

OBNOVA HISTORICKÉ ČÁSTI PODMOKEL  
ÚZEMNÍ STUDIE



## OBSAH

<b>I. ÚVOD</b>	<b>7</b>
OBECNÝ ÚVOD	8
SOUTĚŽ	10
HODNOTY	14
ANALÝZY	24
<b>II. PRINCIPY</b>	<b>27</b>
DŮLEŽITÁ PROSTRANSTVÍ	28
DOPRAVA	68
INŽENÝRSKÉ SÍŤE	77
PROSTOROVÁ REGULACE	84
ETAPIZACE	88
<b>III. POUŽÍVANÉ PRVKY</b>	<b>91</b>
MOBILIÁŘ	92
VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	96
ZELEŇ	102
JINÁ OPATŘENÍ	104
ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	105
POVRCHY, ROZHRANÍ / BEZBARIÉROVOST	106
<b>PŘÍLOHA - PŘEHLED ÚSEKŮ A BILANCE M 1:500</b>	<b>111</b>
ÚSEKY	P1
DOPRAVNÍ BILANCE	P84
CELKOVÁ BILANCE	P86



# OBNOVA HISTORICKÉ ČÁSTI PODMOKEL - ÚZEMNÍ STUDIE

*pro území v katastru Děčín – Podmokly, ohraničené ulicemi Čsl. mládeže,  
Teplická, Podmokelská, Pívovarská*

*objednatel:*

**Statutární město Děčín**

*Magistrát města Děčín, Mírové nám. 1175/5, 405 38 Děčín IV*

*Mgr. Marie Blažková, primátorka města*

*IC: 00261238*

*DIČ: CZ 00261238*

*zpracovatel, autor návrhu:*

**re:**  
**architekti**

*adresa:*

*re: architekti*

*Milady Horákové 24, Praha 7, 170 00*

*studio@rearchitekti.cz*

*www.rearchitekti.cz*

*autorský tým:*

*re: architekti*

*Ing. arch. Michal Kuzemský*

*MgA. Ida Chuchlíková*

*Ing. arch. David Pavlišta*

*MgA. Ondřej Synek*

*Ing. arch. Jan Vlach*

*Ing. arch. Jiří Žid*

*spolupráce:*

*Ing. arch. Tomáš Feistner*

*Ing. arch. Miroslav Pazdera*

*Anna Svobodová*

*koncepce zeleně:*

*Ing. Jitka Trevisan / Trevisan ateliér +*

*dopravní řešení, inženýrské sítě:*

*Ing. Květoslav Šyrový*

*zodpovědný projektant:*

*Ing. arch. Michal Kuzemský*

*sídlo: Březinova 11, Praha 8, 186 00*

*tel: +420 602 268 773*

*IC: 61487937*

*Živnost OÚ MČ P8 živnostenský odbor, ev. č. 310003-7380-03*

*číslo autorizace: ČKA 02 654*



# I. ÚVOD

# OBEČNÝ ÚVOD

*Východiskem územní studie stejně jako soutěžního návrhu je náš názor na podobu soudobého města.*

## OBYTNÉ MĚSTO

*Domov nekončí za dveřmi, kterými vstoupím na ulici. Město je pro pocit domova stejně důležité jako kuchyně nebo obývací pokoj. Žijeme v kontextu, ve společenství, v sousedství. Ve městě se od nepaměti střetávají zájmy různých uživatelů, různých názorů, různých funkcí. Jako typický příklad lze uvést automobilovou dopravu a chodce. Naším principem není jednotlivé zájmy oddělovat a následně je řešit ideálně. Tedy nenavrhujeme účelově automobilové ulice a jako protiklad pěší zóny. Naším cílem je najít kompromis všech zájmů a dějů, ne jejich separace. Navrhujeme způsob, jak zakomponovat všechny funkce do struktury města. Navrhnout město pestré, kde veřejný prostor, tedy i ulice, je součástí obytného prostředí. Nabízí se zprofanované slovo harmonie.*

*V řešeném území, tedy v Podmoklech, revitalizaci navrhujeme tradiční ulice, ze kterých nevyčleňujeme dopravu, pouze ji regulujeme a tím město nabízíme k užívání chodcům. Podobný přístup lze vysledovat i v návrhu městské zeleně. Nenavrhujeme masivní pěší zóny ani „nové parky a více zeleně“. Upravujeme ulice tak, aby stromořadí, či stromy solitéry (současné i nově navržené), byly integrální součástí městského prostoru. Ačkoliv náš přístup nazýváme tradičním nebo možná i konzervativním přístupem, považujeme jej za soudobý a paradoxně znovuoživený návod, jak „bydlet město“. Tradiční přístup ke struktuře města je v naší terminologii budoucností. V návrhu nehýříme prvoplánovou kreativitou, tvary. Nabízíme známé věci, vzbuzující povědomé pocity. Jsou-li jednoduché „věci“ citlivě navrženy do souvislého celku, tak stačí. Objevujeme význam pojmů „stín pod stromem“, „lavička na rohu“.*

*Podmokly mají svoje vlastní specifické kouzlo, které je dáno především morfologií – tedy terénním uspořádáním, charakterem staveb, diagonálním prnutím mřížky ulic potokem. Účelem návrhu je podtrhnout a znovuoživit kouzlo Podmokel a zároveň uspořádat dění v celé části města tak, aby nedocházelo ke kolizím jednotlivých zájmů, ale k jejich pohodlnému akordu. Městské pohodlí je pojem, který často skloňujeme – nízký, každodenní, příjemný práh užívání města.*

*„Obytné město“ není monotónní mřížkou ulic tvořících křižovatky. Město je území, kde musí být uživateli jasné, v jak důležité části se nachází, musí se umět orientovat. Ulice mají hierarchii. Jak je hierarchie docíleno, tedy jak jsou jednotlivé ulice navrženy, je popsáno dále v konceptu. Mřížku ulic a křižovatek doplňují specifická místa (u kostela, před nádražím, před magistrátem, podél potoka, ...) i ta jsou dále popsána.*

*Některá opatření vedoucí k „obytnému městu“ jsou politická rozhodnutí, která může architekt pouze doporučit. Jako příklad lze uvést regulaci reklamy ve veřejném prostoru, pravidla užívání veřejného prostoru – předzahradky restaurací, soukromé místo u vstupů domů – obydlí veřejného prostoru.*

*Představujeme 15 kapitol našeho návrhu. Jednu z důležitých a principiálních kapitol předjímáme již v zde v úvodu. Jejím prizmatem je třeba rozpracovaný dokument prohlížet. Tématem je způsob realizace.*

## ETAPIZACE

*Hlavní otázkou při návrhu revitalizace města je, jak docílit konečné kvality celé čtvrti ne na papíře, ale v realitě. Celou čtvrt' lze velmi těžko revitalizovat jednorázově. Hlavním problémem není výška investice, ale nutnost stálého fungování města – město se „opravuje za provozu“ – musí být stále dostupné, průjezdné, obslužitelné. Logickou úvahou je tedy etapizace. Pokud bychom se zabývali pouze parterem – konkrétně svrškem veřejného prostoru, mobiliářem a osvětlením, vznikl by následně třetí problém. Město je totiž tvořeno i svou technickou infrastrukturou. Zastáváme názor, že technické stáří infrastruktury by nemělo být zásadně odlišné od stáří svršku. Tedy: považujeme za chybu rekonstruovat pouze svršky ulic či prostranství a neřešit, co je pod nimi. Tento faktor je velmi podstatný speciálně u českých měst, kde byla technická infrastruktura dlouhodobě zanedbávána, či řešena nekonceptně.*

*Za ideální řešení považujeme rozdělit jednotlivé etapy do ještě menších celků – například velikosti ulice od křižovatky ke křižovatce. Ulici na předem určený čas kompletně uzavřít, zrekonstruovat jak infrastrukturu, tak svršek parteru – obojí do všech důsledků. Efekt je jednoznačný. Pro občana to na přesně určený omezený čas znamená diskomfort a případně nedůvěru k tomu, co vznikne. Vznikne-li kvalita, do které již není potřeba dále zasahovat, protože je komplexně dokončena, kvalita která slouží a v podstatě vybízí k pokračování, není tak složité navázat. Jako protiklad lze uvést běžnější praxi: v celé čtvrti se opraví dlažba. Efekt je znatelný, ale ne komplexní. Následně se v celé čtvrti vymění veřejné osvětlení. Při té příležitosti se poničí nová dlažba. Následně se v celé čtvrti revitalizuje zezeň a při té příležitosti... směr úvahy je zřetelný. Tedy: krok za krokem, část po části opravit město jako v po sobě následujících kompletně ukončených etapách – ideálně komplexní parter i technickou infrastrukturu. Tento postup máme empiricky odkoukaný ze zahraničních zkušeností s průběžnou údržbou města. Nezáplatuje se. Navrhují se opravy jasných a srozumitelných celků, které občan okamžitě pochopí. Zároveň není později frustrován z opakovaných zásahů, nemá pocit zdvojevnání investic. Zajímavá je také zkušenost z opravy celé čtvrti najednou. Pražský Karlín zasáhla v roce 2002 tragická povodeň. Kromě jiného plošně zničila parter. Město ve spolupráci se státem bylo nuceno obnovit parter (dlažby, osvětlení, zezeň, detaily) celé čtvrti prakticky naráz. Efekt byl neuvěřitelný. Struktura města, kvalita domů zůstala stejná, ale nově opravený parter západoevropského standardu inicioval růst kvality celé čtvrti.*



#### SOUTĚŽNÍ NÁVRH VERSUS ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie měla především prověřit a prohloubit soutěžní návrh, který zvítězil v architektonické soutěži na obnovu Podmokel v roce 2013. Navrhované architektonické řešení doznalo pouze minimálních změn. Koncepční ideje byly konfrontovány s reálnými možnostmi, což se projevilo například na konkrétním rozmístění stromů v ulicích, umístění obrub mezi chodníky a ulicí.

Některé lokality, které byly v soutěžním návrhu řešeny pouze schematicky, byly dopracovány. K některým částem Podmokel se soutěžní návrh vůbec nevyjadřoval, ale do této studie zahrnuty byly. Jedná se především o řešení parku Jeronýmova, prostoru před muzeem a sokolovnou, regulativu okolí pošty, atd...

V dopracované územní studii je nově obsažen koncept veřejného osvětlení, jsou vybrány lampy, jejich rozmístění a vše je ověřeno výpočty. Stejně tak je nový i návrh etapizace výstavby, který předkládá hlavní městské celky, po kterých by byla obnova realizovatelná, společně s množstvím částí, které se dají k větším celkům přidávat podle finančních možností města.

#### K REALIZACI

Zadané měřítko a absence přesného zaměření lokality nedovoluje rozpracování studie do velkého detailu, proto nelze při zpracování další projektové dokumentace pouze automaticky pokračovat. Při zpracování každého dalšího stupně dokumentace se bude řešit řada dalších zásadních otázek, které vyvstanou z dalších průzkumů, zaměření i projednávání. Ty výrazně ovlivní návrh a tedy i výsledek – realizovanou stavbu. Je proto nutné postupovat s nejvyšší pečlivostí a opatrností, aby základní koncept, který zde v územní studii předkládáme, nezmizel a v návrhu přetrval.

#### JAK POUŽÍVAT TENTO DOKUMENT

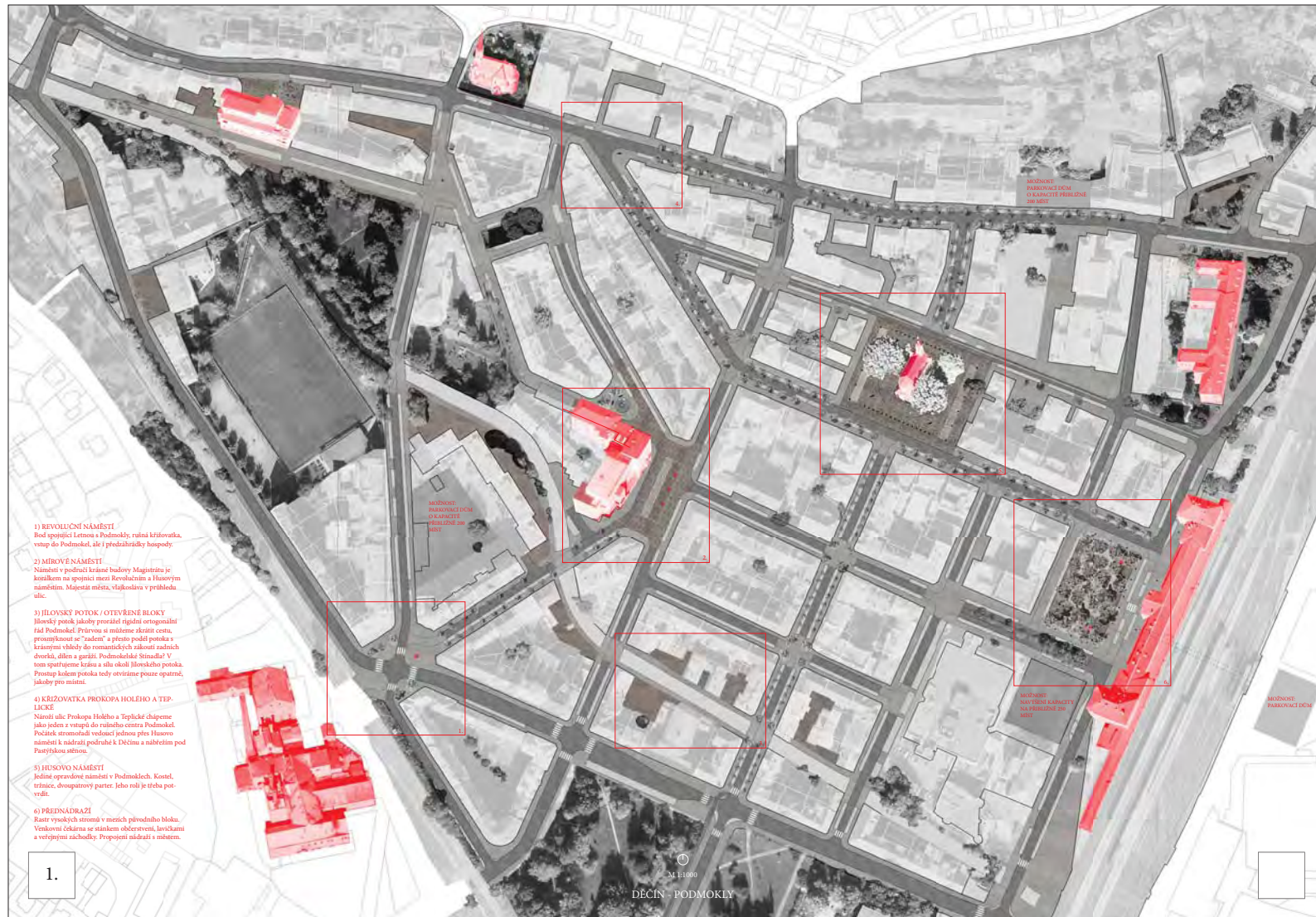
Výsledek sestává ze dvou provázaných částí. Z knihy a velkoformátových map. Mapy slouží k jednoduché orientaci v návrhu, například v případě určování konkrétních velikostí etap. Kniha slouží na jedné straně jako odůvodnění řešení a částečně jako přehled a popis míst a etap v konkrétnějším měřítku.

V přední části najdete analýzu současného stavu Podmokel. V další části jsou potom obsaženy návrhy významných prostranství s popisem současného stavu a návrhu. Další kapitoly jsou věnovány návrhu koncepce dopravy, osvětlení, další technické infrastruktury. Poslední část knihy uvádí přehled 82 úseků, do kterých jsme Podmokly rozdělili. Každá část je opatřena výkresem a tabulkou s rozpisem ploch a dalších prvků, které jsou v návrhu použity. V samotném závěru je celková přehledová bilance ploch a prvků.

## ŘEŠENÉ ÚZEMÍ



# SOUTĚŽ



Husovo náměstí, pohled na kostel sv. Františka z Asisie a třídu Prokopa Hóhého



Prostor před Hlavním nářkostí. Razr stromů se stínkem občerstvení a nepravidelá rozměšnými lavčkami.



Měřká třída Prokopa Hóhého.



Husovo náměstí, během pravidelných tříd.

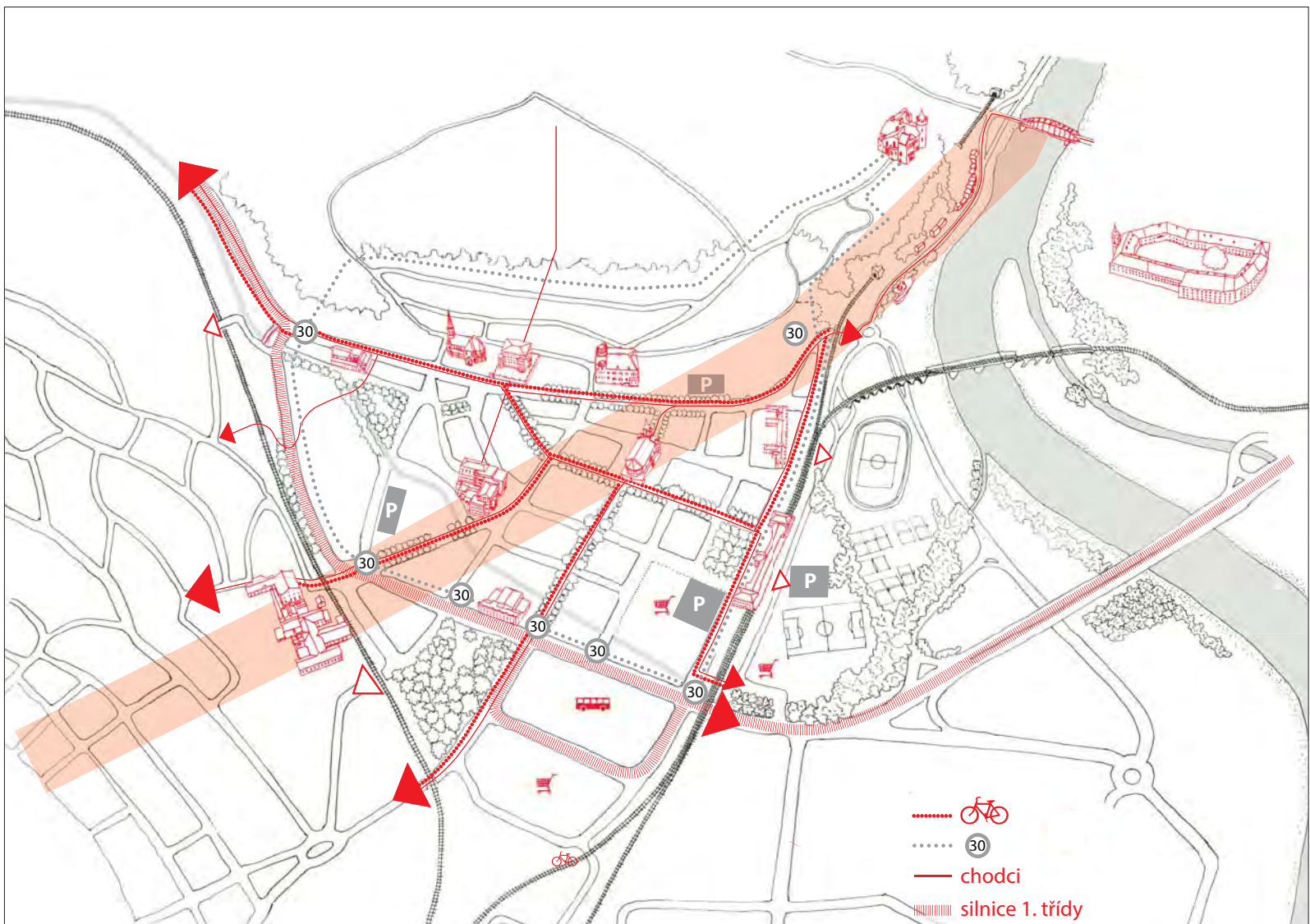
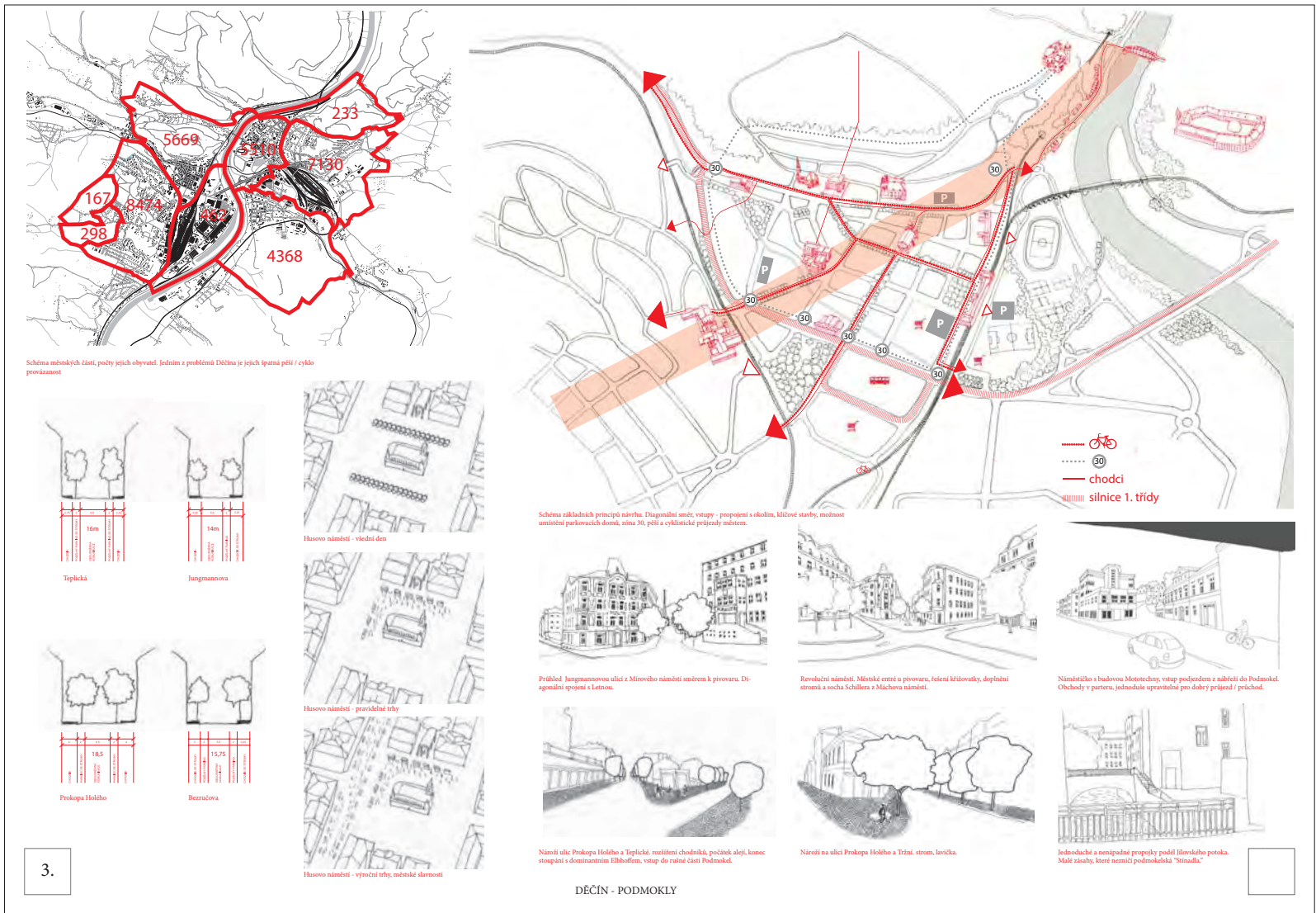


Hlavní pokyk, příchod vřadobloku.



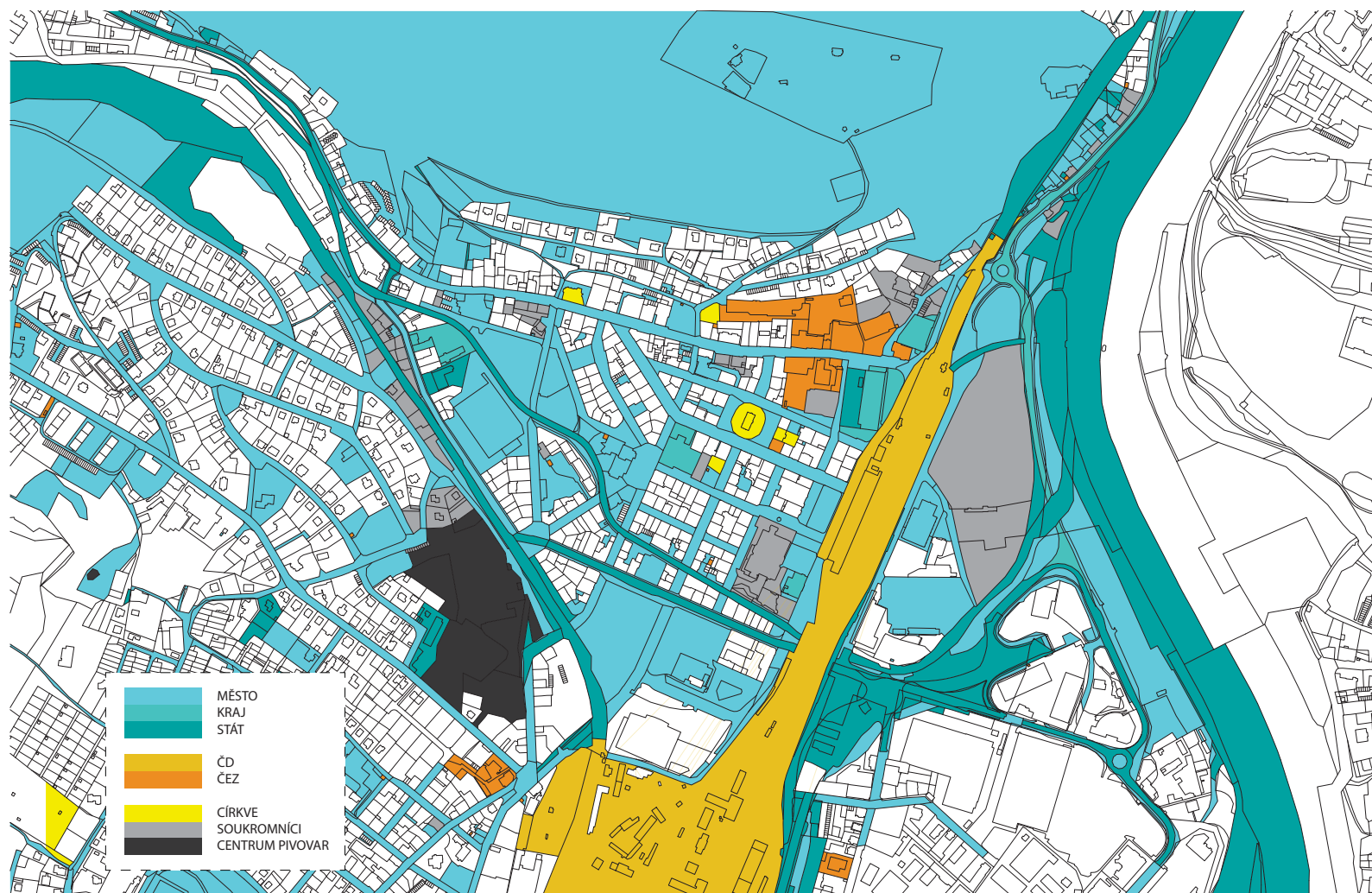
2.

