TAKTIKY



Územní studie sídliště Malecí v Novém Městě nad Metují

04/2026

nmnm
nové město nad metují

OBJEDNATEL

Město Nové Město nad Metují
náměstí Republiky 6,
549 01 Nové Město nad Metují

IČO: 00272876
DIČ: CZ00272876

Bankovní spojení: Komerční banka, a.s.
Číslo účtu: 19-927551/0100

starosta: Ing. Milan Slavík
vedoucí Oddělení rozvoje města: Ing. Pavel Korda
městský architekt: Ing. arch. Radek Novotný

POŘIZOVATEL

OVVR MěÚ Nové Město nad Metují

ZHOTOVITEL

Taktiky, s.r.o.
Mukařovská 26,
100 00 Praha 10

IČO: 21462496
DIČ: CZ21462496

Bankovní spojení: Komerční banka, a.s.
Číslo účtu: 131-2740750287/0100

architektura a urbanismus:
MgA. Marie Štefanová
Ing. arch. Matěj Čunát
MgA. Eliška Málková, ČKA 05476, obory A.1, A.2

Doprava:
Ing. Vojtěch Novotný, PhD.
Bc. Martin Leška, ČKAIT 0202404, obory ID00 a II00

Krajinářská architektura:
Ing. arch. Alice Boušková, ČKA 05522, obor A.3
Bc. Lukáš Guba

Vodní hospodářství a krajinné inženýrství:
Ing. Marcela Pažourková, ČKAIT 0015658, obory TV02 a TV03
Ing. Radim Heiduk, ČKAIT 1104636, obor IV00

průzkum typologie a stavební historie:
Pavel Grulich

Městské inženýrství:
Bc. Martin Leška, ČKAIT 0202404, obory ID00 a II00

Participace:
Participation Factory - Václav Kovář, Tomáš Rákos

PODKLADY

Katastr nemovitostí
Digitální technická mapa města
Územní plán Nové Město nad Metují, úplně znění po vydání změny č. 6, 07/2024
Územně analytické podklady ORP Nové Město nad Metují, VI. Úplná aktualizace 2024

Územní studie veřejných prostranství Rašínova - 28. října - B. Němcové, 08/2018
Územní studie veřejných prostranství 28. října, 02/2019
Územní studie Koruna - Nové Město nad Metují, aktualizace 01/2024

Český úřad zeměměřický a katastrální
Česká geologická služba
PRVK Královéhradeckého kraje
Panelová mládež



A.1 Urbanistická struktura 7
A.1.1 Urbanistický vývoj území - 19. století 8
A.1.2 Urbanistický vývoj - přelom 19. a 20. století 9
A.1.3 Letecké měřické snímky 1937-1953 10
A.1.4 Letecké měřické snímky 1963-1992 11
A.1.5 Letecké měřické snímky 1996-2014 12
A.1.6 Ortofoto - současnost 13
A.1.7 Hlavní výkres územního plánu 14
A.1.8 Výtah z územního plánu 15
A.1.9 Urbanistická struktura 16
A.1.10 Záměry v okolí řešeného území 17
A.1.11 SWOT analýza - urbanismus 18
A.2 Sídelní krajina 19
A.2.1 Obecné přírodní poměry 20
A.2.2 Výtah z ÚSK, ÚAP a ÚP 21
A.2.3 Výtah z Územní studie krajiny ORP NMnM 22
A.2.4 Analýza hydrogeologických poměrů 23
A.2.5 SWOT analýza - krajina 24
A.3 Architektonická typologie a stavebně-technický stav domů 25
A.3.1 Začátek výstavby sídliště Malecí 26
A.3.2 Sídliště Malecí v 60. a 70. letech 27
A.3.3 Sídliště Malecí na konci 70. a začátku 80. let 28
A.3.4 Výkresy To6B a HK60 29
A.3.5 Výstavba školy 30
A.3.6 Typová konstrukční vada soustavy HK60 31
A.3.7 Typologie a současný stavebně-technický stav domů 32
A.3.8 Typologie a současný stavebně-technický stav domů 33
A.4 Dendrologické zhodnocení 34
A.4.1 Rámcový dendrologický průzkum 35
A.4.2 Charakteristika jednotlivých ploch 36
A.5 Analýza dopravy 37
A.5.1 Úvod do analýzy dopravy 38
A.5.2 Aktivní mobilita (pěší a cyklistická doprava) 39
A.5.3 Veřejná doprava 40
A.5.4 Automobilová doprava 41
A.5.5 Doprava v klidu 42
A.5.6 Kapacita parkování v řešeném území 43
A.6 Analýza pokrytí území veřejnými službami 44
A.6.1 Vybavenost v řešeném území 45
A.6.2 Veřejná vybavenost v řešeném území i mimo něj 46
A.6.3 Obchod a služby v řešeném území a mimo něj 47
A.7 Analýza technické infrastruktury 48
A.7.1 Silnoproud a slaboproud 49
A.7.2 Vodovod a kanalizace 50
A.7.3 Plynovod 51
A.7.4 Teplovod 52
A.8 Majetkoprávní vztahy 53
A.8.1 Majetkoprávní vztahy 54
A.9 Participační workshop 55
A.9.1 Shrnutí participace 56
A.9.2 Participace - mapa hodnot a problémů 57
A.9.3 Participace - hodnoty a problémy 58

B.1 Celková koncepce 61
B.1.1 Širší vztahy 62
B.1.2 Koncept 63
B.1.3 Koncept 64
B.2 Urbanistická struktura 65
B.2.1 Návrh - Dlouhodobý výhled 66
B.2.2 Návrh - Krátkodobý výhled 67
B.2.3 Sídelní krajina a veřejná prostranství 68
B.2.3.1 Urbanistická struktura v dlouhodobém výhledu 69
B.2.3.2 Centrum Malecí 70
B.2.3.3 Centrum Malecí - stávající stav 71
B.2.3.4 Centrum Malecí - vizualizace 72
B.2.3.5 Suché koryto - Krátkodobý výhled 73
B.2.3.6 Suché koryto - Dlouhodobý výhled 74
B.2.3.7 Suché koryto - stávající stav 75
B.2.3.8 Suché koryto - vizualizace za suchého období 76
B.2.3.9 Suché koryto - vizualizace v období srážek 77
B.2.3.10 Reference na volnou hru 78
B.2.3.11 Suchý poldr 79
B.2.3.12 Suchý poldr - stávající stav 80
B.2.3.13 Suchý poldr - vizualizace 81
B.2.3.14 Reference na vnitrobloky 82
B.2.3.15 Prostor základní školy 83
B.2.3.16 Prostor základní školy - stávající stav 84
B.2.3.17 Prostor základní školy - vizualizace 85
B.2.3.18 Reference na prostor škol 86
B.2.3.19 Předprostor SOŠ 87
B.2.3.20 Reference na prostory SOŠ 88
B.2.3.21 K+R 89
B.2.3.22 Reference na retenční nádrže 90
B.2.3.23 Komunitní zahrada a sad - Krákodobý výhled 91
B.2.3.24 Komunitní zahrada a sad - Dlouhodobý výhled 92
B.2.3.25 Reference na komunitní zahrady 93
B.2.3.26 Parčík 28. října - Krátkodobý výhled 94
B.2.3.27 Parčík 28. října - Dlouhodobý výhled 95
B.2.3.28 Ulice 28. října 96
B.2.3.29 Umění ve veřejném prostoru 97
B.2.4 Profily ulic 98
B.2.4.1 Profil Školní ulice 99
B.2.4.2 Profil ulice Nad Stadionem 100
B.2.4.3 Profil jižní části ulice Malecí 101
B.2.4.4 Profil střední části ulice Malecí 102
B.2.4.5 Profil severní části ulice Malecí 103
B.2.4.6 Profil ulice 28. října 104
B.2.4.7 Profil ulice Družstevní - Varianta s větším parkovacím domem 105
B.2.5 Nové struktury 106
B.2.5.1 Struktura území B - Krátkodobý výhled 107
B.2.5.2 Struktura územní B - Dlouhodobý výhled 108
B.2.5.3 Struktura území C - Krátkodobý výhled 109
B.2.5.4 Struktura území C - Dlouhodobý výhled 110
B.2.5.5 Struktura území E - Dlouhodobý výhled 111
B.2.5.6 Reference území E + B - Dlouhodobý výhled 112
B.3 Modrozelená infrastruktura 113
B.3.1 Modrozelená infrastruktura 114
B.3.2 Odkanalizovaná oblast 115
B.3.3 Plochy - bilance dešťových vod 116
B.3.4 Stromy navržené ke kácení 117
B.3.5 Navržené doplnění stromů 118
B.3.6 Vliv na životní prostředí 119
B.3.7 Plán údržby 120
B.3.7.1 Plán údržby 121
B.4 Dopravní infrastruktura 122
B.4.1 Pěší doprava a cyklistická doprava 123
B.4.2 Automobilová doprava 124
B.4.3 Zásady navrhování ul. prostorů v dopravním režimu zóna 30 125
B.4.4 Doprava v klidu 126
B.4.5 Navržená kapacita parkování v řešeném území 127
B.4.6 Bilance parkovacích stání 128
B.4.7 Bilance parkovacích stání 129
B.5 Veřejný zájem 130
B.5.1 Rozvoj komunity 131
B.5.2 Veřejná vybavenost 132
B.5.3 Veřejné služby 133
B.6 Technická infrastruktura 134
B.6.1 Navržené přeložky silnoproudu 135
B.6.2 Navržené přeložky vodovodu a kanalizace 136
B.6.3 Navržené přeložky plynovodu 137
B.6.4 Navržené přeložky teplovodu 138
B.7 Majetkoprávní vztahy a ekonomie 139
B.7.1 Majetkoprávní vztahy v návrhu 140
B.7.2 Potřebné investice a priority - změny ihned k provedení 141
B.7.3 Potřebné investice a priority 142
B.7.4 Potřebné investice a priority 143
B.7.5 Bilance ploch 144
B.7.6 Bilance stromů 145
B.8 Nadhledové axonometrie 146
B.8.2 Axonometrie - centrum Malecí 147
B.8.3 Axonometrie - suché koryto 148
B.8.4 Axonometrie - suchý poldr 149
B.8.5 Axonometrie - prostor před školou 150
B.8.6 Axonometrie - struktura území E - dlouhodobý výhled 151
B.9 Vyhodnocení souladu s ÚP 152
B.9.1 Vyhodnocení souladu s ÚP 153

A
Analytická část



Řešené území má rozlohu 20,7 ha a žije v něm přibližně 1630 lidí, což z celkového počtu obyvatelstva Nového Města nad Metují (k roku 2023 to bylo 9 378 osob) tvoří téměř pětinu (17%).

Území se nachází v katastrálním území Nové Město nad Metují a spadá do správního obvodu obce s rozšířenou působností Nové Město nad Metují. Východní hranici řešeného území tvoří ulice T. G. Masaryka, která představuje hlavní městskou komunikaci procházející severojižním směrem od náměstí Jana Husa po křižovatku před městskou knihovnou jako Komenského třída, odkud pokračuje ve dvou směrech jako ulice Nádražní a T. G. Masaryka. Na severu je řešené území ohraničeno stávající zástavbou obytných budov a supermarketů, přičemž na ně navazující oblasti jsou řešeny v rámci územních studií Koruna I a II. Na západě území uzavírá areál základní školy Nové Město nad Metují s přilehlými sportovními plochami a stadionem. Jižní část řešeného území lemují především plochy určené k budoucí transformaci podél ulice 28. října.

Celé území je rozděleno do pěti prostorově odlišných celků A - E, přičemž pro každý z nich se předpokládá specifický přístup a záměr rozvoje v závislosti na stávajícím stavu a kontextu zástavby.

Oblast A tvoří největší část plochy a jedná se o území sídliště Malecí s klasickou panelovou zástavbou obklopenou zelení. **Oblast D** zahrnuje celý areál základní školy Nové Město nad Metují a Střední průmyslové školy. **Oblasti A a D** lze považovat za stabilizované plochy, kde je maximálně možné jen mírné zahuštění zástavby. Hlavní úlohou v těchto oblastech je hierarchizace veřejných prostranství, jejich pojmenování a navržení citlivého a měřítkově vhodného přístupu k proměně s ohledem na modrozelenou infrastrukturu.

Oblasti B a C slouží jako rozvojové rezervy města určené k doplnění v současnosti nejasné urbanistické struktury. Cílem je vytvořit funkční a prostorové propojení mezi sídlištěm a přilehlými vilovými částmi města, které by zajistilo jejich plynulé začlenění do širšího městského prostředí.

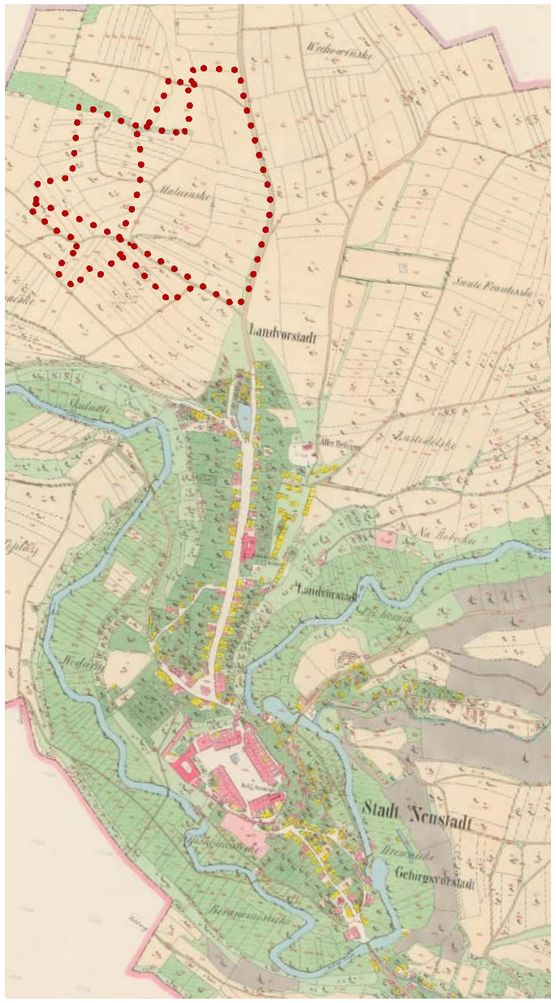
Území označené jako **oblast E** je chápáno jako transformační zóna. Zde se předpokládá návrh nové, funkčně kvalitnější městské struktury, která by přispěla k pozitivní proměně a oživení dosud nevyhovujícího a zanedbaného prostoru garáží.

A.1
Urbanistická struktura



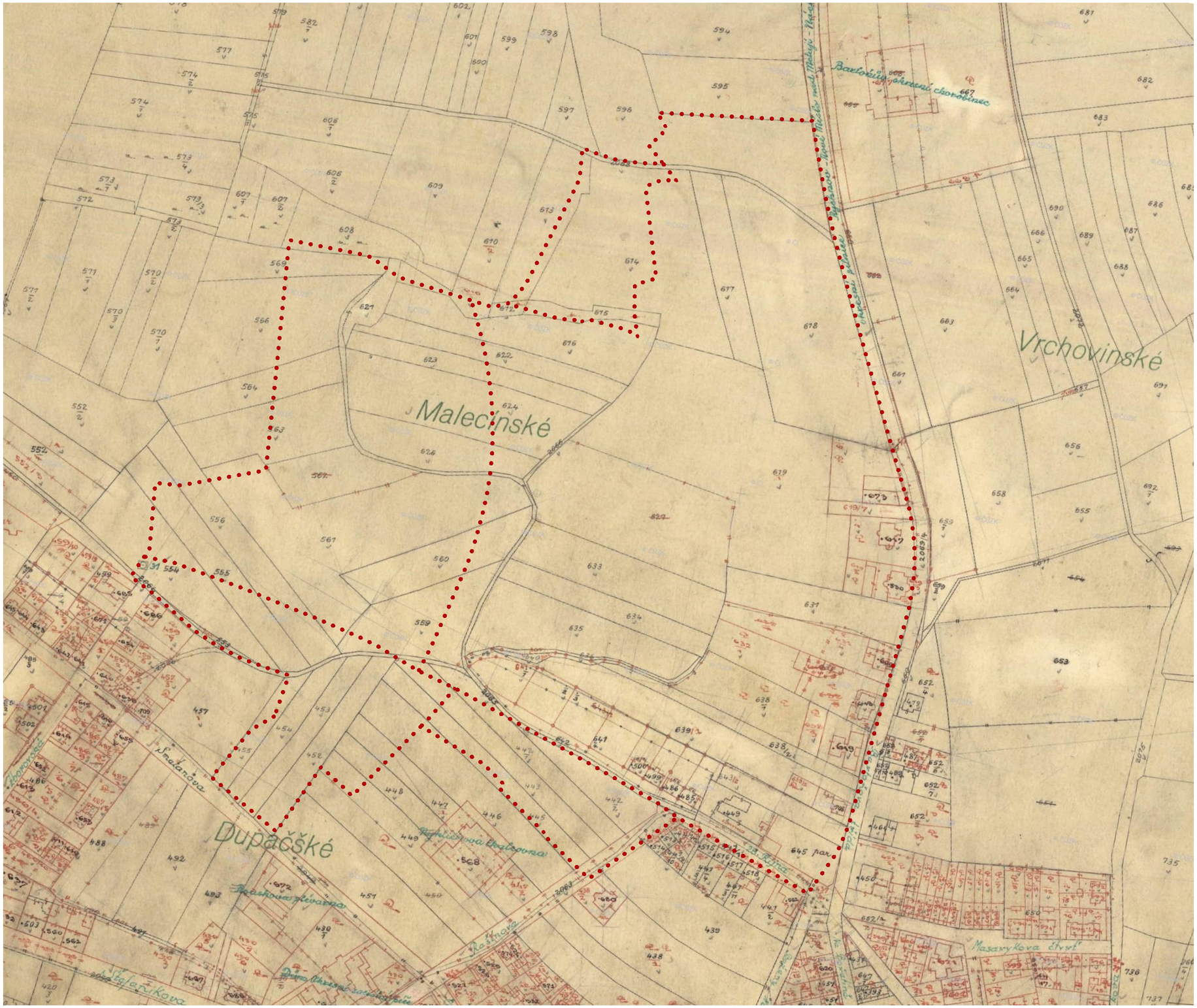
Originální mapy stabilního katastru, 1840, 1:3000

zdroj: https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms



Císařský povinný otisk stabilního katastru, 1840, 1:15 000

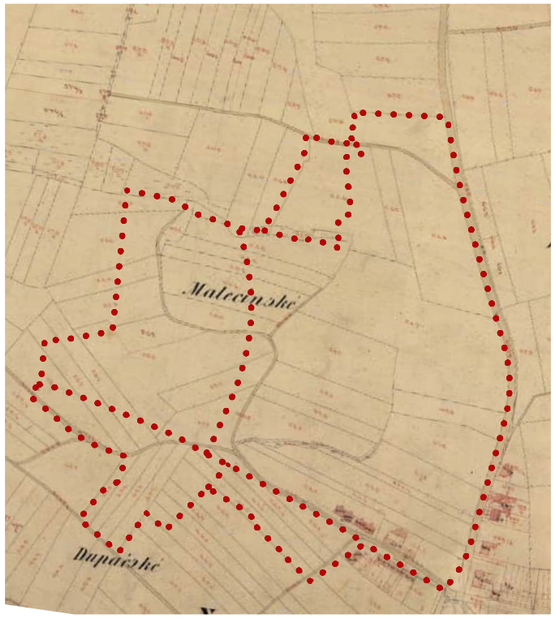
Nové Město nad Metují bylo historicky tvořeno především náměstím s měšťanskými domy dlouho sevřeným v relativně malých hradbách obklopených několika předměstími ve formě svažitých ulic. Rozmach města položeného na ostrohu se sklonitými svahy nad meandrem řeky Metuje byl tak dlouho limitován složitými terénními podmínkami. Místem k většímu rozrůstání bylo pak především okolí dnešní Komenského třídy. Právě takový stav je zachycen na mapách stabilního katastru z poloviny 19. století. V tomto období sahala zástavba města do míst jižně od dnešní kruhové křižovatky a bylo sevřeno dnešní ulicí Nerudova a třídou T. G. Masaryka. Tehdy se řešené území nacházelo mimo intravilán města a využívalo se výhradně k zemědělství. V severní části jsou zachyceny dvě zelené podmáčené plochy, kudy z území díky tvarování terénu odtékala voda. Severnější je pramenem potoka Rozkoš vlévajícím se o několik kilometrů dále do stejnojmenné nádrže. Jižnější je občasná vodoteč odvádějící z území vodu v případě vydatných dešťů.



Katastrální mapy evidenční, 1870-1937, 1:3000

zdroj: https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms

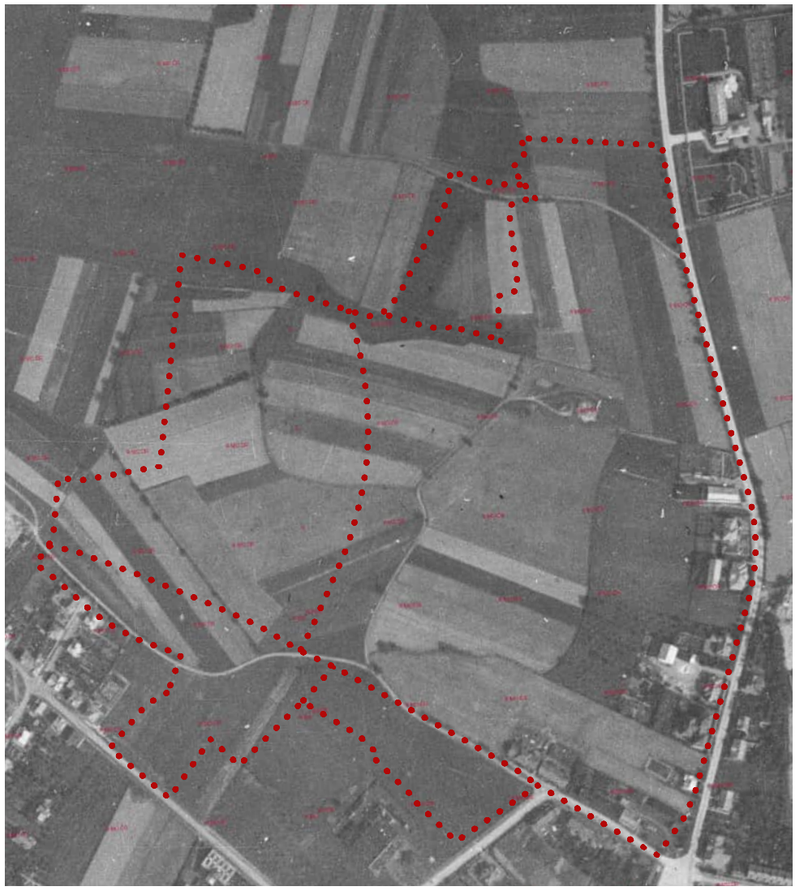
Na Katastrálních mapách evidenčních z přelomu 19. a 20. století je zachycena první zástavba vil a domů, ale také rodící se Masarykova čtvrť (řadové domy podél dnešní Johnovy ulice) nebo plánovaný Bartoňův okresní chorobinec (dnešní Nemocnice Nové město nad Metují), rozšiřující město dále na sever. Tato zástavba je v místě víceméně zachována dodnes.



Katastrální mapy evidenční, 1870-1937, 1:7500

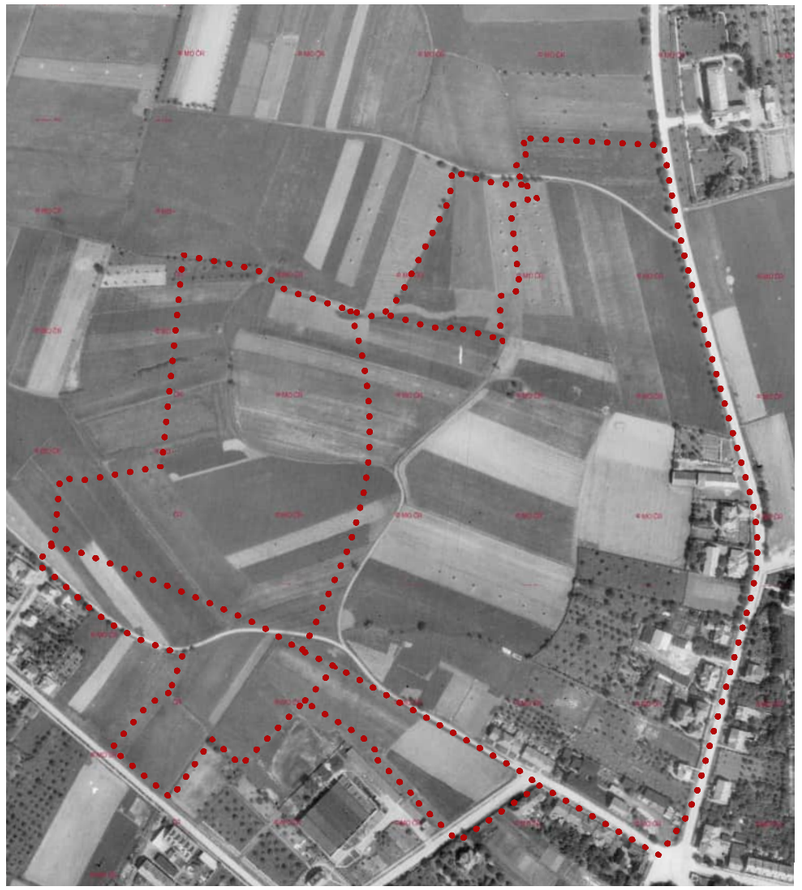
0 30 60 90 120 150m

Letecké měřické snímky *zdroj: https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms*

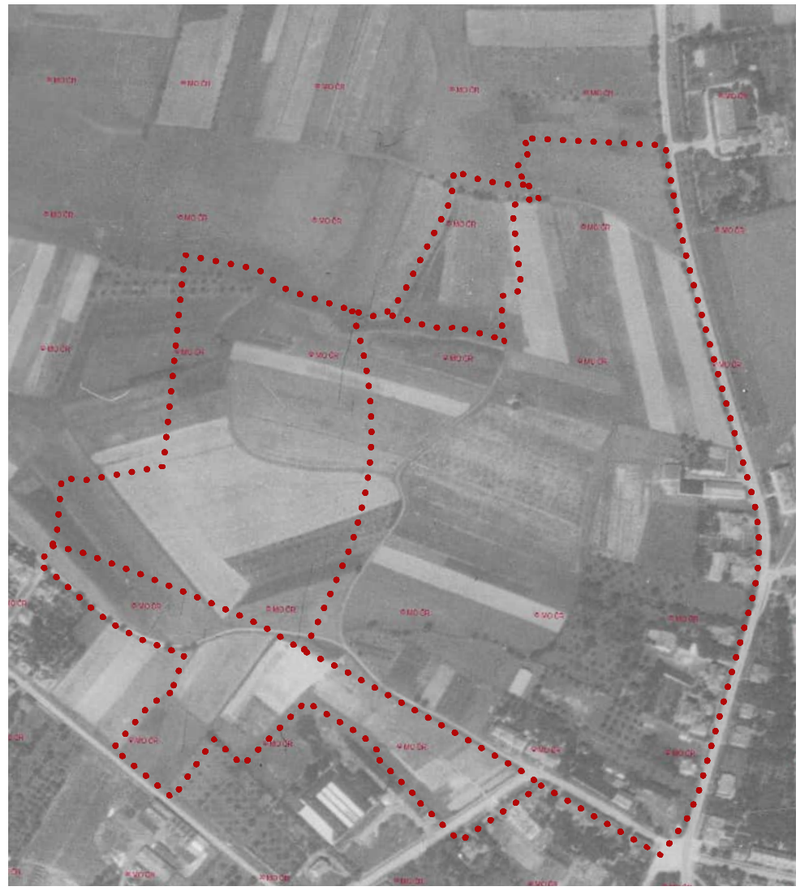


1937

Na leteckém snímku z roku 1937 je zachycen postupný stavební rozvoj podél ulice T. G. Masaryka a 28. října, kdy pokračuje výstavba řadových či rodinných domů a vil, případně drobných výrobních hal. Směrem k dnešnímu sídlišti Malecí se táhnou zahrádky a sady jednotlivých domů. Na severu lze vidět postavený areál dnešní nemocnice.



1946

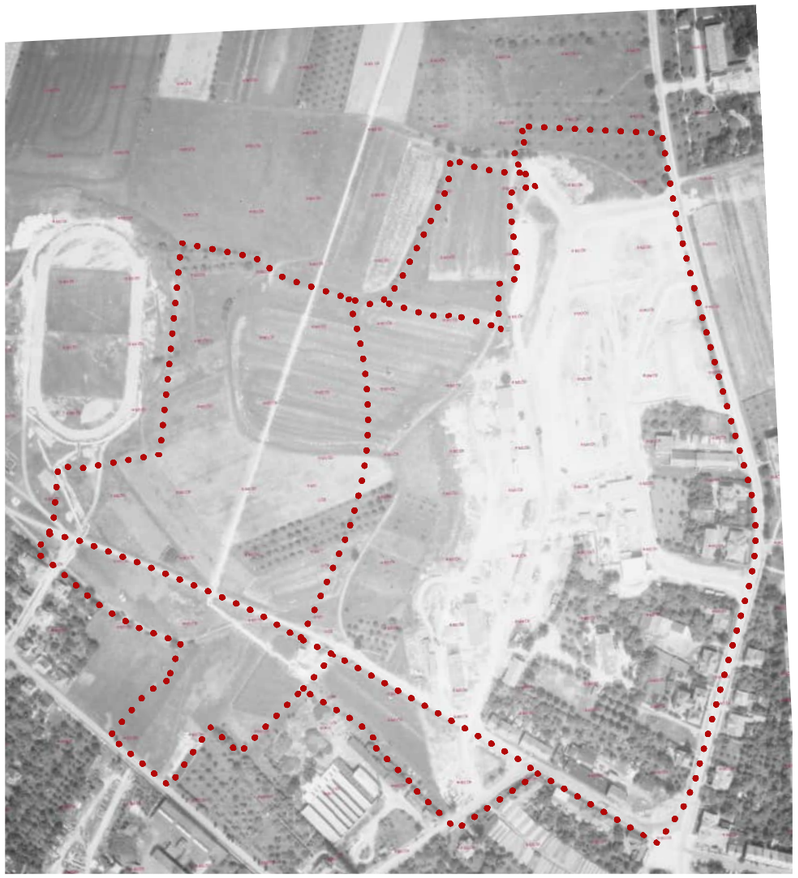


1953

Na poválečném leteckém snímku z roku 1946 a 1953 je stav v místě podobný tomu předválečnému. Jen v místě severozápadního rohu řešeného území lze vidět vzrůstající sad.

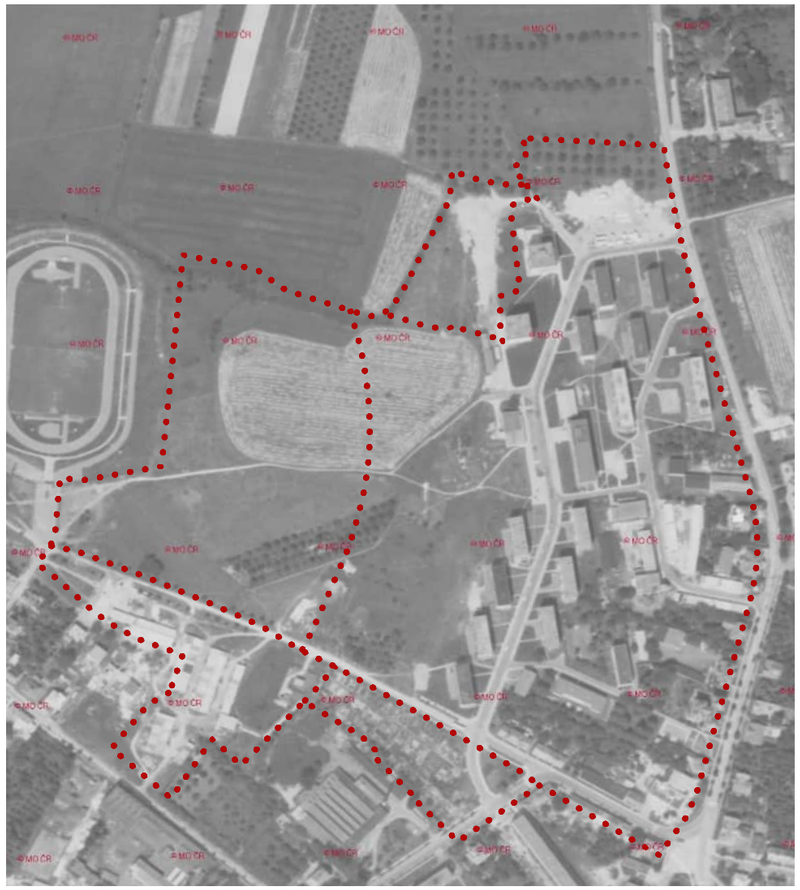
Letecké měřické snímky

zdroj: https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms



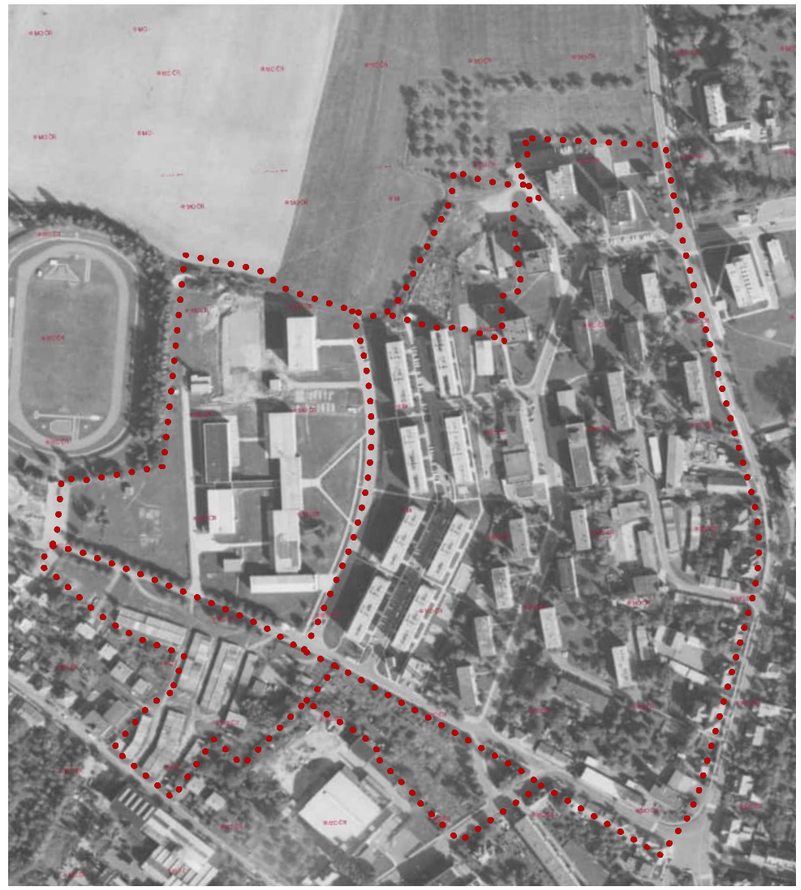
1963

Letecký měřický snímek z počátku 60. let už zachycuje výstavbu první etapy sídliště Malecí. Domy, vily i jejich zahrady zůstávají nedotčené, ale v prolukách mezi nimi a v prostorech za jejich oplocením už začínají práce na dopravní infrastruktuře a dobové panelové výstavbě. Za západní hranicí řešeného území jsou také patrné terénní práce předcházející výstavbě sportovního stadionu.



1973

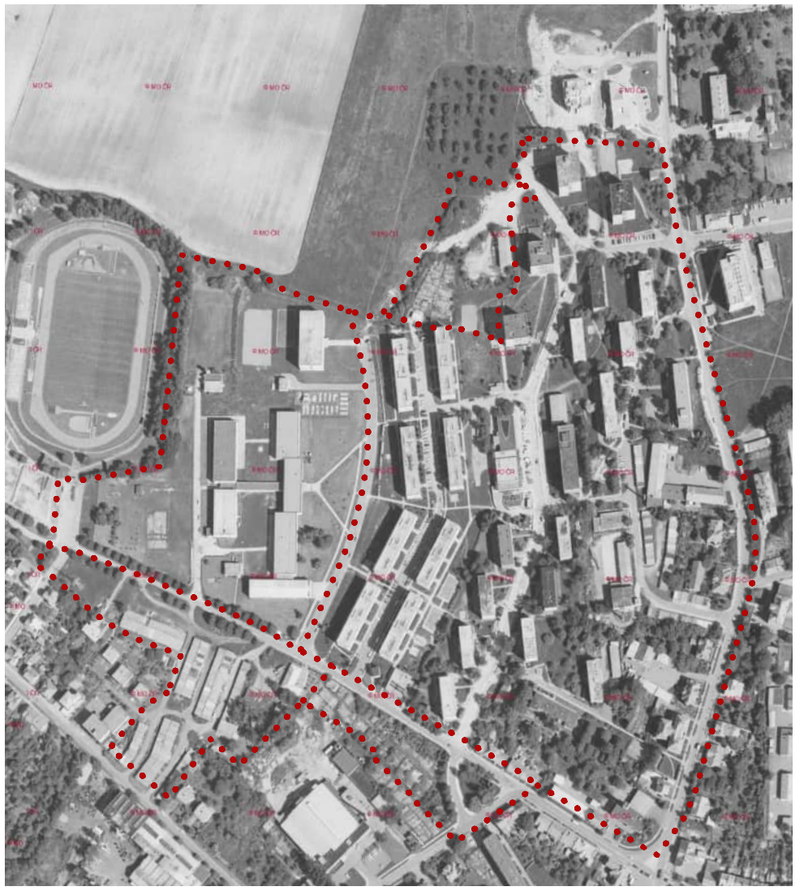
Na snímku z doby o deset let později vidíme téměř dokončenou panelovou zástavbu lemující ulici Družstevní a ulici Malecí. V ulici Družstevní nejsou zatím dokončeny pozdější individuální garáže a na severním konci ulice Malecí se chystá výstavba posledních dvou bodových věžových domů. V jihozápadní části území jsou vyfoceny již dokončené garáže a vedle nich na východě lze vidět zelné zahrádky, využívané tehdy nedalekou školou. Zbytek území je stále určený k zemědělským účelům, včetně sadů.



1992

Po revoluci je již celé území sídliště Malecí dokončené a stabilizované. V uplynulých dvaceti letech byla dostavěna ulice Nad Stadionem a areál škol s hřišti. K mírnému zahuštění došlo zejména v zástavbě menších výrobních hal a garáží podél třídy T. G. Masaryka na východě řešeného území. Zelené prostory mezi panelovými domy postupně vyplňuje vzrůstající zeleň. Veřejný prostor ještě zdaleka není zaplněn osobními automobily v takové míře jako dnes.

Letecké měřické snímky *zdroj: https://ags.cuzk.cz/archiv/?start=lms*



1996

Na leteckém snímku z roku 1996 nedochází k významnějším změnám. Za zmínku stojí, že je to poslední snímek, který je k dispozici, kde ještě fungují zahrádky v jižním cípu řešeného území. Za severní hranicí řešeného území vzniká zástavba bytového domu a menších prodejen.



2006

O deset let později už zahrádky na jihu obděláváné nejsou a postupně zarůstají nálety. K nejzásadnější změně došlo přestavbou pětiramenné křižovatky v jihovýchodním rohu řešeného území na okružní křižovatku. V ulicích sídliště je už možné detekovat rodící se problém s parkováním osobních automobilů. Auta jsou zaparkovaná mimo k tomu vyhrazená stání a postupně zabírají místa podél komunikací a chodníků. Na sever od řešeného území vznikají budovy supermarketů.



2014

Na leteckém snímku z doby před cca deseti lety je vidět stadion po rekonstrukci a rostoucí problém s parkování na sídlišti. Auta postupně zaplňují vnitrobloky sídliště, zejména tam, kde panelové domy mají v parteru garáže. Jižní zahrádky jsou pokryté stále vzrostlejší zelení.

