obsah průvodní zprávy:

	strana
ZÁKLADNÍ ÚDAJE	1
VYMEZENÍ ÚZEMÍ	1
PODKLADY	2
ÚČEL STUDIE	2
HISTORIE MÍSTA	3
SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ	6
SOUČASNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	11
VELIKOST AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ	14
URBANISTICKÝ NÁVRH	
ZADÁNÍ A POSTUP ZPRACOVÁNÍ	16
TECHNICKÉ PŘEDPISY	16
ODŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU	17
HLAVNÍ ZÁSADY	17
PROSTOROVÉ VZTAHY	17
DOPRAVNÍ KONCEPCE	18
ÚPRAVY ZELENĚ	21
ÚPRAVY ZPEVNĚNÝCH PLOCH	22
OBJEKTY VYBAVENÍ AUTOBUSOVÉ STANICE	23
MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ A SVÍTIDLA VO	25
VARIANTY URBANISTICKÉHO NÁVRHU	26
VÝKAZ PLOCH	27
ODHAD NÁKLADŮ	28

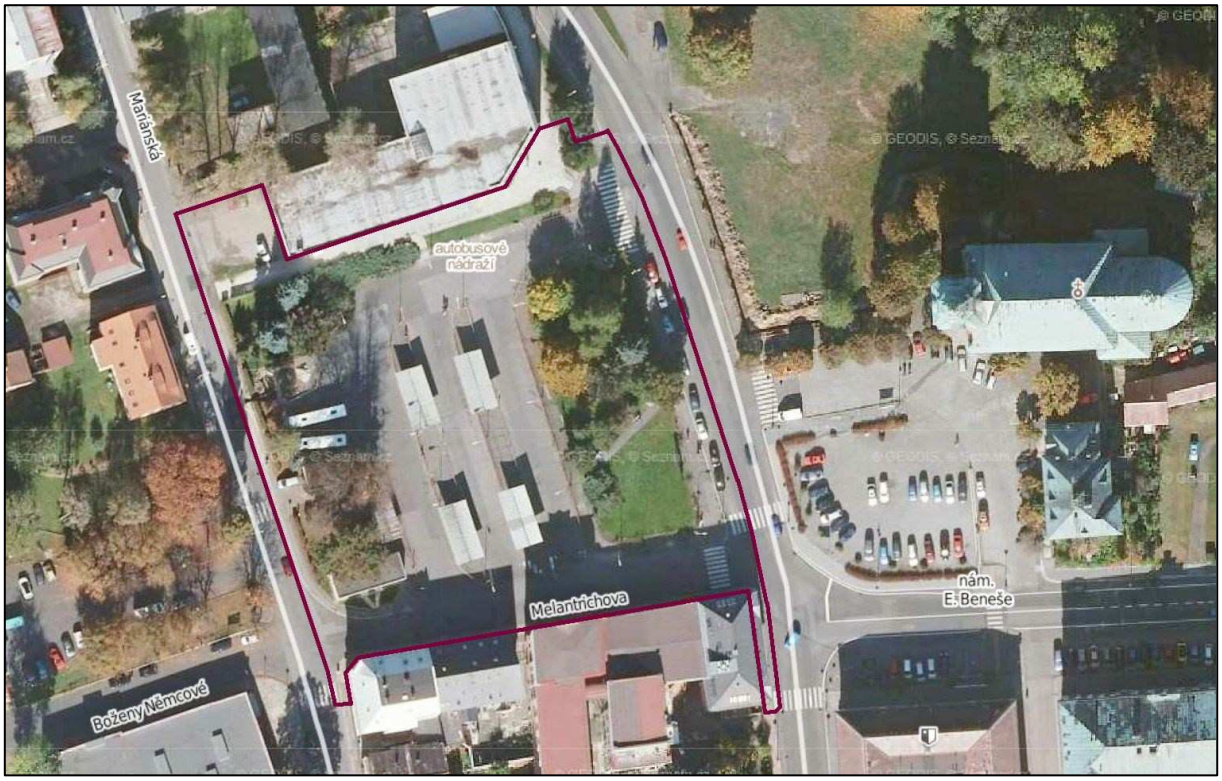
ZÁKLADNÍ ÚDAJE

stavba:	úpravy prostranství autobusového nádraží ve Varnsdorfu
dotčené parcely:	3020, 3021, 3022/1, 3022/2, 3022/3, 3023, 3024/1, 3024/2, 3024/3, 3024/4, 3024/5, 3024/6, 3024/7, 3024/8, 3026/3, 3026/5, 3027/1, 3027/2, 3027/3, 8174/2, 8174/3 …ve vlastnictví Města Varnsdorf 2920/1 … ve vlastnictví Správy a údržby silnic Ústeckého kraje
plocha území:	cca 9.400 m^2
stupeň dokumentace:	urbanistická studie

objednavatel:	Město Varnsdorf Náměstí E. Beneše 470, 407 47 Varnsdorf
zpracovatelé:	Ing.arch. František Jeřábek Komenského 688, 511 01 Turnov číslo autorizace ČKA: 1411 Ing.arch. Vlastislav Kaut Šimáčkova 449, 460 01 Liberec XII číslo autorizace ČKA: 3309

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Prostranství navrhovaných úprav je vymezeno ulicemi Národní a Mariánská, zástavbou v ulici Melantrichově a objektem čp. 3005 (bývalá vzorková prodejna Bohemia Crystal, dnes vietnamský „obchodní dům“).

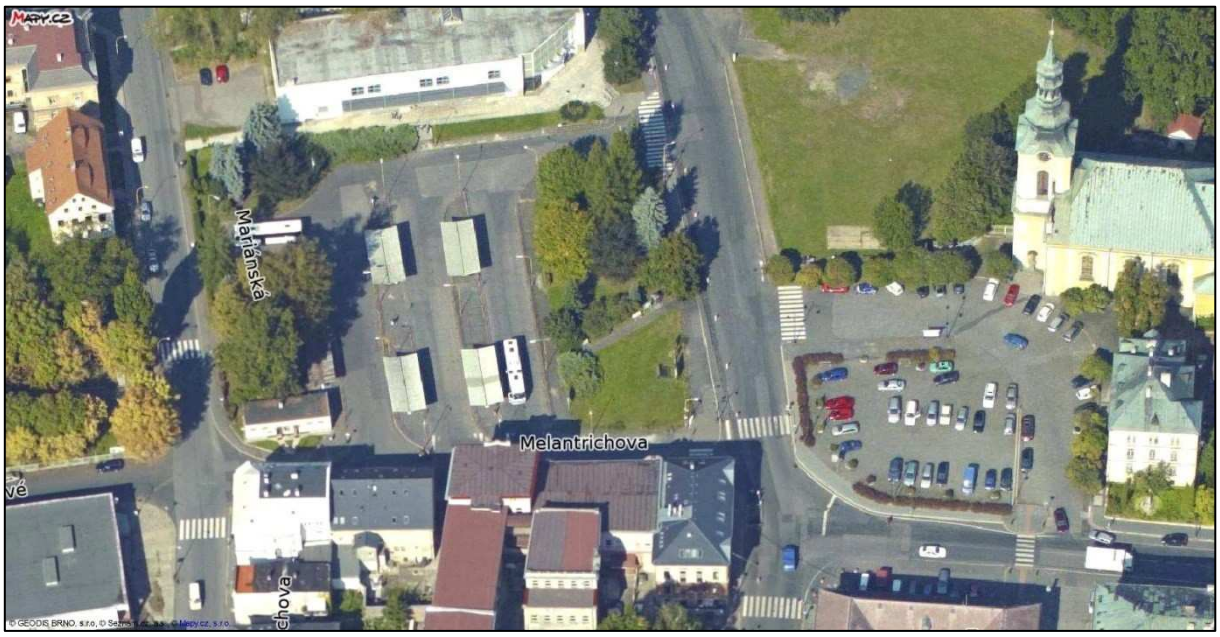


PODKLADY

specifikace zadání pro zpracování urbanisticko-architektonické studie
(OSMI MÚ Varnsdorf, Ing. Beránek, 9.4.13)
dohodnutý rozsah dokumentace (smlouva o dílo z 27.5.13)
konzultace dopravního řešení na odboru dopravy KÚÚK
(Ing. Jakub Jeřábek, Jindřich Jelínek, 24.7.13)
konzultace rozpracované studie s vedením města (jednání u starosty města dne 6.8.13)
návrh prostorové regulace dostavby náměstí (městský architekt Vlastislav Kaut, 20.10.10)
polohopisné a výškopisné zaměření (geodetická kancelář Ivan Heteš, Varnsdorf 21.6.10)
katastrální mapa
inventarizace a zhodnocení zeleně (Mgr. Vít Friml, 15.5.13)
dobové fotografie (Varnsdorf ve starých fotografiích, 2003,
Varnsdorf, město průmyslu a zahrad, 2003)
vlastní doměření, dokreslení a fotodokumentace (2010 a 2013)

ÚČEL STUDIE

Urbanisticko-architektonická studie bude sloužit jako podklad pro zpracování projektové dokumentace stavebních úprav prostranství dnešního autobusového nádraží.
Záměrem města je prostranství účelně upravit tak, aby současné dopravně nevyhovující a předimenzované nádraží bylo nahrazeno autobusovou zastávkou „Varnsdorf - náměstí“ s bezkolizním dopravním provozem, nutným počtem stanovišť a vyhovujícím vybavením.
Na uvolněné ploše má být umístěno parkoviště osobních automobilů s cílem zmenšení plochy parkoviště na náměstí a navrácení prostoru náměstí tradiční společenský shromažďovací účel.



současné autobusové nádraží a parkoviště na náměstí

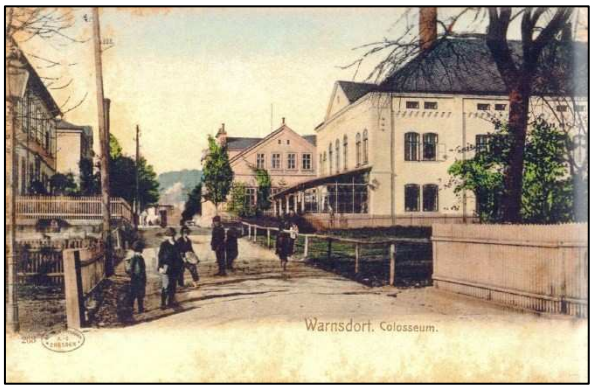
HISTORIE MÍSTA

Zástavba v místě dnešního autobusového nádraží vždy souvisela se sousedícím náměstím Markplatz, které vzniklo v místě nejstaršího osídlení u farního kostela a staré rychty.
Velká hrázděná budova staré obecní rychty byla v polovině 17. století přestavěna na hotel Burza, který se stal chloubou města, místem setkávání spolků a uzavírání obchodů.
Na místě starého kostela sv. Petra a Pavla byl v druhé půli 18. stol. postaven barokní chrám, stará fara byla počátkem 20. stol. nahrazena novou třípatrovou budovou v novorománském stylu. V místě nejstarší varnsdorfské školy byla koncem 18. stol. postavena nová patrová budova obecní školy. Po výstavbě nové velké školy v sousedství v druhé pol. 19. stol. se do rozšířené budovy staré školy nastěhovala radnice.

