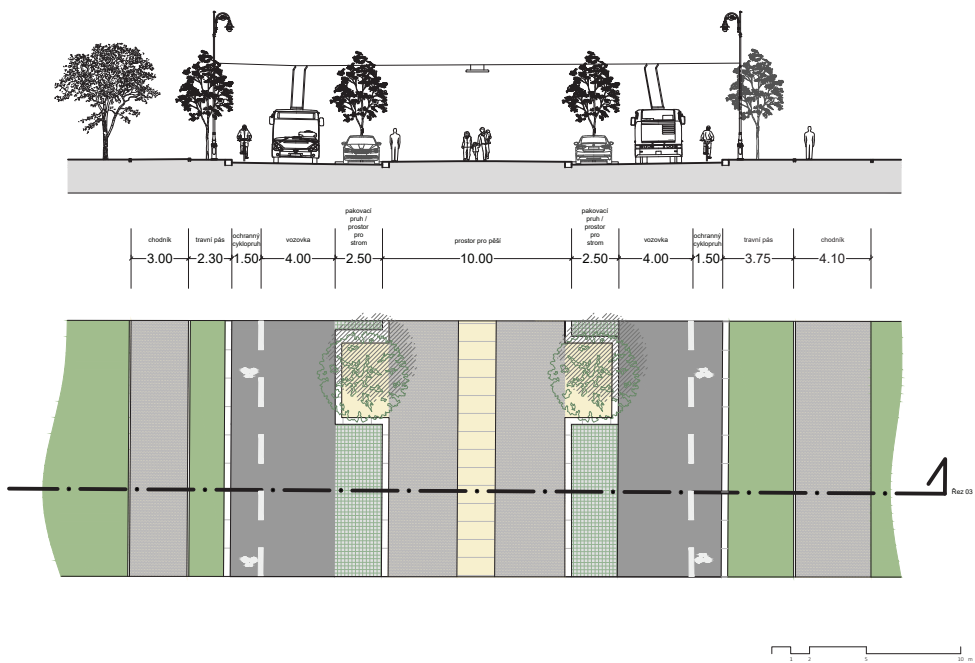


# Řez 03



část 2  
**Architektonicko-  
stavební řešení**

## Materiály povrchů

Vzhledem k umístění řešeného území do památkové zóny a přítomnost nemovité kulturní památky, která je zároveň významnou stavební dominantou města (nádražní budova) jsou navrženy do území kvalitní a trvanlivé povrchy v podobě kamenných skládaných dlažeb různých formátů pro pochozí plochy, lité asfaltbetonové povrchy pro vozovky a vegetační plochy různých úprav tam, kde je jejich umístění vhodné z kompozičního nebo funkčního hlediska.

Důraz byl kladen také na vztah k dešťové vodě.

Nepropustné povrchy - asfaltové vozovky jsou oproti současnému stavu redukovány, stávající dominantní povrch chodníků (betonová zámková dlažba) je navržen k nahrazení různými typy kamenných dlažeb, z nichž některé mají výrazně vyšší schopnost vsaku dešťové vody než původní povrch.

### Pochozí plochy



#### Žlutá dlažba 7x7 cm s tryskanou hlavou

Základním materiálem pro pochozí plochy je dle návrhu kvalitní žlutá dlažba světlého odstínu (ideálně ve žluté či okrové barvě), která bude korespondovat s opravenou fasádou nádražní budovy i dalšími fasádami blízkých objektů. Mimo chodníků je tento materiál navržen také k vydláždění dělicích ostrůvků ve vozovce. Spára mezi kostkami bude propustná pro běžný úhrn srážkových vod.



#### Hladké středněformátové žluté desky

Největší formát žluté dlažby ve formě desek s minimálními spárami bude použit na průběžné pásy vhodné k rychlé chůzi, které jsou navrženy na obou chodnicích v přednádraží. Pásy mohou plnit také funkci vodicí linie pro nevidomé. Odstín bude shodný se základním materiálem pro chodníky popsaným v předchozím bodě.



#### Žlutá řezaná dlažba 12x12 cm

Větší formát řezaných kostek se zesílenou podkladní vrstvou bude použit na plochy s umožněním vjíždění automobilů. Takovou plochou je například zásobovací stání u čela autobusové zastávky ve směru do centra města. Odstín dlažby má být shodný s předchozími formáty. Přípustné jsou volnější spáry s cementovou nebo štěrkovou výplní.



#### Žlutý obrubník

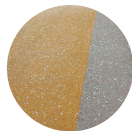
V celém území budou obrubníky řešeny jako žluté (včetně tzv. Kasselských obrubníků u autobusových zastávek), v určených místech budou sklopené pro umožnění nájezdu vozidel na chodník.

### Vozovky



#### Asfaltový beton

Základním materiálem pro vozovky je asfaltový beton v přirozeném odstínu, dělicí ostrůvky budou řešeny kontrastně z žluté dlažby, vhodné je maximálně omezit nutnost tzv. dopravních stínů právě vyvýšenými ostrůvky případně dlažbou s kulatým povrchem, která umožní pojezd koly rozměrných vozidel. Takové řešení je navrženo do prostoru kruhového objezdu.



#### Probarvený asfalt

Pro navrženou cyklostezku je vhodný hladký povrch bez spár. Proto je její povrch navržen z asfaltu s barevných pigmentem, který barevný odstín sladí s okolní žulovou dlažbou a zároveň zajistí, aby neakumulovala nadbytečné množství tepelné energie během letních měsíců.

### Vegetační plochy



#### Trávník

Travnaté plochy navazující na park Dr. Milady Horákové a jsou zachovány podél vozovek na Nádražním náměstí.



#### Okrasný záhon

Do pohledově exponovaných ploch (střed okružní křižovatky a ukončení promenády na Nádražním náměstí před nádražní budovou, dále před středním rizalitem nádražní budovy) jsou navrženy okrasné záhony s floristickou úpravou vysazených květin.



#### Suchomilná extenzivní vegetace

Neboli trvalkový záhon je navržen do některých míst, které jsou vhodné pro zajištění odvodnění rozsáhlých chodníků či vozovek a mají tak funkci zpomalení odtoku srážkových vod.

## Prvky ve veřejném prostranství - dobrá praxe

Následující přehled uvádí některé typické prvky umístěné ve veřejném prostranství, kterými disponuje návrh a které se odlišují od běžné místní praxe. Jedná se o prvky, které mají přispět k celkové přívětivosti

území, zajištění komfortu užívání pro své uživatele a také pro udržitelnost celého území z hlediska funkce a nákladů na údržbu. Prvky jsou prezentovány na příkladech dobré praxe.



### Vegetační dělicí ostrůvky

Organizování a bezpečnost motorové dopravy a chodců si žádá umístění dělicích ostrůvků. Ty je vhodné řešit s voděpropustným povrchem pro lepší vsak dešťové vody. V případě použití suchomilné odolné vegetace a pravidelné údržby se i takové plochy stávají estetickou součástí veřejného prostranství.

Takto mohou být v řešeném území provedeny dělicí ostrůvky u přechodů pro chodce, případně další „zbytkové“ plochy zejména podél ulice Hrázní. Přímo před nádražní budovou je poměrně malé plochy ostrůvků vhodné řešit raději dlažbou. Plocha je navržena ve spodní části Nádražního náměstí.