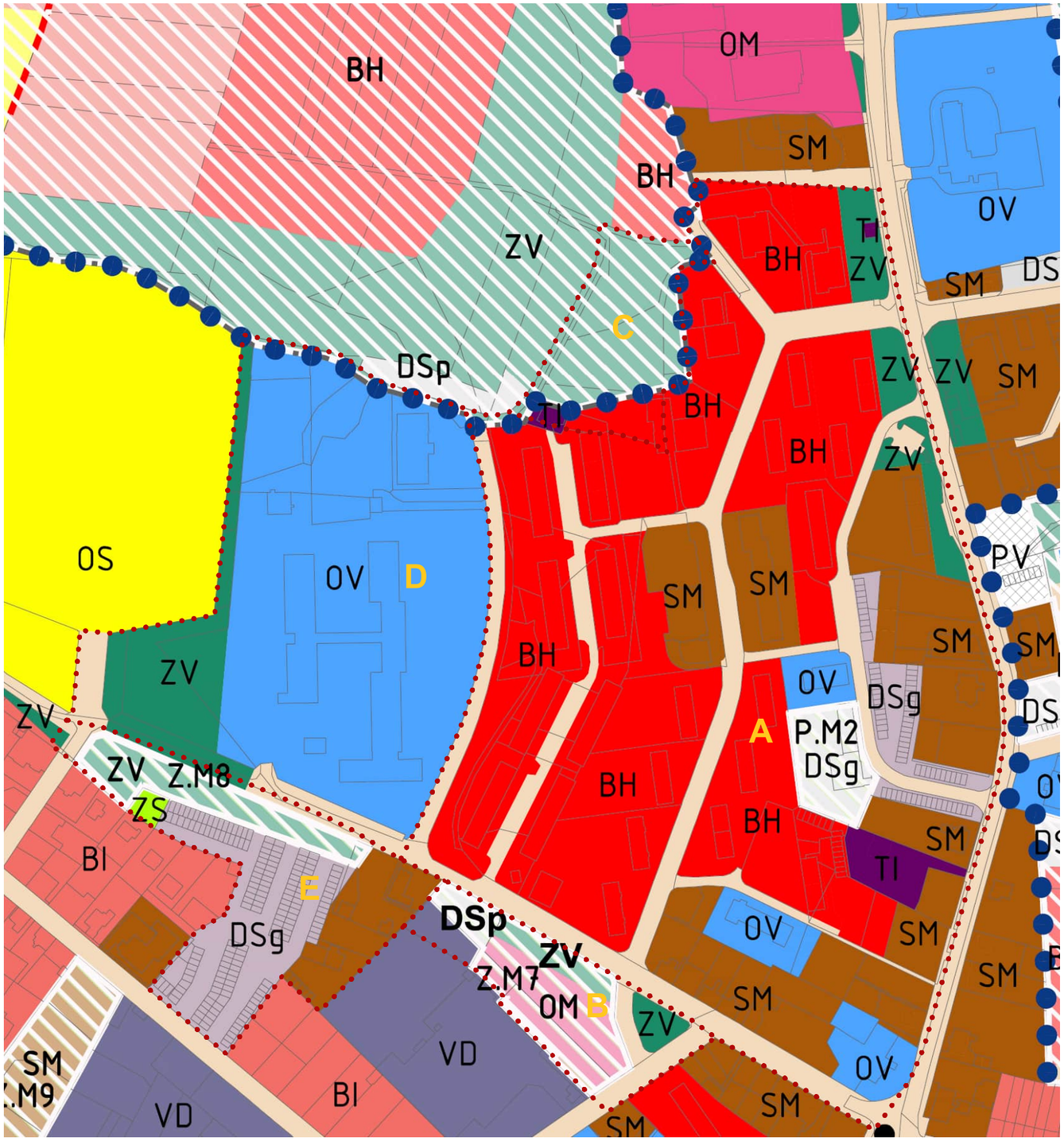


Ortofoto řešeného území, 2024

zdroj: https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/

V současnosti je základní podoba území již několik desítek let nezměněná. Lze předpokládat, že vývoj od konce 80. let v místě zaznamenaly spíše menší zásahy a opravy, jako je například rekonstrukce samoobsluhy nebo přístavba terasy před restaurací. Většina panelových domů na sídlišti prošla v posledních dvaceti letech rekonstrukcí, kdy byly zatepleny fasády a vyměněna okna, což celkově proměnilo také vzhled a atmosféru sídliště. Drastickou přeměnou od té doby však prošel zejména veřejný prostor, kvůli množství přibývajících osobních aut. Jak lze vidět na ortofoto snímku ze současné doby, automobily zaujímají veškeré volné prostory, které jen trochu umožňují parkování, a to včetně ploch původních dětských hřišť nebo pěších chodníků mimo pozemní komunikace určené automobilové dopravě. Na severu pokračuje vývoj monofunkční obchodní zóny na se supermarkety. Zajímavostí je, že v sousedství této zóny stále přežívají zbytky původního sadu, patrného už na snímku z roku 1963.

0 30 60 90 120 150m



ÚP po vydání změny č. 6 - Hlavní výkres *zdroj: https://www.novemestonm.cz/o-meste/rozvoj-mesta-a-uzemi/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/?page=all*

0 30 60 90 120 150m

plochy s rozdílným způsobem využití

plochy bydlení

BH	BYDLENÍ - V BYTOVÝCH DOMECH
BI	BYDLENÍ - V RODINNÝCH DOMECH - MĚSTSKÉ
BV	BYDLENÍ - V RODINNÝCH DOMECH - VENKOVSKÉ

plochy rekreace

RI	REKREACE - PLOCHY STAVEB PRO RODINNOU REKREACI
RZ	REKREACE - ZAHRÁDKÁŘSKÉ OSADY
RZx	REKREACE - ZAHRÁDKÁŘSKÉ OSADY, SPECIFICKÉ

plochy občanského vybavení

OV	OBČANSKÉ VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA
OM	OBČANSKÉ VYBAVENÍ - KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ MALÁ A STŘEDNÍ
OS	OBČANSKÉ VYBAVENÍ - TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ
OH	OBČANSKÉ VYBAVENÍ - HŘBITOVY

plochy veřejných prostranství

PV	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

plochy smíšené obytné

SC	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - V CENTRECH MĚST
SM	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - MĚSTSKÉ
SV	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - VENKOVSKÉ

plochy sídelní zeleně

ZV	ZELEŇ - NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH
ZS	ZELEŇ - SOUKROMÁ A VYHRAZENÁ
ZO	ZELEŇ - OCHRANNÁ A IZOLAČNÍ

plochy dopravní infrastruktury

DS	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SILNIČNÍ
DZ	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - ŽELEZNIČNÍ
DSd	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SPECIFICKÁ, DOPROVODNÉ FUNKCE
DSg	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SPECIFICKÁ, GARÁŽOVÉ DVORY
DSp	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SPECIFICKÁ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ
DXl	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SPECIFICKÁ, VEŘEJNÉ LETIŠTĚ

plochy technické infrastruktury

TI	PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

plochy výroby a skladování

VL	VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - LEHKÝ PRŮMYSL
VD	VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - DROBNÁ A ŘEMESLNÁ VÝROBA
VZ	VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - ZEMĚDĚLSKÁ VÝROBA

plochy vodní a vodohospodářské

W	PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ

plochy zemědělské

NZ	PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ

plochy lesní

NL	PLOCHY LESNÍ

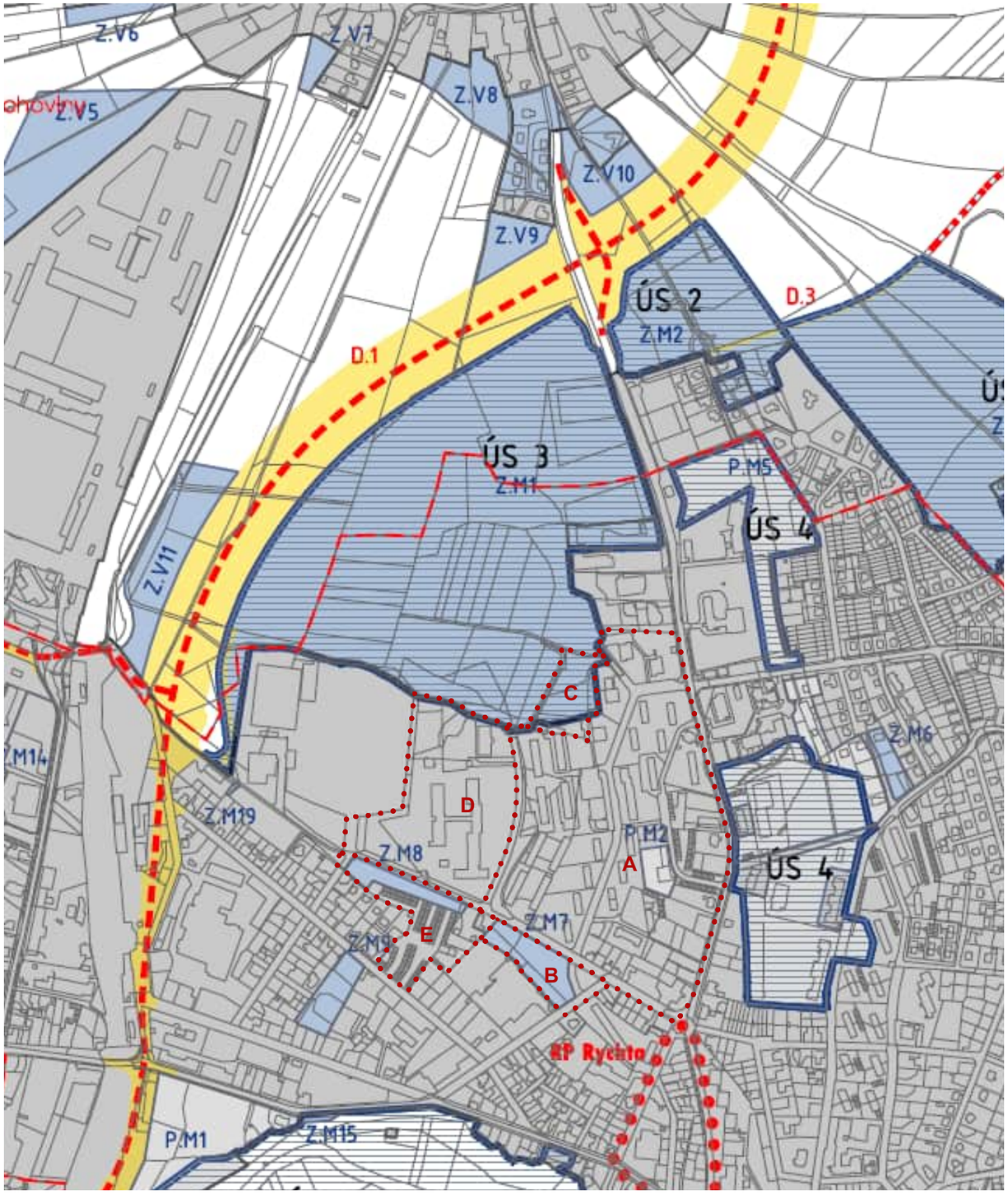
plochy smíšené nezastavěného území

NSp	PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - PŘÍRODNÍ - KRAJINNÁ ZELEŇ
NSr	PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - REKREAČNÍ NEPOBYTOVÁ - KRAJINNÝ PARK
NSs	PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - SPORTOVNÍ AKTIVITY NA PŘÍRODNÍCH PLOCHÁCH
NSz	PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - ZEMĚDĚLSKÉ - SADY

ostatní

OV	OZNAČENÍ PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ
	PLOCHY S POVINNOSTÍ POŘÍZENÍ REGULAČNÍHO PLÁNU
	PLOCHY, KDE ZMĚNY V ÚZEMÍ PROVĚŘÍ ÚZEMNÍ STUDIE
	VYZNAČENÍ ROZSAHU PLOCH ZRUŠENÝCH ROZSUDKEM SOUDU

zdroj: https://www.novemestonm.cz/o-meste/rozvoj-mesta-a-uzemi/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/?page=all



ÚP po vydání změny č. 6 - Výkres základního členění

Plochy s rozdílným způsobem využití v ÚP

V územním plánu je většina řešeného území již stabilizována. Největší část území je vymezena jako plocha **BH - Bydlení v bytových domech**, v místech lokálních center a hlavních ulic jsou vymezeny plochy **SM - Smíšené obytné městské.** Druhou nejrozsáhlejší plochu v rámci řešeného území zaujímá plocha **OV - Občanské vybavenosti,** a to hlavně v okolí škol a školky. Zbylé plochy tvoří zejména plochy **DS - dopravní infrastruktury silniční** a plochy **ZV - Zeleně na veřejných prostranstvích**.

Součástí řešeného území jsou také územním plánem vymezené zastavitelné plochy Z.M7 a Z.M8 a plocha přestavby P.M2, pro které platí následující specifikace využití:

Z.M7 - část oblasti B ŘÚ
OM - 0,55 ha - občanské vybavení komerční
DSp - 0,17 ha - parkovací dům

Z.M8 - část oblasti E ŘÚ
ZV - 0,39 ha - zeleň veřejná

P.M2 - areál teplárny a sběrného dvora v oblasti A ŘÚ
DSp - 0,30 ha - parkovací dům - kapacita cca 80 rezidenčních stání

Částečně je součástí řešeného území (konkrétně ***oblasti C ŘÚ***) také plocha ***Z.M1***, a to její jižní cíp, pro který ÚP vymezuje plochu ***ZV - Zeleň na veřejných prostranstvích***.

Zadání této studie však ukládá oproti regulativům ÚP prověřit oblasti B a C řešeného území jako prostorové rezervy pro návrh doplnění urbanistické struktury, která by měla vhodně prostorově a funkčně propojovat sídliště Malecí s navazujícími částmi sídelní struktury města. Část E je pak v zadání této studie, oproti v ÚP předpokládané ploše přestavby Z.M8, rozšířena o lokalitu garáží (DSg) a uvažována jako transformační plocha, kde město požaduje prověření možnosti doplnění funkčně hodnotnější městské struktury. Toto zadání bude prověřeno v rámci návrhové části této studie.



Odvod dešťových vod a ÚP

Ohledně dešťových vod ÚP pro novou, ale i stávající zástavbu navrhuje:

· Upřednostňování výstavby oddílného systému kanalizace v rozvojových lokalitách a v místech, kde to umožní stávající způsob odkanalizování.

· Pro odvádění dešťových vod je důraz kladen na jejich zadržování/ retenování, vsakování a přímé využívání na pozemcích staveb, s cílem maximálního omezení přítoku dešťových srážek do veřejné kanalizace. Do jednotné kanalizace budou odváděny jen srážkové vody z veřejných ploch a komunikací, návrh odvodňovacích zařízení musí být přizpůsoben stávajícím možnostem území a požadovanému trendu minimalizace dešťových kanalizací.

· Dešťové vody z jednotlivých pozemků určené pro bydlení budou primárně likvidovány na místě vzniku (např. vsakem nebo jímáním a následně využity jako užitková voda). Množství dešťové vody z veřejných komunikací by mělo být minimalizováno opatřeními snižujícími množství a rychlost odtoku (např. vhodným návrhem uličních profilů s povinným podílem ploch pro vsakování, návrhem zpevněných ploch v kombinaci se zasakováním, retenčních vodních ploch, vsakováním do přilehlých zelených pásů apod.)

Doprava v klidu a ÚP

Pro všechny plochy s rozdílným způsobem využití s bydlením, tedy využitím BH, BI, BV, SC, SV a SM je v územním plánu z hlediska parkování stanoveno, že v *jednotlivých typech funkčních ploch lze podle konkrétních potřeb zřizovat stavby a zařízení pro dopravu v klidu, vždy však pouze pro dopravu* ***přímo související s příslušným využitím.*** *Ostatní parkoviště (bez této přímé souvislosti) se umísťují v plochách typu DS, DZ, DSd, DSg, DSp, DXI.*

Podmínky parkování rezidentů jsou nastaveny následovně:
· 1 byt v RD (tedy v BI, BV, SV a SM) = 2 auta rezidentů na pozemku všech RD, každý další byt v RD navíc 1 auto
· 1 byt v bytovém domě (tedy v BH, SV, SM a SC) = 2 auta rezidentů na byt nad 70m² a 1 auto na byt do 70m²
· povinnost pro konkrétní umístění aut v území je v kartách PRZV

Podmínky parkování návštěvníků *(pouze pro nové plochy a objekty) jsou nastaveny následovně:*
· 1 návštěvnické stání na 2 RD nebo 3 byty (viz karty PRZV)
· povinnost pro konkrétní umístění aut v území v kartách PRZV

Pro všechny plochy PRZV bez trvalého bydlení*, tedy s využitím RZ,RZx, RI, OV, OM, OS, OH, DZ, TI, VL a VD, se potřeby řídí normou pro parkování při stupni automobilizace 1,20.*

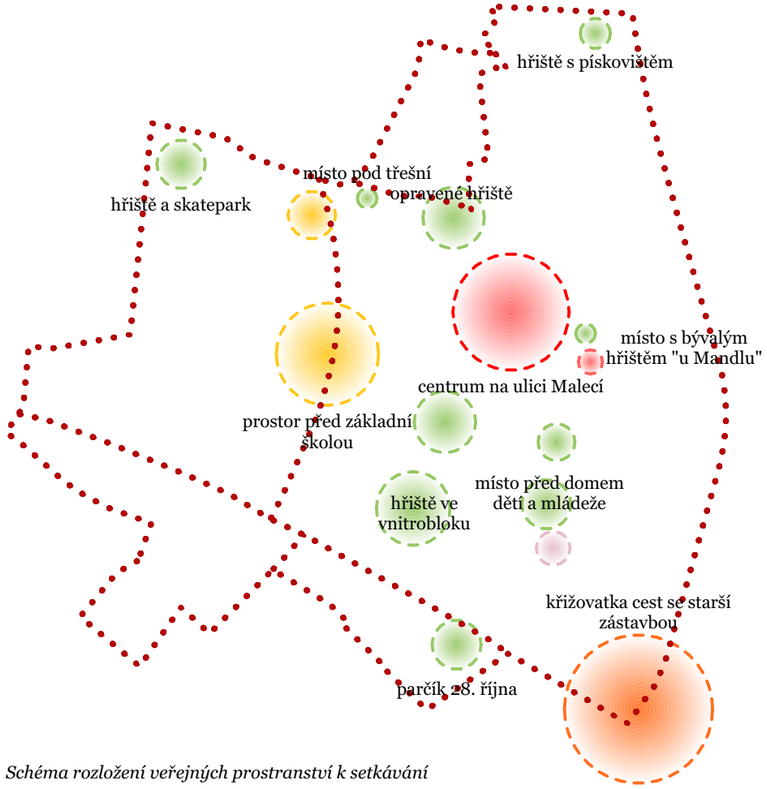
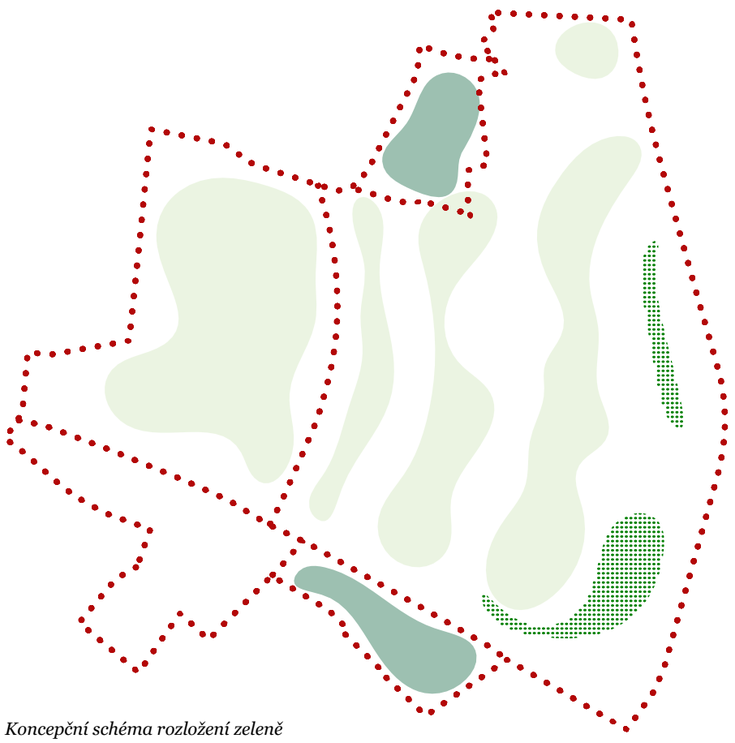


Schéma rozložení veřejných prostranství k setkávání



Koncepční schéma rozložení zeleně

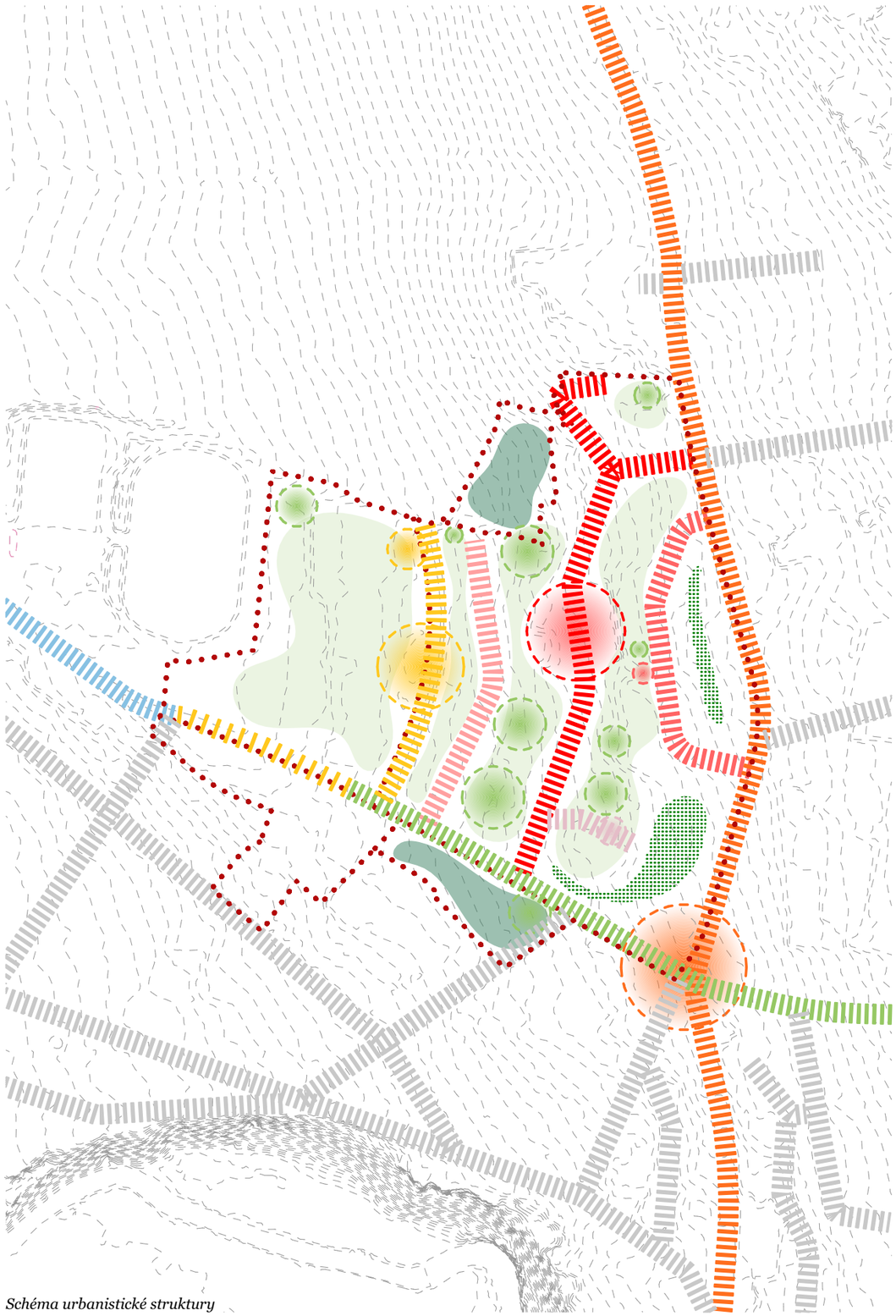


Schéma urbanistické struktury

Řešené území se dá z hlediska struktury rozdělit na několik oblastí. Původně zástavba vznikala podél ulice T.G.Masaryka - logického prodloužení městské třídy Komenského, a podél ulice 28. října. Výstavba samotného sídliště pak postupovala směrem z východu na západ ke sportovnímu stadionu. Terén se v tomto směru mírně svažuje a uspořádání sídliště na tuto svažitost logicky navazuje. Ulice v území jsou umístěny víceméně podél vrstvenic a panelové domy stojí na vyrovnaných terasách mezi nimi. Toto uspořádání veřejných prostranství umožnilo koncepci, kde ulice jsou střídány klidnými vnitrobloky s hřišti a zelení mezi domy, tato koncepce je však v současnosti oslabena množstvím aut parkujících za domy v ulici Malecí.

Takto vznikly nejříve ulice Družstevní a Malecí, na které později navázala ulice Nad Stadionem a Školní. Novým těžištěm vybavenosti se stala ulice Malecí, a to zejména v cetrálním prostoru před restaurací a samoobsluhou. Garáže v ulici Družstevní, přestože vznikaly přibližně ve stejnou dobu jako sídliště, nebyly v původním projektu pravděpodobně zamýšleny.

Orientaci domů v ulic Družstevní a Malecí můžeme chápat jako více modernisticky pojatou, důsledněji sledující původní myšlenku sídlišť jako volně ložených domů v zeleni. Všechny mají obytné místnosti orientovány na východ a západ a ulice okolo nich prochází diagonálně. Mezi těmito panelovými domy jsou také větší rozestupy, což umožnilo lepší prosvětlení bytů. V ulici Nad Stadionem už fasády panelových domů tradičněji lemují ulici a vytvářejí sevřenější, i když stále velkorysý, široký uliční profil.

Historické těžiště

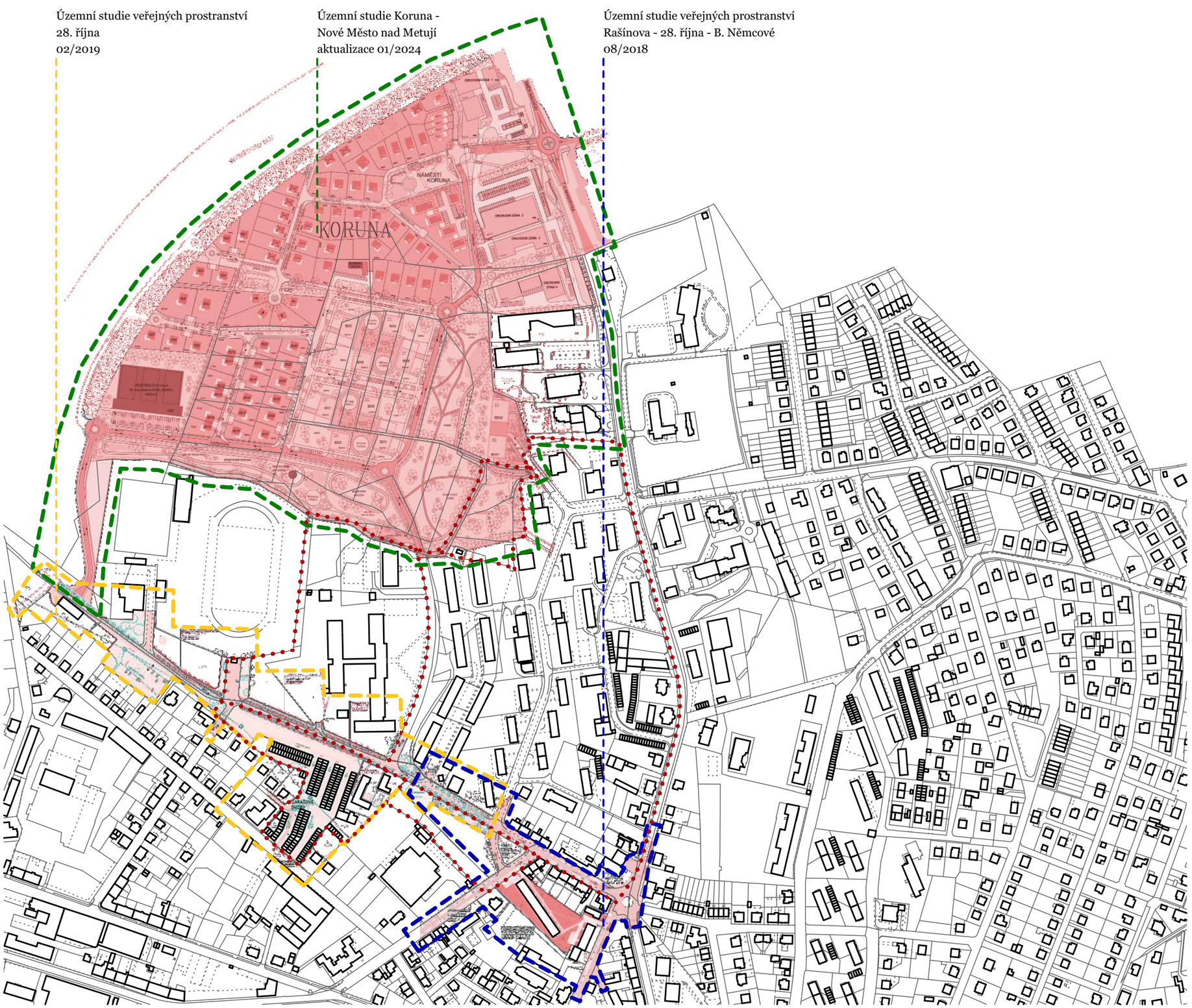
Logickým těžištěm území byla před výstavbou sídliště třída T.G. Masaryka, která tvoří prodloužení městské osy Komenského, a zejména křižovatka s ulicí 28. října, kde mimo jiné stojí i budova Sboru dobrovolných hasičů s dominantou věže, nabízí domy s živým parterem, restauracemi, vinárnami a dalšími službami. Nicméně charakter pětiramenné okružní křižovatky nedovoluje těmto podnikům více expandovat do veřejného prostoru a vytvořit příjemné pobytové místo mimo soukromé pozemky jednotlivých podniků. Dále ne sever má pak ulice T.G. Masaryka charakter zahradního města s výstavními vilami z počátku 20. století. Zajímavostí je architektonicky zdařilá továrnička zamíchaná do této vilové zástavby.

Nové centrum a veřejné prostory na sídlišti

Novým centrem života v území se po výstavbě sídliště stala ulice Malecí, především její úsek před restaurací a samoobsluhou. V současnosti tomuto významu ale jeho stav, vzhledem k množství parkujících aut a nedostatku zdravé zeleně, která by prostor v letních měsících ochladila a zpříjemnila k pobytu, neodpovídá. Živým místem může být velkorysý prostor před školou. Dále lze na sídlišti nalézt spoustu intimnějších míst menšího měřítka v rámci zeleně vnitrobloků.

Vazby na okolí

Poloha sídliště na okraji města může být výhodná i z hlediska vstupů do krajiny a vazeb na okolní vybavenost či přírodu. Zajímavostí sídliště je také množství slepých komunikací, které končí na hranici kulturní krajiny. Tato situace je výhodná zejména vzhledem k dopravní bezpečnosti, kdy území nezatěžují projíždějící auta a místní komunikace tak slouží výhradně pro příjezd a parkování rezidentů. Zvláště je tento stav žádoucí před školou, kde se jedná o bezpečnost dětí v raních a odpoledních hodinách.



V okolí řešeného území je zpracováno několik územních studií, které mohou ovlivnit návrh veřejného prostoru a možné zástavby v rámci této územní studie sídliště Malecí a návazných území. Jedná se o Územní studii veřejných prostranství Rašínova, 28. října, Boženy Němcové, Územní studii veřejných prostranství 28. října a dále o studii Koruna.

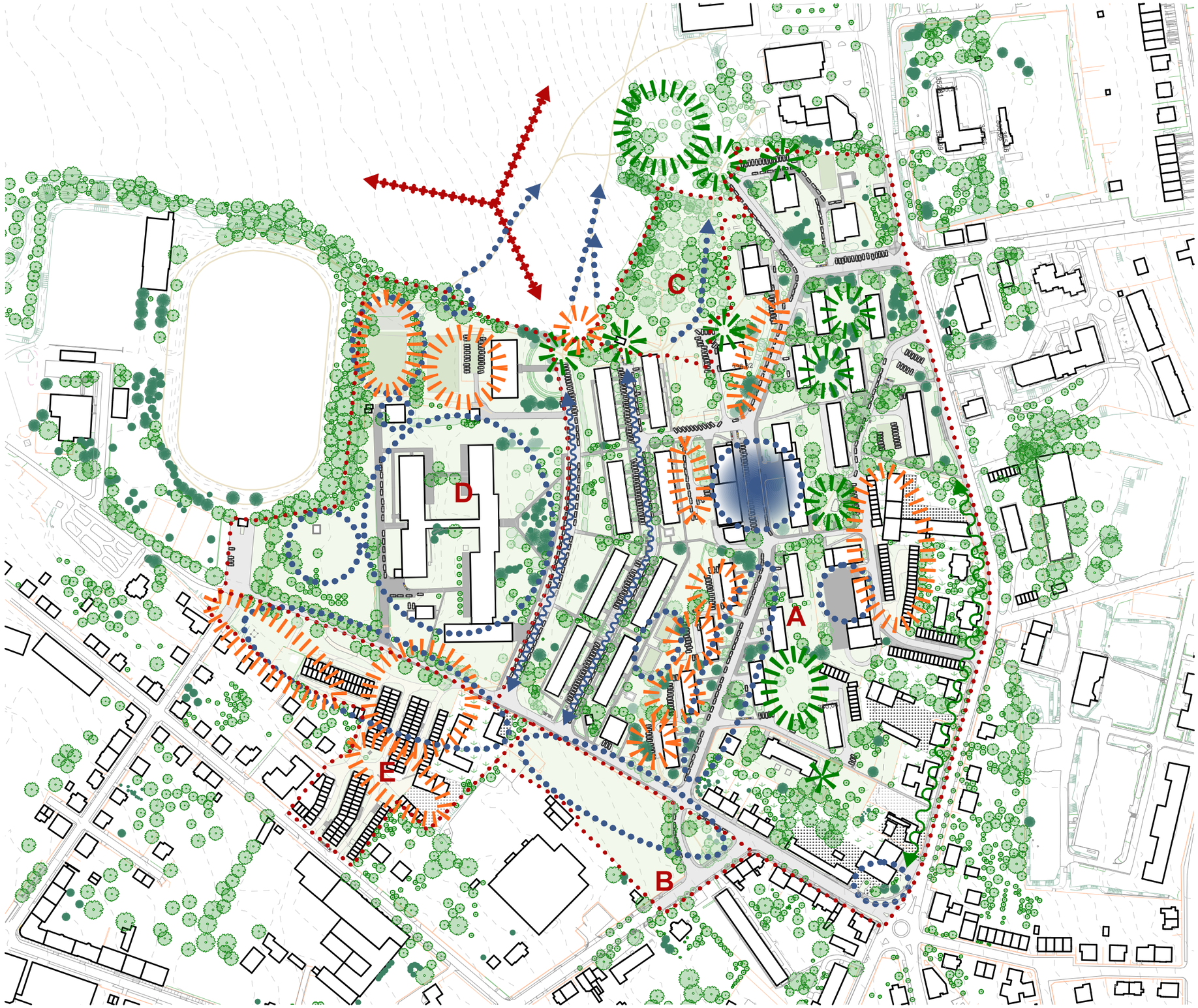
Územní studie veřejných prostranství Rašínova - 28. října - B. Němcové ze srpna 2018 řeší především úpravu profilů daných ulic a sjednocuje jejich profil. Kromě nových podélných parkovacích míst přináší také nová stromořadí a zklidnění automobilového provozu pomocí zúžení průjezdného profilu těchto ulic a upřednostnění pěší dopravy. Studie také řešila dopravně složitý výjezd z ulice Malecí do ulice 28. října i veřejné prostory v okolí hasičské stanice a ulice 28. října a doporučuje je k detailnějšímu řešení, která budou součástí návrhové části této studie.

Na ni navazuje **Územní studie veřejných prostranství 28. října z února 2019**. V ní je řešen profil a okolí této ulice po plavecký bazén obdobně jako v předcházející studii. Ulice 28. října je doplněna o oboustranné stromořadí s podélným parkováním, navrhuje postupnou obnovu stávajícího lipové aleje u sportovního stadionu a doplňuje řadu stromů u plaveckého bazénu. V rámci řešeného území studie také usměrňuje dopravní trasy v lokalitě garáží. V této studii bude oblast garáží řešena.

Územní studie Koruna aktualizovaná v lednu 2024 ohraničuje řešené území ze severu a důsledně následuje regulativy z územního plánu, včetně rozlehlého parku nad školními pozemky a stadionem, jehož funkce, související s funkcí sousedícího stadionu, i umístění se jeví logicky. Výhodou je tato plocha zeleně i vzhledem k občasné vodoteči na hranici řešeného území a špatným zasakovacím a odtokovým poměrům v území. Chybí však detailnější řešení potoka Rozkoš a jeho okolí, který pramení přímo v jádru řešeného území studie Koruna. Vzhledem k problémům s průtokem tohoto potoka skrz příliš úzkou rouru pod areálem níže položeného průmyslového areálu doporučujeme v okolí potoka širší, přírodě blízkou plochu, která by odtok vody z území zpomalila.

Územní studie krajiny ORP NMnM z října 2018 (viz část Sídelní krajina) navíc varuje před podobně souvislým zastavěním této lokality a ukládá regulativy územního plánu ve studii blíže prověřit vzhledem k tomu, že takto rozsáhlým zastavěním dojde ke změně zasakovacích a odtokových poměrů v celém území, a to včetně řešeného území sídliště Malecí. ÚSK navrhuje v místě potoka Rozkoš ekologicky stabilní plochu (ESP). Územní studie Koruna ale zástavbu ponechává ve stejném rozsahu a umístění ekologicky stabilní plochy bohužel neprověřuje.

Studie počítá také s prodloužením ulice Školní, která má tvořit jeden ze tří hlavních dopravních napojovacích bodů lokality Koruna. Z hlediska bezpečnosti dětí je však stávající neprůjezdnost ulice Školní automobilovou dopravou velkou výhodou, a to zejména v ranních hodinách, kdy lze předpokládat hustější provoz jak před školou, tak při výjezdu z navrhované lokality Koruna. Pěší vazba by zde ale jistě měla být.



řešené území

hrozby

silné stránky

příležitosti

příležitosti - urbanistické centrum sídliště Malecí

příležitosti - příjemná ulice, dobrý profil

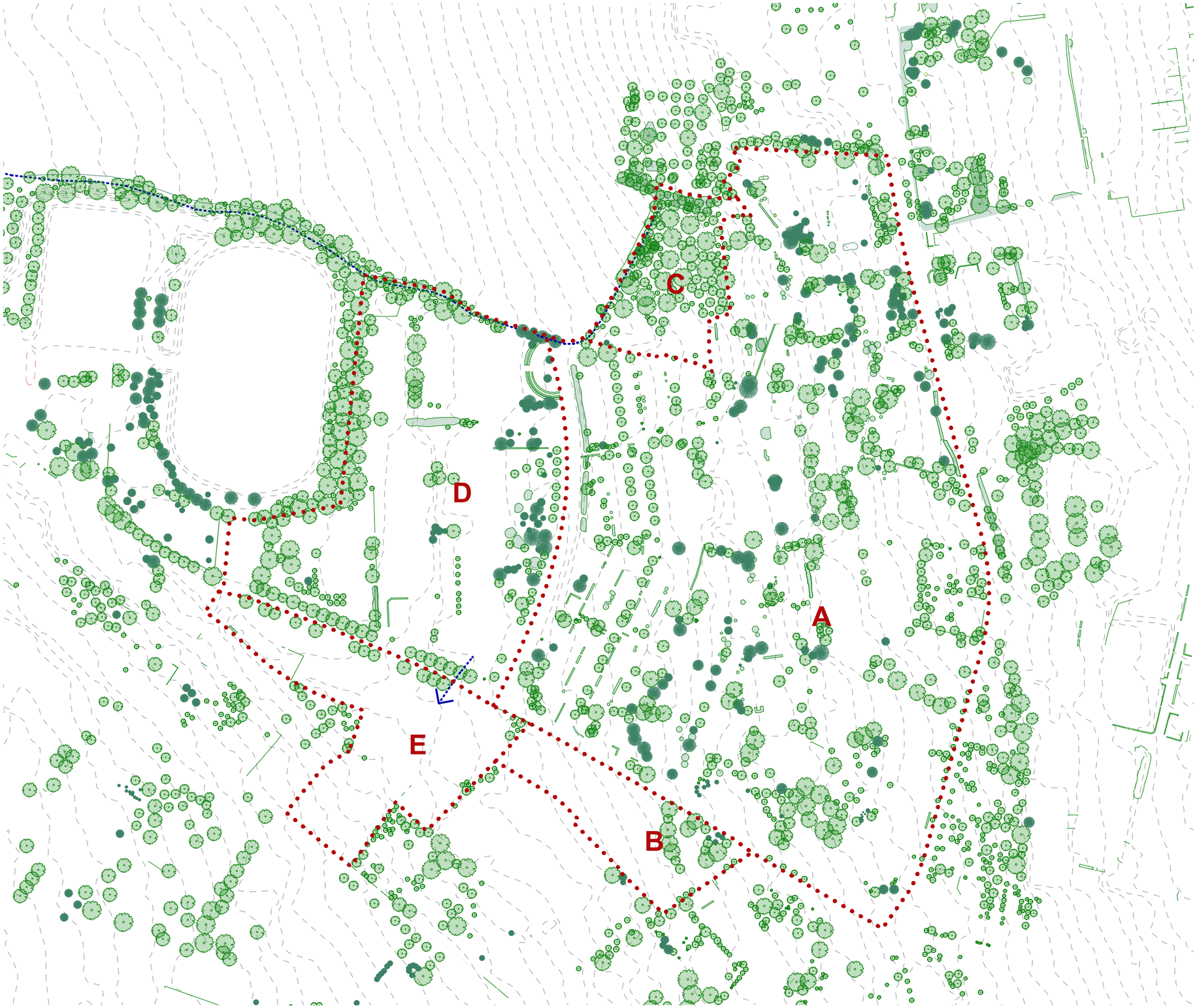
příležitosti - užívané pěší trasy

slabé stránky

* textové shrnutí SWOT analýzy viz na straně 58
** výkres s popisky 1:750 viz v grafické části této studie

0 30 60 90 120 150m

A.2
Sídelní krajina



Stávající stromy, keře a živé ploty v území

Nové Město nad Metují leží na pomezí Orlické tabule a Orlických podhůří, s nadmořskou výškou kolem 450 m n. m. Řešené území se nachází v oblasti mírně teplého, vlhkého klimatického regionu. Tento typ klimatu se vyznačuje mírnými průměrnými teplotami a vyšším množstvím srážek, které vytvářejí příznivé podmínky pro růst různorodé lesní vegetace.

