

územní studie
veřejného prostranství

LOKALITA
***Teplické
nádraží***



TEPLICE



Zpracováno v rámci zakázky
**Dopravní studie a Územní studie veřejného prostranství
„Lokalita Teplické nádraží“**

Zadavatel:

Statutární město Teplice
Náměstí Svobody 2/2
415 95 Teplice

Zpracovatel:

Sdružení „PRO CEDOP a Václav Brejška“

PRO CEDOP s.r.o.
Mířady Horákové 893
272 01 Kladno

a

Ing. arch. Václav Brejška
Makovského 1333
Praha 17
163 00 Praha

prosinec 2022

číslo paré:



autorizace:

Obsah

Důvody pořízení studie	6
Cíle studie	7
Řešené území	10
Historický vývoj území	12
Historický vývoj veřejného prostranství	14
Současný stav	16
Vlastnictví pozemků	18
Platný územní plán	19
Územní plán pořizovaný	20
Problémový výkres	21
Širší vztahy	22
Principy návrhu	24
Celkový výkres	26
Přednádraží	28
Husitská	40
Nádražní náměstí	42
Materiály povrchů	50
Prvky ve veřejném prostranství - dobrá praxe	52
Mobiliář	53
Budovy	56
Dopravní infrastruktura	62
Technická infrastruktura	66
Rozpočet	70
Etapizace	72
Manažerské shrnutí	74
Pracovní skupina „Lokalita Teplické nádraží“	78
Veřejné projednání	86
Stanovisko PČR	87

Autorský tým

Ing. arch. Václav Brejška
urbanista, vedoucí projektu

Ing. arch. Ondřej Rys
architekt

Ing. Daria Sotniková
dopravní inženýrka

Ing. Jiří Kalčík
inženýr dopravních staveb

Mgr. Michal Kowalski
specialista GIS

Martin Brejška
snímkování dronem

et al.

Seznam zkratek

PČR
Policie České republiky

SmT
Statutární město Teplice

ÚP
Územní plán

ÚSVP
Územní studie veřejného prostranství

Důvody pro pořízení studie

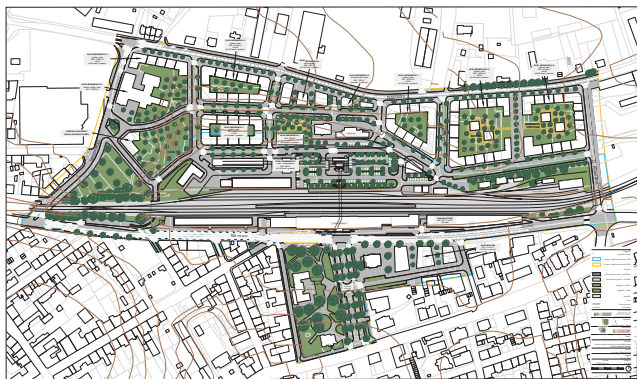
Záměr řešit neutěšený stav bezprostředního okolí teplického nádraží vyvstal v době, kdy se po mnoha letech zanedbané údržby začala přibližovat rekonstrukce památkově chráněné nádražní budovy teplického nádraží, která patří vůbec k největším nádražním budovám ve státě.

Příprava rekonstrukce, která nakonec začala v druhé polovině roku 2022 byla impulsem pro samosprávu koordinovat záměry v oblasti nádraží, kde figuruje několik různých vlastníků a tedy i zájmů a rozvojových záměrů.

V roce 2021 byla proto na objednávku Statutárního města Teplice (SmT) vypracována Studie a analýza možností rozvojového území „Lokalita Teplické nádraží“ [PROCEDOP s. r. o. a Ing. arch. Václav Břejška, 2021] která ideově předložila možná opatření pro rozvoj této lokality.

Jako časově nejbližší opatření byly navrženy úpravy veřejného prostranství v přednádraží, které společně tvoří ulice, náměstí a park. Jejich současný stav není uspokojivý a bude dále prohlouben s ohledem na nákladnou rekonstrukci nádražní budovy, která by v případě zachování současného stavu nezískala důstojný a funkční předprostor. Tím by nebyl využit potenciál této lokality pro zvýšení pobytové kvality a vytvoření kvalitní součásti lázeňského města.

SmT se rozhodlo pořídit navazující projekt v podrobnosti územní studie veřejného prostranství společně s dopravní studií předprostoru nádraží, která byla vypracována k září 2022. Studie navrhuje komplexní řešení přednádražního prostoru v návaznosti na rekonstrukci nádražní budovy a snahu zvýšit kvalitu a funkčnost tohoto významného veřejného prostranství.



Studie a analýza možností rozvojového území „Lokalita Teplické nádraží“ (2021) - situace možného rozvoje území k roku 2050+

Cíle studie

Územní studie veřejného prostranství (ÚSVP) v návrhové části předkládá autorský názor na komplexní řešení přednádražního prostoru. Slouží zadavateli pro to, aby mohl zadat další stupně projektové dokumentace, projednat řešení se všemi dotčenými aktéry a zajistil financování celé akce v návaznosti na plánovaný harmonogram.

Hlavním cílem návrhu je obecné zlepšení kvality veřejného prostranství pro své uživatele. Ti se rekrutují z několika skupin - vyskytují se zde chodci, řidiči, cestující veřejnou dopravou, cyklisté, obyvatelé přilehlých objektů a každá z těchto skupin se může vzájemně prolínat - chodec může být zároveň řidičem, zaparkuje-li v území vůz, cyklista se stane cestujícím ve chvíli, kdy v území odstaví své kolo a ke své cestě použije návaznou autobusovou, či železniční dopravu. Cílem je vytvořit řešení natolik komplexní, že dostatečně vyváží zájmy uživatelů tohoto prostoru a ten tak bude fungovat lépe z hlediska pobytových kvalit, dopravního fungování, estetiky a reprezentace. V neposlední

řadě je nutné dbát na udržitelnost řešení. To spočívá zejména ve snaze o udržení výše zmíněných kvalit v čase a zároveň dostatečnou flexibilitu s ohledem na životnost takto náročné investice a možné změny požadavků na veřejná prostranství v blízké i vzdálenější budoucnosti.

ÚSVP primárně řeší:

- zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty
- zklidnění a kultivace dopravních ploch v území
- návaznost na nádražní budovu a její využití
- vytvoření komfortního přestupního uzlu mezi módy dopravy
- estetiku a funkčnost řešeného území
- zlepšení podmínek pro mikroklima, opatření pro městskou vegetaci a hospodaření s dešťovou vodou

V případě, že návrh bude pokračovat až do realizace, dostanou Teplice na příští desítky let reprezentativní a funkční vstupní bránu do jádrové části města.



část 1

***Koncepce uspořádání
veřejného prostanství***

1.1 Analytická část

Řešené území

ÚSVP řeší soustavu veřejných prostranství před nádražím v Teplicích, které tvoří ulice Hrázní, Na Hrázi a Husitská, dále pak Nádražní náměstí.

Hranici tohoto území, kam návrhová část nezasahuje, ale kterou bylo od začátku nutno brát v potaz kvůli interakcím je zejména nádražní budova včetně navazujících ploch ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit pro Správu železnic (budoucí parkoviště severovýchodně od nádražní ulici při ulici Hrázní, dále plocha jihozápadně od budovy směrem ke komerčnímu objektu v soukromém vlastnictví (někdejší drážní skladu) při ulici Na Hrázi.

Na jihozápadě je řešené území ohraničeno vstupem do přednádražního prostoru od ulic Na Hrázi a 28.

Hranice řešeného území ÚSVP 1:5 000

řijna, přičemž kvůli návaznostem jsou do něj zahrnuty i okrajové části obou ulic. Hranici v ulici Husitská tvoří fasády objektů a hrana parku, stejná hranice je vymezena i v případě Nádražního náměstí. V ulici Hrázní tvoří hranici nově definovaná linie mezi touto ulicí a areálem společnosti BUS.COM, vymezený úpravami chodníku a cyklostezky.

Řešené území má rozlohu o něco málo přes 20 000 m², tedy 2 ha.

Až na výjimky, popsané v kapitole Vlastnictví pozemků (strana 18) je řešené území v majetku SmT.



Řešené území je možné rozdělit do 4 částí, které jsou vzájemně charakterově výrazně odlišné a jejich kontext hraje významnou roli v návrhu ÚSVP.

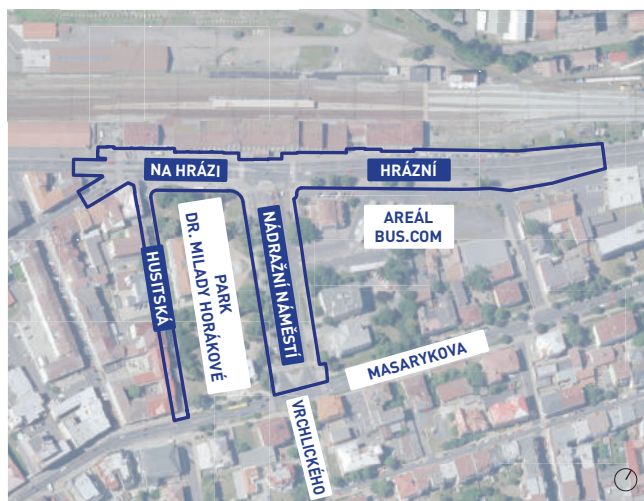
Nejvýznamnějším prostranstvím je již v současné době profil ulic Na Hrázi a Hrázní, přičemž jejich rozhraní tvoří průsečná křižovatka, do které je zapojeno také prodloužení ulice Vrchlického - tzv. Nádražní náměstí. Název je v tomto případě matoucí, jelikož v současné době se jedná o dvojici protisměrných jízdních pruhů s rozsáhlými plochami parkoviště.

Právě ulice Hrázní a Na Hrázi tvoří bezprostřední předprostor nádražní budovy a potřeba jejich kvalitativní změny je největší. Zároveň jde o dopravně nejvíce zatíženou část území s výskytem vzájemných, často protichůdných interakcí mezi uživateli.

rem mezi frontou objektů městského bloku a parku Dr. Milady Horákové. Jde o poměrně málo zatíženou městskou komunikaci a jedinou část území s rezidenční zástavbou.

