směřující na Střekov mohla zůstat v současného trasách.

Obrázek 51 Schéma polookružního systému podle ÚP
9.2 Ideové přemostění nebo podjezd plochy Západního nádraží

Západní nádraží tvoří významnou bariéru pro všechny druhy dopravy. Mezi okružní křižovatkou pod Větruší a Majakovského ulicí nejsou, s výjimkou dvou podchodů, z nichž jeden je neveřejný, v délce zhruba 3 kilometrů žádné komunikace, které by kolejiště Západního nádraží překonávaly.

V platném územním plánu jsou navrženy dvě nové komunikace překonávající Západní nádraží. V první řadě je to most v pokračování ulice Panské a pak tunnel navazující na obchvat Kliší z ulice Textilní. Především tunel je neúměrně dlouhý vzhledem k překonávané vzdálenosti. Dopravu by zde bylo vhodné vést ulicí Tovární a nádraží překonat blíže k centru města. Tímto přibližováním klesá význam mostu z ulice Panské a vede k řešení pouze s jednou novou komunikací vedou napříč přes Západní nádraží.

Obrázek 52 Navrhované komunikace v oblasti Západního nádraží (zdroj: územní plán)


Citace ze zadávací dokumentace:
„Předmětem této veřejné zakázky je vypracování studie, jejímž cílem je prověření možnosti vedení silniční trasy (ve stávajících i v nových úsecích) v relaci Žižkova – Tovární (s vazbou na ulice Revoluční, Panská, atd.) – Sklářská, Na Luhách, ev. Textilní - dále Jateční, Za Válcovnou, studie prověří propojení Předlice – Masarykova a dále prověří možnosti nadjezdu nad Západním nádražím minimálně ve dvou variantách.

- možnosti vedení silniční trasy (ve stávajících i v nových úsecích) v relaci Žižkova – Tovární (s vazbou na ulice Revoluční, Panská, atd.) – Sklářská, Na Luhách, ev. Textilní - dále Jateční, Za Válcovnou;
- propojení Předlice – Masarykova;
• možnosti nadjezdu nad Západním nádražím min. ve dvou variantách, a to v prostoru mezi Tovární čp. 25 a ulicí Pětidomí na západním okraji, a prostoru Žižkova čp.24 a Žižkova – Drážní"

9.3 Navázání na plochy průmyslového okrsku Předlice

Průmyslová zóna Severní Předlice se rozkládá na celkovém řešeném území o rozloze 61 ha. Situování zóny je poblíž městské části Předlice ležící západně od centra Ústí nad Labem a navazuje na severozápadní straně přímo na sjezd z dálnice D8 a z jihovýchodní strany na prodloužení ulice Jateční. Lokalita je z hlediska územně plánovací dokumentace vedena jako komerčně industriální zóna a jako rozvojové území (území se slabým nebo nerozvinutým charakterem) navržené k zásadnímu rozvoji a založení nové územní struktury podél možné páteřní komunikace s možností propojení na sjezd z dálnice D8.

Lokalita průmyslové zóny v Ústí nad Labem - Severní Předlice je významná svým strategickým umístěním na dopravní křižovatce Praha – Drážďany (bezprostřední napojení na dálnici D8) a Karlovy Vary-Liberec, a to v oblastech silniční i železniční dopravy. Významná je vazba křižovatky dopravních systémů ve vztahu na strategickou polohu města Drážďany v SRN a její dopravní napojení na další oblasti zemí EU, ale i Polska.

Průmyslová zóna je již v současnosti téměř plně obsazena (93% plochy obsazeno) zahraničními investory (KONE, MATTHEY, MATERIALISE). K dispozici zbývají pozemky o rozloze cca 4,4 ha.

Obrázek 53 Oblast rozvojové zóny Severní Předlice (zdroj: http://mapy.crr.cz)
Průmyslová zóna Jižní Předlice se rozkládá na celkovém řešeném území o rozloze 32 ha. Lokalita je situována v Ústí nad Labem na rozhraní městské čtvrti Předlice a města Trmice. Lokalita přiléhá k dálnici D8, částečně je izolována plochami zeleně. Zóna v tuto chvíli není využita – volná plocha = 100%. Z hlediska dopravy je rozvojová zóna bezprostředně napojena na dálnici D8, dále je výhodně napojena na silnici I/13 a silnici I/30. Zóna je situována v blízkosti stanice ČD Ústí nad Labem cca 3 km, možnost napojení na železniční koridor - vzdálenost cca 2 km. Říční přístav Ústí nad Labem na Labské vodní cestě je vzdálen od zóny cca 7 km.


Plochy západního nádraží v jižní části lze rovněž přiřadit k plochám komerčním, protože kolejiště Západního nádraží je dnes předimenzováno a lze počítat s přestavbou.
Oblast rozvojové zóny Jižní Předlice (zdroj: http://mapy.crr.cz)

Obrázek 56  Část oblasti rozvojové zóny Jižní Předlice

Místní komunikace v průmyslové zóně Předlice mají velkorysé šířkové uspořádání a jsou připraveny po nezbytných úpravách přenést množství i tranzitní dopravy. Jedná se zejména o ulice Za Válcovnou, Jateční, Tovární, Textilní a Na Luhách.
9.4 Zohlednění návrhu okružní křižovatky Tovární – Hrbovická, včetně okružní křižovatky

V současnému stavu je křižovatka ulic Tovární x Hrbovická neřízená styková s odbočovacími pruhy vlevo na ramenech Majakovského a Tovární. Jedná se o křižovatku silnice II. třídy (Hrbovická a Majakovského) a sběrné komunikace (Tovární). Intenzita vozidel na vjezdech do křižovatky je dle dopravního modelu zpracovaného firmou AF Cityplan cca 17 000 voz/24h. Nejvyšší intenzita vjezdu je na rameni Tovární 6 500 voz/24h. Vzhledem k tomu, že neřízená styková křižovatka disponuje kapacitou 18 000 – 24 000 voz/24h lze konstatovat, že tato křižovatka je ve špičkových hodinách již na hraně své kapacity a proto přestavba na okružní křižovatku navýší kapacitu tohoto uzlu.
Obecně se kapacita malé okružní křižovatky pohybuje na základě TP 188 (resp. ČSN 73 6102) v rozmezí 2 000 – 2500 voz/h resp. 25 000 – 30 000 voz/24h. Navrhovaná okružní křižovatka by měla kapacitně vyhovět.

Obrázek 58  Křižovatka Tovární x Hrbovická z ulice Majakovského

S postupným zatěžováním průmyslové zóny Jižní Předlice bude také narůstat doprava na ulici Hrbovická, Tovární a Majakovského a dalších přilehlých ulic. Okružní křižovatka také umožní napojení plánovaného podnikatelského záměru na přilehlé parcele (p.č. 443/7).