Z hlediska potenciální přirozené vegetace se území řadí do oblasti černýšové dubohabřiny (Melampyro nemorosi-Carpinetum) nebo bučiny s kyčelnicí devítilistou (Dentario enneaphylli-Fagetum). Tyto vegetační typy jsou charakteristické zejména pro nižší a střední polohy, kde přirozeně rostou listnaté lesy s bohatým bylinným patrem.

Mezi přirozeně se vyskytující dřeviny v dané oblasti patří zejména jedle (Abies alba), smrk (Picea abies), buk lesní (Fagus sylvatica), javor (Acer spp.), lípa (Tilia spp.) a jilm (Ulmus spp.). Tyto druhy tvoří základní složky přirozených lesních porostů a přispívají k ekologické stabilitě a biodiverzitě krajiny.



dubohabřina



květnatá bučina

0 30 60 90 120 150m

Výtah z textové zprávy a karet obcí Územní studie krajiny ORP SO Nové Město nad Metují, říjen 2018

V textové čáti Území studie krajiny je pro ORP Nové Město nad Metují doporučeno vymezení nových ekologicky stabilních ploch (ESP), z nichž jedna leží severně od sídliště Malecí a dotýká se tedy odtokových poměrů v řešeném území této studie. Za ekologicky stabilní plochy jsou považovány lesy, louky a pastviny (zatravněné plochy), sady, vinice, zahrady, mokřady a tůně. Mohou být neprodukční i produkční, obojí přírodě blízké. Do neprodukčních ekologicky stabilních ploch se typicky řadí krajinná zeleň (např. remízky), ochranné lesy, mokřady, mezi produkční plochy se řadí hospodářské lesy (vč. rychle rostoucích dřevin) nebo sady.

ESP
UHUS-003
ESP
ESL
PPB-001
PB-001
OZR-004
ESP
ÚS 3
Z.M1
Z.M8
P.M2
Z.M7
ESL
ESL

Legenda

Územní studie krajiny

- návrh na ekologicky stabilní plochu
- ekologicky stabilní linie
- oblast vhodná pro vymezení nových skladebných částí ÚSES
- vodoteč
- občasná vodoteč
- zatrubněná vodoteč
- sběrná plocha PPB-001 povodí problematického bodu PB-001

Územně analytické podklady

- hodnoty v území
- hodnoty v území - budova Sboru dobrovolných hasičů
- dopravní závady

Územní plán

- navržený obchvat města
- navržené zastavitelné plochy
- navržené plochy přestaveb



schéma krajiny v polovině 19. století, 1:5000

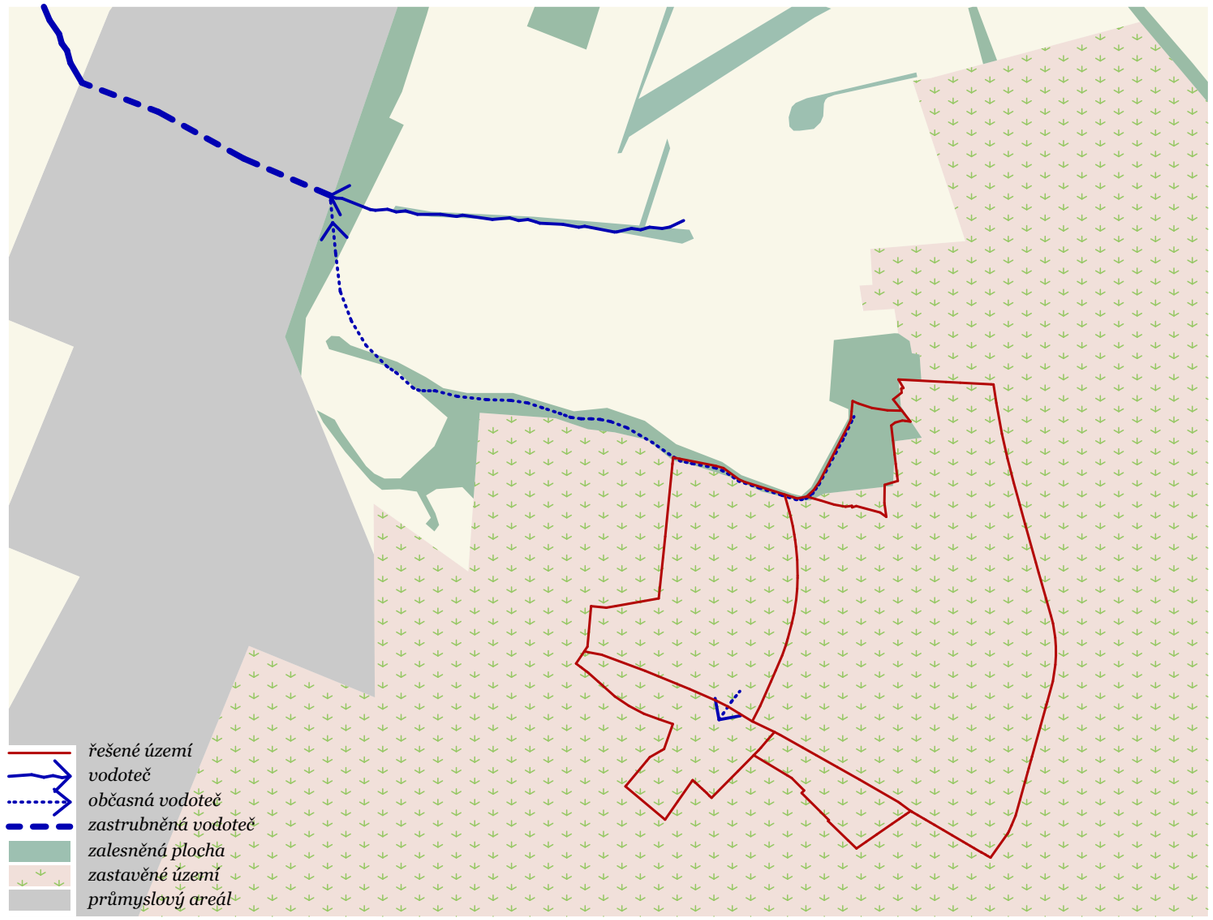
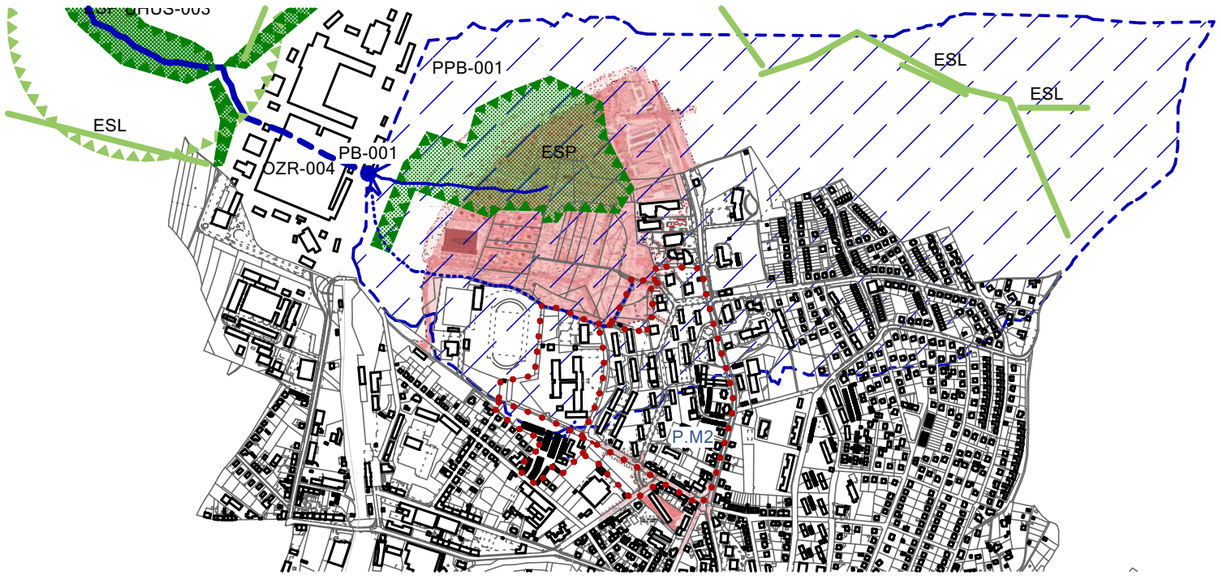


schéma současného stavu krajiny, 1:5000



ÚSK ORP Nové Město nad Metují a záměry v okolí řešeného území, 1:15000

Dostatečné navýšení ekologicky stabilnějších ploch přináší mnoho výhod nejen pro biodiverzitu – pestřejší krajina zajišťuje lepší ekosystémové služby jakým je zadržování vody (tedy i více vody pro místní obyvatele). Důležité jsou v tomto směru opatření revitalizace s doprovodnými biotopy a výsadby druhově pestrých lesních porostů.

V kartě obce Nové Město nad Metují je v části *Urbanizace sídla, vtah ke krajině* kritizována nepřiměřená velikost návrhových ploch pro bydlení vymezených mimo v současnosti zastavěné území města (celkem jde o 60,74 ha) a doporučuje zvážit jejich potřebnost, nejen s ohledem na fakt, že je město památkovou rezervací, jehož zajímavá silueta kostelních a zámeckých věží se v dálkových pohledech významněji neuplatňuje, ale také z důvodu špatných zasakovacích poměrů a problematické situace týkající se odtokových poměrů na severu města přímo se dotýkající i řešeného území této studie.

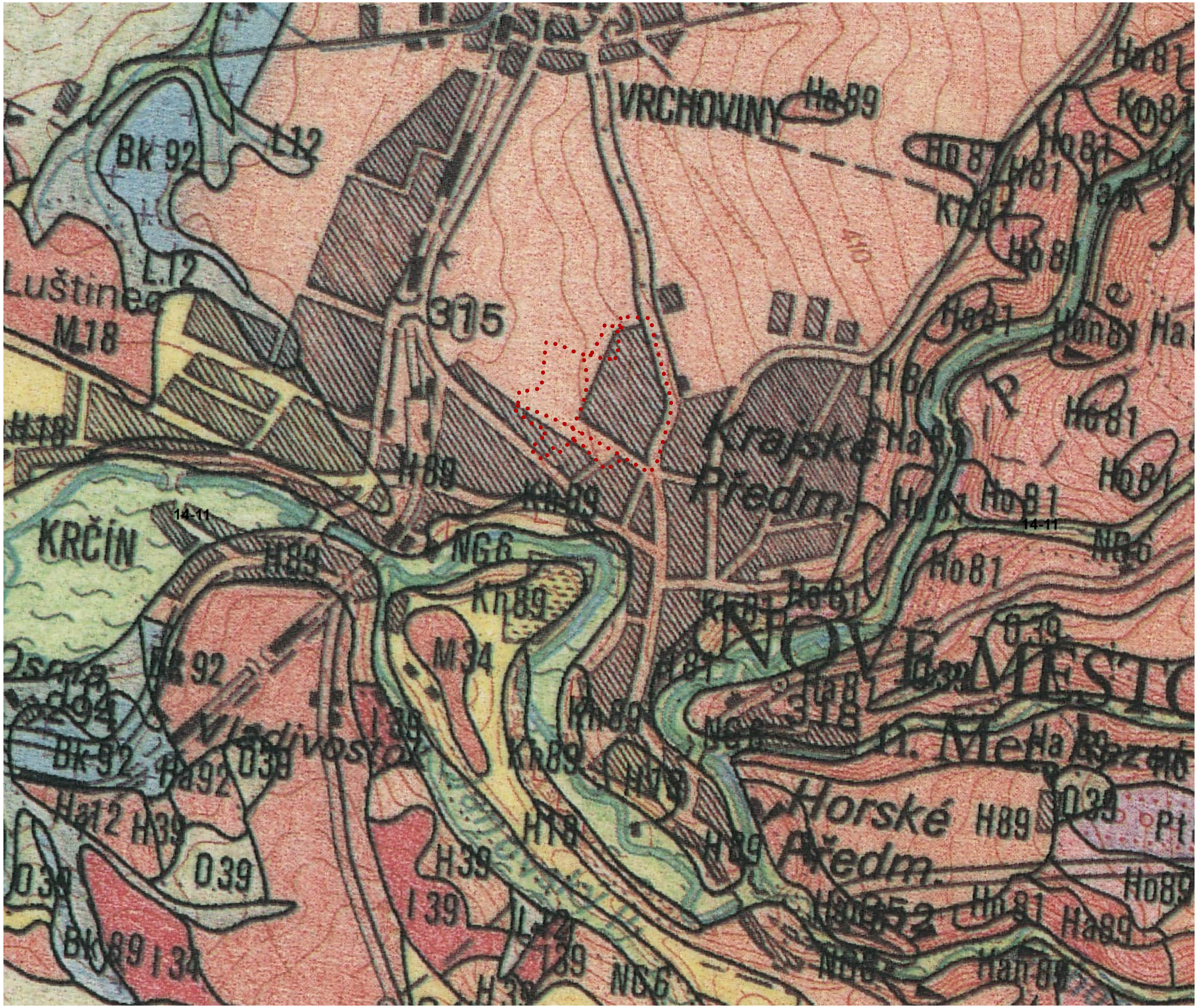
Územní studií krajiny byla proto vymezena plocha **PPB-001 a problematický bod PB-001**, které konkrétně popisuje takto:

PPB-001 – povodí problematického bodu PB-001 *vymezeného nad areálem společnosti Amman Czech Republic a.s. o ploše cca 1,53 km².*

Areálem prochází nekapacitní zatrubnění vodního toku ohroženého rozlivem - OZR-004. V místě PB-001 bylo Strategií ochrany před negativními dopady povodní a erozními jevy přírodě blízkými opatřeními v ČR navrženo opatření na svedení odtoku jihozápadně kolem areálu společnosti Amman Czech Republic a.s. – terénním šetřením bylo zjištěno, že navržená trasa obtoku je nerealizovatelná. Především by obtok vedl proti spádu současného silničního příkopu a následně by křížil železniční trať v místě mimoúrovňového křížení se silnicí III/28520.

Na sběrné ploše PPB-001 jsou návrhem územního plánu k veřejnému projednání navrženy rozvojové plochy - Z.M1, Z.M3, Z.V11, Z.V9, přeložka silnice I/14 a přiléhající. Realizace těchto rozvojových ploch by měla zásadní vliv na odtokové poměry a bude prověřena dle návrhu ÚP územními studiemi. V rámci projektové dokumentace přeložky silnice I/14 doporučujeme zabývat se odtokovými poměry celé lokality a v rámci územních studií návrhem likvidace dešťových vod individuálně na pozemcích vlastníků a bezpečným odvedením povrchového odtoku ze zastavěného území.

V části *Ochrana přírody a biodiverzity, krajinný ráz* jako problém ÚSK označuje asi 10 ha zastavitelných ploch, které jsou vymezeny v území, kde mohou migrovat velcí savci. Doporučuje proto obnovu zničených historických krajinných prvků a doporučuje v nich užití původních dřevin. Dodává, že tyto plochy ve formě lesů, luk, zatravněných ploch, sadů, vinic, mokřadů a tůní mohou podpořit zadržování vody, rekreační, protierozní, ochlazující a další funkce v území. Velmi vhodné je dle části *Lesnictví* ÚSK založit lesní porost, formou remízku v severní části obce.



Pedologie

zdroj: https://mapy.geology.cz/pudy/

Na základě dostupných údajů z geologických vrtů se sídliště nachází převážně na území budovaném sedimentárními horninami, především slínovci, které mají obecně velmi nízkou propustnost. Tyto podmínky nejsou příznivé pro přirozené vsakování dešťových vod.

V některých částech území byly zjištěny i jiné zeminy – hlíny, pískovce, prachovce, vápenec a jílovce. Propustnost těchto materiálů je však značně proměnlivá a závisí na jejich struktuře, míře zpevnění, zvětrání a obsahu jemných částic. Bez provedení infiltračních zkoušek v konkrétních lokalitách nelze možnosti vsakování spolehlivě kvantifikovat.

Doporučení:

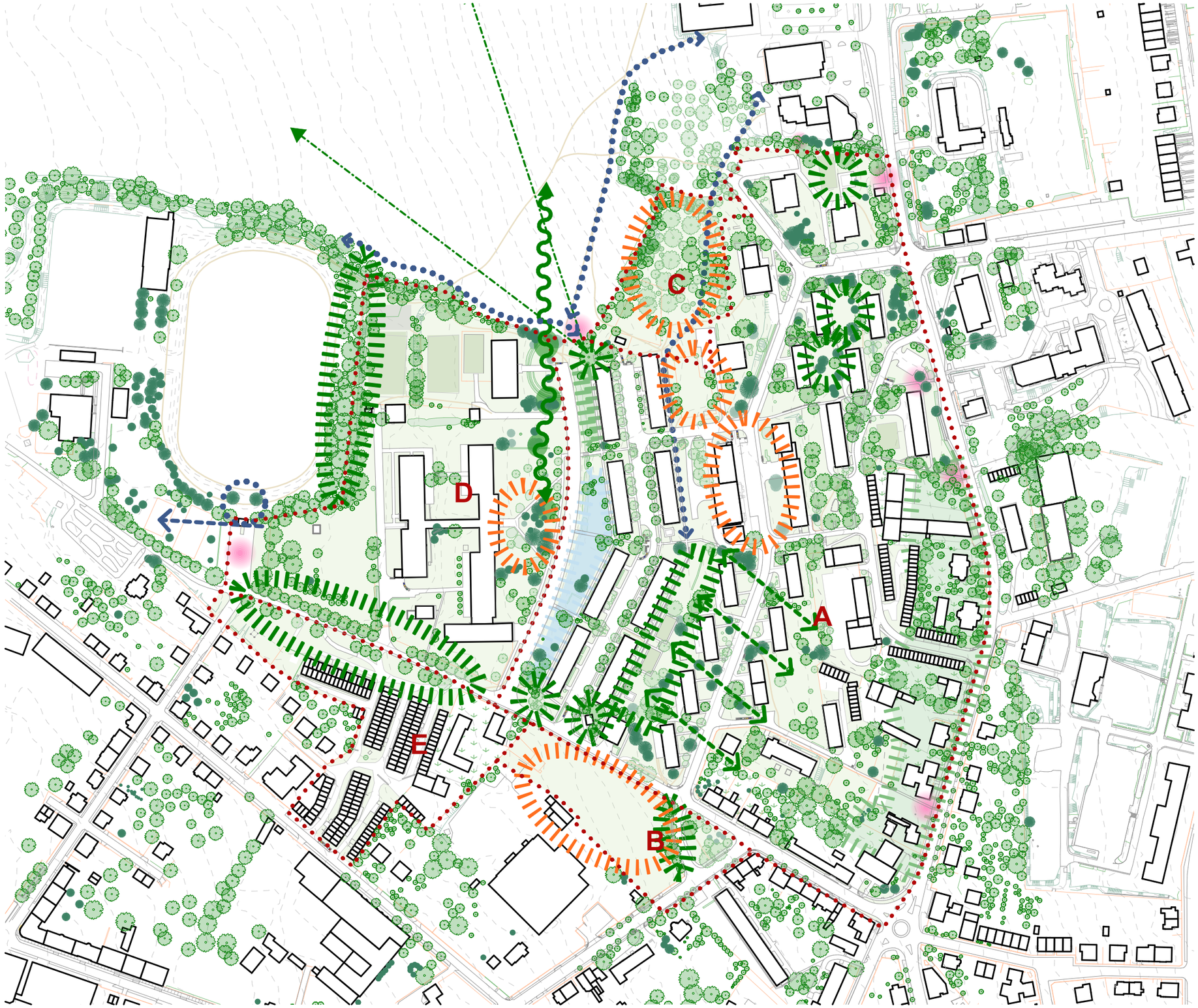
- Vzhledem k převažujícím nízkopropustným slínovcům je **přirozené vsakování dešťových vod ve většině ploch sídliště nevhodné nebo značně omezené**.

- **Lokální vsakování** může být možné v místech s vyšším podílem pískovců nebo méně ulehlých hlín, avšak tyto plochy je třeba identifikovat a ověřit pomocí **terénních infiltračních testů**.

- Pro hospodaření s dešťovými vodami ve stávající zástavbě sídliště je doporučeno zvažovat **technická opatření,** např.:

  - retenční a akumulační nádrže,
  - vsakovací objekty s přepady nebo podložní drenáží,
  - zelené střechy nebo propustné povrchy na parkovištích a chodnících,
  - odvod dešťové vody přes akumulaci do občasných vodotečí (nutno rozšíření propustků pod železniční a areálem Ammann),
  - případně řízený odtok do kanalizační sítě

0 150 300 450 600 750m



řešené území

silná stránka - vstupy do řešeného území malého měřítka

silné stránky

hodnotné průhledy

hodnotné skupiny smrků - provázání do krajiny

hodnotný výhled do krajiny

hodnotné plochy v okolí vil a rodinných domů

příležitosti - možná plocha pro zasakování

příležitosti - prostor před stadionem, otevřenost

příležitosti - využívaná pěší propojení

slabé stránky

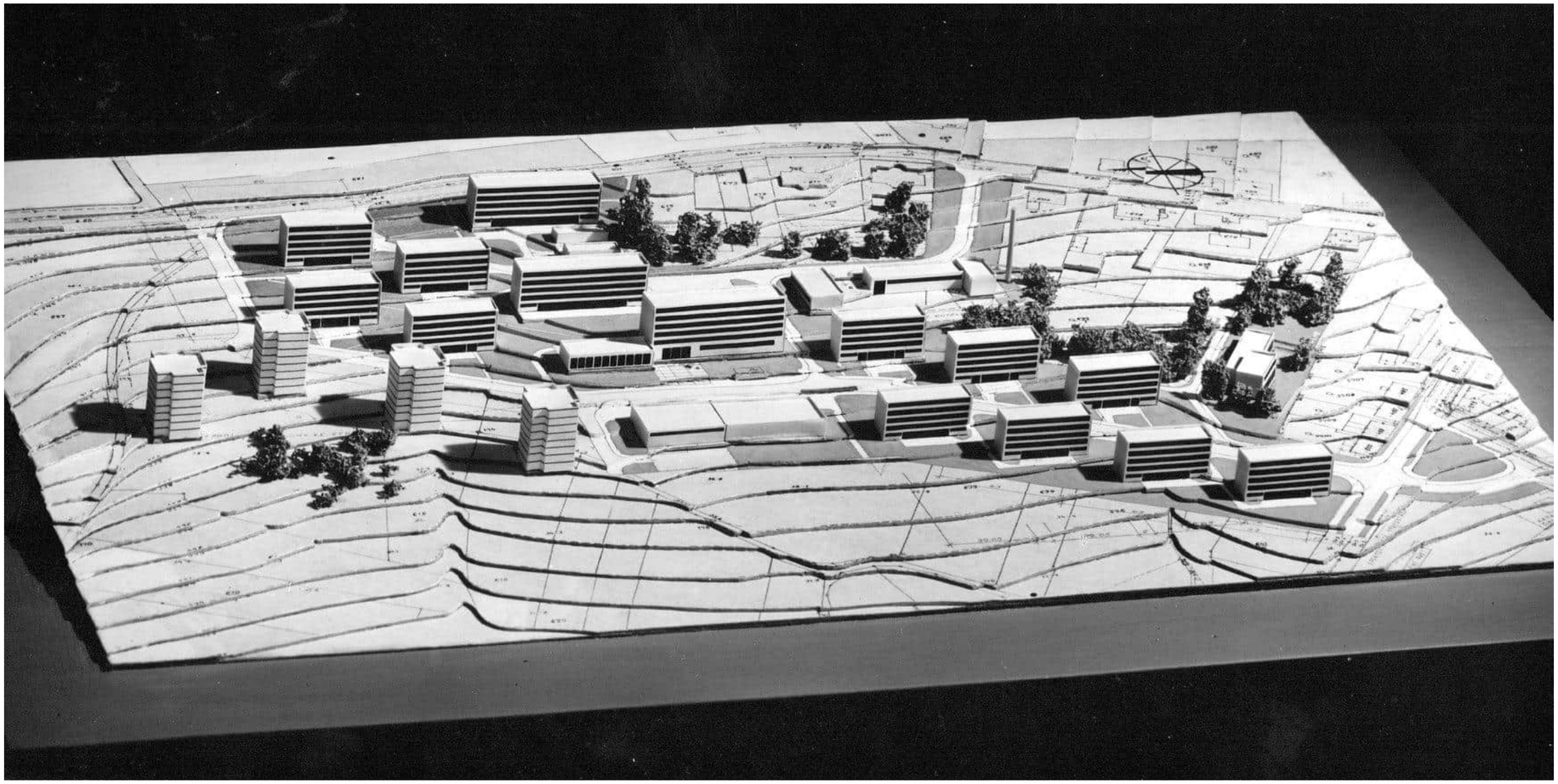
nevzhledné místo

* textové shrnutí SWOT analýzy viz na straně 58

0 30 60 90 120 150m

A.3

Architektonická typologie a stavebně technický stav domů



Model sídliště Malecí

zdroj: Facebook, skupina MYSTERY OF NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ, Ivan Horničár



Panoramatická fotografie sídliště Malecí z dnešní ulice Nad Stadionem (1973–1974)

zdroj: Státní oblastní archiv v Hradci Králové, f. Pozemní stavby, s. p. Hradec Králové, 1945 - 1990 (1991) (NAD 1844); inv. č. 256; sign. 0903; ukl. j. 1 fascikl; Fotodokumentace o činnosti podniku – negativy

28. února 1962 vyšla v náchodském okresním periodiku Nový čas fotografie modelu sídliště Malecí s popisem, že výstavba sídliště začne ještě téhož roku a bude obsahovat 272 bytů, svobodárnu/internát pro 200 pracovníků místního n. p. ZTS Stavostroj a podnikové jesle (celé sídliště bylo pravděpodobně stavěno jako podnikové byty Stavostroje). Projekt sídliště vypracoval KPÚ Hradec Králové (pozdější Stavoprojekt HK) a stavbu realizovaly Pozemní stavby Hradec Králové. Původní projekt byl v pozdějších letech rozšířen ještě o druhou část sídliště v ulicích Nad Stadionem a Školní.











Fotografie sídliště Malecí kolem roku 1975

zdroj: Facebook, skupina MYSTERY OF NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ, Martin Holeček

Výstavba prvních domů začala v roce 1963, a to v ulici Malecí směrem od jihu k severu. Tyto pětipodlažní domy o dvou až čtyřech sekcích s garážemi v přízemí/suterénu jsou vystavěny v krajské panelové soustavě HK60 a pravděpodobně se jedná o upravené řešení domů ze sídliště Slezské Předměstí – Sever v Hradci Králové, které se realizovalo ve stejné době. Domy této soustavy jsou charakteristické svým vnějším vzhledem, který je tvořen lizénami koncových nosných stěn a pásovým členěním oken. Dle dobového tisku hrubá montáž těchto menších domů trvala zhruba 16–18 dní, avšak byla komplikována nestabilní dodávkou a kvalitou panelů z panelárny v Předměřicích nad Labem (problémem zde bylo postupné nahrazování starých forem na panely za nové – občas přišly panely z forem starých, občas z nových; panely ze starých forem již byly nepřesné a musely se na stavbě přisekávat). Výstavba těchto domů byla dokončena v roce 1965.

Součástí této první fáze výstavby v rámci původního projektu je také šestipodlažní (bývalá) svobodárna n. p. Stavostroj, dokončená v roce 1964, a podnikové jesle s kapacitou 55 dětí, vystavěné v letech 1964–1966 svépomocí. V obou případech se jedná o typová řešení vycházející z v té době platného katalogu HK60 (vydání duben 1963). Jesle stejného řešení najdeme na více místech v Hradci Králové a budova svobodárny je totožná s univerzitními kolejemi Na Kotli v Hradci Králové nebo v Pardubicích na Stavařově.

Sídliště Malecí těsně po dokončení 1. části (1. pol. 70. let)




zdroj: https://www.novomestskykuryr.info/010404-maleci.html

Fotografie sídliště Malecí cca 1974–1982 (stavba domů typu T06B fotky cca 1977–1978, barevná cca 1979)

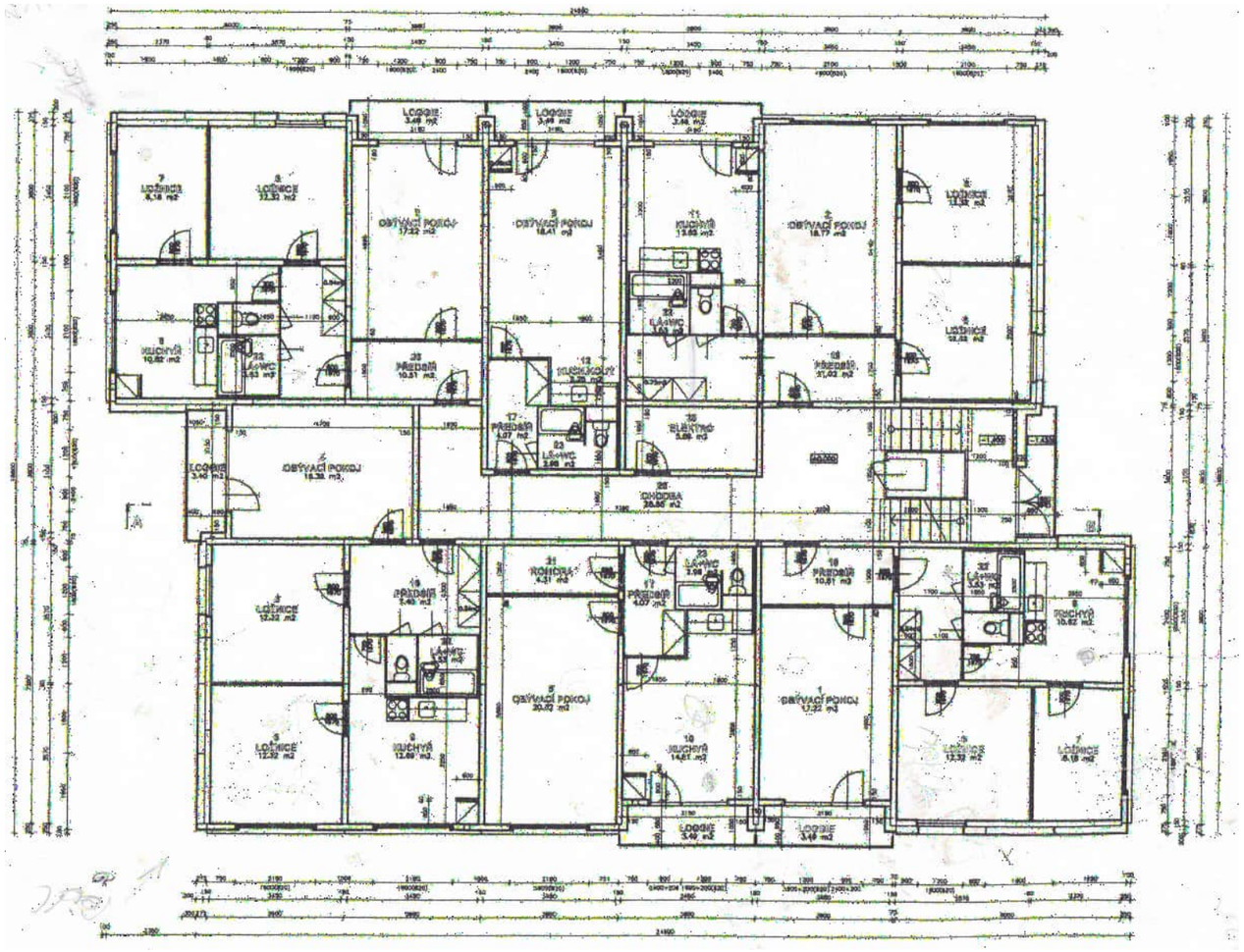


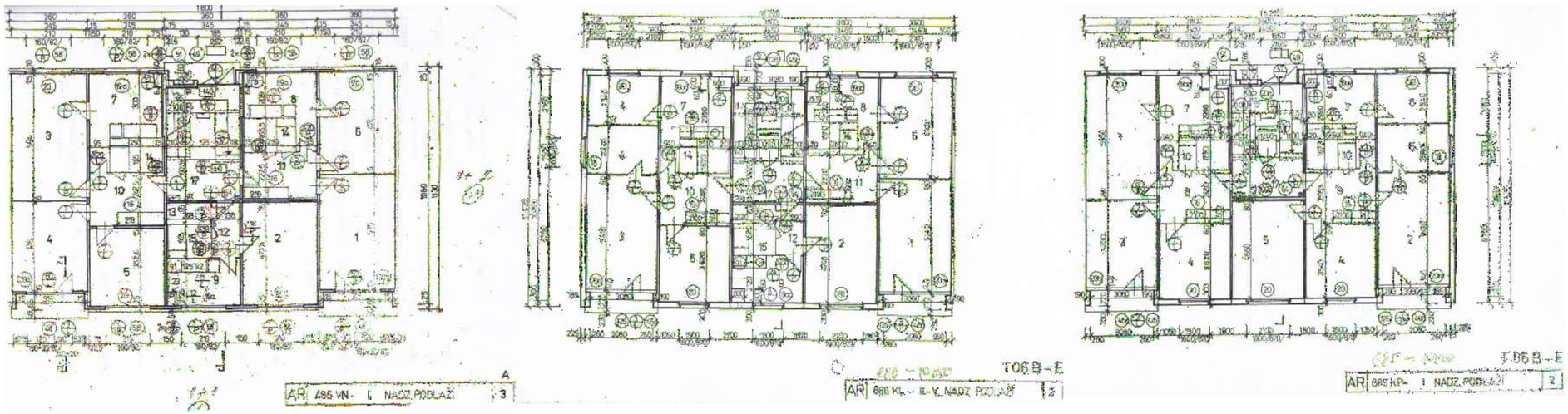
zdroj: Facebook, skupina MYSTERY OF NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ, Milan Labuda

Před dokončením realizace původního projektu došlo k několika změnám technologie, což lze poznat na řešení čtyř bodových domů na severu sídliště. První dva (Malecí 640 a 641) byly realizovány v nástupnické soustavě HK65 cca v letech 1968–1969, zbylé dva (Malecí 851 a 852) pak v soustavě VčKMV T06B-U mezi lety 1977–1979. Historickou zajímavostí domu Malecí 851 bylo od roku 1982 pravidelné pořádání akcí POZOR (neboli Paneláková Organizace Zábavy, Oddechu, Radosti), v rámci kterých probíhalo v místní sušárně např. promítání pohádek („PANELBIO aneb pohádky v naší sušárně“), kurzy nebo besedy.

Vysoká poptávka po bytech dala důvod k rozšíření sídliště o další celek, který tvoří 8 domů v ulici Nad Stadionem. I zde během výstavby došlo ke změnám technologie. Severní čtyřdomí, realizované v letech 1984-1985, je složené z domů soustavy VčKMV T06B-Ue. Jižní čtyřdomí, které následovalo hned po dokončení předchozího, je už složené z domů soustavy VčKMV T06B-E/84. Dispozičně se jedná o identické domy, rozdíl je pouze v technologii obvodového pláště (parapetní vs. celostěnové panely) a úpravě nosných konstrukcí. Skladebně se jedná o domy katalogového označení E4, složené ze sekcí 486KL|486V|485KP. Každý dům má 32 bytů (3|3|2 podle sekcí).

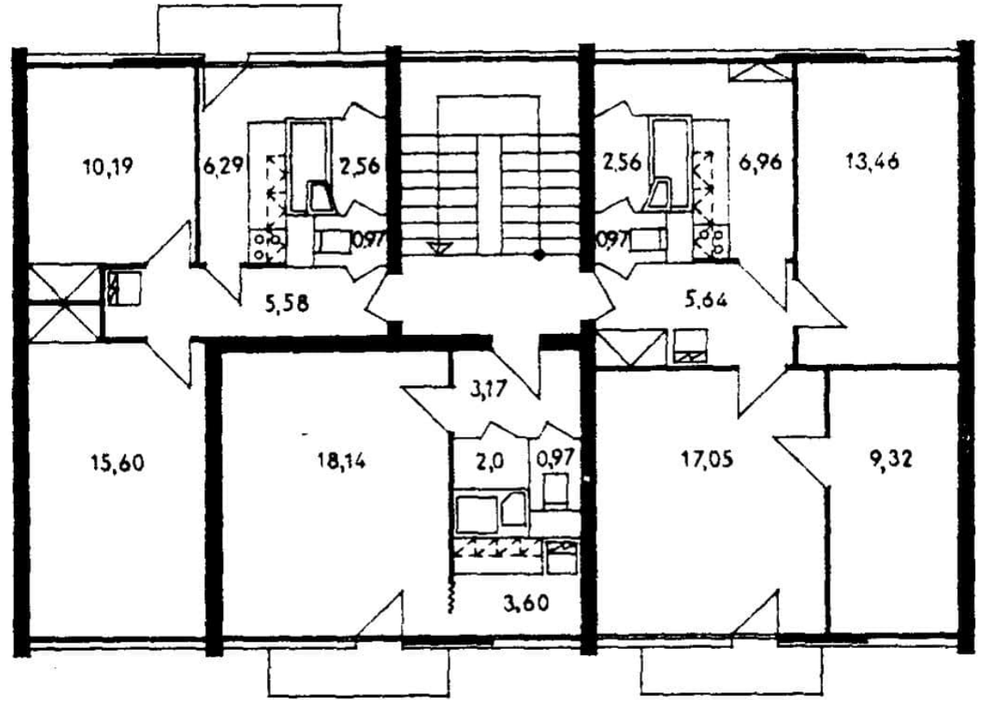
Výkresy z katalogu sekcí T06B (bodový dům BdIV, řadové sekce 86 krajní levá, 86 vložená, 85 krajní pravá); (první číslo v trojčíslí řadové sekce značí podlažnost, zde tedy 485 a 486)





zdroj: Ing. Jiří Štras, zapůjčeno a digitalizováno v rámci výzkumu pro Muzeum východních Čech v Hradci Králové

Výkres dispozičního řešení domů HK60



zdroj: A. Hruška – M. Ježek – J. Karas – B. Rusek – J. Witzany, Komplexní regenerace stavební soustavy HK, Praha 2000, s. 11

Výstavba ZŠ Malecí (MS71, 1. pol. 80. let)



zdroj: Facebook, skupina MYSTERY OF NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ, Vojtěch Mach

Základní škola byla postavena svépomocně v rámci akcí Z v letech 1981–1985, byla však uváděna do provozu průběžně již od roku 1983. Konstrukčně se jedná o montovaný skelet MS71 se skrytými průvlaky. Vedlejší budova učiliště, stejně jako čtvercový objekt technické vybavenosti v ulici 28. října, je výstavby pozdější (druhá polovina 80. let) a jedná se o východočeskou variantu montovaného skeletu S1.2/83, který je charakteristický fasádními panely s terrazzovým vsypem a průběžnými plechovými kryty pro ventilaci v atikových panelech.