DĚČÍN - PODMOKLY



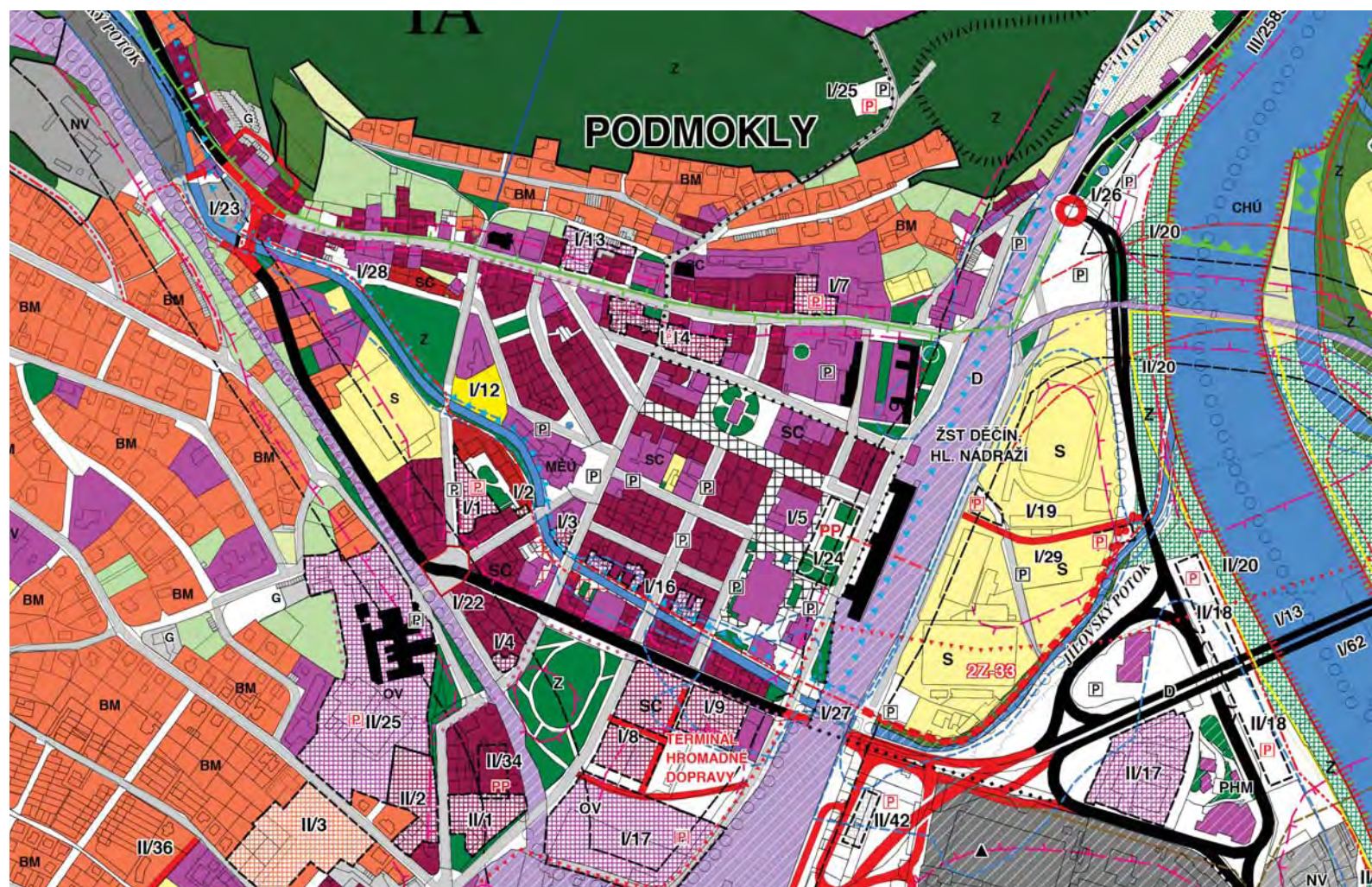
## MAJETKOVÁ MAPA

stav 2013/2014



## STÁVAJÍCÍ ÚZEMNÍ PLÁN

platný územní plán Děčína, poslední 6. aktualizace - změna 02/2010

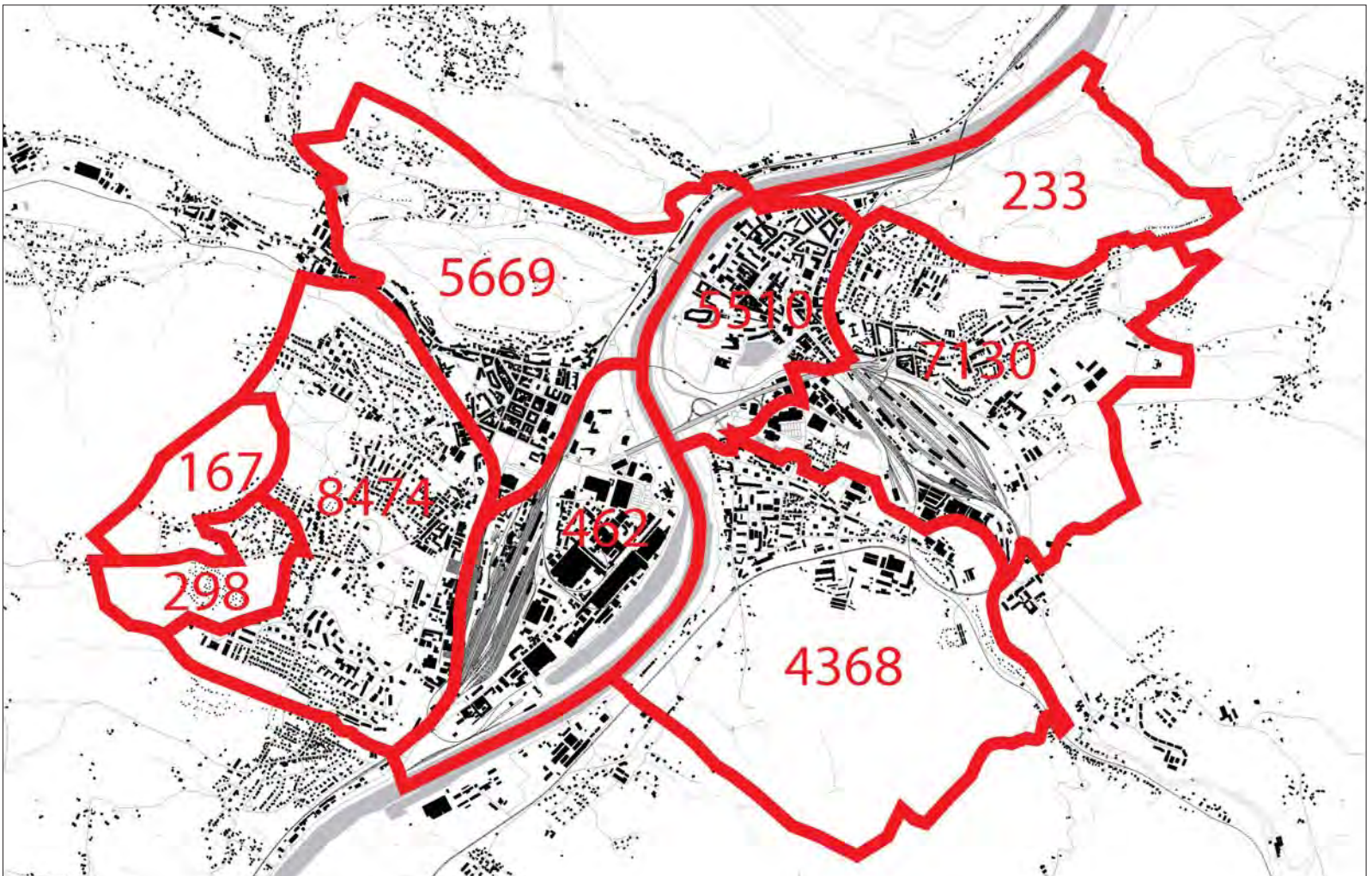


## ÚDOLÍ LABE



## POČET OBYVATEL V DĚČÍNSKÝCH ČTVRTÍCH

stav 2013



# HODNOTY

*V této kapitole popisujeme hodnoty, které jako architekti v Podmoklech, případně v Děčíně, nacházíme.*

*Za prvé je to samotná pozice města a jeho souvislosti. Přítomnost trati, která znamená snadnou dostupnost německých Drážďan, Ústí nad Labem i Prahy. Blízkost Labe, Pastýřského vrchu i Českosaského Švýcarska.*

*Za druhé hodnoty města samotného – jeho matérie. Kvalita urbanistického rozvržení, architektury domů, veřejných prostranství, jejich spektra.*

*Za třetí je to množství veřejných institucí a obchodů, kulturních a sportovních možností, které Podmokly nabízí.*

*Důležité je popsat to, co za kvalitu považujeme, aby s ní potom mohlo být jako s kvalitou zacházeno. A právě k tomu má tento výčet sloužit.*



*Podmokly, Schiffermännel*



*PANORAMA MĚSTA*

*Děčín má krásné panoráma, dramatické a cenné. Zámek, zahrady, přístav, Labe, most, Pastýřská stěna a Nebíčko.*



*SOLITÉRNÍ STROMY*

*Díky odskokům zástavby od uliční čáry bloků jsou v několika ulicích solitérní stromy.*



### SCHOVANÝ JÍLOVSKÝ POTOK

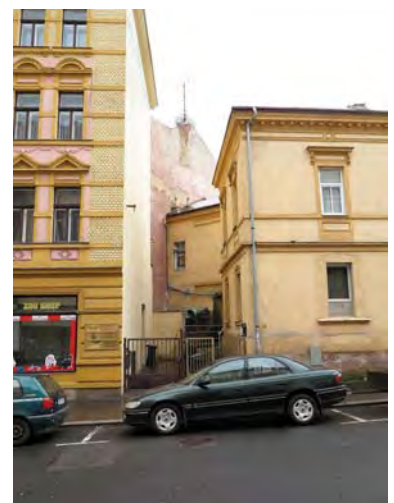
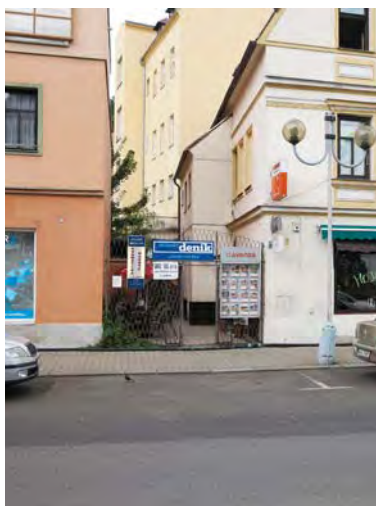
Jílovský potok je ve východní části Podmokel nenápadný, protéká vnitrobloky. V západní části za magistrátem je potok patrný u školní zahrady a mezi parkem Jeronýmova a fotbalovým hřištěm park obohacuje veřejná prostranství. Jílovský potok není pro město řekou a ani se tak nechová, Podmokly se k potoku neobrací. Obohacuje vnitrobloky, nedělá nábreží a obohacuje město zcela jinak než klasická řeka. I tuto hodnotu nutno ctít. Vznikají poloveřejné dvory u vody. Podél Jílovského potoka je až na výjimky možné projít celými Podmokly s neopakovatelnou atmosférou zadních partií domů ve vnitroblocích. Východně za dráhou je podél potoka příjemná procházka kolem sportovišť k Labi.





### PRŮCHODY

První regulační plán Podmokel z 2. poloviny 19. století nařizoval stavět volně stojící domy v blokové zástavbě. V některých částech Podmokel jsou tak dodnes úzké průchody do vnitrobloků nebo napříč vnitroblokly. Četné průchody jsou také z Teplické ulice na sever k Pastýřské stěně. Tyto průchody obohacují klasickou blokovou zástavbu, navíc můžou fungovat jako pěší zkratky.



### PĚŠÍ MĚŘÍTKO

Oblast Podmokel je jasně ohraničený celek, kde je možné a příjemné se pohybovat pěšky či na kole, protože je vhodně členěna náměstími a veřejnými prostory.



### URBANISTICKÁ STRUKTURA

Na území Podmokel se snoubí původní zastavění podél Teplické ulice s racionálním ortogonálním rastroem bloků mezi nádražím a magistrátem. Právě toto spojení vytváří v „systému“ animozity, které považujeme za kvalitu. Místa, plácky, zastavení, romantická zákoutí....



### STAVEBNÍ DOKONČENOST

Podmokly mají pouze několik lokalit, kde může v budoucnu nastat větší rozvoj. Jedná se především o území v jižním cípu, kde by v okolí autobusového nádraží a na místě prodejny Albert mohlo vzniknout několik dalších ulic blokové obytné zástavby. Další místa jsou pouze prolukami v již jednoznačné a téměř dokončené struktuře bytových domů. V oblasti nejsou rozsáhlé brownfieldy čekající na masivní výstavbu. Až na pár výjimek jsou Podmokly stavebně ukončené a stavební činnost bude pouze doplňovat a upravovat stávající.



Za výjimky považujeme:

1. obchodní centrum Korál na křížení ulic Plzeňská a Čs. legii. Obchodní centrum postavené za minulého režimu nerespektuje okolní zástavbu ani uliční síť a ve struktuře Podmokel působí jako cizorodé těleso. Je pravděpodobné, že v budoucnu přestane plnit i ekonomické nároky provozovatele. V takovém případě se přikláníme k variantě stávající stavbu zbourat a nahradit stavbami novými, splňujícími naznačené regulativy, spíše než se pokoušet stavbu rekonstruovat či přestavovat.

2. Autobusové nádraží

Přestože autobusové nádraží neleží přímo v řešeném území, přikládáme tomuto území velkou důležitost. Celý blok, jehož součástí je autobusové nádraží a pošta, lze označit jako oblast potenciálního rozvoje v rámci něhož by měl být vztah pošty, autobusového nádraží, parku a vlastní čtvrti Podmokel přeformulován.

3. Oblast „za tratí“

Opět se jedná o oblast, která v podstatě není součástí Podmokel, ale kvalitu života ve čtvrti výrazně ovlivňuje. Oblast skrumáže areálů a halových staveb atletické dráhy, sportovní haly, fotbalového hřiště, tenisových kurtů, obchodu s potravinami, pneuservisů atd., která se nachází v těsném sousedství řeky a nádraží, má velký potenciál s téměř neomezenými možnostmi parkovacích kapacit. Pokud bude tato oblast řešena jako celek v souvislosti s Podmokly, může jejich rozvoji výrazně přispět.

*VJEZD DO PODMOKEL SMĚREM OD DĚČINA  
Jasný a zapamatovatelný obraz vjezdu do města, je důležité jej zachovat.*



*PŘÍRODNÍ HORIZONT OKOLÍ V ULICÍCH  
Podmokly jsou v údolí a vklíněny mezi dva svahy. Přes Labe jsou vrchy Sokolí, Pustý a Chlum. Velkou hodnotou je časté zakončení ulic průhledem na přírodní horizont nebo kopec. Město tak není nekonečné a přírodní průhled příjemně doplňuje domy. Tento fenomén je častý ve městech v Alpách (Salzburg, Lublaň). Procitnutí přírodou, který není v městech běžný. Uvědomění si malého měřítka.*



#### PŘÍTOMNOST VÝZNAMNÝCH VEŘEJNÝCH BUDOV

Významné budovy jsou koncentrovány na relativně malém prostoru: Hlavní nádraží, autobusové nádraží, magistrát, divadlo, kino Sněžník, mateřská škola, základní škola, střední zdravotní škola, Střední škola řemesel a služeb, umělecká škola, dům dětí a mládeže, městská knihovna, muzeum, Sokolovna, kostel sv. Františka s Assisi, synagoga, evangelický kostel, sportoviště, obchodní dům Korál, obchodní centrum Pivovar.

V Podmoklech se dochovala přirozená směs městských funkcí. Jinými slovy zde člověk pořídí vše co potřebuje, aniž by musel jezdit do obchodního centra na periferii. Jediným monofunkčním blokem v Podmoklech je obchodní dům Korál.



#### LESOPARK A ZOO NA SEVERU PODMOKEL

Blízkost divoké přírody i městského parku je velký klad. Lákavé je nejen blízké okolí, ale také Hřensko, do kterého jsou Podmokly nástupním místem a blízké Drážďany.



#### VELIKOST BLOKU

Obytné bloky v Podmoklech jsou svoji velikostí a charakterem podobné oblíbeným rezidenčním čtvrtím hlavního města. Na této skutečnosti náš návrh staví jako na jedné z hlavních hodnot čtvrti.

#### OBYDLENOST OBLASTI

V Podmoklech žijí lidé, oblast netrpí výrazným odlivem obyvatel.

Podmokly - cca 100 ob/ha

Praha-Vinohrady – cca 140 ob/ha

Jablonec nad Nisou (centrum) – 38 ob/ha

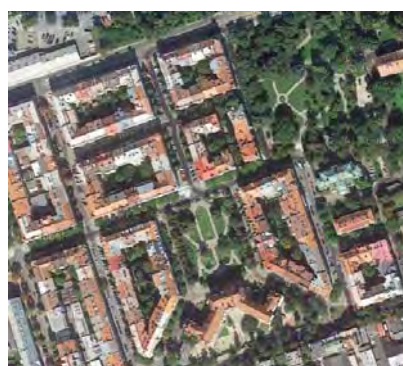
Tuto zdánlivou samozřejmost považujeme za důležitou hodnotu zejména v porovnání s jinými podobně velkými pohraničními městy (Jablonec nad Nisou, Liberec).



Podmokly



Dejvice



Karlín



Vinohrady

#### KVALITA MĚSTA

*Podmokly byly postaveny dle „nesitteovského“ regulačního plánu, který nad hledisky uměleckými upřednostňoval požadavky technicko-hygienické a také zcela jinak zacházel s osami a dominantami. Osy míří na dominanty, náměstí jsou pravidelná. Tato struktura je pro Podmokly specifická a umožňuje pochopitelné prostory, aby dnes Podmokly mohly být příjemným městem k dobrému žití.*



#### KVALITA ARCHITEKTURY

Podmokly se mohou chlubit vysokým architektonickým standardem většiny významných, ale i běžných obytných domů, které jsou na jejich území. Kvalita odpovídá jejich bohatství na přelomu 19. a 20. století, kdy Podmokly zažívaly největší stavební boom. Oproti jiným příhraničním městům (Jablonec nad Nisou, Liberec atd.) jsou bytové domy v Podmoklech stále obydlené a většinou v relativně dobrém stavu. Můžeme se zde těšit krásám budov, hmotovému členění, zvýrazněným nárožím, ozdobným portálům, římsám, omítkám, budovy mají specifické ostroúhlé motivy. Pestrá architektura působí jednotně a díky zachovalosti je pro město velkým přínosem.





# ANALÝZY

## ŠIRŠÍ VAZBY

- bariéry silnic, dráhy, Jílovského potoka a Labe
- špatná propojení mezi čtvrtěmi Děčína
- chybí napojení na turistické trasy

## ZELEŇ

### Širší vztahy – kontext

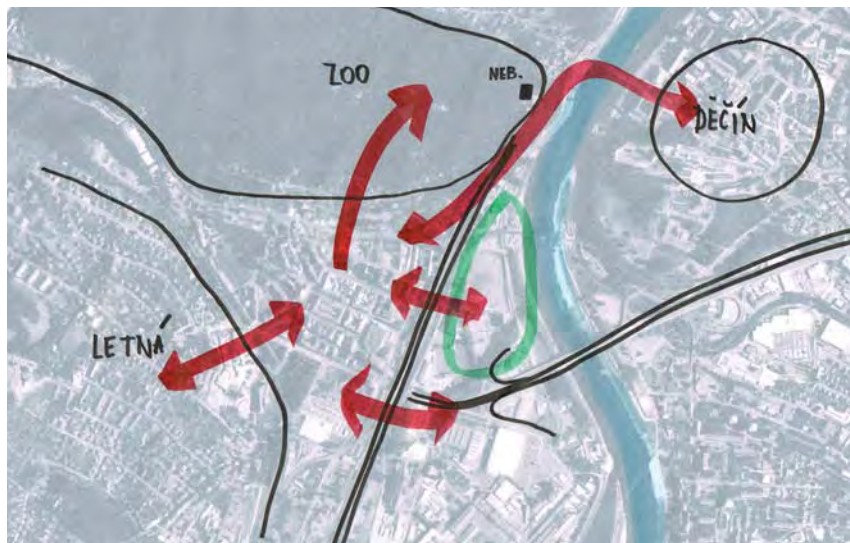
Celé řešené území se nachází v CHKO České Středohoří, které podél Teplické ulice přímo přechází v CHKO Labské Pískovce. Charaktery morfologie terénu a optické horizonty v blízkém okolí i v dálkových pohledech jsou příznivě tvořeny kontrasty obou CHKO, jež jsou vnímatelné už z centra města. Samotné řešené území je prostorově definováno hlavně horizontem tvořeným po celé severní hranici území Pastýřskou stěnou, jež jej zároveň odděluje od pravobřežní části města. Stejně jako morfologie terénu je život v území ovlivňován změnami hladiny Labe. Řešené území je dotčeno několika významnými faktory ve zcela přímé návaznosti na jeho hranici, tedy ještě v části Podmokly jako takové. Tyto faktory mají vliv na evaluaci hodnot a potenciálu území, jakož i na navrhovanou koncepci z hlediska komplexnosti nabídky typů zeleně, veřejných prostor a rekreace. V bezprostřední blízkosti najdeme na východě přístupný levý břeh Labe včetně vyústění Jílovského potoka a rozlehlých sportovních ploch, na severu Pastýřskou stěnu se vstupem do děčínského lesoparku, k zoo a k oblíbené vyhlídkové restauraci Nebičko, na západě vstup do úzkého lesnatého údolí na Jilové, na jihu Dvojpark oboustranně podél Hankovy ulice, který spojuje řešené území s autobusovým nádražím. Bohužel řešené území jakož i Podmokly jakoby neprávem neexistovaly na turistických mapách, neprochází tudy ani jedna turistická trasa či cyklotrasa. Kromě jedinečné a zachovalé urbanistické struktury je řešené území v rámci města Děčín administrativním centrem, a s hlavním vlakovým a autobusovým nádražím i dopravním terminálem města. Jako první vlaková stanice mezinárodních vlaků od Berlína je tedy řešené území pro občany i turisty prvním dojmem z města i země..

### Hodnoty / potenciály řešeného území samotného:

- význam v rámci města
- zachovalá historická urbanistická struktura
- přítomnost významných správních budov a míst vzdělávání a kultury (předprostory, velký provoz)
- stávající plochy zeleně různého charakteru (zámek s muzeem a parčíkem, Park Jeronýmova, přednádraží, Husovo náměstí aj.)
- Jílovský potok částečně přístupný, částečně se vzrostlou vegetací
- vnitrobloky jako potenciál pro využití v přímé návaznosti na obytné domy
- velký potenciál využitelnosti různých ploch v bezprostřední návaznosti čtvrti (hlavně Labe a jeho břehy, Pastýřská stěna s lesoparkem a Zoo, dále bývalý pivovar, dvoupark Hankova, sportoviště za nádražím, vilové zahradní čtvrti aj.)

### Negativa / problémy řešeného území samotného:

- první dojem neodpovídá významu i potenciálům řešeného území. Význam Podmokel není čitelný při příjezdu vlakem ani autobusem, v oblasti přednádraží, či v okolí autobusového nádraží. Není čitelný ani při příjezdu autem podél Jílovského potoka, podél Labe z jedné či druhé strany
- odstříženost od okolí a města bariérami: Labe, dráha, nádraží, hlavní tahy automobilové dopravy, oplocená sportoviště, morfologie terénu
- potenciál atraktivity pobytu u vody zcela nevyužit (Labe, Jílovský p.)
- vysoký automobilový provoz, neupřednostnění pěšího a cykloprovozu, nepřítomnost turistických tras, nepřítomnost stromořadí v ulicích



hlavní vlivy na řešené území

- vysoká urbánní hustota poskytuje nedostatek možností pobytu malých dětí v bezprostřední blízkosti obytných domů

### Stávající stav zeleně řešeného území

V samotném řešeném území je minimum zelených ploch, zcela chybí městský park. Vzrostlá zeleň se ale nesouvisle vyskytuje po celé ploše řešeného území. Vyžaduje však celkovou obnovu hlavně v adaptaci zpřístupnění, napojení a současnosti odpovídající funkčnosti, například v okolí zámku / muzea a parku Jeronýmova. Další plochy se vzrostlou zelení mají spíše charakter náměstí a právě tyto plochy si zaslouží reorganizaci a obnovu, například plocha před nádražím, Husovo náměstí. V území je i několik menších, měřítkově a klidným charakterem velmi hodnotných ploch, které potřebují kromě ochrany mnohdy pouze drobné úpravy, např. Máchovo náměstí, předprostor divadla. Poloveřejné plochy zeleně a sportovišť jsou rozlehlé, neprůchodné a tím pádem je nelze využít. Zahrady u škol, kostelů a sportovního hřiště jsou tedy využívány jen sporadicky. Plochy s dětskými hřišti chybí prakticky zcela. Uliční stromořadí v současnosti chybí na území zcela, historicky se dá doložit v ulici P. Holého. T.č. byly čerstvě v několika ulicích instalovány stromy v nádobách, jež sice zlepšují mikroklima, jejich architektonické i technické zpracování ale bohužel nepřispívá estetické kvalitě prostředí. V jejich rozmístění se nedá rozeznat koncept. Pozitivním prvkem v území jsou jednotlivé vzrostlé solitéry stromů v ulicích a dvorech, několik z nich památných. Liniová zeleň podél částí Jílovského potoka je částečně přirozeného původu, poskytuje možnost jednoduchého umístění nových cest a pobytových míst, je však nutné stromy prokácet a obnovit možnost fyzického a optického kontaktu s potokem. Samostatným tématem je velký a nevyužitý obytný potenciál dvorů v jednotlivých blocích domů, částečně průchozích či dokonce městských. Z hlediska dokumentace zeleně ve městě průběžně probíhá sledování a aktualizace inventarizace stromů a podle potřeb jejich cílená péče. Chybí strategický dokument pro dlouhodobý rozvoj ploch zeleně a systému zeleně jako takové, či studie obnovy jednotlivých ploch, případně koncepce dosadeb a náhradních výsadeb. V platném územním plánu se na území nenachází žádný prvek ÚSES.

### Zeleň v okolí – chybí dobré propojení

- lesopark Pastýřský vrch (přístupný pouze Žižkovou ulicí a ferátami)
- břeh Labe (nepřístupný přes sportoviště a „dálniční“ přivaděče – chybí přechody)
- park pod Děčínským zámkem (přímo nepřístupný, v budoucnu po železničním mostu)
- les nad pískovnou

### Zeleň uvnitř

- park Jeronýmova
- park Hankova / Podmokelská
- park před zámkem – muzeem
- navrhované Thunovo náměstí (přednádraží)
- Dostatek sportovišť
- fotbalové hřiště, další hřiště a 60m při Pivovarské ulici
- sportoviště mezi tratí a řekou (špatně přístupné)
  - atletický ovál, tenisové kurty, fotbalové hřiště, sportovní hala



řešené území vs. krajina a zeleň v okolí



první skici vnímání území





## II. PRINCIPY

# DŮLEŽITÁ PROSTRANSTVÍ

## NÁVRH

Město Děčín sestává z několika částí, které jsou od sebe „pečlivě“ odděleny. Děčín a Nové město odděluje od města Starého kopec a nájezdové oblouky mostu dálničního přivaděče. Podmokly, Letnou a Rozbělesy odděluje trať a silnice první třídy v Podmokelské ulici. Pravý a levý břeh města dělí řeka Labe, nepřístupné mosty, trať a velké vzdálenosti. Každá část je nakonec nucena fungovat tak trochu sama. Síla však tkví v jejich propojování, především pěším, cyklistickým a městskou hromadnou dopravou. Trhy, obchody a události by mohly oslovovat namísto pěti tisíc obyvatel i padesát. V místech jejich propojení mohou potom krystalizovat krásná a doslova životuplná místa.