Návrh rekonstrukce křižovatky uvažuje o přestavbě na okružní křižovatku o vnějším průměru 34m a rekonstrukce navazujících úseků, na rameni Hrbovická až po křížení s ulicí Beneše z Loun, na rameni Majakovského po křížení s ulicí Prostřední a na rameni Tovární ulice po konec vjezdového ostrůvku.
do okružní křižovatky. Okružní křižovatka a bezprostředně navazující úseky budou opatřeny protihlukovým kobercem se sníženou hluchostí.

Nevýhodou tohoto řešení je ztráta „městskosti“ ulic, protože je řešena pouze dopravní stránka věci, bez ohledu na urbanistické řešení či architektonický detail. Je podceněna pěší funkce, městské řešení by bylo třeba doplnit. Tam, kde historicky bylo nároží, je dnes plocha neurčitého tvaru parkoviště.

Obrázek 60  Navržená okružní křižovatka s předpokládaným připojením komerčního areálu východně od Majakovského ulice

Dne 12. 4. 2018 bylo zahájeno stavební řízení na projekt „Ústí nad Labem – Předlice, rekonstrukce křižovatky Tovární x Hrbovická x Majakovského“ skládající se ze stavebních objektů SO 101 Komunikace Ústeckého kraje a SO 102 Komunikace a zpevněné plochy města.

9.5 Proveření potřebnosti, účinnosti a příp. polohy nových mostů přes Labe

Silniční most, který je navržený územním plánem je v přímé návaznosti na tunel pod vrchem Ořechovka a dále pokračuje do jižní části Předlic. V případě nerealizování tunelu pod vrchem Ořechovka je most v nevhodné poloze. Proto je tento most společně s dalším mostem navrženým v oblasti Krásného Března navržen pouze ve variantě „maximální“, která zahrnuje kromě tunelu pod vrchem Ořechovka také tunel pod Střekovem.

Silniční most přes Labe, navazující na tunel v prostoru Střekova, je okomentován dále v kapitole 6.1.. Pro realistickou variantu je navržen nový most v blízkosti stávajícího železničního mostu, který by napojoval Střekov na Žižkovu ulici a tím na dálnici D8 a obchodní a průmyslovou zónu Předlice. Realizací tohoto mostu by došlo k odlehčení přetížené Přístavní ulice a především křižovatek na předmostí mostu Dr. Edvarda Beneše.

Pro variantu „tunel centrum“ nebyl navržen žádný nový most přes Labe.
9.6 Napojení a dostupnost přístavů ve vztahu k nadřazené dopravní infrastruktúře (včetně plánovaného terminálu)

V současné době se na území města Ústí nad Labem nacházejí dva přístavy osobní dopravy (Vaňov a Ústí nad Labem centrum) a dva přístavy nákladní dopravy (Vaňov a Krásné Březno).

Citace z územního plánu:
Lodní doprava po Labi, vodní cestě mezinárodního významu, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a součástí vodní magistrály E 20 (Severní moře-Hamburk-Mělník-Pardubice-Přerov-Dunaj), je v rámci územního plánu stabilizována ve stávajících plochách a trasách. Je navrženo rozšíření přístavu ve Vaňově o terminál osobní dopravy a úpravu nákladního terminálu v souvislosti se zvýšením ochrany životního prostředí obyvatel. Dále je navrženo v rámci stavby Protipovodňové vany na ulici Přístavní zřízení mola pro osobní dopravu. Pro zlepšení plavebních podmínek na řece Labi bude nezbytná výstavba plavebního stupně v prostoru mezi Malým Březnem a Valtířovem, pro jehož dopad je v řešeném území vymezena územní rezerva pro zlepšení plavebních podmínek a revitalizace min. 30 m od břehové čáry na území k. ú. Mojžíř, Neštěmice (po ČOV Neštěmice) a k. ú. Svádov (po překladiště Topsped s.r.o.).

9.6.1 osobní přístavy

Osobní přístavy mají pěší napojení na trasy pěší dopravy, případně na zastávky VHD, z hlediska charakteru provozu je toto postačující.

U osobního přístavu centrum není možné přímo zaparkovat automobil, pro tento účel je možné využít hromadné garáže pod železniční stanicí Ústí nad Labem hlavní nádraží. Přístup je podchody pro pěší umožněn přimo na železniční stanici a jeden z hlavních přestupních uzlů autobusové a trolejbusové dopravy v prostoru přednádraží.

U osobního přístavu Vaňov se přímo nachází parkovací plocha přiléhající k silnici I/30. Obsluhu veřejnou hromadnou dopravou zajišťuje autobusová linka č. 15 z přilehlé zastávky Kotva.

9.6.2 přístav Vaňov

Význam nákladního přístavu Vaňov je v současnosti spíše marginální. Přístav nemá žádný bazén, přístavní molo je přímo u plavební dráhy. Podle územního plánu je však plánované blíže nespecifikované rozšíření a úprava přístavu, jak pro osobní, tak i nákladní dopravu.

Dopravní obsluga a napojení přístavu Vaňov je v silniční dopravě řešena napojením přímo na silnici I/30 a v železniční dopravě pomocí vlečky napojené na tratě č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín cca 800 metrů severně od přístavu. Nejvýhodnější trasa pro automobilovou dopravu směřující na dálnici D8 je po I/30 do Ústí nad Labem a dále po II/613 (Žižkova) na exit 69. V případě cesty směrem na jih je srovnatelné spojení po I/30 přes Lovosice na exit 48.

9.6.3 přístav Krásné Březno

Přístav Ústí nad Labem Krásné Březno sestává ze dvou přístavních bazénů – západního a východního přístavu. Součástí přístavu je intermodální terminál.

Dopravní obsluha a napojení přístavu Krásné Březno je v silniční dopravě řešena místními komunikacemi na silnici I/62 (ulice Přístavní) a v železniční dopravě pomocí vlečkových kolejí napojených na tratě č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín v prostoru železniční stanice Ústí nad Labem sever. Nejvýhodnější trasa automobilovou dopravu směřující na dálnici D8 je po silnici I/62 (Přístavní) do centra města a dále po II/613 (Žižkova) na exit 69. V případě cesty směrem na sever je srovnatelné spojení po I/62 na Předměstí a po I/30 ulicemi Důlce, Hoření, Krušnohorská a Sociální péče na II/528 (Petrovická) na exit 80.
9.7 Účinnost zahloubení, příp. zatunelování stávající komunikace kolem nemocnice

Citace z územního plánu:

„V úseku mezi ulicemi Petrovická a Špálova v městské části Severní terasa je navrženo tunelové vedení stávající silnice I/30. Dle schválené kategorizace silniční sítě předpokládá MD převedení trasy silnice I/30 směrem do Děčína (stávající trasa I/62) a řešený úsek bude zařazen jako místní komunikace.

