

## Prioritní oblast 4 - Udržitelná mobilita

Ústí nad Labem má vzhledem ke své poloze výjimečnou dopravní dostupnost téměř všemi možnými formami dopravy. Kvalitní dopravní dostupnost tak pro město představuje komparativní výhodu, která může být využita pro zvýšení jeho atraktivity pro bydlení nebo podnikání. Pokud má město efektivně tuto výhodu využívat, musí systematicky pracovat na řešení stávajících dopravních problémů a ještě více jí přizpůsobit obyvatelům města.

Z hlediska městského dopravního systému je nezbytné provedení opatření v oblasti omezení tranzitní dopravy tak, aby se město stalo bezpečnějším a zdravějším pro své obyvatele a návštěvníky. S tím souvisí také celková koncepce města v oblasti pěší, cyklistické a místní automobilové dopravy, jejímž výsledkem budou konkrétní opatření vedoucí k omezování dopadů na životní prostředí a ke zkracování vnitřních vzdáleností ve městě.

Z hlediska vnější dostupnosti má pro město strategický význam jeho napojení na systém vysokorychlostní železnice (VRT), která dále zkvalitní již tak výjimečnou dopravní dostupnost. Pod svým potenciálem tak zůstává jen lepší využití řeky Labe, které může podstatně zvýšit atraktivitu města zejména pro byznys a cestovní ruch. Tato podporovaná opatření dopravního systému strategického významu jsou zároveň součástí koncepce krajské úrovně v rámci „Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027“ a oba koncepční dokumenty jsou v těchto rozvojových oblastech vzájemně provázány.

Vyřešení dopravních problémů však není pouze v gesci města, ale vyžaduje úzkou spolupráci s obcemi v rámci širší ústecké aglomerace, Ústeckým krajem, Policií České republiky, Ředitelstvím silnic a dálnic a dalšími institucemi veřejného sektoru.

V rámci realizace nové dopravní a technické infrastruktury, podpory rozvoje vodní dopravy a využívání řeky Labe je třeba respektovat limity území z hlediska ochrany přírody a krajiny (zejména ZCHÚ, lokality Natura 2000, prvky ÚSES, VKP, přírodní parky a oblasti s výskytem zvláště chráněných druhů) a zasadit se o minimalizaci negativních dopadů dopravních staveb.

### Jaké změny chceme dosáhnout?

- ❖ Systematicky budeme pracovat na projektu napojení města na vysokorychlostní železnici (VRT) a lepší integraci Labe do dopravního systému města a jeho využití pro rekreační plavbu a podnikatelské aktivity se zohledněním zájmů ochrany přírody
- ❖ Učiníme město vstřícnější pro pěší a cyklisty a bezpečně jej napojíme na Labskou stezku
- ❖ Zatraktivíme systém městské hromadné dopravy (MHD) pro obyvatele města zejména na úkor té individuální, která podstatně zatěžuje město (dopravní zácpy, parkování atd.)
- ❖ Staneme se vzorem pro ostatní města ve využívání moderních alternativních (udržitelných) forem dopravy - podpoříme rozvoj zejména elektromobility, autonomní mobility nebo vodíkové dopravy

### Strategické opatření 4.1. Atraktivní dopravní systém ve městě

#### Cíle opatření

- Zvýšit atraktivitu, dostupnost a bezpečnost systému veřejné dopravy na území města
- Omezovat individuální automobilovou dopravu ve městě ve prospěch hromadné dopravy a alternativních (udržitelných) dopravních forem

#### Strategie opatření:

Možnost přirozeného pohybu lidí po městě podstatně ovlivňuje jeho atraktivitu pro život obyvatel, návštěvníky a rozvoj podnikatelských příležitostí. Dopravní systém musí odpovídat významu dopravy a reflektovat budoucí dopravní potřeby města. Ty jsou odlišné od doby, kdy byly vytvořeny základy současného dopravního systému. Dopravní systém proto bude vyžadovat realizaci zásadních dopravních projektů spojených s vybudováním stanice vysokorychlostní železnice (VRT), vybudováním vnitřního městského okruhu a napojení dálnice D8 na silnici E442 na Děčín s vyloučením dopadů na město (viz také opatření 4.2). Omezení pro budoucí rozvoj představují také brownfieldy, které ve městě vznikly jako součást již nevyužívané dopravní infrastruktury. Tato území však představují cenná rozvojová území, která mohou významně zkvalitnit úroveň veřejného prostoru ve městě. Pro realizaci klíčových dopravních staveb je nezbytné vytvářet podmínky v rámci územního plánu města a jednat s vlastníky těchto pozemků o jejich vhodném funkčním využití.