### Okrasné záhony jako součást komunikace

Okrasné záhony nemusí být omezeny pouze na plochu parků. Podobně jako je tomu na snímku, mohou být i plochy u navržené okružní křižovatky řešeny jako okrasné záhony. Nejen, že dojde k vizuálnímu a prostorovému oddělení motorové dopravy od chodců, ale sníží se i prašnost. Nutné je ale takové plochy intenzivně udržovat, zejména jsou-li umístěny na tak exponovaném místě, jakým je střed a okraje okružní křižovatky, kde je takové řešení navrženo.



### Dopravní stíny z kvalitních materiálů

Prostor s požadavkem na vysokou estetickou hodnotu by neměl být dominován dopravním značením, které se vizuálně projevuje zejména plochami dopravních stínů. Tam, kde je to možné je vhodné co nejvíce rozšířit dělicí ostrůvky. V případě provozu rozměrných vozidel je možné řešit tyto plochy i z odolné dlažby skládané do kulatého povrchu, který vizuálně dostatečně organizuje vozovku, ale umožňuje bezproblémový jezd vozidly. Takové řešení je navrženo pro nájezdy do okružní křižovatky.

## Mobiliář

Prvky mobiliáře dotvářejí veřejné prostranství po funkční i estetické stránce. Vhodné je sjednocení mobiliáře do jediné barvy a to ideálně takové, aby na sebe prvky zbytečně nepoutaly pozornost a nedominovaly prostor. Samozřejmostí by měla být materiálová podobnost a vysoká kvalita jednotlivých prvků.

### Veřejné osvětlení

Rekonstrukce nádražní budovy a výrazné rozšíření prostoru před ní je příležitostí pro navrácení historizujících kandelábrů před fasádu budovy. Svítidla, navržená v nové poloze se mohou esteticky přiblížit původním stožárům, které se zde vyskytovaly na přelomu 19. a 20. století [viz str. 15]. Ostatní svítidla na druhé straně ulice mohou být soudobého designu, nutné je barevně sjednocení s těmi historizujícími a shodná intenzita a teplota světelného toku. Stožáry veřejného osvětlení by též v maximální míře měly sloužit jako stožáry trakčního vedení trolejbusů aby bylo možné sdružovat sloupy a zmenšit tak jejich celkový počet v území.

### Lavičky

Vhodné je použít více typů laviček - klasické pro více osob i jednotlivé pro osoby preferující částečné soukromí. Jejich umístění by mělo být rovnoměrné v celém území s přihlédnutím k tomu, aby v konkrétním místě bylo zohledněno oslunění a vzdálenost od komunikace.

### Stojany na kola

V území by měly být umístěny na více místech. Mělo by se jednat o prvek funkční a umístěný tak, aby docházelo k přirozené sociální kontrole parkovaných kol. Důležitá je také vzdálenost mezi stojany aby bylo parkování kol komfortní.

### Odpadkové koše

V případě umístění odpadkových košů je třeba myslet na jejich dostatečný počet a to především v místech, kde se lidé sdružují delší dobu (zastávky MHD, parkovací stání). Zároveň by ale jejich umístění nemělo snižovat hodnotu prostoru pro vyvážení. Vhodné je též umístění nádob na tříděný odpad, přičemž estetickým řešením

je umístění podzemních kontejnerů, umožní-li to přítomnost inženýrských sítí a manipulační plocha pro popelářská vozidla.

### Informační a orientační systém

Veřejný prostor, který je vstupní branou do města pro cestující po železnici či autobusovou dopravou a zároveň významným přístupným uzlem vyžaduje kvalitní informační systém. Soudobé prvky tvoří zejména zobrazovací panely, které informují o odjezdech spoju z jednotlivých zastávkových stanic. Takové navrhujeme na autobusových zastávkách MHD, další informaci o odjezdech spoju by měli získat cestující již v nádražní budově.

Orientační systém, který zajišťuje město, by měl být oproti dnešnímu stavu výrazně doplněn o další prvky, jakými je plán města, schéma přestupního uzlu u tepleckého nádraží, navádění na parkovací stání P+R a B+R a další důležité body v území. Vyšším standardem jsou inkluzivní prvky v podobě haptického modelu území. Tato studie předběžně navrhuje lokalizaci některých těchto prvků.

část 3  
***Koncepce objektů***

## Budovy

### 1. Nádražní budova

**Zastavěná plocha: 4 272 m<sup>2</sup>**

**HPP: 9 000 m<sup>2</sup>, využitelné 7 600 m<sup>2</sup>**

S délkou fasády 232 m jde o nejdélší nádražní budovu v Česku. Někdejší sídlo Ústecko-teplické dráhy (Aussig-Teplitz Eisenbahn, ATE) obsahovalo mimo kvalitně zpracovaných prostor pro cestující administrativní prostory, možnost ubytování pro zaměstnance a také obchodní prostory. Dnes budova hledá své další využití mimo svoji přirozenou dopravní funkci, které stačí podstatně menší prostor, než budova nabízí.

Vlastník - Správa železnic aktuálně připravuje její celkovou rekonstrukci s prodloužením podchodu pod kolejíštěm.

Budova je uspořádána jako trojtrakt s centrálním zaklenutým sálem v ose budovy, který slouží jako odbavovací hala. Strana směrem ke kolejišti slouží v přízemí provozním prostorům dráhy, strana do ulice Na Hrázi je většinou obsazena nájemci (viz strana 41). První podlaží zaujímají reprezentativní sály, mj. někdejší restaurace se vstupem na balkon a další provozní prostory. Vrchní patro je určeno bytům.

Určujícím motivem pořízení ÚSVP je rekonstrukce budovy a navázání na ní formou kultivace jejího předprostoru a reorganizace dopravních ploch.

### 2. Budova 845/10

**Zastavěná plocha: 527 m<sup>2</sup>**

**HPP: 660 m<sup>2</sup>**

Historický, architektonicky cenný objekt někdejší někdejší Villy Teplicko-Ústecké dráhy je dnes v majetku společnosti BUS.COM a je využíván několika různými nájemci pro účely umístění kanceláří či provozoven (prádelna, sociální centrum, sídlo taxistužby). Budova má velmi nekvalitní bezprostřední okolí, ať už jde o předestavěný stánek z rychlým občerstvením nebo stav povrchů. Na Nádražním náměstí se ale jedná o významnou hodnotu.

Dispozičně jde o reprezentační vilu s obslužnými a obytnými prostory v 1. podlaží a reprezentačními prostory v podlaží druhém. Rozsáhlá terasa je orientována jižním směrem k vjezdu do areálu autobusového nádraží. Společně s nádražím jde o nejcennější objekty v řešeném území.

Budova není přímo umístěna v řešeném území, nicméně její sokl navazuje na plochy upravované v návrhu této studie. Cílem by mělo být očištění bezprostředního okolí budovy od zbytečných objektů (stánek) a její znovunavrácení do prostoru Nádražního náměstí.

## Vegetace

Klíčovým opatřením pro zachování uživatelské přívětivosti řešeného území je ochrana stávajících a snaha o vysazení nových vzrostlých stromů a dalších vegetačních ploch.

Stávající stromy vysazené na jižním okraji ulice Hrázní je třeba zachovat a doplnit je o další jedince tak, aby vzniklo stromořadí oddělující ulici od areálu někdejšího autobusového nádraží. Zcela beze změn je navržena plocha parku Dr. Milady Horákové, který tvoří hodnotu v území a je vhodné na něj navázat.