Do řešeného území nenáleží Park Dr. Milady Horákové, jehož stav je v současnosti uspokojivý. Naopak prostor někdejšího autobusového nádraží, dnes v majetku společnosti BUS.COM je vhodné v budoucnosti transformovat tak, aby pomáhal v území tvořit funkční celek. Dnes se jedná o zanedbané území nesloužící své původní funkci. S řešeným územím v ÚSVP sousedí, ale přímo do ní nenáleží.

Ulice Husitská je jasně definovaným uličním prostorem. Detail řešeného území



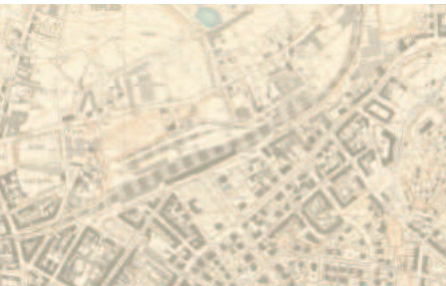
Historický vývoj území



II. vojenské mapování cca 1869



Katastrální mapy evidenční od r. 1871



Státní mapa r. 1955

Řešené území v této studii prošlo během posledních dvou století vývojem, který formovala nejprve železnice a na ní navázaný průmysl a následně územní rozvoj, který následoval poté, co se výrazně zlepšilo dopravní napojení města na okolí.

Nádraží soukromé Ústecko-teplické dráhy vzniklo nedaleko historické cesty, která spojovala jednotlivá sídla v podkrušnohoří a vedla zhruba ve stopě dnešní Masarykovy třídy. Souvisle zastavěné území bylo umístěno dále od železnice, město se nicméně začalo od železnice zabytí přibližovat, jak je patrné z otisku Katastrální mapy evidenční.

Původní trojúhelníkový prostor temavný stromy, který je patrný na historické fotografii na straně 14 dostal již tehdy do současnosti zachovanou podobu s parkovou úpravou plochy mezi dnešní Husitskou ulicí a důležitou urbánní osou, kterou je ulice Vrchlického, spojující nádraží s lázeňskou zónou. Dvojitě stromořadí se dochovalo až do doby, než stromy ustoupily parkovištím v posledních desetiletích..

Od počátku 20. století je v přednádraží patrné vedení tramvajové trati (zavedena r. 1895), které můžeme vidět ještě na mapě z roku 1955, tedy 4 roky předtím, než tramvaje z Teplic zmizely. V 60. letech již ve stopě původní tramvajové trati jezdí trolejbus. Poslední výraznou změnou v urbanistické struktuře byla demolice domů v západní části území podél ulice Hrázní, které ustoupily rozšíření komunikace až v roce 1996. Demolice v této části města navázala na rozsáhlou asanaci Trnovan uskutečněnou v 80. letech.

V současnosti je zástavba stabilizována na jih od železnice, kde je ostatně vyhlášena také městská památková zóna.

Pro uvažování o kvalitativní proměně přednádraží je tedy potřeba brát v potaz fakt, že celé řešené území je součástí městské památkové zóny, budova nádraží je registrovanou nemovitou kulturní památkou.



Topografická mapa S-1952 z r. 1966



Ortofotomapa z 50. let 20. století



Současný stav

zdroj mapových podkladů: archivní mapy ČÚZK (6x)

Historický vývoj veřejného prostranství



autor: Hermann Krone, fotograf z Drážďan, 1870



autor: Bohumil Jirout, z rodinné sbírky, 1885



Edgar Schmidt, fotograf z Drážďan a Budapešti, cca 1910, ze sbírky webu iteplce.cz

Nádraží bylo zprovozněno v roce 1858. Jak je patrné z fotografie nádraží vlevo, budova byla zprvu umístěna daleko od existující zástavby v blízkosti polností. V ose dnešní Vrchlického ulice existovala tehdy alej, která kolmo navazovala na historickou cestu ve stopě dnešní Masarykovy třídy.

Nádražní budova byla až počátku 20. století dvoupatrová, později byla její střední část zvýšena do dnešní podoby. Byla to doba, kdy soukromá Teplicko-ústecká dráha prosperovala natolik, že její působnost dalece přesahovala region podkrušnohoří. To se logicky projevilo na jejím sídle, kterým byla právě nádražní budova dnešní stanice Teplice v Čechách. Proměňovalo se i veřejné prostranství před nádražím - od počátku zde byl založen park (dnešní park Milady Horákové), mimo běžné činnosti zástavby došlo v přednádraží i k výstavbě několika solitérních objektů. Ač v té době proslulost zdejších lázní spíše upadala, stále šlo o vstupní bránu do významného českoněmeckého města.

Od roku 1895 začala v přednádraží jezdit elektrická tramvaj, která zde vydržela až do poloviny 50. let dvacátého století, která kultivovaně obsluhovala přednádraží. Ulice Na Hrázi ještě zdaleka neplnila svůj dnešní význam pro motorovou dopravu. Z fotografií z tohoto období vidíme, že prostranství před nádražím fungovalo jako sdílená plocha, kde koexistovali všichni uživatelé pospolu. Tramvaj kopírovala hranu parku, přímo před budovou byl vyvýšený chodník podobné šířky, jaká je zde dnes. Pouze absence intenzivní motorové dopravy umožňovala přirozený pohyb pěších všemi směry.

Tyto principy, které byly eliminovány v souvislosti s expanzí motorové dopravy v druhé polovině 20. století byly zohledněny při navrhování nového řešení.

Je patrné, že mimo přednádražního prostoru působilo reprezentativně i Nádražní náměstí - vegetační úprava zmizela až s potřebou maximalizovat počet parkovacích míst v 90. letech 20. století.

Podobně zajímavý je vzdálenější pohled do ulice Hrázní na fotografii vpravo uprostřed. Nádraží tehdy tvořilo uliční linii, která pokračovala dalšími stavbami až do Trnovan. Tento efekt po asanaci objektů zcela chybí a nádraží dnes při stejném pohledu působí i přes svoji monumentalnost jako by bylo umístěno na periferii.

Historický vývoj je zajímavý i z pohledu detailu, patrného zejména z fotografie nahoře vpravo. Celé prostranství bylo dlážděné kamennou dlažbou, byly zde umístěny monumentální kandelábrы odpovídající umístění před druhou největší nádražní budovou v dnešním Česku.

Prostor ale musel zajistit podobné funkce jako dnes - cestující čekali na tramvaj stíněni stromy, před budovou bylo možné zastavit pro naložení a vyložení menšího nákladu a na své zákaznicky tu čekaly drožky.



Pohlednice, neznámý autor, ze sbírky webu Teplice- Malá Paříž, 1912



Pohlednice, neznámý autor, ze sbírky webu Teplice- Malá Paříž, 1912



foto, neznámý autor, ze sbírky webu Teplice- Malá Paříž, druhá polovina šedesátých let

Současný stav

Řešené území, jehož vymezení je uvedeno na straně 10 je výrazně ovlivněno preferencí motorové dopravy, které jsou jednotlivě části přizpůsobeny. Prostor tak působí spíše jako rychlostní komunikace, než vstupní brána do města.

Předprostor nádraží je tvořen velmi úzkým chodníkem 1, který tvarují nejdříve parkovací místa 2 umístěná v nejfrekventovanějším místě u autobusové zastávky směrem k centru města. Podobně směrem na severovýchodní stranu budovy, k Trnovanům, se obruba chodníku postupně přibližuje fasádě budovy tak, jak se rozšiřuje vozovka ulice Hrázní až na 4 jízdní pruhy 3. Přesto, že jde o velmi zatíženou komunikaci (16,6 tis. vozidel za den v roce 2022¹), šířka jízdních pruhů, jejich počet a existence odbočovacích pruhů do areálů na jih od této ulice vytváří z prostoru vnitřní periferii 4. To se projevuje také na délce přechodu pro chodce přes Hrázní ulici, který přesto, že je umístěn na vyvýšené vozovce, nepůsobí bezpečně a už vůbec ne komfortně.

Důraz na průjezd motorové dopravy je kladen i v nejfrekventovanějším místě celého území 5, v místě připojení důležité městské třídy 28. října.

Letecký pohled na velkou část řešeného území. Snímek pořízen v květnu 2021.



16

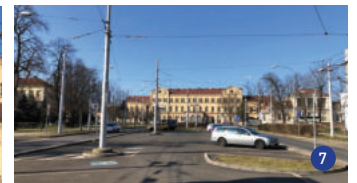
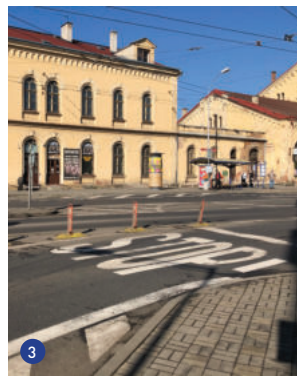
kteřá spojuje centrum města s nádražím. I zde je vozovka neúměrně rozšiřována odbočovacími pruhy. Zcela nevhodné jsou i detaily v podobě dopravního značení a bezpečnostních prvků, které odpovídají estetice dočasněho dopravního značení 6.

Nádražní náměstí je ve skutečnosti parkovištěm, které sice umožňuje průhled na dominantu v podobě nádražní budovy, ale mimo dopravní funkce neumožňuje žádné další využití tohoto prostoru. Prostor dále devalvují komerční objekty a skříňové technické infrastruktury, umístěné před nejhodnotnějším objektem v tomto prostoru - někdejší vile ředitele Teplicko-Ústecké dráhy 7.

Hodnotou v území je park Dr. Milady Horákové se vzrostlými stromy, které zlepšují prostředí u jižního chodníku před nádražní budovou. Poměrně kvalitní je i povrch chodníků na Nádražním náměstí, byť betonová dlažba není pro takové místo tím nejreprezentativnějším materiálem.

>> **Problémový výkres, strana 21**

¹ Sčítání dopravy zpracované pro Dopravní část ÚSVP



17

Vlastnictví pozemků

V řešeném území je přítomno několik vlastníků pozemků a objektů. Zásadní je vlastnictví obecní, tedy pozemky vlastněné SmT. Tomu patří většina řešeného území s dále popsány výjimkami. Dalším důležitým veřejným vlastníkem je Česká republika s právem hospodařit pro státní organizaci Správa železnic, která je vlastníkem nádražní budovy. Její půdorysný průmět včetně středního osového ryzalitu a šikmých ramp jsou v jejím vlastnictví. Katastrální hranice v několika případech nepřesně kopíruje sokl budovy a je vhodné do budoucna tento stav upravit.