Důvodem pro návrh tunelového řešení je zklidnění dopravy v prostoru před nemocnicí. V současném stavu je dopravní situace poměrně složitá, neboť zde dochází ke střetu automobilové a pěší dopravy. Navržené řešení předpokládá převedení dopravy, která nemá zdroj ani cíl v prostoru nemocnice a části dopravní obsluhy sídliště Severní terasa, tunelem. Povrchová komunikace bude dále využívána hromadnou dopravou a cílovou dopravou do nemocnice. Její prostorové uspořádání bude upraveno na nižší objem dopravy. Tunel pro dopravu bude navržen jako hloubený, vedený těsně pod povrchem. Napojení na ulici Sociální péče je na obou koncích navrženo přípaženými rampami, které jsou navrženy ve středu stávajícího uličního prostoru. Stavba tedy nemá výrazné nároky na sousední plochy. Vzhledem k délce cca 0,75 km bude nutné tunelovou trasu vybavit technologií a řešit odvětrání. Dle modelu dopravy je pro výhledový stav vypočtena intenzita dopravy v prostoru před nemocnicí cca 31 300 všech vozidel/24 hod (z toho cca 1 200 těžkých nákladních vozidel). Lze předpokládat, že po zprovoznění tunelové trasy zůstane na povrchové komunikaci max 7 000 vozidel (obsluha nemocnice a části sídliště). Minimální podíl z tohoto počtu bude nákladní doprava – pouze zásobování a vozidla městské hromadné dopravy. Tunelové řešení ulice Sociální péče bude místní
komunikaci (v případě, že ulice Sociální péče již nebude mít statut silnice I. třídy - přečíslování silnic na základě požadavků Ministerstva dopravy). V případě, že navrhované přečíslování nebude v době uvedení do provozu platné, bude celý úsek označen jako přeložka silnice I/30.“

V současné době na ulici Sociální péče v dotčeném úseku intenzita dopravy podle dopravního modelu 17580 voz./24 hodin. Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 je to 18000 voz./24 hodin. Tyto celodenní intenzity odpovídají maximální špičkové hodinové intenzitě do 2000 vozidel v obou směrech, tj. 1000 vozidel v jednom směru. Této intenzitě vystačuje z kapacitního hlediska běžná dvoupruhová komunikace a je tedy možné celou ulici zúžit na dvoupruhovou, případně zúžit pouze v místech přechodů pro chodce vysazenými chodníkovými plochami.

Problém v současné době představují navržená levá odbočení, zejména u aut směřujících z centra města do nemocnice, a která dávají přednost protijedoucím vozidlům, vytvářejí v levém jízdním pruhu kolonu stojící i v prostoru přilehlého přechodu pro chodce.

Po úpravě na dvoupruhovou komunikaci lze oba zbývě dopravní pruhy navrhnout pro parkování.
Účinnost zahloubení ulice Sociální péče je vysoká, jelikož podíl tranzitní dopravy na tomto úseku je (dle ÚP) vyšší než 50 %. Navzdory tomu se z dopravního hlediska jeví zahloubení komunikace jako nepotřebné, důvodem jsou nízké intenzity dopravy. Bezpečnost na přechodech pro chodce lze řešit již zmíněným zúžením ulice na dva pruhy, případně by bylo možné komunikaci lokálně zahloubit a mimoúrovňově převést pěši v prostoru hlavního vchodu do nemocnice. Pro napojení nemocnice by také mohla být vybudována podzemní okružní křižovatka.

Obrázek 63  Intenzity dopravy v okolí nemocnice (zdroj: dopravní model)

Obrázek 64  Příklad lokálního zahloubení ulice s lávkou pro pěší (Vodárenská ulice, Kladno)
Obrázek 65 Prostorové uspořádání ulice Sociální péče před nemocnicí

9.7.1 Prověření potřebnosti MÚK Podhorský park na D8

Cítace z generelu dopravy (text v ÚP je totožný):

„V prostoru Podhorského parku je navržena funkční plocha pro dálniční křižovatku (částečně i na sousedním katastrálním území obce Chlumec), která by měla zajistit přímé napojení rozvojové zóny Podhorský park na dálnici D8 bez vlivu na stávající dopravní infrastrukturu města.

Jedním z důvodů pro návrh nové MÚK je předpokládaná intenzita dopravy s vysokým podílem nákladních vozidel, jejichž průjezd stávající zastavěnou oblastí by se tak eliminoval.

Tvar křižovatky je převzat z poslední verze urbanistické studie Podhorského parku (rok 2005). Na obslužné komunikace v Podhorském parku je mimoúrovňová křižovatka napojena okružní komunikací v Podhorském parku (rok 2005). Na

Uvažovaná MÚK s D8 bude součástí dálnice, což znamená, že bude ve správě ŘSD.“

Návrh nové mimoúrovňové křižovatky na D8 je obsažen, jak v územním plánu, tak i v generelu dopravy. V územním plánu je stavba MÚK označena jako VPS D37 a D38.

Ústí nad Labem je v současné době napojeno na dálnici D8 prostřednictvím čtyř mimoúrovňových křižovatek: MÚK Trmice (exit 69), MÚK Předlice (exit 72), MÚK Úžín (exit 74) a MÚK Knínice (exit 80). Z pohledu dopravního zatížení jsou významné především křižovatky Trmice a Úžín s návaznými intenzitami ve směru k městu přes 10 tisíc vozidel za 24 hodin. Zatížení zbylých dvou stávajících křižovatek je podstatně nižší a intenzity na navazujících radiálech jsou dány z velké části navazujícími silnicemi II/253 (směr Chabařovice a Krupka) a I/13 směr Teplice a Děčín.

Podle výhledového kartogramu pro rok 2040 z územního plánu je vytížení nové křižovatky pouze zhruba 2200 vozidel za 24 hodin. Tuto intenzitu zvládne přenést i stávající MÚK Úžín a obsluha
rozvojové zóny Podhorský park může být řešena navrhovanou místní komunikací odbočující ze silnice I/30 poblíž autobusové zastávky Palivový kombinát.

Dalším argumentem proti realizaci nové MÚK je i malá vzdálenost od stávající MÚK Úžín. Podle ČSN 73 6101 je nejmenší vzdálenost křižovatek na dálnicích 4 km. V oblastech, kde jsou dálnice vedeny v blízkosti velkých měst je v opodstatněných případech možné tuto vzdálenost nedodržet. V tomto případě se však další křižovatka ve vzdálenosti zhruba 700 metrů od stávající jeví nepotřebně.

**Obrázek 66** Situace stávajících a navrhované MÚK na D8

### 9.8 Doprava v klidu

Řešení dopravy v klidu lze provádět krátkodobými opatřeními, které povětšinou řeší okamžité nejmaléhavější problémy a nabízí technicky finančně nenáročné úpravy. Účinnost těchto opatření však obvykle bývá nízká. Při vhodných podmínkách vyhovuje současným dopravním zatížením, ale v budoucnu budou potřeba opět nová opatření, která budou reagovat na aktuálně vzniklá dopravní situaci. Opatření mají za cíl co nejefektivnější využití současné infrastruktury z pohledu dopravy v klidu, tedy počtu nabízených parkovacích / odstavných stání.