Samotné Podmokly jsou specifické svou uzavřeností – ze dvou stran trať, z třetí skalnatý lesopark. Všechny vjezdy do území vyjma dvou jsou pod viadukty, zbylé – přejezd u pivovaru a ulice Teplická (nevládný dálniční přivaděč).

**Diagonální směr:** V Podmoklech žije v současnosti přibližně 5700 obyvatel. V přílehlé nejlidnatější děčínské čtvrti Letná přibližně 8500. Jde o předměstí Podmokel bez jediného náměstí. Dobrá vzájemná provázanost těchto čtvrtí paradoxně chybí – jsou odděleny drahou, Pivovarskou a Podmokelskou ulicí, i celkovou urbanistickou strukturou města.

Těžiště Letné lze tušit v areálu bývalého pivovaru přestavěného na obchodní centrum. V našem návrhu připravujeme půdu pro dobré pěší a cyklo propojení Letné a Podmokel právě okolo pivovaru. Bude-li dost lidí pivovar navštěvovat pěšky / na kole, bude pro město prospěšný. Oživí i své okolí, kdy se návštěvníci cestou zastaví v trafice nebo v cukrárně.

Na druhé straně diagonály je propojení Podmokel s Děčínem po Labském nábřeží a Tyršově mostě. Děčín má podobně jako Drážďany, ale na rozdíl od jiných měst na Labi, krásné nábřeží – domy mezi řekou a skálou. S výhledem na zámek, most a Labe. S náplavkou a domy, které by mohly vytvořit promenádu, pokud cestu nerozstřihne plánovaný silniční obchvat, který se zde má vynořit ze skály a nenávratně zničit toto místo.

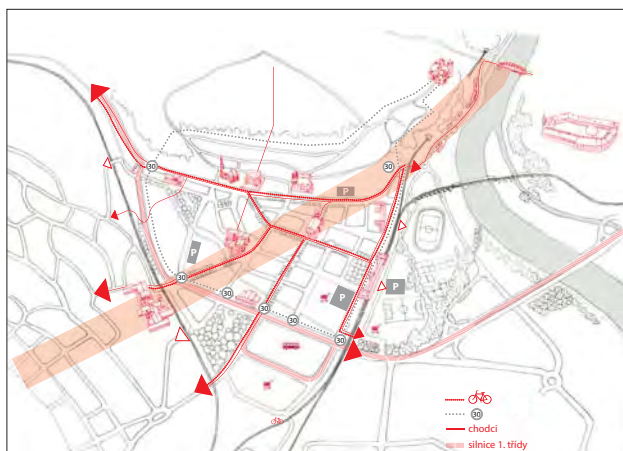


foto „EC Vindobona“, zdroj: googlemaps

## OBSAH

Město je určeno v prvé řadě sítí ulic a důležitými prostranstvími, která dávají síti hierarchii. Důležitá prostranství jsou většinou na křižovatkách cest, před významnými institucemi nebo stojí sama o sobě a o své velikosti a tím získávají na důležitosti. Za významná prostranství považujeme i důležité spojnice – obchodní ulice, jako Tržní ulici a třídu Prokopa Holého.

Následující výčet důležitá prostranství popisuje, zabývá se jejich současnými i navrhovanými kvalitami, popisuje je v souvislostech. Každé prostranství hraje v Podmoklech svoji roli a té přísluší a ta určuje i jejich navrhované řešení.

Daly by se jim s trochou nadsázky vymýšlet přívíska – radniční náměstí, trhové náměstí, školské náměstí nebo například hlavní brána města. Taková přívíska jsme při jejich řešení pokoušeli nalézat a jim podřítit i řešení. Ne vždy jsou ale vyřčená.

TŘÍDA PROKOPA HOLÉHO



HUSOVO NÁMĚSTÍ



PŘEDNÁDRAŽÍ („THUNOVO NÁMĚSTÍ“)



REVOLUČNÍ NÁMĚSTÍ



MÍROVÉ NÁMĚSTÍ



TEPLICKÁ



MÁCHOVO NÁMĚSTÍ A PLAC PŘED ZŠ



THUNOVSKÝ ZÁMEČEK - MUZEUM



PARK JERONÝMOVA; JÍLOVSKÝ POTOK



PODMOKELSKÁ A PIVOVARSKÁ

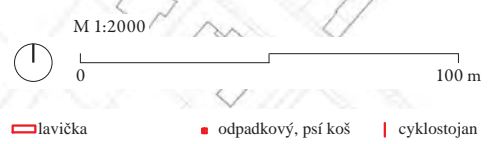
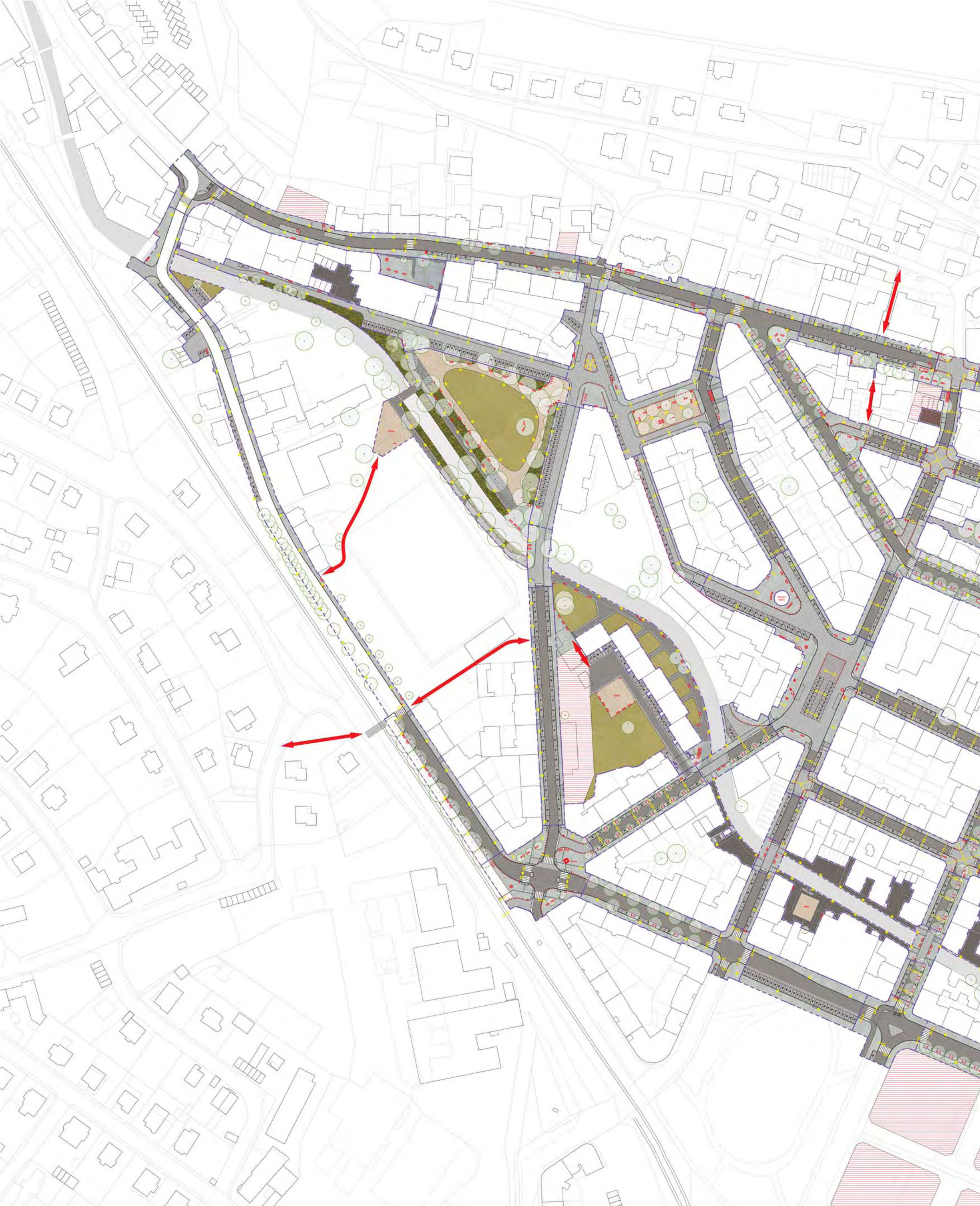


VSTUP OD DĚČINA

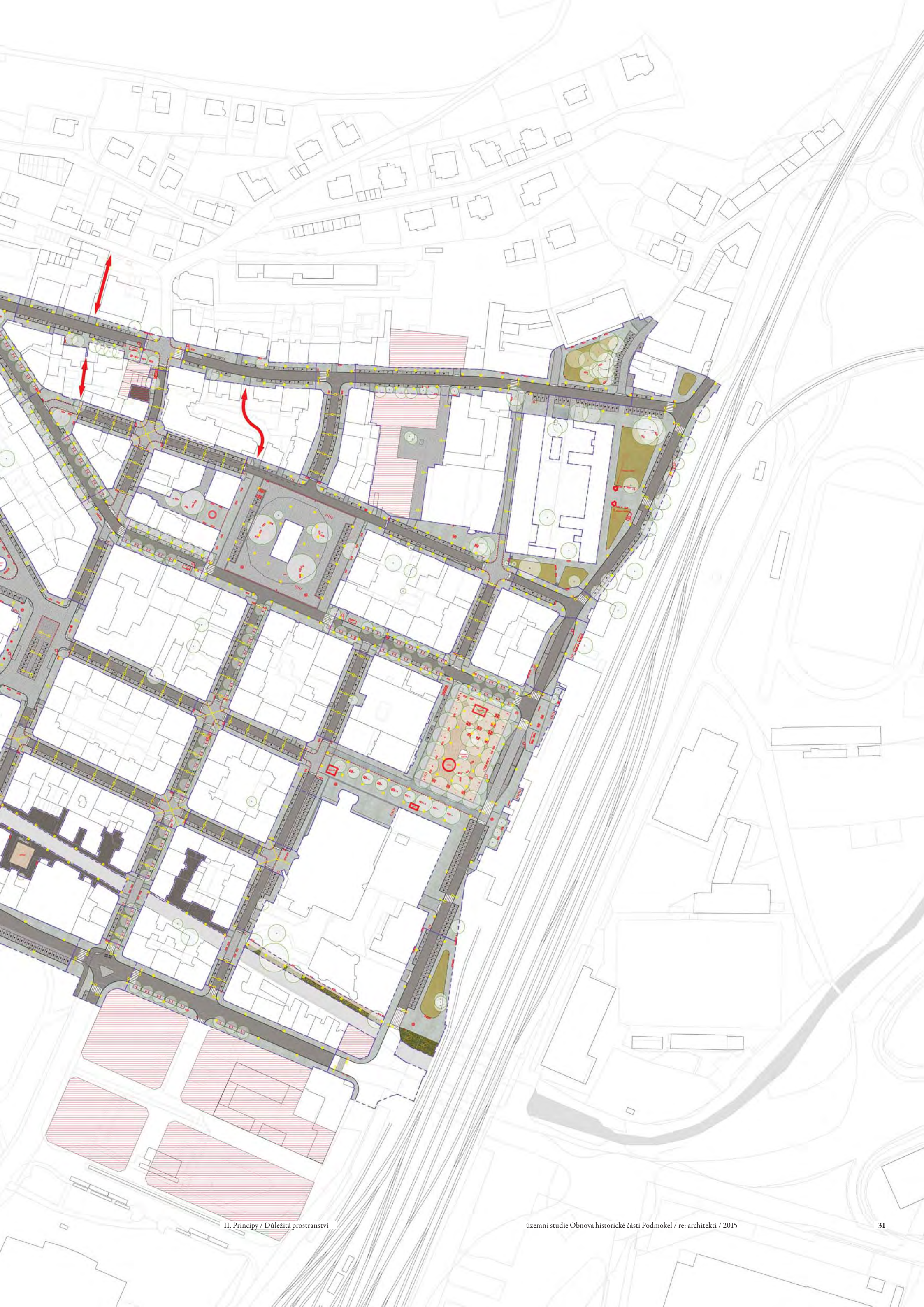


BĚŽNÁ KŘIŽOVATKA / BĚŽNÁ ULICE





- lavička
- odpadkový, psí koš
- cyklostan
- sloupek
- pítko
- lampa stojací
- lampa na výložníku
- lampa převés



# TŘÍDA PROKOPA HOLÉHO

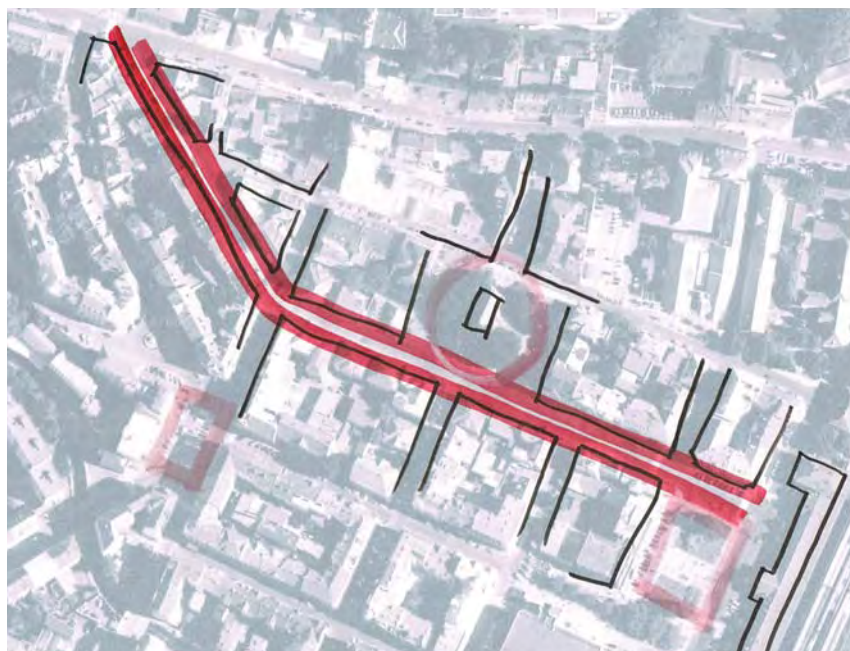
*Povrchy chodníků i ulice jsou zanedbané, povrchové značení je nejasné, podobně jako způsob dopravního řešení parkování. Osvětlení ulice je řešeno lampami osvětlení dálničních přivaděčů. Nedávno byla ulice osazena nevzhlednými kontejnery se stromky, které rostlé stromy nemohou nahradit.*

## **Hlavní obchodní třída**

*Šířka ulice, výška domů, počátek i konec ulice nás v tomto utvrzují. Obchodní ulice musí být dobře přístupná i automobilem. Obnovujeme její průjezdnost v obou směrech. Navrhujeme krátkodobá parkovací stání taktována alejí stromů. Strom – několik aut – strom. Dostatek místa pro podélný i příčný pohyb. Pohodlná procházka, předzahrádky. Slavnostní promenáda – korzo i tržiště, kterým v rámci režimu zvláštního užívání komunikace projíždí autobus.*

## **NÁVRH**

- městská třída – spojnice, promenáda, či korzo
- aleje stromů, venkovní sezení, lavičky, obchody
- propojení mezi přednádražím a Husovým náměstím
- využitelná pro trhy a slavnosti
- širší chodník, užší vozovka



koncept



Prokopa Holého dnes - bez stromů

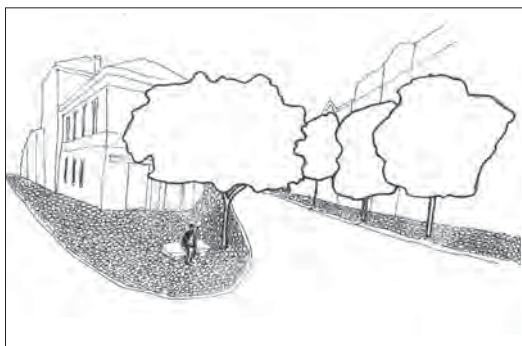




## DOPRAVA

Obousměrná nákupní třída s častými příčnými pěšími vazbami, v rámci zóny 30, přesto bez zvýšených křižovek, pouze v centrální části podél Husova nám. je navržena dlouhá zvýšená plocha z důvodu celistvosti Husova nám. z hlediska chodeckých pohybů, které nejsou liniové, ale v různých směrech, tj. charakteru pěší zóny. Zvýšená plocha v podstatě funguje jako jedno dlouhé místo pro přecházení, nejdůležitější směry jsou vybaveny haptickými prvky pro nevidomé. Rampy zvýšených

ploch musí odpovídat pojezdu autobusů (max. sklon 1:15). Autobusové zastávky jsou umístěny vždy před Husovo náměstí. Liniové zklidnění celé ulice podpoří především oboustranná alej stromů, která bude tvořit optické / psychologické opatření proti ruchu. V ulici je třeba vytvořit systém rozmístěných stání pro zásobování, tj. nabídnout rozměrnější místa pro dodávky. Důležitým prvkem zklidnění je zmenšení dopravních ploch pro průjezdnou dopravu, především v místech křižovek s ul. Ruská a Tržní.



Nároží na ul. Prokopa Holého a Tržní, strom s lavičkou.



Obraz ulice se stromy, který chceme, aby se vrátil.



## NÁVRH

lavička

odpadkový, psí koš

cyklostojan

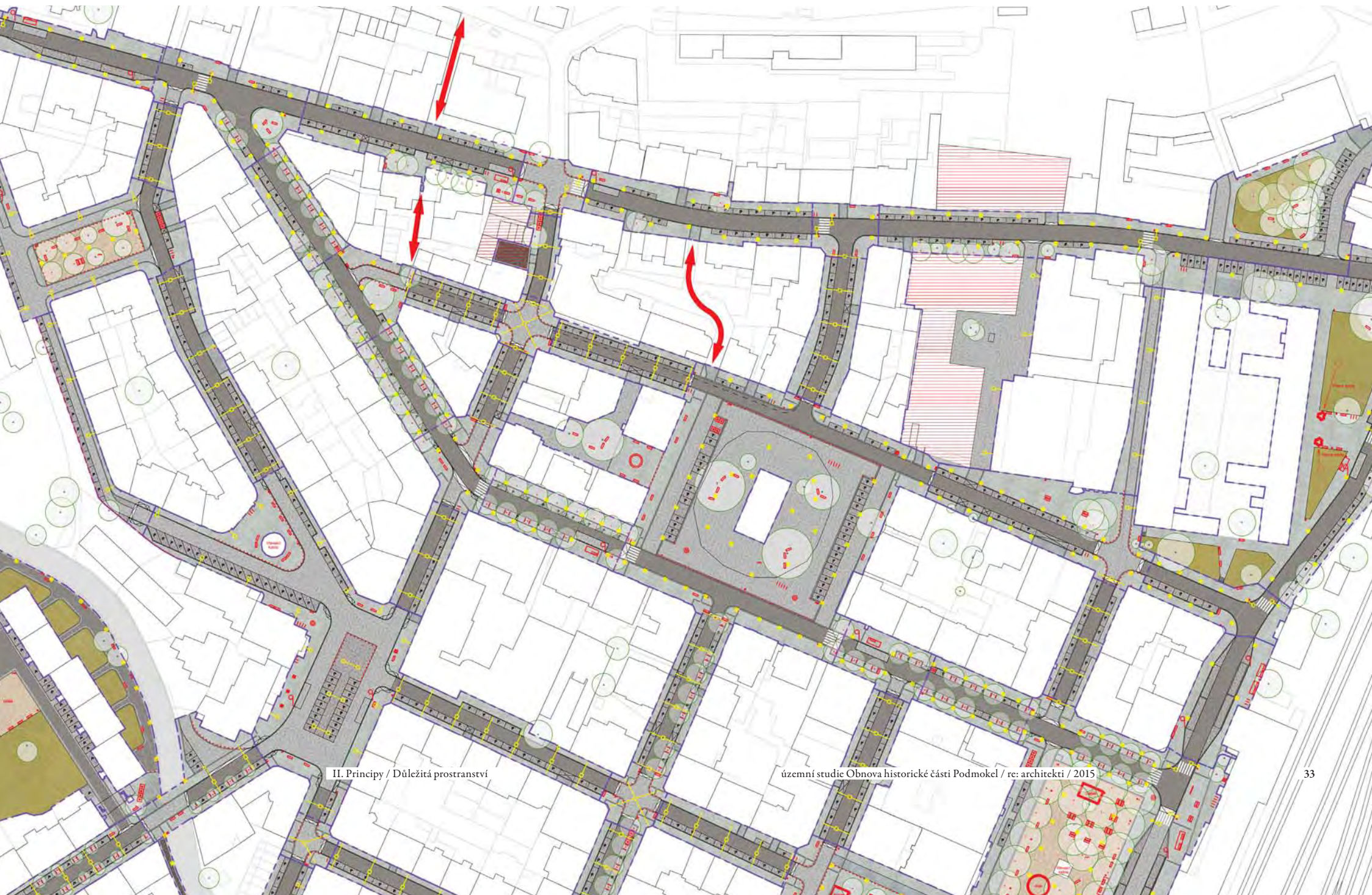
sloupek

pítko

lampa stojací

lampa na výložníku

lampa převěs





Bodenbach a. L.



Zdroj: fotografie pořízena z nástěnky v restauraci Na Skřivance, Na Skřivance 6, Děčín





PLZEŇSKÁ  
dům IV

Česká lidová  
Kotlinka

PERAZITI

ARMY WEIN

*Dnes působí třída Prokopa Holého jako po apokalypse. Dopravní ruch je minimální, vozovka široká, rozlehlá a poměrně prázdná. Návštěvník by snad hledal jinou, živou městskou ulici.*

stávající stav



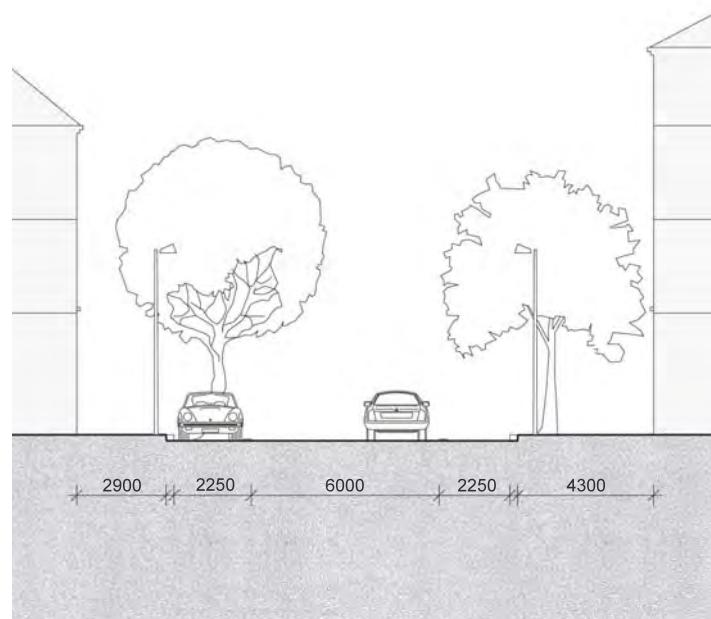
*Z historie je patrné, že stromy třídu Prokopa Holého proměňují z neútné rozlehlé ulice do bulváru, příjemného živého městského korza. Široké chodníky umožní obchodům v parteru expanzi na ulici. Široký chodník, parkování pás členěný stromy, bezbariérové přecházení z křižovatek, délka ulice taktována stromy a sloupy veřejného osvětlení – hlavní podmokelská třída Prokopa Holého.*

*Vysázení stromů v této hlavní ulici v Podmoklech považujeme za zcela klíčové!*

vizualizace návrhu

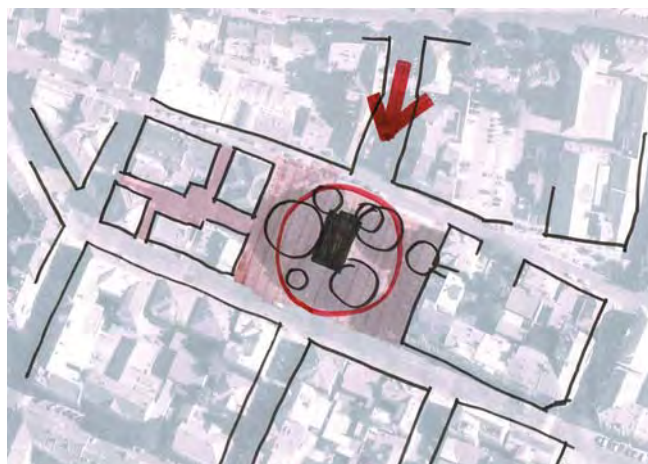


příčný profil ulic Prokopa Holého



# HUSOVO NÁMĚSTÍ

Jediné opravdové náměstí Podmokel. Kostel, tržnice, zahrádky restaurací, parkování. Průsečík hlavních podmokelských směrů. Diagonály spojující Letnou s Děčínem a tradiční ulici Prokopa Holého. Roli náměstí je třeba potvrdit. V současnosti je kostel sv. Františka zcela zakryt stromy a keři a oddělen od okolí travnatým kruhem. Povrchy náměstí jsou řešeny nepřehledným množstvím různých náhodně volených materiálů. Příležitostné trhy přirozeně chaoticky expandují z místa jim vymezeného do prostor náměstí tak, aby byly „vidět.“ Parkování a doprava jsou na náměstí určovány betonovými koryty s květinami. Hodiny zarástají v křoví. Do prostoru náměstí ze všech stran ústí výkladce živého obchodního parteru. Náměstí nefunguje jako jeden celek, ale jako více nesoudržných ploch. Nelze jej přehlednout z jednoho místa a pocítit tak význam a velikost tohoto městského prostoru, který nelze patřičně využít. Odkrýváme kostel zpoza roští. Náměstí je celé vydlážděno, příjezdné a s možností krátkodobého parkování, které střídají pravidelné trhy. Lavičky, kašna, veřejné záchodky.



koncept

Celý vnitřní prostor je navržen jako pěší zóna, která bude fyzicky vymezena ulicemi P. Holého a Tržní, z východní a západní strany pak multifunkčními pásy, které budou umožňovat jednak parkování a jednak umístění stánků v případě konání trhů. Celá oblast včetně částí ulic a parkování bude stavebně provedena na zvýšené ploše, která bude jednotlivé prostory vymezovat odlišnými dlažbami či obrubníky v úrovni. Mezi ulicemi P. Holého a Tržní, resp. plochou, bude proveden nášlap 2 cm, další fyzické vymezení funkcí ploch bude podpořeno subtilními zahrazovacími sloupky. V rámci zvýšené plochy bude řešeno i přecházení ze všech směrů, hlavní směry budou podpořeny umístěním haptických prvků pro nevidomé. Celý prostor bude řešen jako bezbariérový dle příslušné platné legislativy.



Husovo náměstí a ul. Prokopa Holého jsou jednotný propojený celek

## NÁVRH

- živé městské náměstí – rynek, společenské centrum obce
- odkrytí kostela sv. Františka z Assisi - prořez keří
- možnosti dočasného parkování ve dvou řadách přímo na ploše nám.
- kruh okolo kostela v majetku církve, tedy i stromy
- „kruh“ katastru přepisujeme do řešení dlažby
- příprava infrastruktury pro pořádání kulturních a společenských akcí (rozvody elektřiny a vodovodu)

## NÁVRH

lavička    odpadkový, psí koš    cyklostojan    sloupek    pítko    lampa stojací    lampa na výložníku    lampa převés





### PROSTORY TRŽNICE

Z původního plánu radnice postavit na v průchodu, mezi domy přiléhajícími k náměstí, na místě pravidelných trhů, řádnou tržnici během naší práce pravděpodobně sešlo. V současnosti část stánků z vymezených prostor malého pláčku mezi domy přirozeně expanduje na plochu náměstí, kde jsou stánky vidět. Tuto tendenci potvrzujeme. Na místě současného tržiště a bývalé hasičárny navrhujeme vytvořit klidný, intimní pláček s kašnou na opláchnutí ovoce či zeleniny z trhu, s lavičkami k posezení pod stromem a s příjemnou dlažbou. Pláček je od náměstí oddělen řadou kamenných sloupků. Pro pravidelné trhy určujeme prostor přímo na náměstí.