Zcela nové stromy navrhujeme vysadit v několika místech. Mimo ulice Hrázní se jedná zejména a prostor bezprostředně před nádražní budovou. Výrazně rozšířený chodník, jehož šířka je patrná z řezů na stranách 33 a 39 bude vzhledem k jižní orientaci výrazně exponován slunečnímu svitu. Společně se světlou fasádou budovy a rovněž navrženou dlažbou ve světlém odstínu se během letních měsíců bude jednat o stovky metrů čtverečních částečně odrazivé plochy, kterou je nutné stínit, aby byl pobyt před nádražní budovou snesitelný i v období letních veder.

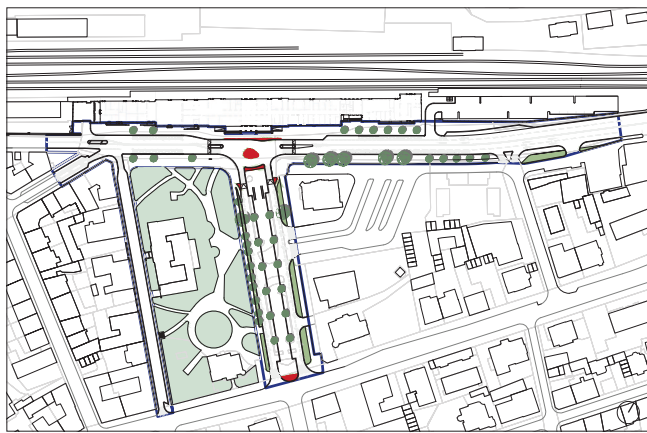
S ohledem na hodnotu národní kulturní památky, kterou představuje nádražní budova je stromořadí navrženo tak, aby nestínilo průčelí budovy, ale bylo umístěno u bočních křídel. V případě toho západního je prostor pro umístění pouze dvou stromů, zatímco východní průčelí (na severní straně ulice Hrázní) umožňuje v závislosti na rozponu mezi stromy umístění až 6 nových stromů, které by stínily výrazně rozšířený chodník. Umístění stromů je závislé na konsolidaci vedení inženýrských sítí - při zachování současného stavu vedení je není možné umístit (viz strana 66).

Další stromy jsou navrženy do prostoru chodníku při jižní straně ulice Na Hrázi (nástupiště autobusové zastávky) a rozšiřují tak plochu se stromy sousedícího parku.

Z hlediska kompozice i návratu k historické hodnotě je navrženo zcela nové pravidelné stromořadí na Nádražním náměstí do nově řešené pěší promenády. Jedná se o 12 nových stromů umístěných prostřídáně s podélnými parkovacími stánkami.

Travní plochy jsou zachovány v současném rozsahu na Nádražním náměstí, jsou dále doplněny o vegetační okrasné plochy a plochy dělicích ostrůvků (viz strana 52).

Schéma rozmístění stromů a vegetačních ploch v řešeném území (návrh).



část 4  
**Řešení**  
*dopravní infrastruktury*



## Dopravní infrastruktura

### Pěší

Návrh přichází s přerozdělením dopravních ploch tak, aby byly zrovnoprávněny podmínky jednotlivých uživatelů a účastníků provozu. Proto dochází k výraznému rozšíření chodníků všude tam, kde je to možné a účelné. Pro pěší jsou navrženy komfortní přechody přes vozovky. V ulici Hrázní a Na Hrázi jsou opatřeny bezpečnostními ostrůvky o komfortní šířce 2,5 m, přičemž oproti dnešnímu stavu dále dojde k výraznému zkrácení přechodu, který je nově v obou ulicích přes 1+1 jízdní pruh. Společně se zachováním ostrůvku v ulici Na Hrázi u vyústění ulice 28. října jde zároveň o bezpečnostní prvek s účelem zamezit vysoké rychlosti vozidel v řešeném území.

### Motorová doprava

Přesto, že je navržena redukce ploch vozovek, návrh nepovede ke zhoršení průjezdnosti územím. K tomuto tématu byla v rámci této ÚSVP zpracována dopravní studie včetně modelu navrženého stavu s výhledovým zatížením motorovou dopravou.

Změnou oproti dnešnímu stavu je omezení manévru levého odbočení z ulice Hrázní do ulice Husitské, což výrazně zpřehlední blízkou křižovatku. Zásadní změnou je vytvoření okružní křižovatky nepravidelného tvaru. Ta umožňuje pro vozidla do délky 12 m všechny manévry, pro vozidla nad 12 m není možné otáčení o 180°. Celý prostor křižovatky je vyvýšen do úrovně okolních chodníků pro zajištění komfortních přechodů pro chodce a zpomalení vozidel pohybujících se v křižovatce. Křižovatka je neřízená a všechna její ramena jsou jednopruhová. V ulici Hrázní je bezprostředně za výjezdem vozovka rozšířena na 2 jízdní pruhy, přičemž v pravém jízdním pruhu jsou umístěny autobusové zastávky. Dalším prvkem zklidnění a zpomalení průjezdu je prostřídání jízdních pruhů s autobusovými zastávkami v ulici Hrázní (viz dále).

### Autobusová doprava

Území je obsluhováno intenzivní autobusovou dopravou, která je v rámci městských linek doplněna o trolejbusové linky. Trolejbusová stopa je zachována ve stávající podobě, dojde pouze k přemístění trolejového vedení v souvislosti se zřízením okružní křižovatky.

Ta je s ohledem na provoz množství 15m autobusů s třemi nápravami optimalizována pro jejich komfortní průjezd. Při výjezdu z ulice 28. října mohou vozidla najíždět přímo do prostoru zastávky, která je umístěna přímo v jízdním pruhu vyhrazeném pro autobusy.

Zastávky městských linek jsou umístěny zhruba v současných polohách u západního křídla nádražní budovy. Oproti současnému stavu jsou prodlouženy na délku nástupní hrany 35 m, posunuty do vstřícné polohy a vybaveny nástupní hranou v podobě tzv. Kasselského obrubníku. K nástupní hraně mohou zajet až 3 autobusy aniž by zasahovaly do jízdního pruhu, komfortní je stání dvou autobusů jakékoliv délky včetně možnosti výjezdu druhého vozidla.

Další zastávky jsou umístěny u východního křídla nádražní budovy. Na jižní straně ulice mají podobu zastávek umístěných v jízdním pruhu a chodník podél Hrázní ulice tvoří i zastávkový prostor. Na severní straně zastávku tvoří záliv, do kterého je možné najet přímo z pravého jízdního pruhu v ulici Hrázní (tzv. výlučný směr jízdy pro autobusy). Tyto zastávky jsou primárně určeny pro komerční spoje, náhradní dopravu za železniční dopravu a v menší míře také pro regionální linky.

### Cyklistická doprava

Výraznou změnou v území projde v rámci návrhu cyklistická doprava. Hlavní změnou je vytvoření samostatné stezky v úseku Hrázní (od křižovatky Jankovcova x Hrázní) - 28. října. Stezka má v popsáném směru nejprve charakter samostatné dvoupruhové cyklistické komunikace. Za křížením s ulicí Čelní je cyklostezka umístěna jižně od chodníku. Takto překoná i křížení s oběma směry vozovky na Nádražním náměstí. Do tohoto směru je umožněn sjezd (a v opačném směru výjezd) v rámci křižovatky [prostřednictvím snížené obruby] a pokračováním do ochranného pruhu pro cyklisty. Samostatně projde cyklostezka podél severní hrany parku Dr. Milády Horákové a ukončena je přechodopřejezdem ulice Husitské. Navazuje krátký úsek sdíleného prostoru na nároží ulic 28. října a Husitské. Odtud jsou cyklisté vedeni cykloobusměrkou zřízenou v rámci ulice 28. října.