Dopravní systém města je tak nezbytné řešit komplexně jako soubor dílčích opatření zahrnující veřejnou hromadnou dopravu, individuální automobilovou, ale také cyklistickou, vodní a pěší dopravu. Při vytváření uceleného systému hromadné dopravy musí být kladen důraz na její celkovou provázanost a její návaznost na udržitelné formy dopravy. Město za tím účelem musí přijmout a realizovat aktivní politiku. Koncepční přístup by město mělo uplatňovat prostřednictvím Strategického rámce udržitelné městské mobility (SUMF).

Prioritně by mělo Ústí nad Labem usilovat o zatraktivnění městské hromadné dopravy (MHD), a to na úkor individuální osobní dopravy. To vyžaduje zlepšování dopravní obslužnosti města, stanovení standardů kvality přepravy, investice do zkvalitňování technické infrastruktury, preferenčních opatření a moderních ekologických dopravních prostředků.

Snaha o přirozené omezování individuální automobilové dopravy by měla být doprovázena aktivní politikou města v oblasti řešení parkování v klidu, které je dlouhodobým problémem zejména na některých ústeckých sídlištích a v centru města. Řešením je přijetí opatření v podobě vymahatelných pravidel parkování a využití moderních smart řešení, jejichž cílem bude znevýhodnění individuální automobilové dopravy na úkor veřejné. Součástí tohoto řešení musí být také zlepšení dostupnosti možností parkování např. výstavba parkovacích domů, případně zkapacitnění stávajících parkovišť.

Přestože město není vzhledem k výškovým rozdílům zcela ideální pro rozvoj cyklistické nebo pěší dopravy, mělo by město vytvářet podmínky pro její větší zapojení do jeho dopravního systému (vytváření cyklo-pruhů, budování cyklostezek, cyklistické infrastruktury atd.). Podporován by měl být vznik atraktivních a bezpečných dopravních spojení pro chodce a cyklisty propojujících centrum, periferie a další body zájmu ve městě a jeho okolí.

Zájem města zasluhuje také větší integrace vodní dopravy do dopravního systému města (budování mol, přístavišť a související infrastruktury). Přitom musí být respektována ochrana vodních toků a jejich přírodních hodnot, neboť řeka Labe je zahrnuta do soustavy celoevropsky chráněných území Natura 2000 a její dopravní a rekreační využívání je třeba současně sladit se zájmy na její ochranu. Rozvojové plochy pro mola, přístaviště a další infrastrukturu je nutné přednostně umisťovat tam, kde nebude docházet ke střetu těchto zájmů např. brownfields.

V souladu s trendy by město mělo podporovat také alternativní formy dopravy, jejichž rozvoj souvisí s rychlým rozvojem sdílené ekonomiky a moderních technologií, které mohou přispět k celkovému zlepšení dopravního systému města. Vhodnou formou je podpora rozvoje elektromobility, autonomní mobility nebo vodíkové dopravy prostřednictvím budování související infrastruktury nebo vytváření podmínek pro sdílení dopravních prostředků.