Dokončování výstavby ZŠ Malecí (MS71)



zdroj: I. Sirota, Poslední okamžiky před zahájením školního roku v ZŠ Nové Město nad Metují a Trutnov, Pochodeň 206, 1985, s. 3

Miloš Jakeš před ZŠ Malecí zasazuje lípu



Před základní školou na Malecí zasadil soudruh Miloš Jakeš lípu do Sadu míru a přátelství.

zdroj: V. Tichý, Generální tajemník ÚV KSČ soudruh Miloš Jakeš navštívil včera dopoledne náchodský okres, Nový čas 46, 1988

Poruchy štítů, jejich dodatečné kotvení a stav čerstvě po zateplení u domů HK60 na ulici Malecí

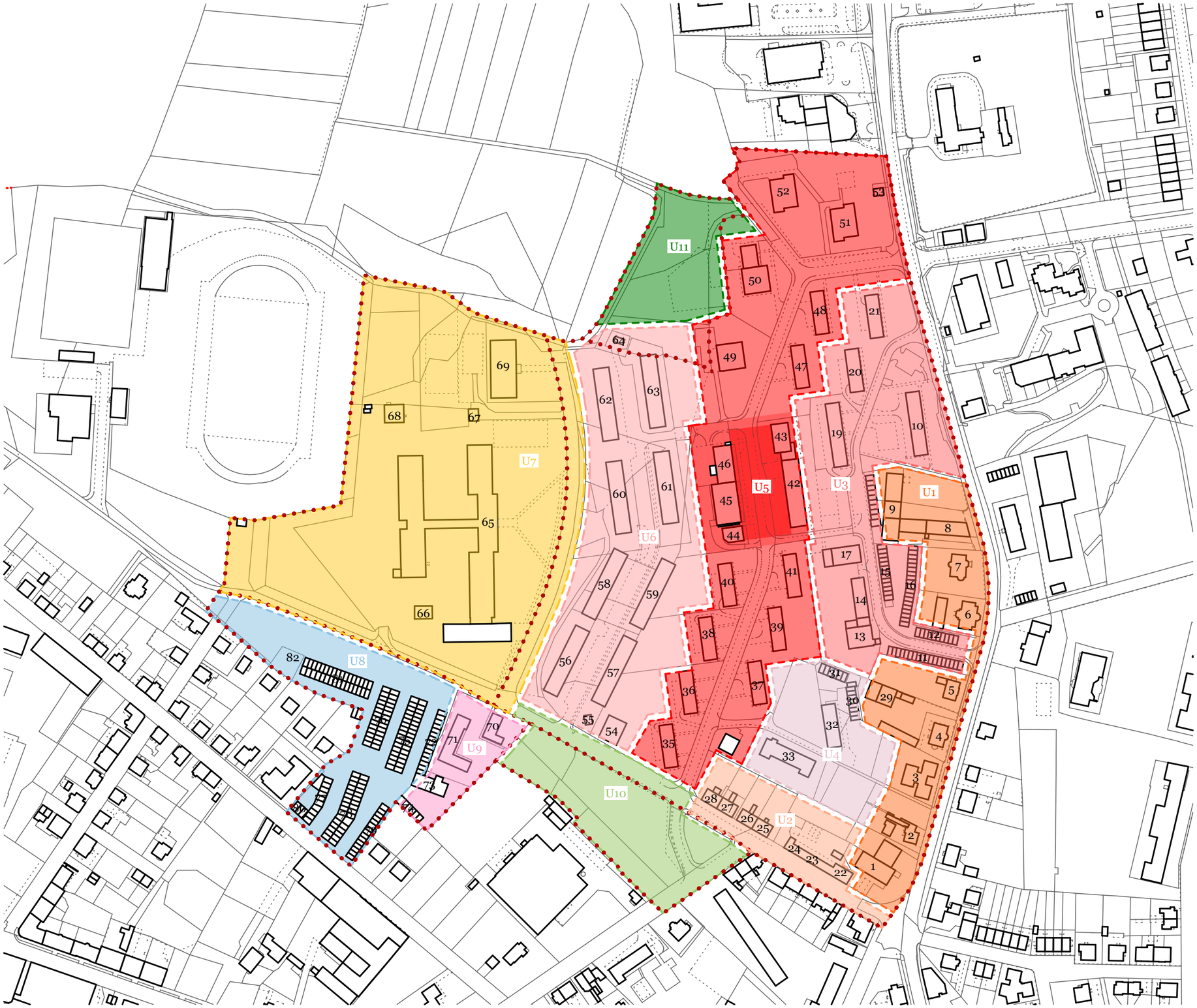


zdroj: A. Hruška – M. Ježek – J. Karas – B. Rusek – J. Witzany, Komplexní regenerace stavební soustavy HK, Praha 2000, s. 114–118



Posuzování poruchy štítů a atik Ing. Ruskem na sídlišti Slezské Předměstí – Markovická v Hradci Králové (1979) *zdroj: Státní okresní archiv v Hradci Králové, f. Městský národní výbor Hradec Králové; přírůstek 59/2010*

Na přelomu 70. a 80. let došlo kvůli typové konstrukční vadě soustavy HK60 k plošnému zajištění štítových a atikových panelů velké části domů kotvami a svorkami k nosné konstrukci, aby se předešlo zřícení a potenciálnímu ohrožení života obyvatel. Tento zásah se nevyhnul ani sídlišti Malecí, jehož celkový vzhled tak byl do jisté míry na několik dalších let poznamenán. Při regeneraci těchto domů byly zmíněné prvky opět odstraněny. Tato vada se již netýkala zbylých domů typu HK65 a T06B.



členění řešeného území na plochy dle jednotlivých typologií

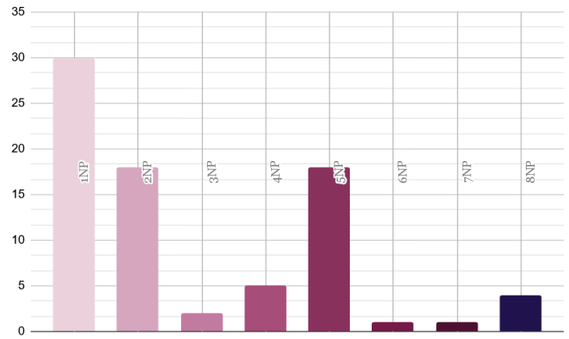
V řešeném území se nachází celkem 82 objektů, z toho je pět ve školním areálu, dva tvoří areál sběrného dvora a trafostanice a zbytek je volně přístupný z veřejného prostoru.

Více jak polovina objektů (52%) slouží funkcí bydlení, pětina (20%) je pak tvořena garážemi, zbylých 30% pokrývají objekty sloužící především veřejné vybavenosti - základní škola, učiliště, obchod, restaurace, sběrný dvůr a další a drobný podíl tvoří i objekty technické infrastruktury a výroby.

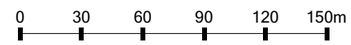
Co se výšky týká, má většina objektů v území 1, 2 nebo 5NP, Ojediněle se pak jiných výšek a to až do 8NP.

Většina objektů v území je rekonstruovaných. Pokud nezapočítáme objekty garáží, má většina domů (68%) zateplenou fasádu a téměř všechny (86%) mají vyměněná okna. Při rekonstrukcích panelových bytových domů je u starších typů HK60 a HK65 respektována původní tektonika v podobě horizontálního členění a často jsou zachovány architektonicky zajímavé klempířské prvky, jako je zábradlí u oken schodišť. I když mají panelové domy po rekonstrukcích různorodou, někdy velmi pestrou barevnost, jsou někdy sjednoceny stejným nebo podobným typem detailu jako jsou zábradlí nebo typy oken. Při rekonstrukci veřejné vybavenosti jako u Denního centra Mandl nebo u Domu dětí a mládeže původní estetika i architektonické prvky nenávratně mizí.
Na ploché střechy bytových panelových domů i jiných objektů jsou ojediněle instalovány solární panely. Nyní se dle terénního průzkumu nachází na třech objektech. Zelená střecha není realizována nikde.

Architektonicky i esteticky nejcennější částí řešeného území jsou bezesporu historizující vily postavené na začátku 20. století kolem ulice T. G. Masaryka. Vzhledem k majetkoprávním poměrům i podstatě této územní studie se jimi však návrhová část nebude dále zabývat. Studie bude v konceptu dále řešit a doporučovat především možné zlepšení a ochranu hodnot budov postavených v rámci socialistické výstavby v druhé polovině 20. století.



objekty v řešeném území dle výšky

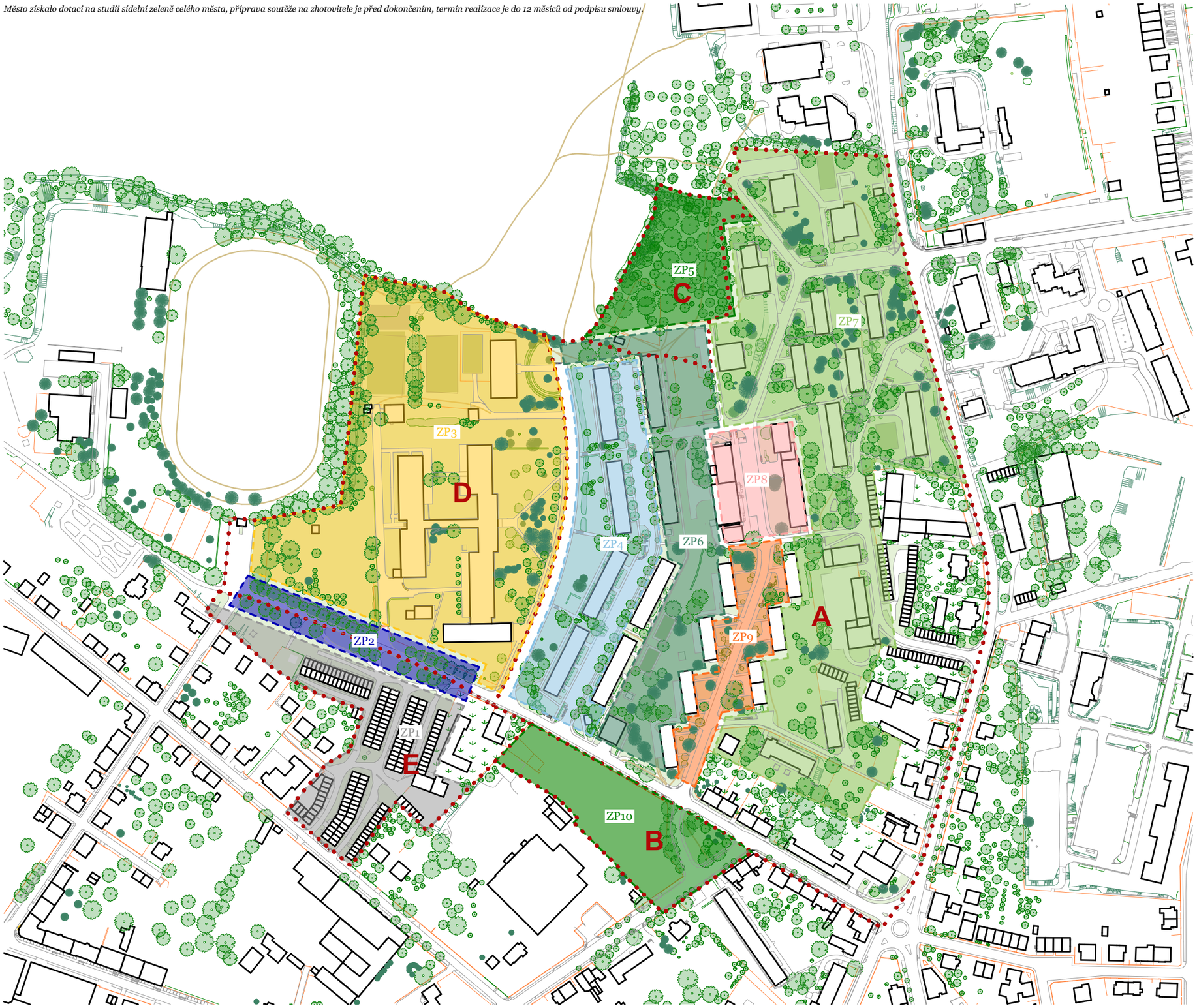


zn.	název	typologie	charakteristika
U1	vilová zástavba podél T. G. Masaryka	vily, viladům, továrna	Oblast tvořená především solitérními historizujícími vilami vystavěnými v první třetině 20. století, což je řadí spolu s domy v lokalitě U2, k nejstarším částem území. V současné době jsou vily postupně opravovány a občas dostavovány. Obytnou zástavbu na severu doplňuje areál, jehož původní, architektonicky zajímavý vstupní objekt byl dostavěn pravděpodobně v 80. letech o další, esteticky spíše utilitární stavby ve dvoře.
U2	zástavba domů podél ulice 28. října	rodinné domy, administrativa, hasičárna	Lokalitu tvoří především jednoduché rodinné domy se sedlovou střechou o výšce jednoho až dvou nadzemních podlaží. Jejich výstavba probíhala v první polovině 20. století a v současné době jsou částečně nebo zcela rekostruované. Na východě domy doplňuje objekt hasičárny postavený v 70. letech, který je díky své věži výraznou dominantou v území.
U3	zástavba kolem ul. Družstevní	bytové domy, sběrný dvůr, veřejná vybavenost, transformátor, garáže	Severní část oblasti tvoří panelové domy o výšce 5NP s garážemi v polozapuštěném podlaží postavené v 60. letech 20. století v konstrukční soustavě HK60. Domy jsou v současné době téměř všechny zrekonstruovány - mají vyměněná okna, zateplené fasády a nové střechy. I přes rekonstrukce bylo zachováno původní horizontální členění fasády a architektonicky zajímavé zábradlí oken u schodišť. Na jihu oblast tvoří celkově rekonstruovaná budova Centra prevence Mandl, chátrající budovou sběrného dvora, částečně rekonstruované garáže a budova transformátoru.
U4	zástavba kolem ulice Malecí-východ	individuální garáže, veřejná vybavenost, bytový dům	Jedna z nejstarších částí socialistické části sídliště postavená na začátku 60. let 20. století se skládá z nyní zcela zrekonstruovaného objektu Domu dětí a mládeže, částečně rekonstruovaného bytového domu se zachovalým orámováním oken a brizolitovou fasádou o výšce 3NP a garáží. K domů přiléhá komunitní zahrada a poměrně rozlehlý park se sadem vedoucí až do centra sídliště.
U5	zástavba kolem ulice Malecí	bytové domy, veřejná vybavenost	Centrální část socialistického sídliště postavená v průběhu 60. a 70. let. Sestává na jihu i na severu z deskových bytových domů o výšce 5NP postavených v konstrukční soustavě HK60, ve středu z objektů občanské vybavenosti (restaurace, samoobsluhy a jeslí) o výšce 2NP a původního objektu svobodáren taktéž z konstrukční soustavy HK60 a o výšce 6NP a na severu z bodových bytových domů o výšce 7NP postavených v konstrukční soustavě HK65 nebo T06B. Domy v této části jsou částečně rekonstruovány - mají většinou vyměněná okna, zateplené fasády a opravené střechy. U většiny bylo zachováno typické horizontální členění fasády, případně architektonicky zajímavé zábradlí u oken schodišť. Na jihu území začala stavba nového bytového domu.
U6	zástavba kolem ul. Nad stadionem	bytové domy, garáže, trafostanice	Novější část sídliště vystavěná v průběhu 80. let 20. století sestává z osmi bytových domů konstrukční soustavy T06B o výšce 5NP. Domy mají více strohou estetiku, než konstrukční soustava HK60, nejvýraznějšími prvky na fasádě jsou lodžie, které se nachází na obou stranách domů. Stejně jako v jiných částech sídliště jsou domy částečně rekonstruované. Na jihu území se nachází objekt garáží a trafostanice.
U7	areál školy	veřejná vybavenost	Areál školy byl budován po celá 80. léta 20. století. Nejdříve byla v akci Z postavena dvoukřídlá budova základní školy o výšce 2NP, následně budova učiliště o 4NP. Obě budovy jsou nyní plně zrekonstruovány a zdají se být v dobrém stavu.
U8	garáže u ul. 28. října	garáže	Lokalita složená ze sedmi objektů individuálních garáží postavených v 60. letech. Garáže jsou stále využívané a částečně rekonstruované.
U9	zástavba na jih od ul. 28. října	rodinný dům, bytový dům	Zástavba na jih od ul. 28. října je různorodá. Nejblíž silnici leží rodinný dům postavený nejspíše v polovině 90. letech. Na jih od něj v současnoti vzniká novostavba bytového domu.
U10	nezastavěná plocha mezi ul. 28. října a Rašínova	nezastavěná plocha	Nezastavěná plocha, jejíž charakter bude určen v dalších fázích návrhu.
U11	nezastavěná plocha na severu řešeného území	nezastavěná plocha	Nezastavěná plocha, jejíž charakter bude určen v dalších fázích návrhu.

A.4

Základní dendrologické zhodnocení sídelní zeleně

Město získalo dotaci na studii sídelní zeleně celého města, příprava soutěže na zhotovitele je před dokončením, termín realizace je do 12 měsíců od podpisu smlouvy.



Základní dendrologický průzkum - členění na jednotlivé plochy

Vegetace sídliště je tvořena několika základními funkčními typy zeleně se specifickým charakterem, kterými jsou: uliční zeleň, pobytové plochy mezi domy, ruderální a zbytkové vegetační plochy a speciální plochy areálu školy a centra sídliště.

Uliční zeleň je tvořená kombinací uličních stromořadí a předzahrádek bytových domů.

Nejvýraznějším liniovým prvkem je lipová alej lemující severní okraj sídliště až k navazujícímu sportovnímu areálu a stromořadí lísky turecké v ulici Nad Stadionem.

Pro předzahrádky jsou charakteristické stříhané linie živých plůtků, stříhané keřové výsadby a skupiny vzrostlých stromů. Ze stříhaných prvků je zřetelná intenzivní péče, ale zároveň zejména u volně rostoucích keřů, řez nerespektuje přirozené růstové vlastnosti a habitus jednotlivých druhů a spíše tak snižuje jejich estetickou i ekologickou hodnotu.

Skupiny vzrostlých stromů vnášejí do uličního prostoru příjemnější měřítko tím, že ho rozčleňují do menších úseků. Zároveň ho také svým charakterem propojují s pobytovými plochami mezi domy a okolní krajinou.

Pobytové plochy mezi domy jsou charakteristické travnatými palouky s roztroušenými skupinami vzrostlých stromů. Skupiny stromů společně s terénními vlnami rozdělují rozsáhlejší celky do menších "zelených pokojů" a výrazně zlepšují mikroklima těchto ploch. Díky tomu přináší vysoký pobytový potenciál.

Použité druhy (smrk, bříza, borovice, javor, lípa, jasan a další) vhodně navazují na okolní krajinu. Jedná se převážně o jedince stejného stáří ve stádiu dospělosti a zejména u krátkověkých dřevin, jako jsou např. břízy začne brzy docházet k jejich postupnému dožití. Důležitá je proto koncepční generační obměna porostů tak, aby nedošlo k jejich rozpadu a tím také ke snížení celkového estetického, ekologického, mikroklimatického a společenského významu těchto ploch.

Ruderální a zbytkové plochy jsou tvořeny rozvojovými částmi území na severní a jižní hranici. V jižním prostoru po bývalých zahrádkách, převládají zejména travní porosty. Severní je složen z hustých stromových a keřových porostů. Severní plocha v současné době hmotově uzavírá prostor sídliště.

Areál školy je tvořen několika menšími funkčními plochami, na západě zakončen širokým vegetačním lemem, na který navazují otevřené travnaté plochy se sadem a menšími roztroušenými skupinami zeleně. Vstup do areálu doprovází skupiny starších dřevin s chaotickými dosadbami bez jasné koncepce.

Centrum sídliště je v současné době z pohledu vegetace nejslabším místem celého řešeného území. Na velké souvislé zpevněné plochy navazují zbytkové plošky vegetace bez jasné hierarchie. Na rozdíl od celého zbytku území se zde nachází jen minimální množství vzrostlých stromů.

zn.	název	charakteristika	současný stav*	druhové složení
ZP1	garáže	zbytkové travnaté plochy v okolí garáží	3	travní porost
ZP2	lipová alej	lipová alej v ul. 28. října, stromy ve fázi dospělosti s velmi dobrým zdravotním stavem i vitalitou	1	lípa
ZP3	areál školy	tvořen několika menšími funkčními plochami, na západě zakončen širokým vegetačním lememem, na který navazují otevřené travnaté plochy se sadem a menšími roztroušenými skupinami zeleně, vstup do areálu tvořen směsí starších dřevin s chaotickými dosadbami bez jasné koncepce	2	západní vegetační lem: lípa, javor, smrk, borovice, topol ovocný sad: jabloně, třešeň vstup: modříny, jabloně, borovice, jalovce, okrasné třešně a další
ZP4	uliční zeleň s předzahrádkami - západní	ulice Školní je od obytných budov oddělnena keřovým lemem, vznikají tak polosoukromé prostory zeleně před obytnými budovami, tvořené roztroušenými skupinami stromů, přímo na vchody navazují úzké pruhy předzahrádek tvořené stříhanými liniemi keřů v ulici Nad Stadionem je silnice lemována stromořadím, předprostor obytných budov tvoří mezší předzahrádky se stříhanými keři	2	stromy: javory, borovice, modříny, douglaska, smrky stromořadí v ul. Nad Stadionem líska turecká keře: šeřík, tis, buxus, bobkovišeň, pámelník a další
ZP5	ruderální porost stromový a keřový	porost tvořený náletovými dřevinami, vytváří zelenou clonu, která jsně zakončuje prostor sídliště, ale zároveň je porost neprostupný a využívaný lidmi bez domova	3	bříza, javor , třešeň, špendlík, akát a další
ZP6	pobytové plochy mezi obytnými domy - západní	polouzavřené polochy zeleně s vysokým pobytovým potenciálem, travnaté plochy s roztroušenými skupinami stromů, stromy ve stádiu dospělosti, v případě bříz, vzhledem k jejich krátkověkosti, začne brzy docházet k jejich postupnému ústupu	2	bříza, borovice, smrk, javor, lípa
ZP7	pobytové plochy mezi obytnými domy - východní	polouzavřené plochy zeleně s vysokým pobytovým potenciálem, travnaté plochy s roztroušenými skupinami stromů, stromy ve stádiu dospělosti, v případě bříz, vzhledem k jejich krátkověkosti, začne brzy docházet k jejich postupnému ústupu, v případě jasanů hrozí napadení houbu Chalara fraxinea, která se v současné době výrazněji šíří	2	bříza, borovice, smrk, javor, lípa, jasan
ZP8	centrum sídliště	velké zpevněné plochy se zbytkovými plochami vegetace bez jasné hierarchie, minimální množství vzrostlých stromů	3	borovice, smrk
ZP9	uliční zeleň s předzahrádkami - východní	předzahrádky před vchody tvořené skupinami stromů, příjemné členění ulice	2	smrk, javor, borovice
ZP10	ruderální porost převážně travní	převážně travní porost s mladými nálety	3	

*

1 výborný
2 uspokojivý
3 neuspokojivý

A.5
Analýza dopravy

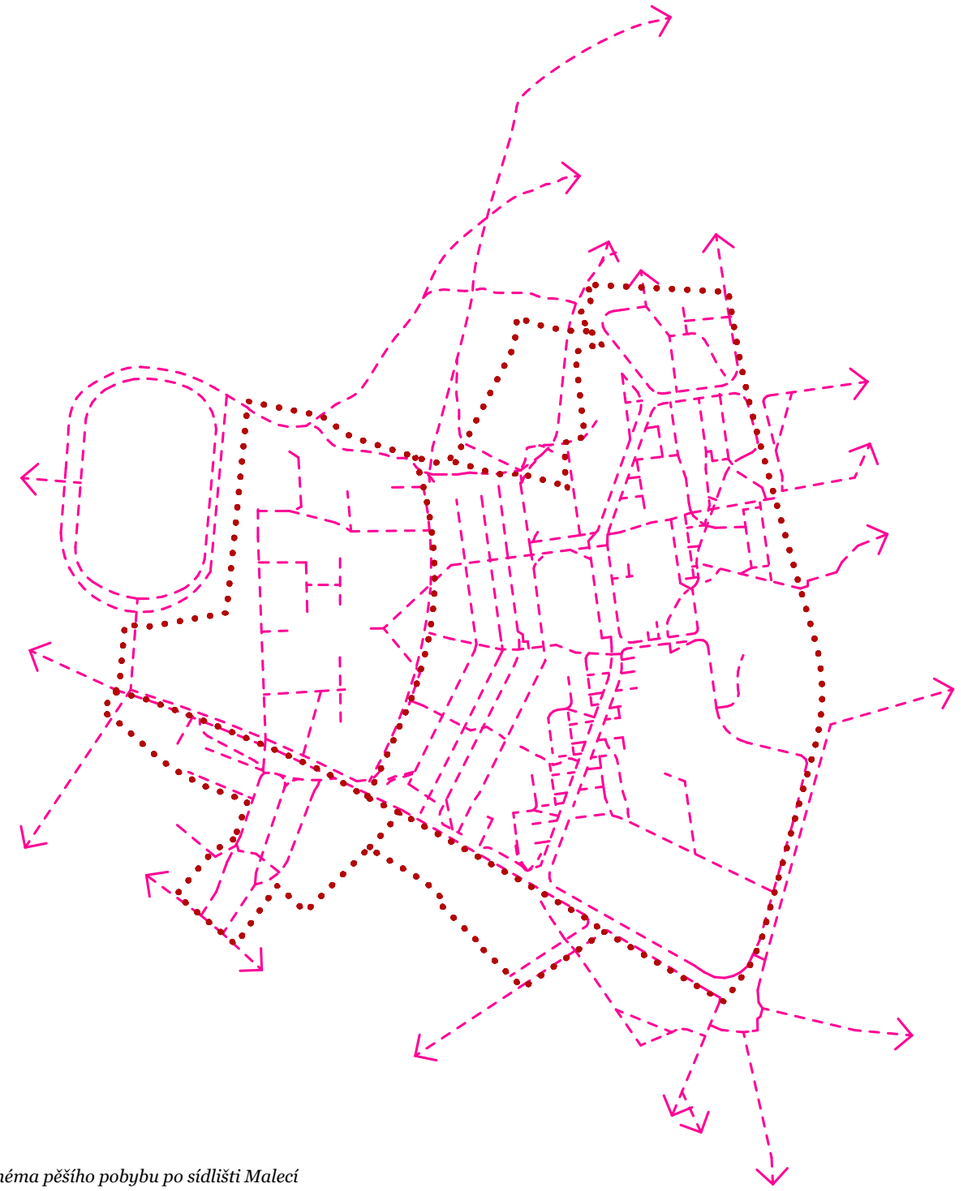


Schéma pěšího pobybu po sídlišti Malecí

Schéma ploch užívaných pro parkování na sídlišti Malecí

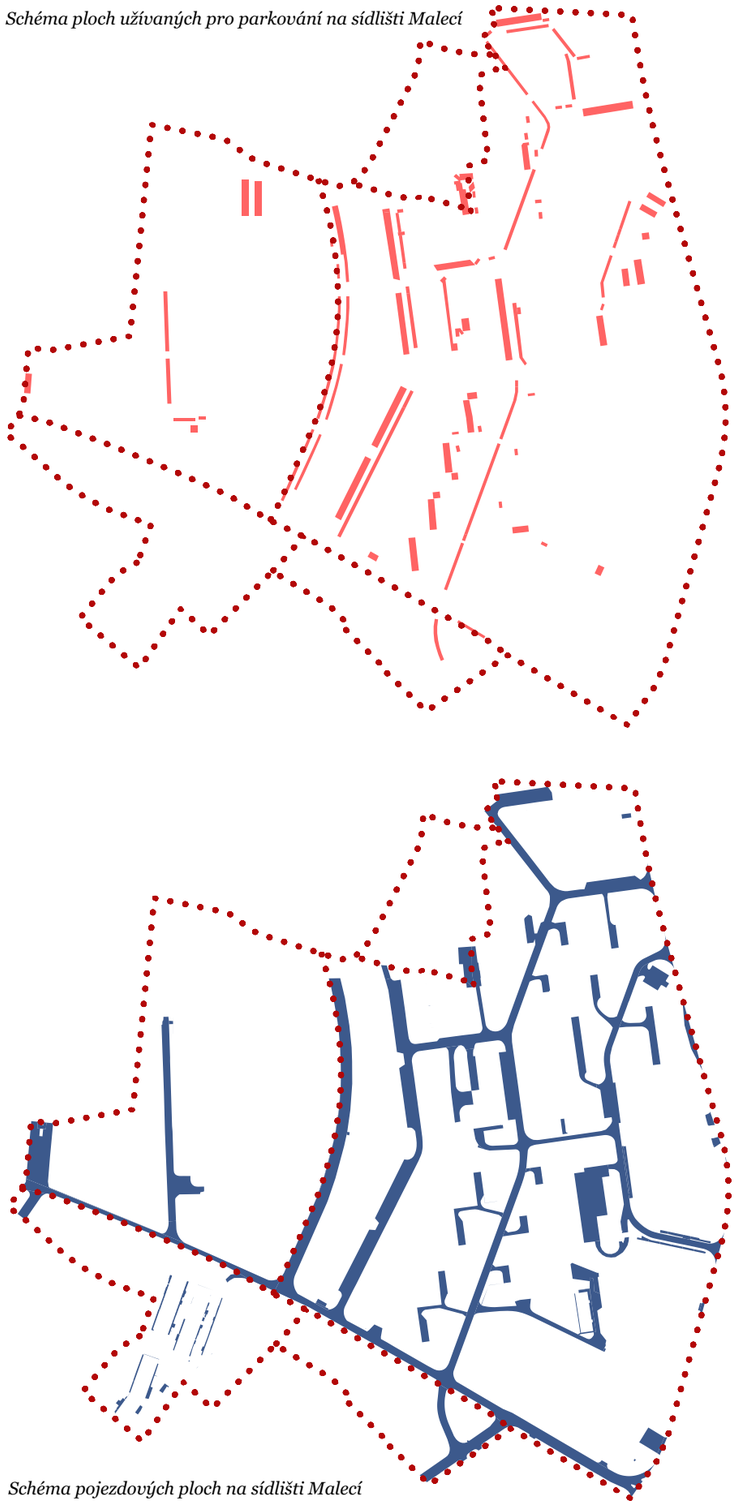


Schéma pojezdových ploch na sídlišti Malecí

Výchozí stav organizace dopravy v řešeném území je determinován charakterem zástavby (sídlištní modernistická zástavba) i dobou jejího vzniku, ve které byly převážně akcentovány požadavky automobilové dopravy před vytvářením kvalitních podmínek pro pohyb pěších či pro využívání cyklistické dopravy.

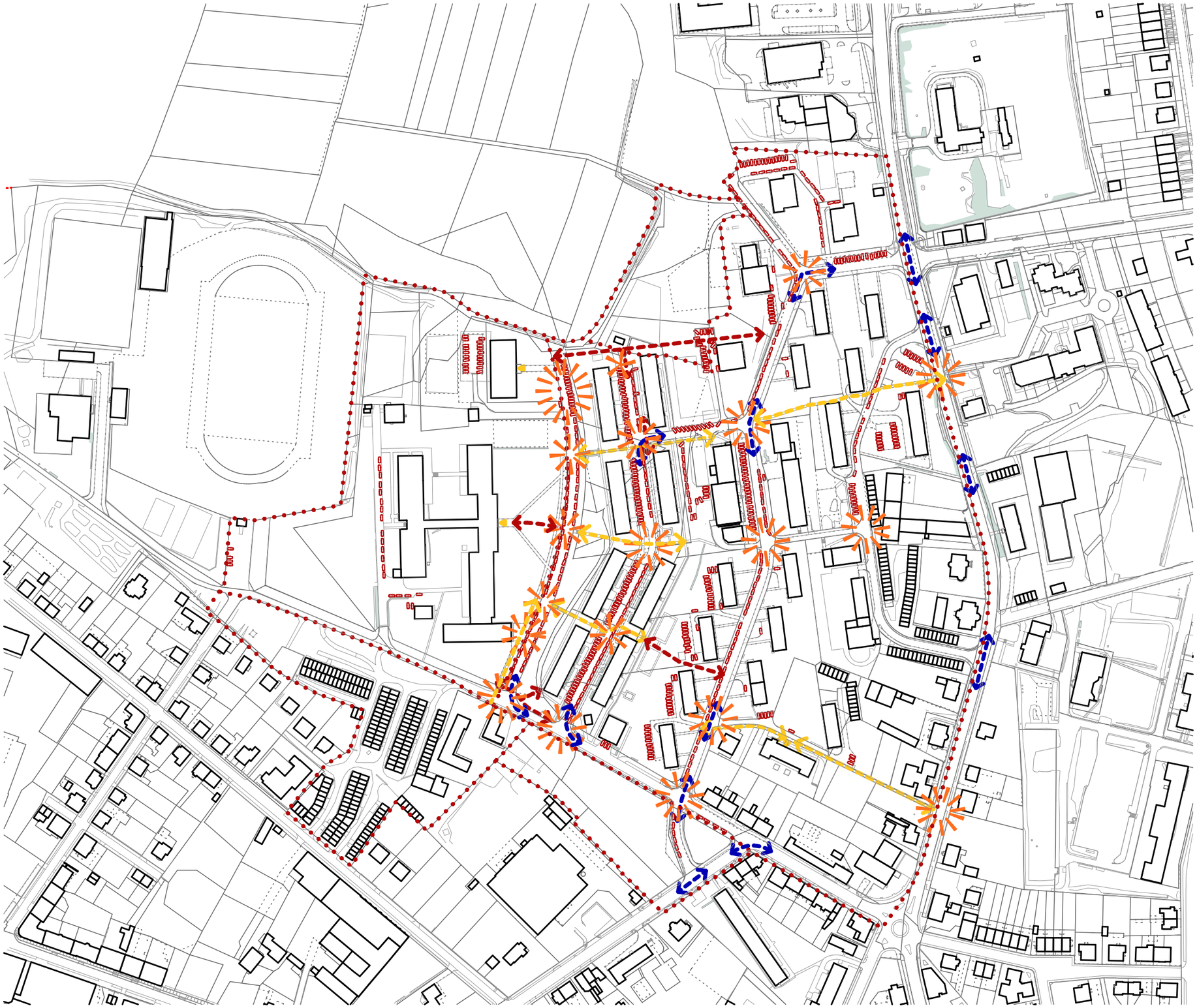
Ulice v řešené oblasti lze z hlediska významu a stavebního uspořádání kategorizovat jako místní komunikace funkční skupiny C („obslužné komunikace“, ve smyslu ČSN 73 6110). Výhodou je praktická absence tranzitní motorové dopravy (zbytné dopravy I. stupně) přes sídlištní zástavbu. Z hlediska sítě pozemních komunikací je řešená oblast napojena na jihu na osu Rašínova – 28. května (místní komunikace funkční skupiny B) a na východě na ul. T. G. Masaryka (průtah silnice I/14). Fyzický průjezd je teoreticky možný i přes oblast samostatných garáží do ul. Smetanova.

Vzhledem k charakteru zástavby se pěší vazby nesoustřeďují pouze podél místních komunikací, ale prostupují celým územím mimo topologii komunikační sítě. V řešeném území se nacházejí školské instituce (Základní škola Nové Město nad Metují, Školní 1000; Střední průmyslová škola Odborná škola Nové město nad Metují; Dům dětí a mládeže Stonožka) a sportoviště, jejichž přítomnost generuje specifické pěší vazby v území, u kterých by mělo být v maximální možné míře sledováno hledisko samostatného bezpečného pohybu dětí („bezpečné cesty do škol“).

Uliční prostory i další veřejná prostranství v řešeném území jsou zatíženy vysokou poptávkou po parkování generovanou vícepatrovými obytnými domy sídlištní zástavby.

Obecně lze konstatovat, že uliční prostory, respektive prostory místních komunikací, jejich současné uspořádání a řešení jednotlivých módů dopravy v nich neodpovídají současným moderním požadavkům na kvalitní podmínky pro pěší a cyklisty, požadavkům na bezbariérovost, zklidnění motorové dopravy. Zároveň vykazují některé dopravně-inženýrské závady (viz dále).

Analýza jednotlivých módů dopravy byla provedena na základě veřejně dostupných zdrojů, proběhlé participace s občany a místních šetření provedených 26.6.2025 a 30.6.2025.



Problémové schéma dopravy

Prakticky v celém řešeném území nejsou vytvořeny kvalitní podmínky pro pohyb pěších, zároveň byla identifikována řada konkrétních míst, která nesplňují parametry z hlediska bezpečnosti pěších v rámci silničního provozu. Hlavní zjištěné problémy lze shrnout do následujících bodů:

1. absence některých pěších tras v rámci širšího území – z hlediska širšího území nejsou některé logické pěší vazby přiznané, pěší trasy chybí i podél některých úseků komunikací, určitou otázkou je i pěší prostupnost „vnitrobloků“, zejména mezi ul. Malecí a Nad Stadionem;

2. neprovedené či nepřiznané pěší vazby – nevhodná křížení pěších tras s komunikacemi, v rámci křižovatek ulic, při křížení pěší trasy s místní komunikací či přerušené chodníky v místech vjezdů do objektů, respektive připojení míst ležících mimo pozemní komunikaci;

3. řada úseků pěší infrastruktury nesplňuje minimální šířku alespoň 1,50 m;

4. nesplnění požadavků bezbariérovosti – prakticky na žádné pěší trase v řešeném území nejsou splněny požadavky bezbariérovosti, respektive požadavky na bezpečný a samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace ve smyslu ČSN 73 4001; tento nedostatek lze vnímat jako závažný, vzhledem k tomu, že se týká i pěších tras vedoucích do veřejných školních institucí;

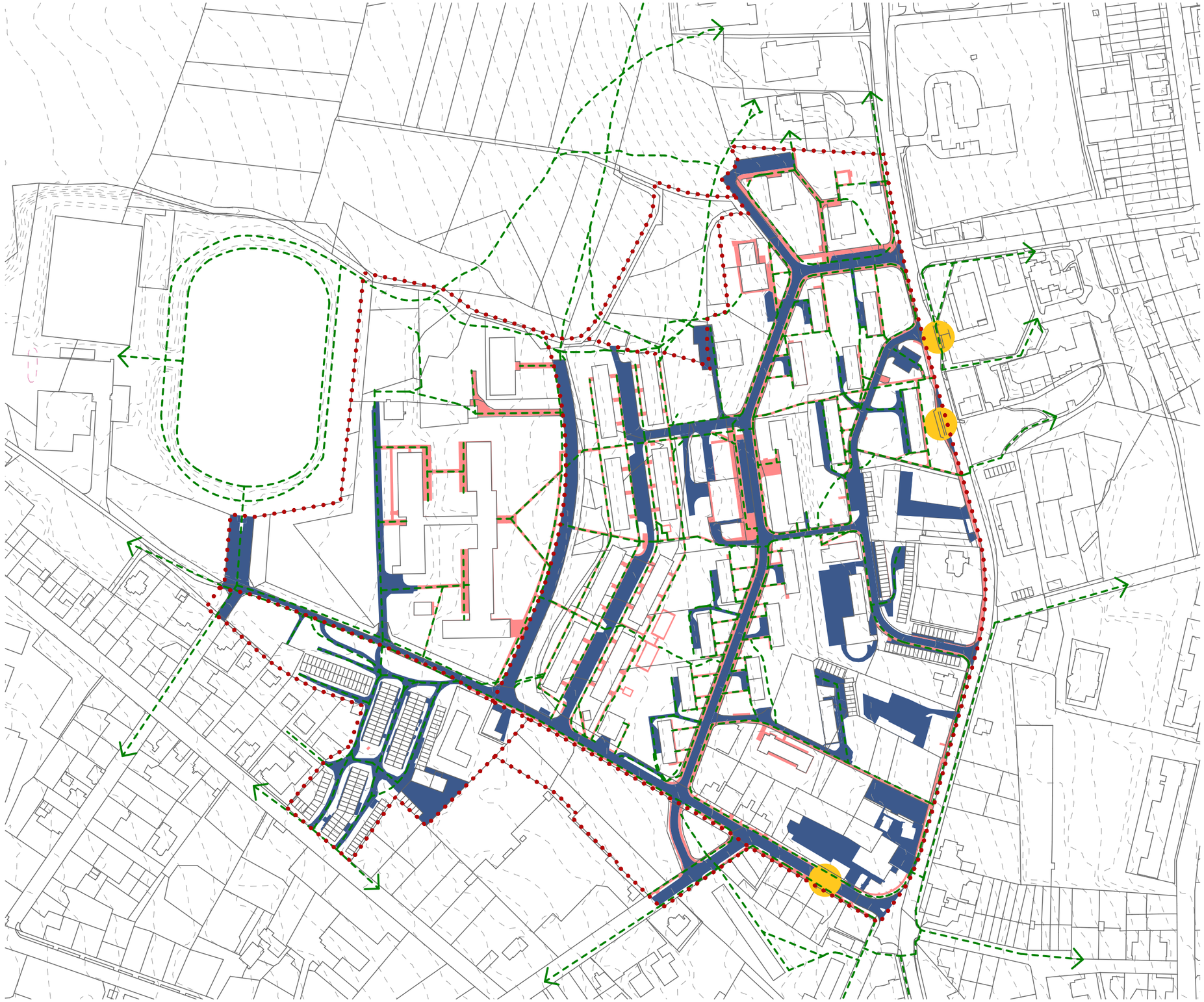
5. nesplněné požadavky „bezpečných cest do škol“, zejména v místech křížení pěších tras do škol s pozemními komunikacemi a bezbariérovosti;

6. problematické rozhledové poměry při křížení pěších tras s pozemní komunikací;

7. blokování či značné zúžení efektivní šířky pěší trasy vlivem parkujících vozidel zejména v ulici Nad Stadionem;

8. obecně neuspokojivý stavebně-technický stav řady úseků infrastruktury pro pěší;

9. V celém území nejsou provedena žádná infrastrukturní, organizační či podpůrná opatření pro užívání cyklistické dopravy.



Územím sídliště Malecí nejsou vedeny linky veřejné dopravy. Dopravní obsluhu sídliště Malecí a jeho nejbližšího okolí zajišťují autobusové zastávky na hranici řešeného území:

„Nové město nad Metují, Dům hasičů“ v ulici 28. října obsluhovaná autobusovou linkou 267 (charakter MHD Nové město nad Metují)

Stavební typ zastávek (zastávka v jízdním pruhu ve smyslu ČSN 73 6425-1) je pro tuto zastávku obecně vhodný, nejsou však adekvátně řešeny pěší vazby v oblasti zastávky (nejbližší přechod pro chodce je od zastávky relativně vzdálený).

„Nové Město nad Metují, Malecí nemocnice“ v ulici T. G. Masaryka obsluhovaná autobusovou linkou 267 i regionálními meziměstskými linkami integrovanými do systému IREDO (305, 309, 334, 399).

Stavební typ zastávek (zastávka v zastávkovém pruhu ve smyslu ČSN 73 6425-1) je pro tyto zastávky obecně vhodný, umístění zastávky v území je rovněž odpovídající. Významným nedostatkem je absence přechodu pro chodce v poloze mezi zastávkovými stanovišti – místo pro přecházení u zastávky veřejné dopravy přes silnici I. třídy, které je součástí cest do školy, je zcela nevhodné.