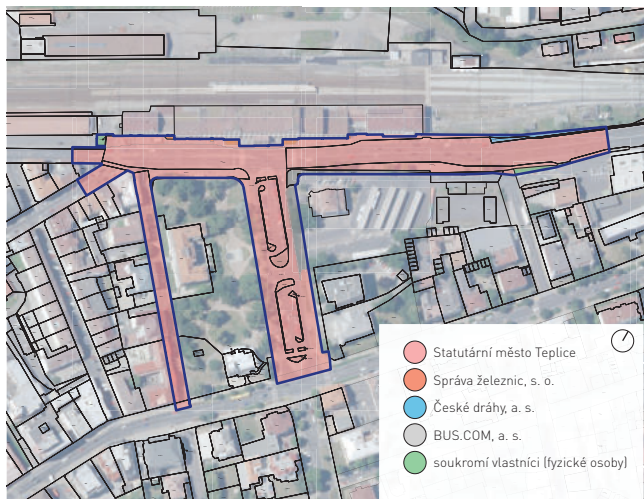
V řešeném území v ulici Hrázní se u severního chodníku nachází parcela ve vlastnictví státní akciové společnosti České dráhy, které také patří kolejiště železniční trati. Pro úpravy uličního profilu Hrázní ulice je vhodné tento stav napravit.

Dalším vlastníkem, jehož majetek zasahuje do řešeného území je společnost BUS.COM, která mimo

areálu někdejšího autobusového nádraží a památkově chráněného objektu č. p. 845/10 vlastní také parcelu, která tvoří vjezd do autobusového nádraží z Nádražního náměstí včetně chodníku a zeleného pásu až po vozovku severně od tohoto vjezdu. Celý stávající chodník včetně většiny nároží ulice Hrázní a Nádražního náměstí tedy nepatří městu. Tento stav pokračuje také po jižní straně ulice Hrázní, kde je dokonce hranice mezi obecním a soukromým pozemkem vytyčena plotem v úrovni stávajícího stromořadí. Rovněž tento stav není vyhovující a je vhodné jej vyřešit.

Nároky na zábor pozemků, které nejsou ve vlastnictví SmT v souvislosti s realizací návrhu ÚSVP se týkají výhradně pozemku společnosti BUS.COM. Celkem jde o 488 m², což je plocha nově zřízené cyklostezky, která zsaahuje do kraje vozovky přilehlé k ulici Hrázní a dále sjednocení majetkoprávní situace na Nádražním náměstí, kde je na pozemku BUS.COM umístěn chodník a izolační travní pás (viz strana 20).

Majetková situace 1:5 000



Územní plán platný

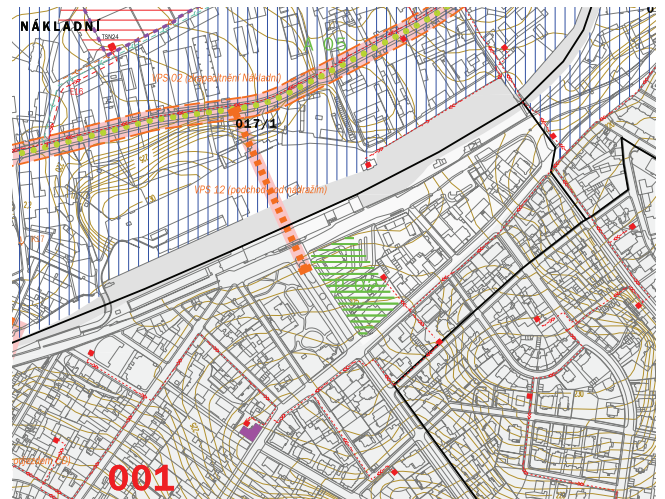
Město Teplice má aktuálně platný územní plán, který byl schválen usnesením Zastupitelstva města Teplice č. 288/2004 dne 5.3. 2004. V současné době je pořizován nový územní plán, který je v době zpracování této studie po veřejném projednání.

Platný územní plán řadí v této studii řešené území do lokality - 001 Teplice Ta je značena jako stabilizovaná území a plán zde předpokládá pouze dílčí rozvoj, nikoliv razantní změny městské struktury. V rámci řešeného území navrhuje územní plán v této lokalitě park k doplnění (P02) v místě stávajícího autobusového nádraží společnosti BUS.COM. Umístění parku zde má kompoziční význam - došlo by k symetrickému doplnění protějšího parku Milady Horákové a optickému zdůraznění dominanty nádraží. V rámci stejného opatření je v textové části územního plánu navrženo uzavření bloku domů v místě dnešního autobusového nádraží, aby bylo jasně vymezeno Nádražní náměstí.

V rámci řešeného území je vymezena VPS (veřejně prospěšná stavba) 12 podchod pod nádražím. Vymezení tohoto nového propojení zasahuje až do přednádražního prostoru, toto téma bylo předmětem Studie a analyzovatelnosti rozvojového území „Lokalita Teplické nádraží vypracované zpracovatelem této studie v roce 2021. Bylo doporučeno ponechat vhodný volný prostor pro možné budoucí vyústění podchodu v přednádraží na povrch, nicméně vzhledem k investiční náročnosti takového řešení nebude ÚSVP tento záměr nad rámec prostorové rezervy zohledňovat.

Navrhované úpravy řešeného území v této studii jsou v souladu s platným územním plánem.

Hlavní výkres připravovaného územního plánu



Územní plán pořizovaný

Návrh nového územního plánu, jehož zpracovatelem je společnost HaskoningDHV Czech Republic, spol. s. r.o. posuzujeme ve stavu návrhu po veřejném projednání.

Oproti platnému územnímu plánu se pořizovaný ÚP vrací k principu funkčního zónování, nicméně řadí území k lokalitám se specifickým charakterem. Řešené území je součástí lokality 01 Teplice-střed. Textová část uvádí, že mimo ochrany cenné dominanty nádraží je nutné chránit i pohledovou osu od ulice Vrchlického.

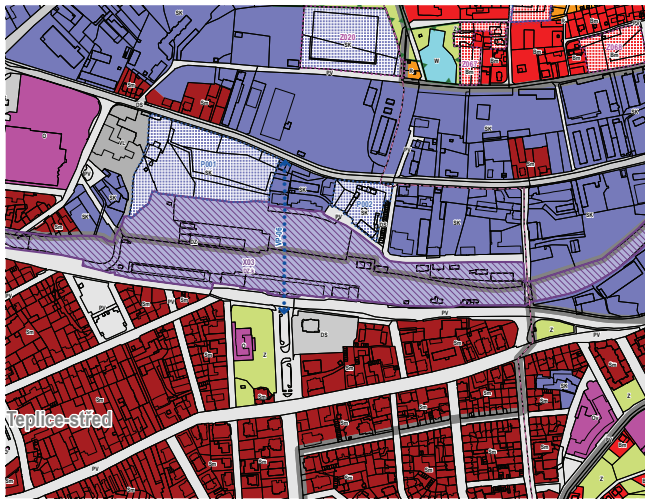
Z hlediska urbanistické koncepce je doporučeno dotvářet bloky v ulicích Na Hrázi a Hrázní, což předjímá snahu o kultivaci obou těchto ulic jako významných městských tříd, se kterou pracuje návrh této studie.

Z hlediska rozdělení řešeného území do funkčních ploch je pozoruhodné umístění plochy DS (dopravní infrastruktura silniční) v intencích katastrálních hranic, kde pozemky společnosti BUS.COM včetně zásahu do Nádražního náměstí (viz str. 18) jsou zařazeny do této funkční plochy. Až z hlediska současného či navrhovaného stavu toto určení není pro řešené území v této studii limitující, je zajímavé srovnání se stavem v platném územním plánu (viz. strana 19), který na areál BUS.COM pohlíží z hlediska kompozice území vhodněji.

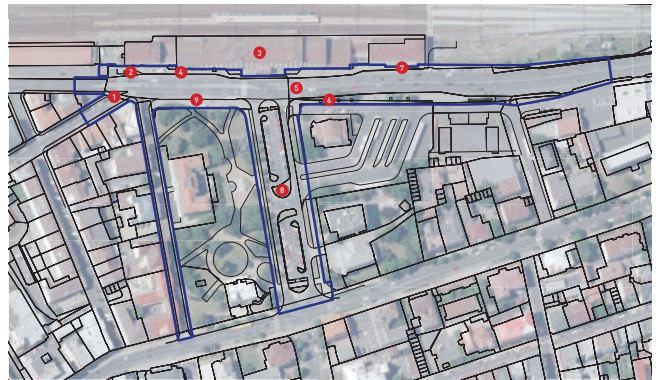
V řešeném území jsou veřejná prostranství zařazena výlučně jako plochy PV (veřejná prostranství).

Z tohoto hlediska jsou navrhované úpravy v rámci této studie plně v souladu s pořizovaným ÚP. Doporučujeme ale změnit hranici mezi funkčními plochami na Nádražním náměstí aby odpovídaly skutečnému využití území a též umožnit urbanistický rozvoj plochy někdejšího autobusového nádraží zařazením do funkční plochy Sm - smíšené obytné území.

Hlavní výkres pořizovaného územního plánu v pohledu na řešené území



Problémový výkres



1 Křižovatka 28. Října x Na Hrázi x Husitská

Celý prostor působí stísněně, jsou zde úzké chodníky, výjezd z ulice 28. Října a protisměrný odbočovací pruh z ulice Na Hrázi do Husitské je příčinou mnoha kolizních situací. Chaos dotváří estetika prostoru - hodnotné městské domy jsou doplněny o nevzhlednou přístavbu casina, bezpečnost silničního provozu se snaží zlepšit dočasné dopravní značení, které ale má trvalý charakter. Místo je přítom velmi frekventované, je to přirozená spojnice nádraží a centra města.

2 Parkoviště u nádražní budovy

Výše popsaný problém dále prohlubuje umístění parkovacích míst před přechodem pro chodce u nádražní budovy. Chodník je kvůli nim neúměrně zúžen, stojící vozidla brání v komfortním rozhledu na frekventovaném přechodu či výjezdu ze zářezu autobusové zastávky.

3 Stav a využití nádražní budovy

V případě, že bude dokončena nákladná rekonstrukce nádražní budovy, ale nenajde, resp. nezmění se její náplň v podobě neatraktivních provozoven a obchodů, veřejné prostranství nebude působit reprezentativním dojmem a předprostor nádraží bude dále místem, které jeho návštěvníci chtějí co nejrychleji opustit.