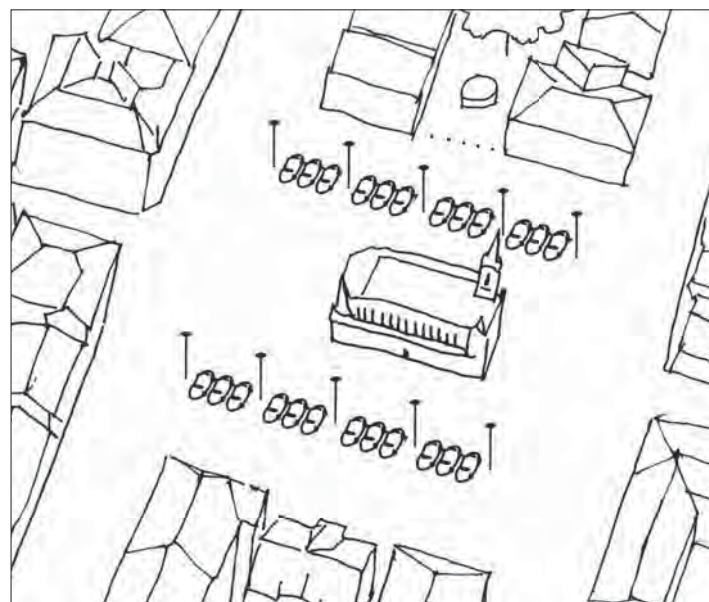


Náměstí 06/2014 - stav během trhů a zavěně tržnice ve vnitrobloku.

### Řešení trhů:

- logicky expandují z vymezeného prostoru – chtějí být vidět
- proluku možno využít jiným způsobem – zahrádky restaurací

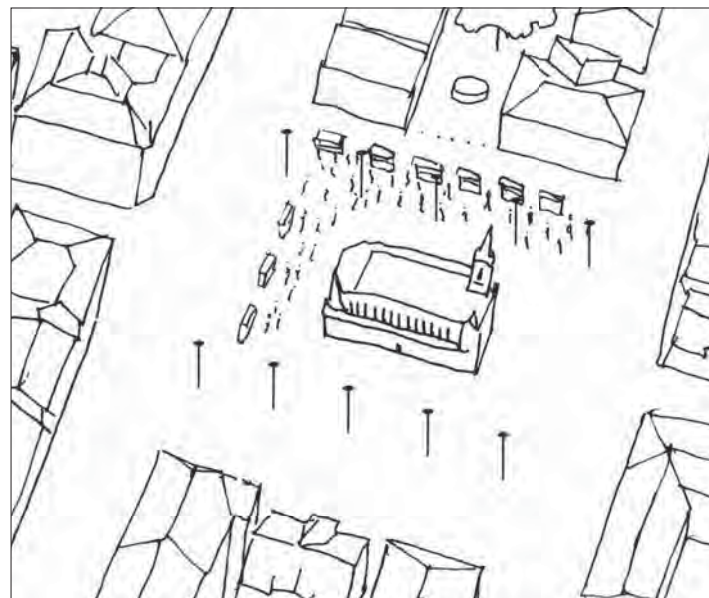
### všední den



### současný stav „vtržnice“



### pravidelné dopolední trhy



bývalá tržnice ve vnitrobloku - tržnice má být na náměstí a né v temném stíněném prostředí vnitrobloku, proto navrhujeme tento prostor oddělit od náměstí a pojmut jej jako „zelený“ vnitroblok, tržnici situovat na náměstí

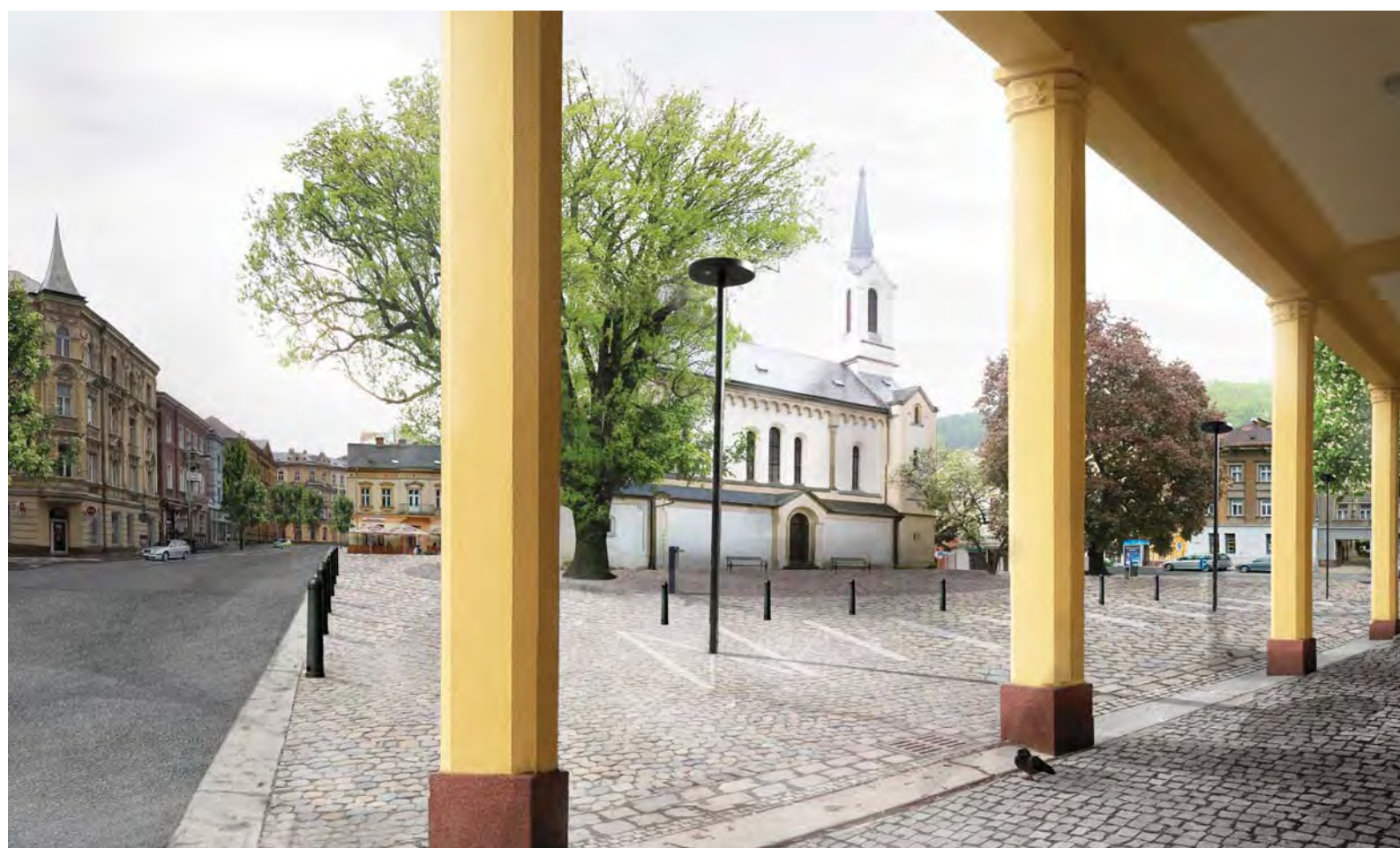


### sobotní trhy i v ulici Prokopa Holého



*Velkorysé městské náměstí, odkrytí kostela zpoza křovisek, prostřihání spodního patra stromů, jednoúrovňové vydláždění umožňuje mnohé využití. Dlažba má rovnou štokovanou horní hranu, která umožňuje pohodlný pohyb. Ve volném prostoru jsou dočasná parkovací místa naznačena pouze bílými čarami, lampy rozdělují pruh parkujících aut na skupinky po třech, historická stopa kolečka okolo kostela je zachována změnou kladení dlažby.*

vizualizace návrhu



stávající stav



*Parkovací místa jsou taktovány lampami, pod kterými se mohou odehrávat i trhy.  
Dlažba dobíhá až ke kostelu, historická stopa kruhu okolo kostela je decentně  
naznačena pouze změnou kladení dlažby. Prostor vedle kostela je ideální pro trhy.*

vizualizace návrhu



stávající stav



# PŘEDNÁDRAŽÍ („THUNOVO NÁMĚSTÍ“)

Přednádraží je jedním ze vstupních bodů Podmokel. Prostor byl uvolněn ve 30. letech 20. století demolicí továrny Makosa a původně zamýšlen k výstavbě dalšího bloku činžovních domů. Přednádraží nikdy nebylo náměstím a i přes veškerou snahu není ani parkem. V současnosti je zde typický sídlištní parčík 70. let s několika jehličnany a kašnou, který se přelévá do prostoru před obchodním domem Korál. Oba prostory dokonce spojuje jednotná dlažba, která do jisté míry přispívá k jejich nečitelnosti.

Před nádražím navrhujeme mlatový plac vymezený vzrostlými stromy, uvnitř nějž jsou nepravidelně rozmístěny další různé vysoké stromy. Mezi stromy na svobodné mlatové ploše stánek s občerstvením, pítka, trafik, veřejné záchodky, zastávka a volně rozmístěné lavičky. Příjemný stín při čekání na autobus, čtení novin, párek v rohlíku, venkovní čekárna na vlak. Vysoké stromy vymezují prostor zmizelého bloku, místo je přehledné a otevřené. Přednádraží je vyvýšenou vozovkou připoutáno k nádraží i protějším domům. Přímo před nádražím jsou pro snadnou orientaci soustředěny zastávky autobusů, po stranách pak automobilová zastavení K+R a invalidů. Jižní stranu přednádraží navrhujeme zpevnit nástavbou parkovacího domu do výšky okolních staveb.

## NÁVRH

- brána města Děčín i Čech
- největší Děčínská „křižovatka“
- pojmenovat v současnosti nepřehledný prostor
- vymezení původního bloku parkem vzrostlých stromů
- park osazen veřejnými záchodky, pítkem, trafikou či kioskem, dětským hřištěm, kašnou, volně rozmístěnými lavičkami
- pěší zóna v zakončení ulice Čs. legií – dosazení řady chráněných platanů, likvidace schodů – vyspádování prostoru
- zvýšené propojení s nádražím, na zvýšení autobusové zastávky
- automobilová zastavení K+R a invalidé



koncept

## DOPRAVA

Z hlediska dopravy je třeba prostor přednádraží vnímat jako místo s nadměrným pohybem chodců v různých směrech, primárně ve vazbách mezi vlakovým nádražím, autobusovými zastávkami, prostorem náměstí a dále ve vazbě na Podmokly. V místě se dějí další aktivity (kromě přestupních vazeb i nákupy apod.). Z výše uvedených důvodů je třeba zklidnit průjezdnou dopravu v celém prostoru (v délce podél celé budovy vlakového nádraží ul. Čsl. mládeže) a tím podpořit nejen příčné pěší vazby, ale také charakter prostředí. Nádraží tak bude propojeno s venkovním prostorem / parkem, kam mohou být integrovány autobusové zastávky. Ty je nutné provést v zálivech, a to jednak z důvodu frekvence spojů ve špičkové hodině (cca 2-5 minut) a jednak délky jejich odbavení (cca 2 minuty). Vybrané spoje umožňují přepravu jízdních kol, což může dále prodlužovat dobu odbavení. V co největší blízkosti vlakového nádraží je třeba odbavit nejen spoje městské dopravy, ale také spoje linkové, od roku 2015 integrované v rámci děčínské regionu. V každém směru je třeba zajistit vždy 4 místa pro autobusy (2+2 místa před nádražní budovou pro městskou dopravu a 2+2 místa severně v ul. Čsl. mládeže pro integrované linky a spoj městské dopravy č. 2 z důvodu vedení linky z ulice Prokopa Holého směr Labské nábřeží). Výškové uspořádání prostoru bude zčásti omezoval nutnost zřízení nástupních hran v přímých úsecích zastávek (20 cm), v nájezdových a výjezdových klínech se tato hrana snižuje na 2 cm, což je výškový

rozdíl i mezi vozovkou a přidruženým prostorem (úroveň nádraží / chodníků / parkové plochy). Zvýšená plocha vozovky je navržena v délce podchodu – křižovatka s ul. Prokopa Holého, křižovatku je třeba provést taktéž zvýšenou kvůli odbočování autobusů (autobusy by neměly najíždět na zvýšenou plochu v oblouku). Nájezdy na zvýšenou plochu (rampy) musí odpovídat pojezdu autobusů (max. sklon 1:15) Prostor přilehající k nádražní budově bude vybaven mobiliářem. Parková plocha je lemována umělou vodící linií, na kterou navazují další haptické prvky pro nevidomé a slabozraké. Celý prostor bude bezbariérový ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb., v platném znění. Nejvytíženější příčné pěší vazby je třeba zdůraznit přechody pro chodce (v návaznosti na podchod a dále u severního vstupu na nádraží).

Jižně od podchodu směřujícího přímo k vlakovým spojům je vhodné zřítit místa pro TAXI a K+R s omezeným stáním 5 nebo 10 minut. Před východem z nádražní budovy i z hlavních směrů je třeba umístit jednoduchý navigační či orientační systém, který bude informovat o místech odjezdů jednotlivých linek do různých směrů a bude odlišovat městskou dopravu od integrované.

Prostor před hotelem je řešen jako součást pěší zóny mezi ul. Čsl. mládeže a Plzeňská. Možnost parkování bude jen pro obsluhu s rezervací a bude snaha o minimalizaci počtu stání.



NÁVRH

▭ lavička

• odpadkový, psí koš

| cyklostojan

• sloupek

~ pítko

▣ lampa stojací

□ lampa na výložníku

— lampa převés

stávající stav



*PŘEDNÁDRAŽÍ*

*Čekárna a vstup do města. Pohodlný park se vzrostlými stromy, kde se dá koupit buřt, sednout si na lavičku, koukat na fontánu, zaparkovat kolo či nechat hrát děti čáru. Nebo čekat na přátele, kteří přijedou vlakem.*

návrh





Bakery

Bakery

Various pastries and breads displayed in the bakery kiosk.





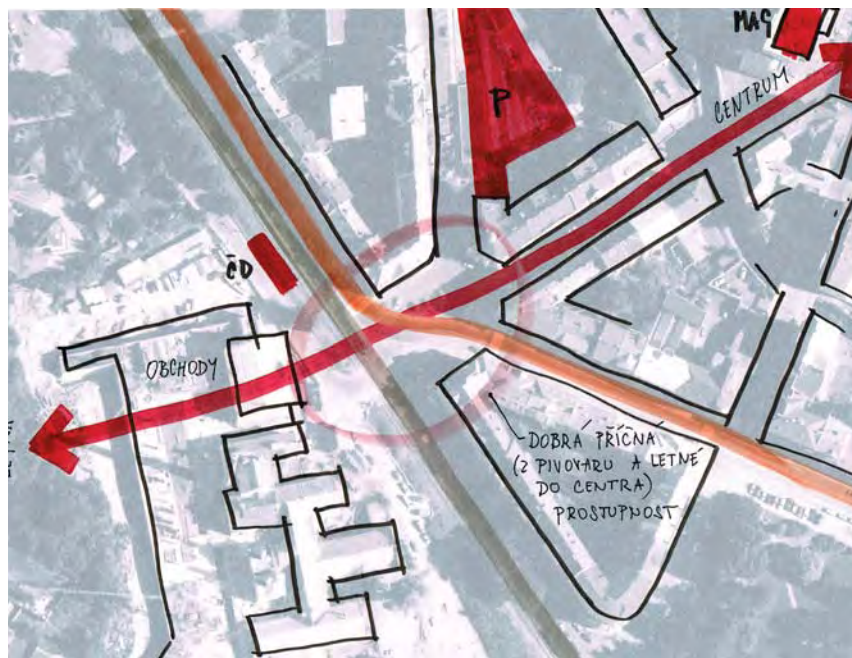
# REVOLUČNÍ NÁMĚSTÍ

Prostor je v současnosti podřízen dopravnímu řešení silnice 1. třídy. Zbytek prostranství je určen především snahou vyšetřit co nejvíce parkovacích míst. Parkovací místa jsou od chodníků oddělena ostrůvky drobných trávníků.

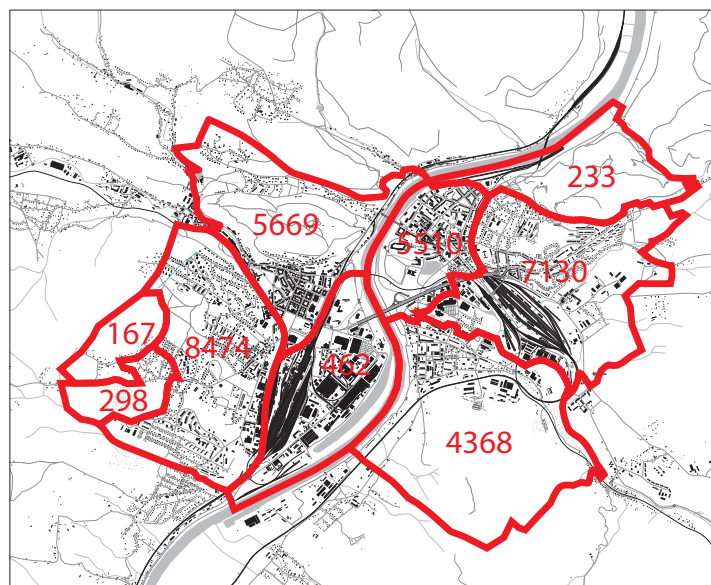
Revoluční náměstí je ale zásadním bodem propojujícím čtvrť Letná a pivovar s Podmokly. Přestavba pivovaru na obchodní centrum může město posílit. Navrhujeme využít jeho přitažlivosti a zapojit jej do struktury Podmokel. Tedy potvrdit toto náměstí jako entré města od Letné, prostor zvoucí ke vstupu jednoznačnou orientací stromořadí, které vtahuje směrem do Podmokel. Respektujeme přímou trasu silnice I/13, ale přesto upravujeme tuto křižovatku na překvapivě prostorné náměstí. Snadný průchod chodce a cyklisty, rušná „křižovatka“, ale i místo pro zahrádku nárožní restaurace. Nerezignujeme na možnost mít i podél rušné ulice živé město a příjemná náměstí.

## NÁVRH

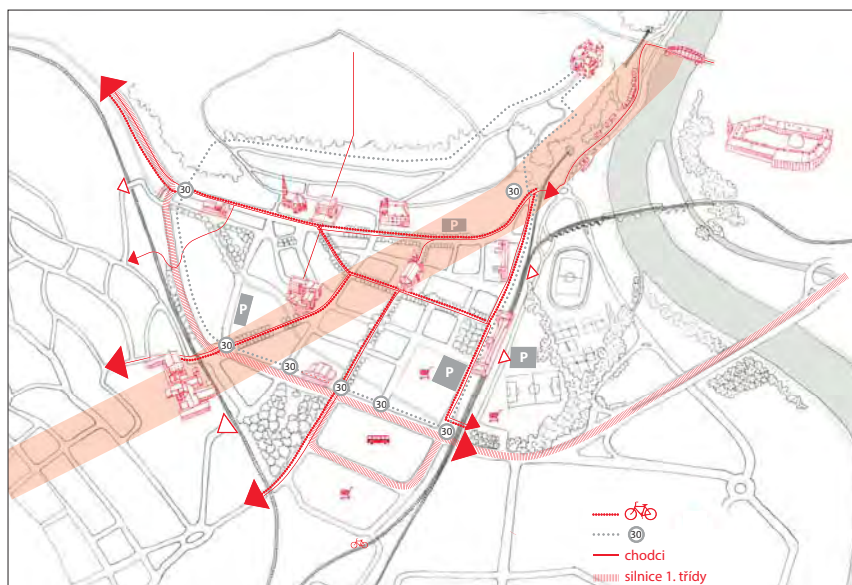
- klíčové propojení Podmokel s Letnou a obchodním centrem Pivovar; především upřednostnit chodce řešením okolí pivovaru
- křížení se silnicí 1. třídy
- možnost využít stromů
- socha na osu Jungmannovy ulice



koncept



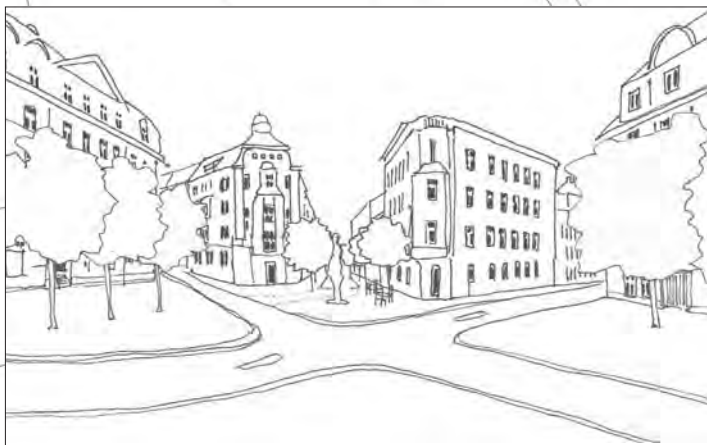
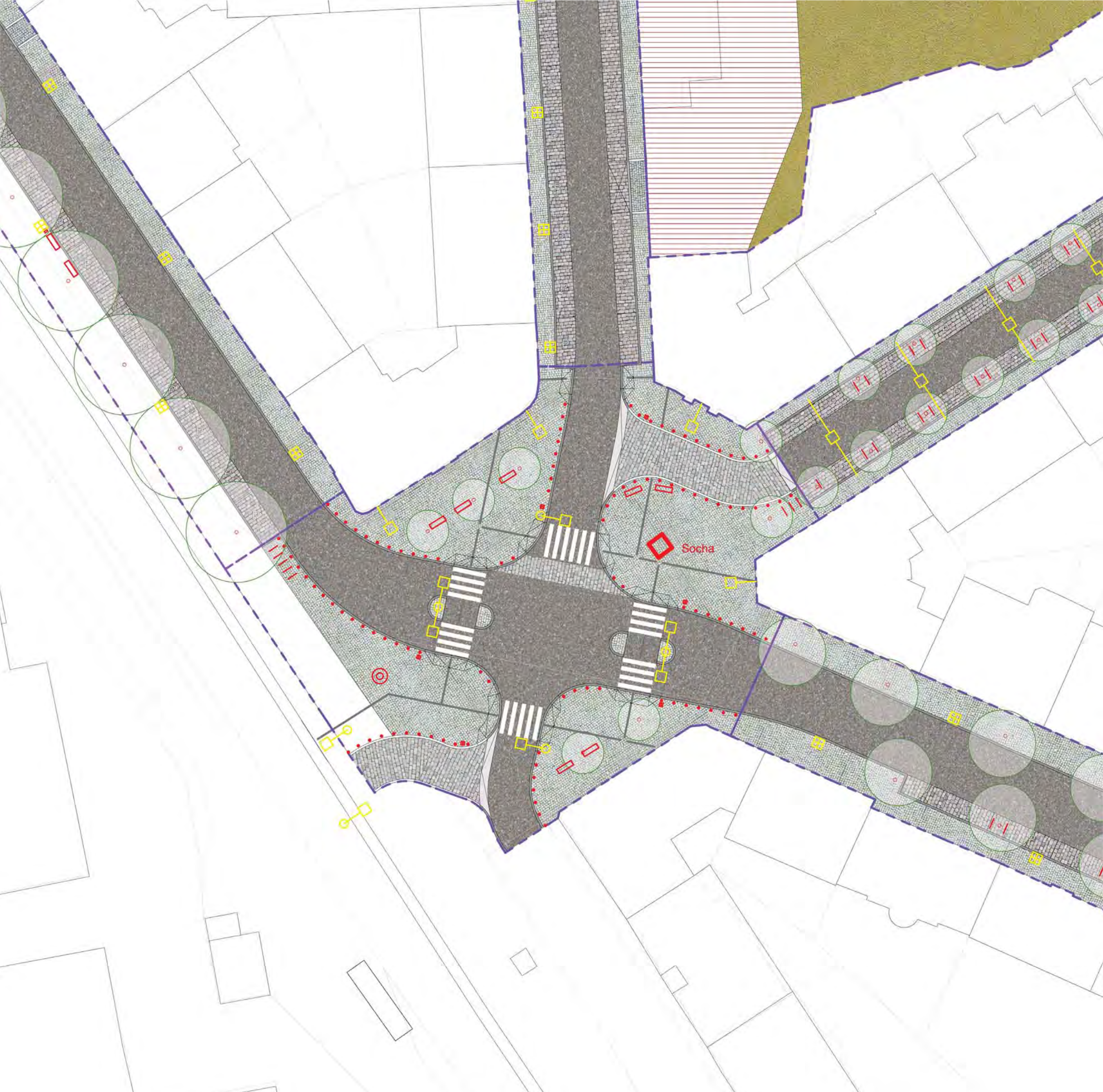
Spojnicí Letné s městem může být Revoluční náměstí.



Na Revolučním náměstí podporujeme pěší směr Jungmanova pivovar.

Prostor křižovatky je třeba vnímat nejen z dopravního hlediska a z pohledu potřeb automobilové dopravy. Důležitou vazbou mezi Podmokly a pivovarem je právě propojení ul. Jungmannova a žel. přejezdu, blízko něhož se nachází i žel. zastávka Děčín, zastávka, která může být obnovena. Při lokálním snížení rychlosti na 30 km/hod lze přes hlavní ulici umístit přechody s dělicími ostrůvky. Mohou zde vzniknout i zvětšené prostory v rámci přidruženého prostoru, např. před restaurací.





Městské entré u pivovaru, doplnění stromů a sochy.



Průhled Jungmannovou ulicí od magistrátu k pivovaru.