Ta je vedena protisměrně v ochranném pruhu, v opačném směru (stejný směr s motorovou dopravou) je zřízen cyklopiktokoridor a cyklisté sdílejí s motorovými vozidly jednu stopu.

V rámci návrhu byl na žádost PČR řešen také průjezd cyklistů Benešovým náměstím, což byla podmínka pro umístění cykloobusměrky do ulice 28. října.

Řešení dopravní infrastruktury je součástí výkresů V2.1-V2.3.

část 5  
**Řešení**  
***technické infrastruktury***

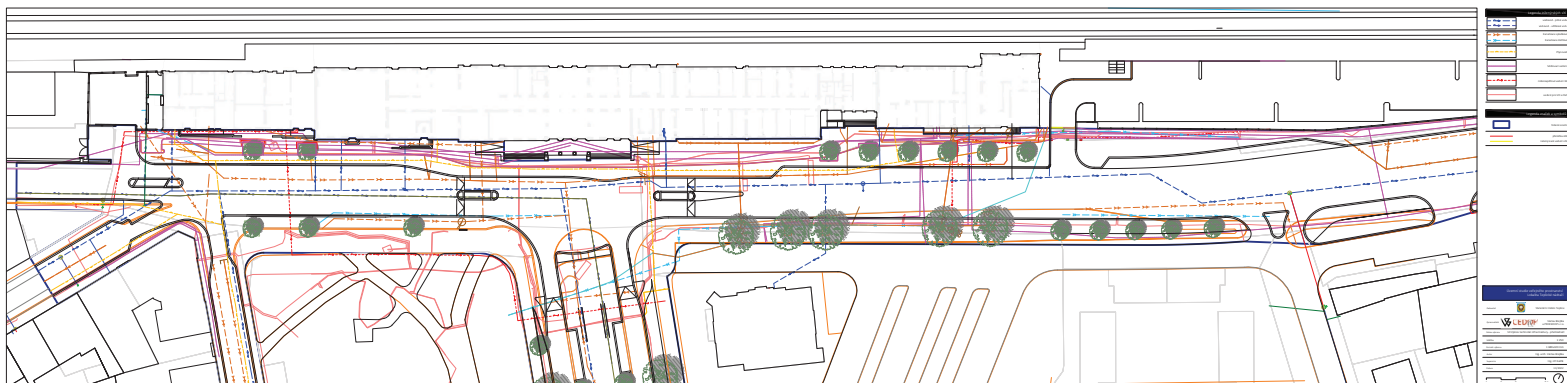
## Technická infrastruktura

Území je protkáno velkým množstvím inženýrských sítí. V rámci realizace návrhu je proto vhodné jejich vedení konsolidovat. Přímé ovlivnění vedení sítí technické infrastruktury souvisí s umístěním stromů do přednádraží, kde je jejich vysazení možné pouze tehdy, provedou-li se přelůžky sítí tak, aby byl zaručen dostatečný prostor pro umístění kořenových systémů stromů.

V případě, že by došlo k rekonstrukci veškerých inženýrských sítí v území a respektování výše uvedené normy, v některých místech by i rozšířená plocha chodníku nemusela stačit pro umístění všech současných sítí. Možným řešením je proto umístění mikrokolektoru do prostoru chodníku před nádražní budovou, který by sdružil velkou část sítí za účelem ponechání prostoru pro vysazení stromů.

Pro rekonstruovaná vedení je třeba vycházet z předpisu ochranných pásem vymezených ČSN 73 6005  
Prostorové uspořádání sítí technického vybavení:

- vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně – 1,5 m
- vodovodní řady a kanalizační stoky nad průměr 500 mm – 2,5 m
- plynovody a přípojky v zastavených územích – 1,0 m
- plynovody vysokotlaké – 4,0 m
- kabelová vedení o napětí do 1 kV včetně – 1,0 m
- kabelová vedení o napětí nad 1 kV do 35 kV včetně – 7,0 m



část 6  
***Závěry a doporučení***

## Rozpočet

Rozpočet byl vytvořen pro získání rámcové představy o objemu finančních nákladů nutných na uskutečnění celého rozsahu rekonstrukce řešeného území. Jedná se o konzervativní variantu počítající s rozpočtovou rezervou ve výši 15% u všech položek.

přeložek inženýrských sítí. Investičně náročné jsou zejména rozsáhlé nové povrchy, z nichž především ty pochozí jsou navrženy z velmi kvalitních a trvanlivých materiálů.

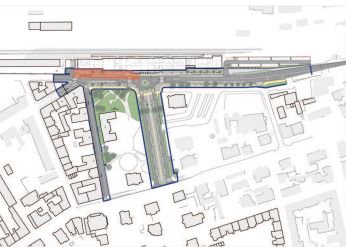
Teprve další stupně projektové dokumentace určí např. rozsah nutných demolic. Příložený výpočet rovněž zohledňuje cenovou úroveň roku 2022, která je typická výraznou inflací a vysokou mírou cen energií. Skutečný rozpočet také ovlivní možnost využití stávajících prvků (např. částí trolejového vedení) a rozsah

Položka:	Jednotka:	Hodnota:	Cena za jednotku (Kč):	Výsledná cena (Kč):	Poznámka:
Demolice stávajících konstrukcí vč. likvidace	m <sup>2</sup>	20 222	2 000	40 444 000	Výpočet zohledňuje maximální variantu, kdy jsou kompletně vybourány povrchy v rámci řešeného území
Vozovky	m <sup>2</sup>	9 547	2 000	19 094 000	Započítány kompletně nové vozovky v celém řešeném území, tedy vč. ulice Husitské
Chodníky	m <sup>2</sup>	6 446	4 000	25 784 000	Včetně drobných terénních úprav (zřízení požadovaného sklonu)
Cyklostezka	m <sup>2</sup>	800	1 800	1 440 000	
Inženýrské sítě	m	2 200	10 000	22 000 000	Počítáno s přeložkami IS pro umístění stromů, včetně zřízení odvodnění a úprav pro zavlažování vegetace
Stromy	ks	30	150 000	4 500 000	
Vegetační plochy	m <sup>2</sup>	175	650	113 750	
Mobilář				8 000 000	Odhad celkové ceny všech prvků mimo VO
Veřejné osvětlení	ks	40	200 000	8 000 000	Historizující sloupy i soudobé stožáry
Trakční vedení trolejbusu	m	600	5 000	7 000 000	počítáno s variantou kompletní výměny trakčního vedení
<b>Celkem bez DPH:</b>				<b>136 375 750</b>	
DPH 21%				28 638 908	
<b>Celkem včetně DPH</b>				<b>165 014 658</b>	včetně vedlejších rozpočtových nákladů

## Etapizace

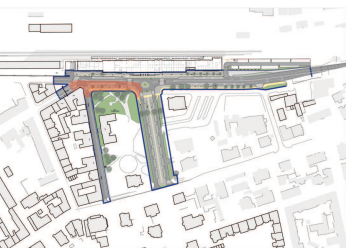
Rekonstrukci řešeného území je nutné realizovat v etapách s ohledem na míru ovlivnění průjezdnosti dopravní infrastruktury a nutnosti zachování funkčnosti přestupu mezi železniční a autobusovou dopravou. Je proto předložen návrh možné etapizace při realizaci navržených opatření.