Markplatz 1927 - směrem k místu dnešního autobus. nádraží uzavíral náměstí Pohlův hostinec

Výstavba v okolí dnešního autobusového nádraží spadá do období rozvoje průmyslu i společenského a spolkového života v druhé polovině 19. století.
Za dnešní Mariánskou ulicí byla Měšťanskou střeleckou společností postavena v pol. 19. stol. významná klasicizující budova Střelnice se sálem a hostincem a vstupním parkem.
Dvacet let poté byl na severní straně území postaven v Mariánské ulici (v místě dnešního vietnamského „obchodního domu“) velký hostinec se sálem, nazývaný pro svou rozlehlost Colosseum. Neměl valnou architektonickou hodnotu, ale stal se společenským centrem se známým koncertním sálem.

Střelnice



Colosseum v Mariánské ulici

Počátkem 80. let 19. stol. byla na rohu náměstí a dnešní Melantrichovy (dříve Guttenbergovy) ulice postavena hodnotná klasicizující budova tiskárny Eduarda Stracheho (dnešní pracovní úřad). Vedle byl koncem století postaven první dům ve městě se znaky secese, bylo v něm umístěno velké papírnictví patřící Stracheho tiskárně.
Naproti byl směrem do náměstí koncem 19. stol. postaven rozlehlý Pohlův hostinec s velkým sálem (později restaurace Stalingrad), který svou boční fasádou vytvořil druhou stranu Melantrichovy ulice.

Stracheho tiskárna a Pohlův hostinec

papírnictví Stracheho tiskárny

Na prostranství mezi Střelnicí, Colosseem a Pohlovým hostincem se konaly vždy začátkem srpna třídenní střelecké slavnosti a byla zde také stavěna šapitó cirkusových společností. Roku 1896 zde Okresní zemědělský spolek pořádal velkolepou První zemědělskou a živnostenskou okresní výstavu s velkými dřevěnými výstavními pavilony.

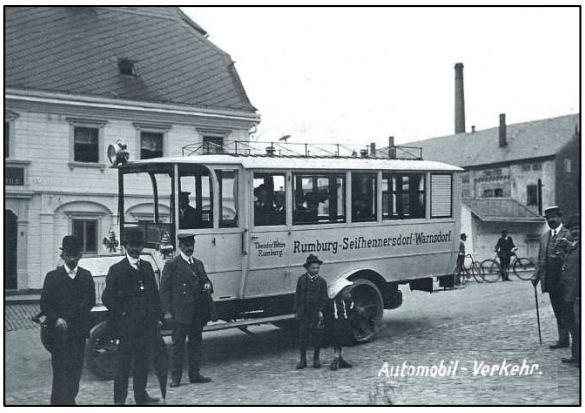
pavilony Živnostenské výstavy ve Varnsdorfu 1896

Na přelomu 19. a 20. stol. se v tomto místě (se čtyřmi pohostinskými objekty s velkými sály) soustřeďoval společenský, kulturní, spolkový i obchodní život města. Dnes zůstala jen budova Střelnice. Nabízí se otázka: Byli obyvatelé Varnsdorfu před sto lety společenštější a kulturnější než v současnosti?

Dnešní neukončený stav náměstí se dvěma vybořenými stranami nezpůsobily ani dvě světové války, ale až barbarská modernizace města normalizačními soudruhy v letech 1976-77, kdy vedle jiných významných budov byla zbourána chlouba města hotel Burza a poté také Pohlův hostinec (restaurace Stalingrad). A když už se tak pěkně uvolnilo místo, zřídilo se na něm současné autobusové nádraží.
Město se z těchto zásahů dodnes nevzpamatovalo a do dvou stran otevřené náměstí už vlastně ani není obyvateli vnímáno jako náměstí.

PRVNÍ AUTOBUSY VE VARNSDORFU

Chybějící přímé železniční spojení z Rumburku do Varnsdorfu nahradil v roce 1910 rumburský obchodník Theodor Hesse zřízením autobusové linky Rumburk - Seifhennesdorf - Varnsdorf s bílými autobusy firmy Daimler. Autobusová linka byla ukončena vypuknutím první světové války.



SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ

PROSTRANSTVÍ

Prostranství dnešního autobusového nádraží je prostorově uzavřeno ze tří stran. Z jihu frontou domů v Melantrichově ulici, ze západu vstupním parkem Střelnice a domem čp. 475 v ulici Mariánské a ze severu pavilonem bývalé vzorkové prodejny Bohemia Crystal. Na východní straně je prostranství otevřené přes Národní ulici do neukončeného prostoru náměstí E. Beneše.
Domy v Melantrichově ulici vytvářejí ucelenou řadovou městskou zástavbu, jakou ve Varnsdorfu lze najít již jen v ulicích Národní a Legií.

Hodnotná nárožní budova na náměstí čp. 1272, bývalá obchodní část Stracheho tiskárny, byla opravena v souvislosti s úpravami pro současnou pobočku úřadu práce. Navazující původně elegantní secesní dům s papírnictvím v přízemí a velkými okny v patře byl později architektonicky nepodařeně stavebně sjednocen se sousední částí. Vzniklý dům čp. 3193 je dnes ve vlastnictví vietnamského obchodníka, který zde v přízemí provozuje typické prodejny všeho druhu. Úzký vjezd do dvora pak odděluje patrový dům čp. 479, dnes v soukromém vlastnictví. Dům má nedávno opravenou fasádu a v přízemí je umístěna informační kancelář semilského autobusového dopravce BusLine a.s. Nárožní dům do Kmochovy ulice čp. 1523 má bohatě členěnou klasicizující fasádu v nepříliš vhodné červenobílé barevnosti. Soukromý majitel pronajal přízemí pro asijské bistro a hernu. Divoká změť úprav fasády s dozděním a různým provedením výkladců a s roztodivnými nápisy a poutači architekturu domu dokonale zničila a je v naprostém kulturním kontrastu s kultivovanou úpravou sousedního domu. (Aneb proměna klasicismu v asijský „divoký západ“.)

Z Mariánské ulice je přístupný areál budovy Střelnice čp. 476 s restaurací a společenským sálem, v současnosti nejstarším objektem v území. Trochu neujasněně působí využití hodnotného vstupního parku (např. při srovnání s dobovou fotografií).

S parkem restaurace Střelnice sousedí zahrada patrového domu čp. 475 s pásovými vikýři (tzv. „štičí tlamy“), typickými pro severočeské podstávkové domy. Dům je v současnosti příkladně opraven soukromým vlastníkem, varnsdorfským podnikatelem, který zde má bydlení i provozovnu.
Severní stranu prostranství uzavírá objekt čp. 3005, postavený na místě bývalé budovy Colossea jako vzorková prodejna Bohemia Crystal. Patrový objekt má střízlivý architektonický výraz, blížící se spíše výstavnímu pavilonu. V současnosti je vlastníkem pražský vietnamský obchodník, který zde provozuje „obchodní dům“. Objekt chátrá a hrozí, že dopadne podobně jako nárožní dům čp. 1523.

Plocha prostranství autobusového nádraží je ohraničena vozovkami ulic Národní, Melantrichovy a Mariánské a chodníkem před budovou bývalé prodejny Bohemia Crystal.
Největší část zabírá asfaltová plocha nádraží s nástupními ostrůvky, jeho provoz zabral také Melantrichovu ulici, která je tak nevhodně uzavřena pro městskou obslužnou dopravu. Od ulic Národní a Mariánské je plocha nádraží oddělena pásy zeleně.

ZELEŇ

Širší zelený pás podél Národní ulice, ohraničený vjezdem z Národní ulice a výjezdem Melantrichovou ulicí je rozdělený šikmým chodníkem na dvě části. V severní části byl

vytvořen park se vzrostlými stromy různého druhu, které jsou vzhledem k nevelkému stáří v poměrně dobrém stavu, vyžadujícím pouze běžnou údržbu a úpravu tvaru.

V jižní části, v místě zbořené restaurace Stalingrad, je travnatá plocha orámovaná pásem květinového záhonu.
V jihozápadním rohu při Mariánské ulici je významná skupina tří největších a nejstarších stromů na prostranství, kterou tvoří dvě lípy a kaštan se kmeny metrového průměru. Stromy nesou znaky mnoha zásahů a napadení, prostě staří braši, co již mají něco za sebou. Dendrologický posudek uvádí nutná opatření (redukce a vazby), nezbytná pro jejich další setrvání.