**NÁVRH**

- ▭ lavička
- odpadkový, psí koš
- | cyklostojan
- sloupek
- ~ pítko
- ▣ lampa stojací
- lampa na výložníku
- lampa převěs

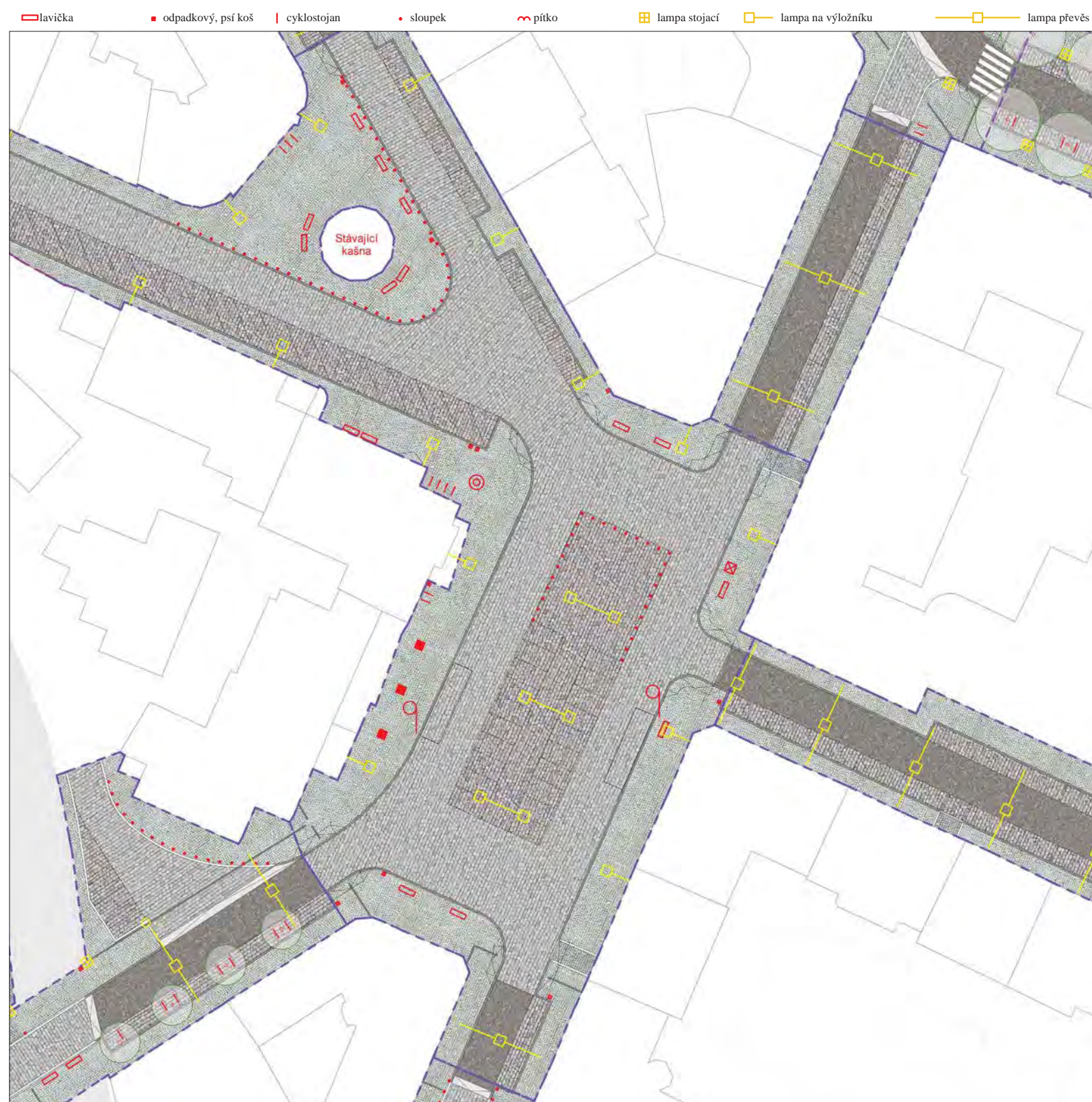
# MÍROVÉ NÁMĚSTÍ

Majestát města, vlajkosláva v průhledu ulic. Náměstí v područí krásné budovy Magistrátu města Děčín. Korálek na spojnici mezi Revolučním a Husovým náměstím. Redukujeme parkovací místa, aby vyzněla velkorysost prostранství. (Počítáme s časově omezeným parkováním pro návštěvníky magistrátu.) Zaměstnanci mohou parkovat v nedalekém parkovacím domě, který pro magistrát také navrhujeme. Na střední osu náměstí umístíme trojici vysokých lamp, které velkoryse osvěćují náměstí. Důležitý je i průhled od obchodního domu Korál ulici Čs. legii přímo na budovu magistrátu.

Prostor je řešen v rámci zóny 30, celý ponechán v úrovni vozovky (kromě chodníků), funkce prostoru s příčnými chodeckými vazbami bude podpořena odlišným povrchem (dlažbou) od vozovek okolních ulic. V centrální ploše lze umístit parkovací stání, ale musí umožňovat průchodnost pokud možno přímých vazeb z okolních ulic ve vztahu k úřadu a dalším navazujícím ulicím. V případě zřízení midilinky se počítá s umístěním dvou nebo jen jedné zastávky, a to při hraně některého z chodníků. Jejich definitivní poloha bude určena dle trasy linky, která může mít více řešení.



## NÁVRH



### *TŘI LAMPY*

*Navrhujeme radniční náměstí, kterému dominuje trojice vysokých lamp veřejného osvětlení. Jednoduše řešená plocha, která nechává vyniknout budově magistrátu. Vydlážděna je kamennými kostkami s rovným štokovaným povrchem, který je pohodlný pro provoz chodců, cyklistů i automobilistů.*

*Trojice vysokých lamp, nahoře rozdvojených, má dodat radničnímu náměstí váhu. Tři vysoké sloupy, které jsou umístěny na náměstí tak, aby byly vidět na konci os - ulic přicházejících na náměstí. Na konci zpracování studie jsme dohledali, že náměstí kdysi dominovala jedna velká lampa, prut, orientační bod.*

zdoj oba: Die Elbestädte Tetschen, Bodenbach und der Bezirk Tetschen. Belin 1931.







OSTRÁVSKÁ MĚSTA

# TEPLICKÁ

*Teplická ulice je nejstarší podmokelskou ulicí. Jedná se o obchodní ulici, druhou významnou třídu Podmokel vedle třídy Prokopa Holého, která do Teplické ulice ústí. Tradiční obchodní a společenská ulice, do které ústí výkladec obchodů téměř v každém domě. Přiléhají k ní významné městské stavby jako kostel, dům dětí a mládeže, sokolovna, divadlo a zámek. Ulice s proměnlivým profilem, řadou zákoutí, předzahrádkami a zídkami. Její různorodost považujeme za kvalitu. Při vytváření pohodlných zákoutí s lavičkou a stromem využíváme předzahrádek. Společenský význam ulice potvrzujeme úpravou chodníků a parkování a volbou osvětlení.*

## NÁVRH

- původní spojnice Děčína se západem
- nepravidelný profil ulice znamená množství specifických míst
- řada významných budov – kostel, synagoga, sokolovna, zámek, divadlo, ...
- vstup na Pastýřský vrch
- významný předěl mezi městskými Podmokly a vilovou čtvrtí na svahu Pastýřského vrchu
- parkovací místa před Domem dětí a mládeže a před Městským divadlem budou stavebně provedeny variabilně, tj. budou umožňovat odstavení BUS, resp. 4 vozidel. Značení a provoz bude předmětem podrobnější navazující dokumentace. Autobus bude mít v případě potřeby preferenci před osobními automobily.

rostlý charakter Teplické ulice



ciařský otisk stabilního katastru z 1843



Katastrální plán z 60. let 20. století zdroj oba: Sellenová, Hanzlík, Pavlíková. Architektura Podmokel 1900-1945. Děčín, NPU, 2014.



zdroj: výsatava Děčín - včera, dnes a zítra.

## NÁVRH

- ▭ lavička
- odpadkový, psí koš
- | cyklostojan
- sloupek
- ~ pítko
- ☐ lampa stojací
- ☐ lampa na výložníku
- ☐ lampa převěš

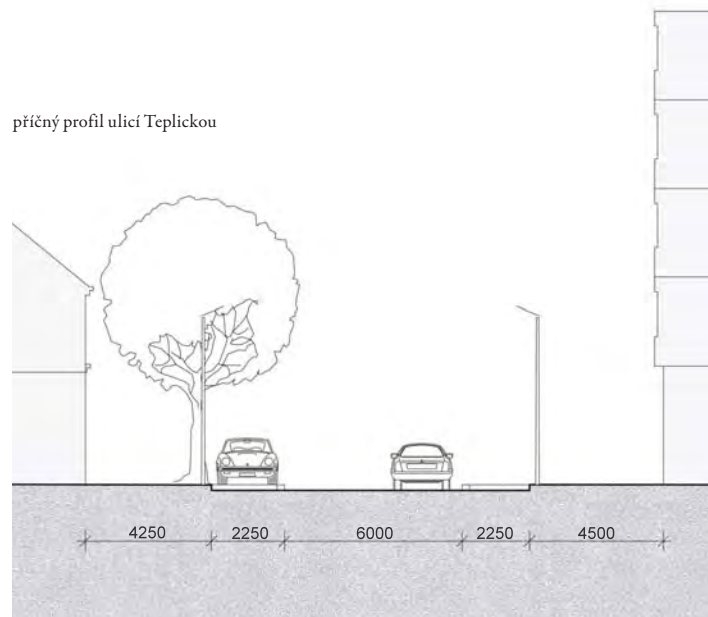




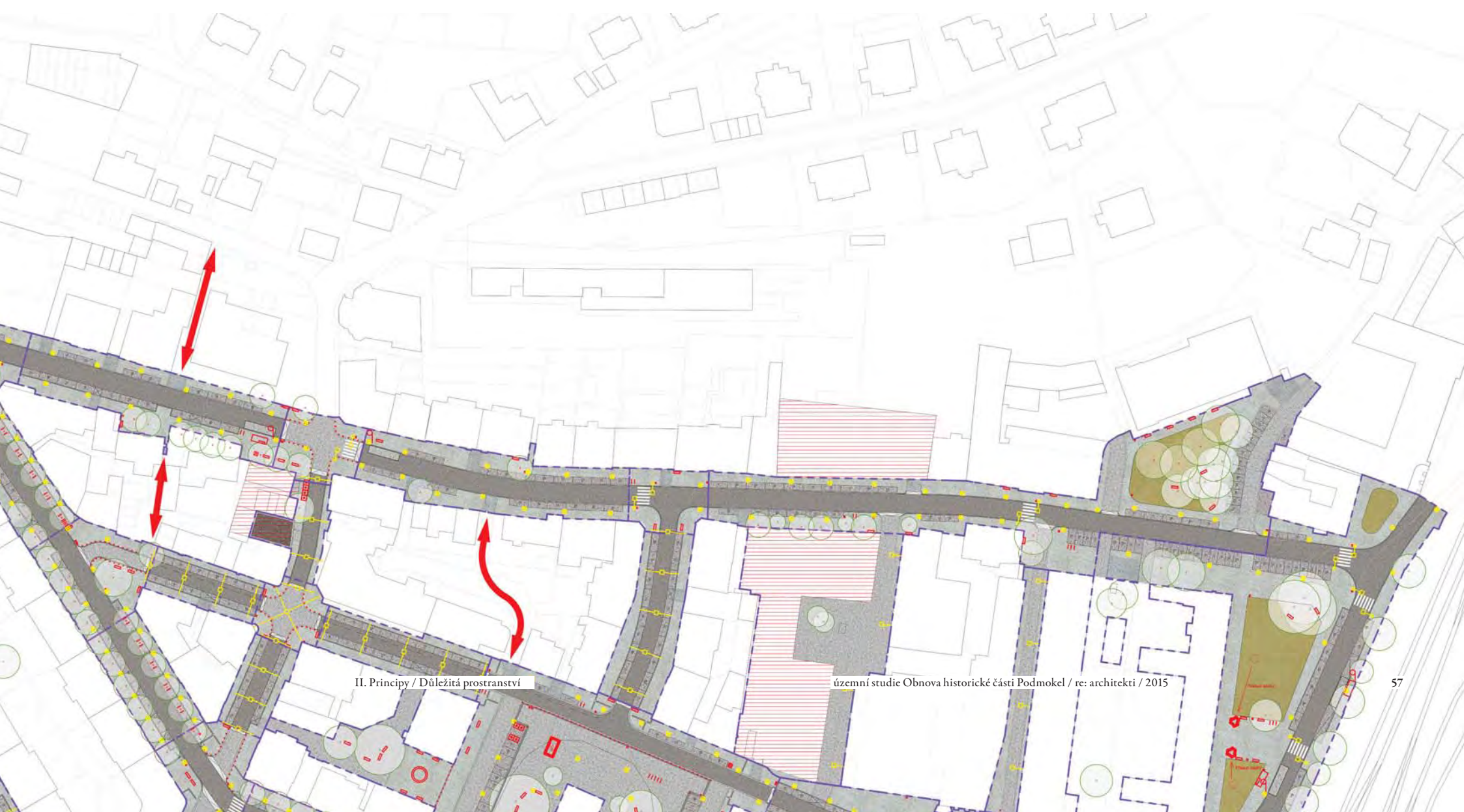
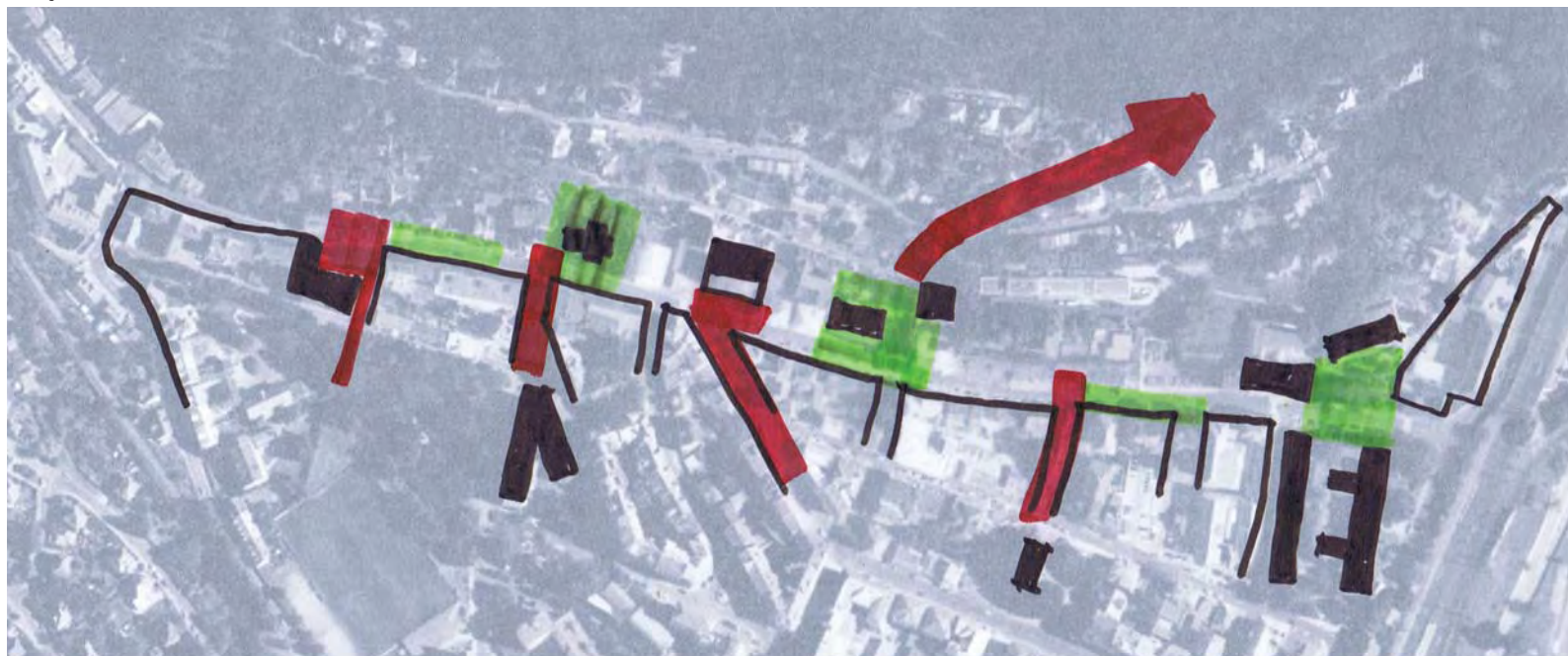
#### DOPRAVA

Přestože je ulice v rámci zóny 30, je zde ponechán charakter hlavní / sběrné komunikace, neboť je využívána pro provoz autobusů a jako eventuální objíždá trasa pro ul. Podmokelská. Pouze v centrální části je navržena zvýšená křižovatková plocha, která zdůrazňuje nutnost zklidnění v linii Teplické a zároveň zvýrazňuje důležitou příčnou pěší vazbu ve směru do zoo a k okolním cílům, resp. budovám veřejného vybavení. V centrální části se jedná o nákupní třídu, východní část slouží spíše pro pracovní příležitosti. V této ulici se nachází mnoho vjezdů do domů, které je třeba provést s důrazem na detail, který podpoří podélnou / nadřazenou vazbu pěší dopravy (chodníků) – nejlépe pouze odlišnou dlažbou, nájezd může být s nášlapem 5 cm, tj. může být provedena krátká rampa, která minimálně omezí běžné sklonové poměry chodníků. Autobusové zastávky jsou zde ponechány v rámci jízdních pruhů, současně slouží i jako prvek zklidnění.

příčný profil ulic Teplickou



koncept



# MÁCHOVO NÁMĚSTÍ A PLAC PŘED ZÁKLADNÍ ŠKOLOU

Máchovo náměstí a plac před základní školou v současnosti nejvíce trpí chaotickým způsobem parkování. Živelně zde parkuje příliš mnoho aut. Přesto jsou kvality pravidelného Máchova náměstí se čtveřicí červených buků a trojúhelníkového plácku s dominantní školou zřejmé. Je to jasnost a přehlednost, vzrůsnost velkorysých staveb, které je lemují. Prostory kolem Máchova náměstí od školy až po Mírové náměstí před radnicí vyzývají do pěší úrovně. Smyslem je jednoznačné zpomalení dopravy v této klidné části města. Parkování řešíme tak, aby vynikla původní velkorysost prostor a aby bylo možné dobře zvládnout ranní nápor automobilů rodičů vozících děti do školy. V rámci Máchova náměstí jsou umístěny i do země zapuštěné kontejnery pro tříděný odpad. Na doposud travnatou část parku na náměstí navrhujeme novou čtveřicí červených buků, které postupně doplní své kolegy a zem pokrýváme mlatem. Do centra placu před školou umístíme výrazný kandelábr, který má potvrdit osovost náměstíčka a omezit možnost parkování v jeho středu.

## NÁVRH

- klidné vedlejší náměstíčko, pomlka mezi bloky domů, místo stínu v ulici, v souvislosti se základní školou
- kvalita – čtveřice vzrostlých javorů
- úprava trafačky, kontejnerů na tříděný odpad, živého plotu
- lavičky

## DOPRAVA

Obytná zóna, v jejímž rámci se nachází i základní a mateřská škola v ul. Jeronýmova a část ul. Raisova, která vede v podstatě na Mírové náměstí. Prostor je celý v jedné úrovni, oddělení dopravního prostoru od pobytového (a parkování) je vzájemně odlišeno vždy dlažbou, nebo

podpořeno subtilními zahrazovacími sloupky. Důležitá je pěší vazba z Máchova nám. kolem školy až do parku při ul. Chelčického. Podstatná je i přehlednost celého propojení, tj. zajištění dostatečných odstupů od bariér v podobě parkování. V ul. Jeronýmova je třeba minimalizovat dopravní plochu a tím i nebezpečné manévry při dopravování dětí do školy automobilem. Ul. Jeronýmova se navrhuje provést jako jednosměrná komunikace a současně ji propojit v její jižní části novým mostem přes Jilovský potok. Tak lze značně odlehčit dopravě právě v rámci prostoru před školou, ale současně se zhorší situace před školkou, před níž je třeba provést celkově přehledný prostor opět ve vazbě na park a vchod do školky.



koncept



zdroj: Sellenová, Hanzlík, Pavlíková. Architektura Podmokel 1900-1945. Děčín, NPÚ, 2014.

## NÁVRH

■ lavička    
 ■ odpadkový, psí koš    
 | cyklostojan    
 • sloupek    
 ~ pítko    
 ■ lampa stojací    
 □ lampa na výložníku    
 — lampa převěs



# THUNOVSKÝ ZÁMEČEK - MUZEUM

*V současné chvíli jakoby stál zámek trochu stranou veškerého dění. Je sice na jednom z příjezdů do Podmokel, ale schován za hradbou vzrostlých stromů a keří. Mezi keří, stromy a trávníky je pak několik soch.*  
*V návrhu odkrýváme zámek a prostor před zámkem jemně upravujeme. Otevíráme možnost využití zámeckého nádvoří veřejnosti*

## NÁVRH

- podhalení skryté hodnoty jedné z nejstarších staveb Podmokel
- zdůraznění zámku – tj. jeho odkrytí – prořezání stávající zeleně
- předpolí po vzoru parku
- likvidace zábradlí – nahrazení patníky
- zpřístupnění zámeckého dvorku – přes den průchozí



koncept

## NÁVRH

▭ lavička    
 ● odpadkový, psí koš    
 | cyklostojan    
 ● sloupek    
 ~ pítko    
 ▣ lampa stojací    
 □ lampa na výložníku    
 — lampa převěš



# PARK JERONÝMOVA

V podstatě neudržovaný městský park se zelenou loukou, vzrostlými stromy a promenádou podél potoka. Park, jehož hranice ukrajují parkující auta.

Navrhujeme pouze jemné zpřehlednění situace.

## NÁVRH

- městský anglický park, místo procházky, hry, sezení na lavičce
- nová propojení osy: divadlo – potok, vstup základní školy – středisko výchovné péče (Pivovarská)
- rozmístění laviček podél cest u vody i volně
- sezení na schodech ve svahu
- rozšíření u vstupů označené novými stromy
- nový můstek a most s rozšířením předmostím pro sezení a výhled na potok
- volná plocha – hry / odpočinek
- pítka
- zpřehlednění vegetace – prořez
- po obvodu parku parkovací stání v ulici Jeronýmova, Chelčického



koncept

Návrh

## NÁVRH

■ lavička    
 ■ odpadkový, psí koš    
 | cyklostojan    
 • sloupek    
 ~ pítka    
 ■ lampa stojací    
 □ lampa na výložníku    
 — lampa převěš



# JÍLOVSKÝ POTOK

*Jílovský potok jakoby prorážel rigidní ortogonální řád Podmokel. Skrze průrvy otevírá pohledy do uzavřených vnitrobloků. Průrvou si můžeme zkrátit cestu, prosmýknout se „zadem“ a přesto podél potoka s krásnými vhledy do romantických zákoutí zadních dvorků, dílen, garáží. Podmokelská Stínadla? V tom spatřujeme krásu a sílu okolí Jílovského potoka. Prostup kolem potoka tedy otvíráme pouze opatrně, pro znalce. Na potok navazují parky a sportoviště. Je mimo možnosti našeho zadání umožnit průchod podél potoka až k jeho ústí do Labe.*

## NÁVRH

- důležitá podmokelská osa, leží na ní park Jeronýmova, sportoviště, otevřené vnitrobloky, sportoviště za tratí a břeh Labe
- cesta podél potoka
- zpřístupnění po celé délce až k ústí do Labe
- zprůchodnění prostoru za městským úřadem – propojka do Raisovy ul.
- prořez keřů – zprůhlednění
- zastavení s lavičkami
- nová zábradlí – sjednocení
- úprava podchodu pod tratí
- pouze zpřístupnit a osvětlit, ponechat vnitroblokům jim jejich charakter „druhého plánu“
- vyčištění od teplovodů a dalších „vodů“
- možnost regenerace viz Botič na Fidlovačce
- malá dětská hřiště



koncept

Fotografie z dvoru mezi ulicemi Bezručovou a Plzeňskou. Dnes zde nejde podél potoka projít. Navrhujeme dohodu města s majitelem objektu, aby nechal vstup bránou na dvůr otevřený. V opačném případě je zde možné řešení lávkou korytem vpravo nad zídkou.



vizualizace návrhu, v pozadí jedno z navrhovaných dětských hřišť



## PODMOKELSKÁ A PIVOVARSKÁ

*Ulice Podmokelská a ulice Pivovarská jsou dnes postiženy silnou dopravou s velkým množstvím kamionů. Čistě průjezdný silniční charakter podtrhují například sídlištní lampy na vysokých stožárech, úzké chodníky a absence jakéhokoliv mobiliáře.*

*Do budoucna předpokládáme snížení dopravy a navrhujeme tyto dvě ulice jako pěší příjemní městské ulice, které z jihu lemují hustou zástavbu Podmokel.*

*Tyto ulice spojují Podmokly s parkem, je zde kino, měli by se stát součástí města a ne jeho periferním okrajem.*

### NÁVRH

- lidské měřítko
- stromořadí
- lampy na nízkých stožárech max. 6m, být četněji umístěné
- parkovací stání pro obsluhu domů
- nová bloková zástavba



městská ulice Podmokelská  
zdroj: výstava Děčín - včera, dnes a zítra.

### NÁVRH

▭ lavička    
 ● odpadkový, psí koš    
 | cyklostojan    
 ● sloupek    
 ~ pítka    
 ▣ lampa stojací    
 ▣ lampa na výložníku    
 — lampa převés



## VSTUP OD DĚČINA

*Vstup do Podmokel od Děčína je jedním ze zásadních městských spojení. Mimo jiné i proto, že nábřeží pod Pastýřskou stěnou je jednou z velkých kvalit, které Děčín může nabídnout a nevyužívá je. V souvislosti s kvalitou a možnostmi těchto prostor je dobré prohlédnout si, jak působily v minulosti, což je z historických fotografií zřejmé. Kvality na fotografiích se dají převést i do současnosti. Proto je důležité i to, jak působí vjezd do Podmokel, který je z hlediska pěší a cyklistické dopravy v Děčíně zcela zásadní. Náš návrh se konkrétním řešením tohoto prostoru nezabývá, neboť není součástí zadání. Myslíme si ale, že způsob, jakým by mohlo být prostranství vyřešeno, je naznačen v předkládané studii. Primárně se jedná o správné definování prostorů pro automobilovou, pěší a cyklo dopravu. Umožnění využití obchodního parteru domů na důležité městské spojnici poskytnutím dostatečně širokého chodníku. Součástí by mělo být i řešení osvětlení a parkování a propojení zadní uličkou Na Skřivance.*

### K ŘEŠENÍ

- jednoznačný vstup do Podmokel (symbol) v čele s budovou Motokovu
- krásný plácek s malými obchody
- špatný průchod podél ulice Čsl. mládeže
- špatný průchod pod tratí
- nástup na děčínské feráty



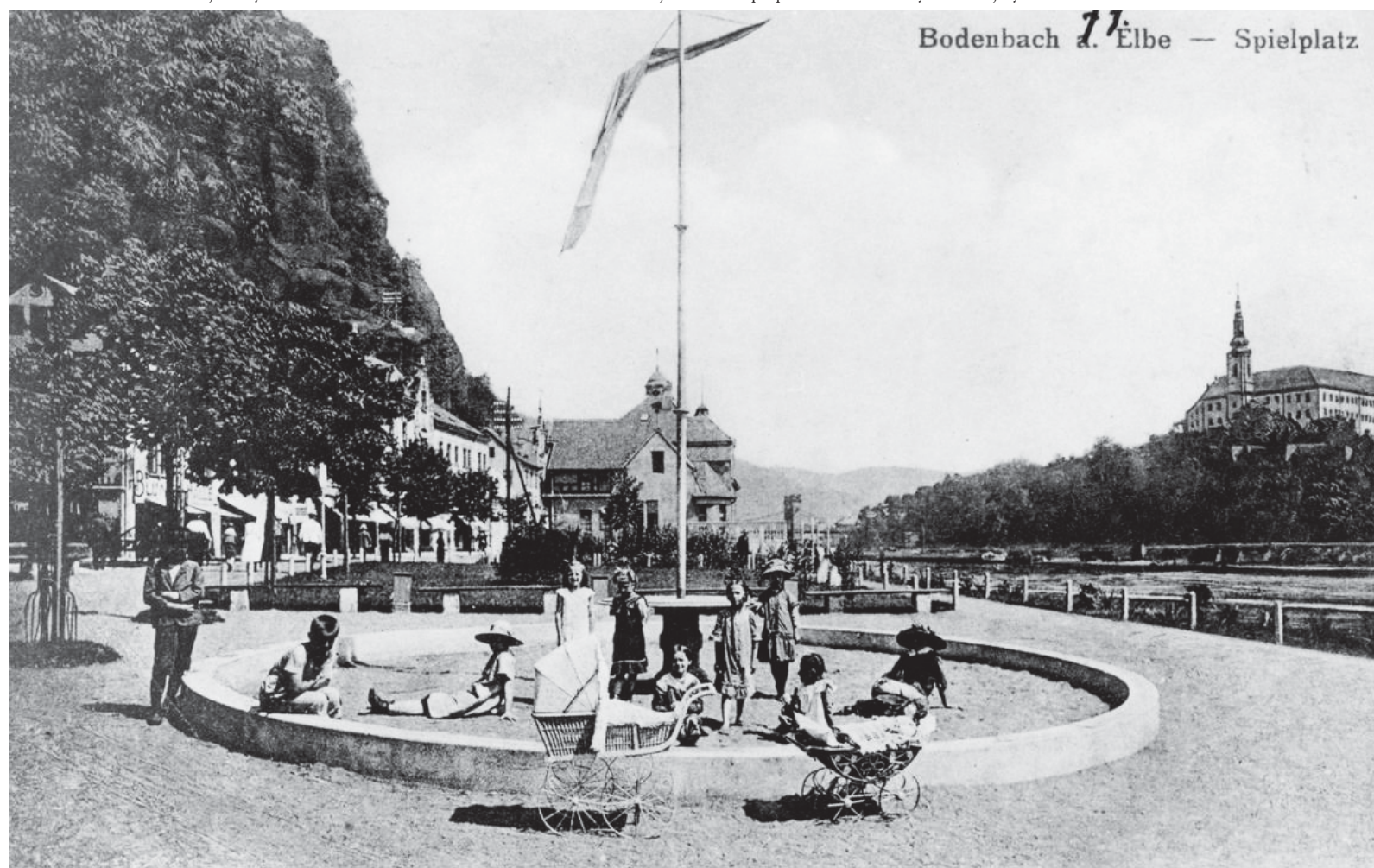
koncept



Náměstíčko s budovou mototechny, vstup z nábřeží, citlivé místo.