4 Předprostor budovy

Velmi úzký chodník, který je zároveň frekventovanou autobusovou zastávkou s mobilním nevalné kvality

a sice funkčním, ale kontextu městské dominanty neodpovídajícím povrchem devalvuje vztah budovy s veřejným prostranstvím.

5 „Silnice pro motorová vozidla“

Právě tou jsou ulice Na Hrázi a Hrázní dnes především. Přechody pro chodce jsou velkou část dne nesignalizovány a vedou přes 4 jízdní pruhy. Chodce zde nemá pocit, že je v místě vítán.

6 Ulice Hrázní, areál BUS.COM

Parcelní hranice obecního a soukromého pozemku vede středem chodníku v linii stromořadí. Neutěšený stav areálu někdejšího autobusového nádraží a vily ředitelů Teplicko-Ústecké dráhy dotváří plot a stav povrchů a detailů.

7 Prostor u východního křídla nádražní budovy

V kontrastu s moderním, ale periferním nástupištěm u 1. koleje je stav chodníku, jeho šířka a přístup okolo nádražní budovy.

8 Nádražní náměstí parkoviště

Význačný průhled od ulice Vrchlického k nádraží zabírá plošné parkoviště. Poptávka po parkování je evidentní, ale má být saturována v tak cenném prostoru?

9 Zastávky autobusů

Zastávky před nádražím obsluhuje velké množství spojů. Ty se ale do zastávek často nevejdou, což vede k nekomfortu při nástupu a výstupu.

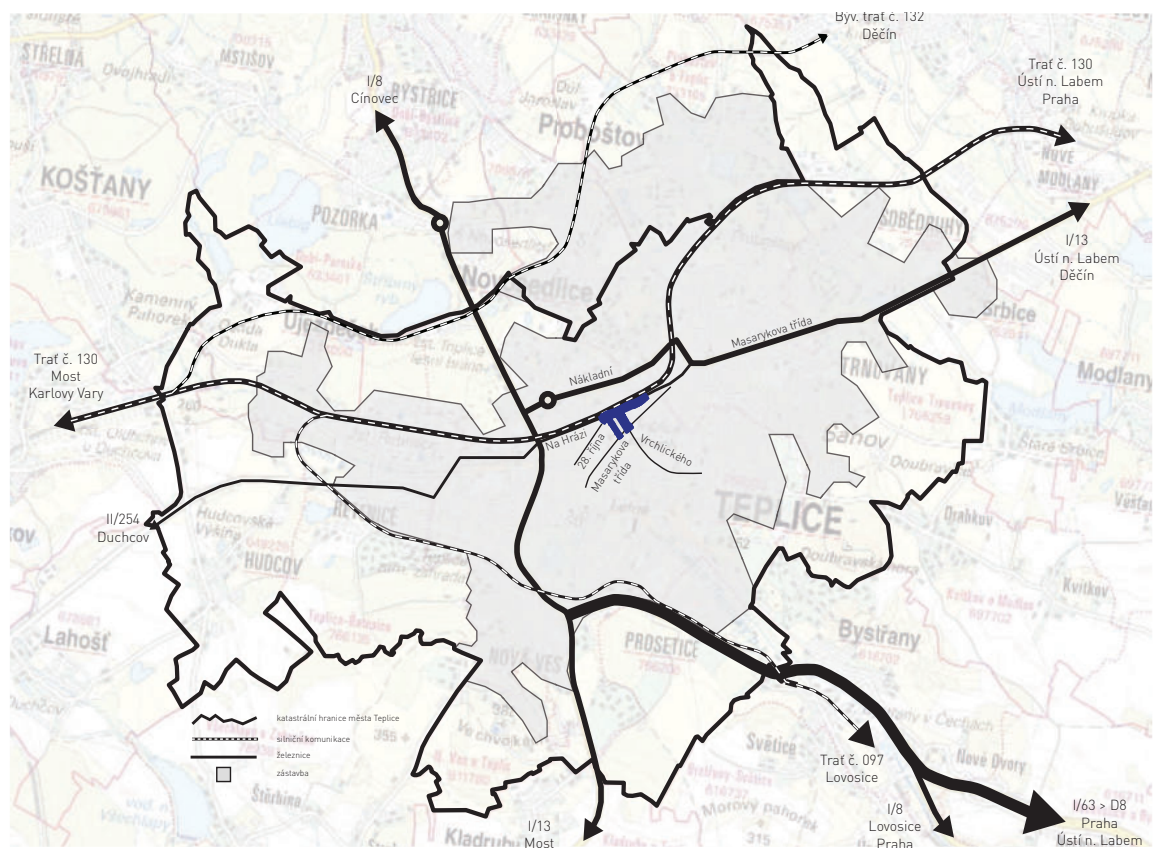
1.2 Širší vztahy

V rámci města Teplice je řešené území umístěno tak, že jím přímo prochází, či jsou v bezprostřední blízkosti umístěny všechny významné koridory dopravní infrastruktury, které město obsluhují.

Mimo celostátní dráhy, označené číslem 130, jejíž součástí je i železniční stanice Teplice v Čechách je to především silnice I/13, která vede severně od řešené lokality ulicí Nákladní. Západně odtud prochází tah silnice I/8, který Teplicemi prochází v severojižním směru a odpojuje se z něj také přivaděč na dálnici D8, označený jako silnice I/63.

Lokalita je umístěna v zastavěném území, železnice tvoří rozhraní mezi souvislou a periferní zástavbou, přičemž další dělicí linií je Nádražní náměstí, resp. park Dr. Milady Horákové.

V rámci vnitroměstských vazeb je klíčové umístění na křižování ulice Na Hrázi s Nádražním náměstím (prodloužením ulice Vrchlického), která tvoří urbanistickou osu mezi lázeňskou zónou a nádražím. Významné ulice Masarykova a 28. října, které lokalitu napojují na centrum města okolo Benešova náměstí a náměstí Svobody ohraničují severní a jižní část řešeného území. Nádražní náměstí je tak těžištěm, které spojuje všechny tyto významné osy v jediném veřejném prostranství ohraničeném nádražní budovou.



Výkres širších vztahů (úroveň města) ①

1.3 Architektonicko-urbanistické řešení

Principy návrhu

Prostor pro všechny uživatele území



Ať už je uživatelem chodec, cestující, řidič, cyklista či jen návštěvník tohoto prostoru bez ambice kamkoliv jezdit, území by mělo poskytnout všem kvalitní a bezpečný prostor pro realizaci svých zájmů.

Forbina nádražní budovy



Nádraží je jednou z nejdůležitějších stavebních dominant Teplíc. Aby tato dominanta opět důstojně fungovala, je potřeba dbát na dostatečný a komfortní předprostor, aby bylo možné tuto budovu zažít a ne se na ni jen dívat z dálek anebo rychle ji projít.

Prostup a přestup



Území, jakkoliv zatížené provozem nesmí svým uživatelům klást do cesty bariéry. To platí především pro chodce a cestující, kteří zde přestupují mezi jednotlivými druhy dopravy. Přestupy musí být komfortní, rychlé a funkční.

Povrchy a detaily



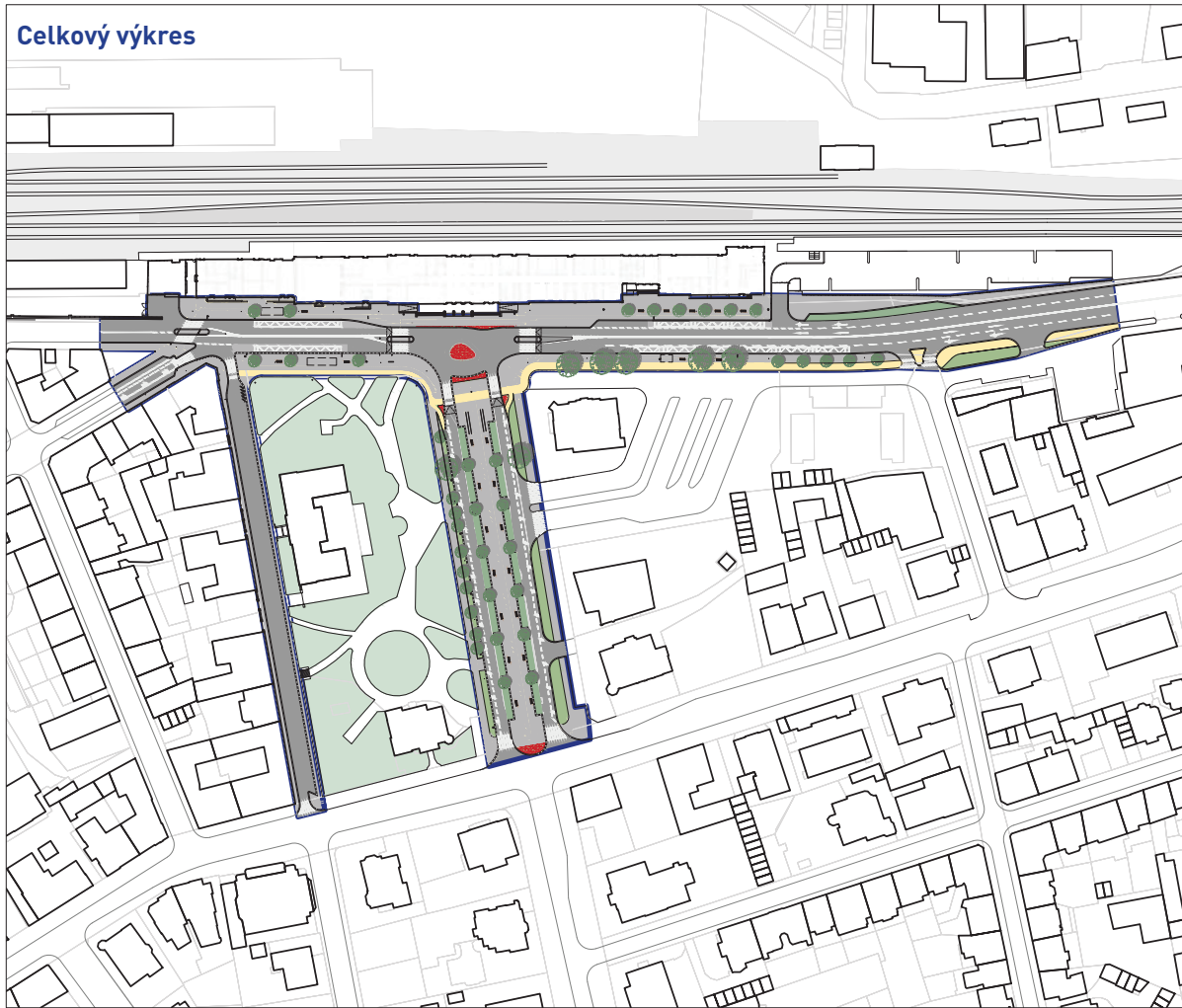
Důraz na kvalitu pohybu znamená použití kvalitních, odolných a reprezentativních materiálů, stejně jako doplňků, které slouží uživatelům tohoto významného veřejného prostranství. Samozřejmostí jsou nadstandardní bezbariérové úpravy.