V severozápadním rohu při Mariánské ulici je skupina stříbrných smrků, doplněná červeným bukem a velkým keřovitým tisem. Tato skupina vytváří ochrannou clonu autobus. nádraží pro dům v Mariánské ulici. Dendrologický posudek doporučuje redukci počtu smrků, aby nedošlo k jejich tvarové deformaci růstovou konkurencí. Navazující svahování pod chodníkem před „obchodním domem“ je zarostlé hustým keřovitým porostem chvojky.
Mezi oběma skupinami zeleně je vynechána plocha pro odstavování autobusů.

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

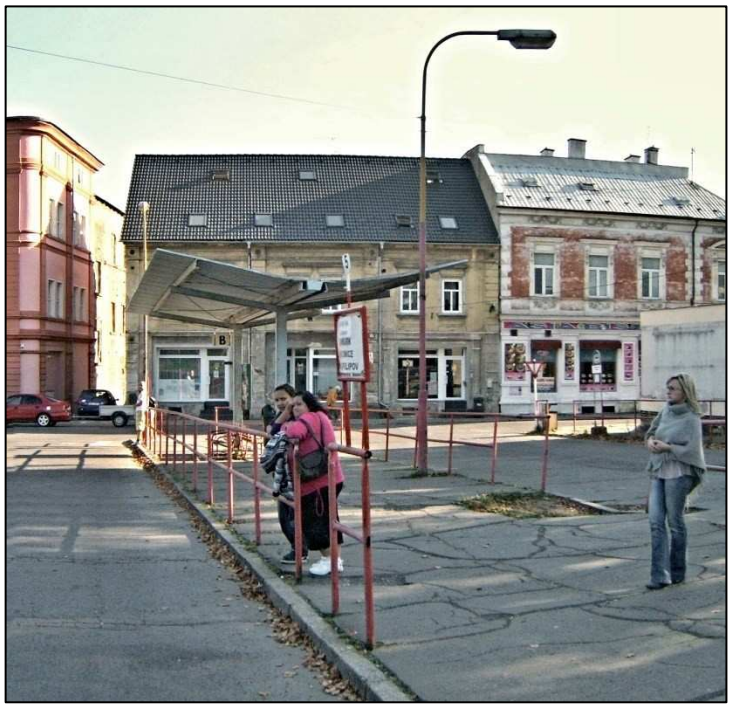
Celá plocha vlastního autobusového nádraží se dvěma vnitřními vyvýšenými ostrůvky a s přilehlými chodníky má asfaltový povrch. Jako většina autobusových nádraží té doby, bylo i toto značně plošně předimenzované. Původně mělo výstupní místo u chodníku před prodejnou Bohemia Crystal, šest nástupních míst na ostrůvcích a jedno pro místní autobusy u chodníku pod vysokými stromy (mezi záchodky a trafikou). V současnosti jsou v tomto místě označníky tří nástupních míst, které ale neumožňují současné zastavení autobusů.

Velkým problémem užívání nádraží je nepochopitelné ohrazení všech ostrůvků a chodníků zábradlím, umožňujícím příchod cestujících pouze v rozích dlouhých nástupišť přes pojízdnou vozovku. V zábradlí jsou vynechány pouze úzké průchody v místě nástupních dveří autobusů. Protože je ale potřeba nastupovat i zadními dveřmi (např. matky s kočárky), musí autobusy zastavovat metr od nástupní hrany se zábradlím, s nutností nepohodlného vyššího nástupu z vozovky. V současnosti jsou zábradlí pokroucená a zchátralá korozí a nedávno musely být některé části vyřezány kvůli bezpečnosti.

Nástupiště jsou vybavena přístřešky s jednoduchou subtilní ocelovou konstrukcí zakrytou vlnitým plechem. Přístřešky na nástupních ostrůvcích jsou vždy dva mezi třemi odjezdovými místy, takže nechrání před povětrností při nástupu do autobusů. Také přístřešky mají nosnou konstrukci narušenou korozí a jsou na konci své životnosti a bezpečnosti.
Zřejmě jako součást vybavení autobusového nádraží byly pod třemi rozlehlými stromy na jihozápadní straně postaveny objekty veřejných záchodků a trafiky. Přízemní zděné objekty s plochou střechou byly navrženy účelově, bez snahy o architektonický výraz a v současnosti jsou nevyhovující, ve špatném stavebně technickém stavu.

ZPEVNĚNÉ POVRCHY

Současné povrchy zpevněných ploch na celém prostranství jsou v značně zanedbaném stavu. Asfaltové plochy autobusového nádraží i okolních chodníků jsou záplatované, popraskané, zprohýbané a místy propadlé.



Chodník podél domů v Melantrichově ulici je z betonové zámkové dlažby, stejně jako chodník na protější straně Mariánské ulice. Pochůzí plochy u trafiky jsou z litého betonu, který je polámaný, místy propadlý a má povětrností silně narušený povrch. Široký chodník před „obchodním domem“ je vydlážděn čtvercovými betonovými dlaždicemi, také s narušeným povrchem, ale v porovnání s ostatními povrchy na prostranství ještě v nejmenší míře.

Směrem k vozovkám jsou chodníky ukončeny širokými silničními žulovými obrubníky, které jsou skládané z různě dlouhých kusů s otlučenými hranami a místy vyspravovanými betonem. Obrubníky nástupních ostrůvků a chodníků na autobusovém nádraží jsou z chodníkových betonových dílců, k travnatým plochám jsou chodníky ukončeny parkovými betonovými obrubníky. Všechny betonové obrubníky jsou silně narušené a popraskané.
Ukázkovým příkladem devastace povrchových úprav v daném prostranství je plocha před veřejnými záchodky s rozlámanou změtí různých starších i novějších povrchů a obrubníků.

SOUČASNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Trasy veřejné linkové autobusové dopravy procházejí Varnsdorfem základní severojižní osou. Severním směrem na Rumburk, Krásnou Lípu a Šluknov, jižním směrem na Českou Kamenici a Děčín, Nový Bor, Českou Lípu a Prahu.
Kolem autobusového nádraží procházely trasy Národní ulicí. Autobusové nádraží bylo postaveno jako zálivové s nástupními ostrůvky tvarovanými pro průjezd autobusů s příjezdem z Národní ulice před prodejnou Bohemia Crystal a výjezdem do Národní ulice Melantrichovou ulicí. Jižním směrem se trasy průjezdu městem rozdělují: dvě linky projíždějí ulicí Legií kolem polikliniky k vlakovému nádraží a zbývající projížděly kolem radnice, krátkou spojovací Střední ulicí do Kmochovy ulice a dále Pražskou nebo Západní ulicí.
A právě nevyhovující projíždění autobusů kolem radnice a úzkou Střední ulicí s nedostatečnými parametry křižovatek vedlo vedení města k požadavku přeložení autobusové dopravy z Národní ulice do ulic Kmochovy a Mariánské.

Těmito ulicemi prochází krajská silnice III. třídy III/2641 (jako propojení silnic II. třídy II/264 a II/265) - jediný silniční průtah středem města. Potud je tedy rozhodnutí města v pořádku.
Ulice Kmochova a Mariánská však mají šířku vozovky mezi obrubníky 7 až 7,5 m, pro autobusovou dopravu proto vyhovují pouze „s odřenýma ušima“.
Autobusové nádraží bylo postaveno pro provoz v opačném směru, příjezd a výjezd Melantrichovou do Kmochovy ulice je „proti srsti“ tvarování nástupišť, autobusy musí vyjíždět do protisměru až přes chodník v Melantrichově ulici.

U tohoto chodníku ale také zastavují pro výstup autobusy přijíždějící z Kmochovy ulice a brání tak výjezdu jiným autobusům z nádraží.
Po zastavení v Melantrichově ulici autobusy stejně zajíždějí do Národní ulice a odtud pak postaru vjedou do autobusového nádraží, obdobně jako autobusy přijíždějící od Rumburku.
Křižovatka ulic Melantrichovy a Kmochovy má ještě horší parametry pro jízdu autobusů než křižovatky ve Střední ulici. Autobusy si musí najíždět přes celou křižovatku nebo jet do protisměru, případně přejet obrubník.
Potud se tedy zdá být rozhodnutí o přeložení autobusové dopravy do Kmochovy ulice trochu nepřipravené.

Na následujícím zákresu do situace autobusového nádraží je okrovou barvou vyznačen původní průjezd autobusů nádražím s příjezdem i výjezdem Národní ulicí a červenou barvou dnešní nevyhovující najíždění a vyjíždění Kmochovou ulicí.

V současnosti projíždí autobusovým nádražím ve Varnsdorfu 12 autobusových linek čtyřech dopravců. Polovinu z nich zajišťuje jako regionální autobusové linky Ústecký kraj smluvním dopravcem BusLine a.s.

Všechny krajské regionální linky mají ve Varnsdorfu konečnou zastávku. Dvě na autobusovém nádraží, tři v areálu továrny TOS a jedna na vlakovém nádraží. Na autobusovém nádraží bylo vymezeno místo pro odstavení čekajících autobusů během přestávky v jízdě. Pro dvě linky končící na autobusovém nádraží je kapacita odstavné plochy dostatečná.
Protože si ale dopravce BusLine zřídil na autobusovém nádraží informační kancelář se zázemím pro řidiče (v domě čp. 479), přejíždějí sem během své přestávky i autobusy z konečných zastávek u TOSu a vlakového nádraží a pak se zase vracejí na svou konečnou zastávku k odjezdu. Dochází tak k nevhodnému pojíždění autobusů po městě a hlavně k nežádoucímu parkování autobusů v centru města.

Navíc má dopravce BusLine své varnsdorfské středisko v areálu společnosti NOPROSO ve Strakonické ulici, kde garážuje přes noc desítky svých autobusů - v místě s naprosto nevyhovujícím a problematickým dopravním napojením úzkými uličkami a cestami klidovou částí města.

VELIKOST AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

Pro zamýšlené zmenšení plochy současného autobusového nádraží je nezbytné optimalizovat počet odjezdových stání, tedy zjistit jejich nejmenší potřebný počet.
Odjezdová stání u nových autobusových nádraží se navrhují jako společná pro více linek i pro více autobusových dopravců.