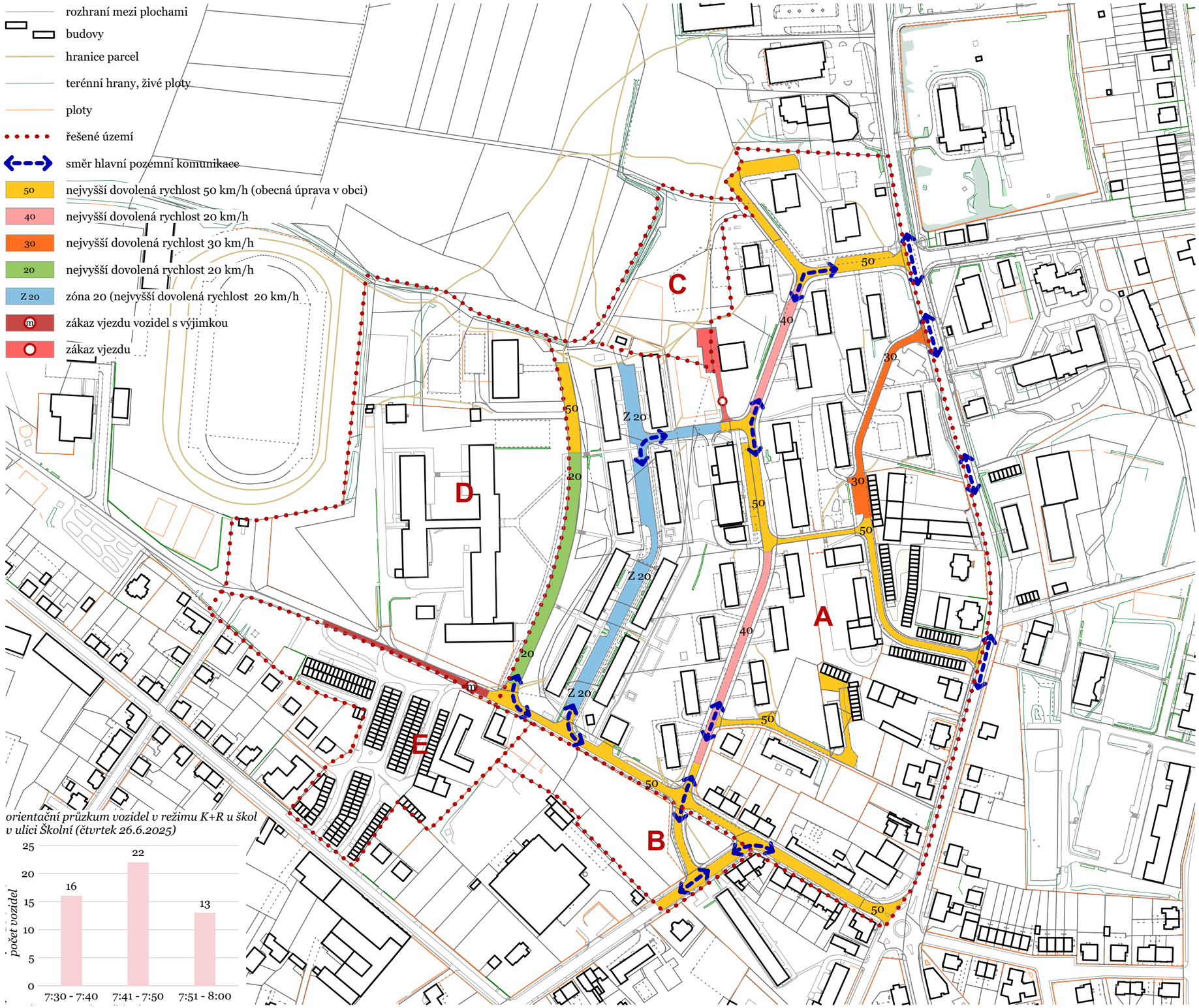


Schéma dopravního režimu

orientační průzkum vozidel v režimu K+R u škol v ulici Školní (čtvrtek 26.6.2025)

Přestože charakter ulic sídliště (Nad Stadionem, Malecí, Družstevní) je z hlediska automobilové dopravy shodný, dopravní režim zde není jednotný - ulice nad Nad Stadionem je vyznačena jako zóna 20, v ostatních úsecích ulic platí obecná pravidla pro jízdu v obci - nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, lokálně v některých místech snížená na 40 km/h či 30 km/h. Snížení rychlosti je navíc v některých případech vyznačenou pouze v jednom směru, pravděpodobně nedůsledností při stanovení místní úpravy provozu. Prakticky na všech křižovatkách je vyznačena hlavní pozemní komunikace.

Všechny tyto ulice mají konvenční uspořádání odpovídající obslužným komunikacím, avšak bez žádných prvků zklidnění dopravy. To v zásadě odporuje současné dopravně-inženýrské praxi, kdy se v územích s podobným charakterem aplikuje jednotný dopravní režim, přednost zprava a důsledné zklidnění dopravy. Kromě nevhodně řešených či neřešených křížení pěších tras s komunikacemi (viz výše) se na některých místech jeví jako problematické rozhledové poměry (například na křižovatce Nad Stadionem x 28. října či ve směrovém oblouku u stanoviště nádob na odpad v ul. Nad Stadionem.

Ul. Školní prochází předprostorem dvou školních zařízení. V ulici nejsou provedeny žádné prvky zklidnění dopravy, opatření pro zajištění bezpečnosti chodců (dětí) jsou omezena pouze na podélné zpomalovací prahy, běžným jevem je však parkování vozidel v rozhledových poměrech přechodů pro chodce, přecházení ulice od „prostředních“ schodů není zajištěno vůbec. Ulice je „slepá“, což je v kontextu školy silnou stránkou (žádná „tranzitní“ doprava před školou). Pohyb a otáčení vozidel, kterými dovážejí rodiče děti školy (K+R) se děje buď prostřednictvím „plácku“ u tělocvičny, nebo náhodně po celé délce ulice.

Jako určitý problém se rovněž jeví nejednoznačnost statutu „komunikací“ připojujících prostory před obytnými domy na straně garáží k pozemní komunikaci (ulici), kdy některá jsou provedena (fyzicky i dopravním značením) jako připojení míst ležících mimo pozemní komunikaci, provedení některých má charakter účelové komunikace. Tuto problematiku je třeba do budoucna vyjasnit, aby nemohlo docházet k nejistotě z hlediska práv a povinností účastníků silničního provozu.

V kontextu současné dopravně-inženýrské praxe se současné dopravní řešení řešené oblasti jeví jako nevhodné, a to zejména z následujících důvodů:

- nejednotnost dopravního režimu

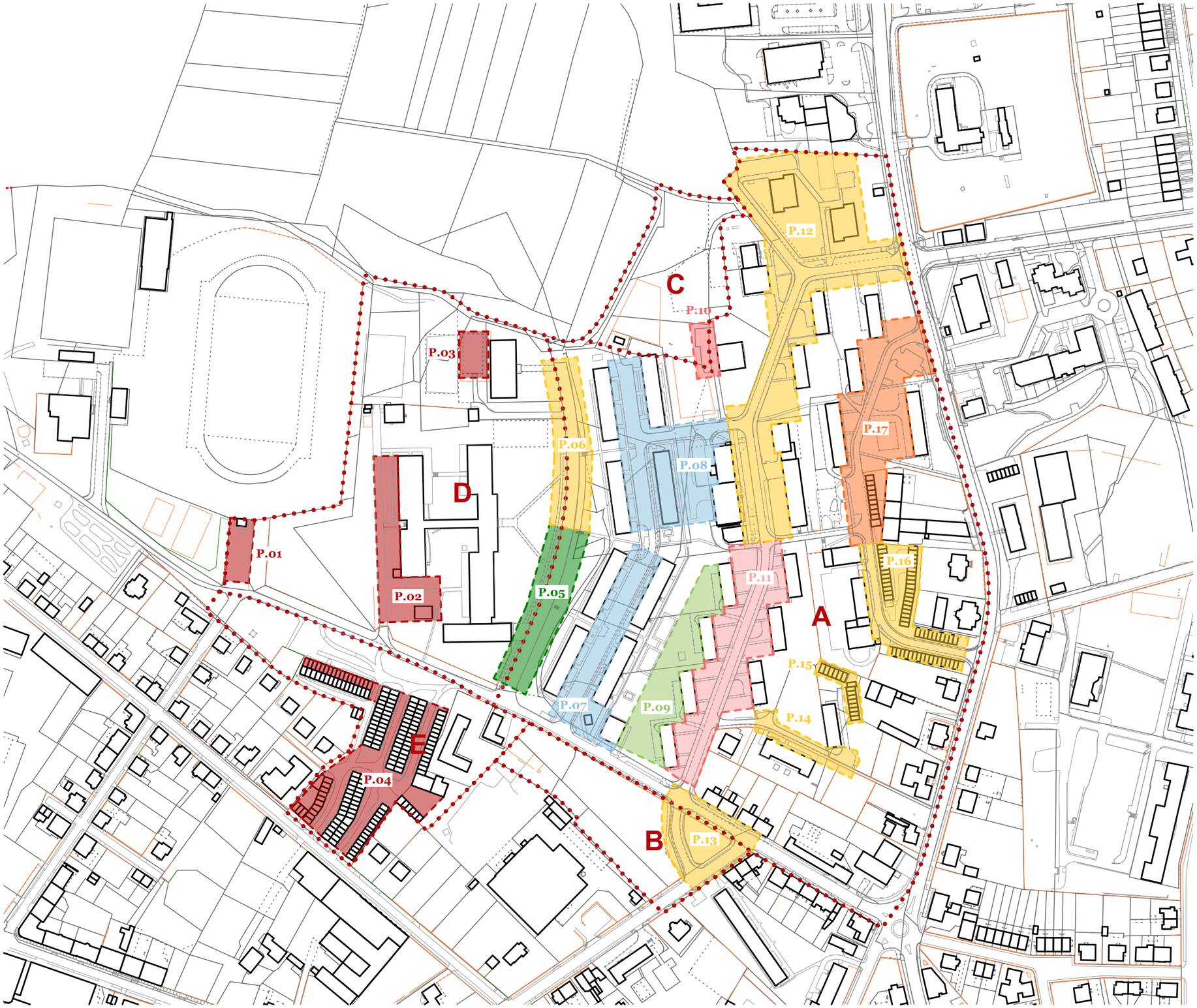
- zbytné vyznačování hlavní pozemní komunikace na křižovatkách a související nadbytek dopravního značení

- absence prvků zklidnění dopravy, včetně nedostatečného zklidnění dopravy v předškolním prostoru

- neřešení či nevhodné řešení křížení pěších tras a pozemních komunikací

- problematické rozhledové poměry na některých místech

0 30 60 90 120 150m



Analýza dopravy v klidu - členění na jednotlivé plochy

Vzhledem k sídlištnímu charakteru zástavby je v řešeném území poměrně velká poptávka po rezidentním parkování. Přestože některé obytné domy disponují individuálními garážemi, případně parkovacími stáními v rámci soukromého pozemku, většina poptávky po parkování je uspokojována v rámci uličních prostorů, respektive na veřejných pozemcích města.

Ve většině uličních prostorů nejsou parkovací stání vyznačena vodorovným dopravním značením.

Vzhledem k evidentnímu převisu poptávky po parkování v některých úsecích uliční sítě řešeného území dochází na pravidelné bázi k porušování pravidel silničního provozu parkování vozidel v křižovatkách (§ 27 Zákona č. 361/2000 Sb.), kde dochází k nedodržování minimálního odstupu 5 metrů od křižovatky a přechodu pro chodce, čímž jsou zhoršeny rozhledové poměry a ohrožena bezpečnost silničního provozu, či odstavování vozidel při nedodržené minimální šířce volného průjezdu (§ 25 Zákona č. 361/2000 Sb.), což může mít negativní vliv na případný průjezd vozidel IZS. K parkování vozidel opakovaně dochází i na městské zeleni (travnatých nezpevněných plochách).

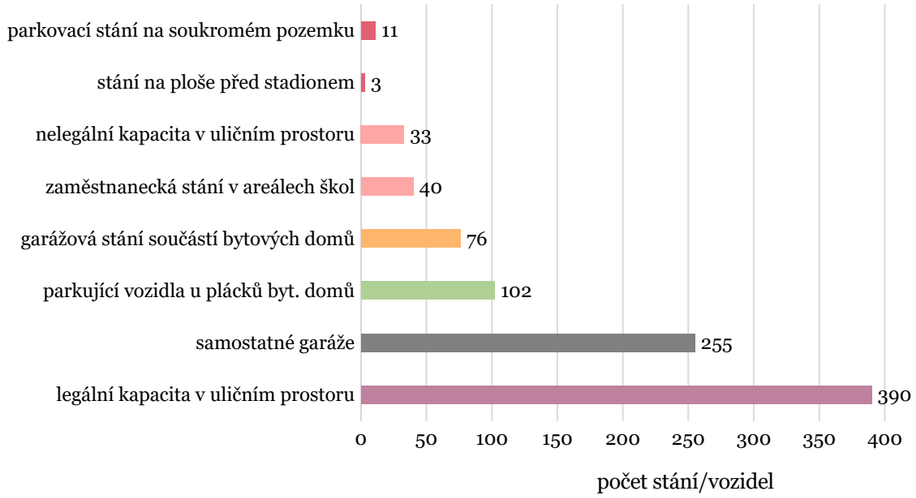
Obecně lze konstatovat, že rezidentní parkování není dostatečně regulované a vlivem negativních jevů s tím spojených dochází k celkovému snížení bezpečnosti pohybu chodců, bariérovému efektu parkujících vozidel i degradaci veřejných prostranství.

Ilustraci neutěšeného stavu zprostředkovává také následující výtah z textové části Územně analytických podkladů z roku 2024:

Největší problémy s parkováním jsou v lokalitě Luštinec, Malecí, Na Bořetíně a v Nerudově ul., kde je permanentní nedostatek parkovacích ploch, který se projevuje především ve večerních hodinách, kdy se většina obyvatel vrací do svých domovů. Obyvatelé poté parkují své automobily téměř všude, kde je to možné, včetně zelených ploch v okolí komunikací, které jsou často v majetku Města Nové Město nad Metují. Tyto plochy jsou tak postupně degradovány (travní povrch zničen, zhutňování půdy a vznik terénních deformací) a přestávají plnit svou pozitivní estetickou funkci. V lokalitě Malecí je obyvatelům ve večerních a nočních hodinách k dispozici velká parkovací plocha před blízkými supermarkety, která ovšem není využívána. Důvodem je větší vzdálenost od domova a také reálná obava o bezpečnost zde zaparkovaných automobilů (možná krádež, ale i vandalismus).

0 30 60 90 120 150m

teoretická kapacita parkování v řešeném území (výchozí stav 06/2025)



V rámci celého řešeného území je v současnosti oficiálně vyznačeno 203 parkovacích stání. Místním šetřením teoretických kapacit bylo identifikováno v území celkem 910 možných stání a vozidel. Z tohoto je 59 % kapacit ve veřejném prostranství, 28 % v samostatných garáží, 8 % v garážích bytových domů a 5 % v rámci školního areálu a stadionu. Výše uvedené hodnoty nevyjadřují reálný počet parkujících automobilů v území, nýbrž maximální možnou kapacitu, kterou momentální prostorové podmínky před návrhovou částí studie území umožňují a to i přesto, že část těchto kapacit zaujímají nelegální stání.

V rámci veřejných prostranství sídliště Malecí (bez garáží, školních pozemků a stadionu) bylo třemi terénními průzkumy v průběhu června 2025 a analýzou ortofoto snímků (ze zdroje ČÚZK) zjištěno celkem 536 parkujících vozidel. Z toho bylo identifikováno 73 % legálně parkujících vozidel, 6 % vozidel parkuje v rozporu s příslušnými ustanoveními zákona Zákona č. 361/2000 Sb., 19 % vozidel stojí na veřejné zeleni a 2 % vozidel stojí na soukromých pozemcích.

		P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	P.06	P.07	P.08	P.09	P.10	P.11	P.12	P.13	P.14	P.15	P.16	P.17
	Celkem	U Stadionu	U ZŠ	SOU	Garáže 28. října	Školní I	Školní II	Nad Stadionem I	Nad Stadionem II	Vnitroblok	U č.p. 640	Malecí I	Malecí II	28. října_	U DDM	Garáže ul. Malecí	Garáže ul. Družstevní	Družstevní ul.
legální kapacita v uličním prostoru*	**390**					35	39	63	65		19	28	93	10	8			30
nelegální kapacita v uličním prostoru**	**33**						1	8	8		1	3	8		1			3
parkování v zeleni***	**102**								18	50		2	14					18
počet parkujících aut na soukromém pozemku stání u č.p. 641, pozemek č. 614/3	**11**												11					
garážová stání, která jsou součástí bytových domů	**76**											36	10					30
počet samostatných garáží	**255**				171											14	60	10
zaměstnanecká stání v areálech škol	**40**		20	20														
stání před stadionem	**3**	3																
CELKEM	**910**	3	20	20	171	35	40	71	91	50	20	69	136	10	9	14	90	61

*odborný odhad počtu parkovacích stání naplňující znaky podmínek Zákona č. 361/2000 Sb.

**pravidelně parkující vozidla v uličním prostoru porušující příslušná ustanovení Zákona č. 361/2000 Sb.

***pravidelně parkující vozidla u plácků bytových domů na pozemcích města / veřejné zeleni (odhadovaný počet)

A.6

Analýza pokrytí území veřejnými službami

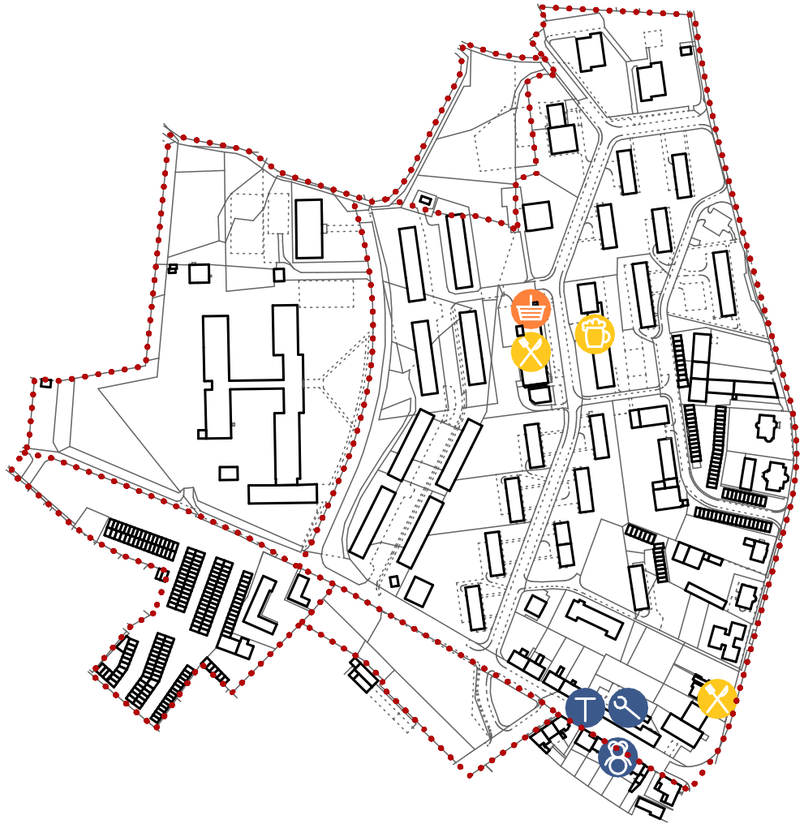
Řešené území je dle dostupných informací dostatečně obslouženo obchody a jinými službami. V centru ulice Malecí se nachází restaurace, prodejna potravin a bar, ale také chirurgická ambulance a dětský a dorostový lékař. V poslední době byly v místě za prodejnou potravin umístěny výdejní boxy.

V maximální dochozí vzdálenosti 500m směrem na sever od řešeného území je pak obchodní zóna se supermarketem, drogerií, elektro potřebami a dalšími službami, kam si obyvatelé z Malecí často zkracují cestu pěšinami srz pole nebo porost v oblasti C řešeného území. Další služby jsou dobře dostupné pěšky i směrem k centru města.

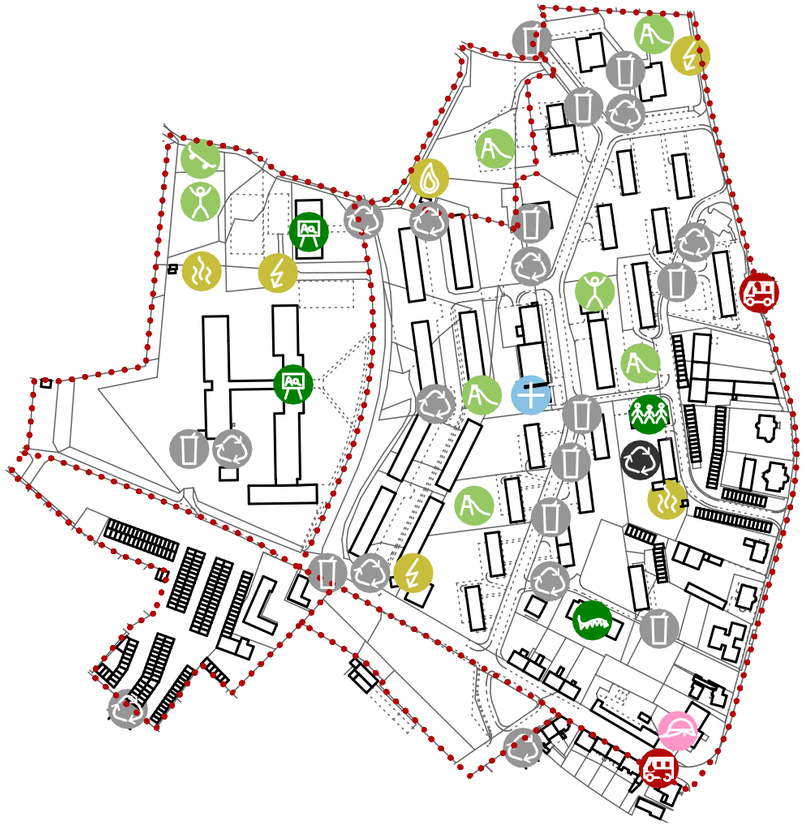
Vzhledem k povaze veřejných prostranství sídlišť je Malecí dobře zásobeno hřišti a velikou výhodou je přítomnost škol, domu dětí a mládeže Stonožka a také kvalitních herních ploch či nového skateparku v blízkosti stadionu. Některá z dětských hřišť byla v posledních letech rekonstruována, jiné plochy (například plochy pro badminton či volejbal) by potřebovaly oživit.

Nemalou výhodou je i poloha území na kraji města, která nabízí možnost procházek do okolní krajiny. Tuto výhodu doporučujeme mít na paměti zejména při výstavbě v okolních zastavitelných plochách i při případné stavbě městského obchvatu.

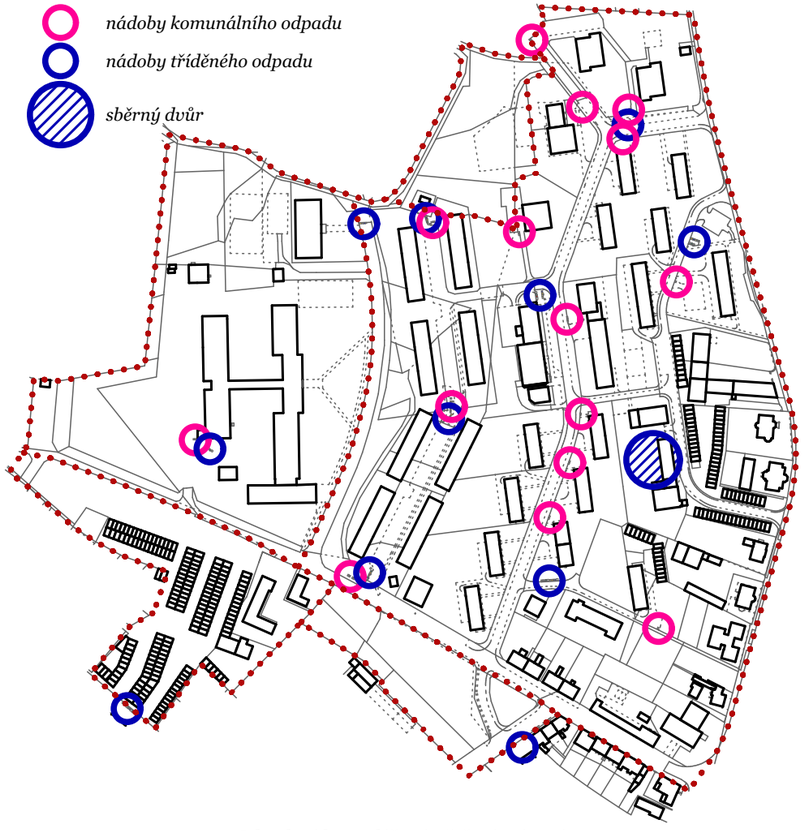
Zajímavou příležitostí do budoucna může být v současnosti městem zvažovaný přesun sběrného dvora mimo řešené území, čímž by se místo uvolnilo k dalšímu rozvoji. Podrobnější úvaha bude součástí návrhové části této studie.



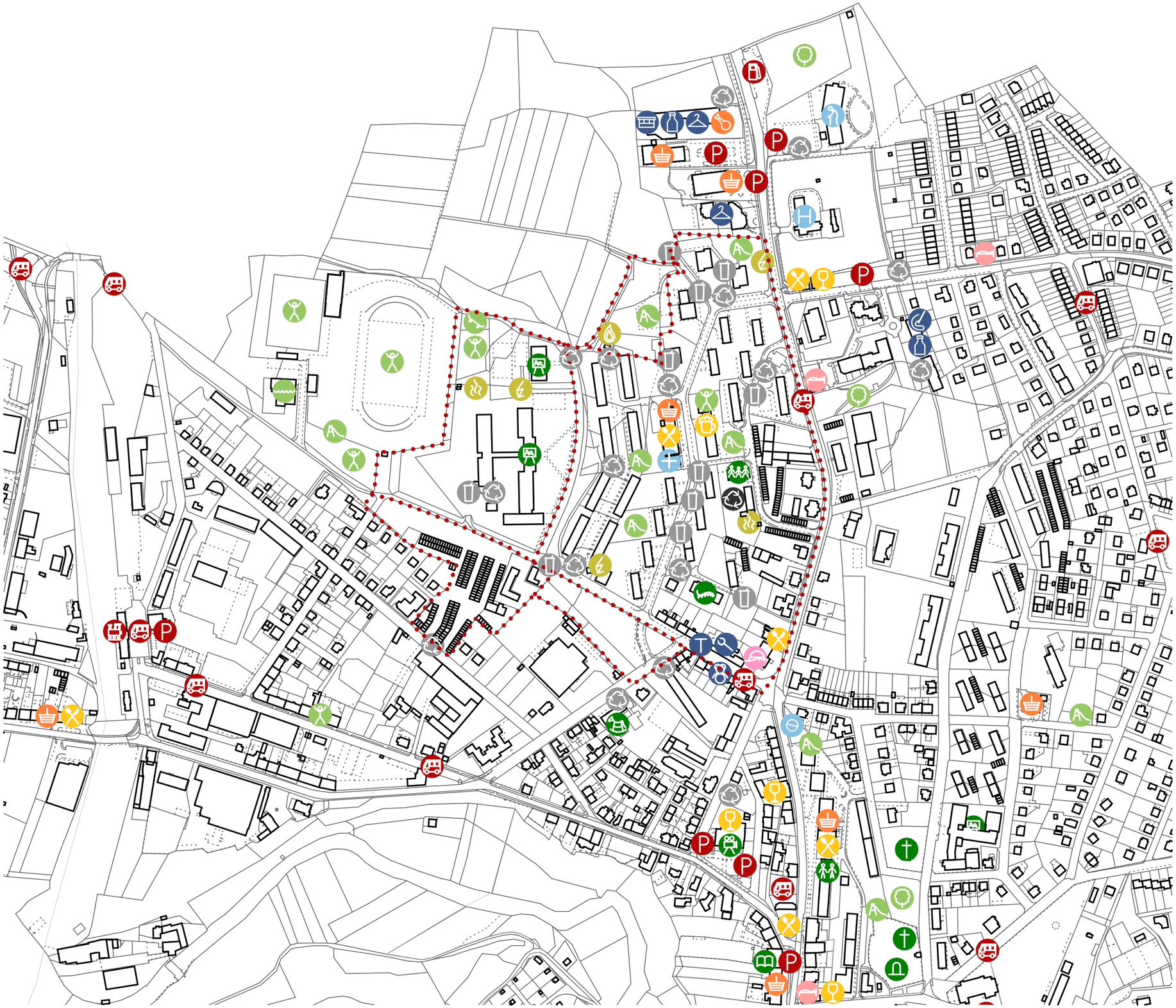
Obchod a služby v řešeném území



Občanská vybavenost v řešeném území



Odpadové hospodářství v řešeném území



vzdělání a školství

- základní / střední škola
- mateřská škola
- dům dětí a mládeže

sport a aktivity

- park
- dětské hřiště
- sportovní hřiště / místo pohybových aktivit
- bazén
- skatepark

veřejné zdraví a sociální péče

- nemocnice
- městské středisko sociálních služeb
- centrum prevence

veřejné zdraví a sociální péče

- nádoby tříděného odpadu
- nádoby směsného odpadu
- sběrný dvůr

doprava

- parkoviště
- zastávka BUS
- železniční stanice

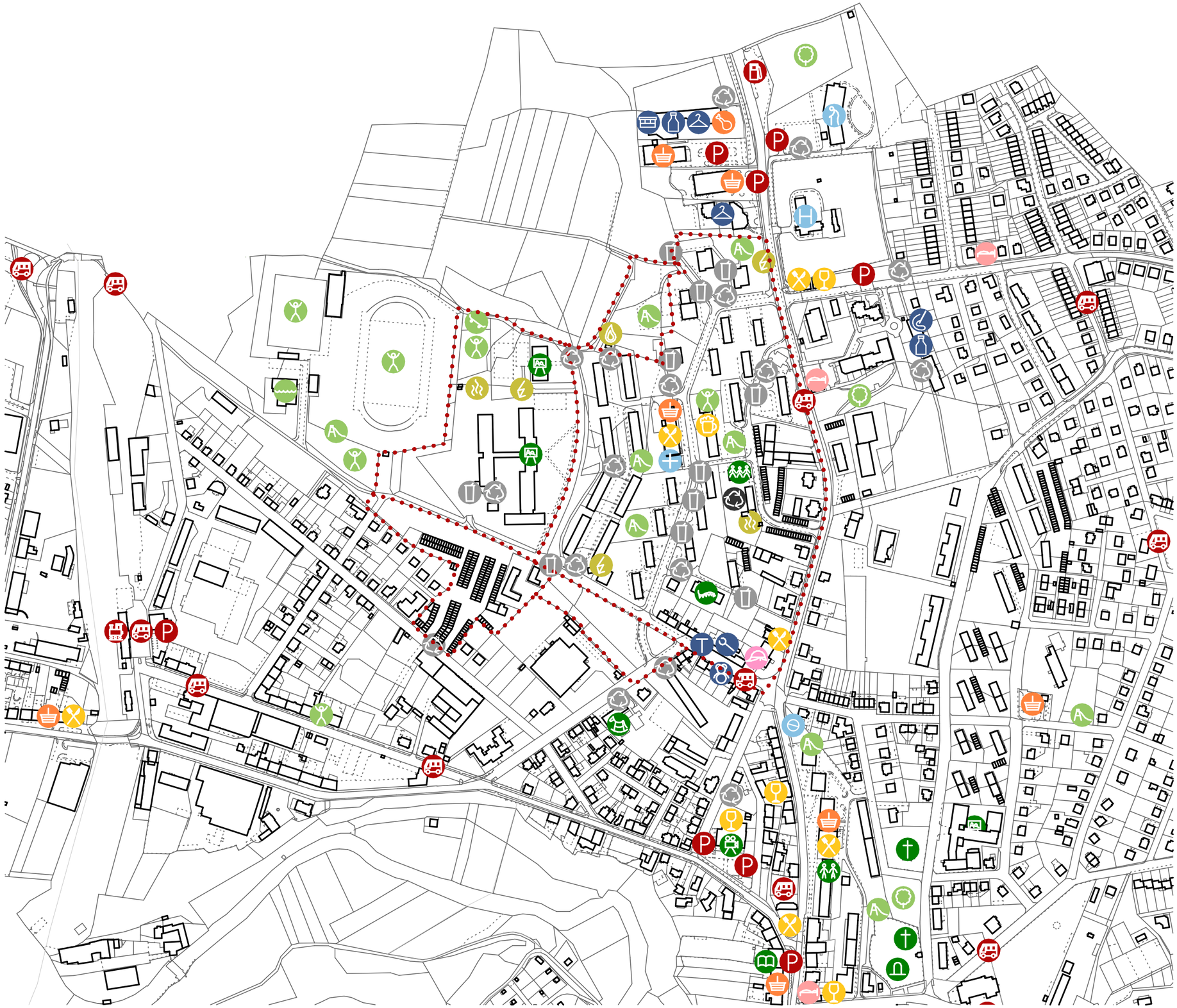
technická infrastruktura

- zařízení ČEZ
- zařízení První novoměstské teplárenské
- zařízení GasNetu

záchranný systém

- Sbor dobrovolných hasičů

0 50 100 150 200 250m



zdraví

- lékař / zdravotní středisko
- lékárna

doprava

- čerpací stanice

obchod

- potraviny
- maso, uzeniny
- prodejna oblečení
- drogerie
- galanterie
- tabák / trafika
- tiskárna a výpočetní technika
- opravář
- hračkářství

pohostinství

- restaurace
- vinárna / kavárna
- bar / hospoda
- ubytování

0 50 100 150 200 250m

A.7
Analýza technické infrastruktury



V řešeném území je elektrická distribuční síť provozována společností ČEZ Distribuce. Síť v této lokalitě je standardní distribuční soustava nízkého a středního napětí napojená na síť VN.

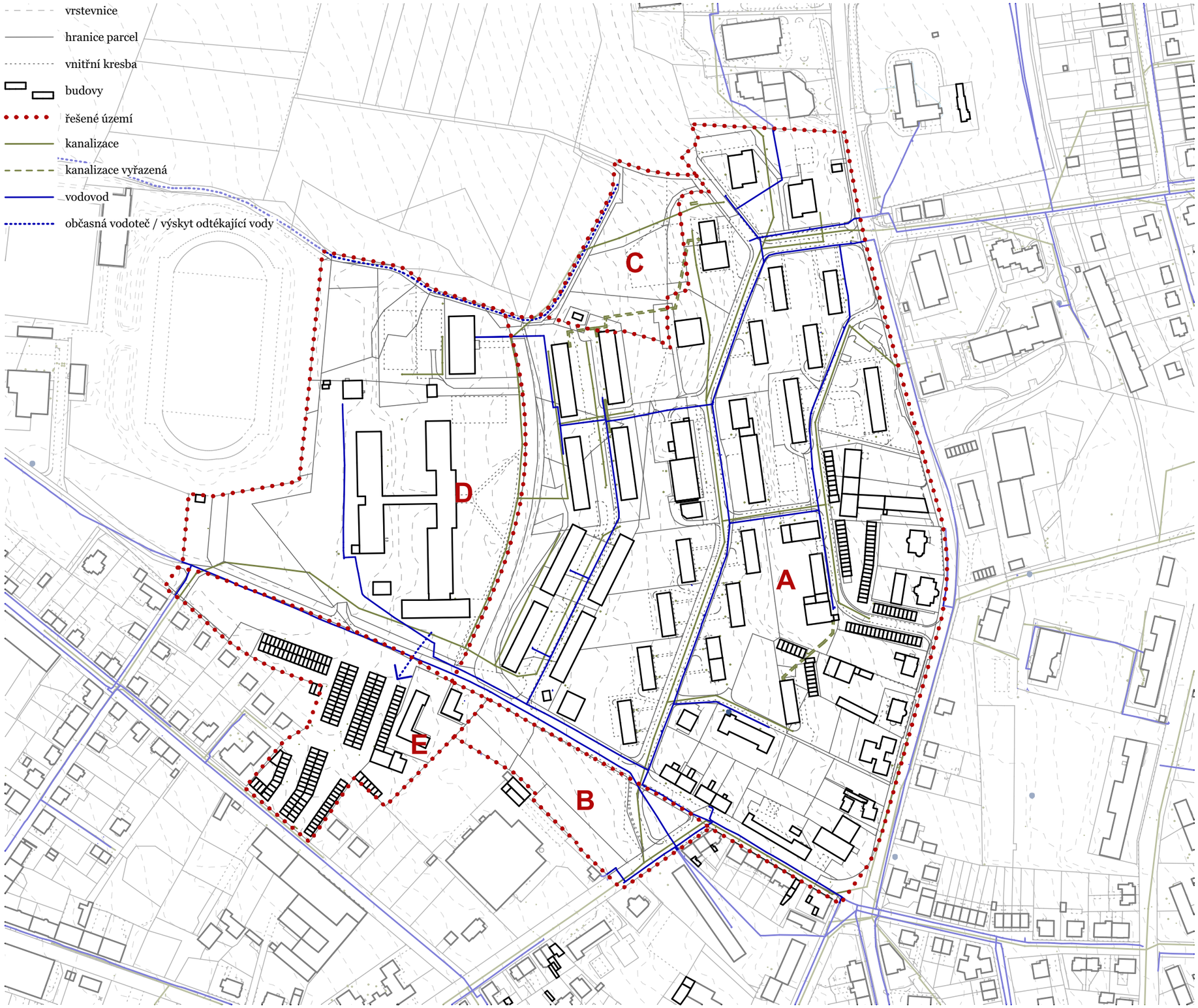
V oblasti E řešeného území, kde se v současnosti vyskytují individuální garáže a kde bude v rámci této studie prověřována obytná zástaba v dlouhodobém horizontu, se nachází sloupy s vrchním vedením vysokého napětí, což může být limitem při plánování předpokládané zástavby.

Veřejné osvětlení

V celém řešeném území se nachází systém veřejného osvětlení ve vlastnictví města. Typy svítidel veřejného osvětlení se liší podle polohy. Obvykle platí, že každá ulice je lemovaná stejným typem svítidla - v Družstevní se jedná o typ 1970, v ulici Malecí o typ ASTRA 2, v ulicích Nad Stadionem a Školní je to typ 446 05 70. V ulici 28. října se v rámci řešeného území jedná o mix všech tří výše uvedených typů. V minulém roce byla sodíková svítidla u jednotlivých typů v území nahrazeny LED svítidly, jejichž životnost je 100 000 h. Sloupy lamp a kabelové rozvody NN pro veřejné osvětlení zůstaly zachovány a pocházejí pravděpodobně z konce 80. let. Zároveň byly rekonstruovány rozvaděče v ulici Školní a Družstevní.

V rámci řešeného území se také nacházejí sítě městského rozhlasu. Hlásiče jsou typicky umisťovány na sloupech veřejného osvětlení.

Město momentálně nemá v plánu rekonstrukci rozvodů a případná výměna by byla spojena s rekonstrukcí komunikací a chodníků.



Vodovod Nové Město nad Metují vlastní a provozuje společnost Vodovody a kanalizace Náchod, a.s. Voda je zajištěna ze skupinového vodovodu Teplice n. M. – Náchod – Bohuslavice. Vodovod Nové Město nad Metují zásobí vodou vodojem Vysokov 1000 m3 s d. v. 429,0 m n. m., který je hlavním vodojemem pro zásobení obyvatel Nového Města nad Metují a Bohuslavic.

Objem akumulované vody ve vodojemech zabezpečí pokrytí minimálně 60 % maximální denní potřeby vody. Kvalita vody a současný stav vodovodních řadů je vyhovující a odpovídá platným normám po stránce technického uspořádání, možnosti manipulace na síti a vnitřních průměrů potrubí. Stav vodovodní sítě je taktéž vyhovující a s výjimkou běžných oprav se nenavrhují žádné změny, pouze běžné provozní rekonstrukce v rozsahu cca 2% délky vodovodní sítě za rok.

V řešeném území sídliště Malecí a jeho nejbližším okolí je z hlediska kapacity vodovodní sítě vše vpořádku, a do budoucna nebude problém s napojením případné další výstavby.

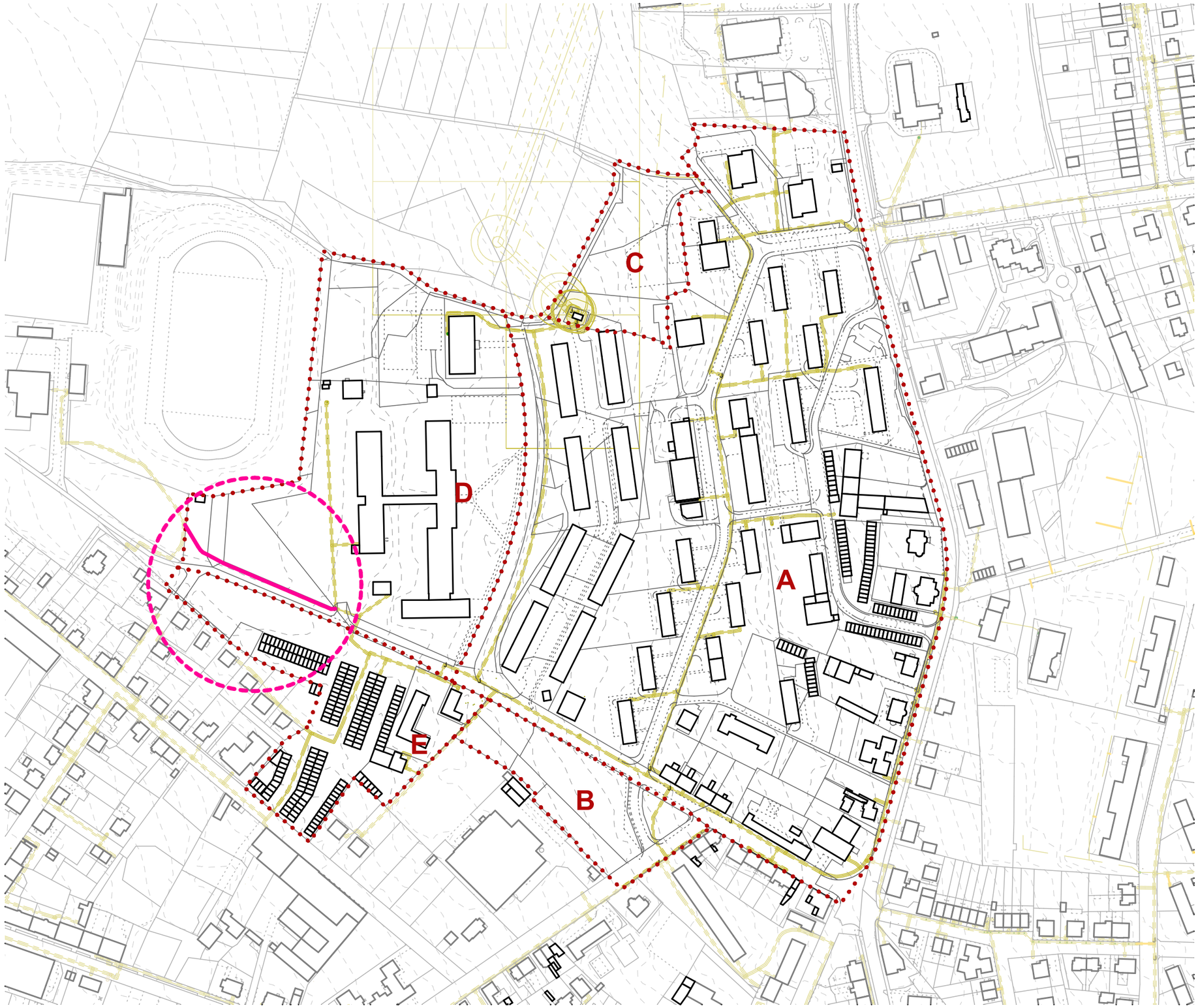
Vlastníkem a provozovatelem kanalizace je taktéž společnost Vodovody a kanalizace Náchod a.s. Sídliště Malecí je společně s převážnou částí města (od lokality František II po oblast Leštin směrem ke Krčínu) odkanalizováno kmenovou stokou A.