Vegetace



Nejen kvůli přizpůsobení se klimatické změně, ale také pro lepší každodenní komfort a estetiku veřejného prostranství je snahou doplnit do území vzrostlé stromy a další vegetační plochy, které nejen pomohou lokálnímu mikroklimatu, ale pomohou i s odvodněním území.

Celkový výkres



Územní studie veřejného prostranství
Lokalita Teplické nádraží

Zadavatel:  Statutární město Teplice

Zpracovatel:  Václav Brejčka
a PROCEOP s.r.o.

Název výkresu: V1 Výkres silničních ústahů

Měřítko: 1:1 000

Formát výkresu: A3 594x420 mm

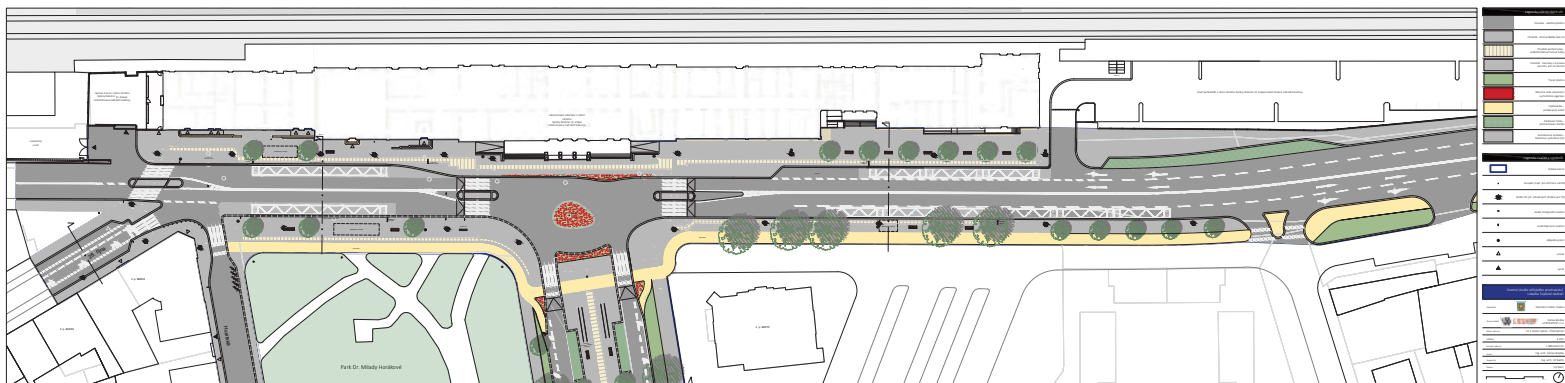
Autor: Ing. arch. Václav Brejčka

Supervizor: Ing. arch. Ondřej Rys

11/2022



Přednádraží



V rámci návrhu nejdůležitější částí řešeného území, jehož kvalitativní změna přinese uživatelům největší efekt je tzv. přednádraží, tedy prostor ulic Hrázní, Na Hrázi a části Nádražního náměstí bezprostředně před nádražní budovou.

Uspořádání

Oproti dnešnímu stavu dochází k zásadní změně uspořádání prostoru a přerozdělení ploch. To se týká zejména vozovek, které jsou redukovány ve prospěch chodníků.

Ve směru od centra města je změněno uspořádání křižovatky ulic Na Hrázi x 28. října x Husitská, kde je zrušen levý odbočovací pruh do ulice Husitská. To má napomoci větší bezpečnosti křižovatky a zpřehlednění výjezdu z ulice 28. října. V prostoru autobusových zastávek, jejichž poloha je zhruba zachována zůstává v obou směrech jediný jízdní pruh. Před budovou dochází k výraznému rozšíření chodníku (9,2 m u západního křídla a 6,6 m u střední části budovy, patrně z řezů na stranách 30-31 a 38-39). Chodník tak může plnit nejen roli pěší komunikace a prostoru autobusové zastávky, ale především u východní části nádražní budovy bude do prostoru možné umístit např. i restaurační předzahrádky.

V prostoru jsou jasně definována parkovací místa - u západního křídla budovy je v rovině chodníku umístěné zásobovací stání, stání v režimu K+R v počtu 4 míst jsou umístěna v ulici Hrázní před nově umístěnou autobusovou zastávkou.

Zastávka ve směru k Nádražnímu náměstí (do Trnovan) je oproti dnešnímu stavu blíže nádražní budově. Redukce jízdního pruhu jí dostává do polohy, kdy do ní mohou komfortně najezt autobusy jak z ulice 28. října tak od ulice Na Hrázi. Vzhledem k vytváření zastávky je toto řešení nutné i s ohledem na komfort nástupu a výstupu cestujících u 2. a 3. vozidla v řadě. V křižovatce dále dochází k rozšíření chodníku na nároží ulic 28. října a Husitská, kudy je také vedena společná stezka pro pěší a cyklisty (viz dále).

Největší změnou v uspořádání prostoru je křižovatka. Vzhledem k nutnosti rozšířit prostor před budovou bylo nutné redukovat počet jízdních pruhů aniž by nové uspořádání způsobilo kolapsové stavy dopravy ve špičkách. Návrh proto umísťuje do území okružní křižovatku nepravidelného tvaru, která umožní zachovat veškeré manévry umožněné v současné křižovatce, nezhorší průjezd rozměrných vozidel (autobusů) a umožňuje v maximální možné míře rozšířit chodníky na všech ramenech křižovatky a výrazně zkrátit

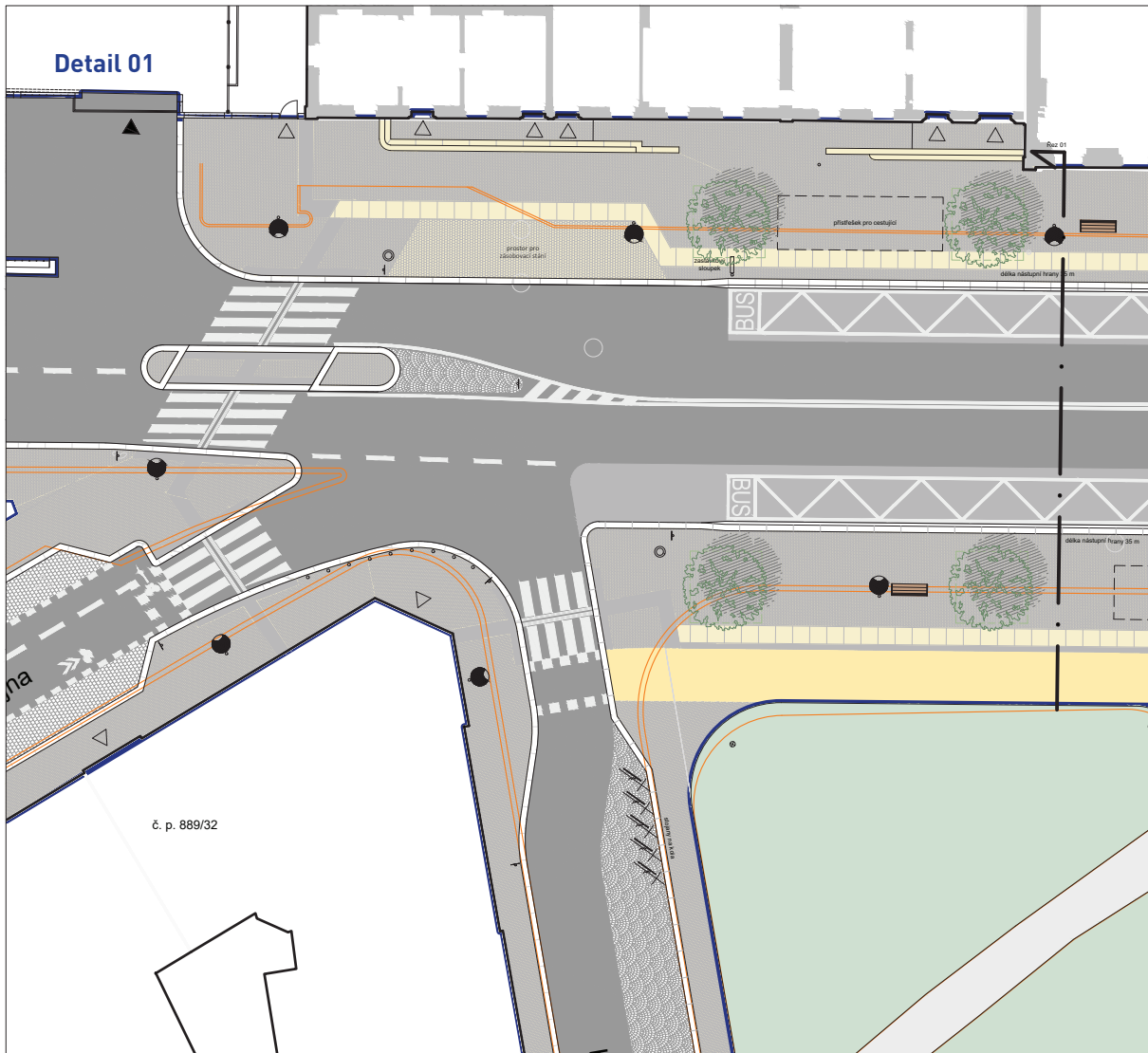
přechody pro chodce přes ulice Na Hrázi a Hrázní. Chodník před středním rizalitem nádražní budovy tak má šířku 3,28 m v nejužším bodě, což je téměř dvojnásobný prostor oproti současnému stavu. Kvůli nutnosti omezit nerušený přímý průjezd od ulice Hrázní do ulice Na Hrázi má obruba před nádražím v místě okružní křižovatky rozšíření navádějící vozidla na střed křižovatky.