Potřebný počet odjezdových stání je dán počtem odjezdů autobusů z autobusového nádraží ve špičce pracovního dne. Ze současných jízdních řádů všech autobusových spojů, které zastavují na autobusovém nádraží ve Varnsdorfu, byly do časové tabulky dělené po pěti minutách zaneseny po jednotlivých linkách časy výskytu všech autobusů v průběhu pracovního dne.
Vedle zjištění současného počtu autobusů byla obdobná tabulka provedena i pro předpokládaný výhledový počet odjezdů autobusů, podle nových jízdních řádů regionální autobusové dopravy ÚK po roce 2015. (Zjištění výhledového počtu autobusů je pouze odhadem, protože vedle linek zajišťovaných ÚK provozují autobusovou dopravu také soukromí dopravci, u kterých výhledy nejsou známé, a do tabulky byly proto zaneseny jejich spoje podle současných jízdních řádů.)

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE: V rámci zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje veřejnou linkovou dopravou v letech 2015 až 2024 vypracoval odbor dopravy ÚK integrovaný dopravní systém, který zohledňuje návaznost autobusové a vlakové dopravy v přestupních uzlech a sestavil nové jízdní řády regionálních autobusových linek, platné od roku 2015. Varnsdorf je zahrnut do dopravní oblasti Šluknovsko, pro kterou již proběhlo výběrové řízení na smluvního dopravce regionálních autobusových linek, které zatím ještě není uzavřeno. Podmínkou pro nové dopravce bylo splnění přísných požadavků na standardy kvality a bezpečnosti nových nízkopodlažních autobusů.
Proti současným regionálním autobusovým linkám projíždějících Varnsdorfem má nový jízdní řád o jednu linku méně. Spoje současné autobusové linky 408 (Varnsdorf TOS - Rumburk) budou zahrnuty do nově upravených linek 409 (Varnsdorf TOS - Dolní Poustevna) a 410 (Varnsdorf žel. stanice - Lobendava).

Ze získaných údajů byl sestaven následující pracovní zjednodušený přehled počtu autobusů na autobusovém nádraží v pětiminutových intervalech během pracovního dne. V intervalech s výskytem více než dvou autobusů najednou je u jednotlivých spojů šipkami vyznačen směr průjezdu autobusovým nádražím, případně zda zde začínají nebo končí.

Základním zjištěním ze sestaveného přehledu je, že by v současnosti na autobusovém nádraží neměly být nikdy najednou víc než čtyři autobusy (když nepočítáme případné odstavené).
Dalším potřebným údajem je, že pouze ve dvou případech odjíždějí v pětiminutovém intervalu tři autobusy jedním směrem.

Zajímavým je také zjištění současné vytíženosti autobusového nádraží v průběhu pracovního dne (ve sledované době od 5:30 do 18:30). Úplně prázdné je nádraží po 39% této doby a v 31% je na jeho ploše pouze 1 autobus. V 19% zde jsou 2 autobusy, v 8% 3 autobusy a pouze v necelých 3% celé doby jsou zde najednou 4 autobusy.
Přesto je dnes na autobusovém nádraží 9 odjezdových stání.

pracovní přehled počtu autobusů na autobusovém nádraží ve Varnsdorfu v pětiminutových intervalech během pracovního dne

Úprava autobusových jízdních řádů od roku 2015 byla mimo jiné vedena snahou o snížení počtu autobusových linek a tím i četnosti odjezdu autobusů. Z odhadu výhledu po roce 2015 v pracovním přehledu je patrné, že se záměr podařilo naplnit až na jeden kritický interval (který „tak trochu utekl“): V intervalu 7:50 až 7:55 by se autobusovém nádraží vyskytovalo 5 autobusů, které navíc všechny pojedou jedním směrem. (Bližší rozbor těchto pěti minut ukázal, že podle jízdních řádů nejdříve odjíždějí dva autobusy dvě minuty za sebou, pak za další minutu odjíždějí dva autobusy najednou a minutu po nich pátý autobus.) Bylo by vhodné projednat s odborem dopravy ÚK možnost posunutí odjezdu např. dvou autobusů, které odjíždějí najednou, alespoň o 5 minut do následující doby, kdy je autobusové nádraží úplně prázdné.

ZÁVĚR

Z provedených rozborů vyplývá, že na novém zmenšeném autobusovém nádraží postačí při současném i výhledovém provozu umístit **čtyři odjezdová stání**, po dvou v základních směrech odjezdů. Výhodné by bylo umožnění variability provozu, aby pro případné kritické časové momenty bylo možné využít odjezdová stání i pro opačný směr.

Požadavkem města je, že nové zmenšené autobusové nádraží nebude mít odstavné plochy pro parkující autobusy. V souladu s normou ČSN 736425 bylo dohodnuto, že pro účely urbanistické studie a následných dokumentací bude pro zmenšené autobusové nádraží užíváno označení „**autobusová stanice Varnsdorf - náměstí**“.

URBANISTICKÝ NÁVRH

ZADÁNÍ A POSTUP ZPRACOVÁNÍ

ZADÁNÍ URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÉ STUDIE

Hlavní cíle studie byly stanoveny v zadání pro její zpracování. Záměrem je účelná a architektonicky zdařilá úprava současného prostranství se zmenšením předimenzovaného a dopravně nevyhovujícího autobusového nádraží. Nová autobusová stanice má mít dopravně vyhovující provoz se skutečně potřebným počtem odjezdových stání a s novými přístřešky nástupišť. Nevyhovující objekty veřejných záchodků a trafiky mají být upraveny, nebo nahrazeny novým objektem.
Podmínkou úprav prostranství je umístění parkoviště osobních automobilů s cílem zmenšení parkovacích ploch na náměstí E. Beneše a zachování a případné rozšíření současné parkové zeleně.

DOHODNUTÝ POSTUP ZPRACOVÁNÍ

Ve smlouvě o dílo bylo dohodnuto rozdělení studie na urbanistickou a architektonickou část. V urbanistické části budou zpracovány tři varianty možného urbanistického řešení úprav daného prostranství. Z nich bude vedením města vybrána varianta nejvíce vyhovující.
Pro vybranou variantu bude v architektonické části zpracováno architektonické řešení navrhovaných objektů a specifikace navrhovaného mobiliáře a VO.

V průběhu zpracování bylo vedení města předloženo 5 pracovních variant možného urbanistického řešení, ze kterých byly k dopracování v urbanistické části vybrány 3 varianty, nazvané pracovně „přímá“, „šikmá“ a „ostrůvková“.

TECHNICKÉ PŘEDPISY

Zpracování urbanistického návrhu vycházelo z těchto základních normativních technických předpisů:

ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací (leden 2006)
ČSN 73 6110/Z1	Projektování místních komunikací, změna Z1 (únor 2010)
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (březen 2011)
ČSN 73 6425-1	Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště Část 1: Navrhování zastávek (květen 2007)
ČSN 73 6425-2	Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště Část 2: Přestupní uzly a stanoviště (září 2009)
Vyhláška č. 398/2009 Sb.	o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (listopad 2009)
TP 171	Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací (leden 2005)

ODŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU

Umístění autobusového nádraží v centru města není urbanisticky příliš vhodné ani nebylo plánováno v základních územně plánovacích dokumentech města.
Jeho zachování v daném místě ve zmenšené podobě lze akceptovat a odůvodnit dvěma základními argumenty:
Prvním je „zvyková potřeba“, tedy návyk obyvatel města mít v centru města u hlavního náměstí autobusovou zastávku.
Druhým je „urbanistická potřeba“, kterou je velmi chvályhodná snaha vedení města částečně uvolnit plochu sousedícího náměstí E. Beneše od současného využití jako parkoviště a vrátit náměstí jeho původní význam společenského a shromažďovacího centra města.

HLAVNÍ ZÁSADY

Záměry stanovené v zadání studie doplnili zpracovatelé studie ještě o tyto hlavní výchozí zásady pro návrh urbanistického řešení:

- Navrhované úpravy musí umožnit budoucí dostavbu chybějících stran sousedícího náměstí E. Beneše, v souladu s návrhem prostorové regulace náměstí z roku 2010.
- Melantrichova ulice musí být navrácena do struktury města jako tradiční městská ulice s veřejnou obslužnou dopravou.
- Zachovat základní urbanistické trojdělení prostranství na střední volný nezastavěný prostor a okrajové pásy vzrostlé parkové zeleně.
- Zmenšit velikost autobusového nádraží na čtyři odjezdová stání (viz kapitola Velikost autobusového nádraží).
- Provoz autobusového nádraží nesmí narušit plynulost dopravního provozu na přilehlých ulicích Mariánská a Národní - přijíždějící i odjíždějící autobusy nesmí najíždět do protisměrných jízdních pruhů.

PROSTOROVÉ VZTAHY

Stávající prostorové utváření prostranství autobusového nádraží je také popsáno v kapitole SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ. Z jižní a severní strany je prostranství urbanisticky uzavřeno zástavbou, řadou městských domů v Melantrichově ulici a objektem „obchodního domu“ na protější straně. Západní stranu prostranství uzavírá za Mariánskou ulicí dům čp. 475 a vysoká zeleň vstupního parku Střelnice.
A právě vysoká stromová zeleň je významným prostorotvorným prvkem celého prostranství. Obklopuje volnou střední plochu dnešního autobusového nádraží – v jižní části u Mariánské ulice skupinou tří mohutných stromů a v severní části u Národní ulice stromovým parkem.
Prostorové vnímání prostranství narušuje volná plocha po zbořené restauraci Stalingrad, otevřená do neukončeného prostoru náměstí E. Beneše. Dohromady tak vytvářejí urbanisticky neuchopitelné rozlehlé území, kde zástavba náměstí a zejména řada domů v Melantrichově ulici působí jako torza bývalé městské struktury.