| Návrh typových aktivit/projektů   | Koordinátor<br>(odpovědný subjekt)          | Spolupráce   |
|---|---|--|
| 1. Naplňovat Plán udržitelné městské mobility   | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | Dle Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem   |
| 2. Zpracovat jednotnou dopravní koncepci v návaznosti na klíčové dopravní stavby ve městě (vytvoření podmínek v rámci přípravy nového územního plánu) | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic, Dopravní podnik města Ústí nad Labem, Městské obvody, Ústecký kraj                           |
| 3. Zatraktivňovat městskou hromadnou dopravu  | Dopravní podnik města Ústí nad Labem        | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku, Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic, Městské obvody, Ústecký kraj (DSÚK)                                 |
| 4. Napojení veřejné hromadné dopravy na jezero Milada a další turistické cíle ve městě a jeho okolí   | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | MM Ústí nad Labem - Kancelář primátora (oddělení cestovního ruchu); Dopravní podnik města Ústí nad Labem; Ústecký kraj (DSÚK)  |
| 5. Vytvořit motivační systém parkování ve městě   | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic, Městské obvody, Městské služby Ústí nad Labem  |
| 6. Budovat systém dopravních spojení pro pěší a cyklistu včetně větší integrace vodní dopravy do dopravního systému města                             | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic, Dopravní podnik města Ústí nad Labem, Městské obvody, Městské služby Ústí nad Labem, AOPK ČR |
| 7. Více integrovat řeku Labe do dopravního systému města  | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | Dopravní podnik města Ústí nad Labem, Povodí Labe, Ředitelství vodních cest, Ústecký kraj, AOPK ČR   |

| 8. Vytvářet podmínky pro alternativní formy dopravy (elektromobilita, autonomní mobilita, sdílení dopravních prostředků) |   | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic, Dopravní podnik města Ústí nad Labem, Městské obvody, Městské služby Ústí nad Labem |
|--|---|---|---|
| Ukazatel úspěchu   | Kritérium úspěchu   | Zdroj dat                                   | Způsob vyhodnocení  |
| Podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku   | V roce 2023 dosahuje podíl 85 % a v roce 2028 100 %                     | Dopravní podnik města Ústí nad Labem        | V souladu dle SUMF (ročně dle dat dopravního podniku)   |
| Zavedené a sledované standardy kvality obsluhy MHD   | V roce 2023 zavedené a implementované standardy kvality                 | Dopravní podnik města Ústí nad Labem        | Dokončení cíle realizací projektu dle SUMF  |
| Podíl nízko-emisních vozidel na vozovém parku MHD  | V roce 2025 dosažení 90 % a v roce 2030 dosažení 100 %.                 | Dopravní podnik města Ústí nad Labem        | Dokončení cíle realizací projektu   |
| Akční plán Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem a jeho monitoring                                      | Naplnění Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem         | Město Ústí nad Labem                        | Ročně v souladu s Plánem udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem   |
| Dopravní koncepce  | V roce 2022 vypracování dokumentu pro potřeby zpracování Územního plánu | Databáze města                              | Dokončení cíle realizací projektu   |

## Strategické opatření 4.2. Výjimečná dostupnost

### Cíle opatření

- Využít výjimečnou dostupnost města ke zvýšení jeho atraktivity pro bydlení a podnikání

### Strategie opatření

Klíčovým projektem pro další rozvoj města je jeho napojení na celoevropský systém vysokorychlostních železničních tratí (VRT) se stanicí přímo v centru Ústí nad Labem. Přímé napojení města na systém VRT představuje jednoznačnou investiční a konkurenční výhodu. Výhodou je nejen zkrácení dojezdových vzdáleností do Prahy a Drážďan, ale také zvýšení kapacity stávajícího železničního koridoru pro regionální integrované dopravní systémy (IDS). Město musí i nadále aktivně participovat na přípravě realizace projektu a vyjednávat příliv souvisejících veřejných investic.

V hromadné příměstské a dálkové dopravě je i nadále vhodné postupně zkvalitňovat systém příměstské železniční dopravy, neboť kvalitní nabídka železničních spojení přispívá k přesunu dopravy na železnici a nižší míře zatížení města příměstskou dopravou. Přestože město nemá kapacitní autobusový terminál, není jeho vybudování s ohledem na stávající intenzitu autobusové dopravy nezbytné. Možné vybudování moderního autobusového nádraží je vhodné řešit společně jako součást dopravní infrastruktury v rámci budování terminálu VRT.

