



Studie a analýza možností rozvojového území “Lokalita Teplické nádraží”

Příloha č. 6.2 Zadání – popis

1. Cíle:

Díky zpracování **Studie a analýzy možností rozvojového území** (studie transformace a následného využití území - studie využitelnosti území) budou zřejmě další kroky nutné pro komplexní regeneraci a modernizaci a revitalizaci stávající dopravní a průmyslové oblasti v centru města Teplice, jejíž části jsou již dneska dožité a bez funkčního využití. Po revitalizaci, byť postupnými kroky, vznikne v této lokalitě moderní a funkční urbánní celek s lokací vhodných funkčních ploch pro městské využití, kde budou rovněž vhodně propojeny a rozvíjeny stávající i nově navržené dopravní funkce v území. V rámci studie využitelnosti **budou vhodně propojeny a koordinovány zájmy jednotlivých vlastníků nemovitostí.**

Konkrétní dílčí cíle jednotlivých aktérů a zejména statutárního města Teplice jsou:

- Rekonstrukce a nalezení vhodného využití hlavního drážního objektu, na kterém je památková ochrana (*Tuto část řeší vlastník objektu: Správa železnic, s.o. V současné době jsou projektové práce ve fázi Záměru projektu*)
- Propojení území před a za nádražím (protažení podchodu pod nádražím)
- Vytvoření možnosti pro kvalitnější využití území za nádražím (bývalé skladové plochy, plochy po demolicích)
- Vytvoření možnosti pro kvalitnější využití území před nádražím (plocha bývalého autobusového nádraží a veřejné plochy)
- Zklidnění IAD na komunikaci Na hrázi
- Vytvoření parkovacích míst pro systémy P+R, K+R
- Minimalizace přestupních docházkových vzdáleností mezi jednotlivými módy VHD
- Preference pěší dopravy v prostoru směrem do centra a k lázeňské zóně
- Začlenění cyklo dopravy do dopravních tras v této lokalitě
- Posílení urbánního propojení nádraží jako vstupní dopravní brány do města s centrem a lázeňskou zónou (ideový přesah mimo vymezenou oblast řešení)
- Posílení prvků vytvářejících genius loci města a prvků městské zeleně, případně modré infrastruktury
- Prověření možnosti návrhu nové uliční sítě a koridorů pro infrastrukturu v prostoru za nádražím s preferencí městských funkcí
- Zastavení neregulovaného velkoplošného zastavování území halami a skladišti

Nově vzniklá oblast bude mnohem lépe využitelná pro rozvoj podnikání a služeb s vysokou přidanou hodnotou než dosud. Výrazně se zlepší prostupnost území. **Dopravní řešení bude odpovídat trendům 21. století.** Rozšíří se plochy, které bude ještě možno zařadit k centru města. Centrum města se funkčně více propojí s tímto územím a městské funkce v této oblasti posílí a to vše včetně přínosů pro lázeňskou zónu.

2. Popis řešeného území

Jedná se o území v centru města s bohatou kulturní a průmyslovou historií (viz. veřejné odkazy) a je třeba k němu i takto přistupovat.

Základní informace z Programu rozvoje města (PRM):

Zvolenou strategií PRM jsou intervence na úrovni města s celoplošným dopadem pro zvýšení komfortu obyvatel a posílení turistického potenciálu Teplic jako lázeňského města v důsledku cílených intervencí k posílení kvality, efektivity a dostupnosti činností veřejné správy a zvýšení kvality života obyvatel. Díky využití uvedených nástrojů dojde k zastavení dlouhodobého trendu snižování počtu obyvatel města.



PROGRAM ROZVOJE MĚSTA - VIZE MĚSTA: Teplice jsou v roce 2035 známým lázeňským městem s rostoucím počtem obyvatel, se zdravým hospodařením, udržitelnými způsoby dopravy, s městskou infrastrukturou a pracovní silou zaměřenou zejména na lázeňství a s ním související služby poskytované lázeňským hostům a dalším návštěvníkům města. Na vlastní město hrdí obyvatelé i nerezidenti mohou v maximální míře využívat prvků moderní infrastruktury pro zaměstnání, vzdělávání, zábavu i volný čas v míře odpovídající běžnému standardu měst v západní Evropě.

3. Předmět studie

- Hlavním předmětem návrhu revitalizovaného prostoru je specifický brownfield v celkové ploše cca 11,7 ha – podrobně viz. příloha ZD 6.2) Zadání – charakteristika brownfieldu
- Dotčené pozemky jsou podrobně specifikovány viz. viz. příloha ZD 6.4) Zadání – rozsah lokality (pozemky)
- Dotčené pozemky jsou ve vlastnictví různých vlastníků

4. Stručný popis lokality a popis dílčích problémů:

Situace/stav před nádražím:

Hlavní uliční osa (ul. Vrchlického) - kolmo na nádražní budovu – původně navržená jako bulvár, dnes urbánně znehodnocená odstavným parkovištěm, dnes již ovšem zcela nedostačujícím, obzvláště pro stávající využívání P+R.