Navržené etapy nemusí nutně být realizovány v pořadí, jak jsou zde uvedeny.



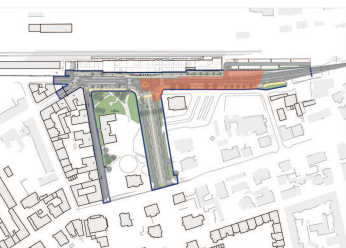
### 1. etapa

Z hlediska funkčnosti území je vhodné začít s rekonstrukcí v místě s největším počtem závad, který je zároveň nejfrekventovanější částí přednádraží. Po dobu rozšiřování chodníku a redukce jízdních pruhů mohou vozidla nadále využívat prostor stávajícího odbočovacího pruhu do ulice Husitské. Tuto etapu je vhodné časově koordinovat s rekonstrukcí interiéru a soklu nádražní budovy.



### 2. etapa

V druhé etapě se stavební práce soustředí na protější stranu ulice Na Hrázi, prostor křižovatky s ulicí Husitskou a 28. října. Nadále bude možné napojení na stávající signalizovanou stykovou křižovatku, které se postupně budou měnit jednotlivá ramena.

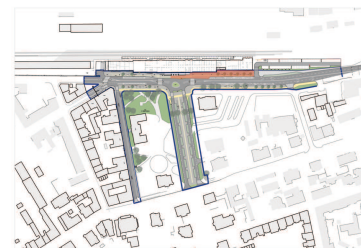


### 3. etapa

V návaznosti na etapu č. 1 je vhodné uskutečnit nejvýraznější změnu v uspořádání dopravního prostoru - okružní křižovatku. Teprve následně je možné dokončit rozšíření chodníku podél celé budovy nádraží (4. etapa). Je možné zahájit celou rekonstrukci i touto etapou a pokračovat 4. etapou, čímž by byl mj. vytvořen prostor pro náhradní umístění zastávek BUS.

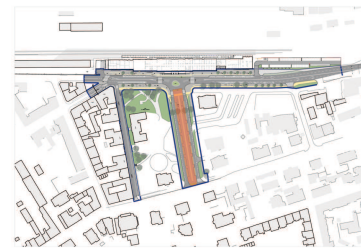
### 4. etapa

V rámci této etapy bude zcela dokončena rekonstrukce přednádražního prostoru ulic Hrázní a Na Hrázi. Etapě musí předcházet realizace okružní křižovatky kvůli redukci jízdních pruhů v Hrázní ulici.



### 5. etapa

Zcela nezávislá je etapa pojímající prostor Nádražního náměstí. Je možné ji zapojit do současné křižovatky stejně tak jako do nově postavené okružní. Z hlediska prioritizace jednotlivých etap ale není vhodné začínat s rekonstrukcí Nádražního náměstí do doby úprav v přednádraží.



### Cílový stav

Po dokončení všech etap bude území tvořit funkční celek. Zcela mimo etapové uspořádání je prostor ulice Husitské, který je možné realizovat kdykoliv aniž by byla ohrožena funkčnost navazujících prostranství.



## Manažerské shrnutí a doporučení

Kvalitativní změna celého řešeného území nabývá na potřebnosti v souvislosti se započatou rekonstrukcí nádražní budovy. V současné době není prostor dobře řešen s ohledem na skutečné potřeby všech skupin jeho uživatelů. Prioritizovány jsou potřeby motorové dopravy, kterým je prostor nejvíce uzpůsoben. Aby bylo dosaženo kvalitního pobytového prostředí, je potřeba přerozdělit prostor tak, aby byly zohledněny všechny uživatelské skupiny.

Toho lze docílit změnou organizace dopravy, výrazným rozšířením ploch pro pěší a orientace na bezbariérový pohyb územím, kde křížení cesty chodce a vozidla nezakládá konflikt, ale ohleduplný kontakt. Důležité je rovněž použití kvalitních materiálů a detailů, které jsou nejen funkční a disponují dlouhodobou životností, ale také vytvoří dostatečně reprezentativní prostor. V celé řadě prvků je potřeba založit v rámci Teplíc nový standard (informační a orientační systém, mobilitář), naopak v celkovém pojetí by toto veřejné prostranství mělo navázat na kvalitní realizované úpravy městských prostranství.

Území bude nadále významným dopravním uzlem, kde velkou část uživatelů tvoří cestující a především ti přestupující. Na komfort užívání prostoru i jednotlivých druhů dopravy musí být rovněž pamatováno, ač není v území vytvořen samostatný dopravní terminál. Snahou bylo zakomponovat obsluhu, kterou zajišťují autobusy a trolejbusy do veřejného prostranství tak, aby tato funkce byla komfortní, ale vizuálně prostoru nedominovala. To se týká také parkovacích stání, která jsou pojata minimalisticky. Rozsáhlé parkovací plochy na Nádražním náměstí jsou redukovány tak, aby kompozici prostoru doplňovaly.

Realizací navržených opatření má město Teplice možnost získat důstojný prostor, kterým mnozí návštěvníci Teplíc procházejí jako prvními poté, co do města přijedou, každodenní uživatelé těchto prostranství ocení větší funkčnost, bezpečnost a komfort pobytu. Ani tyto aspekty ale samy o sobě neudělají z řešeného území vyhledávanou lokalitu nejen kvůli cestování. Klíčové je využití nádražní budovy pro další funkce, jelikož její velikost vybízí k tomu, aby zde byly umís-

těny služby, komerční prostory i další zařízení, které budou z tohoto území dělat zdroj a cíl cest, který na sebe naváže další služby, které celou lokalitu pozvednou. Klíčovým cílem je dostat do území více lidí, kteří budou tuto lokalitu intenzivně využívat a pobývat v ní.

Aby se popsané cíle naplnily, je potřeba pokračovat v projektové přípravě záměru, který popisuje tuto studii. Díky možnosti etapové realizace je možné zajistit postupné financování (včetně využití dotačních titulů) a koordinovat celou akci zejména se záměry Správy železnic a společnosti BUS.COM.

Samotná projektová příprava by se měla zaměřit zejména na zachování hlavních principů obsažených v této studii. V souladu s moderními trendy by mělo být úsilí věnováno zejména doplnění městské vegetace, která tvoří s kvalitními povrchy příjemné a funkční prostředí. Koordinovat je nutné množství správců inženýrských sítí a jejich záměry. Rovněž s ohledem na to, že řešené území je významným dopravním uzlem je potřeba intenzivně řešit omezení vzniklá během realizace tak, aby nevznikly kolapsové stavy dopravy. Všechny tyto aspekty jsou nicméně z pohledu zpracovatelů této studie řešitelné.



část 7  
***Dokladová část***



## Pracovní skupina „Lokalita Teplické nádraží“

V návaznosti na pravidelná koordináční jednání v roce 2021 pokračovala i v roce 2022 jednání pracovní skupiny s názvem „Lokalita Teplické nádraží“, která sdružuje jednotlivé aktéry činné svými zájmy v oblasti teplického nádraží.

Mimo zástupců Statutárního města Teplice a Správa železnic byli pravidelně účastní i vlastníci pozemků v daném místě a jednání pracovní skupiny sloužila i jako výrobní výbor při zpracování této studie.

