

průvodní zpráva



děčín – podmokly
obnova historické části

obnova historické části děčína–podmokel

stav / řešené území historické části děčína–podmokel se nachází na levém břehu řeky labe, od níž je odděleno bariérou I. železničního koridoru s nádražím děčín. z jižní strany je území vymezeno silnicí I. třídy č. 13, vedenou západovýchodním směrem. nejvýznamnější stavební vývoj koncipovaného města je spjat s obdobím secese na počátku 20. století, kdy vznikla řada hodnotných staveb, zasazených do vytýčené šachovnicové kompozice stavebních bloků v ulicích prokopa holého, bezručově, podmokelské, palackého, teplické a plzeňské. územím protéká jílovský potok, za nádražím se při ústí jílovského potoka do labe nachází městský sportovní areál. na okolních kopcích dominují historické stavby zámku a kaple.

územní plán / dopravní řešení s uzlem křižovatek silnic I. třídy č. 13 a 62 místo neovlivňuje. je navržena dostavba a revitalizace městské struktury, zejména objekty občanského vybavení.

základní koncepce řešení: z širších vztahů řešeného území vyplývá skutečnost, že území podmokel je jednou z klíčových hodnot městské zástavby děčína. bylo by chybou jeho potenciál nevyužít, ať už se jedná o obnovu historických objektů či o revitalizaci městských prostor. některé hodnotné stavby v území jsou již rekonstruovány, jejich okolí ale zůstává nevábné. paradoxně nejhůře působí zástavba novějšího data, zde je dle našeho názoru nutný radikálnější zásah (korál).

komplexní urbanistický návrh obnovy historické části podmokel

celková urbanistická koncepce daného území je založena na respektu k urbanistickým a stavebním hodnotám území. bloková zástavba je v místech, kde není ucelená, doplněna. je navržena postupná humanizace vnitrobloků, spočívající v demolicích přístavků a nových zahradně architektonických úpravách vybraných prostor. území je dopravně hierarchizováno, parkování navrženo v parkovacích domech a v hromadných garážích pro rezidenty. vybrané ulice jsou řešeny jako částečná pěší zóna a doplněny o zeleň a mobiliář.

návrh řešení prostorů:

/ v přednádražním prostoru – bráně do města – je navržena významná úprava parteru, kterou je návštěvník směřován do zástavby. plocha je zbavena stávající nevzhledné vegetace, zachovány jsou jen památné platany, které jsou doplněny o další zeleň. prostor nově ovládají křivky – vycházejí od budovy nádraží v ulici čs. legií a slévají se do prostoru kompaktní ulice za obchodním centrem. ve volných vlnách je skládána dlažba, vysazeny stromy, jsou vymezeny plochy trávníku. ten je vyzdvížen do sedací výšky (eliminace výšlapů), okraje těchto prvků i samotné trávníkové plochy lze využít pro sedací mobiliář.

v sousedství nádraží čd je dopravní uzel vymezen zejména pro městskou hromadnou dopravu a pro individuální dopravu na nádraží, nově je zde umístěn objekt dvoupodlažních parkovacích garáží. výhledově je řešena přestavba a nadstavba objektu obchodního centra korál s novým vymezením prostoru náměstí loubím obchodních jednotek, ukončeným terasou s posezením před restaurací. nabízí se i přestavba objektu bývalého autosalonu ve vazbě na zdravotní školu.

/ prostor husova náměstí je pro zvýšení prostupnosti otevřen a uvolněn. propojen je s pěší zónou prokopa holého, podpořena je i osa z ulice bezručovy. zdůrazněn je městský charakter, má být náměstím v pravém slova smyslu, místem setkávání obyvatel i konání tradičních trhů (počítá se s výstavbou pevné tržnice a s umístěním stánků v oblouku kolem kostela). převážnou část tvoří zpevněné plochy, zachovány jsou stávající vzrostlé stromy, odstraněn je trávník a keřový porost. hlavním grafickým prvkem je dlažba, v níž vynikají linie vycházející z bezručovy ulice a v prostoru náměstí se rozvírají do křivek objímajících kostel / kalich – narážka na jana husa, po němž je náměstí pojmenováno.

parkování na náměstí je omezeno, pro zajištění dostatku parkovacích míst je navržen garážový objekt s kanceláři v proluce zástavby mezi ulicemi tržní, thomayerovou a teplickou.

/ bloková zástavba je doplněna objekty pro bydlení v ulici jeronýmově. terénní zlom je využit pro podnož s hromadnou garáží, její střecha bude ozeleněna a ve směru ke stávajícím domům terasována, bude zde situováno posezení i dětský koutek. další doplnění blokové zástavby – její pohledové ukončení – je navrženo na druhé straně jeronýmovy ulice (za domy s holými štíty). ucelení zástavby je sledováno i v bloku mezi jungmannovou a ruskou (na místě dožívajících řadových garáží, které budou integrovány do nového objektu, navazujícího na budovu správy sociálního zabezpečení) a v bloku severně ulic tržní a prokopa holého.

/ ulice prokopa holého je řešena jako pěší zóna s omezenou, převážně jednosměrně vedenou obslužnou dopravou. šířka uličního profilu umožňuje obousměrný provoz mhd, se zastávkami autobusů na obou koncích rovinaté části ulice. uliční profil je navržen asymetrický, s alejí a dostatečně širokými odpočivnými plochami podél jižní strany ulice. hromadná doprava a kulturní prostředí jsou pak zárukou prosperity obchodů a posílení atraktivity parteru domů. forma úprav povrchů je soudobá, jednoduchých a čistých tvarů včetně mobiliáře a osvětlení.