V místě dnešního kruhového objezdu bývalo kruhové dětské hřiště. Místo mezi drážním valem a Labem je velmi cenné pro podobné „rekreační“ využití. Zdroj: výstava Děčín - včera, dnes a zítra.



## BĚŽNÁ KŘÍŽOVATKA A BĚŽNÁ ULICE

### BĚŽNÁ KŘÍŽOVATKA

Standardní podmokelská křižovatka je vyvýšena do úrovně chodníku, aby umožnila bezbariérový průchod chodců všemi směry a jasně označovala jejich přednost. Zvýšení je vydlážděno štokovanou dlažbou, která umožňuje dobrý nebrzděný pohyb.

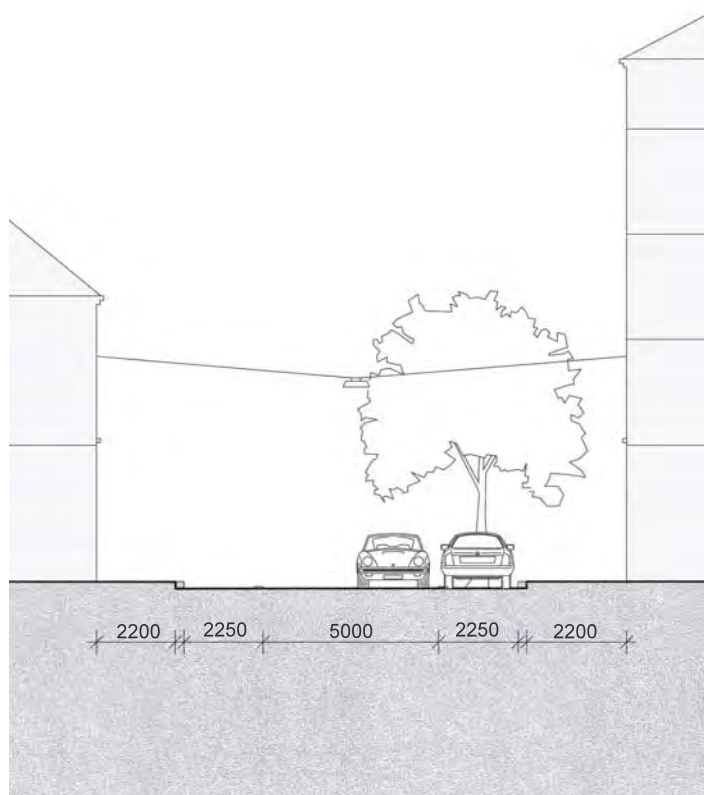
Na křižovatky pravidelně ústí vstupy nárožních obchodů, což v kombinaci se jejím zvýšením a širšími chodníky vytváří z každé z nich malé náměstíčko. Náměstíčko, kde se dá sedět před obchodem a pozorovat „cvrkot.“

### BĚŽNÁ ULICE

Na obrázku na další dvoustraně je vizualizace jedné z „běžných“ podmokelských ulic. Po obou stranách chodníky, jednostranné podélné parkování vydlážděné recyklovanou místní dlažbou, asfaltový povrch vozovky a lampy veřejného osvětlení zavěšené mezi domy. Ulice je oprostěna od standardního množství sloupů a sloupků veřejného osvětlení, značek, navigací, což usnadňuje pohyb především chodcům. Parkování je dán řád, je určeno především rezidentům.

### Ulice v rámci zóny 30

Specifika ulic v rámci podmokelské zóny 30 jsou shrnuty v obecné části o zónách 30. Primárně jsou tyto zóny navrženy jako obousměrné v šířce 5 m, s předností zprava a pokud možno zvýšenými prostory pro přecházení, tj. i křižovatkami. V návaznosti na hlavní ulice jsou provedeny pouze lokální prvky zklidnění, jako jsou příčné prahy s integrovaným přecházením. V návaznosti na průtah silnice I. třídy (ul. Podmokelská) je vhodné provést spíše odsazené dopravní polštáře. Jednosměrné ulice či úseky jsou pouze západní část Tržní ul., střední část ul. Jeronýmova a ul. Raisova.



příčný profil ulicí Bezručovou

### NÁVRH

■ lavička    
 ■ odpadkový, psí koš    
 | cyklostojan    
 • sloupek    
 ~ pítko    
 ■ lampa stojací    
 □ lampa na výložníku    
 — lampa převěs







V ulici chybí řád parteru.







VEKRA  
OKNA

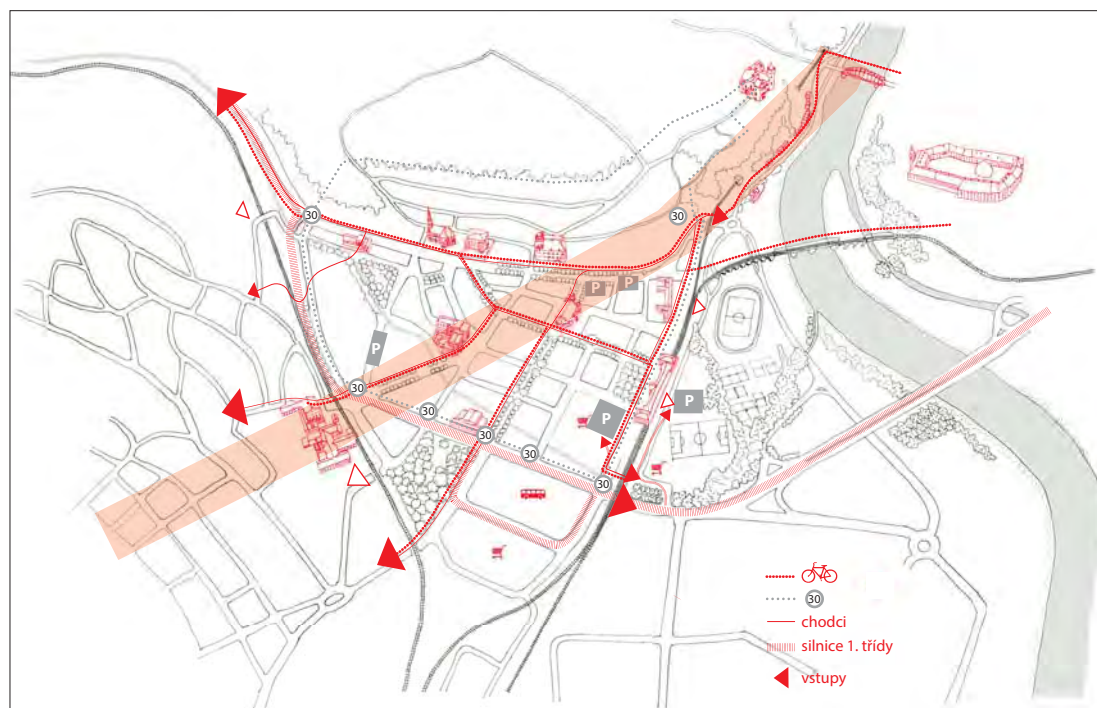
OČNÍ  
VŠETŘÍ  
čočky  
KONTAKTY  
AKCE

# DOPRAVA

**Pěši, kola, auta:** Chceme, aby se ve všech ulicích dalo pohodlně chodit po širokých chodnících. Aby se ve všech ulicích dalo dobře jezdit na kole – bezpečně, na pohodlném povrchu. Aby ulice nebyly jednosměrné a ve městě se tak člověk dobře orientoval, aby se zde dalo parkovat. Ne vždy lze vše fyzicky uskutečnit, ale v mezích možností usilujeme o sdílený prostor, který myslí na všechny účastníky provozu v hierarchii od těch nejzranitelnějších. To znamená fyzické (ne formální – značkami) omezení rychlosti, pohodlné povrchy pro cyklisty. Decentní, ale jasné vymezení jednotlivých ploch. Navrhujeme v prostoru zadaného k řešení zřídit zónu 30, jednoduše ohraničenou silnicí I/13 a malým množstvím vstupů do území.

**Širší dopravní vztahy:** Jak je zmíněno výše, pěší a cyklo propojení chápeme jako klíčové pro zdravé fungování města. Obě považujeme za běžnou denní potřebu, proto mají hlavní cyklistické trasy spojoval části města po obchodních třídách a umožňovat každodenní dojíždění do práce (nebo třeba na nádraží). Tím je definováno, kudy a jak navrhujeme pohodlný cykloprůjezd – podstatné je bodové překonávání silnice I/13 a doporučení vést cyklostezku samostatně v místech, kde hrozí souběh s touto komunikací.

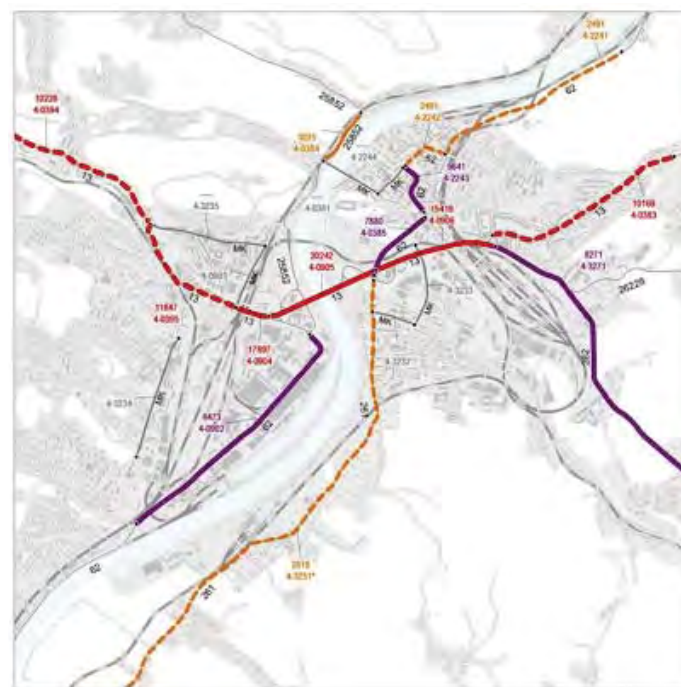
## VELKÉ DOPRAVNÍ SCHÉMA



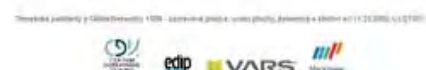
## ŠIRŠÍ VZTAHY

V rámci města Děčín se čtvrt' Podmokly (resp. řešené území) nachází v blízkosti koridoru výpadovky na Teplice (silnice č. I/13). Z výsledků sčítání dopravy (ŘSD 2010) je patrné, že Podmokly denně mijí cca 10-20 tis. motorových vozidel, z toho cca 10 tis (obousměrně) ve směru Děčín – Teplice. V blízkosti se dále nachází kapacitní sběrná komunikace rychlostního charakteru a jižně od hlavního vlakového nádraží průmyslová zóna a soubor obchodních domů. Všechny tyto areály a budovy generují vyšší potenciál pro individuální a nákladní motorovou dopravu.

V Podmoklech se nachází mnoho komunálních cílů, včetně budovy magistrátu, divadla, muzea, atd., a dvou důležitých přestupních uzlů veřejné dopravy – hlavního vlakového a autobusového nádraží. Z hlediska dopravních vztahů funguje oblast zároveň jako zdrojová i cílová.

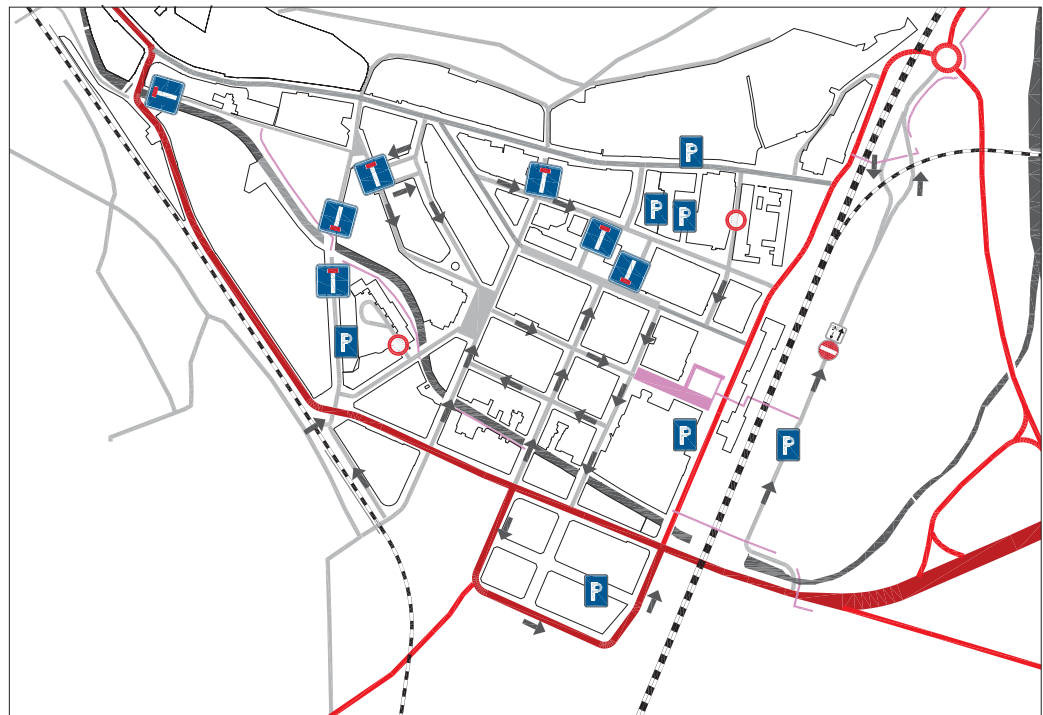


Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2010



## SOUČASNÝ STAV KOMUNIKACÍ, VÝZNAM

Všechny současné komunikace v části Děčín Podmokly jsou místní, obslužné, a v dopravním režimu dovolené rychlosti 50 km/h, pouze v ul. Prokopa Holého v místě Husova náměstí je snižena rychlost na 30 km/h. Kapacita parkování je zvýšena zjednosměrněním cca poloviny vnitřních ulic Podmokel nebo zaslepením (Husovo nám., severní úsek ul. Ruská, Raisova a Zbrojnická). Šířky vozovek komunikací jsou vzhledem k převažujícímu cílovému pohybu zpravidla předimenzované. Z toho vyplývá neuspořádané parkování a tedy horší pohyb chodců. Placená zóna parkování a vyznačená místa sice částečně regulují vlastní odstavování vozidel, ale stavební stav přesto nabízí jen chaotický způsob parkování. Parkovací pásy jsou řešeny pouze v rámci vozovek a místa pro přecházení, resp. přechody a logické pěší vazby, jsou mnohdy potlačeny a přechází se mezi zaparkovanými vozidly. Velké plochy křižovatek podporují parkování v nárožích, čímž se značně snižuje pěší komfort, přehlednost a prostupnost území. Povrchy nejsou ucelené, mnohdy jsou nekvalitní a některé obnovované dlažby jsou provedené v nevhodných a nejednotných materiálech, barevnosti či kombinacích.



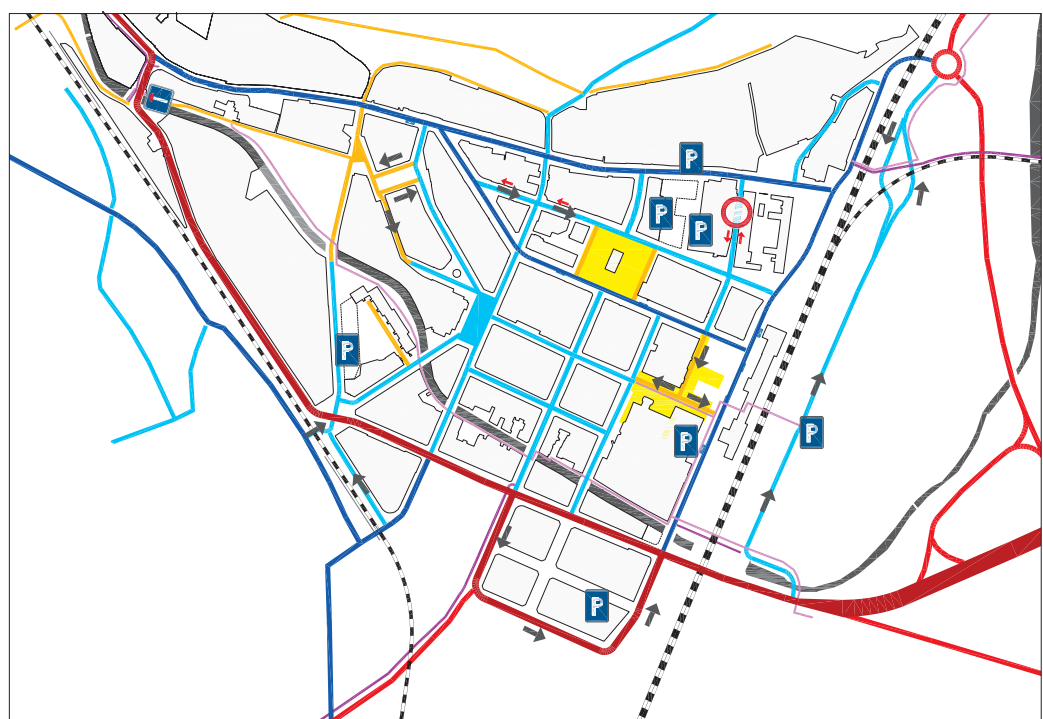
### LEGENDA

—	komunikace: funkční skupina ~ třída	B ~ I.
—	místní sběrná (průtah I/13):	B ~ II. / III.
—	místní sběrná (městského významu):	C ~ III.
—	místní obslužná (vyššího významu):	C ~ III.
—	místní obslužná (ostatní):	D1 ~ IV.
—	obytné zóny:	D1 ~ IV.
—	pěší zóny:	D2 ~ IV.
—	významné pěší cesty a chodníky:	D2 ~ IV.
—	stezky pro chodce a cyklisty:	D2 ~ IV.
—	železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu	
—	železniční trať regionálního / místního významu	

## NÁVRH ÚPRAV KOMUNIKACÍ, VÝZNAM

Základními principy usměrnění veškerého pohybu, regulace dopravy a současně zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravy jsou:

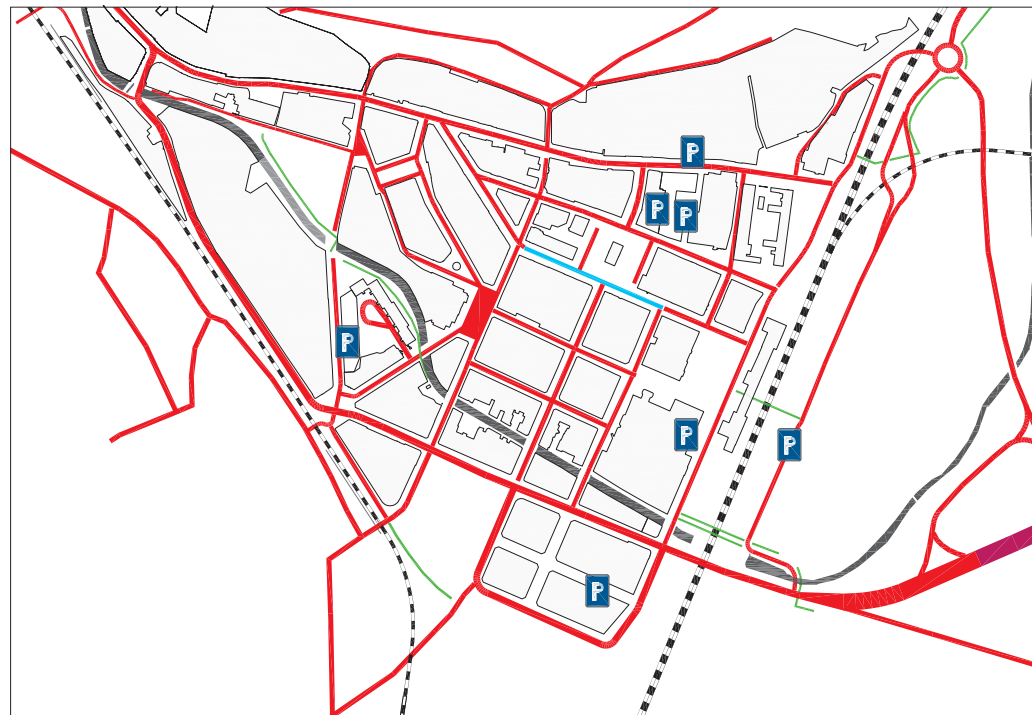
- v adekvátní míře nastavit přirozené chování všech účastníků dopravy ve veřejném prostoru samotným stavebním uspořádáním, tj. stavební stav jasně vymezuje práva a povinnosti (efekt zvýšení bezpečnosti a snížená nákladů s tímto souvisejícími)
- potvrdit převážně bytovou funkci území a vytvořit ucelenou urbanistickou jednotku (charakter), z dopravního hlediska – auto je zde hostem
- relativně rychlá dosažitelnost sběrné komunikace a nezatěžování ostatních ulic tranzitem
- minimalizace omezení vyplývající z místní úpravy = minimalizovat svislé a vodorovné značení (efekt snížení dlouhodobých nákladů na údržbu)
- v max. možné míře obousměrné a všemi dopravními prostředky prostupné území
- nabídku parkování pro zásobování a osobní vozidla rezidentů i návštěvníků řešit adekvátně funkcí jednotlivých podoblastí Podmokel – tato místa jednoznačně vymezit
- lepší plošná prostupnost pro chodce i cyklisty
- zvýšení nejen dopravní, ale i sociální bezpečnosti
- bezpečné pěší cesty do škol a k veřejným institucím
- území bez bariér
- zajištění parkování i pro jízdní kola



### LEGENDA

—	komunikace: funkční skupina ~ třída ~ typ (NÁVRH)	B ~ I. ~ MS2
—	místní sběrná (průtah I/13):	B ~ II. / III. ~ MS2
—	místní sběrná (městského významu):	C ~ III. ~ MO2
—	místní obslužná (vyššího významu):	C ~ III. ~ MO2
—	místní obslužná (ostatní):	D1 ~ IV.
—	obytné zóny:	D1 ~ IV.
—	pěší zóny:	D2 ~ IV.
—	významné pěší cesty a chodníky:	D2 ~ IV.
—	stezky pro chodce a cyklisty:	D2 ~ IV.
—	železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu	
—	železniční trať regionálního / místního významu	
→	jednosměrná komunikace / obousměrná pro cyklisty	

## SOUČASNÝ STAV DOVOLENÝCH RYCHLOSTÍ



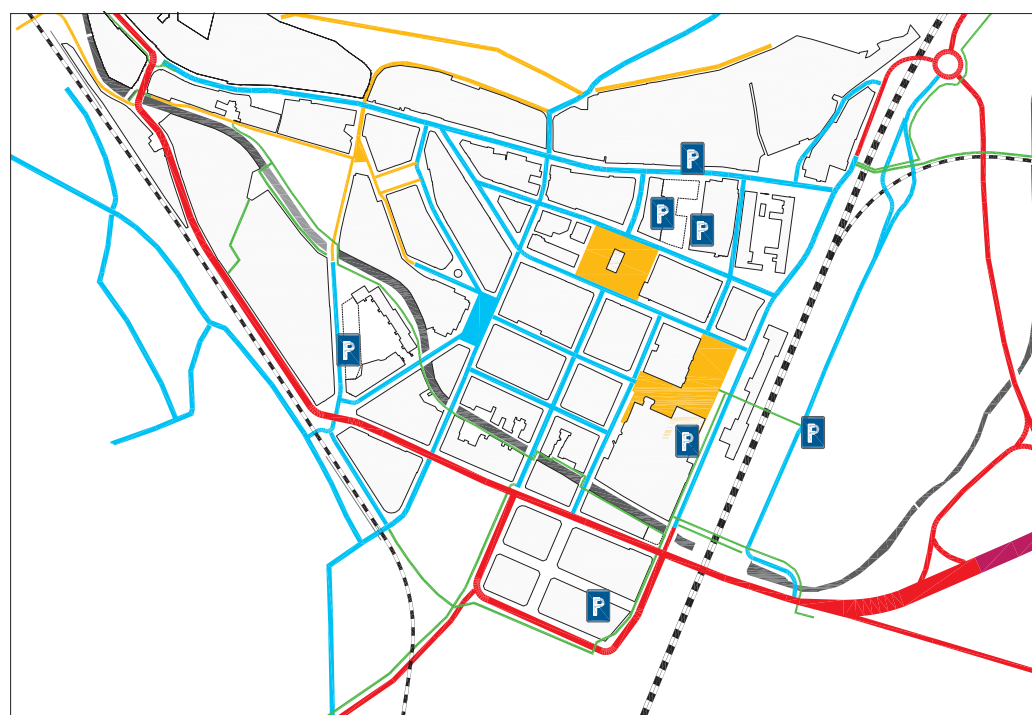
### LEGENDA

- komunikace s dovolenou rychlostí 70 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 50 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod (zklidněné)
- komunikace s dovolenou rychlostí 20 km / hod (zklidněné)
- komunikace pro bezmotorovou dopravu

- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

## NÁVRH DOVOLENÝCH RYCHLOSTÍ

*Ulice Teplická a Čsl. mládeže jsou stavebně navrženy tak, aby byly schopny i v rámci krizového (povodňového) režimu zajistit provoz vozidel pohybujících se po I/12.*



### LEGENDA

- komunikace s dovolenou rychlostí 70 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 50 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod (zklidněné)
- komunikace s dovolenou rychlostí 20 km / hod (zklidněné)
- komunikace pro bezmotorovou dopravu

- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

## PRVKY ZKLIDNĚNÍ

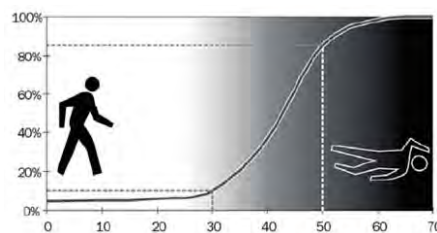
- celoplošná zóna 30  
vybrané koncové úseky řešeny jako obytná zóna (Máchovo nám, ul. Chelčického, vnitroblok Jungmannova)  
Husovo náměstí jako pěší zóna s povolený vjezdem jízdních kol a dopravní obsluhy  
zvýšené křižovatkové plochy s předností zprava  
park a pěší zóna mezi přednádražím a ul. Plzeňská  
odlišný materiál povrchu v běžné úrovni vozovky (Mírové náměstí)

- liniové  
série opakujících se bodových či maloplošných prvků zklidnění (Teplická, Ruská)  
dovolená rychlost 30 km/h

- bodové  
zklidnění na vjezdu (dopravní polštáře, změna povrchu a charakteru komunikace – stavebního uspořádání, vjezdová brána tvořená charakterem osvětlení)  
stavební práh s integrovaným přechodem či místem pro přecházení  
chodníkový přejezd