O hledně splaškových vod je kanalizační síť stejně jako vodovod kapacitně dostačující i pro případnou novou zástavbu, nicméně u všech plánovaných staveb musí být vyřešena problematika dešťových vod, jelikož z kapacitných důvodů nemohou být dešťové vody už z žádných plánovaných staveb svedeny do kanalizace ve správě VaK Náchod a.s.

Odvedení dešťových vod se tedy musí řídit § 5 odst. 3 zákona 254/2001 Sb. U veškerých staveb a pozemků, ze kterých odtékají dešťové vody do jednotné kanalizace, budou při jejich úpravách a rekonstrukcích provedena taková opatření, aby byly dešťové vody primárně zasakovány nebo odváděny do vodoteče.

Vzhledem k velmi nízké propustnosti sedimentárních hornin, které se v řešeném území nacházejí (převážně slínovce), bude zasakování dešťové vody v místě představovat problém. Odvodnění do nejbližší vodoteče, kterou je v případě sídliště Malecí z velké části potok Rozkoš, je z důvodu nedostatečného průměru odtokové roury potoka vedoucím pod areálem firmy AMMANN Czech Republic, s.r.o., taktéž nevhodným řešením. V návrhové části tudíž budou zvažována technická opatření v podobě retenčních a akumulačních nádrží, vsakovacích objektů s přepady a podobně. Do budoucna však doporučujeme infiltrační zkoušky v terénu a podrobný hydrogeologický průzkum řešeného území.

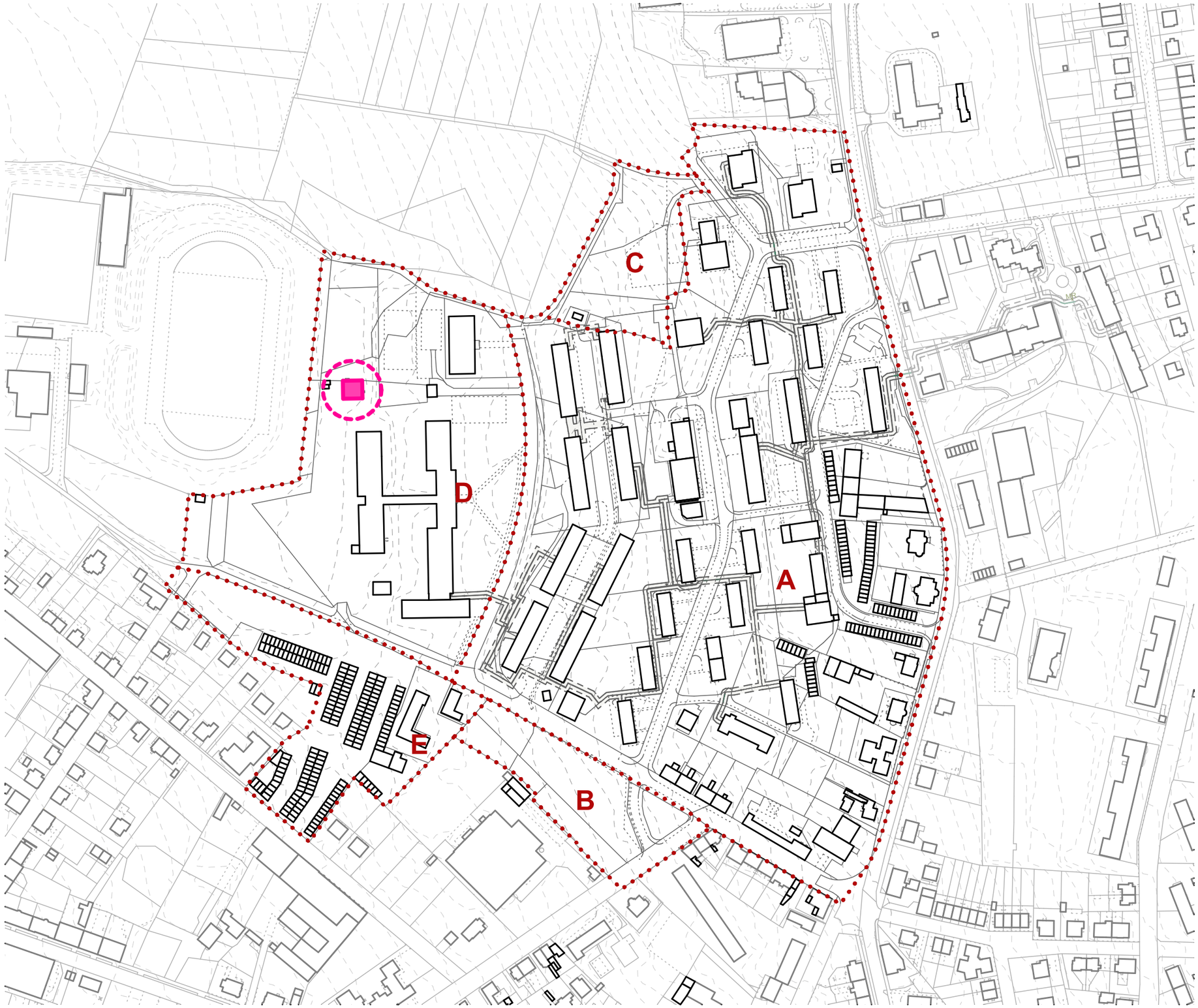
Rekonstrukce vodovodní a kanalizační sítě v rámci řešeného území v nejbližší době nejsou plánovány a většinou jsou řešeny v koordinaci se stavebními záměry a rekonstrukcemi města. Vzájemnou koordninaci silně doporučujeme, zejména v případě, že dojde k přeřešení uličního profilu, aby nedocházelo ke konfliktu podzemních vedení sítí a navržených výsadeb stromů v ulicích.



V Novém Městě nad Metují je dle textové části Územně plánovacích podkladů z roku 2016 plynofikováno 63% bytů. Zároveň je v ÚAP v rámci hygienické závady s kódem HX11 uváděná omezená kapacita nízkotlaké plynovodní sítě.

Plynovod v řešeném území je ve správě společnosti GasNet, s.r.o. Na sídlišti Malecí a v nejbližším okolí se nachází převážně STL plynovody s dostatečnou kapacitou i pro případnou budoucí výstavbu.

Veškeré dotčené plynovody jsou z PE nebo oceli a v současnosti, ani v nejbližší budoucnosti nejsou určeny k rekonstrukci, s výjimkou asi 130 m dlouhého úseku STL plynovodu podél ulice 28. října mezi školou a stadionem. Ten má v roce 2026 projít rekonstrukcí z oceli DN 50 na PE DN 63.



V řešeném území se nachází teplovod ve správě společnosti První novoměstská teplárenská, s.r.o. Všemi řešenými oblastmi sídliště Malecí, kromě oblasti E, prochází v současné době teplovodní síť kotelny Malecí I. Tato plynová kotelna s kombinovanou výrobou je zařazena mezi účinné zdroje tepla a do budoucna je možné navýšení výkonu dle potřeb sídliště Malecí.

Území B se nachází v blízkosti hlavní páteře teplovodu a s relativně nízkým nákladem je možné teplovod v případě budoucí zástavby prodloužit a zásobovat tuto oblast tepelnou energií. Územím C teplovod prochází, případné napojení nové zástavby by dle společnosti PNT v současné době nebyl problém. Území E by v závislosti na konkrétním druhu výstavby bylo složité a ekonomicky nevýhodné zásobovat teplem z centrálního zdroje.

Teplovody na sídlišti Malecí se budou v příštích 10 letech postupně obnovovat. V ochranném pásmu teplovodu není možná výsadba vzrostlejších stromů. Momentálně je obměna zamýšlena tak, že proběhne ve stávajících trasách. V závislosti na konkrétním řešení návrhové části této studie však doporučujeme rekonstrukci teplovodní sítě koordinovat s městem, aby nedocházelo ke kolizi případných výsadeb nových stromů s vedením podzemní teplovodní sítě.

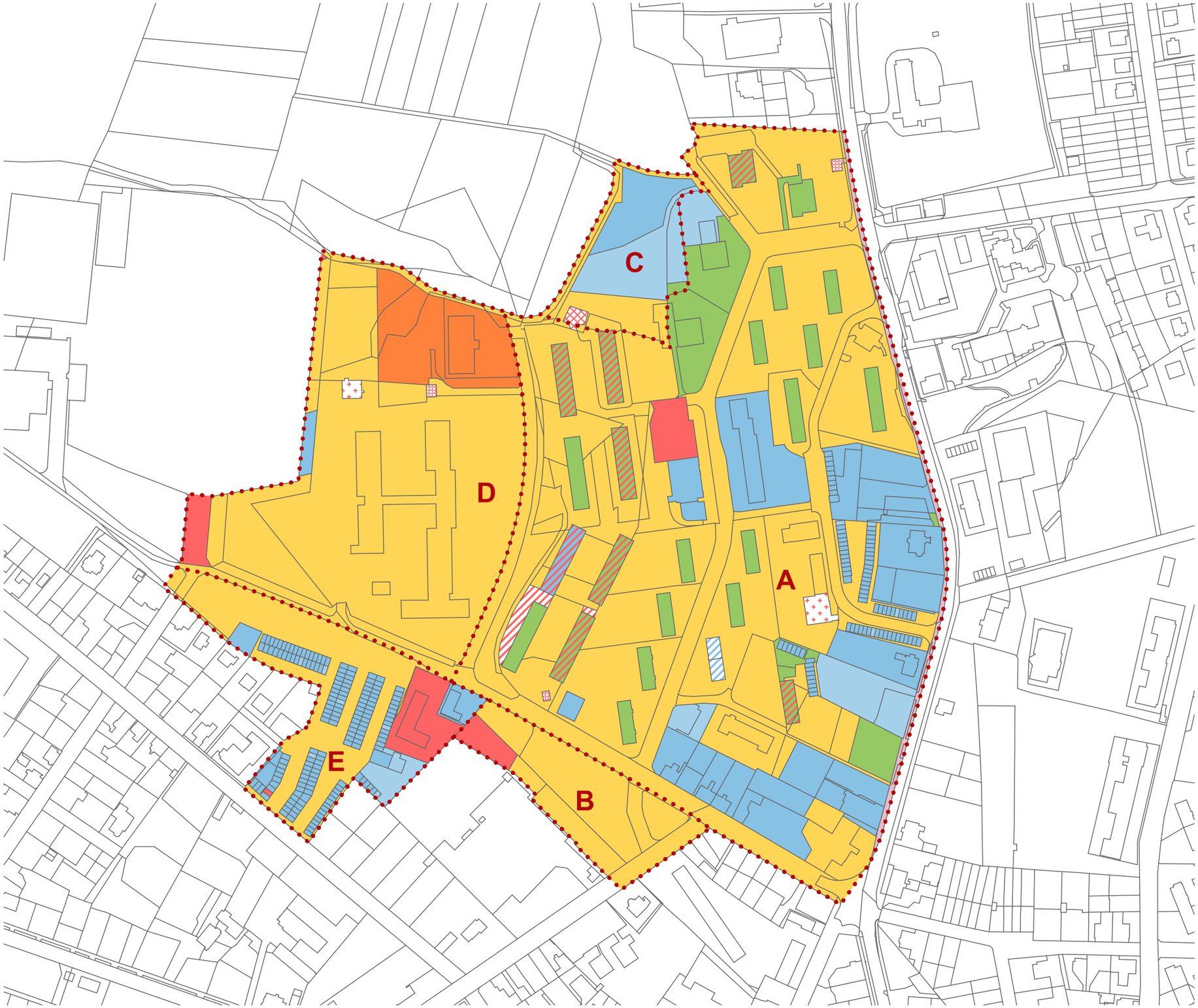
Na parcele s parcelním číslem st. 2167 je budova bývalé kotelny. V současnosti tuto budovu využívají jako sklad materiálu hasiči a v budoucnu bude převedena zpět do majetku Města Nové Město nad Metují.

vrstevnice
hranice parcel
vnitřní kresba
budovy
řešené území
teplovod a ochranné pásmo

teplárnou nevyužívaný objekt - možné vrácení městu

0 30 60 90 120 150m

A.8
Majetkoprávní vztahy



Většina veřejných prostranství v řešeném území je v majetku města Nového Města nad Metují, což z hlediska návrhu může být výhodou pro celistvé koncepční řešení území. Všechny panelové domy jsou pak ve vlastnictví / spolupodílnictví fyzických osob. Některé domy, zejména ty lemující ulici Nad Stadionem, pak kromě fyzických osob spoluvlastní Stavební bytové družstvo Náchod, a to včetně veřejného prostoru na pozemku p.č. 635/2.

Vlastníky domů vilové a řadové zástavby podél ulic T.G. Masaryka a 28. října jsou fyzické osoby.

Jistým limitem při návrhu může být skutečnost, že v centru ulice Malecí, tedy v možném centru vybavenosti a komunitního života v řešeném území, jsou veřejné prostory v okolí budov se službami v soukromých rukou a město tak potenciálně může mít ztíženou situaci při realizaci případných úprav veřejných prostranství.

Pro výhledový rozvoj oblastí C a E bude nutná domluva a spolupráce se soukromými vlastníky, což může být obtížné zejména v oblasti E vzhledem k množství fyzických osob, které zde vlastní garáže.

A.9
Participační workshop











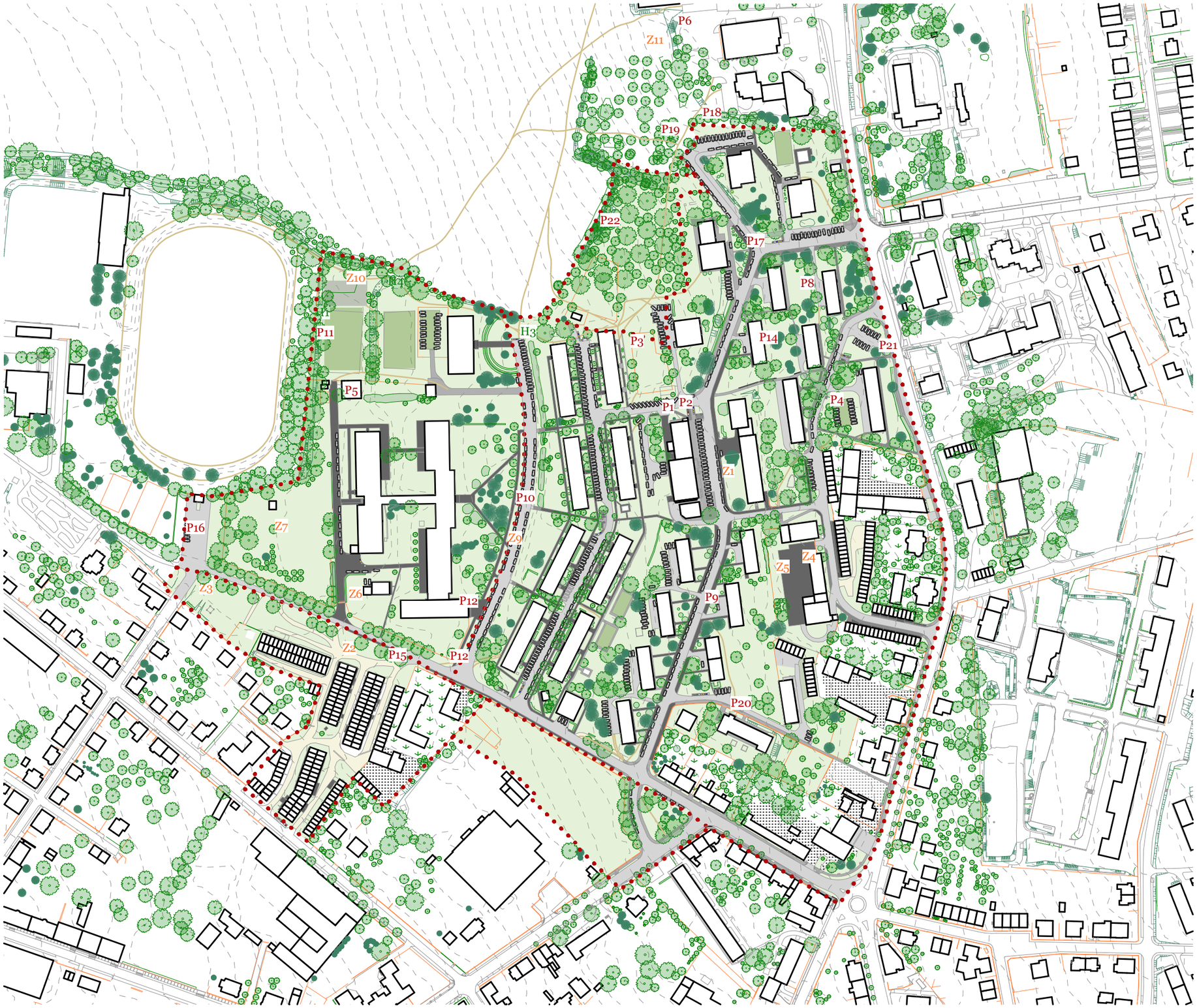




Ve středu 25. června 2025 se v městské knihovně v Novém Městě nad Metují uskutečnil nelineární workshop, jehož cílem bylo sesbírat podklady pro Územní studii veřejných prostranství sídliště Malecí.

Obyvatelé a obyvatelky sídliště i zbytku města mohli přijít do knihovny kdykoliv mezi 16 a 20h a vyjádřit svůj názor na současný stav a možný budoucí rozvoj sídliště. V sále bylo rozmístěno několik inspiračních panelů, které návštěvníky informovaly o projektu i o možnostech, které úprava veřejných prostranství přináší. Sběr postřehů probíhal pomocí pěti panelů s otázkami a tématy relevantními pro veřejné prostory na sídlišti a dvou map, kam mohli návštěvníci zanést připomínky vztažené ke konkrétním místům.

Tématy panelů byly:
1/ Volnočasové aktivity a vybavenost, 2/ Zeleň na sídlišti, 3/ Trávení času na sídlišti, 4/ Služby, 5/ Parkování. Příchozí sálem procházeli volně podle svých preferencí a vyjadřovali se k tématům, která pro ně byla relevantní. Na panelech mohli informace psát na post-its, případně hlasovat pomocí samolepek. Do map pak zanášeli připomínky ke konkrétním místům a diskutovali se zástupci participátorů i projektantů. Všechny odpovědi, včetně metody sběru dat, jsou sepsány na další straně. Report z participace je také přílohou analytické části této studie.



Největším tématem celé participace bylo **parkování**. Nedostatek parkovacích míst, možné řešení jejich nedostatku i problémy, které nedostatek legálních parkovacích míst způsobuje, byly zmiňovány opakovaně jak nad mapami, tak u různých panelů.

U konkrétní otázky, jak by se dalo parkování řešit, bylo jako nejpopulárnější možnost zmíněno zavést placené parkování (*3 hlasy),* případně vybudovat podzemní parkoviště (*2 hlasy)*, nebo zřídit více parkovacích míst v ulici Školní (*2 hlasy)*, další zmíněné možnosti byly parkování střídané se stromy, parkovací stání formou zatravněné dlažby s širokou spárou nebo změna podélného parkování na kolmé.

Problém parkování následovala **doprava** a to **motorová i pěší**. Často zmiňovaný a zjevně intenzivní problém je provoz a dopravní kolize ve **Školní ulici.** Návštěvnice a návštěvníci opakovaně zmiňovali nebezpečné situace, které v ulici vznikají především v ranní špičce, ale i odpoledne. V rámci participace byla navrhována i celá škála návrhů na zlepšení situace od vytvoření kruhových objezdů na různých místech, až po uzavření ulice pro vjezd motorových vozidel. Ulice Školní tak byla často zmiňovaným místem pro potenciální proměnu.

Další problematické a kolizní body byly zmiňovány na mnoha místech, vždy však spíše jednotlivě. Během rozhovorů nad mapou i na panelech s otázkami dále pravidelně figurovala **chybějící koncepce zeleně**. Někdo problém pojmenovával spíše jako obecný, často se však objevoval i při popisu problémů u menších ploch. Na téma zeleně navazuje i opakovaně zmiňovaná problematická plocha **– nepřehledná zeleň mezi sídlištěm a obchodní zónou na severu**. Na přímou otázku, zda by se o vegetaci sami starali*y, mírně převážili*y ti a ty, které*kteří by chtěli*y.

Jako největší hodnota na sídlišti byly definovány **plochy kolem sportoviště a nového skateparku** ve školním areálu. Místní navrhovali jejich funkci posílit. K tomuto místu také obyvatelé sídliště navrhovali funkce, které jim v Malecí nejvíc chybí - **workoutové hřiště a komunitní prostor pro dospělé**. Kromě sportoviště pak viděli **potenciál rozvoje v „centru sídliště“** u restaurace a samoobsluhy. Případně pak **ve školním areálu** nebo v úpravě **areálu sběru odpadu.**

Obyvatelé často zmiňovali i problémy a možnosti proměny obchodní zóny. Ta je však za hranou řešeného území, a proto se jí řešení může týkat pouze koncepčně.

Vzhledem k nízkému počtu účastníků je řešení spíše indikační. Obyvatelé a obyvatelky budou s návrhem seznámeni a budou ho moci připomínkovat po dokončení hrubopisu během návrhové části.

Hx... hodnoty
Px... problémy
Zx... potenciály změn

H1	Školní areál sever, skatepark - sportoviště je hodně využívané. Byl zde vybudován nový skatepark, který je potřeba chránit.
H2	Školní areál, sportoviště za soukromým učilištěm - zachovat, udržovat, nechat otevřené veřejnosti.
H3	Školní ulice sever - bývalé pískoviště se zeměkoulí.
H4	Školního areál sever, za skateparkem - funguje občas jako ohniště. Potenciál do budoucna na využití jako komunitní prostor.
H5	Nové hojně využívané hřiště.
H5	Ulice Nad Stadionem – osázena hodnotnou kvetoucí alejí, na kterou si ale někteří stěžují, protože ze stromů padají listy a květy.
P01	Centrum sídliště u objektu č. p. 578 - řešit výdejní boxy – regulovat umístění a podobu. Nyní rostou neregulovaně.
P02	Centrum sídliště u samoobsluhy – nevzhledný tříděný odpad. Potřeba přístřešku na kontejnery.
P03	Nové hřiště mezi ul. Nad Stadionem/Malecí – je hojně využívané, ale chybí zde stín.
P04	Nové parkoviště na severu ul. Družstevní - mizí hřiště na úkor parkování.
P05	Objekt ve školním areálu č. p. 999 – není nyní využitý. Existoval nápad na šatny k hřišti.
P06	Parkoviště v obchodní zóně - auta Parkují na točně pro kamiony.
P07	Parkoviště v obchodní zóně - lidé tu jezdí rychle.
P08	Plac za domem č. p. 568, 569 - neútulné, nehezké místo.
P09	Předprostor domu č. p. 581 - zničená zeleň kvůli parkování aut, která na trávníku parkují pro nedostatek parkovacích míst, vše je poježdděné.
P10	Schodiště mezi ul. Školní a Nad Stadionem - chybí zde bezbariérové řešení. S kočárkem se nedá od auta vyjít jinudy než na konci ulice.
P11	Školní areál, skatepark - nutnost sledování pomocí kamer – časté pití alkoholu.
P12	Školní ulice jih - nutné řešení dovozu dětí do školy, ideálně systémem rychlý výstup.
P13	Školní ulice před vstupem do ZŠ – ideálně zde navrhnout kruhový objezd. Nyní je zde totální chaos. Je problém s vysazováním dětí ráno i odpoledne.
P14	Trávník za domy č. p. 570 a 571, ul. Malecí - nutné řešení povrchový vsak vody. Při dešti se zde zatápí sklepy.
P15	Ul. 28. října u garáží - odtok vody z ulice do cest ke garážím.
P16	Ulice 28. října za ZŠ - chybí parkovací stání u stadionu.
P17	Ulice Malecí sever, větvení na T. G. Masaryka - nebezpečné místo. Častá možnost dopravních nehod kvůli úzké silnici.
P18	Ulice Malecí sever, za domem č. p. 852 - chybí propojení k obchodním domům. Není zde návaznost při nakupování v Penny.
P19	Ulice Malecí sever, za domem č. p. 852 - moc vjezdů do území, které jsou navrženy v územní studii.
P20	Ulice Malecí u DDM - problém s parkováním, na točně na konci ulice parkují auta.
P21	Ulice T. G. Masaryka na sever od domu č. p. 543 - zvykové místo přecházení, ale chybí přechod.
P22	Zelená plocha mezi obchodní zónou a sídlištěm – chaos, vykácet a vysázet stromy. Otázka, zda tu budou obytné domy?
Z01	Centrum sídliště, předprostor domu č. p. 585 - potenciál pro centrum sídliště, místa pro komunitu.
Z02	Garáže na jih od ul. 28. října – v budoucnu možné zastřešit jako parkovací dům s byty v podlažích.
Z03	Obchodní zóna za Albertem - vlastník pozemku zvažuje výstavbu parkovacího domu.
Z04	Objekt sběrného dvora č. p. 586 – v současnosti nevyužité části budovy, kde by bylo možné založit reuse centrum.
Z05	Sběrný dvůr - výhledově přesunout sběrný dvůr a změnit plochu na parkoviště. Možnost využít svahu a parkovat v patře.
Z06	Školní areál jih – mohly by zde vzniknout venkovní učebny v areálu školy.
Z07	Školní areál za hlavní budovou – v současnosti nevyužitá plocha, která má potenciál pro nové využití. Dříve zde byly záhony a dílny.
Z08	Školní ulice východ – nutnost zklidnit ulici před ZŠ. Uzavřít ji pro auta s možným vjezdem zásobování a učňů. Ideálně vybudovat točnu a propojit ji s chodníkem k ZŠ. Nedělat parkování.
Z09	Školní ulice východ – úprava parkování na kolmé (zářez do svahu).
Z10	Školního areál sever, skatepark – možnost zbudování workoutového hřiště.
Z11	Ulice 28. října, pozemek p. č. 446/4 – možné umístit parkovací dům tady.

S

silné stránky

Urbanismus

- dobrá pěší dostupnost do centra města
- dobrá dostupnost služeb a vybavenosti
- poloha na kraji města - možnost napojení na okolní krajinu
- přítomnost škol a další vybavenosti v území
- jasné spádové centrum s živým parterem a službami v ulici Malecí
- široký profil ulic, zejména Školní, Nad Stadionem a Malecí
- mnoho příjemných zelených zákoutí ve vnitroblocích mezi panelovými domy

Krajina

- vzrostlá vegetace odpovídající měřítku zástavby s kvalitní ekologickou funkcí
- silná kostra vegetace
- stabilní druhy
- zapojení jehličnatých druhů, které se propojují s okolní krajinou a dodávají měřítko i v zimních měsících
- pěší propojení s obchodním centrem na severu
- průhledy do krajiny z ulice Školní
- prostory mezi domy bez automobilového provozu
- kvalitní pěší prostupnost území různými směry
- vzrostlá lipová alej na jižní hranici území
- přístupnost sportovního areálu s velkým množstvím stinných a ochlazujících ploch

Doprava

- robustní síť pěších tras mezi panelovými domy
- praktická absence tranzitní motorové dopravy díky slepým zakončením ulic Školní, Nad Stadionem a Malecí

W

slabé stránky

Urbanismus

- svažitý terén v některých místech ulic může omezit počet předpokládaných potřebných parkovacích stání
- velké množství individuálních garáží, zejména v ulici Družstevní, může brzdit hodnotnější výstavbu v řešeném území
- nekoncepční umisťování výdejních boxů
- poddimenzovaný vstup do ZŠ na západní hranici území
- nefunkční centrum zástavby v místě restaurace a obchodu

Krajina

- pouze jedna věková fáze vegetace
- nové dosadby pouze v minimálním rozsahu bez jasné koncepce
- zranitelnost kostry vegetace s ohledem na její druhové složení vzhledem k probíhající změně klimatu
- velké množství trávníkových ploch, biodiverzitně chudých
- neprostupný náletový porost na severní hranici území

Doprava

- uliční prostory, respektive prostory místních komunikací jsou poplatné době výstavby sídliště (byly navrženy s důrazem na zejména automobilovou dopravou) a neodpovídají současným moderním nárokům
- chybějící či nepřiznané pěší vazby, neuspokojivý stav pěší infrastruktury, chybějící místa pro přecházení, nezajištění bezpečné možnosti přecházení
- neuspokojivé podmínky pro jízdu na jízdním kole, absence opatření pro cyklistickou dopravu, absence podpory užívání jízdního kola při cestě do školy
- nesplněné minimální normové parametry šířky chodníků či zúžení efektivní šířky chodníku vlivem parkujících vozidel v řadě míst
- prakticky veškeré pěší trasy nesplňují normové požadavky pro samostatný a bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace
- nejednotný dopravní režim, nekonzistentní dopravní značení, přílišné množství dopravního značení
- absence zklidnění dopravy
- pravidelné parkování vozidel mimo určená místa či v rozporu s pravidly silničního provozu (na chodníku, na zeleni, před vchody do domů)
- problematické rozhledové poměry (i vlivem parkujících vozidel)
- parkování v zelených vnitroblocích v blízkosti dětských hřišť
- nevyhovující řešení dopravy v prostoru před školami, nesplnění principů bezpečných cest do škol

O

příležitosti

Urbanismus

- díky charakteru zástavby je zde mnoho ploch, které mohou být použity pro řešení problémů s parkováním či zasakováním vody v území
- původní koncepce sídliště řešená jako střídání ulic s motorovou dopravou a klidných zelených vnitrobloků - přirozené ochlazování území
- dostatek dětských a sportovních hřišť, i když v současnosti jsou zejména ta míčová užívaná k parkování aut či zastaralá
- možnost navrhnout citlivou dostavbu v zastavitelných oblastech řešeného území
- specifická typologie panelových domů - potenciál pro zajímavé řešení budoucích rekonstrukcí

Krajina

- podpoření aktivních pobytových míst mezi domy
- obnova kostry vegetace se zvýšením biodiverzity a odolnosti vegetační struktury
-možnost vytvoření sítě kvalitních veřejných prostranství

Doprava

- neoficiální pěší propojení ukazují, kudy lidé nejčastěji chodí a kde je potřeba zbudovat nové chodníky
- díky širokému profilu ulice Školní - dostatek místa pro možný návrh K+R

T

hrozby

Urbanismus

- nekoncepční budoucí rozvoj v řešeném území
- možné napojení motorové dopravy k plánované zástavbě na sever od řešeného území

Krajina

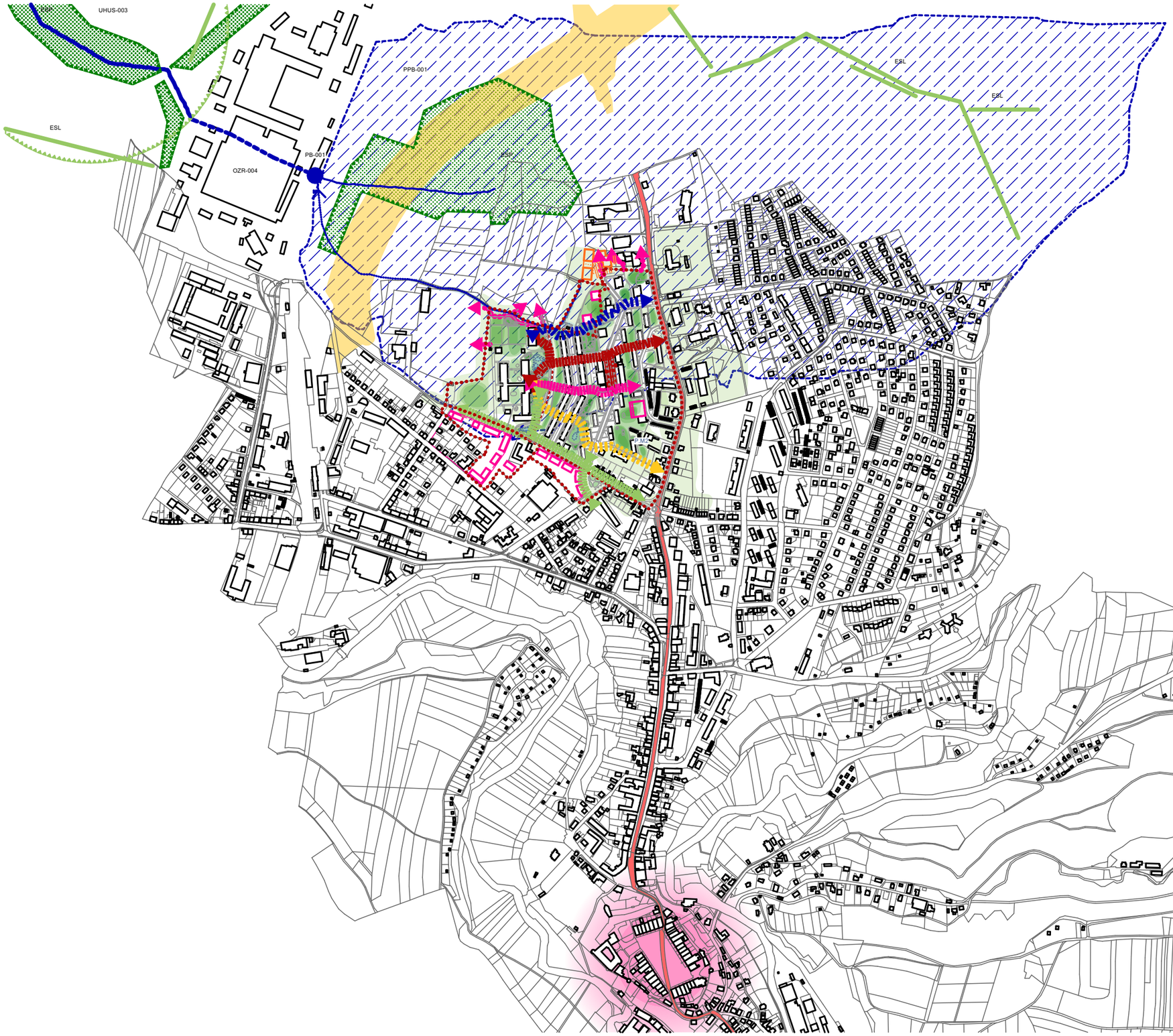
- špatné zasakovací a odtokové poměry
- hrozící rozpad kostry vegetace pokud nedojde k postupné obnově její věkové struktury a druhovému obohacení

Doprava

- pokračující trend rostoucího stupně automobilizace
- nárůst poptávky po dovážení dětí do školy autem

B
Návrhová část

B.1
Celková koncepce



Sídliště Malecí je z hlediska celku města jeho významnou součástí nejen svou velikostí, ale také strukturou - jedná se o jediné ucelené sídliště na území Nového Města nad Metují. Ve srovnání s okolními čtvrtěmi má daleko více veřejné zeleně a prostorů mezi budovami. Zároveň se zde nachází základní a střední škola a na ni navázaná sportovní vybavenost. To ještě více zakládá nutný důraz na kvalitu těchto veřejných prostor a kvalitu pěších propojení pro pohyb mezi nimi.

Kromě pěšího pohybu bylo neméně důležité vyřešit i nakládání s dešťovou vodou v území i s ohledem na to, že momentální občasná vodoteč lemující řešené území ze severu, jejíž sběrná plocha zaujímá většinu sídliště Malecí, je už v současnosti zdrojem problémů pro objekty a areály níže položené.

Legenda

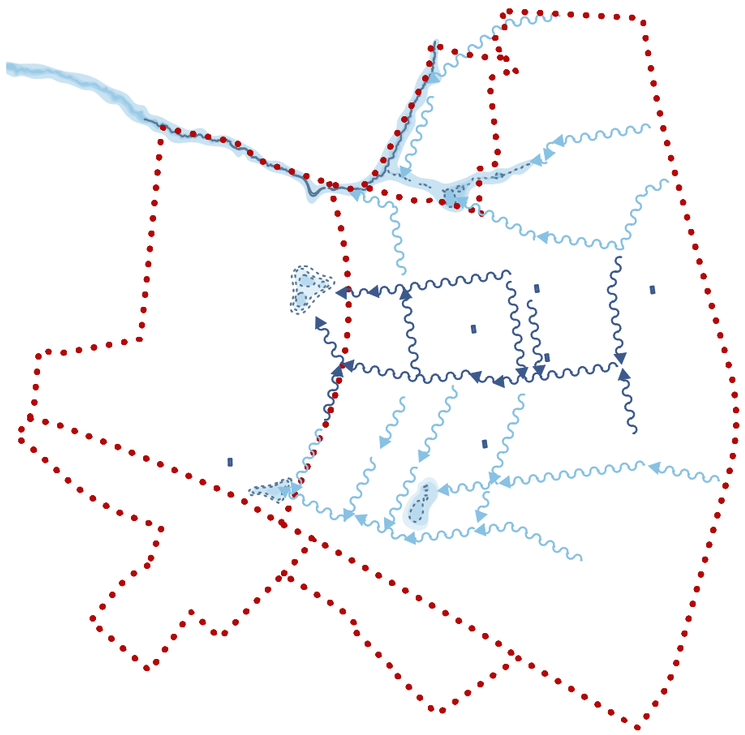
- KN - hranice parcel
- KN - budovy
- řešené území
- návrh na ekologicky stabilní plochu
- ekologicky stabilní linie
- oblast vhodná pro vymezení nových skladebných částí ÚSES
- vodoteč
- občasná vodoteč
- zatrubněná vodoteč
- sběrná plocha PPB-001 povodí problematického bodu PB-001
- centrum města
- navržený obchvat města - zamítnut v referendu
- PB-001 problematický bod dle ÚSK
- PPB-001 plocha problematického bodu dle ÚSK
- silnice I. třídy - I/14
- koncept zdůraznění hlavních pěších propojení v rámci řešeného území
- hlavní pěší propojení mimo řešené území

0 75 150 225 300 375m



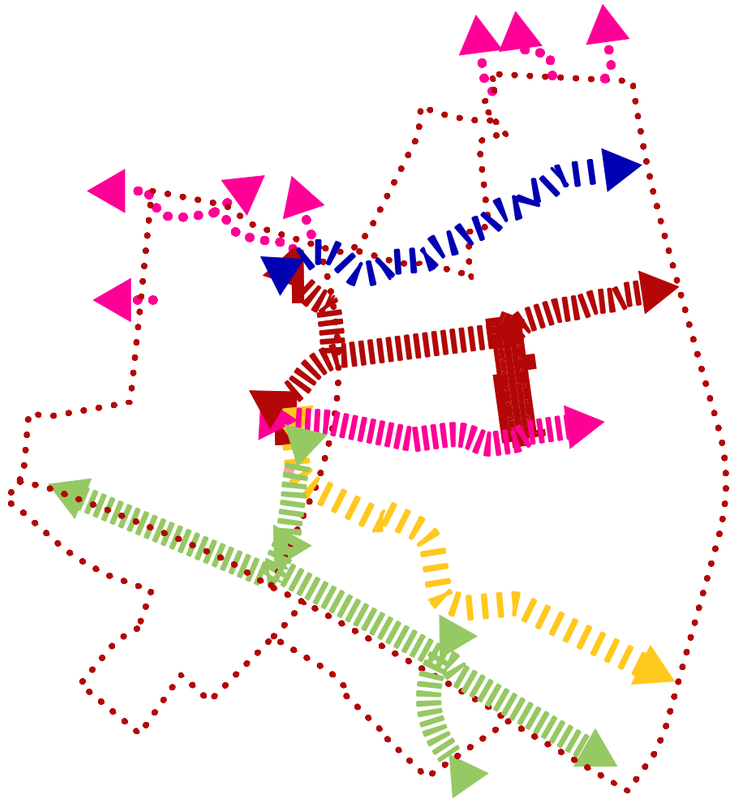
Podpora veřených prostranství s kvalitní zelení

Sídliště Malecí je díky terénu svažujícímu se z východu na západ zajímavým systémem pásů s obytnými budovami a pásů zelených teras mezi nimi. Některé prostory zde už momentálně fungují velmi dobře a představují příjemná klidová zákoutí. Některá z nich však mají velký potenciál, zejména při správné údržbě a úpravách, stát se daleko kvalitnějšími místy volnočasového vyžití pro všechny obyvatele sídliště.