Statutární město Teplice

### Zápis

**Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží**

**23. března 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi**

**Účastníci dle přiložené prezentační listiny**

Jednáni řídil Ing. arch. Václav Brejčka

Úkoly jsou uvedeny **tučně**



- v letošním roce budou pracovní skupiny organizovány následovně: první část koordinace aktérů v lokalitě Teplické nádraží, druhá část ve formě výrobního výboru pro dopravní studii a územní studii veřejného prostranství v přednádraží, viz dále

Koordinace aktérů v lokalitě Teplické nádraží

Správa železnic

- I. etapa (rekonstrukce oběhky nádražní budovy) – příprava pokračuje, podpis smlouvy o dílo se zhotovitelem čeká na podpis GŘ. Financování akce je **zajištěno**, v době konání pracovní skupiny neměl tuto informaci potvrzenu primátor Hanza, který ve stejné věci jednal s ministrem dopravy, ověřeno na vedení Stavební správy Západ dne 30. března.
- nutno uzavřít smlouvu o smlouvě budoucí pro vedení přípojek odvodnění zastrážení 1. nástupitě do deskové kanalizační sítě. Rada SmT bude o smlouvě rozhodovat 22. 4. Ze strany SŽ probíhá o určení postupu. Rekonstrukce 1. nástupitě se provede v rámci I. etapy rekonstrukce s obálkou budovy (jsou zde dvě oddělená stavební povolení – na fasádu budovy a na 1. nástupitě)
- je vysoutěžen projektant pro DÚR na prodloužení podchodu směrem k Lagerhausu včetně parkoviště, inžita pro zpracování DÚR je 12 měsíců. Po nabytí právní moci ÚR bude možné provést výkup od p. Říhy a bude možné zahájit proces Design and Build (od stupně DSP po realizaci stavby)
- je ambice žádat v září 2022 o stavební povolení na II. etapu, řešící interiéry nádražní budovy, součástí této etapy budou i veškeré venkovní úpravy (parkoviště na východní i západní straně budovy, sokl) – inženýrská činnost s DOSS se předpokládá od léta
- připravovaný územní plán – je ve stave vyhodnocování připomínek po společném jednání, ze strany Odboru územního plánování a stavebního řádu je požadavek, aby územní plán vymezil využití, které se plánuje v nádražní budově (bydlení, služby). **SŽ neseouhlasí s tím, aby se budova dostala mimo funkční plochu DZ**, řešením by bylo doplnění příslušného využití do regulativů příslušné funkční plochy v textové části územního plánu, rozhodovací praxe stavebních úřadů v jiných městech tento problém nezoohledňují a povolují i další využití v nádražních budovách (např. Most, Praha-Smíchov, Praha hl. n., České Budějovice). Funkce, které se v budově plánují se v budově již historicky vyskytovaly.
- arch. Brejčka navrhne formulaci pro změnu (doplnění) regulativu pro plochu dopravní infrastruktury drážní (DZ), bude zkonkretizováno s odborem územního plánování a stavebního řádu jakožto pořizovatelem ÚP, zpracovatelem ÚP a SŽ
- dle sdělení zástupců SŽ budova **nebudou** zmovu jako celek kolelaudována

1

Statutární město Teplice

p. Říha

- upřesnil rozsah řešených pozemků, SŽ řeší v rámci své zakázky na prodloužení podchodu a parkoviště maximální rozsah pozemků

Statutární město Teplice

- SmT zadalo územní studii veřejného prostranství pro prostor přednádraží (ÚŠVP)
- součástí bude i zpracování dopravní studie, která zjišťí aktuální intenzity dopravy a ověří na modelu dopravní fungování upraveného přednádraží
- studie bude vycházet z příropsu kultivace přednádražního prostoru – rozšíření ploch pro pěší, zlepšení možnosti pro přestupující cestující a v maximální možné míře naváže na projekt SŽ na rekonstrukci nádraží, dopravní studie do 06/2022, hrubopis územní studie v 09/2022, veřejné projednání a zpracování připomínek do 11/2022
- studie bude koordinovat veškerá témata v území od dopravy a technické infrastruktury po umístění mobiliáře
- na schválenou studii naváže ze strany města zadání projektové dokumentace ve stupni DUSP, součástí 12/2022
- ze strany SŽ požadavek na umožnění obsluhy budoucí restaurace v místě nástupitě autobusové zastávky – ze strany zpracovatele studie je přesně toto téma pro vzájemnou koordinaci, speciálně tento požadavek je vhodné řešit režimovým opatřením pro vjezd železničářů, které neomezí pohyb cestujících
- ze strany SmT informováno o neshodě PČR s vedením cyklobusové dráhy v ul. 28. října a požadavku na prověření optimálního řešení v rámci ÚŠVP, především v napojení ul. 28. října na ulici Nádražní. Záměr cyklostezky bude koordinován s ohledem na celkové řešení přednádraží

Další termíny a témata pracovních skupin:

**20. 4. od 15:00, opět v síle Zastupitelstva SmT**

25. 5. výsledky dopravního průzkumu

29. 6. dopravní studie a návrh úprav dopravního řešení

14. 9. hrubopis územní studie

19. 10. veřejné projednání, zpracování připomínek

Zapsal: Václav Brejčka

2



Statutární město Teplice



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

20. dubna 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

#### Účastníci dle příložen prezentační listiny

Jednání řídil Ing. arch. Václav Brejčka

Uvedeny skutečnosti gjižané na separátním jednání k tématu dopravy v přednádraží, konané dne 4. května na Odboru dopravy Statutárního města Teplice

#### Správa železnic

- stále není potvrzené financování nádražní budovy (etapa 1 – obálka budovy) – dle informace poskytnuté p. primátorovi Hanzovi p. ministrem Kupkou
- Rada SMT rozhodla o schválení věcného břemena týkajícího se rekonstrukce 1. nástupišť (přípojky dešťové kanalizace) pro zajištění realizace etapy 1, na jehož základě bude vydáno kladné stanovisko Odboru stavebního řádu
- etapa 2 (interiéry, sokl budovy včetně ramp před fasádou) – probíhá zpracování projektové dokumentace ve stupni pro společné povolení, probíhá interní připomínkování v rámci SŽ, do dvou měsíců bude podána žádost o společné povolení, během podzimu se v případě zájmu probíhá ukázková tendr na zhotovitele
- rozběhly se práce na zpracování studie proveditelnosti podchodu pod kolejistým směrem k Lagerhausu a parkovišti, SŽ rozesle pozvánku na místní šetření, které se uskuteční dne 10. května

#### Statutární město Teplice

- čekáme na názor zpracovatele ÚP ohledně nastavení regulativu pro nádražní budovu, informaci lze očekávat až na přftí či přespřftí pracovní skupině

#### Územní studie veřejného prostranství – přednádraží

- na začátku května proběhne dopravní průzkum
- dne 4. května proběhlo jednání na OD SMT, kde bylo řešeno:
  - o je vhodné oddělit v návrhu ÚSVP stání městských a regionálních+komerčních BUS linek v rámci ulic Na Hrázi a Hrázní
  - o v lokalitě je potřeba ponechat cca 5 odstavných stání pro BUS
  - o není nutné zachovávat smyčku pro trolejbusy v přednádraží => jednodušší trolejové vedení na Nádražním náměstí

Další jednání se uskuteční dne 25. května od 15 hodin.