## ZÁKLADNÍ ZNAKY ZÓNY 30

- přednosti zprava
- prvky zklidnění (vertikálními – výškové, horizontální -)  
- provést zpravidla na vjezdech do oblasti  
- v místech křížení  
- upozornění na jiný charakter prostředí  
- přímé úseky a v úsecích nepřiměřené jízdy  
- nepřehledná a nehodová místa  
- u budov veřejného vybavení - školy, domovy pro seniory, sociální služby, kulturní zařízení, úřady,  
- v blízkosti odpočinkových a pobytových prostranství (hřiště, parky, sportoviště, náměstí atp.)
- absence signalizace, svislého i vodorovného značení, minimalizovat přechody pro chodce



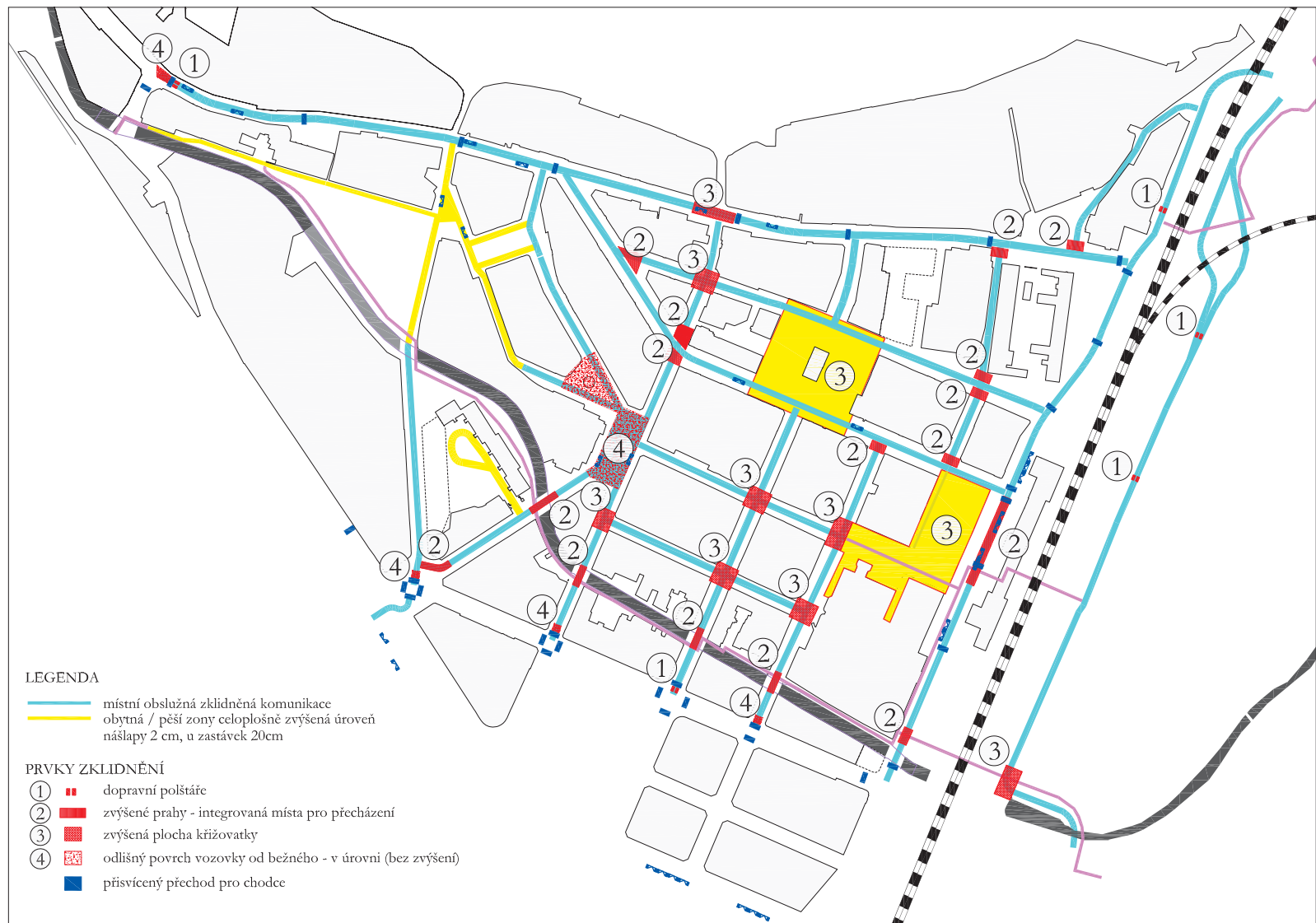
(zdroj CDV, Skládáný 2009)

## PŘÍNOSY ZŘÍZENÍ ZÓNY 30

- zóny 30 přináší celkové zvýšení bezpečnosti – odvrácení kritické situace, ochrana slabších (děti, seniorů, hendikepovaných)
- fyzické snížení rychlosti (pouze nepatrné prodloužení jízdních dob)
- vnímání hostující pozice z pohledu motoristy, stimulace pozornosti
- reorganizace parkování (zvýšení kapacity)
- zlepšení možnosti přecházení (obecně je přecházení snadnější)
- odrazení / zamezení tranzitní dopravy
- lepší podmínky pro cyklistickou dopravu
- přehlednost, minimum dopravního značení (sekundárně finanční úspory)
- zlepšení podmínek pro život – zvýšení atraktivity bydlení (klidnější oblast)
- menší hluk z akcelerace v případě realizace vhodných prvků – plynulost dopravy (křižovatky vs. dlouhé přímé úseky)
- menší hluk vznikající z jízdy po určitém druhu povrchu (dlažba apod.)
- menší hluk z jízdy při překonávání vertikálních zklidňujících prvků
- nižší imise z dopravy
- estetika prostředí

Míra vážnosti následků případného střetu s chodcem po překročení hranice 30 km/hod prudce narůstá (viz následující graf):

## PRVKY ZKLIDNĚNÍ

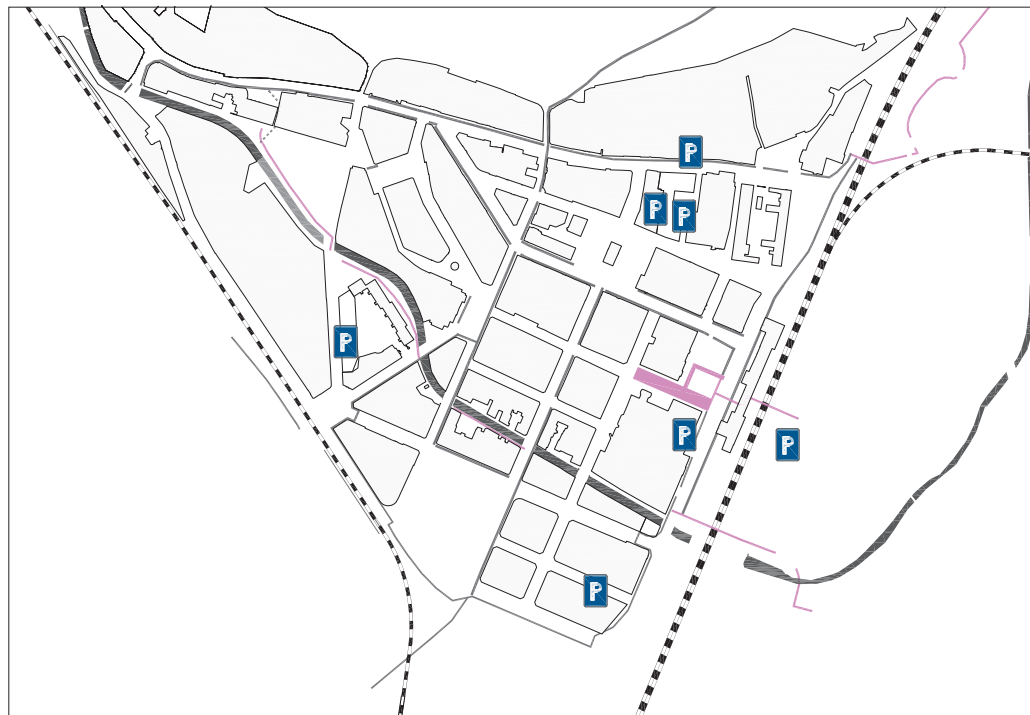


## PĚŠÍ DOPRAVA - SOUČASNÝ STAV

### Vnitřní vztahy

Všechny ulice zpravidla mají chodníky, jejich vzájemné provázanosti jsou ale nevyhovující. Odstraňování bariér probíhá postupně, mnohdy napomáhá nízká výška obruby vozovky (historické navyšování nivelety vozovky – asfalt na dlažbu bez odstranění krytu), ale ani takové řešení není vždy pro všechny překonatelné. Delší a důležitá místa přecházení jsou zpravidla vybavena přechodem pro chodce, mnohdy však za hranic normy (delší než 6,5 nebo 7 m). Blízko nároží míst pro přecházení zpravidla parkují automobily. Vjezdy na místa ležící mimo pozemní komunikaci jsou nadřazeny chodníkům, tj. chodník chybí. Místa s převažujícím provozem chodců nejsou adekvátně uzpůsobena tomuto provozu (např. Husovo nám., ul. Prokopa Holého, Čs. legií). V oblastech v okolí škol a veřejných institucí absentují prvky pro bezpečný provoz zranitelnějších účastníků.

Vnější vztahy – čtvrť Podmokly je oddělena bariérou v podobě místní sběrné kom. I/13 (ul. Podmokelská a Pivovarská). Přes tyto se nachází signalizované i nesignalizované přechody s přísvecením. Místní komunikace, ale sběrného charakteru, jsou dále ulice Čsl. mládeže a Teplická, podél Labe pak ještě propojka silničního mostu s Labským nábřežím. Všechny tyto komunikace společně s nadregionální a regionální dráhou tvoří liniové bariéry, které jsou v současnosti překonatelné jen v některých místech, přitom potřeby jsou dle analýz pokryty nedostatečně.



#### LEGENDA

- obytňné zóny: D1 ~ IV.
- pěší zóny: D1 ~ IV.
- funkční části významných pěších cest
- funkční důležité chodníky a pěší koridory
- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

## PĚŠÍ DOPRAVA - NÁVRH

Vnitřní vztahy – pomocí jednotlivých prvků zklidnění (prahy, zvýšené křižovatky, místa pro přecházení a přechody) uzpůsobených pro bezpečnější a komfortnější pohyb chodců jsou v návrhu zlepšeny podmínky především v následujících místech:

- propojena jsou základní místa a osy místního života (nádraží – ul. Prokopa Holého – Husovo nám. – Mírové nám. – Čs. legií) a to komfortními chodníky s místy překonání vozovky
- ul. Prokopa Holého, Tržní, Teplická jsou potvrzeny jako nákupní třídy, preferenci má chodec a zásobování
- otevřené plochy a náměstí jsou věnovány především pěším, Husovo náměstí se více otvírá trhům
- charakter Mírového nám. jako parkoviště ustupuje reprezentativní ploše před Magistrátem města Děčín
- plocha před ZŠ v ul. Jeronýmova se stává obytnou zónou
- pěší dopravu podporuje doprava veřejná (viz dále)

Dále je v návrhu sledována stopa podél Jilovského potoka, kde je snahou kontinuální propojení pro pěší dopravu. Tento koridor bude možné využít i pro jízdu na kole, ale jen pro rekreační a pomalou jízdu v charakteru pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol (turisté, rodiny s dětmi, senioři apod.). Rychlejší cyklisté nechť použijí zklidněné ulice Podmokel dle libosti.

Vnější vztahy – návrh řeší zlepšení podmínek ve vztahu s okolím především v následujících místech:

- návaznosti a lepší prostupnost nádražními podchody k řece, sportovnímu areálu
- a P+R / parkování za Hlavním nádražím,
- návaznost na železniční most, budoucí lávku, Labské nábřeží a Tyršův most
- bezpečnější propojení do průmyslové čtvrti,



#### LEGENDA

- obytňné zóny: D1 ~ IV.
- pěší zóny: D1 ~ IV.
- významné pěší cesty a chodníky: D2 ~ IV.
- dálší důležité chodníky a pěší trasy (v rámci nadř. PK)
- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

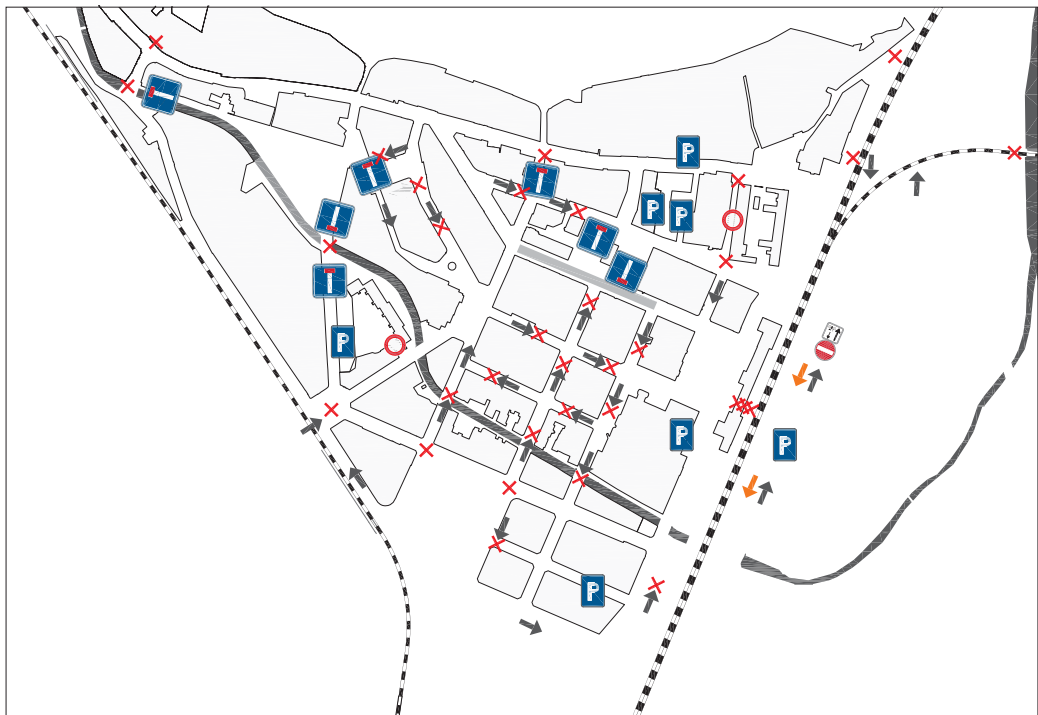
- obchodních center a centra Pivovar
- zlepšení podmínek v trase do zoo a do okolí ulic Žižkova a Na Vinici – překonání Teplické a zprostupnění Ruské na severu
  - úpravy v křižení Teplická x Pivovarská směr Poděbradská
  - křižovatka Podmokelská x Pivovarská x Jungmannova x Sofijská
  - zpřístupnění parku mezi ul. Hankova a Ruská
  - přístupnost autobusového nádraží z ul. Ruská, Příbramská i Bezručova
  - sociální bezpečnost a dostupnost pošty



## CYKLISTICKÁ DOPRAVA - SOUČASNÝ STAV

Podmínky pro provoz a místní obsluhu pomocí jízdních kol odpovídají jednak stavu komunikací, jednak podmínkám vyplývajícím z dopravní politiky a jednak z absence možnosti parkování jízdních kol v celém prostoru Podmokel i celého Děčína. Stojany se vyskytují pouze výjimečně, přitom Podmokly jsou čtvrť na rovině u řeky. Nedostatek bezpečnosti a nabídky prostupného území (jednosměrné ulice či jejich úseky, slepé ulice, místy nevyhovující povrch či lokální výtluky a nevhodně řešené uliční vpusti, nepřehledné křižovatky s parkujícími vozidly) – to vše přispívá k minimálnímu využití řešené oblasti pro pohyb na jízdním kole nejen v Podmoklech, ale také v celém centrálním Děčíně.

Hlavní nádraží absentuje prvky zajištění provozu jízdních kol, včetně přístupů a nabídky krátkodobého i dlouhodobého odstavení jízdních kol.



- LEGENDA
- přívětivost komunikací pro provoz jízdních kol
  - obytné zóny
  - pěší zóny s povoleným provozem jízdních kol
  - obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod a obousměrným provozem jízdních kol
  - jednosměrná komunikace
  - jednosměrná kom. s obousměrným provozem jízdních kol
  - stezky pro chodce a cyklisty
  - integrační opatření pro cyklisty v rámci nadř. komunikací (cyklopruh, cykloplátkokoridory)
  - zákaz vjezdu jízdních kol
  - slepá ulice
  - bariéra

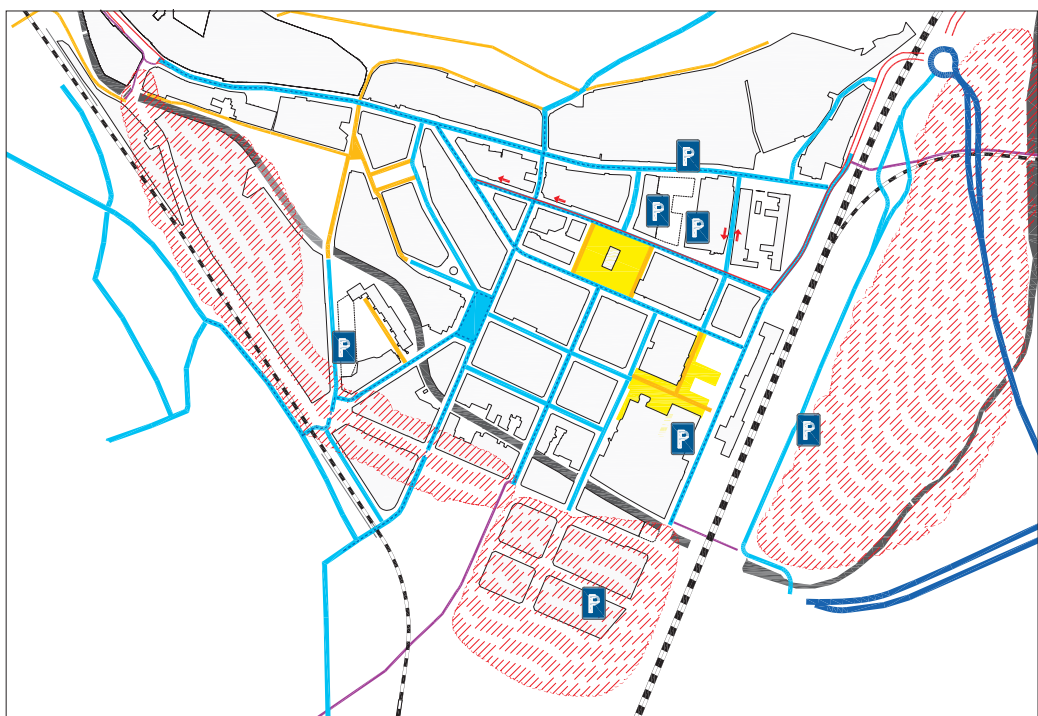
## CYKLISTICKÁ DOPRAVA - NÁVRH

Souvislosti s okolím je nutno řešit podrobnou územní studii (např. aktualizaci cyklogenerelu která bude řešit prostupnost jednotlivých území, plošnou obsluhu celého území (nejen liniovou). V okolí Podmokel je to především oblast sportovního areálu u Labe, celé okolí autobusového nádraží a centra Pivovar a samozřejmě dostupnost hřiště u Pivovarské ulice v návaznosti na sousední čtvrť Letná. Podmokly mohou z hlediska cyklodopravy fungovat samy o sobě, avšak míra využití jízdního kola pro každodenní činnosti bude přímo úměrná dostupnosti a přístupnosti i okolních čtvrtí.

Samotná zóna 30 (se všemi odp. prvky) zajišťuje o poznání lepší podmínky pro obsluhu území na jízdní kole a zpravidla jistou měrou snižuje nároky na parkování os. vozidel, neboť nabízí alternativu. Jízdní kolo má 10x nižší prostorové nároky než osobní automobil.

Důležitým faktorem je plošné zobousměrnění ulic, tam kde to není možné je zřízen pruh pro cyklisty v protisměru (Tržní). V místech pěších a obytných zón se cyklisté pohybují plošně, avšak rychlostí 20 km/h a se zvýšenou opatrností vůči chodcům.

Dosažitelnější se stávají veškeré cíle. Prostor přednádraží je vybaven krytými a bezpečnými stojany / boxy na jízdní kola. Běžným prvkem městského mobiliáře se stává bezpečný stojan pro opření a uzamknutí rámu kola (nejen předního či zadního kola).



- LEGENDA
- komunikace přívětivé pro provoz jízdních kol
  - obytné zóny
  - pěší zóny s povoleným provozem jízdních kol
  - obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod a obousměrným provozem jízdních kol
  - stezky pro chodce a cyklisty
  - integrační opatření pro cyklisty v rámci nadř. komunikací (cyklopruh, cykloplátkokoridory)
  - průjezd pro cyklisty v rámci nadřazených komunikací s přívětivým povrchem (asfalt až drobná dlažba)
  - nově zřízený obousměrný provoz cyklistů
  - zpřístupnění pro cyklisty nutno prověřit podrobnou studií

## VEŘEJNÁ DOPRAVA - ANALÝZA STAVU

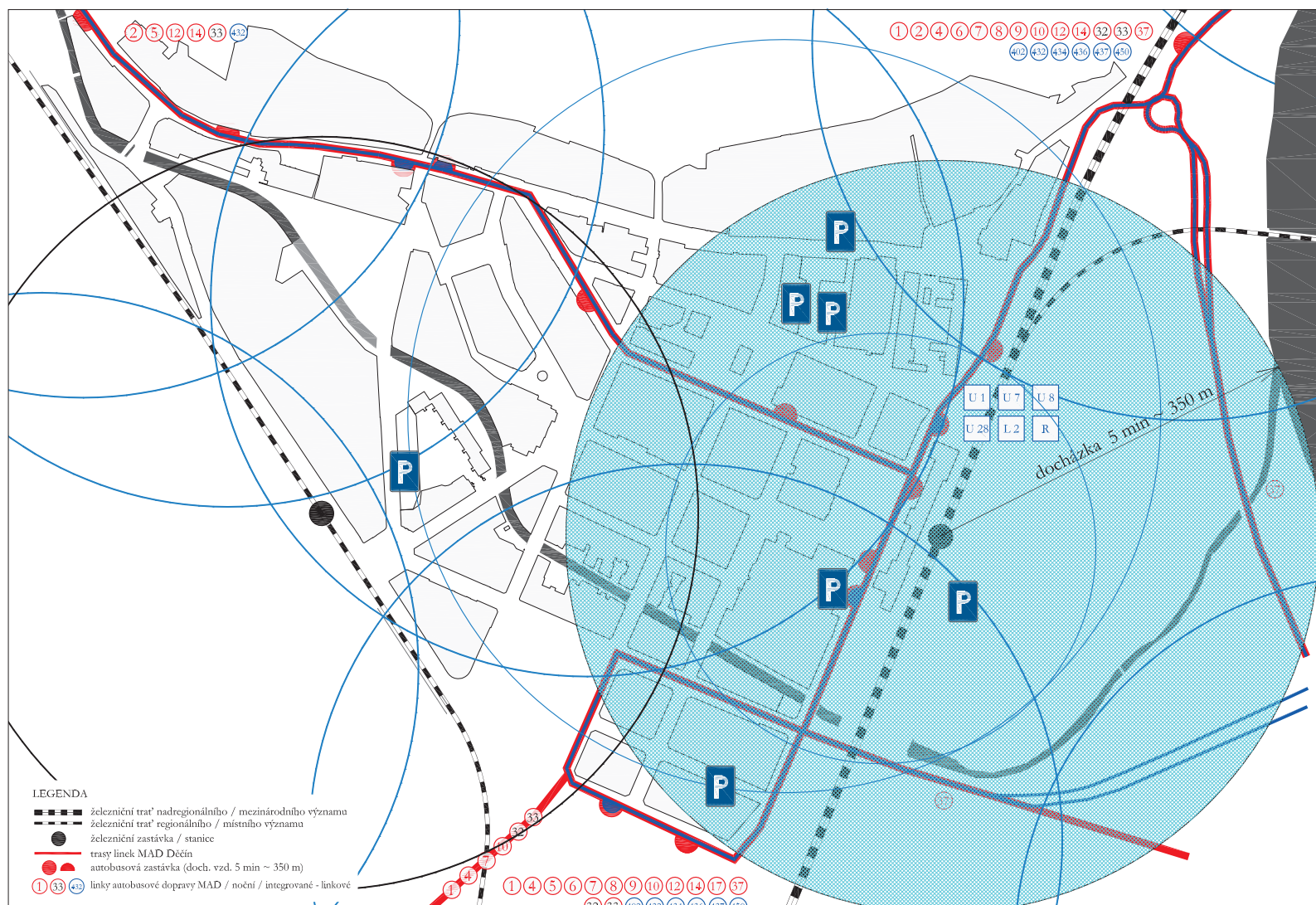
V Podmoklech se nachází dva vzájemně propojené přestupní uzly veřejné dopravy, důležité pro veřejnou dopravu Děčína i celého regionu Děčínska – hlavní vlakové nádraží a autobusové nádraží. Na příměstské a meziměstské linky navazuje městská autobusová doprava Děčín (MAD) – od roku 2015 vzájemně integrovány v rámci Ústeckého kraje. Autobusové nádraží je sice odsunuto mimo Podmokly, ale jeho poloha a provoz ovlivňuje přilehlé podmokelské ulice. V podstatě všechny autobusové spoje (meziměstské i městské) navazují na vlakové nádraží a zastavují v prostoru ul. Čsl. mládeže před budovou nádraží. Zřízeno je zde 5 zastávek. Přednádražní prostor vykazuje absenci vhodných a bezpečných prvků pro funkci multimodálního uzlu tohoto významu (vzájemné provázanosti pěší, veřejné, cyklistické a individuální automobilové dopravy včetně vybavení a zařízení).

Vnitřní oblast Podmokel je i po integraci obsluhována místními linkami (2, 12 a 14) – zastávky Prokopa Holého, Teplická a U divadla (zastávka U divadla směrem do centra je odsunuta mimo Podmokly na sběrnou komunikaci I/13). Nejvytíženější jsou však další dvě zastávky v Podmoklech – Hlavní nádraží a Labské nábřeží. Hlavní nádraží obsluhují linky 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 37, noční 32 a 33 a dále integrované

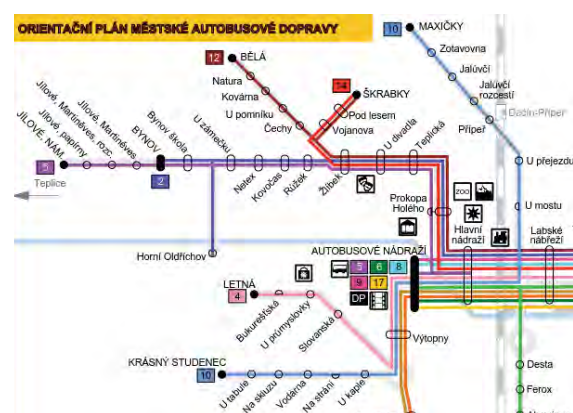
402, 431, 432, 433(C), 434(C), 436(C), 437(C), 450, z nichž vybrané spoje zajišťují přepravu jízdních kol (C - cyklobus). Přeprava jízdních kol je náročnější na prostor pro odstavení autobusových souprav s vleky pro jízdní kola. Zastávky podél vlakového nádraží jsou umístěny mimo jízdní pruhy, zastávky v Podmoklech v rámci rozšířených jízdních pruhů ve vozovce.