Naproti tomu dlouhodobé koncepční řešení bývají nákladnější, ale jsou účinné pro delší časový úsek. Základem tohoto řešení jsou prognózy dopravní zátěže oblastí, vývoj počtu osobních automobilů (stupeň automobilizace) a předpokládaný vývoj urbanizace. Dlouhodobá opatření obsahuje nejen úpravy dopravy v klidu, ale i provádění zklidňování dopravy vedoucí ke snížení přepravní poptávky. Rozdíl v organizaci dopravy v klidu je mezi centrální oblastí města a okolními čtvrtmi značný a liší se v závislosti charakteru okolní zástavby, nabízených službách, přítomnosti obchodů, kulturních a zdravotnických zařízení atd.

V centrální oblasti města je vysoký podíl pracovních příležitostí, služeb a obchodů, což kladou vysoké nároky na poptávku po parkování oproti odstavování vozidel, i když je nutné také nabídnout možnost odstavení vozidel obyvatelům žijícím v centrální části města.

V centrální části města je již určitý stupeň regulace formou zpoplatnění parkování zaveden. Vzhledem k nedostatku parkovacích stání není situace dobrá. Je nutné zlepšit podmínky pro rezidenty, pravidelně dojíždějící i návštěvníky.
Pravidelně dojíždějící tvoří nejvyšší poptávku po parkování a to nárazově během pracovních dnů. Pro velikost města Ústí nad Labem není řešením zřizování parkovišť typu P+R na okrajích města, protože doba následného přesunu MHD v porovnání s přímo cestou automobilem je časově mnohem delší. Řešením je navržení vhodných parkovišť na okraji centrální části města. Z těchto parkovišť je již možné pokračovat pěšky případně krátkou jízdou MHD.

Navržené parkovací plochy:

- Parkovací dům v ulici U Chemičky u ulice Tovární (předpokládáno je 600 stání)
- Parkovací dům v ulici U Chemičky naproti Špitálskému náměstí (předpokládáno je 870 stání) - Tyto hromadné garáže jsou navrženy na rozvojových plochách dle Územního plánu města Ústí nad Labem
- Parkovací dům na rohu ulice Revoluční x U Trati (předpokládáno je 290 stání) - tyto hromadné garáže jsou navrženy na rozvojových plochách dle Územního plánu města Ústí nad Labem

V případě realizace VRT a s tím souvisejícího terminálu je nutné zohlednit potřeby cestujících, kteří budou ke stanici přijíždět z celých severních Čech.
10 Ideový návrh ve vztahu k celkové dopravní a urbanistické strukturu města a širšího prostoru

Byly navrženy celkem tři varianty řešení dostavby silničního komunikačního skeletu města Ústí nad Labem:

1. Varianta „realistická“
2. Varianta „tunel centrum“
3. Varianta „maximální“


Dopravní síť by měla umožňovat kvalitní napojení na železniční dopravu. Ta je na základě koncepce kraje považována za hlavní součást integrovaného dopravního systému dopravy navíc v budoucnu by měla přes Ústí nad Labem procházet vysokorychlostní železniční trať (VRT). Dle krajské koncepce by se v návrhovém horizontu 201+měla definitivně uzavřít podoba trasy VRT Praha - Dresden, územně chránit již jen finální trasu - Ústecký kraj podporuje z prezentovaných variant (dle naposledy prezentovaného stavu v 04/2016) variantu C, která přímo napouštěje Ústí nad Labem a obsahuje jak sjedz na trať 090 (pro napojení Lovosic) tak i na trať 072(napojení Litoměřic); cílem je, aby po uzavření finálního trasování mohlo být v horizontu roku cca 2020 započato s rekonstrukcí žst. Ústí n. L. západ do podoby centrálního nádraží v podobě sloučeného zastávky v rámci dopravy řízeného prostoru Ústí nad Labem.

V řešeném území města Ústí nad Labem jsou následující vlakové stanice:
- vlaková stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží
- vlaková stanice Ústí nad Labem západ
- vlaková stanice Ústí nad Labem - Štěfko
- vlaková stanice Ústí nad Labem – Sever
- vlaková stanice Neštěmice
- vlaková stanice Močály
- vlaková stanice Svádov
- vlaková stanice Sebužín

Nově navrhované zastávky, které jsou také uvedeny v krajské koncepci dopravy:
- Předlice
- Setuza

Vzhledem k místním poměrům a terénním zjištěním navrhujeme prověření možnosti zřízení zastávek:
- Brná (u nově otevřeného koupaliště)
- Vaňov (zajištění obsluhy v případech mimořádných událostí zejména povodní)

U lodní dopravy uvažuje krajská koncepce dopravy s nejvýznamnější úpravou a časovou koordinací u přívozu Dolní Zálezly - Církvice, který má v blízkosti Ústí n. L. velký potenciál. Pokud by tento přívoz
znovu obsluhoval i opuštěné přístaviště v Sebuzíně po trase Dolní Záležy - Sebuzín - Církvice, v Dolních Záležech by byl koordinován s linkou U 4 ze směru Praha a v Sebuzíně s linkou 17 MHD směr Ústí n. L., tvořil by výborný síťový prvek (linka 17 by musela být upravena z hlediska četností a symetrie tak, aby tato vazba byla obousměrně možná.