Ve vztahu k silniční dopravě je nezbytné aktivně vyjednávat se zástupci veřejného sektoru o řešení tranzitní dopravy, která město negativně zatěžuje zejména ve směru na město Děčín. Zátěží je pro město také cílová doprava z okolní aglomerace. Tu je nezbytné zachytit na okrajích města prostřednictvím P+R (případně B+R nebo P+G) přestupních míst (multimodální terminály) navázaných na systém městské hromadné dopravy a řešit ji komplexně v rámci dopravní koncepce města. Ústí nad Labem je také neúměrně zatěžováno kamionovou tranzitní dopravou z dálnice D8, na které chybí odpočívadla a odstavné plochy pro kamiony. Tento problém však musí být řešen soustředěným tlakem na relevantní instituce veřejného sektoru.

Pod svým potenciálem tak zůstává využití řeky Labe jako dopravní tepny, která by v případě relevantních investic mohla přispět k ekonomickému rozvoji nebo zatraktivnění pro cestovní ruch, především rekreační plavbu, při splnění podmínky, že intenzivnější využívání nezpůsobí významné negativní změny z hlediska ochrany krajinných a přírodních hodnot řeky Labe.

| Návrh typových aktivit/projektů  | Koordinátor (zodpovědný subjekt)                              | Spolupráce   |
|--|---|--|
| 1. Participovat na vybudování stanice vysokorychlostní železnice (VRT) v Ústí nad Labem a vyjednávat příliv souvisejících veřejných investic | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku; Odbor územního plánování a stavebního řádu, Ústecký kraj, |

|   |  |   |                                   |
|---|--|---|-----------------------------------|
|   | rozvoje a investic   | Ministerstvo dopravy, SŽDC, SFDI  |                                   |
| 2. Aktivně vyjednávat s institucemi veřejného sektoru o investicích do vyloučení (omezení dopadů) tranzitní dopravy po silnici E442 na Děčín  | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku; Odbor územního plánování a stavebního řádu, Ústecký kraj, Ministerstvo dopravy, PČR, ŘSD, SFDI   |                                   |
| 3. Aktivně vyjednávat se zástupci samosprávy o zkvalitňování příměstské železniční dopravy v ústecké aglomeraci   | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku                                      | Dopravní podnik města Ústí nad Labem, okolní obce, Ústecký kraj, IDS Ústeckého kraje  |                                   |
| 4. Budovat přestupní místa (multimodální terminály) typu P+R nebo B+R na okraji města v návaznosti na městskou hromadnou dopravu a celkovou dopravní koncepci města či systém P+G poblíž centra města | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku                                      | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic; Odbor územního plánování a stavebního řádu, Ministerstvo dopravy, ŘSD, SFDI   |                                   |
| 5. Aktivně vyjednávat s institucemi veřejného sektoru o vzniku kapacitních odstavných ploch (odpočívadel) na dálnici D8   | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku; Odbor investic a územního plánování, Ministerstvo dopravy, ŘSD, SFDI   |                                   |
| 6. Iniciovat využití řeky Labe pro dopravní a rekreační využití zohledňující zájmy ochrany přírody včetně prosazení důležitých rozvojových investic   | MM Ústí nad Labem - Odbor městských organizací, strategického rozvoje a investic | MM Ústí nad Labem - Odbor dopravy a majetku; Odbor územního plánování a stavebního řádu, Ministerstvo dopravy, Povodí Labe, Ministerstvo životního prostředí, Ředitelství vodních cest, SFDI, AOPK ČR |                                   |
| 7. Využívat výjimečnou dopravní dostupnost města pro městský marketing  | Město Ústí nad Labem - Útvar městského marketingu                                |   |                                   |
| <b>Ukazatel úspěchu</b>   | <b>Kritérium úspěchu</b>   | <b>Zdroj dat</b>  | <b>Způsob vyhodnocení</b>         |
| Strategické dopravní projekty   | Alespoň 2 dokončené strategické dopravní projekty v roce 2024                    | Databáze města  | Dokončení cíle realizací projektu |
| Záchytné parkoviště (multimodální terminál) typu P+R, P+G nebo B+R  | Alespoň 1 záchytné parkoviště v roce 2023  | Databáze města  | Dokončení cíle realizací projektu |