Autobusy jsou odbavovány předními dveřmi, takže průměrná doba odbavení je cca 2 min, především pak v dopravně vytížených zastávkách. Celý stav v okolí nádraží je neutěšený jak z hlediska pěší dopravy (přestupní a výstupní vazby, bezbariérovost), tak z hlediska potřeb zajištění funkce a provozu přestupního uzlu (informační systém, prostory pro vyčkávaní, přístřešek, mobiliář atd.).

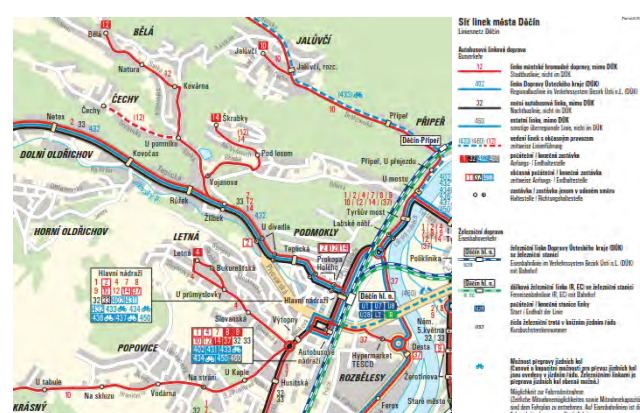
Dle analýz veřejné dopravy (i přes dostupnost do 5 min, což odpovídá 350 m ze všech míst Podmokel k zastávce MAD) v řešeném území chybí místní bezbariérová linka propojující jednotlivé důležité instituce (školy, úřady, muzeum, obch. centrum, atd.) a důležitá veřejná místa (park, návaznost na zoo apod.).



Orientální plán městské autobusové dopravy - 2015



Integrované linky Děčínsko (schéma + legenda)



## VEŘEJNÁ DOPRAVA - NÁVRH

V rámci územní studie Podmokel je z hlediska veřejné dopravy řešen:

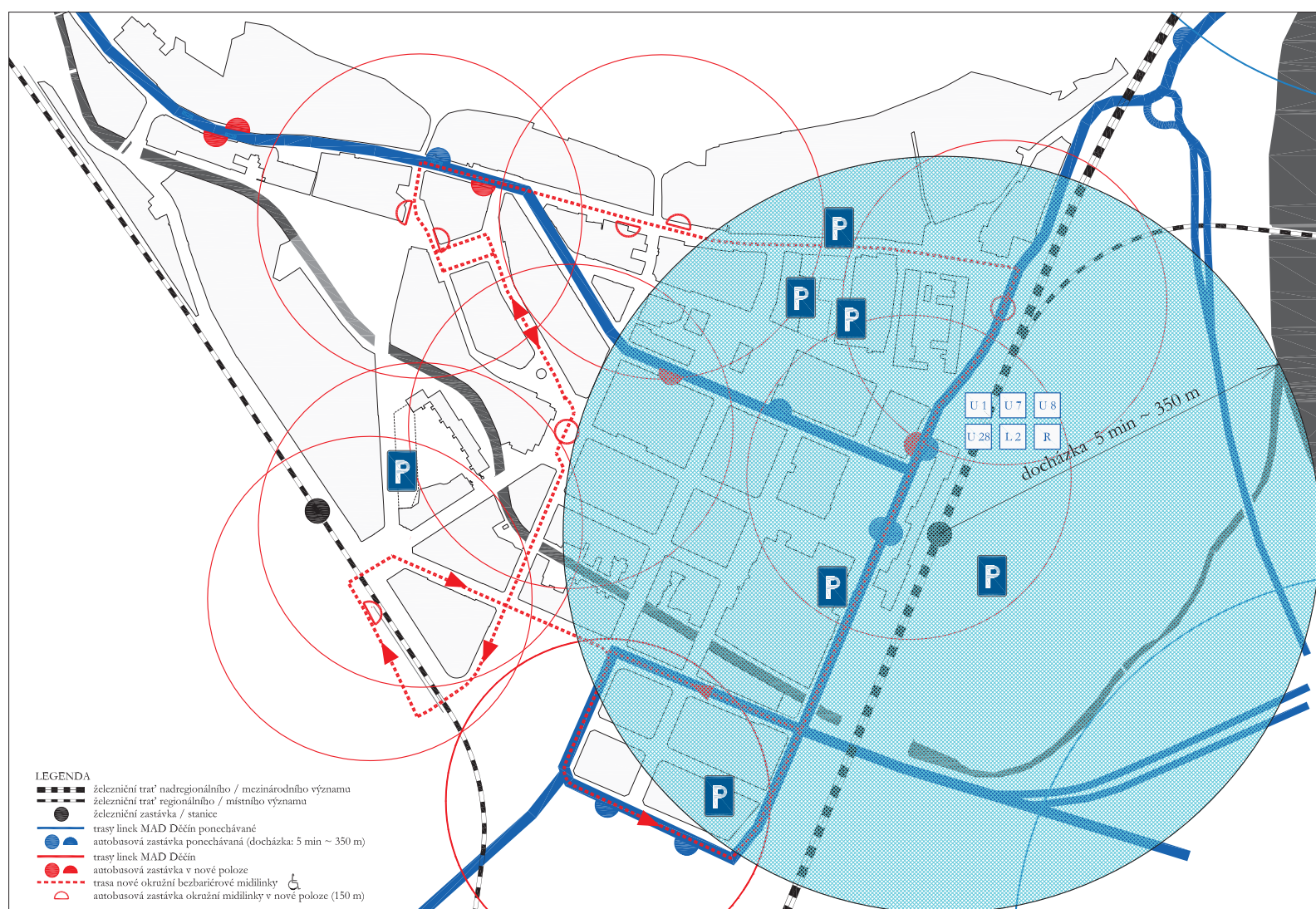
- prostor přednádraží přímo navazující na pěší zónu směr ul. Plzeňská společně s nástupištěm na městské i meziměstské autobusové linky
- souvislost hlavního nádraží s P+R hlavní nádraží (prostor směrem k řece)
- návrh zřízení okružní autobusové bezbariérové midilinky (délka autobusu 9 m) včetně jejich zastávek v rámci jízdních pruhů (a uzpůsobení mobiliáře, stromů a parkování) v trase Hlavní nádraží – muzeum – synagoga – ZŠ Podmokly – Mírové nám. – Centrum Pivovar – autobusové nádraží
- současné polohy zastávek autobusové dopravy jsou uzpůsobeny návrhům, posunuty do vhodnějších poloh vůči dosažitelnosti důležitých okolních cílů i následnému přecházení vozovky, zastávka U divadla směr centrum je posunuta do Podmokel.

Aktuální potřeba zajištění bezkolizního odbavení všech spojů integrovaného dopravního systému veřejné dopravy (vzhledem k počtu

spojů a způsobu jejich odbavení – cyklobusy, nástup předními dveřmi) jsou 4 zastávky v okolí vlakového nádraží. Polohu zastávek – co nejbližší vstupům do budovy vlakového nádraží, resp. do podchodu směřujícím přímo na nástupiště – je třeba situovat i vzhledem k pohybům v rámci celého prostoru přednádraží (případného Thunova náměstí).

Zastávky Podmoklech v ul. Prokopa Holého a Teplická mohou být vzhledem k provozu a vytíženosti situovány do jízdních pruhů stejně jako zastávky pro bezbariérovou midilinku (krátké autobusy).

Součástí veřejné dopravy je železniční trať se zastávkou Děčín – zastávka, s jejímž potenciálem je v rámci rozvoje obsluhy území stále třeba počítat. Je třeba zajistit nejen přístup na tuto zastávku od pivovaru, ale také vytvořit dobré podmínky v návaznosti na ul. Jungmannova, propojující zastávku s Podmokly, včetně prostupnosti Revolučního nám. (křižovatky Pivovarská x Podmokelská x Jungmannova).



### Seznam integrovaných linek Děčínsko

Linka	Provoz	Typ autobusů
421 Česká Kamenice - Srbská Kamenice	✕	☒
422 Benešov n. Pl. - Česká Kamenice - Kunratice	✕	☒
423 Benešov n. Pl. - Žandov - Verneřice	✕	☒
424 Benešov n. Pl. - Heřmanov, Blankartice - Heřmanov, Fojtovice	✕	☒
431 Děčín - Mašovice, Javory - Mašovice, Borek	✕	☒
432 Liboucheč - Děčín - Labská Stráň - Janov	✕ ☒ †	☒
433 Děčín - Jilové, Sněžník	✕ ☒ † ☒	☒
434 Děčín - Hřensko, Mezná - Jetřichovice - Chřibská - Krásná Lipa	✕ ☒ † ☒	☒
435 Česká Kamenice - Labská stráň - Hřensko - Schmilka	✕ ☒ † ☒	☒
436 Děčín - Dobrná - Huntřov - Srbská Kamenice - Jetřichovice, Vysoká Lipa	✕ ☒ † ☒	☒
437 Děčín - Benešov n. Pl. - Verneřice - Rychnov	✕ ☒ † ☒	☒
450* Chlumec - Ústí nad Labem - Velké Březno - Těchlovice - Děčín	✕ ☒ †	☒

✕ jede v pracovní dny ☒ jede v sobotu † jede v neděli a státem uznané svátky

## AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA VKLIDU – SOUČASNÝ STAV

V Pomoklech je zřízena placená zóna parkování a místa pro parkování jsou vymezena vodorovným značením. Další místa jsou vymezena jako zásobování a zpravidla se tyto místa nachází v ul. Teplická, která je sběrného charakteru a která vzhledem k šířce i provozu autobusů či částečně tranzitní dopravy nenabízí zastavení pro zásobování jako ul. Prokopa Holého. V celé oblasti je parkování maximalizováno zjednosměrněním ulic.

V ulicích, resp. ve veřejném prostoru v rámci uličních parterů, se nachází celkem 991 parkovacích míst, včetně rezervací či stání vymezených pro policii či magistrát a další veřejné instituce.

Jednou z příloh studie je bilance parkování (tabulková část). Z vlastních i historických průzkumů (studie obsazenosti parkování během dne - Eltodo 2008) je patrný převis, resp. nedostatek parkovacích stání.

V souvislosti s denním využitím lze nedostatek míst v současnosti sledovat v okolí Hlavního nádraží, dále v ul. Plzeňská, Tržní, Husova a na Mírovém náměstí. Naopak v souvislosti s nočním odstavováním (rezidentní stání) se jedná o místo hromadného bydlení v okolí ulic Jeronýmova, Jungmannova a zčásti i Chelčického.

V ul. Čsl. mládeže v blízkosti Hlavního nádraží je parkovací dům, ten je ale málo kapacitní.

## AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA VKLIDU – NÁVRH

Návrh parkování reaguje nejen na poptávku, která byla řešena i na koordinačních setkáních ve fázi koncepce, ale také na možnosti veřejného prostoru, který musí zajišťovat i další funkce. Současně se zlepšením podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu, zlepšením prostupnosti území a v neposlední řadě i s celkovým zvýšením bezpečnosti (dopravní i sociální) lze očekávat mírné snížení poptávky v místech vnitřních Podmokel, tj. návrh uvažuje pouze s mírným a lokálním snížením počtu parkovacích či odstavných stání. Návrh počítá s obnovením celkem 920 míst (úbytek 71 míst), ale tento počet se stále omezuje pouze na uliční profily.

Návrh dále počítá s rozšířením záchytných parkovišť, které na sebe pojmou zátěž z ulic. Umožní tak celkové navýšení kapacity parkování i při naplnění ostatních cílů úprav - zkvalitnění veřejného prostoru a umožnění i jiných aktivit a funkcí v prostorech ulic a náměstí.

V ul. Práce za Hlavním nádražím je volná plocha pro zřízení kapacitního parkoviště (cca 200-300 míst), dále lze uvažovat o navýšení kapacity současného parkovacího domu o 200 míst. Tato parkoviště by měla sloužit především dlouhodobějšímu parkování během pracovní doby.

Lokální potřeby může uspokojit i nová bytová výstavba v ul. Jeronýmova, kde mohou být vymezena podzemní a přízemní podlaží pro parkování (100-200 míst) a lze tak současně řešit poptávku po parkování před budovou magistrátu (především pro zaměstnance).

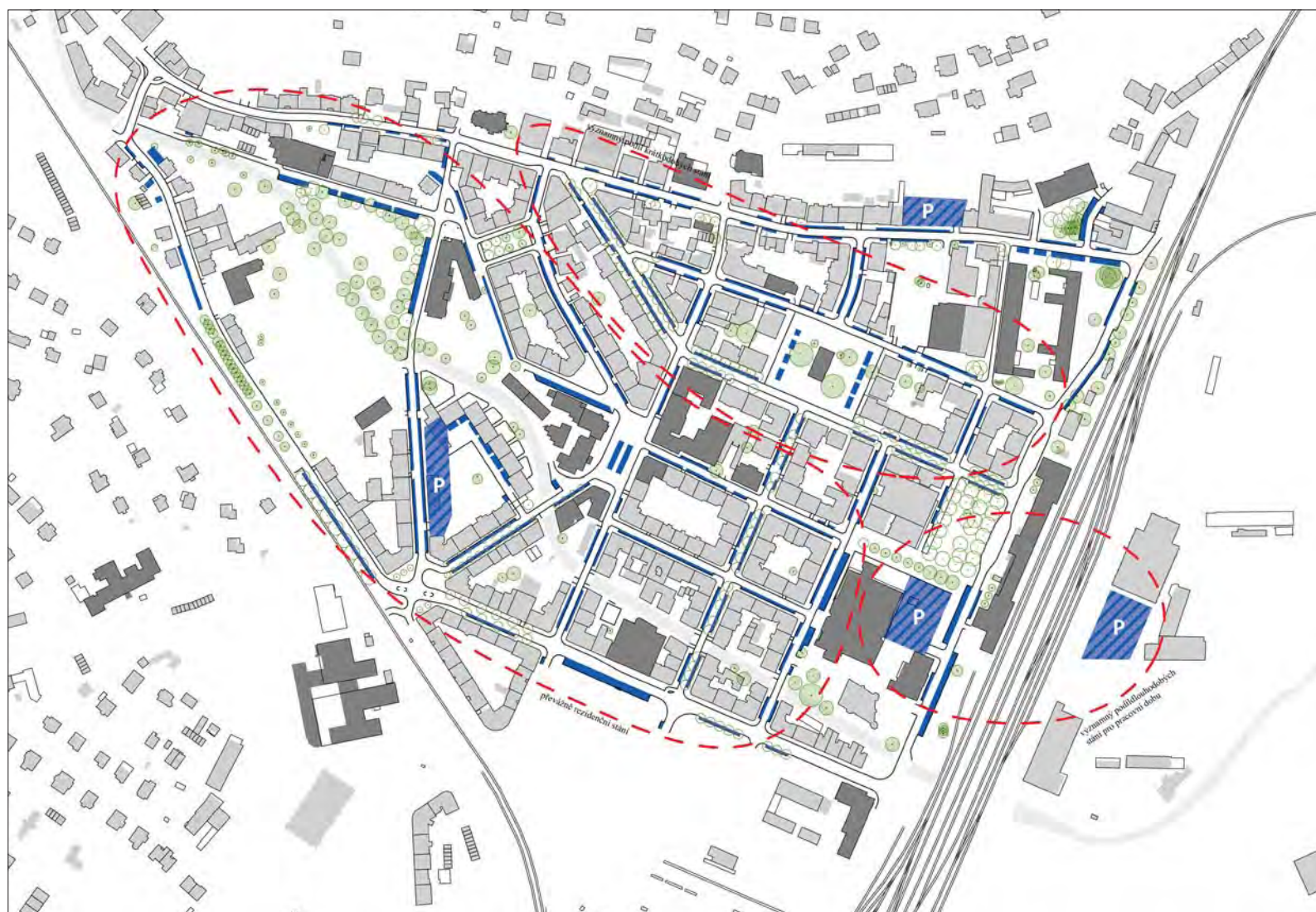
Posledním místem, kde je možné nabídnout hromadnou parkovací kapacitu, je ul. Teplická v blízkosti budovy ČEZ (200 míst). Postupná realizace, resp. alespoň jedno z těchto velkokapacitních parkovišť, dostane bilanci parkování do kladných čísel, jak již bylo řečeno.

Jednotlivé bilance parkovacích stání jsou patrné z tabulkové přílohy.

V případě ulic Jeronýmova, Mírového náměstí, Tržní a Palackého je třeba uvažovat s částečným přeskupením parkování do okolních ulic, kde dochází k mírnému navýšení a samozřejmě s budoucím alespoň jedním velkokapacitním parkováním v území.

Docházkové vzdálenosti v Podmoklech jsou relativně krátké (polovinu celého území Podmokel projde zdravý člověk za 5-7 minut).

Parkování v jednotlivých profilech je řešeno v koordinaci s inženýrskými sítěmi, stromy, zastávkami MAD a potřebami chodců či umístění mobiliáře.



# INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

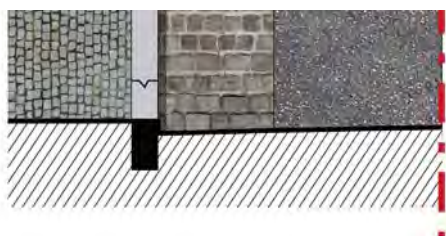
## STROMY A OBRUBY VS. SÍTĚ

V rámci analýzy stavu inženýrských sítí jsme sestavili koordinační mapu všech zjištěných sítí a jejich ochranných pásem – mapa SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY na další straně.

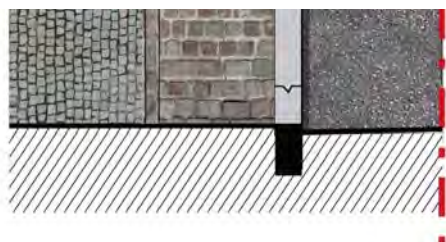
Informace o stáří a technickém stavu nám správci sítí nebyla poskytnuta.

Ochranná pásma sítí se nesmí křížit s kořeny stromů. Obruby se nesmí křížit s krytím inženýrské sítě. Návrh zpravidla zužuje vozovku, takže nové umístění obrub a hran nevyvolává jiné požadavky na krytí inženýrských sítí. Nejužší pásmo pro kořeny stromů uvažujeme 2 metry za předpokladu, že v druhém podélném směru je alespoň 4 metry. U obrub navrhujeme 2 případy:

1/ obruba je mezi podélným parkovacím stáním a chodníkem (většina ulic)



2/ obruba je mezi vozovkou a podélným parkovacím stáním (např. Teplická). Obruba je v tomto případě nižší a zkosená, aby automobily mohli pohodlně vjíždět na parkovací pruh








Výtipovali jsme místa mimo ochranná pásma IS, kde lze zasadit stromy. Tato místa jsou vidět v mapě NOVÉ STROMY V ULICÍCH A VÝSADBOVÉ PLOCHY. o dvě strany dál.

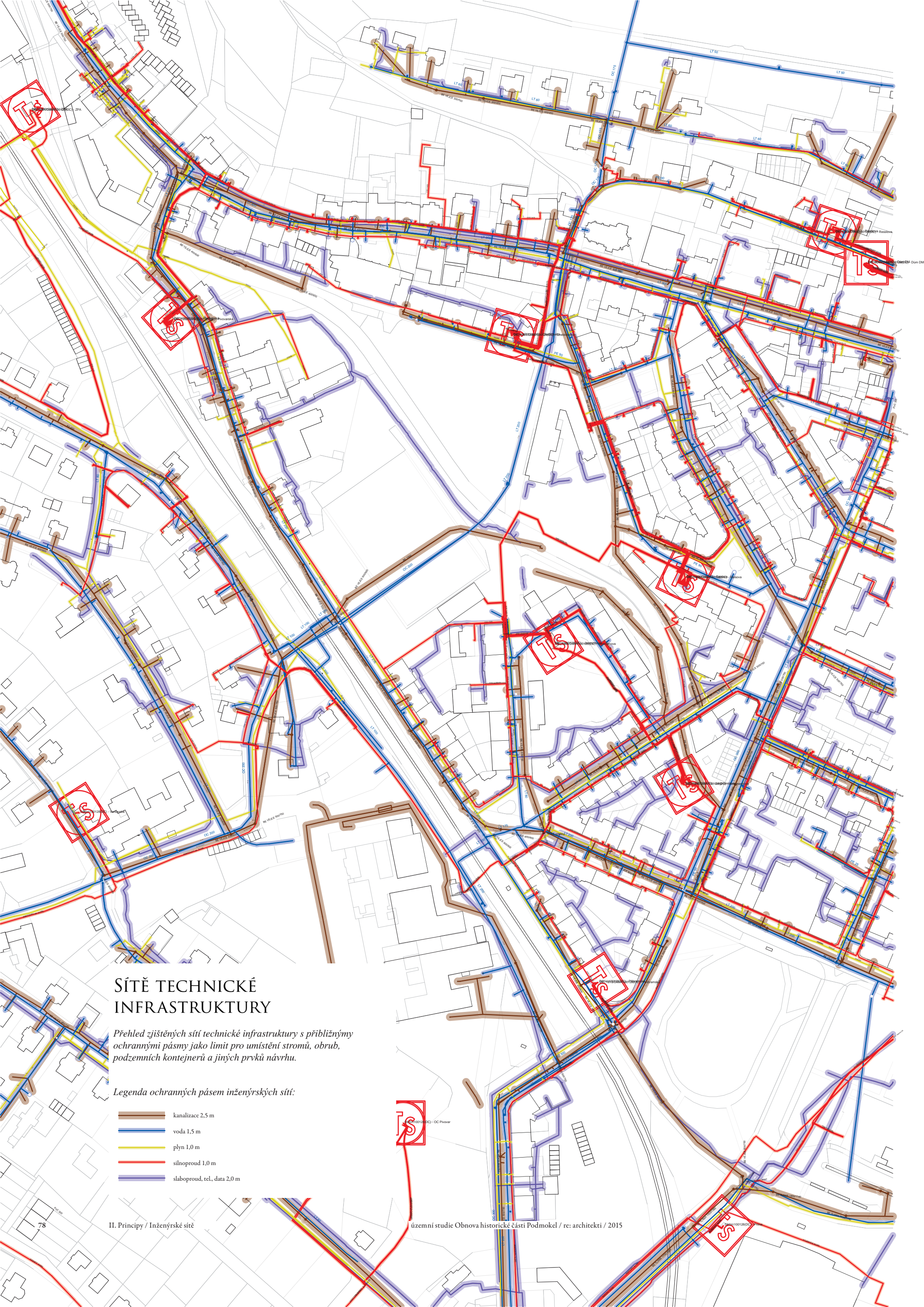
V místech, kde koncepce stromů a povrchů nad zemí má prioritu před stavem pod zemí, navrhujeme přeložky IS. I v takovém případě se snažíme o co nejmenší zásahy – nejvíce přeložek je u datových kabelů, vodovodu a plynu. Nejsložitější situace nastává v případě ulice **Prokopa Holého**, kde s ohledem na význam ulice v městské čtvrti navrhujeme nejdramatičtější zásahy. Další zásahy do IS jsou především v ulicích **Jungmannova**, **Bezručova** a lokálně v ulici **Teplická**. Mapa PŘELOŽKY SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY.

V příložených tabulkách na konci dokumentu jsou zaznamenány veškeré navrhované přeložky inženýrských sítí.

## OCHRANNÁ PÁSMATA

Přehled sítí a jejich ochranných pásem:

	kanalizace 2,5 m
	voda 1,5 m
	plyn 1,0 m
	silnoproud 1,0 m
	slaboproud, tel., data 2,0 m



## SÍŤE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

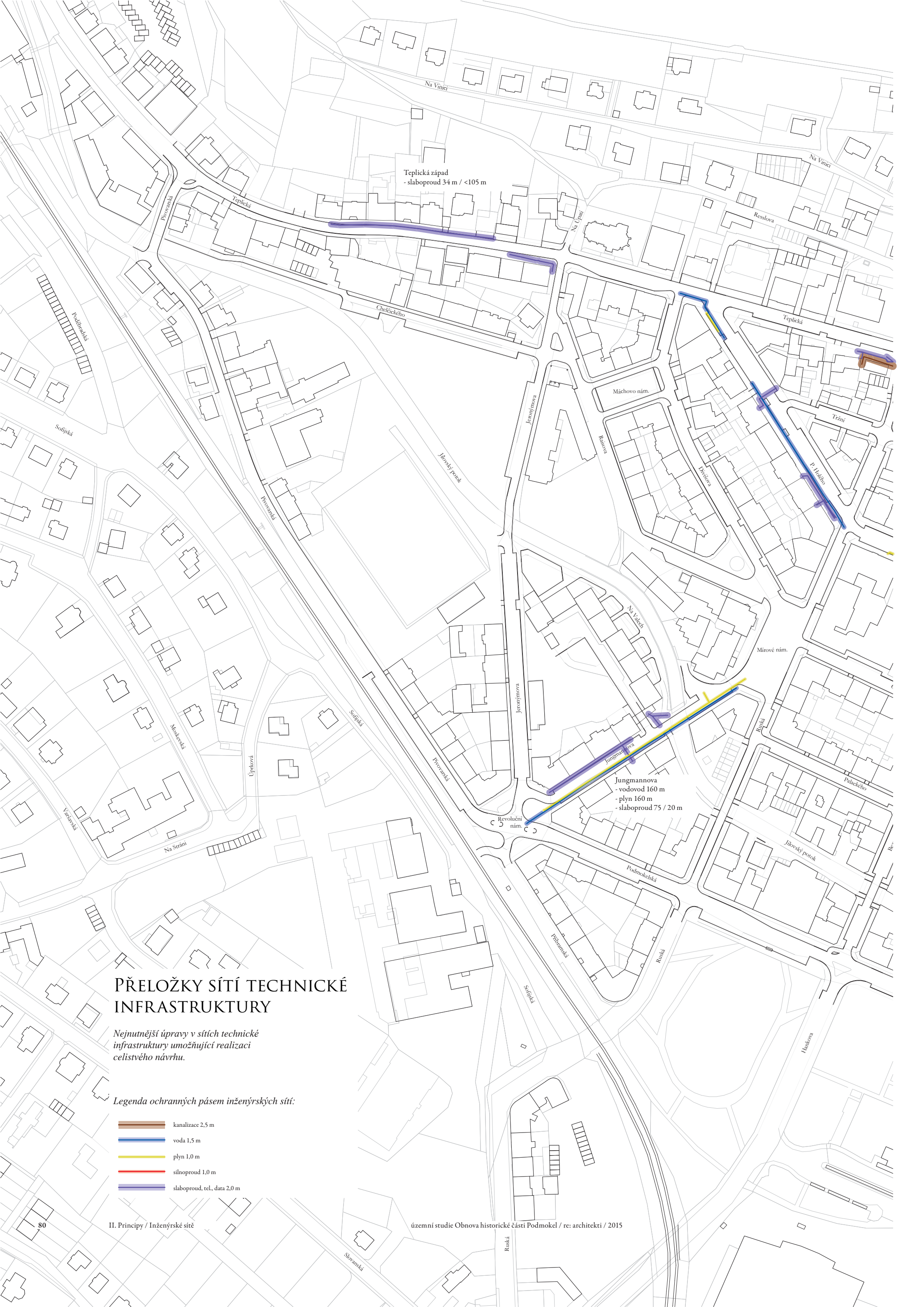
*Přehled zjištěných sítí technické infrastruktury s přibližnými ochrannými pásmy jako limit pro uníštění stromů, obrub, podzemních kontejnerů a jiných prvků návrhu.*

*Legenda ochranných pásem inženýrských sítí:*

- kanalizace 2,5 m
- voda 1,5 m
- plyn 1,0 m
- silnoproud 1,0 m
- slaboproud, tel., data 2,0 m












## PŘELOŽKY SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Nejnutnější úpravy v sítích technické infrastruktury umožňující realizaci celistvého návrhu.

Legenda ochranných pásem inženýrských sítí:

-  kanalizace 2,5 m
-  voda 1,5 m
-  plyn 1,0 m
-  silnoproud 1,0 m
-  slaboproud, tel., data 2,0 m