Proto urbanistický návrh úprav prostranství autobusového nádraží zahrnuje do navrhovaných prostorových vztahů předpokládanou dostavbu náměstí podle návrhu regulace z roku 2010. Základním místem této budoucí dostavby je nároží proti úřadu práce, kde by měl vyrůst tří až čtyřpodlažní městský polyfunkční dům, který uzavře proluku mezi prostranstvím a náměstím, vytvoří chybějící stranu Melantrichovy ulice a jeho strany určí uliční čáry Melantrichovy i Národní ulice. I když budoucí dostavba není součástí této urbanistické studie, je úprava zpevněných ploch k Národní ulici navržena již tak, aby odpovídala budoucí uliční čáře, vytyčené od nároží úřadu práce.

DOPRAVNÍ KONCEPCE

Je zřejmé, že pro řešení úprav celého prostranství, kde je požadováno zmenšení autobusového nádraží (autobusové stanice) a umístění nového veřejného parkoviště, je návrh koncepce dopravního řešení základním úkolem.
Urbanistický návrh veřejného městského prostoru je vždy těsně provázán s dopravním řešením místních komunikací.

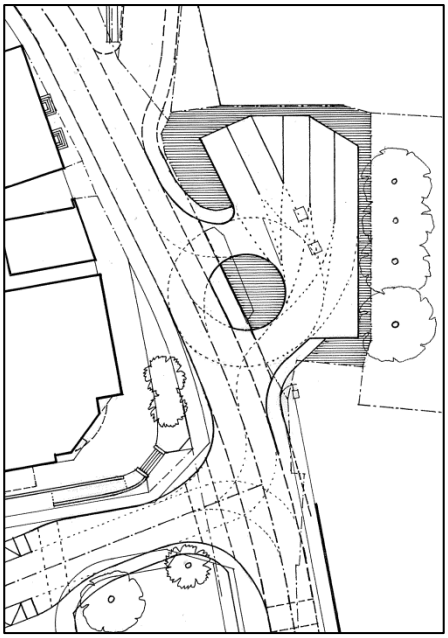
AUTOBUSOVÁ STANICE

Pracovní varianty prověřující možná umístění autobusové stanice na vymezeném prostranství prokázaly, že nejvýhodnější a umožňující provoz bez kolizí je umístění v severní části území, s dopravním napojením do obou bočních ulic Mariánské a Národní.
Provoz autobusové stanice je zde umístěn na samostatné ploše, oddělené od veřejné dopravy na městských komunikacích. Napojení do obou protilehlých ulic dává potřebnou provozní variabilitu stanice, kdy možný příjezd autobusů od Rumburku ze dvou stran umožňuje i potřebný výjezd do dvou tras jižním směrem - ulicemi Kmochovou nebo Legií.
Průjezdnost jízdních pruhů autobusové stanice, zejména v napojovacích křižovatkách v obou ulicích, byla ověřována vlečnými křivkami jízdy autobusů ve směrových obloucích s rozšířením o bezpečnostní odstup. Potřebné šířky oblouků pro vjezd a výjezd autobusů jsou řešeny na úkor vnitřní plochy prostranství tak, aby zásadně nedocházelo k narušení provozu na přilehlých komunikacích nutností najíždění autobusů do protisměrných jízdních pruhů. Zachování plynulosti provozu na městských komunikacích je důležité zejména u Mariánské ulice, kde místní sběrná komunikace je zároveň průtahem krajské silnice III. třídy městem.

Výsledné tři varianty urbanistického návrhu mají také různá provozní uspořádání vlastní autobusové stanice. Ve všech třech variantách má autobusová stanice čtyři odjezdová stání, po dvou v každém směru jízdy. (Určení potřebné velikosti autobusové stanice je popsáno v kapitole VELIKOST AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ.)
Ve variantách A a B mají stanice podélná boční nástupiště a odjezdová stání jsou na zastávkovém pruhu za sebou v polotěsném řazení, které umožňuje nezávislý příjezd a odjezd obou autobusů. Vedle zastávkových pruhů zůstávají průjezdné pruhy pro oba směry jízdy.
Ve variantě C je navržena stanice se středním nástupním ostrůvkem a odjezdová stání jsou seřazena vedle sebe a každé odjezdové stání má svůj vlastní průjezdný zastávkový pruh.

Z urbanistického hlediska je zcela správný požadavek vedení města vyloučit z prostoru autobusové stanice v centru města odstavné parkovací plochy pro autobusy s přestávkou v jízdě. Měl by ale následovat druhý krok - určit v blízkém okolí místo, kde by čekající autobusy mohly být odstaveny. Alespoň pro autobusy těch linek, které mají u náměstí konečnou stanici.

POZNÁMKA: Nalezení vhodného místa pro krátkodobé odstavení autobusů není úkolem této urbanistické studie, souvisí s celkovou dopravní koncepcí města a mělo by být projednáno také s novým smluvním dopravcem ÚK. Čekací doba mezi jednotlivými jízdami autobusových spojů se pohybuje většinou od třiceti do padesáti minut a není žádoucí, aby řidiči místo požadovaného odpočinku strávili tuto dobu pojížděním po městě.



Správa města navrhuje dočasně pro tento účel využít nedalekou plochu po zrušené čerpací stanici v Národní ulici (na parcele č.7 ve vlastnictví města).
Toto umístění bude jistě pro dopravce výhodné, jako konečné řešení je však nežádoucí z urbanistického hlediska, vzhledem k předpokládané dostavbě městské struktury v tomto místě.
Přiložený náčrt uvádí možnou dočasnou úpravu této plochy pro odstavné parkoviště autobusů, umožňující příjezd i výjezd do obou směrů Národní ulice.

V souvislosti s připravovaným zprovozněním vlakové zastávky Varnsdorf - město („staré nádraží“) na konci ulice B. Němcové se nabízí možnost na volných plochách u tohoto nádraží zřídit konečnou autobusovou stanici s odstavnou plochou pro parkující autobusy.
Vznikl by jakýsi malý dopravní terminál s možností přestupů z vlakové na autobusovou dopravu ve vhodném místě na okraji centra města, ve vzdálenosti 500 m od náměstí. Ostatně ulice B. Němcové již kdysi jako autobusové nádraží sloužila. Toto umístění konečné autobusové stace podporuje také odbor dopravy ÚK.

ULIČNÍ PROSTORY

Navrhované úpravy stávajících ulic jsou vedeny snahou o „humanizaci dopravy“, tedy snahou o zmírnění dominance automobilové dopravy a poskytnutí širšího prostoru pěším obyvatelům města. V souladu s novelou normy ČSN 736110 (Projektování místních komunikací) je navrhováno snižování zbytečných šířek jízdních pruhů vozovek místních uličních komunikací a zvětšování přidružených a pobytových prostorů.

Do Melantrichovy ulice se vrátí tradiční městský provoz, bude sloužit jako běžná místní obslužná komunikace. Chodník před řadou obchodů a provozoven navrhujeme rozšířit na 3 m a podél něho upravit podélná parkovací stání. Před úřadem práce v místě přechodu ulice tak chodník bude mít důstojnou šířku 5 m.

Nově upravená uliční vozovka je navržena v dostatečné šířce 7 m mezi obrubníky. Předpokládaná šířka uličního prostoru mezi úřadem práce a budoucí dostavbou pak bude 15 m (stejná jako např. šířka městského úseku ulice Legií).

Národní ulice lemující východní stranu prostranství vlastně ani v daném místě není ulicí, ale jen silnicí bez zástavby, oddělující prostranství od náměstí. Nově navrhovaný chodník šířky 3 m s přilehlým pruhem podélného parkoviště je posunut směrem do ulice až za regulační čáru předpokládané budoucí dostavby náměstí. V široké asfaltové ploše stávající vozovky je tak vymezena hrana navrhovaných úprav ve vzdálenosti 5 m od budoucí uliční čáry.
Šířka zúžené vozovky Národní ulice bude 7 až 7,5 m (v situacích je vyznačena čárkovaně).
Úprava je navržena tak, aby po budoucí dostavbě již nemusela být předělávána a aby ulice do té doby zůstala funkční i při zachování stávajících obrubníků na druhé straně náměstí.
Mariánská ulice zůstane ve stávajícím profilu, který je na samé hranici, potřebné pro sběrnou městskou komunikaci s průjezdem autobusové dopravy. Navrhované úpravy prostranství autobusového nádraží končí hranou chodníku u této vozovky, předpokládaná oprava povrchu vozovky a protějšího chodníku již není součástí navrhovaných úprav.

PARKOVIŠTĚ

Požadované parkoviště osobních automobilů je umístěno uprostřed jižní strany prostranství na ploše uvolněné po původním autobusovém nádraží. Parkoviště má dvě napojení z Melantrichovy ulice s možností zokruhování provozu. Parkoviště umožňuje příjezd k nástupišti autobusové stanice pro krátká zastavení vozidel, která přivezou cestující.
Prostranství parkoviště je vsazeno do okolní vzrostlé parkové zeleně, po stranách je lemováno širokými chodníky od Melantrichovy ulice k autobusové zastávce. Hrana chodníku podél parku u Národní ulice zůstává v původním místě, umožňuje to postupné provádění úprav celého prostranství. Přes plochu parkoviště prochází napříč územím nově navržená pěší osa od Střelnice k Národní ulici. V budoucnu bude parkoviště sloužit také pro potřeby nového polyfunkčního domu, se kterým bude sousedit.
Plochu celého parkoviště navrhujeme provést v jedné úrovni bez obrubníků, parkovací stání a příčný chodník budou vyznačeny pouze různým provedením zádlažby. Umožní to prostranství případně využít i pro jiné účely veřejného městského života.

POZNÁMKA: Parkovišti by ale primárně měla zůstat funkce, pro kterou bylo určeno. Jeho případné víceúčelové využití má své meze. Prostory řešeného prostranství a hlavního náměstí vytváří jakési spojené nádoby. Pokud by se na parkovišti měly konat společenské akce, které se tradičně odehrávají na náměstí (trhy, poutě, shromáždění) a na které návštěvníci přijíždějí automobily, budou je muset zaparkovat někde jinde, a to na náměstí. A původní záměr by tak byl zpochybněn.