V ulici Hrázní je oproti dnešnímu stavu mírně odsunuta obruba dělicí ulici od areálu patřícímu společnosti BUS.COM. To umožní uspořádání 1+1 jízdní pruh s nově navrženými autobusovými zastávkami primárně určenými pro komerční spoje. Toto uspořádání umožňuje rozsáhlé rozšíření chodníku i u východního křídla nádražní budovy. Obruba chodníku je rovnoběžná s fasádou budovy a je tak vytvořen prostor o šířce až 10,5 m. Na tomto prostoru je navrženo stromořadí u sníženého východního křídla budovy, které může doplnit stromy na opačné straně budovy u autobusové, resp. trolejbusové zastávky.

Jižní strana území je v tomto místě navržena jako dvouprofilová. Severní část tvoří chodník, jižní část nově navržená cyklostezka, která v této části částečně vstupuje na soukromý pozemek společnosti BUS.

COM. Vzrostlé stromy v tomto místě jsou v návrhu zachovány, směrem k ulici Celní je navrženo doplnit další nové tak, aby po jižní straně ulice Hrázní bylo založeno souvislé stromořadí. Návrh dále upravuje ostrůvky podél ulice Hrázní tak, aby zde bylo možné umístit cyklostezku. Vzhledem k nízké poptávce po pěším pohybu v této části území je v tomto místě navržena cyklostezka samostatná a chodník pro pěší je ukončen na úrovni Celní ulice.

Detail 01



Legenda materiálů

Legenda materiálů je shodná s výkresy V2.1-V2.3

Legenda značek a symbolů

	řešené území
	poloha stávajících obrub
	sloupek (např. pro ochranu nároží)
	stožár VO (vč. sdružených stožárů pro TV)
	stožár trolejového vedení
	svislé dopravní značení
	odpadkový koš
	vchod
	vjezd

Územní studie veřejného prostranství Lokalita Teplické nádraží

Zadavatel  Statutární město Teplice

Zpracovatelé  Václav Brejška a PROCEDOP s.r.o.

Název výkresu V3.1 Detail 01

Měřítko 1:200

Rozměr výkresu A3 420x297 mm

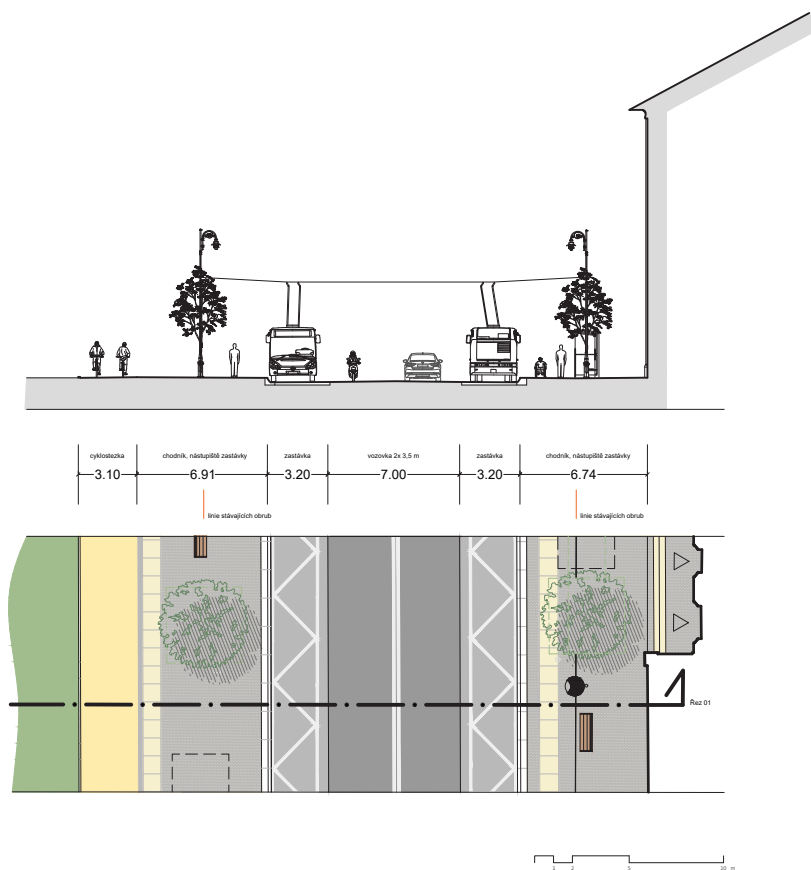
Autor Ing. arch. Václav Brejška

Supervize Ing. Jiří Kalčík

Datum 11/2022

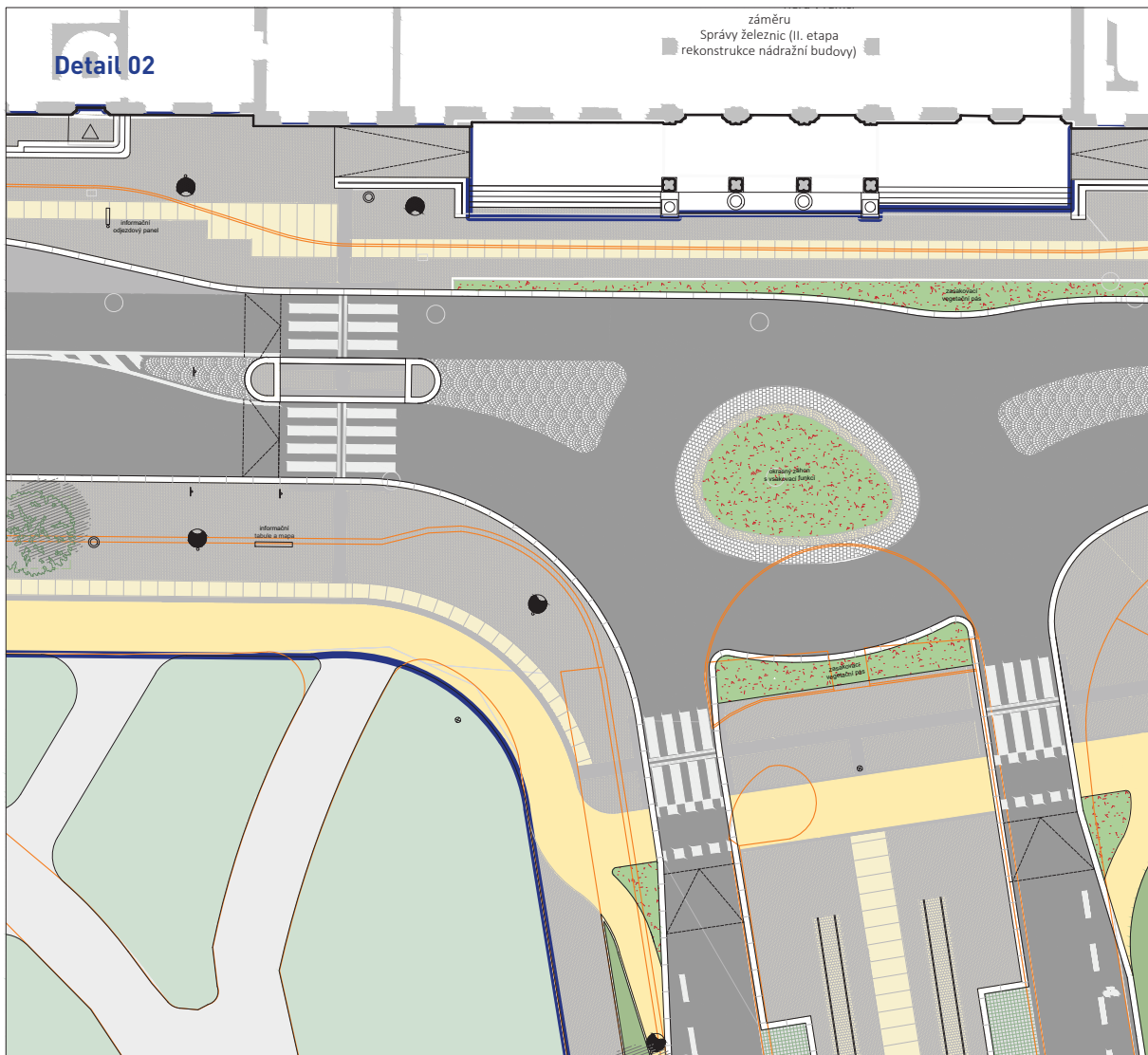


Řez 01



Detail 02

záměru
Správy železnic (II. etapa
rekonstrukce nádražní budovy)



Legenda materiálů

Legenda materiálů je shodná s výkresy V2.1-V2.3

Legenda značek a symbolů

	řešené území
	poloha stávajících obrub
	sloupek (např. pro ochranu nároží)
	stojár VO (vč. sdrůžených stojárů pro TV)
	stojár trolejového vedení
	svislé dopravní značení
	odpadkový koš
	vchod
	vjezd

Územní studie veřejného prostranství Lokalita Teplické nádraží

Zadavatel  Statutární město Teplice

Zpracovatelé  Václav Brejška
a PROCEDOP s.r.o.