Hlavní společenská osa – ulice 28. října směrem do centra k Benešovu náměstí, které slouží jako další přestupní bod MHD.

Hlavní dopravní osa – Na Hrázi (značná přetíženost IAD – jeden z tranzitních směrů Z-V městem, v současné době jsou v rámci této ulice výrazně preferovány plochy pro motorovou dopravu (před nádražím 4 jízdní pruhy + 2 zálivy) a ve shodě s tímto se postupně transformuje i zástavba podél komunikace směrem k halovým stavbám.

Na východ z vlastní nádražní budovy navazují nedostačujících ploch pro pěší (chodníky, zastávky MHD, rozptylové plochy).

Ve východní části lokality se nachází poměrně rozsáhlé, avšak pouze omezeně využívané plochy bývalého autobusového nádraží (soukromý vlastník)

Na úrovni nádraží končí zároveň městská památková zóna viz. příloha ZD 6.3) Zadání – Sdělení památkové péče Teplice.

Situace/stav nádražní části:

Historická budova je z exteriéru značně sešlá a velkým dílem nevyužitá (patra budovy, velká část parteru). Objem budovy a fasádu je nutno dle stanoviska památkové péče zachovat a to včetně bočních křídel (celková délka objektu činí cca 230m!). Pro dopravní funkci je dostačující stávající využívaná část budovy. Dopravní část – stav zůstane stávající (počet kolejí a nástupišť). Rekonstrukci objektu – výpravní budovy řeší vlastník objektu: Správa železnic, s.o. V současné době jsou projektové práce ve fázi Záměru projektu, viz. příloha ZD 6.5) Zadání – Zápis z rozpracovanosti projektového záměru Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách. Aktuálně se debatuje o prodloužení podchodu do části za nádražím a nedostatek parkovacích míst v lokalitě. Zároveň byly v přípravné pracovní skupině debatovány možnosti motivačních pobídek pro přechod z IAD na VHD (přestupy na železnici/MHD pro krátké a střední cesty do zaměstnání). Zde se jeví nezastupitelný podíl DÚK (Doprava Ústeckého kraje) jako koordinátora finančních toků.



Situace/stav za nádražím:

Pozemky za nádražím jsou ve vlastnictví soukromého vlastníka, který v současné době má zájem zde vybudovat parkovací plochu a další stavby s různým multifunkčním využitím, včetně staveb s obytnou funkcí.

5. Požadavky na studii – očekávané výstupy a řešení

V rámci studie bude nezbytné hledat adekvátní konsensus mezi jednotlivými zájmy aktérů v území. Při naplnění vize/cílů musí být návrh technicky realizovatelný a zejména financovatelný.

Zadavatel je si vědom toho, že nemusí dojít ke shodě mezi aktéry. Potom očekáváme odborné stanovisko zpracovatele k případným rozporům a případně nastínění variant řešení.

Pro koordinaci situace a záměrů v lokalitě byla statutárním městem Teplice ustanovena pracovní skupina, jejímiž členy jsou hlavní aktéři (vlastníci nemovitostí v lokalitě). Pracovní skupina bude rovněž konzultovat a připomínkovat práce na studii.

Členové pracovní skupiny jsou: Zástupci statutárního města Teplice, ČD a.s, SŽ s.o., p. Jaromír Říha, BUSCOM a.s.

Stávající konkrétní záměry hlavních aktérů (vlastníků) jsou stručně tyto a v tomto stupni rozpracovanosti:

Statutární město Teplice – viz. výše, informace o dalších dílčích záměrech bude poskytnuta po zahájení prací

ČD a.s. – dílčí drobné projekty, nutno prověřit

SŽ s.o. – Záměr projektu: Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách – v rozpracovanosti p. Říha – vlastní studie – koncepce urbanistického rozvoje na pozemcích v jeho vlastnictví (parkovací plochy, multifunkční výstavba, chybí koordinace se záměrem SŽ s.o. a územním plánem města)

BUSCOM a.s. – vhodný pronájem ploch (zatím nemá zpracované záměry)

Nepředpokládáme již zásadní majetkové změny nemovitostí.

Dalšími aktéry/cílovými skupinami jsou občané města a jeho okolí a návštěvníci města a lázní Teplice, objednatelé (a jejich dopravci) VHD, potenciální uživatelé (nájemci) objektů/ploch

Studie prověří zejména tyto konkrétní aspekty:

- Prověření podchodu pod nádražím - řešení pro příchod k dráze a propojení zóny před a za nádražím, detailní zhodnocení případných variant (počet procházejících, varianty provozu, finanční zhodnocení)
- Prověření situování přestupního terminálu (P+R) v návaznosti na železnici a MHD včetně minimalizace přestupních časů, parkování na přestupním terminálu musí být vyhodnoceno i z hlediska provozu (předložení vhodných ekonomických a motivačních variant za platby za parkování – finanční úvaha směrem k zakomponování poplatků za P+R do tarifů DÚK či jiných dopravců - viz. str.2)
- Dispoziční prověření využití ploch na bývalém autobusovém nádraží a jejich kvalitnější využití, část ploch by případně šlo využít pro možnost P+R (součást terminálu)
- Prověření dalšího možného rozvoje území