1



Statutární město Teplice



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

25. května 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

#### Účastníci dle příložen prezentační listiny

Jednání řídil Ing. arch. Václav Brejčka

#### Nádražní budova

- co se týče uzavření smlouvy se zhotovitelem 1. etapu (obálka budovy) rekonstrukce nádražní budovy stále není uzavřena
- není zatím zpětná vazba od zpracovatele nového ÚP ve věci úpravy textace regulativů, veřejně projednání se plánuje v říjnu 2022, schválení následně v roce přftím
- 2. etapa (interiér budovy): společnost Digi Try Arts dokončuje dokumentaci pro společné povolení, aktuálně probíhá projednávání připomínek zadavatele, připravuje se podání žádosti o společné povolení na drážní úřad (předpoklad žádosti červen 2022)
- 3. etapa (podchod): proběhlo místní šetření, projektant zpracovává koncept projektové dokumentace
- byla obědňe řešena problematika umístění vitrážových oken v vizalitu nádražní budovy (v místě hlavního vchodu). Arch. Holub (zpracovatel architektonické koncepce rekonstrukce nádražní budovy) prezentoval návrh budovy s vitrážemi vymístěnými do interiéru budovy. Řešení by umožnilo větší estetickou i funkční čistotu průčelí budovy
- Ing. Krutská (odbor památkové péče SMT) informovala, že k 1. etapě rekonstrukce nádražní budovy bylo vydáno závazné stanovisko orgánu památkové péče, které neumožňuje odstranění výplní. Dále informovala, že nejistší řešení budovy bylo řešeno se skleněnou výplní. Cílem památkové péče je chránit budovu ve stavu, ve kterém byla prohlášena za kulturní památku.
- arch. Holub informoval, že po dokončení nejstarší části budovy nebylo zaskleno aplikováno, později ale došlo k instalaci čirých výplní. Stavebně-historický průzkum označil úpravu z 50. let (mj. i vitráže vůči celku budovy jako dehonostující).
- účastníci se nicméně většinou shodli, že stojí za to otevřít ještě otázku vymístění výplní a zkustit výplně přemístít. **Rozhodnutí, zda toto s orgány památkové péče projednat** je na investoři záměru, tedy SŽ.

#### Územní studie přednádraží

- arch. Brejčka představil konceptní řešení předprostoru nádraží. Hlavní změnou je umístění tzv. mikroúzemní křižovatky (MOK) do přednádraží, která je použita kvůli možnosti vymístění světlé signalizace, zpomalení průjezdu přes přednádraží, zkrácení přechodů pro chodce a umožnění všech současných možných manévřů v křižovatce
- připomínka primátora Hanzý směřovala k možnosti zabezpečení přechodu pro chodce tak, že by MOK byla řešena v celé ploše jako zvýšená i z toho důvodu, aby směr Na Hrázi > Hrázní byl nějakým způsobem zpomalen
- připomínka Ing. Jodase směřovala k umístěním stání pro vozidla taxi – budou umístěna u východního křídla
- probíhá vyhodnocení dopravního průzkumu, které je používáno pro posouzení kapacity křižovatek v návrhu

Další jednání se uskuteční 29. června 2022

1



Statutární město Teplice



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

29. června 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

Účastníci dle přiložené prezenní listiny

Úkoly jsou vyznačeny podtržením.

Jednáni Fídil Ing. arch. Václav Brejška

#### Nádražní budova

- je podepsána smlouva o dílo se zhotovitelem 1. etapy rekonstrukce nádražní budovy (obálka budovy). Předání staveniště se uskuteční ještě během července 2022, chybí ještě SP na úpravu 1. nástupiště
- 2. etapa (interiéry, parkoviště, sokl budovy) – probíhá finalizace projektové dokumentace, zahájení procesu vyjádřování DOSS se očekává ještě během léta 2022
- byla završená řešení otázka přemístění vrtáči z portiku nádražní budovy – primátor Hanzá nabídl osobní účast u jednání s NPÚ v této věci, SZ svolá konzultační jednání s pracovištěm NPÚ Ústí nad Labem
- 3. etapa (podchod) – probíhá projektování, SZ zorganizuje představení studie v návaznosti na postup práci projektanta

#### Územní studie přednádraží

- arch. Brejška představil koncepční řešení předprostoru nádraží. Hlavní změnou je umístění tzv. mikroúzemní křižovatky (MOK) do přednádraží, která je půlita kvůli možnosti vymezení světelné signalizace, zpomalení průjezdu přes přednádraží, skřícení přechodů pro chodce a umožnění všech současných možných manévru v křižovatce
- připomínka primátora Hanzá směřovala k možnosti zabezpečení přechodů pro chodce tak, že by MOK byla řešena v celé ploše jako zvýšená i z toho důvodu, aby směr Na Hrázi > Hrázi byl nějakým způsobem zpomalen
- připomínka Ing. Jodase směřovala k umístěním stání pro vozidla taxi – budou umístěna u východního křídla
- probíhá vyhodnocení dopravního průzkumu, které je používáno pro posouzení kapacity křižovatek v návrhu

1



Statutární město Teplice



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

14. září 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

Účastníci dle přiložené prezenní listiny

Jednáni Fídil Ing. arch. Václav Brejška

#### Nádražní budova

- dne 13. září 2022 byla zahájena I. etapa rekonstrukce nádražní budovy (obálka budovy a I. nástupiště) s termínem dokončení na konci roku 2023
- II. etapa (interiéry, sokl budovy, P+R) probíhá zpracování projektové dokumentace, v tuto chvíli není zajištěno financování, plánuje se zadání studie na alternativní způsob financování této etapy (např. PPP)
- III. etapa (prodloužení podchodu a parkoviště P+R v zanadraží) – probíhá studie
- **na příštím pracovní skupině (19. října) bude prezentována studie prodloužení podchodu a P+R**
- co se týče využití nádražní budovy, s vedením SZ SSZ byla panem primátorem řešena otázka využití části prostor pro ubytovací zařízení, byly předány kontakty včetně společnosti BUS.COM

#### Územní studie přednádraží

- arch. Brejška představil výsledky dopravní studie s vyhovujícím výsledkem pro současný stav a podmíněně vyhovujícím pro stav návrhový včetně navýšení intenzity dopravy pro rok 2023
- bylo obdrženo kladné stanovisko Dopravního inspektorátu PČR Teplice
- dále bylo prezentováno řešení převedení cyklistů z ulice 28. října přes Benešovo náměstí (Křižení Školní ulice). Vyřešení převedení cyklistů v této lokalitě bylo podmínkou pro návrh umístění cyklobousměrky v ulici 28. října. I přesto bude k tomuto řešení patrně obdrženo nesouhlasné stanovisko PČR (saz neumístovat cyklisty do protisměru). Zpracovatel studie umístění cyklobousměrky přesto doporučuje

#### Různé

- požadovaný nový územní plán – zpracovatel zpracoval rozšíření regulativu funkční plochy DZ tak, aby nádražní budovy umožňovaly komerční využití

**Daší jednání se uskuteční 19. října 2022 od 15 hodin.**

1



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

29. června 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

Účastníci dle příložené prezentační listiny

Účely jsou vymezeny podtitulem.