Název výkresu V3.2 Detail 02

Měřítko 1:200

Rozměr výkresu A3 420x297 mm

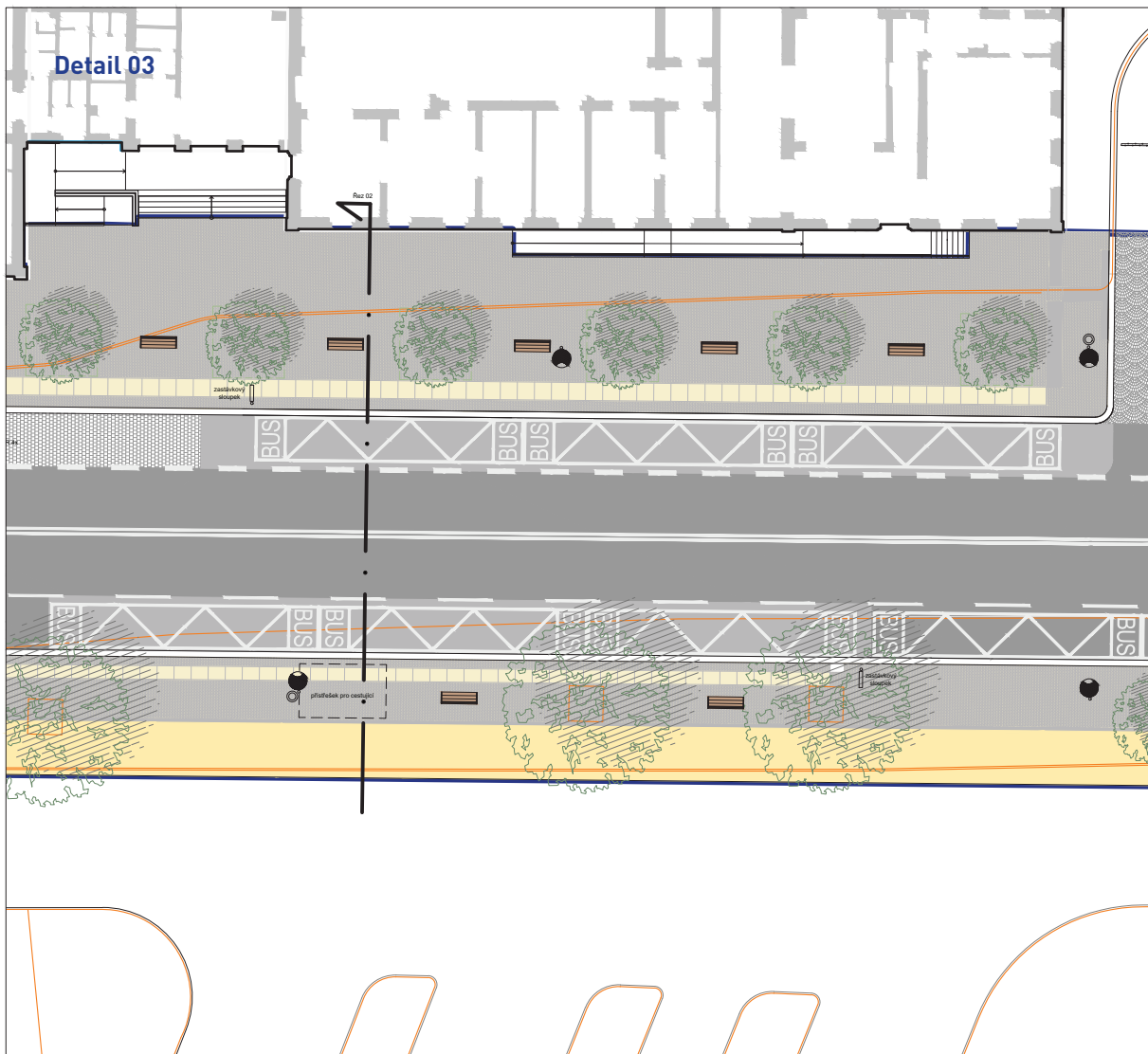
Autor Ing. arch. Václav Brejška

Supervize Ing. Jiří Kalčík

Datum 11/2022



Detail 03



Legenda materiálů

Legenda materiálů je shodná s výkresy V3.1-V3.3

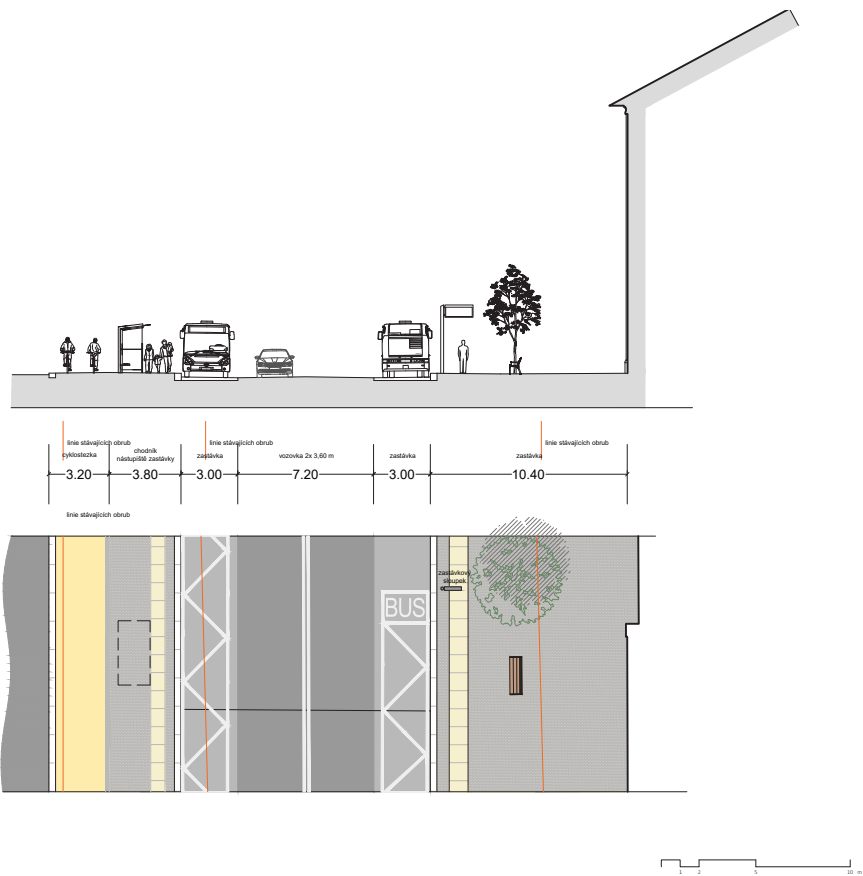
Legenda značek a symbolů

	řešené území
	poloha stávajících obrub
	sloupek (např. pro ochranu nároží)
	stožár VO (vč. sdružených stožárů pro TV)
	stožár trolejového vedení
	svislé dopravní značení
	odpadkový koš
	vchod
	vjezd

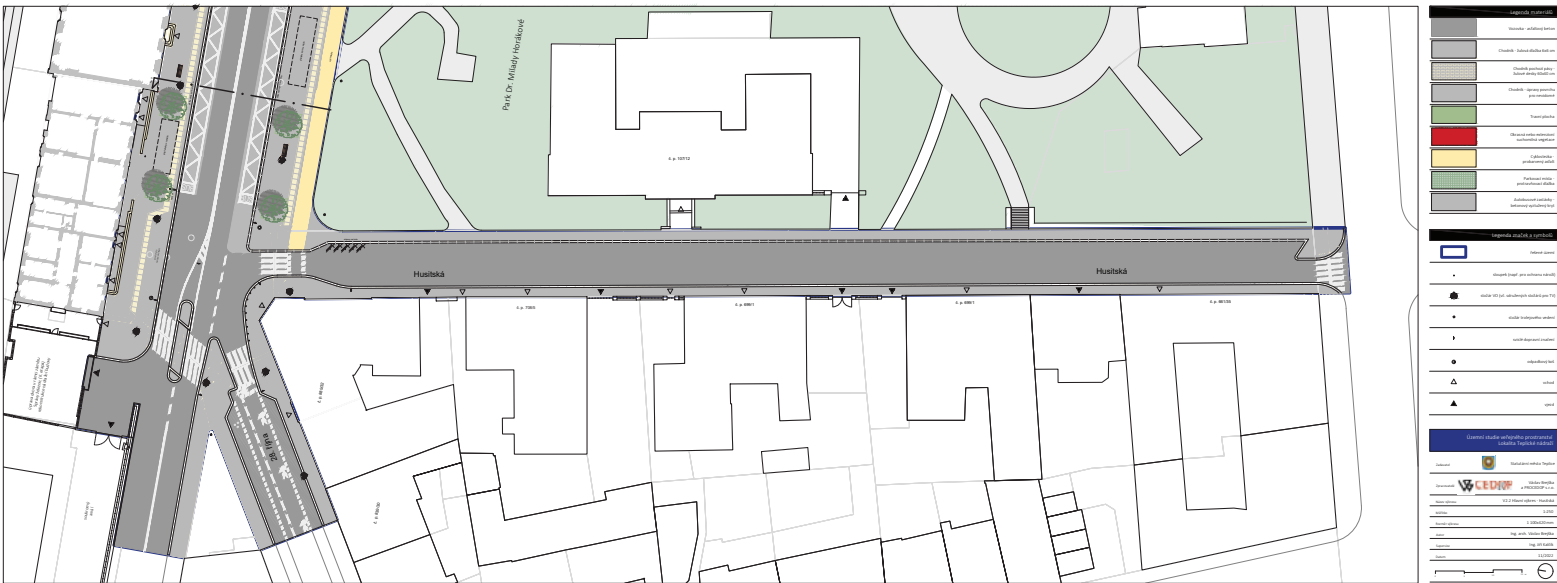
Územní studie veřejného prostranství Lokalita Teplické nádraží

Zadavatel		Statutární město Teplice
Zpracovatelé		Václav Brejška a PROCEDOP s.r.o.
Název výkresu	V3.3 Detail 03	
Měřítko	1:200	
Rozměr výkresu	A3 420x297 mm	
Autor	Ing. arch. Václav Brejška	
Supervize	Ing. arch. Jiří Kalčík	
Datum	11/2022	

Řez 02



Husitská



Ve srovnání s úpravami přednádraží a Nádražního náměstí mají navržené úpravy v ulici Husitská charakter zlepšení detailů spíše než zásadní změny uspořádání. Přesto byl kladen důraz na to, aby navržené úpravy výrazně zlepšily uživatelský komfort tohoto uličního prostoru.