ÚPRAVY ZELENĚ

Požadované využití prostranství současného autobusového nádraží příliš neumožňuje rozšiřovat stávající plochy zeleně. Hodnotná vzrostlá parková zeleň zůstane pokud možno zachována a bude upravena, ošetřena a doplněna podle doporučení dendrologického posudku (Mgr. Vít Friml, 15.5.2013).
Stávající stav zeleně na daném prostranství je popsán v kapitole SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ.

V parku u Národní ulice dojde k rozšíření travnaté plochy o pás vzniklý posunutím chodníku, na kterém by mohly být osazeny vhodné keře parkové zeleně. Místo stávajícího šikmého chodníku jsou navrženy širší parkové chodníky v trasách podle jednotlivých variant. Pro tuto úpravu budou odstraněny drobné nahodilé keře podél původního chodníku (kdoulovec, zimolez a malý smrček). Vícekmenný buk na kraji parku, pokud bude odstraněn dle doporučení dendrologického posudku, by měl být nahrazen novým vhodným stromem.

Na volné travnaté ploše v místě budoucí dostavby se předpokládá odstranění stávajících květinových záhonků a různorodých informačních tabulí. Do doby výstavby nového domu by měla být rozšířená plocha nově zahradnicky upravena a určeno vhodnější místo pro případné umístění nových informačních tabulí v jednotném provedení.

Plochu pod skupinou tří velkých stromů (dvě lípy a kaštan) navrhujeme upravit pro možnost posezení pod korunami těchto stromů. Místem by také mělo procházet nově navržené pěší propojení do parku před Střelnicí. Úpravy plochy budou odlišné ve variantách podle toho, zda budou zachovány nebo odstraněny současné objekty veřejných záchodků a trafiky.

Ve skupině vzrostlé zeleně u Mariánské ulice na severní straně prostranství předpokládáme provedení úprav podle dendrologického posudku. Jedná se o redukci počtu stříbrných smrků, aby nedocházelo k jejich tvarové deformaci vlivem růstové konkurence (vždy jednoho ze tří u sebe rostoucích) a odstranění nehodnotných výmladkových a náletových srostlic drobných javorů a túj a jejich případné nahrazení vhodnější parkovou zelení.
Ve variantě A by tato skupina musela být zmenšena na polovinu, ve variantě B zůstává zachována ve stávající ploše a ve variantě C je navrženo její rozšíření a doplnění o vzrostlou zeleň s ochrannou clonící funkcí.
Solitérní modřín u Mariánské ulice by musel být odstraněn ve variantách B a C, protože stojí v místě navrhovaných vjezdů do autobusové zastávky.

Na ploše parkoviště je pro oživení a částečné zastínění střední části navrženo osazení několika vzrostlých stromů v úrovni zádlažby. Stromy jsou umístěny v nepravidelných rozestupech, aby skupina nepůsobila nevhodně mezi sousedící rostlou zelení.

POZNÁMKA: Všechny úpravy zeleně by měly být pohledově otevřené, nevytvářet zakryté kouty (jako dnešní severní skupina), které se mohou stát místem nežádoucích praktik nepřizpůsobivých občanů.

ÚPRAVY ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Značně zanedbaný stav všech současných povrchů zpevněných ploch na prostranství autobusového nádraží je popsán a zdokumentován v kapitole SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ.
U všech navrhovaných zpevněných ploch v řešeném území (včetně těch, které nemění svou funkci) proto předpokládáme provedení nových povrchů.

VOZOVKY

Vozovky jsou v urbanistickém návrhu řešeny na čtyřech místech - vozovka Melantrichovy ulice v posunuté zmenšené šířce s přilehlým parkovacím pruhem, celá pojízdná plocha autobusové stanice, parkoviště u Mariánské ulice a parkovací pruh v Národní ulici.
Všechny vozovky mají navržen obvyklý povrch z obalované asfaltové směsi (asfaltového betonu ACO), navazující na asfaltové povrchy okolních vozovek Mariánské a Národní ulice. Až na malý úsek napojení autobusové stanice do Mariánské ulice jsou navržené vozovky umístěny na původních pojízdných plochách, mohou proto výhodně využít roky provozu konsolidované podkladní vrstvy. Úpravy vozovek tedy budou zahrnovat odstranění původní živičné krytiny, doplnění a vyrovnání ložné vrstvy a položení nového povrchu z asfaltového betonu.

CHODNÍKY

V návaznosti na provedení nových chodníků na náměstí E. Beneše navrhujeme pro všechny chodníky na řešeném prostranství, včetně ploch nástupišť autobusové stanice, provést kamennou dlažbu ze štípané žulové mozaiky 4/6 cm, s vějířovou pokládkou.
Chodníky z žulové dlažby by měly být ohraničeny také žulovými obrubníky - silničními k vozovkám, chodníkovými k ploše parkoviště a zahradními k travnatým plochám.
Protože zejména nové silniční kamenné obrubníky jsou dosti nákladné, doporučujeme uvážit možnost použití původních žulových obrubníků po jejich kamenické opravě.

Chodník z betonových dlaždic 40/40 cm před „obchodním domem“, který je ještě v přijatelném stavu, je na zvýšené úrovni proti ploše prostranství a koresponduje spíše s architekturou „obchodního domu“, navrhujeme zatím po drobných místních opravách ponechat.
Mimo plochu řešených úprav doporučujeme ještě doplnit chodník před parkem Střelnice o pokračování kolem nároží do ulice B. Němcové, aby bylo odkud ulici přecházet. Doplnění by mělo být provedeno stejnou betonovou zámkovou dlažbou jako stávající chodník.

PLOCHA PARKOVIŠTĚ

V souladu s doporučením odboru správy majetku navrhujeme na celé ploše parkoviště provést v jedné úrovni kamennou dlažbu z drobných štípaných žulových kostek 8/10 cm, s řádkovou pokládkou. Parkovací stání i příčný přechod budou na ploše vyznačeny pouze různými směry a způsobem pokládky.
Také při stavební úpravě plochy parkoviště bude možno využít konsolidované podloží bývalého autobusového nádraží.

ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Dešťové vody budou ze zpevněných ploch odváděny stejně jako dosud do kanalizačních řadů v přilehlých ulicích.
Nově umisťované plochy autobusových zastávek a parkovišť musí být odvodňovány přes odlučovače lehkých kapalin (dříve ropných látek) - lapoly. Navrženým zpevněným plochám odpovídá odlučovač velikosti NS 50 s vícestupňovým odlučováním a sorpčním filtrem.
Předpokládáme jeho umístění v nejnižším místě zpevněných ploch při Melantrichově ulici. Plastový odlučovač bude osazen pod zemí, obetonován a napojen do uličního kanalizačního řadu přes novou revizní šachtu. V případě umístění pod parkovištěm budou poklopy opatřeny stejnou dlažbou jako okolní plocha.

OBJEKTY VYBAVENÍ AUTOBUSOVÉ STANICE

Podle normy ČSN 736425 patří k základním objektům vybavení městské autobusové stanice regionálního významu (stanice ve Varnsdorfu) přístřešky pro cestující, řešené zpravidla jako zastřešení celého nástupiště, případně také objekty čekáren s uzavřeným krytým prostorem (haly, vestibuly) a objekty hygienického (sociálního) zařízení, které musí splňovat požadavky na bezbariérové užívání. Mezi doporučené vybavení autobusové stanice pak patří objekty rychlého občerstvení a prodeje tiskovin.

K dalšímu potřebnému vybavení autobusové stanice, které již není samostatným objektem, patří označníky zastávky a jednotlivých stanovišť, informační tabule, hodiny, lavice či lavičky na nástupištích, odpadkové koše, výdejní automaty a jiné. Tato zařízení neovlivňují koncepci urbanistického návrhu a budou řešena komplexně až v projektové dokumentaci autobusové stanice.

PŘÍSTŘEŠKY

Přístřešky chránící cestující před nepřízní počasí plní dvě základní funkce: ochranu cestujících při čekání na autobus a ochranu cestujících při nástupu a výstupu. Výška konstrukce zastřešení nad odjezdovým stáním musí být dle normy nejméně 4,2 m. Pro čekající cestující je ale tato výška zbytečná (nedostatečně chrání např. před šikmým deštěm), minimální volná výška nad čekacím prostorem nástupiště je dle normy 2,2 m.

Navrhované přístřešky budou jedinými objekty v otevřené střední části řešeného prostranství, budou viditelnými poutači autobusové stanice. Neměly by však působit těžkopádně a zakrývat průhled prostranstvím. Z těchto důvodů je jejich konstrukce navržena co nejvíce odlehčená.

Zvolena je subtilní ocelová nosná konstrukce s minimem podpor, s průhledným (průsvitným) zastřešením polykarbonátovými deskami. Návrh konstrukce vychází z dvojího požadavku na výšku zastřešení nástupiště.
Směrem k nástupní hraně je nosná konstrukce vykonzolována do výšky 420 cm nad úroveň odjezdového stání a směrem do nástupiště je konstrukce nižší, s konzolou od 270 cm do výšky 300 cm nad úroveň nástupiště.

Stojiny obou konzol jsou spřaženy do zdvojených středových sloupů, kromě nich je zastřešení nástupiště bez podpor. Sloupy budou kotveny do betonových základových bloků.
Zastřešení je vyspádováno ke střednímu úžlabí s odvodem vody mezi stojinami konstrukce.
Namáhání konstrukce vodorovnými silami vlivem zatížení je zmenšeno spojením obou konzol ocelovými táhly, rámy konstrukce pak mohou mít menší profily.
Zároveň tak budou přístřešky architektonicky částečně navazovat na zavěšenou konstrukci markýzy sousedícího „obchodního domu“.
V některých polích nižší části se na okraji přístřešku předpokládá umístění svislých stěn z průhledných polykarbonátových desek pro lepší ochranu cestujících čekajících na lavičkách.