10.1 Skladobní prvky navržených variant

10.1.1 Navržená řešení v rozdělení na infrastrukturní a dopravní opatření

<table>
<thead>
<tr>
<th>Opatření</th>
<th>Dopravní opatření</th>
<th>Infrastrukturní opatření</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tunelové propojení Mariánského mostu a ulice Výstupní</td>
<td>-</td>
<td>Výstavba tunelu</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky</td>
<td>Omezení vjezdu vozidel do Strážek</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeložka silnice I/30 Všebořice – Skorotice – Božtěšice</td>
<td>Omezení vjezdu vozidel do ul. Všebořická, Božtěšická</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Tunel pod vrchem Ořechovka</td>
<td>-</td>
<td>Výstavba tunelu</td>
</tr>
<tr>
<td>Tunel Pod Střížovický</td>
<td>Omezení vjezdu vozidel do Střížovické</td>
<td>Výstavba tunelu</td>
</tr>
<tr>
<td>Tunel pod Vřesuš</td>
<td>Omezení vjezdu vozidel do Klíší</td>
<td>Výstavba tunelu</td>
</tr>
<tr>
<td>Tunel pod centrem města</td>
<td>Omezení vjezdu vozidel do centra města</td>
<td>Výstavba tunelu</td>
</tr>
<tr>
<td>Propojení ulice U Stadionu a Sociální péče přes zahrádkářskou kolonií (okolo vrchu Holoměř)</td>
<td>Změny dopravního režimu v ulicích napojících se na komunikaci okolo Stříž. Vrchu</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Komunikace propojující ulice U Stadionu a Lesní cesta</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Komunikace okolo Střížovického vrchu</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Propojení ulic Konečná a Textilní, ve stávajícím stavu přes průmyslové areál případně alternativní napojení Černá cesta do ulice Za Václavnovou</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Propojení Masarykova – Klíšská přes Mánsové sady</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Propojení Krásného Března a Neštěmick v ulici Ke Třem křížům</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Obchvat Božtěšic</td>
<td>Změny dopravního režimu v přílehlých ulicích</td>
<td>Výstavba nové komunikace</td>
</tr>
<tr>
<td>Most přes Labe v oblasti jižní Stříž</td>
<td>Zklidnění Přístavní ulice a Benešova mostu</td>
<td>výstavba mostu</td>
</tr>
<tr>
<td>Most přes Labe v oblasti Jižního Stříž</td>
<td>Zklidnění Přístavní ulice a Benešova mostu</td>
<td>výstavba mostu</td>
</tr>
<tr>
<td>Most přes Labe v oblasti Jižního Stříž</td>
<td>Zklidnění Přístavní ulice a Benešova mostu</td>
<td>výstavba mostu</td>
</tr>
<tr>
<td>Propojení Podmokleská – Karolíny Světlé – Neštěmická</td>
<td>Zklidnění Přístavní ulice a Benešova mostu</td>
<td>výstavba mostu</td>
</tr>
<tr>
<td>Zklidnění Přístavní ulice</td>
<td>Revitalizace prostoru komunikace Přístavní ulice v úseku před nádražím</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Zklidnění Benešova mostu</td>
<td>Omezení vjezdu IAD na most E. Beneše</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>
10.1.2 Tunelové propojení Mariánského mostu a ulice Výstupní

V rámci zpracování dopravních studií zadalo město studii na prověření efektivnějšího napojení Mariánského mostu na silniční sítě města Ústí nad Labem. Předmětem této studie je především:

- Propojení Mariánského mostu úrovnovým křížením železniční tratě Ústí nad Labem – Děčín s napojením na studii navržené tunely pod Mariánskou skálu.
- Napojení Mariánského mostu na silniční sítě města, možnosti překonání železnice, napojení na ulici Výstupní.
- Řešení možnosti přestavby stávajících ramp, ev. mostního tělesa (estakády) tak, aby bylo možné pokračovat napojením na ulici Přístavní.
- Prověřit možnosti překonání záplavového území na levém břehu Labe a nové zapojení do silniční sítě města.

Uvedená studie by měla dát podrobný pohled na možné geometrické uspořádání a detailní možnost řešení možného napojení do stávající silniční sítě.

Z pohledu strategického dokumentu lze konstatovat, že na základě analýzy hlavních dopravních vztahů neodpovídá předpokládaná budoucí poptávka po propojení z Mariánského mostu tunelem na ulici Výstupní. Proto přínosy této stavby a její ekonomická a technická náročnost jsou diskutabilní. Navrhuje se tuto stavbu prověřit studii, ale z pohledu tohoto dokumentu není dále sledována. Tunel je zahrnut do variant „maximální“, kde je jeho smyslem především zklidnění ulice Důlce.

10.1.3 Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky

Přeložka stávající silnice II. třídy tvořící obchvat obce Strážky je v územním plánu označena jako VPS D10.

Citace z generelu dopravy (text v ÚP je totožný):

„Tato přeložka silnice II/528 je vyvolána neuspokojivým stavem stávající silnice při průjezdu obcí. Stávající silnice nemá řešeny chodníky, prostorové parametry jsou velice stísněné – v kritických místech není zajištěnou subjektivním průjezdu protijedoucích nákladních vozidel. Dalším problémem je stavebně technický stav vlastní vozovky, opěrných zdí v úseku soutěsilí s vodotečí a vliv vibrací od dopravy na okolní objekty – minimální vzdálenost objektů od provozu.

Dopravní význam této silnice stoupá po zprovoznění dálnice D8 – stavba 807 Trmice – státní hranice, kdy tato silnice tvoří severní napojení řešeného území na dálnici.

Zvýšení dopravy v prostoru Strážek (bez vybudování obchvatu) vzroste po naplnění rozvojových ploch, které jsou navrženy západně od obce. Výstavba přeložky silnice II/528 je z dopravního hlediska velice naléhavá a její realizaci se odstraní řada dopravně bezpečnostních problémů.


Celková délka trasy je navržena na cca 2,4 km. Dopravní zatížení obchvatu bude dle modelu dopravy cca 12 000 všech vozidel/24 hodin.
Severně od navržených rozvojových ploch dochází ke střetu nově navrhované komunikace s lokálním biokoridorem. Při stavbě obchvatu je toto třeba zohlednit a v místě křížení zajistit prostupnost pomocí propustku (migrační podchod pro zvěř) o šířce cca 5 m a výšce cca 2 m.

Přeložka silnice II/528 západně od obce Strážky bude silnicí II. třídy a z původní trasy se stane místní komunikace.”

Obrázek 67 Přeložka silnice II/528 u obce Strážky (zdroj: územní plán)

V současné době je na silnici II/528 intenzita cca. 4000 vozidel/24 hodin. Budoucí zatížení na úrovni trojnásobku současného je diskutabilní. Stavba obchvatu obce by byla v každém případě prospěšná z důvodu nevyhovujícího šířkového uspořádání a směrového vedení stávajícího průjezdního úseku silnice obcí. V minulosti byly vypracovány varianty obchvatu Strážek, ale posouzením EIA bohužel neprošla žádná varianta. Záporné stanovisko bylo k zásahu do CHKO.

Následně byla v roce 2013 zpracována studie úpravy silnice II. třídy v sídle Strážky – Ing. arch. Lejčar, ALEJ. Pro stávající zátěž je možná úprava tohoto úseku.

Vzhledem k záměru města nerozvíjet Strážky navrhuje obchvat pouze ve variantě „maximální“.

10.1.4 Přeložka silnice I/30 Všebořice – Skorotice – Božtěšice

Návrh přeložky silnice I/30, která by plnila především funkci obchvatu městské části Všebořice trpící průjezdným úsekem silnice I/30 v ulici Všebořická, který je jednou z hlavních příjezdových tras do města od dálnice D8. Zamýšlená trasa by mohla většinu tras od průmyslového zóny podél nábřeží a dále na silnici II/528 poblíž autobusové zastávky Neznavby. Návrh přeložky silnice I/30 Všebořice – Skorotice – Božtěšice je zapracován do variant „tunel centrum“ a „maximální“. V úvahu je také nutné vztah plánované úpravy na silnici I/30, na které je dle územní studie v úseku od dálnice D8 k obchodní zóně v ulici Všebořická (Lidl, Kaufland) plánováno zkapacitnění na 4-pruhy a výstavba nových okružních křižovatek.