/ okolí jílovského potoka je rekreační pěší osou území. cyklistická stezka je odsunuta jižněji, protíná park pod ulicí podmokelskou a je navázána na trasu železnice s rekreačním využitím u pivovaru, budoucího obchodního centra. pěší cesty propojují celé území od ulice čsl. mládeže až po ovčí můstek, jsou doplněny o mobiliář. neprůchodné místo v ul. bezručově je řešeno dřevěnou terasou, která umožní průchod okolo potoka a zároveň rozšíří veřejné prostory. nezbytné je přeložení inženýrských sítí, zasahujících do koryta potoka. pomístně je navrženo přebudování opěrných zdí jílovského potoka - dochází tak k otevření vodního toku a jeho silnějšímu zapojení do organismu města, přičemž horní hrana je sice přesouvána, ale její výška zůstává výsledně stejná, místy doplněná o možnost instalace protipovodňových stěn. nejvýraznější zpřístupnění jílovského potoka je navrhováno na třech místech

1/ v místě nového parku mezi ulicemi pivovarská a chelčického.

2/ ve vnitrobloku mezi ulicemi ruská a jungmannova, přičemž pod frekventovanou ulici ruskou je vybudován chodník spojující vnitroblok, resp. park s prostorem za kinem, kde je navrhováno rozšíření pobytového zázemí kina.

3/ mezi ulicemi plzeňská a čsl. mládeže. zde je navržena kultivace prostorů a zpřehlednění břehů jílovského potoka. kvalita vodního toku je zvýšena návrhem mělkých zón s pobřežní vegetací, vegetačních ostrovů i výškových stupňů vytvářejících v některých místech hlubší tůně s klidnou hladinou, jinde naopak proudící tok.

dopravní koncepce řešeného území

je vedena snahou o zkvalitnění prostředí zmírněním nepříznivého vlivu tranzitní dopravy na průtahu silnice I/13, zklidnění prostoru před hlavním nádražím s omezením průjezdné iad a optimalizací tras a zastávek mhd. je navrženo zklidnění ulic v centrální části podmokel kolem husova náměstí. vozovka v podmokelské a pivovarské ulici je zúžena na nezbytnou šířku (jízdni pruhy šířky 3,5 m, řadící pruhy šířky 3,0 m) a vytváří tak prostor pro parkovací pruhy a rozšíření chodníků. podmokelská mezi hankovou a poštovní je navržena do obousměrného provozu, revoluční náměstí je navrženo s okružní křižovatkou a most přes jílovský potok je odsunut od ovčího můstku, upravena je i navazující křižovatka s ulicí tepleickou. ulice čsl. mládeže v přednádražím prostoru je ve směru od severu k jihu vyhrazena pouze autobusové dopravě, v opačném směru je vytvořen jízdní pruh pro obslužnou iad ve vazbě na nádraží s možností krátkodobého stání před nádražím. chybějící dopravní pohyby iad lze realizovat po východní straně nádraží (ulice práce).

pro obsluhu území kolem revolučního náměstí a v souvislosti s novým využitím pivovaru je navržena trasa mhd po ulicích podmokelské a pivovarské. optimalizovány byly i polohy zastávek na ulici prokopa holého a před hlavním nádražím.

základem zklidnění ulic v centrální části podmokel je změna dopravního režimu na ulici prokopa holého, vyhrazené pouze mhd a nezbytné dopravní obsluze v omezeném režimu. omezený dopravní režim se zjednosměrněním ulic s trasově komplikovaným průjezdem je navržen i v navazujících ulicích (čs. legií, bezručově, plzeňské, zbrojnické).

doprava v klidu je řešena úpravami uličních profilů s vymezením parkovacích míst a je navržena výstavba hromadných halových garáží. v rámci řešeného území je doprava v klidu pro rezidenty a uživatele obchodů a služeb (i pro návštěvníky města) rozdělena. parkování pro rezidenty je soustředěno do hromadných garáží jižně ulice podmokelské a garáží ve vazbě na navrhovanou dostavbu bloků, pro návštěvníky pak u hlavního nádraží a při ulici tržní.

pro cyklistickou dopravu je navržena cyklostezka vedoucí od centra děčína podjezdem pod tratí čd s křížením ulice podmokelské přes navazující park. ve zklidněných ulicích pomokel je cyklistická doprava neomezená.

stavební úpravy zklidněných komunikací jsou povětšinou v jedné úrovni vozovky a chodníků, pouze tam, kde je vedena mhd, je vozovka v obrubách.

koncepce veřejné zeleně v řešeném území

v zájmu celkového zobytnění veřejného prostoru je výrazně posílen systém zeleně. revitalizován je park chelčického, je rozšířen i na druhý břeh jílovského potoka, do prostoru současného fotbalového hřiště. vznikne tak relativně velká plocha zeleně, kde zůstane zachována sportovní funkce (multifunkční hřiště, okruh pro běh, in-line apod.), doplněna bude o funkci rekreační. součástí systému zeleně jsou parkově upravené plochy, které jsou doplněny stromy, trávničky, keři či záhony, mají však více městský charakter, převažují zpevněné plochy a rostlinné prvky. tyto plochy oživují např. předprostor nádraží a husovo náměstí. propojení systému zajišťuje jak přirozená vodní osa - jílovský potok, jehož břehy jsou zpřístupněny a upraveny, tak stromořadí v ulicích. součástí systému zeleně je i zezeň soukromá, navrženo je postupné přetváření vnitrobloků na polosoukromé zahrady.

husovo náměstí / výřez / detail řešení linií v dlažbě



přednádražní prostor / výřez / detail řešení linií v dlažbě