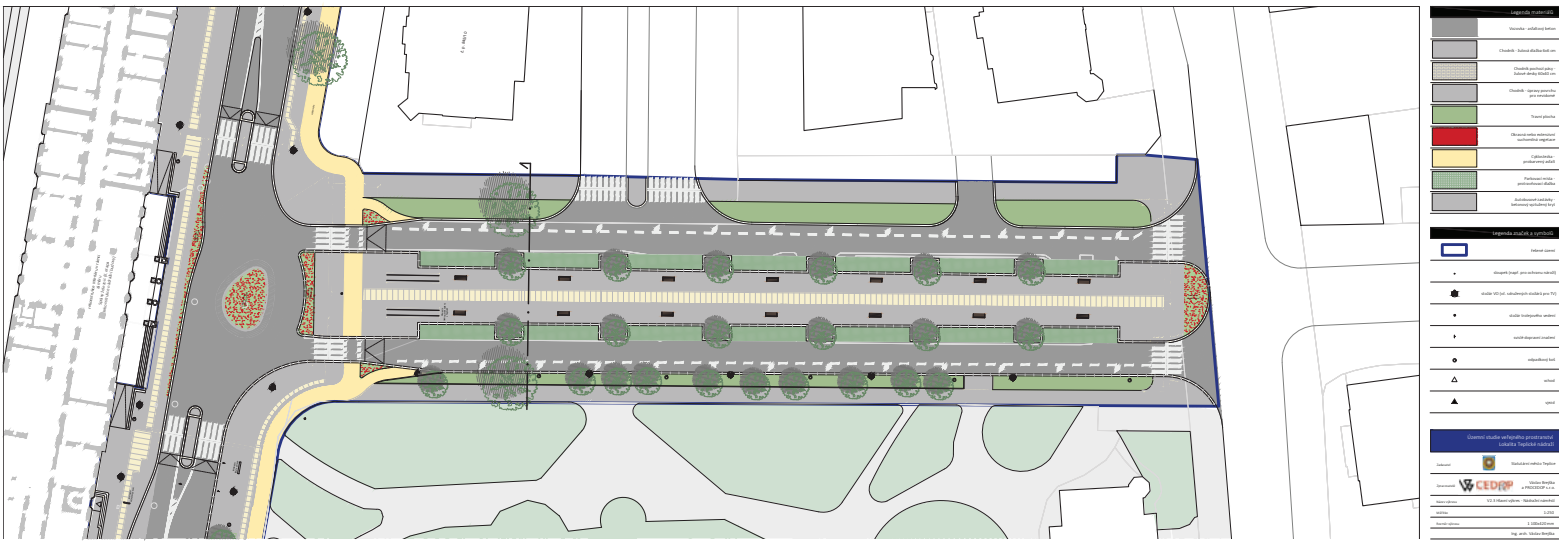
Uspořádání

Rozšíření chodníku u parku Dr. Milady Horákové v ulici Na Hrázi a možné umístění cyklostezky společně s úpravou nároží domu č. p. 889/32 vede k úpravě vozovky na vjezdu do ulice Husitské tak, že je vedena dále od fasády domů a teprve se začátkem šikmého stání se vrací k původní (nerozšířené) hraně chodníku. Toto opatření nejen že umožňuje větší komfort chodců a cyklistů na exponovaném nároží, ale přirozeně

snižuje rychlost vozidel v části ulice Husitské. Oproti dnešnímu stavu dojde k redukci 2 parkovacích stání, bezprostředně u křižovatky je možné umístit stojany pro kola na konci oddělené cyklostezky od Trnovan, případně stání pro motocykly.

Uspořádání prostoru v navazující části je shodné se současným stavem. Ve směru k ulici Masarykova je po levé straně umístěno šikmé stání pro osobní vozidla, chodník při fasádě objektů má současné rozměry. Při budoucí rekonstrukci ulice je navrženo opatřit prostor parkovacích stání částečně propustnou dlažbou dostatečné únosnosti a rozšíření nároží v křižovatce Husitská x Masarykova pro zkrácení přechodu a vytvoření dostatečného prostoru pro chodce.

Nádražní náměstí



Ač je úpravu Nádražního náměstí možné realizovat téměř zcela nezávisle na změnách v přednádraží, teprve úpravami obou těchto prostor může vzniknout reprezentativní vstupní brána do města.

Uspořádání

Návrh přichází s výrazně odlišným využitím území oproti současnému stavu, nicméně stavební úpravy se budou soustřeďovat především do plochy současných parkovišť a z hlediska prostorové organizace nepůjde o změnu natolik výraznou, jako v případě přednádraží.

Hlavním cílem je vytvořit (resp. znovuobnovit, viz str. 14 a 15) reprezentativní proměňádu v ose prodloužení ulice Vrchlického. Mimo podpory pěšího napojení směrem k lázeňskému okruhu je motivací pro toto

opatření také vytvoření důstojného předprostoru nádražní budovy, která je natolik výraznou dominantou, že vynikne i při poměrně vzdálených dálkových průhledech. Vytvoření lineární proměňádu navíc vnese do území prvek rozsáhlého prostoru s různými možnostmi využití. Proměňáda nemusí být pouze pěší spojnicí, ale také prostorem pro konání trhů, venkovních výstav či třeba i drobných happeningů a sportovních akcí.

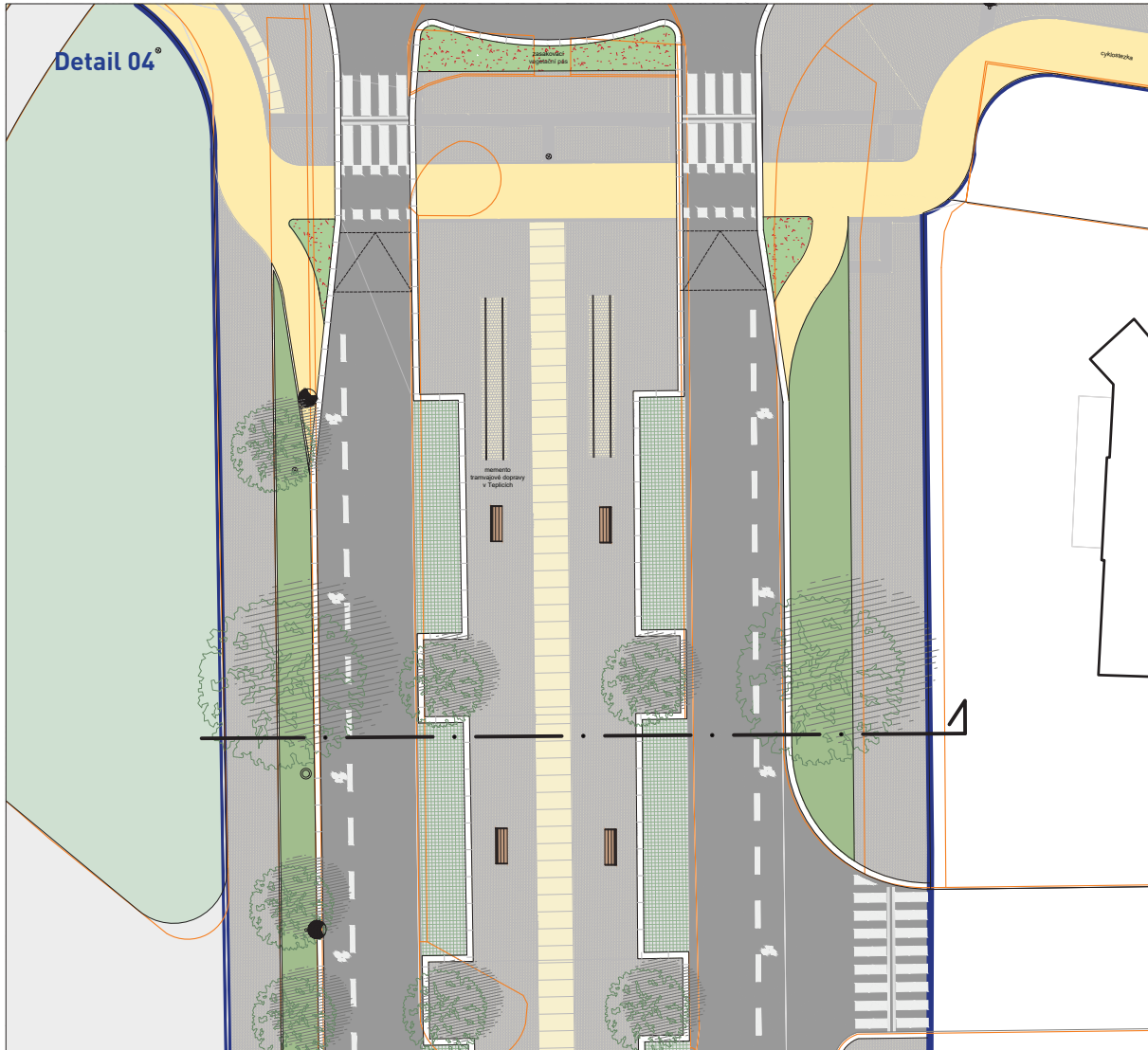
Úpravy jsou navrženy pro celý profil nádražního náměstí. Po obou stranách středového pěšího prostoru jsou navržena podélná stání (vždy pro 2 vozidla) v komfortní šířce i délce prostřídáná s nově vysazenými oboustranným stromořadím. To naváže na již vysazené stromy po vnější straně současných vozovek. Povrch parkovacích stání je navržen z dlažby umožňující dostatečný vsak srážkových vod. Obousměrně

je navržen ochranný pruh pro cyklisty s přímým napojením na nově navrženou cyklostezku v propojení ulic 28. října a Hrázní. Zachován je poměrně rozsáhlý vjezd do areálu někdejšího autobusového nádraží, naopak ke zrušení je navržen příčný průjezd mezi oběma současnými parkovišti včetně trolejbusové zpětné smyčky. Otáčení vozidel s výjimkou autobusů je možné na navržené okružní křižovatce.

Oproti současnému stavu ubude 29 parkovacích míst, zachováno jich zůstane 28. V horní části náměstí (blíže nádražní budově) je navrženo do dlažby umístit memento tramvajového provozu v Teplicích - dva krátké kolejové úseky vsazené do pochůzí plochy, které budou umístěny zhruba v místech skutečného vedení tramvajové trati. Střední pás celého prostoru je navržen z hladké velkoformátové dlažby, na horním

i spodním okraji je navržena vegetační plocha, přičemž ta u ulice Masarykova má vzhledem ke sklonu i funkci zasakovacího ostrůvku pro zpomalení nátoky srážkových vod do kanalizace.

Detail 04



Legenda materiálů

Legenda materiálů je shodná s výkresy V3.1-V3.3

Legenda značek a symbolů

	řešené území
	poloha stávajících obrub
	sloupek (např. pro ochranu nároží)
	stožár VO (vč. sdružených stožárů pro TV)
	stožár trolejového vedení
	svislé dopravní značení
	odpadkový koš
	vchod
	vjezd

Územní studie veřejného prostranství Lokalita Teplické nádraží

Zadavatel  Statutární město Teplice

Zpracovatelé  Václav Břejška
a PROCEDOP s.r.o.

Název výkresu V3.4 Detail 04

Měřítko 1:200

Rozměr výkresu A3 420x297 mm

Autor Ing. arch. Václav Břejška

Supervize Ing. arch. Jiří Kalčík

Datum 11/2022