Jednání řídil Ing. arch. Václav Brejčka

#### Nádražní budova

- je podepsána smlouva o dílo se zhotovitelem 1. etapy rekonstrukce nádražní budovy (obálka budovy). Předání staveniště se uskutečnilo ještě během července 2022, chybí ještě SP na úpravu 1. nástupišť
- 2. etapa (interiéry, parkoviště, sokl budovy) – probíhá finalizace projektové dokumentace, zahájení procesu vyjadřování DOSS se očekává ještě během léta 2022
- byla zevrubně řešena otázka přemístění vtráží z portiku nádražní budovy – primátor Hanza nabídl osobní účast u jednání s NPU v této věci, [SŽ svolá konzultační jednání s pracovníkem NPU Ústí nad Labem](#)
- 3. etapa (podchod) – probíhá projektování, SŽ zorganizuje představení studie v návaznosti na postup prací projektanta

#### Územní studie přednádraží

- arch. Brejčka představil konceptní řešení předprostoru nádraží. Hlavní změnou je umístění tzv. minikružní křižovatky (MOK) do přednádraží, která je použita kvůli možnosti vymístění světelné signalizace, zpomalení průjezdu přes přednádraží, zkrácení přechodů pro chodce a umožnění všech souasných možných manévrů v křižovatce
- připomínka primátora Hanzu směřovala k možnosti zabezpečení přechodů pro chodce tak, že by MOK byla řešena v celé ploše jako zvýšená i z toho důvodu, aby směr Na Hrázi > Hrázní byl nějakým způsobem zpomalen
- připomínka Ing. Jodase směřovala k umístěním stání pro vozidla taxi – budou umístěna u východního křídla
- probíhá vyhodnocení dopravního průzkumu, které je požádáno pro posouzení kapacity křižovatek v návrhu



## Zápis

### Pracovní skupina Lokalita Teplické nádraží

19. října 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice, online platforma Jitsi

Jednání řídil Ing. arch. Václav Brejčka

#### Nádražní budova

- ohledně rekonstrukce nádražní budovy nejsou nové informace, probíhá realizace 1. etapy a vypracování projektové dokumentace pro 2. etapu
- Ing. Kámen (TOP CON SERVICES s.r.o.) prezentoval studii prodloužení podchodu a parkoviště P+R v prostoru „zanádraží“:
  - o základní varianta podchodu zachovává stávající výtahovou šachtu na ostrovní nástupišti (nicméně je počítáno s výměnou výtahu) a pokračování profilu chodby do zanádraží s variantním řešením výstupu na povrch – schodištěm a výtahem anebo lomenou šikmou ramou
  - o druhá varianta předpokládá zachování stávající výtahové šachty a výraznější rozšíření profilu chodby
  - o třetí varianta předpokládá odsun výtahové šachty a schodišťového výstupu na ostrovní nástupišti, výtah by tak nebránil v pěším profilu prodlouženého podchodu; šlo by ale o investičně náročnější řešení
  - o parkoviště P+R je navrženo ve variantách s kapacitou max. 230 míst. Varianty se liší množstvím vegetace (stromy) a uspořádáním parkovacích míst. Všechny varianty počítají s dobíjecími místy pro elektromobily
- studie bude nyní dopracována, bude zpracována i ekonomické hodnocení
- je požadováno, aby nadále byl projekt koordinován s městem

#### Územní studie přednádraží


- arch. Brejčka představil dopracované řešení cyklostezky u kontaktu s areálem BUSCOM, nově navrženo jako samostatná cyklostezka v celé délce, na straně vozovky Hrázní ulice je navržen chodník. Realizace takového řešení by šlásla zábor malé části současného pozemku BUSCOM, proto je celé řešení stezky v Hrázní ulici závislé na řešení majetkoprávní situace
- 23. 11. bude územní studie jako celek předána k připomínkám zadavatelé
- ještě během listopadu proběhne užší jednání se zástupci města Teplice

#### Různé



- vyslovena shoda účastníků nad pokračováním pracovních skupin i v následujícím roce, bude řešeno se zadavatelem územní studie

## Veřejné projednání

Veřejné projednání návrhu Územní studie veřejného prostranství proběhlo dne 14. září. Zpracovatel následně vypořádal připomínky do návrhu ÚSVP.



Statutární město Teplice



### Zápis

#### Veřejné projednání Územní studie veřejného prostranství „Lokalita Teplické nádraží“

**14. září 2022, Sál Zastupitelstva Statutárního města Teplice**

Jednání řídil Ing. arch. Václav Brejška – zpracovatel studie

Úvodní slovo pronesl primátor Hanza, který vysvětlil důvody pořízení studie a městské záměry ohledně řešeného území.

Zpracovatel následně představil výchozí stav a vývoj úvah o území, které mapuje od roku 2021 v rámci Studie a analýzy možností rozvojového území „Lokalita Teplické nádraží“ zpracované v minulém roce, Dopravní studie zpracované k srpnu 2022 jako východisku pro návrh Územní studie veřejného prostranství a dále návrh samotné Studie.

Otázky účastníků směřovaly k následujícím tématům:


- rozdělení autobusových zastávek před a za křižovatku – mohlo by ztížit přestupy mezi autobusovými linkami
- řešení společného prostoru cyklostezky a pěšího koridoru (zároveň nástupiště autobusové zastávky tamtéž) není považováno za vhodné
- jak bude řešena výsadba stromů vzhledem k inženýrským sítím

Zpracovatel reagoval na vznesené dotazy:


- nově umístěné zastávky budou primárně určeny pro komerční linky a dále linky DÚK, které budou v místě nádraží začínat a končit. Očekává se nadále odbavování většiny spojů ze zastávek umístěných ve stávající poloze (byť upravených), podmínkou pro rozdělení zastávek do dvou poloh je kvalitní informační systém, aby byli cestující přehledně informováni o místě odjezdu jednotlivých spojů
- uspořádání prostoru vychází ze snahy nezasahovat do soukromého pozemku společnosti BUS.COM. Bude dále prověřeno vhodné řešení s oddělenou cyklostezkou za současného minimálního zásahu do pozemku této společnosti
- v současném stavu uložení a množství inženýrských sítí není možné stromy umístit, musí jím předcházet konsolidace vedení sítí. Přesto tato investice dle zpracovatele má efekt, má-li být předprostor nádražní budovy komfortní.

1

## Stanovisko PČR



Pomáhat a chránit



KRÚP ÚSTECKÉHO KRAJE  
Územní odbor Teplice  
dopravní inspektorát

JID: PCR4ETR668513033

---

Č. j. KRPU-156247-2/ČJ-2022-040903      Teplice 7. září 2022  
Počet stran: 1

PRO CEDOP spol. s r.o.  
Milady Horákové 893  
272 01 Kladno

### Sdělení k dopravní studii „Lokalita Teplické nádraží“ ve městě Teplice

Policie České republiky Dopravní inspektorát v Teplicích po předchozích jednáních a následném posouzení výše uvedené dopravní studie z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vám sděluje, že stavební záměr přestavby veřejného prostranství před historickou nádražní budovou ve městě Teplice včetně dopravního výpočtu do roku 2035 je námi doporučován.

Vyřizuje:  
por. Bc. Sergej Iljučok  
439258, 439260

npor. Bc. Michal Koubek  
vedoucí DI

Husitská 708/5  
415 01 Teplice

Bc. Michal Koubek      09.09.2022 07:44:07      www.policie.cz      Tel.: 974 439 260  
Dopravní oddělení      Policie České republiky      E-mail: epodatejna.policie@pcr.cz  
Dělné Zámečnické nábřeží      ID DS: a64a1e8n

380.4208.889/2022