10.1.5 Tunel pod vrchem Ořechovka

10.1.6 Tunel Pod Střekovem

Dlouhý tunel pod Střekovem jde ve stopě trasy označené jako R113 uvedené v územním plánu z roku 2012. Vytváří propojení ulic Litoměřická a Děčínská a následně přes nový most navazuje na silnici I/62. Tento tunel tvoří jedním ze třech tunelů, které by měli tvořit jihozápadní obchvat Ústí nad Labem. Návrh tohoto tunelu je použit v „maximální“ variantě. Modifikací k tomuto dlouhému tunelu pod Střekovem by mohla být kratší varianta, která by byla vedena u Žižkovy ulice (cca 300m) přes nový most do úseku tunelu pod SETUZOU (cca 650 m) a dále přes Mariánský most na silnici I/62.

10.1.7 Tunel pod vrchem Střižovický

Tunel vychází z platného územního plánu, kde pro něj byla navržena územní rezerva označená jako R111. Tato rezerva byla následně soudem zrušena. Tunel vytváří západní obchvat městské části Klíše a propojuje ulice Masarykova a Za válcovnou. Tento tunel je použit v „maximální“ variantě. Přestože trasa R111 byla Krajským soudem v Ústí nad Labem zrušena, navrhuje me vzhledem ke koncepčnímu charakteru strategických dokumentů (návrhový horizont 20 a více let) a možnosti změny podmínek vedoucích ke zrušení R111 stavbu ponechat ve variantě „maximální“.

10.1.8 Tunel pod Větruší

Krátký tunel propojující ulici Žižkova a nový most přes Labe na Střekov do Děčínské ulice. Finančně i provozně výhodnější alternativa k tunelu pod Ořechovkou. Vzhledem k rozsáhlosti projektu možné připojit k projektu účelovou komunikaci jdoucí podél dráhy k ulici Čajkovského ve směru na Vaňov. Tato komunikace by měla sloužit v případě mimořádných událostí, jako jsou např. povodně jako spojení Vaňova se zbytkem města.

10.1.9 Tunel pod centrem města

Navrhovaný tunel pod centrem začíná mezi mosty E. Beneše a Mariánským mostem a pokračuje pod centrem města a končí v ulici Žižkova v oblasti křižovatky se Střeleckou. Intenzitu v tunelu by především tvořila transitive doprava D8 – Děčín, Krásné Březno. Představu o zatížení tunelu by měl dát dopravní model. Výsledkem realizace tunelu pod centrem města by mělo být výrazné odlehčení ulice Příštavní, která by se tak více mohla přiblížit lidem a ze současné komunikace „dálničního“ typu se transformovat do městské komunikace s parkováním, promenádou apod..

10.1.10 Propojení ulice U Stadionu a Sociální péče přes zahrádkářskou kolonií (okolo vrchu Holoměř)

Nové propojení ulic Sociální péče a U Stadionu okolo vrchu Holoměř prochází zahrádkářskou kolonií a napojuje se u stávající křižovatky U Stadionu x V Zahrádkách. Toto tangenciální propojení doplní
vnitřní okruh a rovněž stávající tangenty Božtěšická a Rooseveltova. Územní průchodnost je z části ovlivněna soukromými vlastníky pozemků „zahrádek“. Navržené propojení musí překonat cca 75 m převýšení, což bude klást nároky na kvalitní projekční přípravu. Dle ČSN je u místních sběrných komunikací možný podélný sklon běžně 6% v odůvodněných případech 8% a mimořádně na krátkých úsecích až 9%, takže výškové převýšení by mělo být reálně překonat.

Obrázek 68  Západní část propojení okolo vrchu Holoměř – ulice U Stadionu

10.1.11 Komunikace propojující ulice U Stadionu a Lesní cesta

Nově navržené krátké propojení cca 100 m ulic U Stadiónu a Lesní cesta. Důvodom k návrhu tohoto propojení je zajištění přímého napojení na plánovanou komunikaci okolo vrchu Holoměř (viz 10.1.10) a komunikaci okolo Štřížovického vrchu (viz 10.1.12).

Vzhledem k tomu, že mezi ulicemi je výškový rozdíl, bude nutné navrhnout technické řešení překonání tohoto rozdílu. Případně je možné toto propojení nahradit krátkým závlekem a trasu vnitřního okruhu od ulice U Stadiónu vést po Masarykově – Štefánikově do Lesní ulice.

Obrázek 69  Východní část propojení ulice U Stadionu a Lesní cesta
10.1.12 Komunikace okolo Střížovického vrchu

Komunikace tvořící západní obchvat Klíši a propojení, napojení na stávající síť na severu v oblasti Lesní cesty a na jihu Černá cesta. Na jihu je možné napojit komunikaci okolo zahrádkářské osady do ulice Černá cesta a dále Textilní nebo napojení okolo plaveckého bazénu a koupaliště přes ulici Černá cesta a dále nové propojení do ulice Za Válčovnou.

Komunikace by měla mít parametry městské komunikace. Vzhledem k složitosti území, kterým trasa prochází je předpoklad estakád, krátkých tunelů apod. Toto by měla řešit podrobnější technická studie tohoto propojení, která by měla také definovat přesné možné body napojení. Odhadovaná délka úseku je v závislosti na řešení cca 1,5 – 2 km. Tato komunikace také zajistí odvedení výrazné intenzity dopravy z dnešního průjezdu Klíšemi.

Obrázek 70 Jižní napojení komunikace okolo Střížovického vrchu – ulice Černá cesta

10.1.13 Propojení ulic Konečná a Textilní, ve stávajícím stavu přes průmyslový areál případně alternativní napojení Černá cesta do ulice Za Válčovnou

Propojení ulice Černá cesta přes průmyslový areál do křižovatky Jateční x Textilní. Celková délka navrženého propojení cca 800m z toho 200m je vedeno přes stávající průmyslové areály. Propojení tvoří část vnitřního okruhu a vytváří přímé napojení do Tovární ulice, ze které je možné se dostat pohodlně do centra města případně na dálnici D8. Jako výhodné se jeví alternativní napojení na ulici Za Válčovnou, které umožňuje následně přes silnici III/25372 nebo MÚK Předlice napojení na D8.

Alternativou je pak propojení Černá cesta do ulice Za Válčovnou skrze stávající průmyslový areál. Zvolené propojení je závislé na napojení nově navržené komunikace okolo Střížovického kopce.
Propojení spočívá v nové komunikace přes Mánesovy sady dále pak po stávající ulici Moskevská a Sadová. Jedná se o obnovený historický záměr z osmdesátých let. Toto propojení by mělo umožnit zklidnění Masarykovy ulice v centru. Dále pak by mělo sloužit jako přivaděč pro nové parkovací plochy v blízkosti plánovaného nádraží VRT.
10.1.15 Propojení Krásného Března a Neštěmic ulicí Ke Třem křižům

Rekonstrukce ulice Ke Třem křižům, tak aby toto záložní propojení mohlo být mimo jiné využito v případě povodní a zneprůjezdnění silnice I/62.