Studie předloží v návrhové a implementační části zejména tyto konkrétní výstupy, formální zpracování je navrženo takto:

Rozvojové zóny před nádražím / za nádražím:

1) Územní řešení (vždy grafický výstup)

2) Dopravní řešení včetně veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy (vždy grafický výstup)



3) Potenciál pohybu lidí (přeprava cestujících, zaměstnanost - přímá, nepřímá, klienti služeb atd.) – textový/tabulkový výstup

Poznámka: K bodu 2) a 3) zhotovitel stanoví potřebu dopravních průzkumů, případně rozsah zpracování dopravních modelů do budoucna

4) Rámcové prověření infrastruktury (energie a voda) a kalkulace potřeb cílového stavu – textová/tabulková část a stanoviska jednotlivých vlastníků k posílení sítí

5) Specifikace omezení (chráněná území, ochranná pásma, pod.) záměru, související a vyvolané investice (grafický výstup)

6) Stanovení vhodné etapizace a časový harmonogram naplnění výstupů ze zpracované studie - textový/tabulkový výstup

7) Odhad nákladů v Kč vhodně podle jednotlivých stavebních částí a etap rekonstrukce – tabulkový výstup

8) Posouzení širších vztahů (vliv na rozvoj centra města a lázeňské zóny) – textový výstup

Nad rámec nebo pro doplnění výše uvedeného pak dále pro historickou budovu nádraží:

1) Ve spolupráci s vlastníkem budovy stanovení širšího portfolia možností využití na základě technického stavu objektu a to včetně funkcí kulturních/společenských apod. - textový/tabulkový výstup

Poznámka: kde zatím chybí záměr pro využití rozsáhlých zbytných ploch mimo obslužnou část pro cestující (k čemuž je zapotřebí minimální prostor):

2) Prověření pohybu cestujících v objektu a kolem objektu a jejich reálných potřeb v rámci všech dopravních módů s cílem zkrácení přepravních časů a preferencí udržitelné dopravy – grafický/textový/tabulkový výstup

Výstupy budou vhodně reflektovat **možnosti dotačního financování** (Evropských fondů 2021+, Transformačního fondu, Modernizačního fondu, případně dalších investičních dotačních programů) a to zejména už známých specifik jednotlivých opatření, specifických cílů, podmínek výzev apod. Zástupce objednatele disponuje dostatečnými informacemi o možnostech tohoto financování a bude průběžně se zhotovitelem tuto problematiku konzultovat či mu poskytne konkrétní pokyny a to i pokyny či informace o investičních rámcích města. Jedná se zejména o financování terminálu, případně podchodu pod nádražím.

Požadovaná vyjádření a stanoviska: Stanoviska/vyjádření vlastníků infrastruktury, projednání záměrů s památkovou péčí a stanovení limitů, koordinace s ÚP, projednání v pracovní skupině, veřejné projednání studie včetně vypořádání připomínek.

6. Časový horizont řešení:

První časový horizont - VARIANTA 1

Podstatná část zkoordinovaných záměrů v území musí být realizovatelná v horizontu do r. 2030 tak, aby bylo možno využít financování z posledního programovacího období evropských fondů 2021+, dále pak z Transformačního fondu, Modernizačního fondu, případně dalších investičních dotačních programů.

Tento první časový horizont - VARIANTA 1 – bude zpracován v rozsahu a dle požadavků předchozích odstavců, zejména odstavce 5.

Druhý časový horizont - VARIANTA 2

Považujeme však za potřebné i vhodné prověřit a zohlednit možnou **výhledovou variantu/vizi řešení území v horizontu r. 2040 – 2050**. Ta se bude týkat investičně náročnějších řešení, kde není



pravděpodobnost realizace do r.2030. Jedná se zejména o řešení komunikace Na Hrázi (přeložení trasy IAD do podpovrchového tunelu a otevření prostoru před nádražím – idea zahrnuta v Plánu udržitelné městské mobility) či prověření možnosti návrhu nové uliční sítě a koridorů pro infrastrukturu v prostoru za nádražím s preferencí městských funkcí, zejména obchodu a služeb s doplňující funkcí bydlení s dalšími městskými funkcemi – veřejnými plochami zeleně apod. Tento druhý časový horizont - VARIANTA 2 bude pojednán grafickým výstupem se stručným textovým komentářem.

Poznámka zadavatele:

Zadavatel zpracoval toto ideové zadání s vědomím, že s novými projektovými poznatky se mohou záměry jednotlivých aktérů měnit. Takto bude i zpracována studie – budou v ní zpracovány aktuální požadavky všech aktérů a aktuální situace kolem území.

V Teplicích 10/2020

Zpracoval: Ing. Hana Nováková, projektový manažer, finanční odbor Statutárního města Teplice