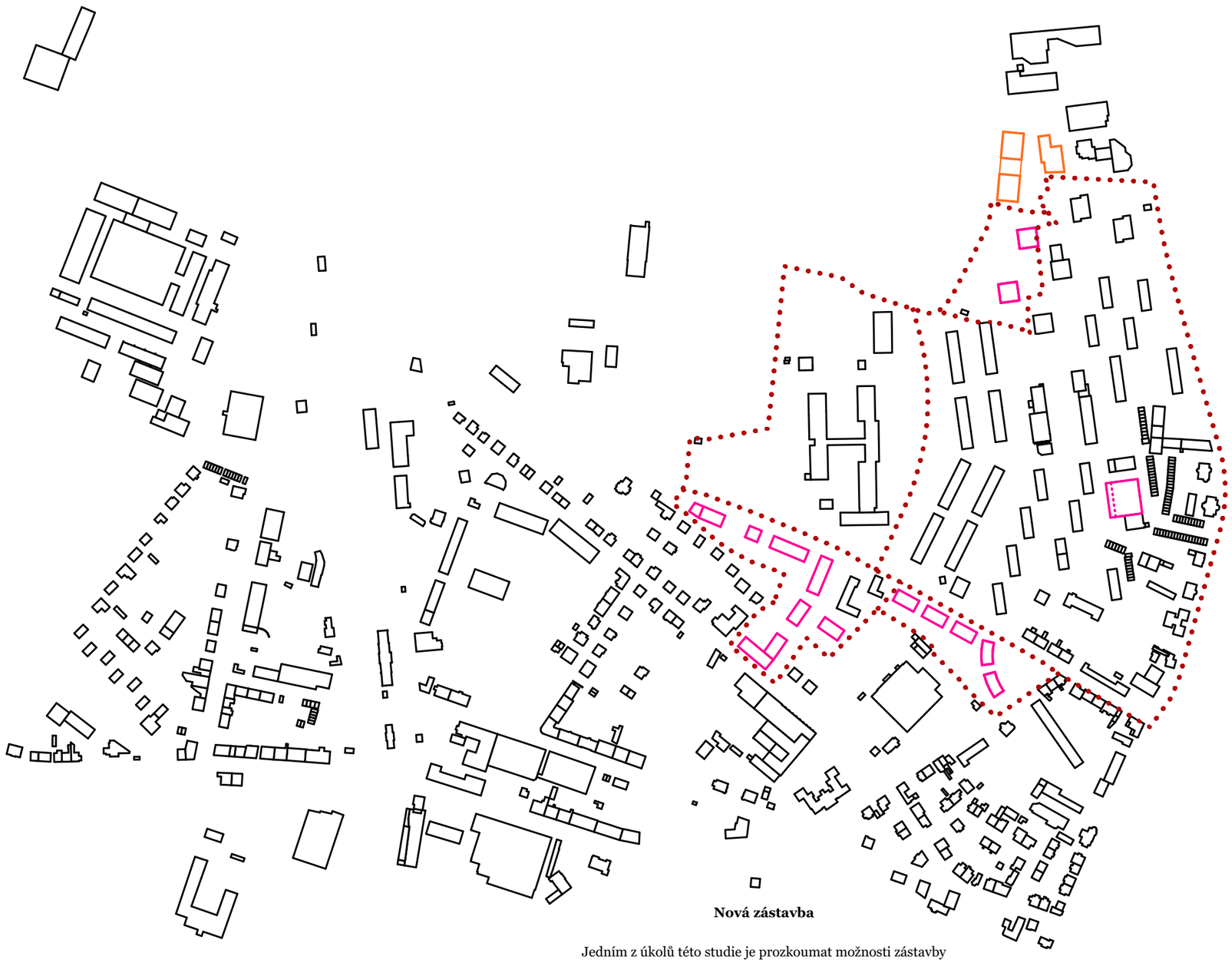
Nakládání s dešťovou vodou

Podmínky pro zasakování v území jsou v současnosti velmi špatné. To nicméně představuje dobrou příležitost pro práci s vodou v rámci veřejných prostranství, kterým jednak dodá nové funkce, hierarchii a atraktivitu, a ve kterých může být využita pro ochlazování svého okolí nebo zalévání výsadeb. Za tímto účelem návrh přichází se systémem svodu vod ze zpevněných ploch do suchých poldrů a retenční nádrže (doplněným o několik podzemních nádrží pod střechami domů k tomu vhodných), který vkládá do zelených teras mezi domy. Díky tomu se odtok vody do okolních vodotečí zpomalí a obyvatelé získají nové prvky zkvalitňující život na sídlišti.



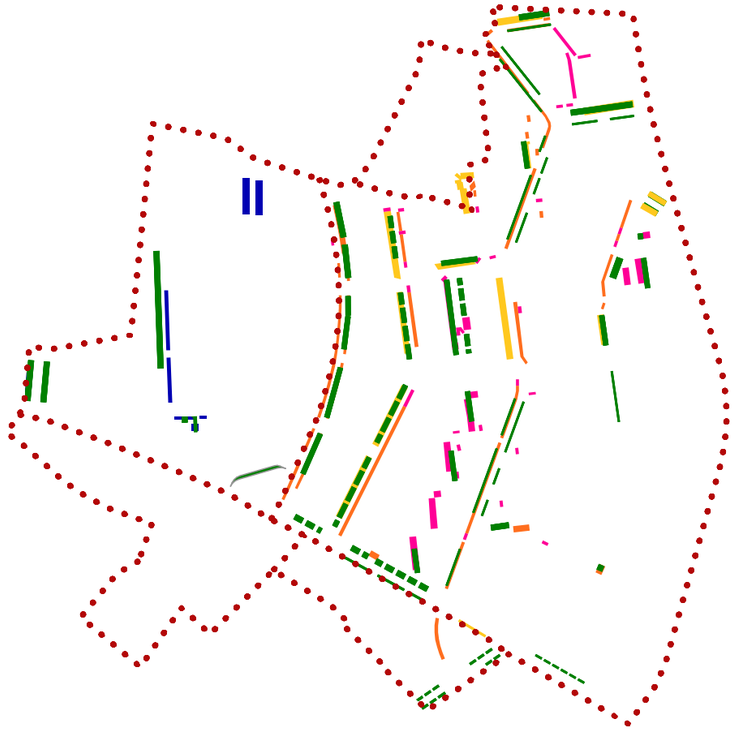
Bezpečí při pohybu po sídlišti

Velkým zdrojem obav místních obyvatel je doprava, zejména doprava v klidu, která v některých místech znepřehledňuje přechod přes komunikace, případně jej úplně znemožňuje. Návrh parkovací místa reorganizuje, čímž jsou stávající pěší vazby skrz a mimo sídliště podpořeny a dokonce doplněny i nové. Každá z nich se mírně liší charakterem - zelené propojení vede skrz stávající a nově doplněnou stromovou alej v ulici 28. října, žluté skrz suchý poldr a sad od základní školy na ulici T. G. Masaryka, růžové a červené propojení kopíruje stávající propojení vedoucí přes centrum Malecí a modré vede podél suchého koryta mezi domy od střední školy na ulici T. G. Masaryka. Nová napojení jsou navržená i na místech část používaných pěšin vedoucích do krajiny, ke stadionu a k nákupní zóně na sever od řešeného území.



Nová zástavba

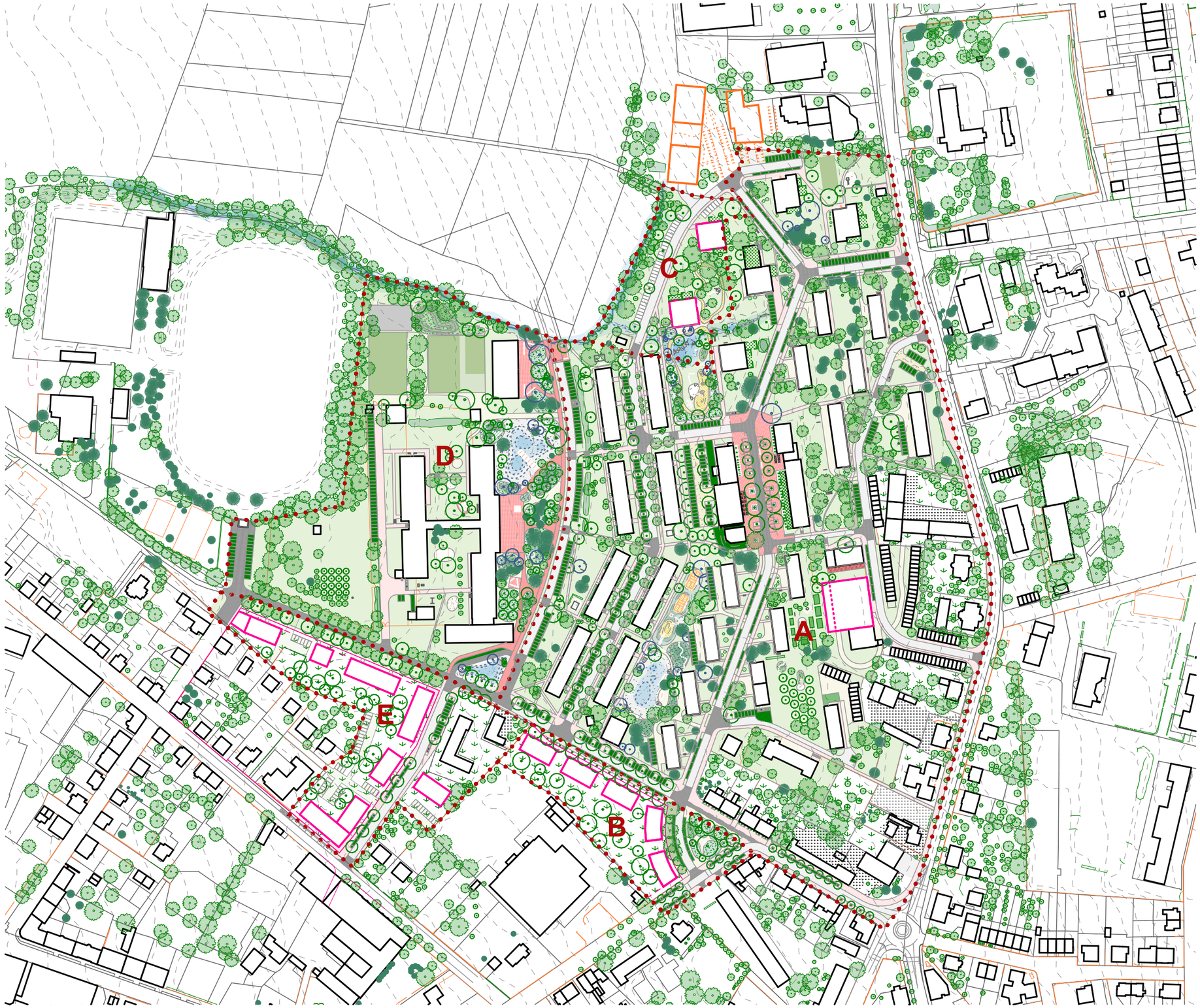
Jedním z úkolů této studie je prozkoumat možnosti zástavby a rezervy v území do budoucna. Zejména zbytkové plochy v ulici 28. října a navazující území garáží představuje plochy, které je možné v případě nevyužití přestavět na kvalitní obytnou zástavbu se zahradami.



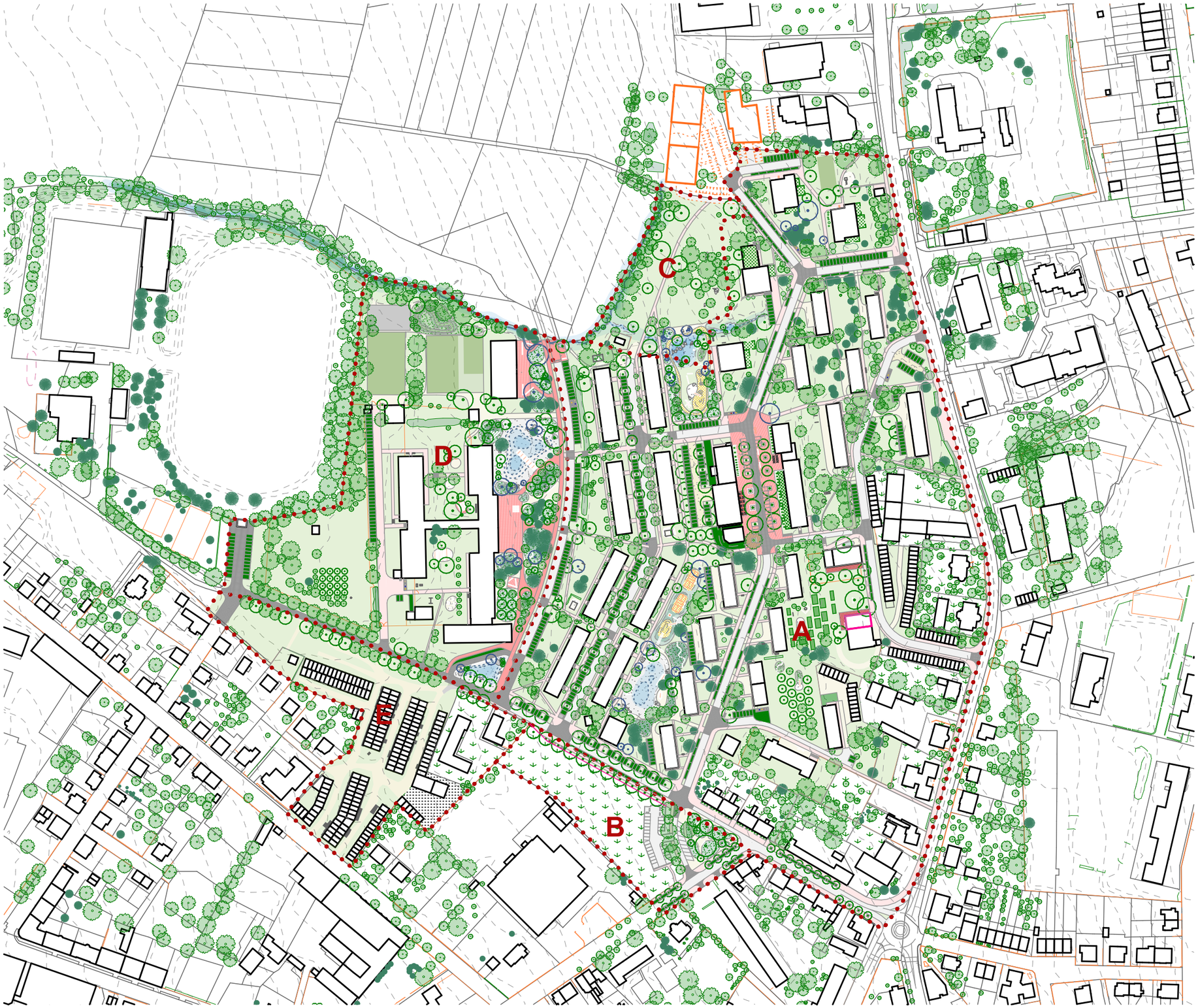
Organizace parkovacích stání

V současném stavu je doprava v místě řešena nepřehledně. Kromě několika různých dopravních režimů patří k neduhům dopravy v řešeném území také parkování na chodnících, zelených plochách i hřištích. Návrh parkovací stání organizuje tak, aby splňovala platnou legislativu a normy. Zároveň však nechává dostatek místa zejména v okolí přechodů přes komunikace. Zcela nová parkovací místa jsou vytvořena zejména v ulici Školní, v ulici 28. října a za samoobsluhou v centru ulice Malecí. Pro vysazování dětí před školou je navrženo průjezdné K+R na jižním cípů školních pozemků základní školy.

B.2
Urbanistická struktura

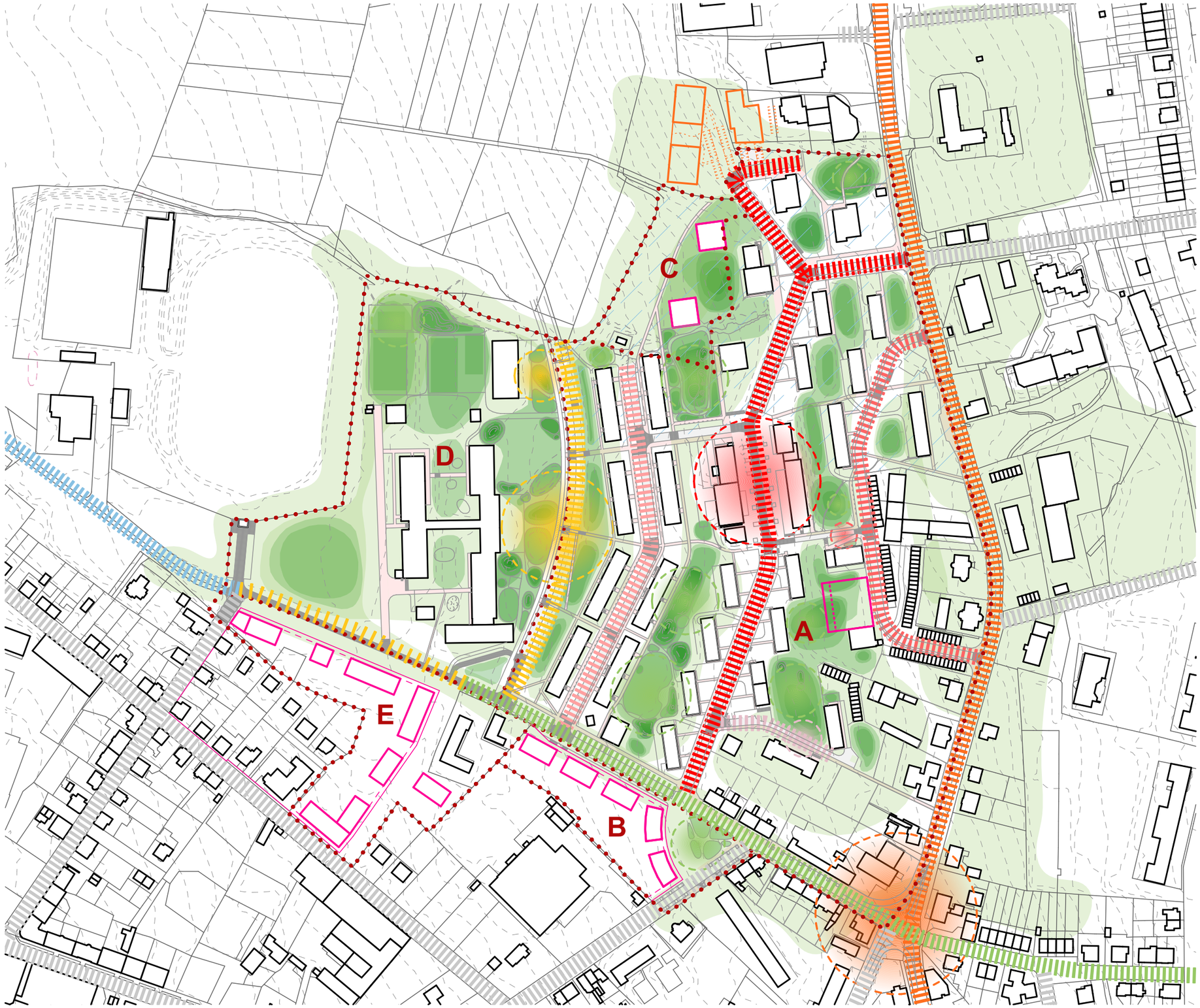


V rámci návrhu byly řešeny dva výhledy z hlediska času. Dlouhodobý výhled představuje ideální řešení v dlouhodobém časovém horizontu a jsou do něj zahrnuta finančně i časově složitější řešení. Mezi ně byla zařazena výstavba parkovacího domu a výstavba bytových domů v územních celcích B, C a E. Mimo to se v dlouhodobém horizontu počítá s úpravami parkování a prostranství v okolí dvojice bytových domů Koruna. V rámci těchto úprav se počítá s plným nahrazením parkovacích míst těchto domů.



Krátkodobý výhled pracuje s již existujícími projekty, které město či soukromí investoři právě zpracovávají. Jedná se parkoviště v ulici 28. října v územním celku B, dvojici bytových domů koruna a bytový dům Malecí na sever od územního celku C.
V krátkodobém výhledu návrh nepočítá s úpravami prostranství v okolí těchto bytových domů ani s vybudováním nových bytových domů v územních celcích B, C a E.

B.2.3
Sídelní krajina a veřejná prostranství

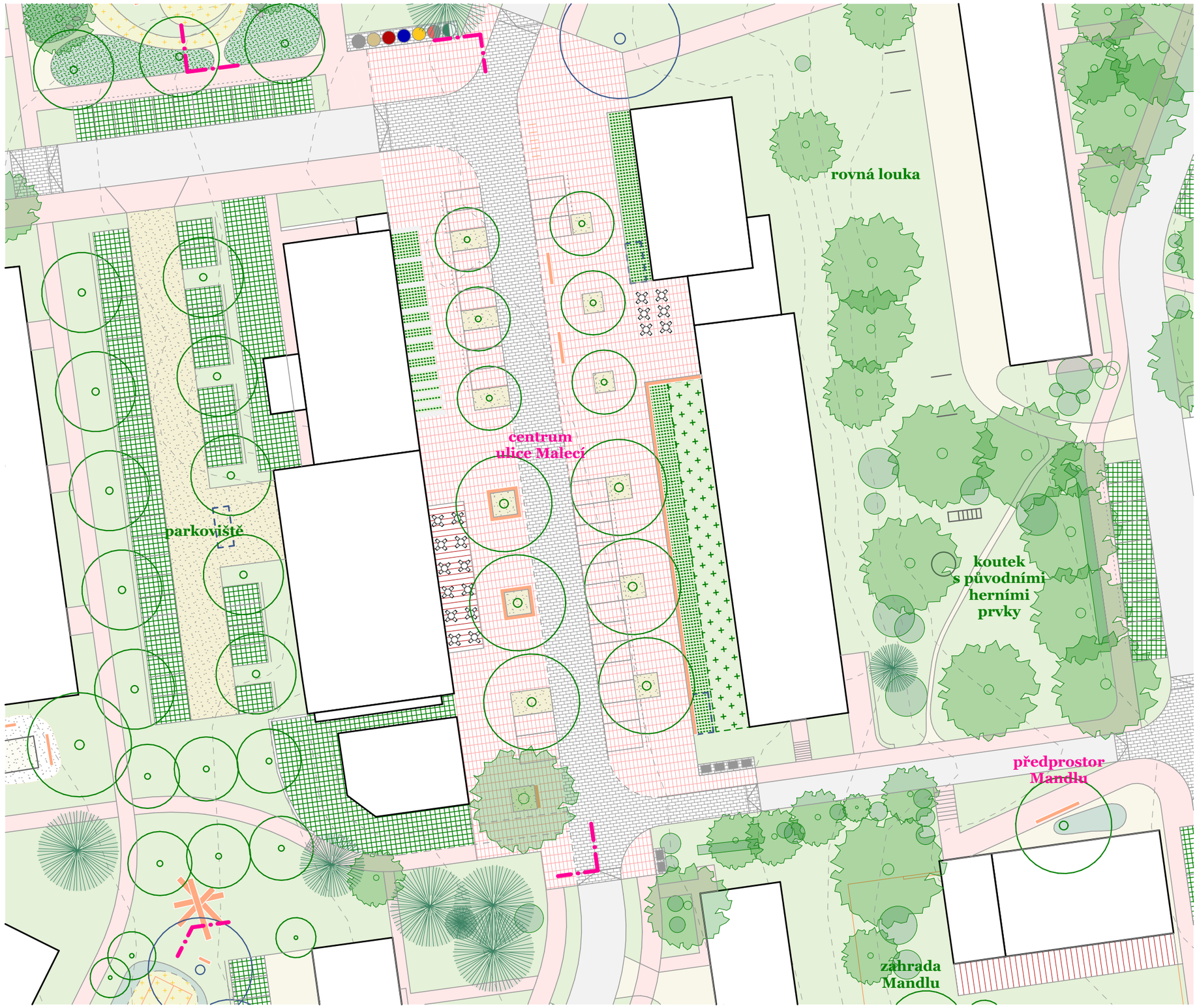


Stávající struktura střídajících se ulic a zelených vnitrobloků v řešeném území zůstala zachována a návrh ji dále podporuje nejen zkvalitňováním zelených ploch pomocí redukce a logičtější organizace parkovacích ploch, ale také podpořením a zahuštěním zeleně a novou vrstvou řešící retenci vody ve vnitroblocích.

V zelených vnitroblocích návrh identifikuje a podporuje významná místa velkého, ale také malého měřítka. Ty již kvalitní zachovává v jejich podobě, případně přidává jen drobné zásahy. Mnoho ploch však v současnosti kvalitně řešeno není a chybí jim celková koncepce i hierarchie, což je vzhledem k jejich množství a měřítku velkou rezervou v rozvoji sídliště. V návrhu tyto plochy využíváme k retenci vody (vnitroblok mezi ulicemi Malecí a Nad Stadinem, prostory ve Školní ulici) nebo komunitnímu životu (vnitroblok mezi ulicemi Družstevní a Malecí).

Uliční síť je v návrhu zachována a zásahy se zejména soustředí na zkvalitnění pěšího pohybu po území, zlepšení organizace automobilové dopravy pomocí sjednocení dopravního režimu a logického rozložení parkovacích míst. Nové ulice jsou navrženy pouze v rozvojovém území B a C, a to tak, aby bylo v budoucnu umožněno dobré napojení na uliční síť na jihu i na severu od řešeného území.

Zcela novou urbanistickou strukturu návrh prověřuje v územních celcích B, C a E, kde v dlouhodobém výhledu mohou vzniknout bytové domy o výšce 3NP. Veškerá výstavba v tomto území však bude představovat významnou investici a pravděpodobně si vyžádá změny v územním plánu.



Centrum života na sídlišti je přibližný střed ulice Malecí, kde už v současnosti funguje dobrá vybavenost a místo je tak i v návrhu rozvíjeno jako hlavní místo setkávání.

Momentálně špatný stav povrchů je v návrhu řešen jejich sjednocením. Dnes zcela chybějící zeleň je v místech, kde to sítě umožňují, nově dosazena v podobě oboustranného stromořadí skládajících se z druhů odolných v prostranstvích s velkým podílem zpevněných ploch.

Parkování je zde umožněno, počet stání je však snížen a parkovací místa jsou nahrazena v prostoru pod samoobsluhou, kde je navrženo nové kapacitní parkoviště. Pojezdová plocha je v celé oblasti centra vyvýšena a materiálově odlišena od ploch pochozích. Aby auta nenajížděla na pochozí plochy a neparkovala mimo plochy k parkování vymezené, jsou podél cesty v centru instalovány lavičky, stojany na kola a lampy veřejného osvětlení. Toto řešení považujeme za vizuálně kvalitnější než množství sloupků, které by jinak k dosažení bezpečných pochozích ploch musely cestu lemovat. V místě mezi restaurací a samoobsluhou je umožněno zásobování.

Materiálové řešení je navrženo sjednoceně v rámci celého řešeného území. Pojezdové plochy jsou navrženy z asfaltu, vyvýšené pojezdové plochy z kamenných kostek v řádkové skladbě. Pochozí i parkovací plocha v centru sídliště Malecí a před oběma školami ve Školní ulici je navržena z kvalitní betoné dlažby většího formátu, taktéž kladené na řádek. Chodníky v celém území jsou řešeny z kvalitní maloformátové betonové dlažby. Příjezdy ke garážím panelových domů, část ploch před školami a některé pochozí plochy v rámci zelených vnitrobloků jsou navrženy z mechanicky zpevněného kameniva. Parkovací stání v uličních profilech ulice Malecí jsou navrženy z betonové dlažby se širokou spárou nebo z betonové zatravňovací dlažby kladené z drobných kvádrů na řádek.

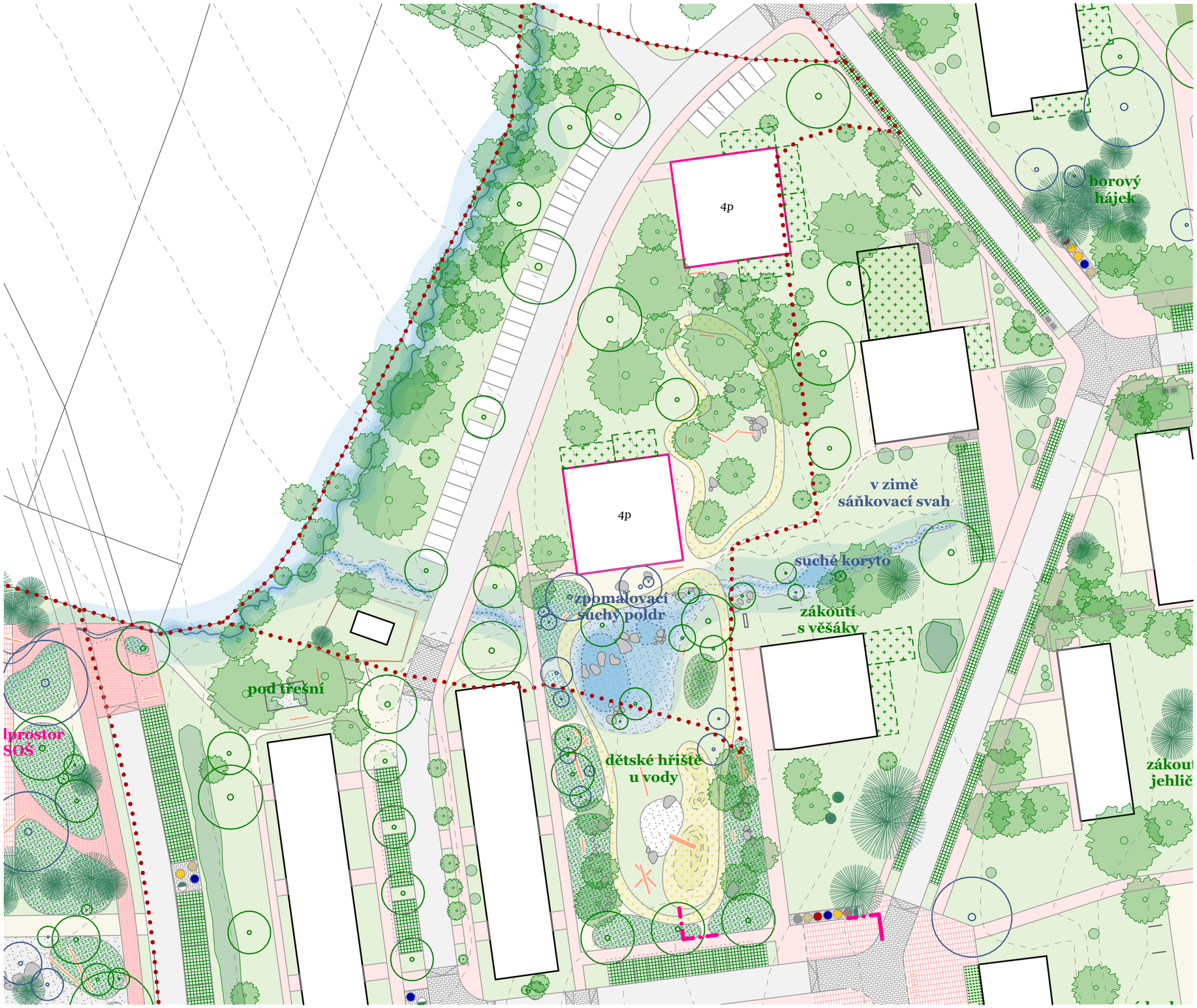

RESTAURACE
PIZZERIE MALEČÍ
P





V místě současného oploceného hřiště pro děti v centrálním prostoru sídliště navrhujeme úpravu na velkorysou herní plochu pro širší věkovou skupinu. Hlavní prvkem herní plochy je rovněž vodní prvek, tentokrát v podobě suchého koryta a poldru, který se bude naplňovat vodou při srážkách. I v obdobích sucha ale zůstává poldr dětskou krajinou v podobě modelované plochy s různými frakcemi kameniva. Na poldr navazuje terénní modelace, pro kterou může být využita zemina z výkopů. Tato modelace je navržena z propustného povrchu EPDM a je doplněna o drobné herní prvky a cestu pro odrážedla nebo kola. Plocha je doplněna pobytovým trávníkem, od okolních domů je pak odcloněna vyšší stínící vegetací se štěrkovými cestami. Důraz je zde kladen na tzv. volnou hru dětí, která je podle všech dostupných současných výzkumů pro vývoj dětí nejlepší možný.

Návrh je důležitý jak v krátkodobém časovém horizontu, tak v dlouhodobém výhledu. Pro kratší časový horizont doporučujeme provést kvalitní pěší propojení skrz lesík a sad a drobnou kultivaci zeleně vedoucí k nákupní zóně na sever od řešeného území. Chodník pro pěší je vhodné doplnit o posezení v místě výhledu do krajiny. Předpokládá se také umístění osvětlení pro bezpečné využívání trasy i ve večerních hodinách.



V dlouhodobém horizontu je v místě prověřeno umístění bytových domů o maximální výšce čtyř podlaží. Je důležité, aby parter navržených, ale i případně i stávajících přilehlých bytových domů pracoval s potenciálem, který herní krajina suchého koryta a poldru nabízí. Společné prostory zde mohou být orientovány směrem k hřištím, a obyvatelé je pak mohou využívat pro volnočasové aktivity společně s dětmi.

Princip volné hry

Současné studie dokazují, že děti potřebují pro svůj vývoj možnost volné hry a pro svou volnou hru vhodný prostor, který by se stal tím prostředím, ve kterém se jejich inteligence může začít rozvíjet. Proto je při plánování nových hřišť nutné přehodnocení starých způsobů myšlení. Herními prvky vybavené holé plochy byly dobré z pohledu dospělých, neboť jim umožňovaly snadný dozor a kontrolu dětí. V takovém prostoru se ale nerušená volná hra dětí nerozvíjí. Proto musíme vědomě a cíleně vytvářet místa, ve kterých se děti mohou seznámit s přírodou a kde si mohou svobodně vytvářet své vlastní hry, zároveň by taková místa měla dětem nabízet rozmanité možnosti, a nejen katalogové herní prvky rozmístěné v ploše bez jakéhokoliv vztahu mezi sebou. Ideální je pak takové prostředí, kde se jednotlivé prvky (jak vegetační, tak herní či jiné) k sobě vzájemně logicky vztahují, cesty jsou trasovány srozumitelně a koncepčně, prostředí má charakter a je ve své pochopitelnosti bezpečné, s čímž souvisí i rozdělení prostoru na pochopitelné celky s jednoznačně vnímatelnými charaktery.


2M1 3774
8H3 5900

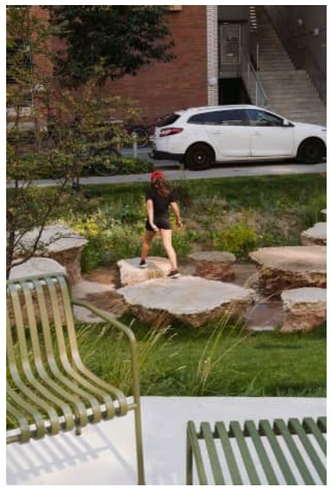










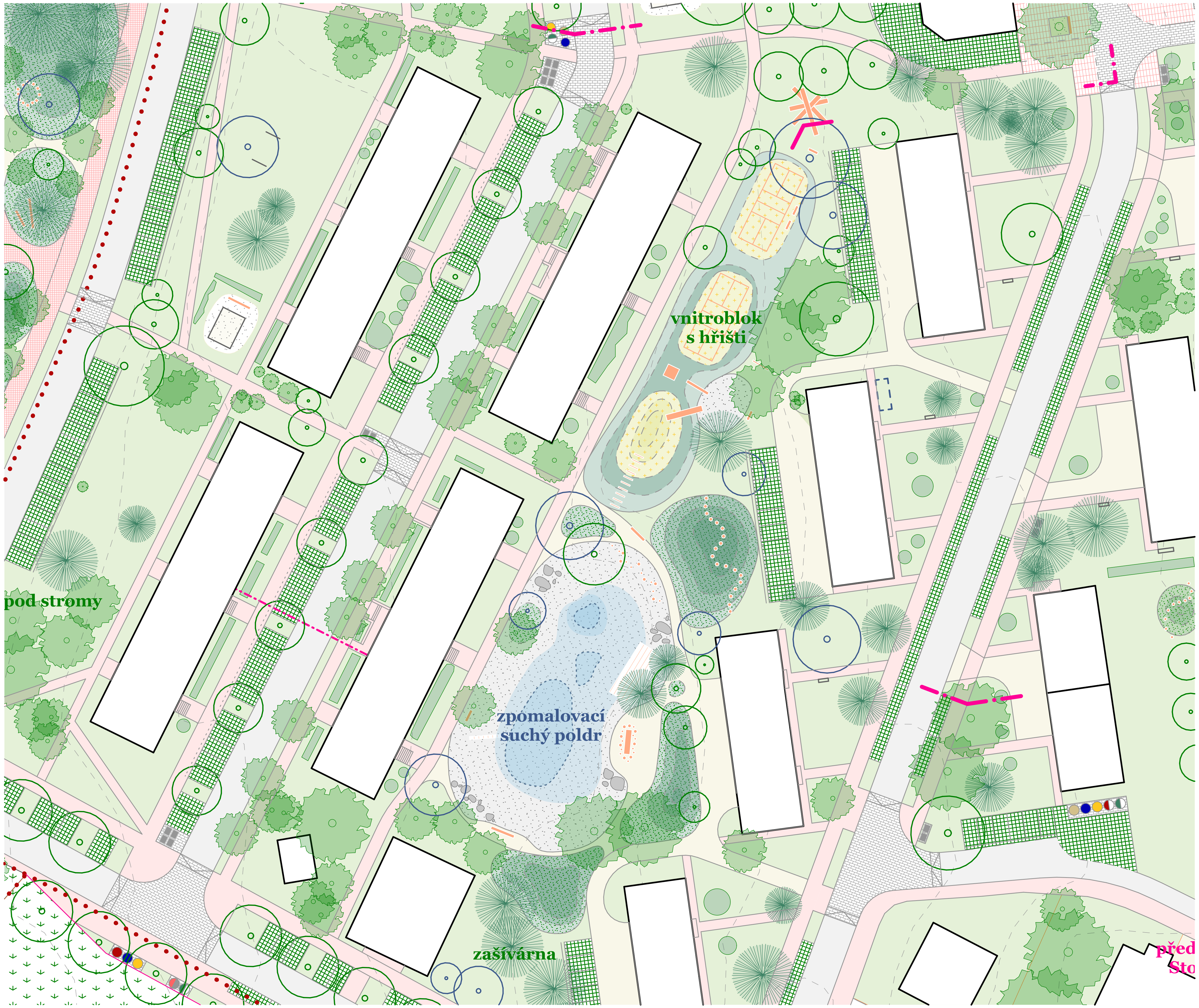


Mellemrummet, Kodaň, Dánsko, BOGL, 2020





Arkadien Winnenden, Německo, Henning Larsen, 2011



Mezi obytnými domy v jižní části území je navržen další, tentokrát velkorysejší suchý poldr spolu s herní plochou v podobě badmintonových hřišť a přírodních herních prvků pro různé věkové skupiny dětí. Herní plocha zde nabízí jiné, více sportovní vyžití, zároveň místem přímo prochází pěší cesta směrem od centra ke škole.

Suchý poldr je navržen tak, že svým retenčním objemem dešťovou vodu zastaví a její další odtok zpomalí, což je efekt, díky kterému je navazující kanalizační síť odlehčena. Vzhledem ke specifickému podloží se pouze malá část vody přirozeně zasákne, ostatní voda následně odteče během 3-5 dní, díky tomuto nastavení nedochází k vývoji larev komárů.

Konkrétní návrh podoby nádrže lze provést až se znalostí výsledků inženýrskogeologického průzkumu. Následný návrh bude řešen i s ohledem na okolní budovy, přítomnost nádrže nesmí ohrozit základy a podzemní prostory okolních staveb.