10.1.16 Obchvat Božtěšic

Východní obchvat Božtěšic je veden od jihu z ulice Mezní a na severu je napojen na silnici II/528 u stávající zastávky Neznabohy. V tomto místě by se měla také napojoval přeložka silnice I/30 Všebořice – Skorotice – Božtěšice (viz kap. 10.1.4). Celková délka trasy cca 2 km a prochází nezastavěným územím souběžně s vvn (velmi vysokým napětím) vedením. Toto nové propojení by mělo ulehčit a umožnit výrazné zklidnění ulice Sociální péče. Obchvat součástí vnějšího okruhu. V dalším stupni plánování je nutné řešit protipovodňové úpravy na vjezdech do tunelu. Tento tunel by měl být dlouhý cca 700m a je nutné řešit protipovodňové úpravy na vjezdech do tunelu. Navržený most je součástí vnějšího okruhu.

10.1.17 Most přes Labe v oblasti jižní Střekov

Nový most přes Labe navazující na tunel pod vrchem Ořechovka. Umožňuje odlehní Přístavní ulice, protože vztahy I/62 – D8 by měli po tomto mostu přejet Labe a prostřednictvím tunelu pod Střekovem a dalšího nového mostu projet k silnici I/62 a dále směr Děčín. Tento tunel by měl být dlouhý cca 700m a je nutné řešit protipovodňové úpravy na vjezdech do tunelu. Navržený most je součástí vnějšího okruhu.

10.1.18 Most přes Labe oblast Olšinky – Krásné Březno

Nový most přes Labe navazující na tunel na východní straně Střekova. Umožňuje odlehní Přístavní ulice, protože vztahy I/62 – D8 by měli po tomto mostu přejet Labe a prostřednictvím dvou tunelů a dalšího nového mostu projet k ulici Žižkova. Navržený most součástí vnějšího okruhu.
Nový most přes Labe do ulice Děčínská navazuje na západní straně na tunel pod Větruší. Tunel je veden paralelně se stávajícím železničním mostem. Umožňuje odlehčení Přístavní ulice tím, že odvede část dopravy přes Střekov.

Již připravený projektový záměr propojení ulic, které začíná novou okružní křižovatkou na Podmokelské, dále vede ulicí Karolíny Světlé do Neštěmické ulice.
10.1.21 Zklidnění Přístavní ulice

Přístavní ulice v prostoru před stávajícím nádražím je v současné době naprosto podřízená automobilové dopravě. Mezi nádražím a ulicí Přístavní je vytvořena menší promenáda s kavárnami a dalšími podniky. Ve stávajícím stavu je možné přejít Přístavní ulici po mostku, který vyústí na chodník podél Labe. Po realizaci opatření vedoucích k odlehčení Přístavní ulice by bylo možné úsek u nádraží transformovat na městskou dvoupřepruhovou komunikaci s parkováním a příbližením řeky a prostoru u ní lidem. U světelně řízených křižovatek jsou však nutné řadící pruhy. Alternativou by byla možnost prodloužení stávající promenády nad Přístavní ulici, což by vedlo k jejímu částečnému zastřešení. V úvahu je však potřeba brát protipovodňová opatření. Podrobné uspořádání prostoru bude vyžadovat vysokou kvalitu architektonického řešení.

Obrázek 76  Příklad uspořádání nábřeží ve Varšavě u Kopernikova muzea, pod promenádou vede komunikace

10.1.22 Zklidnění Benešova mostu

Ve stávajícím stavu je Benešův most velmi zatížený, dochází ke zpožďování MHD, což bylo z části obousměrným buspruhem. Pokud by byl postaven nový most viz (10.1.18 Most přes Labe do ulice Děčínská)bylo by možné zklidnění Benešova mostu ve formě omezení vjezdu pro IAD. To by výrazně zlepšilo propojení centra města a Střekova pro MHD a nemotorovou dopravu.

10.1.23 Přemostění západního nádraží, včetně řeky Bíliny

Vytvoření nového spojení přes plochu západního nádraží včetně překonání řeky Bíliny. Trasa navržena ze stávající stykové křižovatky Tovární x Kekulova mezi objekty železničních domků k řece Bílině a s napojením na stávající souběžnou komunikaci s ulicí Žižkova a následným napojením na Žižkovu ulici v blízkosti stávající autobusové zastávky Teplárna. Propojení doplňuje stávající komunikační rastr dané oblasti města v severojižním směru.
10.2 Stavby obsažené ve všech variantách

Přeložka II/528 – obchvat Strážky
Propojení Masarykova – Klišská přes Mánesovy sady
Přeložka I/30 Všebořice – Skorotice
Obchvat Božtěšic
Propojení Krásného Března a Neštěmic ulicí Ke Třem křížům

10.3 Varianta „realistická“

Realistická varianta spočívá v návrhu nezbytných propojení a to v parametrech místních komunikací, jejichž provoz nebude do budoucna město zatěžovat. Přesto je navržen krátký tunel pod Větruší,

<table>
<thead>
<tr>
<th>Positiva</th>
<th>Negativa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Investičně i provozně zvládnutelné opatření</td>
<td>Transitní doprava na povrchu, investičně</td>
</tr>
<tr>
<td>Odlehčení Přístavní ulice v prostoru u nádraží</td>
<td>Zvýšení intenzity dopravy na Střekově, ale jen na předmostích</td>
</tr>
<tr>
<td>Benešův most pro MHD a pěší</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Vnitřní radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:**

**Vnější radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:**
D8, Žižkova, tunel pod Větruší, most na Střekov do ulice Děčínská, Děčínská, Mariánský most, Přístavní, Drážďanská, Neštěmická, Výstupní, Stříbrnická, Mezní, obchvat Božtěšic, přeložka I/30 Skorotice, Havířská.