OBJEKTY VEŘEJNÝCH ZÁCHODKŮ A TRAFIKY

Stávající objekty veřejných záchodků a trafiky byly zřejmě postaveny jako vybavení původního autobusového nádraží a odpovídají době vzniku svým nehezkým vzhledem i špatným stavebně technickým stavem.
Objekty jsou částečně zdokumentovány v kapitole SOUČASNÝ STAV ÚZEMÍ.

Objekt veřejných záchodků je urbanisticky nevhodně vystrčen do nároží ulic Melantrichovy a Mariánské (je příliš vidět) a je lemován neobvyklou změtí polámaných dlaždic a povrchů (jakoby zde došlo k místnímu zemětřesení). Menší objekt trafiky je z neznámých důvodů postaven našikmo, je značně nepřívětivý k návštěvníkům (nemá okna, musí se v něm svítit) a na jeho malé fasádě lze kromě hliníkových dveří s rovnými i kroucenými mřížemi nalézt také směsici různých vitrin, skříněk, výdechů topení a nástěnek.

Všechny tři varianty urbanistického návrhu umožňují podle požadavku zadání studie zachování objektů po jejich celkové rekonstrukci a úpravách, nebo jejich zbourání a nahrazení novým objektem.

Zachování objektů (varianty A1, B1 a C1)

Objekt stávajících veřejných záchodků bude vyžadovat provedení nových instalací (řada WC již není v provozu a stávající pisoárový žlab do dnešní doby nepatří) a v objektu by musela být zřízena kabina WC, splňující požadavky na bezbariérový provoz,
Vzhledem k nutnosti provedení nových vnitřních stavebních úprav, doporučujeme provést i změnu dispozice tak, aby vstupy do záchodků nebyly z ulice, ale z vnitřní klidové plochy pod vzrostlými stromy, otočené směrem k autobusové stanici.
Objekt trafiky si také vyžádá větší stavební úpravy, především prosvětlení a otevření směrem k autobusové stanici. Architektonicky by musely být oba objekty výrazně zjednodušeny a sjednoceny do klidné nenápadné formy.

Nové objekty (varianty A2, B2 a C2)

Varianta A2 s nejsevernějším napojením autobusové stanice umožňuje umístění většího nového objektu, ve kterém by kromě veřejných WC a trafiky mohlo být i rychlé občerstvení s čekárnou pro cestující.
Varianta B2 umožňuje umístění nového objektu veřejných WC a trafiky, včetně menšího rychlého občerstvení spojeného s čekárnou pro cestující.

Varianta C2 předpokládá nové objekty postavit na místě stávajících, případně nově provést pouze objekt trafiky a objekt veřejných WC ponechat po rekonstrukci původní.

Nový objekt (případně dva objekty) veřejných záchodků, trafiky a rychlého občerstvení s čekárnou by měl být architektonicky jednoduchý a uměřený, nemůže konkurovat domům kolem prostranství. Měl by být pohledově otevřený do prostoru autobusové stanice a architektonicky navazovat na odlehčené provedení přístřešků. Mělo by být urbanisticky zřejmé, že se jedná o součást vybavení autobusové stanice.

MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ A SVÍTIDLA VO

V tomto urbanistickém návrhu je v rámci městského mobiliáře a veřejného osvětlení schematicky vyznačeno pouze umístění laviček a stožárů VO.
Užití, umístění, provedení či výběr městského mobiliáře a svítidel VO bude specifikováno v architektonické části až pro vybranou variantu urbanistického návrhu.

Nabízelo se užití historizujícího mobiliáře a svítidel jako na sousedním náměstí E. Beneše, ale rozhodlo zjištění, že neumíme „historicky“ navrhnout přístřešky a objekty autobusové stanice. A protože základním požadavkem koncepce urbanistického návrhu daného prostranství je jednota architektonického výrazu, padlo rozhodnutí, že stejně jako přístřešky a nový objekt autobusové stanice bude i městský mobiliář včetně svítidel VO v soudobém provedení.

V současnosti je na frekventovaných přechodech pro chodce navrhováno oboustranné clonové nasvícení přechodu. V daném místě ale nebude takový dopravní provoz, aby toto nasvícení bylo nezbytné, u každého přechodu umisťujeme běžné uliční svítidlo. Clonové nasvícení s nepříjemným intenzivním šikmým světlem by značně narušilo světelnou pohodu celého prostranství, proto jeho užití nedoporučujeme.

VARIANTY URBANISTICKÉHO NÁVRHU

Vybrané tři základní varianty urbanistického řešení se odlišují především umístěním a provozním uspořádáním autobusové stanice, které pak vyvolává i menší změny urbanistického řešení celého prostranství.
Všechny tři základní varianty umožňují v souladu se zadáním studie dvě alternativy řešení objektů veřejných WC a trafiky: zachování původních objektů (varianty s indexem 1) a provedení nových objektů (varianty s indexem 2).

varianta A („přímá“)

Tato varianta má urbanisticky nejjednodušší polohu a provozní řešení autobusové stanice - při severní straně území v pravoúhlém systému celého prostranství. Umožňuje umístění většího nového objektu vybavení stanice a ponechává největší možnou plochu pro parkoviště osobních automobilů.

Tyto výhody však mohou být uplatněny pouze za cenu dvou urbanistických závad:
Musela by být odstraněna polovina skupiny vzrostlé zeleně při napojení autobusové stanice do Mariánské ulice.
Napojení stanice a směr jejího provozu míří přímo proti domu čp. 475 v Mariánské ulici, bez možnosti jeho odclonění ochrannou zelení.

Zejména druhá závada je natolik závažná, že doporučujeme o výběru této varianty uvažovat pouze za předpokladu souhlasu vlastníků protějšího domu s jejím provedením.

varianta B („šikmá“)

V této variantě je provozní osa autobusové stanice natočena do mírně šikmého směru, který již nemíří do protějšího domu čp. 475 v Mariánské ulici. Skupina vzrostlé zeleně u napojení autobusové stanice zůstává zachována a je navrženo její doplnění o vhodnou clonící zeleň.
Řešení umožňuje umístění nového objektu veřejných WC, trafiky a menšího občerstvení s čekárnou, s půdorysnou plochou přibližně v rozsahu původních objektů.
Mírné našikmení směru autobusové stanice může vnést do pravoúhlého systému celého prostranství určité prostorové oživení. Stejný směr je pak zopakován u severních stran navrhovaného objektu vybavení stanice i předpokládané budoucí dostavby na nároží ulic Melantrichovy a Národní.

varianta C („ostrůvková“)

Tato varianta přináší odlišné provozní uspořádání autobusové stanice se středním nástupním ostrůvkem a s řazením odjezdových stání vedle sebe. Zastávkové pruhy a přístřešky nástupišť jsou uvnitř plochy autobusové stanice natočeny o 45^0 proti pravoúhlému systému celého prostranství.
Vnější odjezdová stání mají větší plochu nástupiště, mohou proto být využita pro frekventovanější autobusové linky. Řešení umožňuje také zastavení autobusů v zastávkovém pruhu před nimi. Umístění autobusové stanice má výhodná kolmá napojení do obou postranních ulic s nejmenší potřebnou šířkou napojení.
Napojení do Mariánské ulice vychází zhruba do poloviny prostranství, umožňuje to rozšířit skupinu vzrostlé zeleně na severní straně o novou parkovou zeleň s případnou ochrannou clonící funkcí. Na jižní straně vjezdu však již nezůstává plocha pro umístění nového objektu vybavení autobusové stanice, případné nové objekty veřejných WC a trafiky by tak musely být postaveny na místě původních objektů.

Výhody a nevýhody jednotlivých variant urbanistického návrhu lze nejlépe posoudit na situacích jejich plošného uspořádání.
Po vyhodnocení a porovnání jednotlivých variant se nám jako provozně nejvýhodnější a urbanisticky nejvhodnější jeví varianta B, která také nejlépe naplňuje zadávací podmínky.

VÝKAZ PLOCH

(výměry v m^2)

upravované plochy		varianty	A1	A2	B1	B2	C1	C2
vozovky	- asfaltový beton		1.859	1.859	1.926	1.926	1.955	1.955
parkoviště	- asfaltový beton		261	261	261	261	261	261
	- dlažba, žulové kostky 8/10		1.562	1.562	1.232	1.232	1.133	1.133
chodníky	- dlažba, žulová mozaika 4/6		2.228	2.400	2.336	2.414	2.440	2.379
	- dlažba betonová zámková		35	35	35	35	35	35
	- dlažba, betonové dlaždice 40/40		41	31	41	31	41	31
schodiště	- betonové (dlaždice 40/40)		19	19	19	19	19	19
zídky se zábradlím	- beton		14	14	11	11	9	9
původní opravené objekty (WC a trafika)			120	--	120	--	120	--
nové objekty			--	206	--	123	--	140
plochy zeleně			1.800	1.552	1.958	1.887	1.926	1.977
upravované plochy celkem			7.939	7.939	7.939	7.939	7.939	7.939
přístřešky	- plochy zastřešení		408	408	408	460	266	266

ODHAD NÁKLADŮ

varianta B

		B1		B2	
položka úpravy	jednotková cena (v Kč)	množství	celková cena (v tisících Kč)	množství	celková cena (v tisících
příprava území					
odstranění asfaltového krytu vozovek, tl.18cm	200 /m^2	4.188 m^2	837,6	4.246 m^2	849,2
odstranění asfaltové vozovky včetně podkladu, tl.50cm	270 /m^2	199 m^2	53,7	141 m^2	38,1
odstranění asfaltového krytu chodníků, tl.10cm	100 /m^2	662 m^2	66,2	659 m^2	65,9
odstranění asfaltového chodníku včetně podkladu, tl.25cm	140 /m^2	265 m^2	37,1	268 m^2	37,5
odstranění betonového krytu chodníku, tl.10cm	200 /m^2	104 m^2	20,8	103 m^2	20,6
odstranění betonového chodníku včetně podkladu, tl.25cm	230 /m^2	25 m^2	5,8	26 m^2	6,0
odstranění betonové zámkové dlažby chodníku, tl.10cm	70 /m^2	248 m^2	17,4	248 m^2	17,4
odstranění žulových silničních obrubníků, šířky 30 (25)cm	180 /m	306 m	55,1	306 m	55,1
odstranění betonových chodníkových obrubníků	90 /m	477 m	42,9	477 m	42,9
odstranění betonových parkových obrubníků	40 /m	444 m	17,8	444 m	17,8
vybourání venkovních betonových schodišť	2.900 /m^3	3,4 m^3	9,9	3,4 m^3	9,9
odstranění zábradlí z ocelových trubek	35 /m	340 m	11,9	340 m	11,9
odpočet za prodej železného materiálu	5,5 /kg	2.010 kg	- 11,1	2.010 kg	- 11,1
odstranění přístřešků nástupišť - ocelové konstrukce	4.000 /t	9 t	36,0	9 t	36,0
- odbourání betonových základových patek	3.500 /m^3	4 m3	14,0	4 m^3	14,0
odpočet za prodej železného materiálu	5,0 /kg	9.000 kg	- 45,0	9.000 kg	- 45,0
demolice stávajících objektů veřejných WC a trafiky	400 /m^3	---	---	498 m^3	199,2
vybourání uličních vpustí	1.600 /ks	9 ks	14,4	9 ks	14,4
odstranění stávajících svítidel VO - uličních	3.500 /ks	22 ks	77,0	22 ks	77,0
- parkových	3.000 /ks	6 ks	18,0	6 ks	18,0

varianta B

položka úpravy	jednotková cena (v Kč)	B1 množství	B1 celková cena (v tisících Kč)	B2 množství	B2 celková cena (v tisících
odstranění vzrostlé zeleně - kácení stromů	500 /ks	5 ks	2,5	6 ks	3,0
- mýcení křovin	50 /m^2	170 m^2	8,5	190 m^2	9,5
sejmutí humusové vrstvy tl.10cm a odvoz na meziskládku	20 /m^2	500 m^2	10,0	528 m^2	10,6
odkopávky zeminy	300 /m^3	98 m^3	29,4	102 m^3	30,6
navezení zeminy (pro nové trávníky)	200 /m^3	99 m^3	19,8	67 m^3	13,4
výkopy jam (pro osazení lapolu a základové patky přístřešků)	1.000 /m^3	30,6 m^3	30,6	32,7 m^3	32,7
výkop rýh pro dešťovou kanalizaci	350 /m	160 m	56,0	160 m	56,0
výkop rýh pro kabely VO	150 /m	600 m	90,0	600 m	90,0
úprava pláně zpevněných ploch s vyrovnáním a zhutněním	15 /m^2	5.830 m2	87,4	5.900 m^2	88,5
příprava území (mezisoučet)			1.613,7		1.809,1
úpravy prostranství					
vozovka - vrstvy asfaltového betonu s vyrovnávkou podkladu, tl.20cm	900 /m^2	1.723 m^2	1.550,7	1.723 m^2	1.550,7
vozovka - vrstvy asfalt. betonu s plnou konstrukcí podkladu, tl.55cm	1.300 /m^2	203 m^2	263,9	203 m^2	263,9
parkoviště - vrstvy asfalt. betonu s vyrovnávkou podkladu, tl.20cm	750 /m^2	261 m^2	195,8	261 m^2	195,8
parkoviště - dlažba ze žulových štípaných kostek 8/10cm, včetně kladecí vrstvy a vyrovnání podkladu, tl.20cm	1.100 /m^2	1.232 m^2	1.355,2	1.232 m2	1.355,2
chodník - dlažba ze žulové štípané mozaiky 4/6cm, včetně kladecí vrstvy a vyrovnání podkladu, tl.15cm	650 /m^2	2.197 m^2	1.428,1	2.275 m^2	1.478,8
chodník - dlažba betonová zámková tl.6cm, včetně kladecí vrstvy a vyrovnání podkladu, tl.20cm	480 /m^2	30 m^2	14,4	30 m^2	14,4
chodník - betonové dlaždice 40/40cm s konstrukcí podkladu, tl.25cm	500 /m^2	41 m^2	20,5	31 m^2	15,5
obrubník - silniční ležatý žulový řezaný 30/25 (25/25)cm	1.550 /m	442	685,1	442	685,1
obrubník - silniční betonový bezbariérový („kasselský“) 40/33cm pro autobusové zastávky, s náběhovými kusy	2.250 /m	60 m	135,0	60 m	135,0

varianta B

		B1		B2	
položka úpravy	jednotková cena (v Kč)	množství	celková cena (v tisících Kč)	množství	celková cena (v tisících
obrubník - silniční žulový řezaný 15/25cm	1.200 /m	110 m	132,0	110 m	132,0
obrubník - silniční betonový 15/25cm	400 /m	56 m	22,4	56 m	22,4
krajník - parkový žulový řezaný 6-8/25cm	600 /m	465 m	279,0	447 m	268,2
venkovní schodiště - betonové (případně povrch dlaždice 40/40cm)	5.000 /m^3	11,4 m^3	57,0	11,4 m^3	57,0
zídky betonové - částečně armované, nadzemní část šířky 20cm	6.000 /m^3	37 m^3	222,0	37 m^3	222,0
zábradlí - ocelové, žárový pozink	2.500 /m	52 m	130,0	52 m	130,0
oprava stávajících objektů veřejných WC a trafiky	4.500 /m^3OP	538 m^3OP	2.421,0	---	---
nový objekt vybavení autobusové stanice (WC, trafika)	6.800 /m^3OP	---	---	540 m^3OP	3.672,0
přístřešky nástupišť autobus. stanice - betonové základové patky	6.000 /m^3	11,8 m^3	70,8	13,8 m^3	82,8
- nosná ocelová konstrukce, žárový pozink	70 /kg	10.448 kg	731,4	11.500 kg	805,0
- zastřešení, krytina polykarbonát + doplňkové prvky	2.300 /m^2	451 m^2	1.037,3	500 m^2	1.150,0
odlučovač ropných látek (lapol) NS 50 - plastová nádrž odlučovače	110.000 /ks	1 ks	110,0	1 ks	110,0
- osazení do jámy, obetonování a zastropení	4.500 /m^3	7,5 m^3	33,7	7,5 m3	33,7
uliční vpusť - komplet	9.000 /ks	8 ks	72,0	8 ks	72,0
kanalizační revizní šachta - komplet	15.200 /ks	2 ks	30,4	2 ks	30,4
přípojky dešťové kanalizace	1.800 /m	160 m	288,0	160 m	288,0
vysazení vzrostlých stromů - výška 4m	15.000 /ks	4 ks	60,0	4 ks	60,0
- výška 3m	6.000 /ks	6 ks	36,0	4 ks	24,0
vysazení keřovité zeleně	200 /m^2	230 m^2	46,0	180 m^2	36,0
rozprostření humusové vrstvy (nové trávníky) tl.10cm a osetí	80 /m^2	330 m^2	26,4	250 m^2	20,0
zahradnická úprava všech parkových ploch	50 /m^2	1.958 m^2	97,9	1.887 m^2	94,3
lavičky	10.000 /ks	20 ks	200,0	230 ks	200,0
ostatní vybavení parku mobiliářem (odhad)			200,0		200,0

varianta B

položka úpravy	jednotková cena (v Kč)	B1 množství	B1 celková cena (v tisících Kč)	B2 množství	B2 celková cena (v tisících
svítidla veřejného osvětlení - uliční v=6m, svítidlo LED - komplet	36.000 /ks	13 ks	468,0	13 ks	468,0
- parkové v=5m, svítidlo výbojkové (případně LED) - komplet	30.000 /ks	9 ks	270,0	9 ks	270,0
- liniové (osvětlení nástupišť), svítidla LED 4 x30m - komplet	150.000 /kpl	komplet	150,0	---	---
svítidla LED 3 x30m + 1 x50m - komplet	170.000 /kpl	---	---	komplet	170,0
příprava území			1.613,7		1.809,1
úpravyprostranství			14.119,5		15.787,0
uvedené úpravy celkem			15.733,2		17.596,1
neuvedenéanepředvídanéúpravy(10%)			1.573,3		1.759,6
celkový odhad nákladů bez DPH			17.306,5		19.355,7
DPH v současnévýši21%			3.634,4		4.064,7
celkový odhad nákladů s DPH			20.940,9		23.420,4

POZNÁMKY K ODHADU NÁKLADŮ:

Odvozy asfaltových, betonových a stavebních sutí a materiálů do 5 km jsou započteny v cenách za jejich odstranění.
Odvozy zeminy na skládku či meziskládku do 1 km jsou započteny v cenách zemních prací.
Dovozy stavebních materiálů a výrobků jsou započteny v cenách jednotlivých úprav.
V cenách obrubníků je započteno i jejich osazení do betonového lože.
V ceně nového objektu (WC, trafiky a občerstvení) jsou započteny i přípojky vody kanalizace a NN.
Ceny svítidel VO jsou uvedeny jako komplet, včetně přívodních kabelů a osazení stožáru do betonového základu.

Odhad nákladů je zpracován na úrovni urbanistické studie, je proto pouze orientačním podkladem pro investiční rozhodování objednavatele.
Odhad nákladů je vypracován pro nejvhodnější variantu B, pro varianty A a C by se vzhledem k obdobnému rozsahu úprav (viz výkaz ploch) pohyboval v přibližně stejné výši.

Ing.arch. František Jeřábek
Ing.arch.Vlastislav Kaut

září 2013

konzultanti cen odhadu nákladů:
Jiří Zýbner, IBR Consulting s.r.o.
Ing. Antonín Buchar, PROPOS Liberec s.r.o.
Martin Müller, MM - projekce elektroinstalací