**10.3.1 Seznam nových komunikací a propojení**

**Tunelové stavby**
Tunel Pod Větruší
Eventuální krátký tunel pod Setuzou

**Nové komunikace**
Propojení skrze zahrádkářskou kolonii (okolo vrchu Holoměř), propojující ulice U Stadionu a Sociální péče
Komunikace propojující ulice U Stadionu a Lesní cesta
Komunikace okolo Střížovického vrchu
Propojení Masarykova – Klíšská přes Mánsovy sady
Propojení Krásného Března a Neštěmická ulicí Ke Třem křížům

**Nové mosty**
Přemostění západního nádraží, včetně řeky Bíliny
Most přes Labe do ulice Děčínská (ev. do krátkého tunelu pod Setuzou)
10.4 Varianta „tunel centrum“

Varianta spočívá ve stavbě tunelu pod centrem města, což umožní maximální zklidnění Přístavní ulice v oblasti u nádraží. Zahrnuta je také případná stavba tunelu pod Mariánským vrchem, která by výrazně odlehčila křižovatce u Benešova mostu.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Positiva</th>
<th>Negativa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odlehčení Přístavní ulice v prostoru u nádraží</td>
<td>Investiční a provozní ekonomické nároky tunelu pod centrem a tunelu pod Mariánskou skály</td>
</tr>
<tr>
<td>Odlehčení ulice Důlce</td>
<td>Větší souběh vnějšího a vnitřní městského okruhu</td>
</tr>
<tr>
<td>Přemostění západního nádraží</td>
<td>Zatraktivnění transitní trasy ve směru Děčín – D8 – Teplice v blízkosti centra města</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vnitřní radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:

Žižkova, tunel pod centrem města, Přístavní, od Mariánského mostu tunelem k ulici Výstupní, Stříbrnická, Krušnohorská, Sociální Péče, nová komunikace k ulici U Stadionu, propojení U stadionu – Lesní cesta, komunikace okolo Střížovického vrchu, Černá cesta, Konečná, nové propojení do Textilní případně do ulice Za Válcovnou - Na Nivách - Kekulova k novému přemostění západního nádraží.
Vnější radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:
D8, Žižkova, tunel pod centrem města, Přístavní, od Mariánského mostu tunelem k ulici Výstupní, Božtěšická, Všebořická, Havířská.

10.4.1 Seznam nových komunikací a propojení

**Tunelové stavby**
Tunel pod centrem města
Tunel pod Mariánským vrchem

**Nové komunikace**
Propojení přes zahrádkářskou kolonii (około vrchu Holoměř), propojující ulice U Stadionu a Soc. péče
Komunikace propojující ulice U Stadionu a Lesní cesta
Komunikace okolo Střížovického vrchu
Propojení Masarykova – Klíšská přes Mánesovy sady
Propojení Krásného Března a Neštěmic ulicí Ke Třem křížům

**Nové mosty**
Přemostění západního nádraží, včetně řeky Bíliny

---

Obrázek 80 Schéma varianty "tunel centrum" (viz Příloha 6)
10.5 Varianta „maximální“

Základem maximální varianty je vnější radiálně okružní dopravní skelet města podle územního plánu, sestávající z územních rezerv značených jako R111, R112 a R113. Tyto stavby tvoří jihozápadní půlokruh okolo města.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Positiva</th>
<th>Negativa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rychlé spojení pro transitní dopravu zejména směr D8 - Děčín</td>
<td>Vysoké investiční a následně také provozní náklady</td>
</tr>
<tr>
<td>Převedení dopravy pod povrch – hluk, emise</td>
<td>Odhad nízkých dopravních intenzit v tunelech (nutné případné prověření dopravním modelem)</td>
</tr>
<tr>
<td>Vyšší bezpečnost oproti povrchovým variantám</td>
<td>Problematické prosazení tunelů zejména stavby R111. V minulosti byla tato stavba zrušena. v územním plánu.</td>
</tr>
<tr>
<td>Odlehčení Přístavní ulice v prostoru u nádraží</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odlehčení ulice Důlce</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vnitřní radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:

Žižkova, Přístavní, od Mariánského mostu tunelem k ulici Výstupní, Stříbrnická, Krušnohorská, Sociální Péče, nová komunikace k ulici U Stadionu, Masarykova, tunel pod Střížovickým vrchem, Černá cesta, Konečná, nové propojení do Textilní, nové přemostění do západního nádraží.

Vnější radiálně okružní dopravní skelet je tvořen:

D8, Žižkova, tunel pod vrchem Ořechovka, tunel pod Střekovem, Podmokelská, Drážďanská, Krčínova, Neštěmická, Výstupní, Stříbrnická, Mezní, obchvat Božtěšic, přeložka I/30 Skorotice, Haviřská

10.5.1 Seznam nových komunikací a propojení

**Tunelové stavby**

Tunel pod vrchem Ořechovka
Tunel pod Střekovem
Tunel pod Střížovickým vrchem

**Nové komunikace**

Propojení skrze zahrádkářskou kolonii (okolo vrchu Holoměř), propojující ulice U Stadionu a Sociální péče
Propojení ulic Konečná a Textilní, ve stávajícím stavu skrze průmyslový areál
Propojení Masarykova – Klišská přes Mánsovy sady
Propojení Krásného Března a Neštěmické ulice Ke Třem křížům
Přeložka II/528 – obchvat Strážky
Přeložka I/30 Všebořice – Skorotice
Obchvat Božtěšic
Nové mosty
Přemostění západního nádraží, včetně řeky Bíliny
most přes Labe v oblasti jižní Střekov
most přes Labe oblast Olšinky – Krásné Březno

Obrázek 81 Schéma „maximální“ varianty (viz Příloha 7)
11 ZÁVĚR

Na základě dostupných dat a podkladů byla provedena základní analýza dat o demografii a dopravní infrastruktúře (silniční, veřejné hromadné, železniční, vodní, letecké a nemotorové dopravy). Byla vyhodnocena úzká místa a omezené kapacity dopravních uzlů. Zpracovatel při těchto hodnoceních vycházel z aktualizovaného dopravního modelu od firmy AF Cityplan. Na závěr analytické části byla provedena analýza nejdůležitějších dopravních vztahů v území. Z takto zpracovaných dat se následně připravovala návrhová část.

V návrhové části byly prověřeny body vzešlé ze zadání, dále pak byl vytvořen ideový návrh ve vztahu k celkové dopravní a urbanistické struktuře města. Z tohoto ideového návrhu vznikly jednotlivé skladební prvky (stavby) pro tři navržené varianty. Jedná se o varianty „realistická“, „tunel centrum“ a „maximální“.

„Realistická“ varianta umožňuje realizaci navržených opatření v přijatelném výhledovém horizontu. Navržená opatření jsou kompromisem mezi ekonomickou náročností a přínosem z hlediska dopadů dopravy na život ve městě.

Varianta „tunel centrum“ je založena na dominantním prvku v podobě tunelu pod centrem města, který umožní odvedení nejsilnějšího směru automobilové dopravy do tunelu a zklidnění Přístavní ulice.

„Maximální“ varianta je založena na 3 tunelech, které vytvárají půlokruh okolo jihozápadní části Ústí nad Labem. Jedná se o ekonomicky i technicky velmi náročnou variantu.

Pro všechny navržené skladební prvky (stavby) v tomto strategickém podkladu je nezbytné zpracovat (v případě, že tak ještě nebylo učiněno) samostatné studie, které detailně prověří navržené záměry.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Příloha</th>
<th>Název</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Struktura a hierarchie komunikační sítě</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Bariery v území</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Dopravní systém v širších vztazích</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Problémový výkres</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Dopravní systém v širších vztazích - návrh</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>„Realistická“ varianta - návrh</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>„Tunel centrum“ varianta - návrh</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>„Maximální“ varianta – návrh</td>
</tr>
</tbody>
</table>