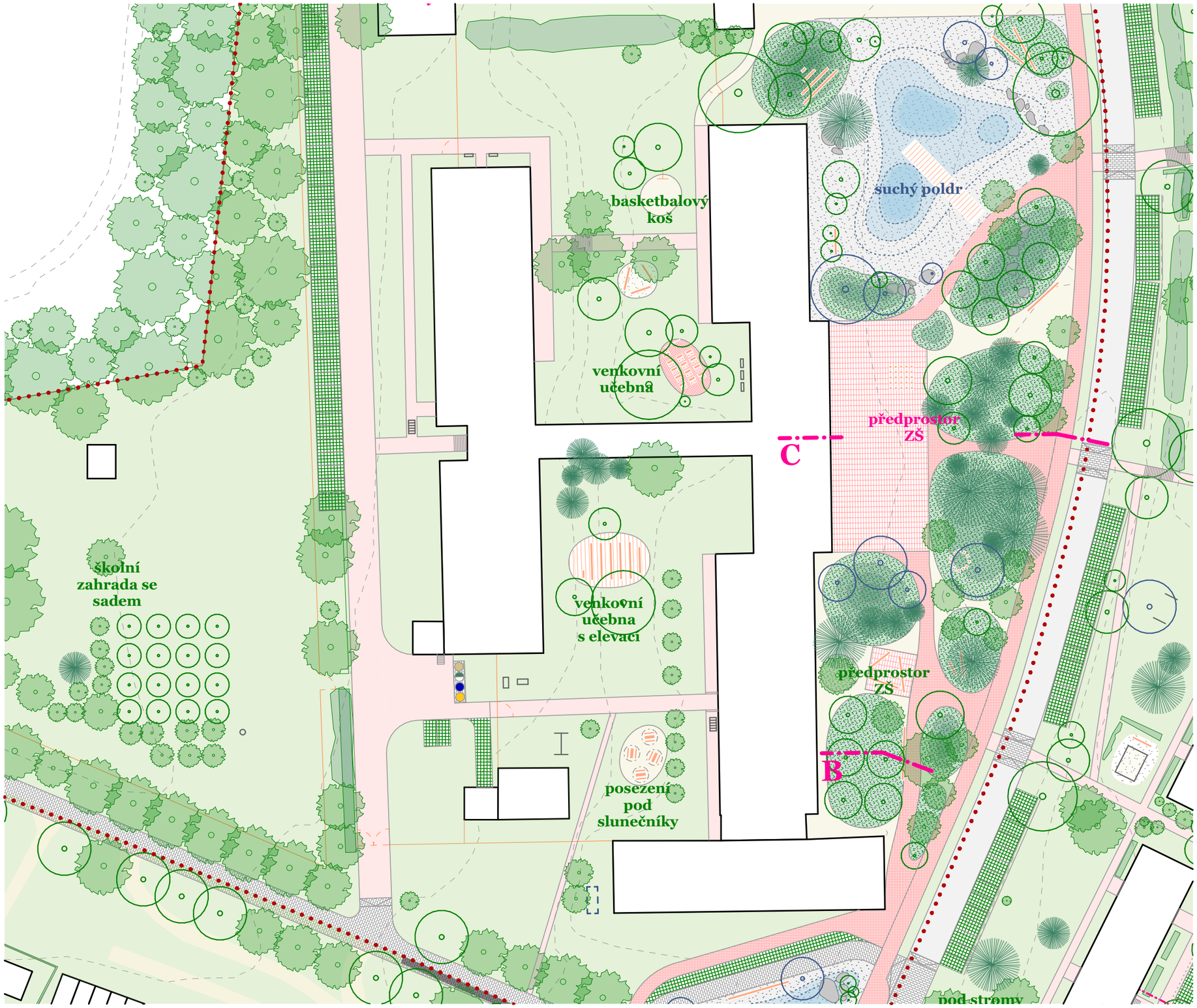
Grønningen-Bispeparken, Kodaň, Dánsko, SLA, 2024







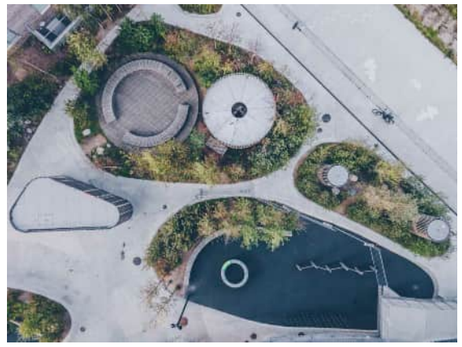
Activity Landscape Kastrup, Kodaň, Dánsko, MASU Planning, 2015



Předprostor škol je modelován cestami navazujícími na hlavní příchozí trasy, místa mezi cestami jsou doplněna výraznou stínící vegetací s drobnými pobytovými místy k zastavení a dominantním vodním prvkem v podobě otevřené retenční nádrže. Vodní prvek je navržen s retenčním objemem ke zpomalení odtoku srážek z území a zároveň má v tomto místě i edukační funkci, díky které mohou děti sledovat přirozené přírodní procesy jako je stopa dešťové vody v území a také přirozený vodní biotop, který prvek lemuje. Většina plochy je navržena v podobě propustných povrchů, jako je vibrovaný štěrk, drenážní asfalt či maloformátová dlažba z kamenných kostek nebo vegetační pokryv. Prostranství před školou je uvažováno z materiálu z kvalitní betonové či kamenné dlažby většího formátu.








Kalvebod Fælled Skole, Kodaň, Dánsko, BOGL, 2018





Green Classroom, Základní škola Galilei, Berlín, gruppe F/Freiraum für alle GmbH, 2018






Chaumont-sur-Loire Garden Festival, Francie, Maak, 2020







Prostory Základní školy Krämeracker, Zurich, Švýcarsko, Ganz Landschaftsarchitekten, 2019



Předprostor SOŠ je řešen obdobně jako předprostor základní školy, aby celková koncepce Školní ulice byla sjednocená a zaručila bezpečnou dopravu dětí do obou institucí. Školní ulice je navržena jako slepá a pro běžnou automobilovou dopravu neprůjezdná. Na konci ulice je tak navrženo kladivo pro obracení vozidel na vyvýšeném povrchu. Průjezd je umožněn pouze cyklistům, vozidlům údržby, IZS, případně může být umožněn krátkodobě v čase oprav jako rezerva. Toto řešení vnímáme jako zásadní pro bezpečnost pohybu dětí a ostatních v ulici a z hlediska dopravy udržitelné.

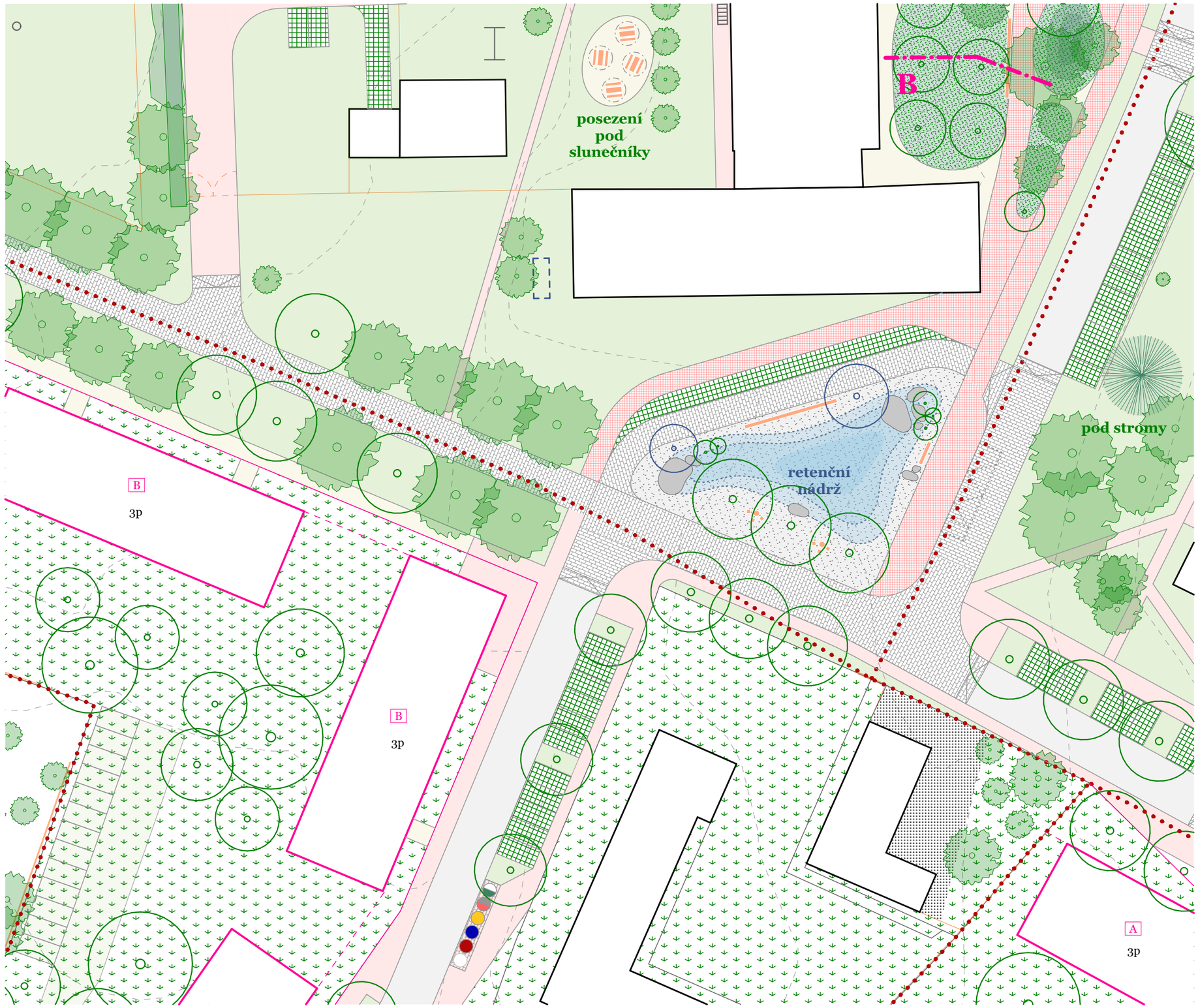
Momentálně se zpracovává dopravní studie, ověřující různé varianty napojení plánované lokality Koruna 1 a Koruna 2 na sever od řešeného území na plánovaný obchvat města. Ulici Školní je v krajním případě v závislosti na výsledku studie umožnit jako průjezdnou i pro automobilovou dopravu, nicméně jen v případě, že obchvat města bude skutečně realizován, a zároveň toto řešení bude ve výše uvedené dopravní studii jasně prokázáno a uvedeno jako opravdu potřebné a zásadní.

Ulice Školní nesmí fungovat jako jedno z dopravních napojení lokality Koruna 1 a 2.









Zásadní změnou pro Školní ulici je vybudování K+R. V této studii je navrženo při jižním vjezdu do ulice vedle budovy tělocvičny. Vozovka je od křižovatky Školní ulice a ulice 28. října vyvýšena až po nájezd ke K+R, stejně tak je vyvýšena vozovka u výjezdu z K+R, který je navržen do nově vzniklé křižovatky napojující zástavbu v územním celku B. Kapacita K+R je 4 až 5 aut. Odtud se žactvo obou škol dostane bezpečně bez dalšího křížení s vozovkou až ke vchodu.

Významným prvkem v tomto místě je retenční nádrž, která zachycuje vodu, odtékající dnes odsud směrem ke garážím. Nádrž je doplněna o posezení.



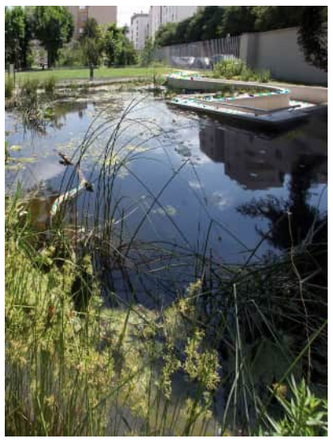


Arkadien Winnenden, Německo, Henning Larsen, 2011

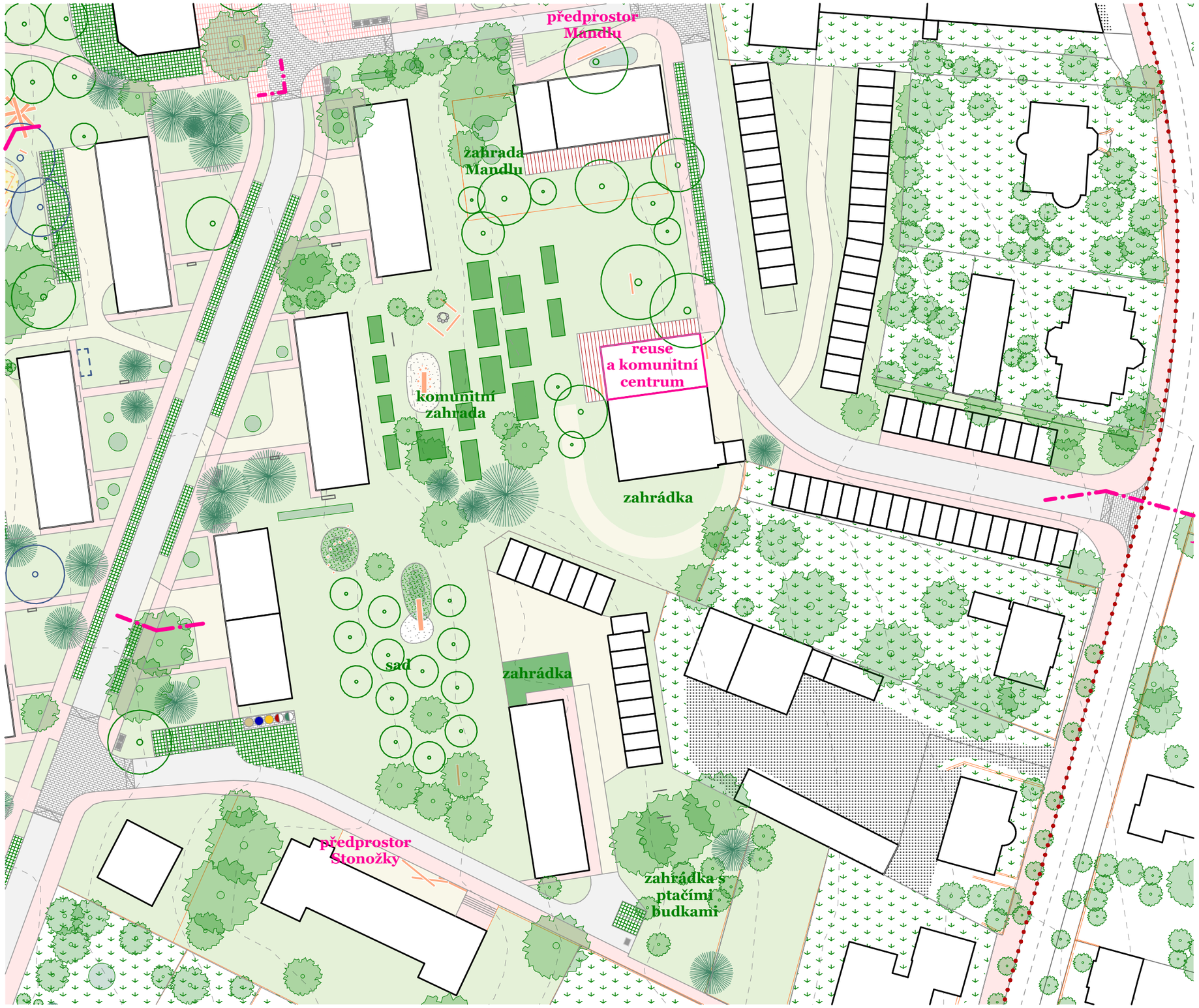




Park Groot Schijn, Antwerpy, Belgie, Maxwan architects + urbanists, 2012

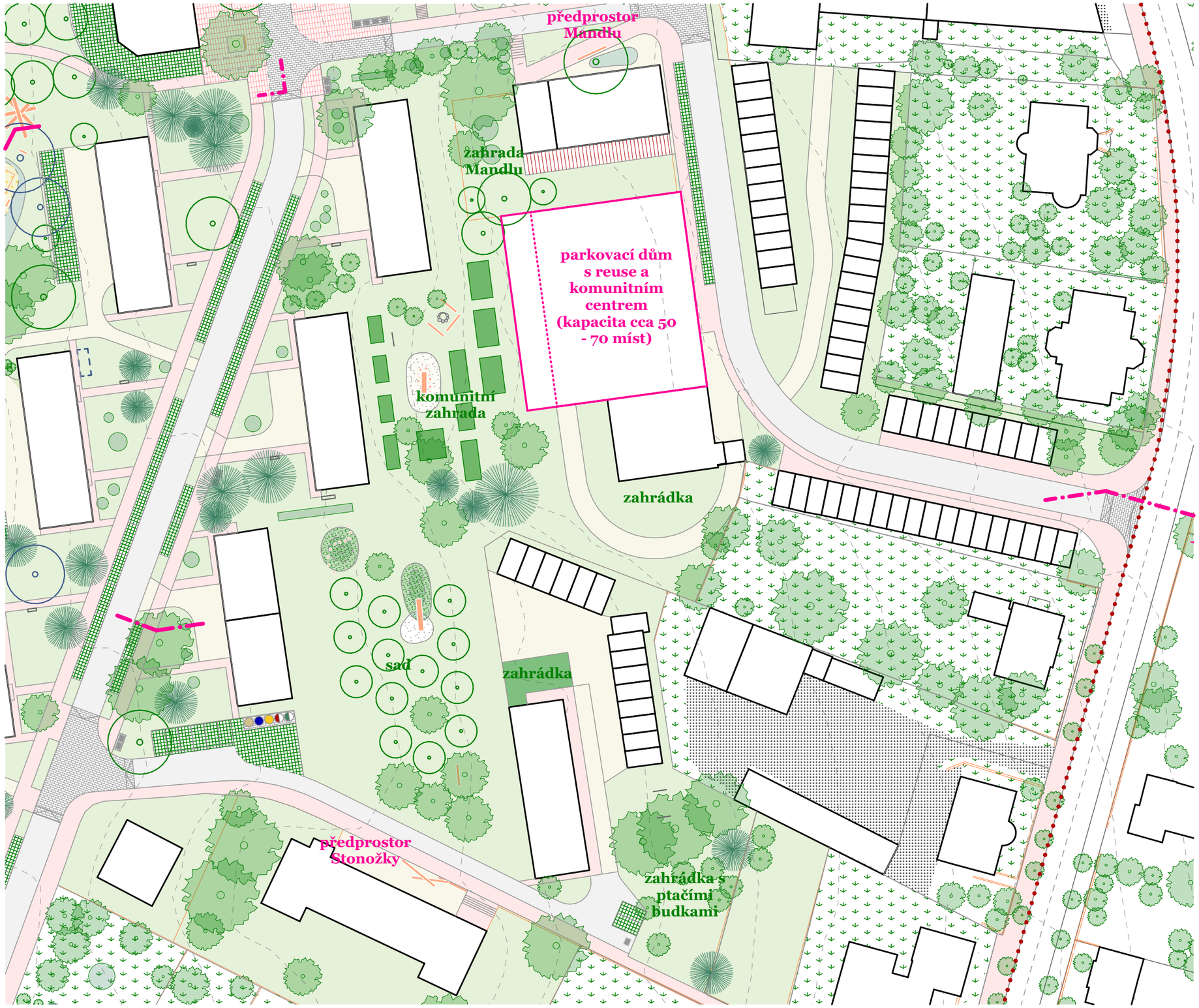

The Pedagogic Urban Garden Edouard Glissant, Lyon, Francie, Exit Paysagistes Associés, 2011



Ve východní části území navazujeme na již existující komunitní vybavenost vnitrobloku v podobě Domu dětí a mládeže Stonožka a nízkoprahového centra Mandl a navrhujeme další pobytovou plochu, tentokrát směřovanou více na dospívající a dospělé. Kromě komunitních záhonů, je zde umístěn venkovní gril, ohniště a velkorysý stůl, který může motivovat vznik sousedské komunity. Vegetaci zde představuje sad s okrasnými ovocnými stromy (případně i plodícími, pokud by o to místní obyvatelé projevili zájem). Tento typ vegetace tak navazuje na zahradní charakter stávající vegetace v podobě zahrad rodinných domů u ulice T. G. Masaryka, a zároveň doplňuje již existující ovocné stromy v místě.

Jako ideální doplnění komunitní tématiky vnitrobloku je navržena novostavba komunitního a reuse centra. To je navrženo na městské parcele po sběrném dvoře, o jehož přesunutí na vhodnější místo se v současnosti uvažuje. Komunitní centrum může navázat na přítomnost komunitní zahrady s grilovištěm a dále je podpořit možností napojení na vodu, skladování nářadí a možností užívání jak vnitřních prostor centra, tak okolní zahrady pro sousedské akce. Jako součást centra je doporučeno také vybudování veřejného WC.

Prostory centra je doporučeno se zahradami a parterem propojit. Stejně tak může být se zahradou propojeno i centrum prevence Mandl. Řešení otevření této budovy do zahrady však musí pamatovat na zajištění důvěry a patřičného soukromí pro jeho klienty a klientky.



V dlouhodobém výhledu lze místo sběrného dvora uvažovat také dvoupodlažní parkovací dům. S ohledem na finanční zátěž, kterou konstrukce parkovacího domu může pro město představovat, je v návrhu využito výškového rozdílu mezi výškou ulice a výškou terénu ve vnitrobloku. Každé ze dvou podlaží parkovacího domu by tak bylo napojené z dané úrovně terénu, čímž odpadá potřeba vybudovat vnitřní rampu pro automobily v rámci parkovacího domu. Tím jsou obě patra domu plně využitelná pro parkování a navazující funkce.

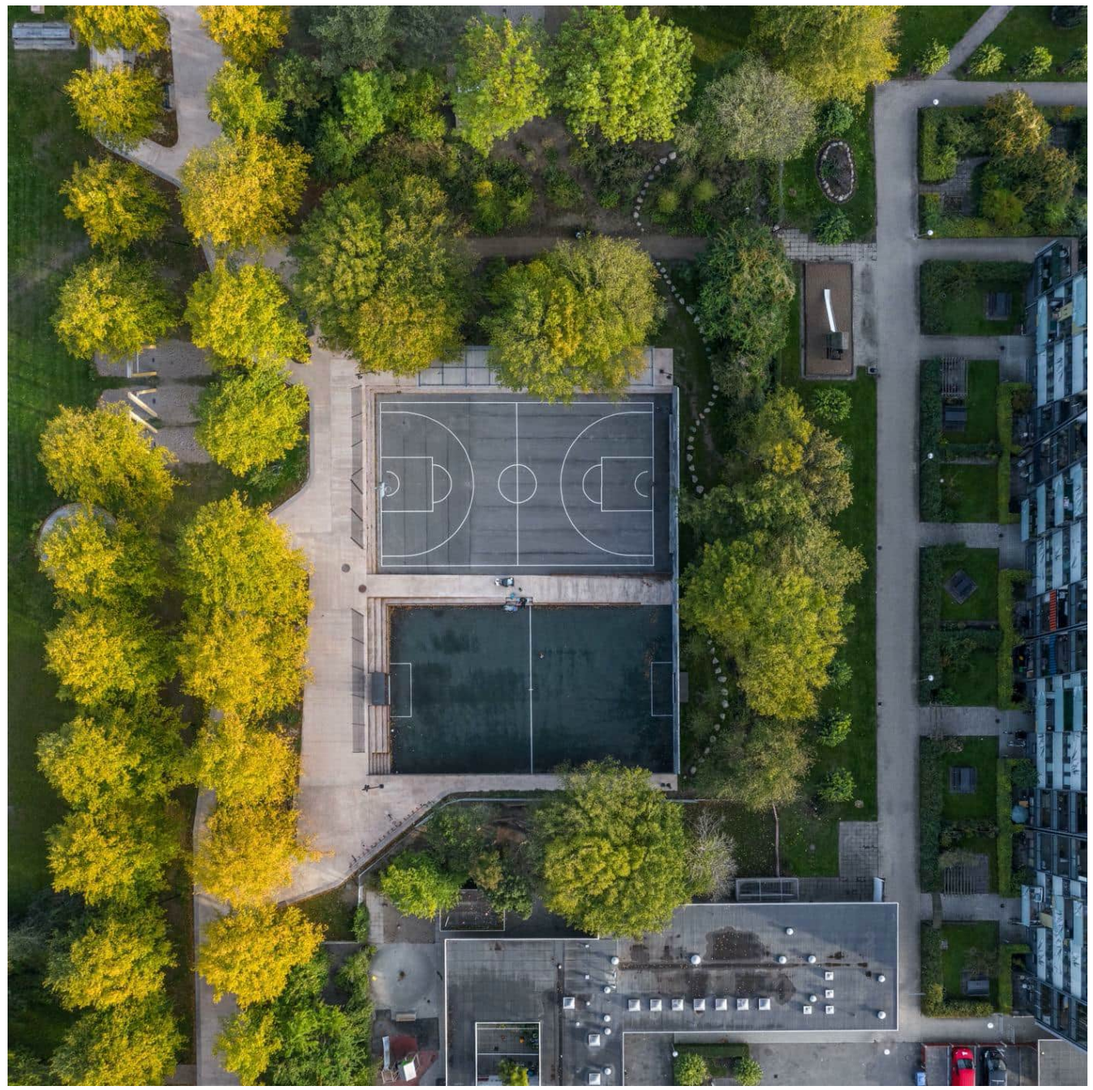
Půdorysné rozměry domu mohou v závislosti na vybraném řešení být značné, a proto návrh počítá s využitím konstrukce zastřešení k umístění fotovoltaických panelů. Vzhledem k blízkosti obytných domů na západ od parkovacího domu je doporučena kombinace intenzivní zelené střechy a solárních panelů. Alternativně lze na střeše domu uvažovat pouze intenzivní zeleň, případně umístění sportovních hřišť (padel, tenis, volejbal, basketbal, apod.).

Zároveň je v případě vybudování parkovacího domu doporučeno část jeho interiéru směrem ke komunitní zahradě a stávajícímu domu otevřít a věnovat potřebám komunitního centra. Fasádu směrem k panelovým domům na západě je doporučeno navrhnout atraktivně jako zelenou, případně ji aktivovat a citlivě zasadit do prostředí s ohledem na bytové prostory obytných domů směřující svá okna směrem k parkovacímu domu.






Ljubljana – Creative Laboratory in a Construction Pit, Lublaň, Slovinsko, Krater, 2020

Remiseparken, Kodaň, Dánsko, BOGL, 2020

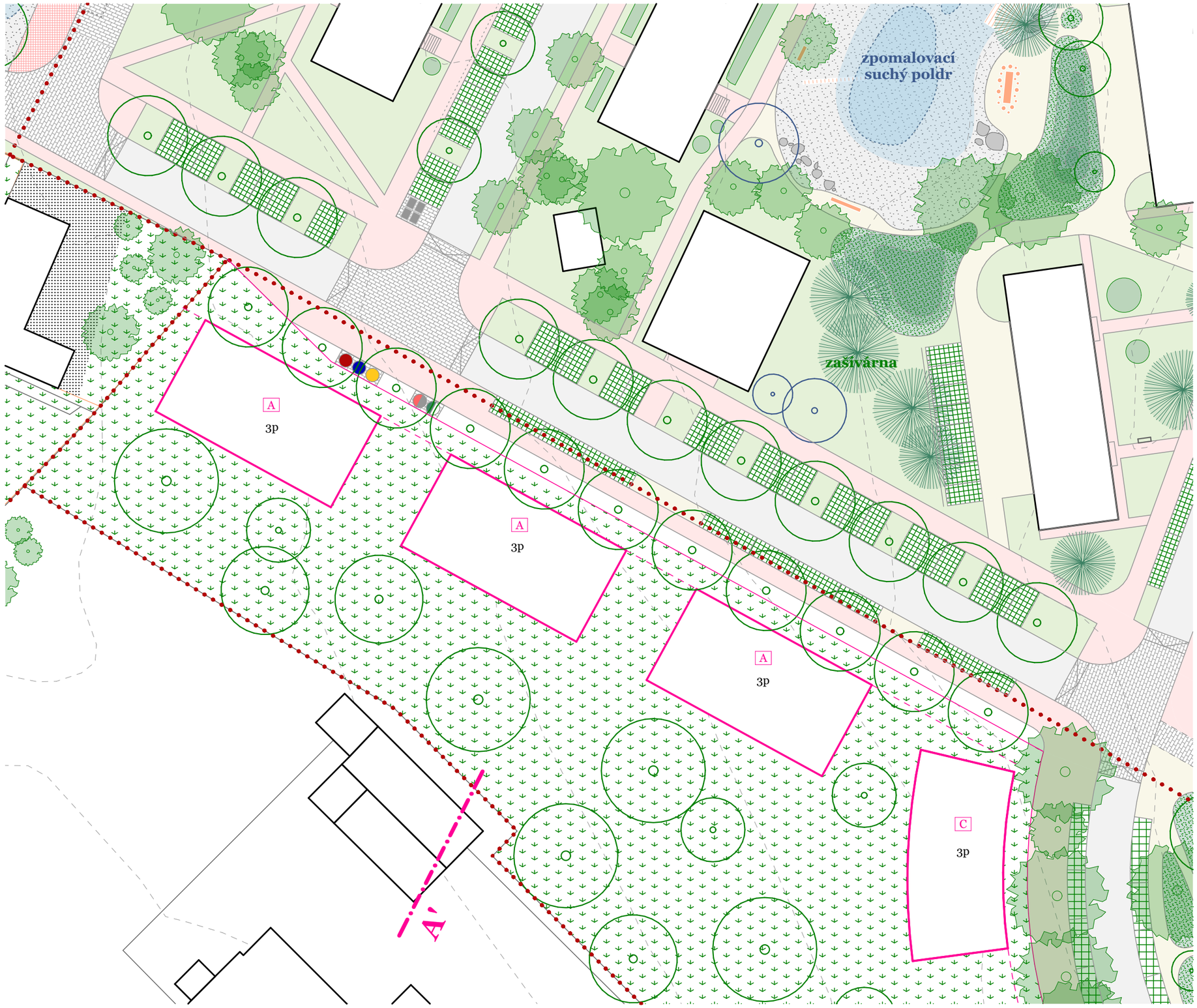


Malý veřejný prostor na křížení ulice 28. října s ulicí Rašínova v současnosti představuje mírně nepřehlednou dopravní křižovatku. Řidiči vyjíždějící z ulice Malecí se obvykle kvůli špatným rozhledovým poměrům napojují na ulici Rašínovu jižním cípem veřejného prostranství. V nedávné době došlo k vykácení stromů a stavbě nového parkoviště v jižní části řešeného území. Vzhledem k čerstvosti této investice tato studie v krátkodobém výhledu počítá se zachováním parkoviště a nově zvoleným dopravním režimem křižovatky - tedy jednosměrný provoz směrem do ulice Malecí na severu a jednosměrný výjezd z ulice Malecí na jihu prostoru.

Zbytek veřejného prostranství je navržen k úpravě, která, podobně jako před školou, spočívá v umístění vegetačních ostrovů se stromy a několika místy k sezení. Technická instrastruktura zde poměrně jednoduše umožňuje umístit i pítko. Místo se tak může stát bezpečným a atraktivním zastavením pro děti mířící pěšky ze školy.



V dlouhodobém výhledu měla tato studie v místě prověřit novou zástavbu. Většina pozemků je ve vlastnictví města proto doporučujeme, aby to tak zůstalo i nadále. Charakter okolní zástavby umožňuje vybudování pěti menších bytových domů o třech nadzemních podlažích s volitelnou možností provozovny či kanceláře v parteru. Parkování by v tomto případě bylo řešeno přímo na pozemcích těchto bytových domů.



Velkou změnou by dle návrhu měla projít ulice 28. října. Studie navrhuje významnou úpravu profilu, která ve výsledku nejen poskytne bezpečnější cestu pro pěší, a zejména děti mířící ze školy domů, ale umožní také nově parkování až 35 automobilům. Zároveň je v ulici v souladu s předchozími územně plánovacími podklady navrženo oboustranné stromořadí, které navazuje na starou alej na východě řešeného území.

Zejména výsadba aleje vyžaduje v místě významnou investici do přeložek sítí technické instrastruktury. Navržené stromy jsou ve střetu s podzemním vedením plynu. V jejich blízkosti se ale nachází i vodovod.



Kolotoč jako umělecký prvek. Valtr Václav, Oberstein Ivo, Praha 13



Umělecký a herní prvek: Logtree, studio Skull

V rámci návrhu lze uvažovat o práci s uměleckými prvky prostřednictvím běžných součástí sídlištního prostředí. Jako příklad můžeme uvést herní či pobytové prvky, které měly na sídlištích své místo již v minulosti a často v sobě nesly nejen praktickou, ale i estetickou hodnotu – například charakteristická zeměkoule. Tyto prvky mohou být navrhovány tak, aby si zachovaly své funkční využití, zároveň by však samy o sobě měly uměleckou kvalitu. Vznikat by mohly ve spolupráci s umělci a designéry, čímž by docházelo k propojení každodenního užívání prostoru s výtvarnou tvorbou. Tyto umělecko-užitné prvky považujeme za prioritní z hlediska případné realizace.

Nad rámec těchto primárních intervencí by bylo možné ve vybraných lokalitách uvažovat také o umisťování uměleckých děl bez přímého užitného charakteru. Jako vhodné by se jevily především intervence dočasného charakteru, které by mohly být v určitých časových intervalech obměňovány. Tyto zásahy by mohly přitahovat pozornost návštěvníků, oživovat veřejný prostor a podporovat jeho proměnlivost v čase. Dočasné umělecké prvky by zároveň umožňovaly flexibilně reagovat na aktuální témata, zapojovat místní komunitu a ověřovat různé přístupy k práci s veřejným prostorem bez nutnosti trvalých zásahů.

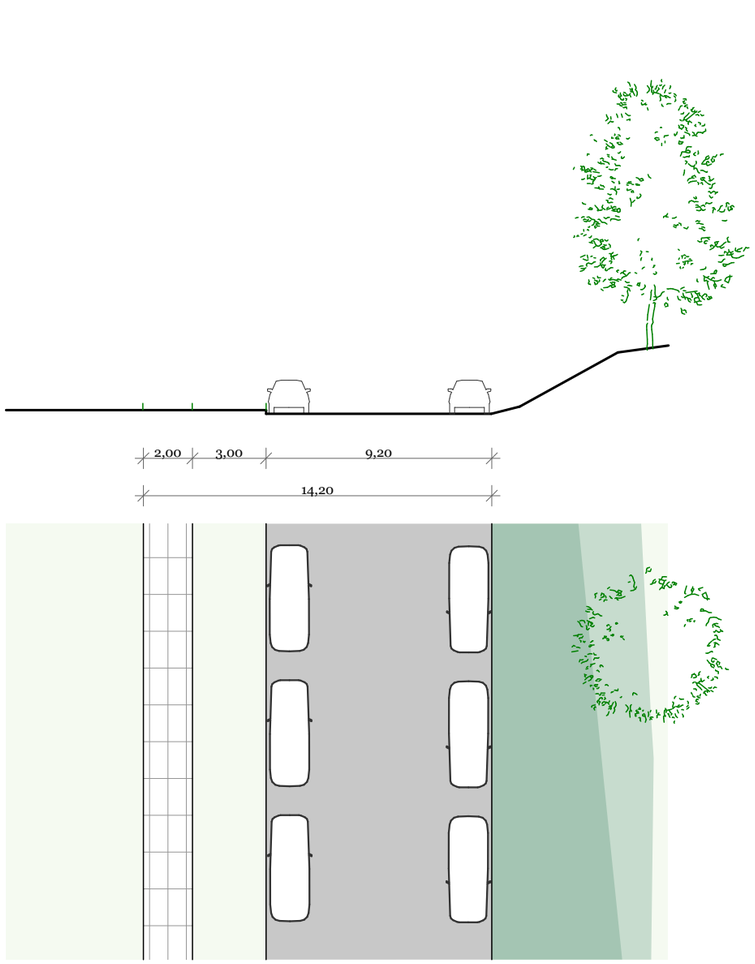


Typický kolotoč "zeměkoule", Martin Hejl a kolektiv, pavilon Benátského bienalle 2014

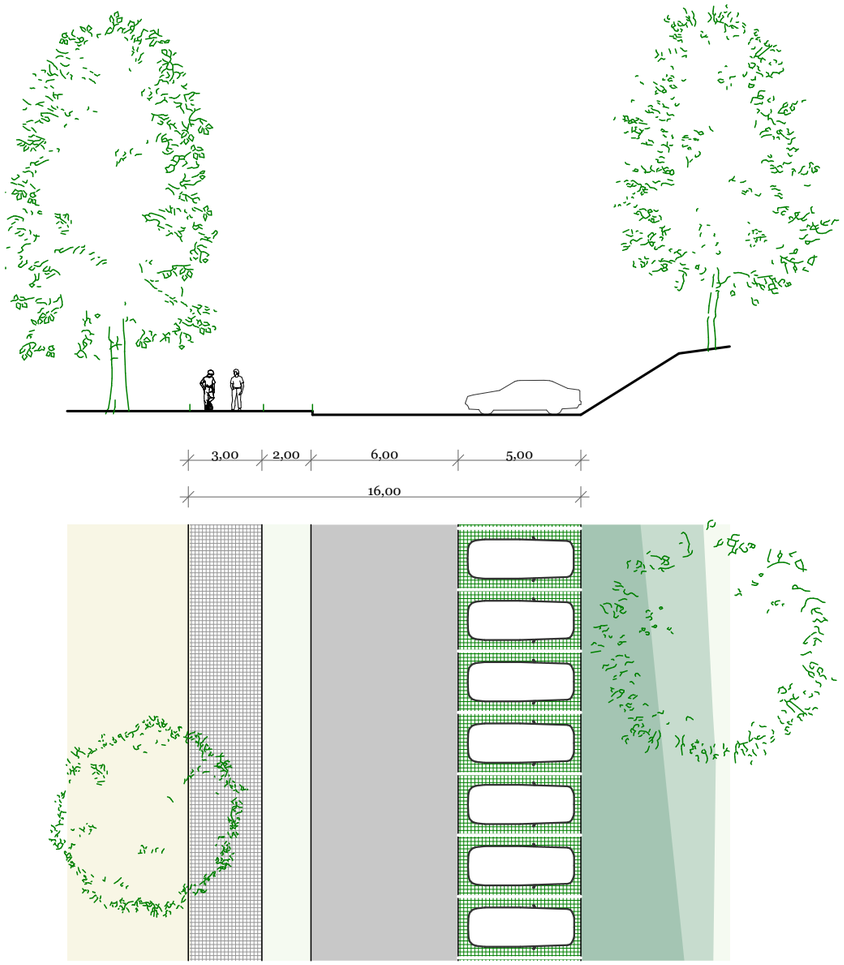


Dočasná intervence na sídlišti Písnice, Festival čekání proměny - Eliška Málková a Lynda Zein

B.2.4
Profily ulic

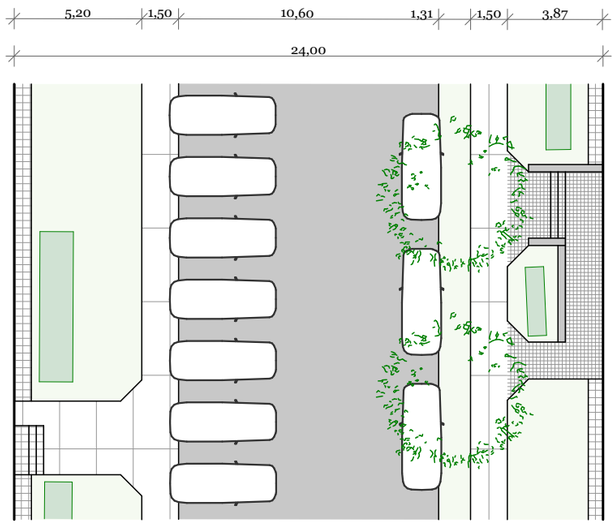


stávající stav

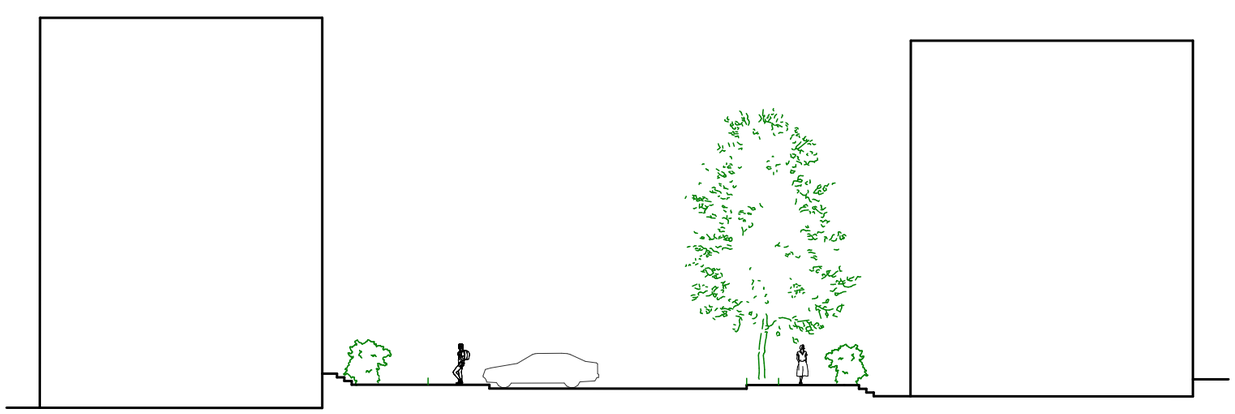


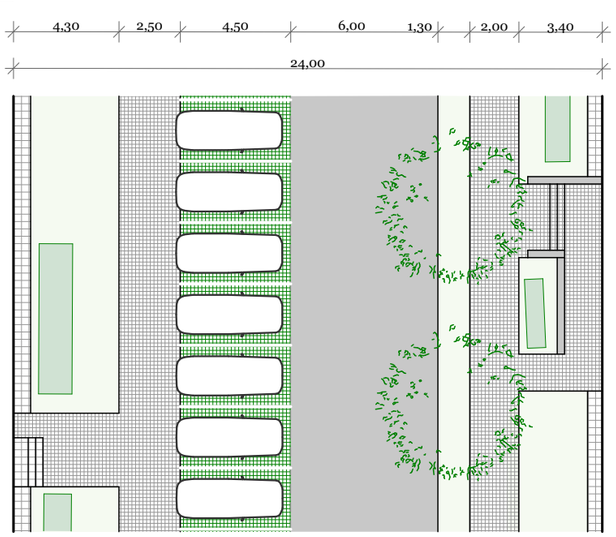
návrh



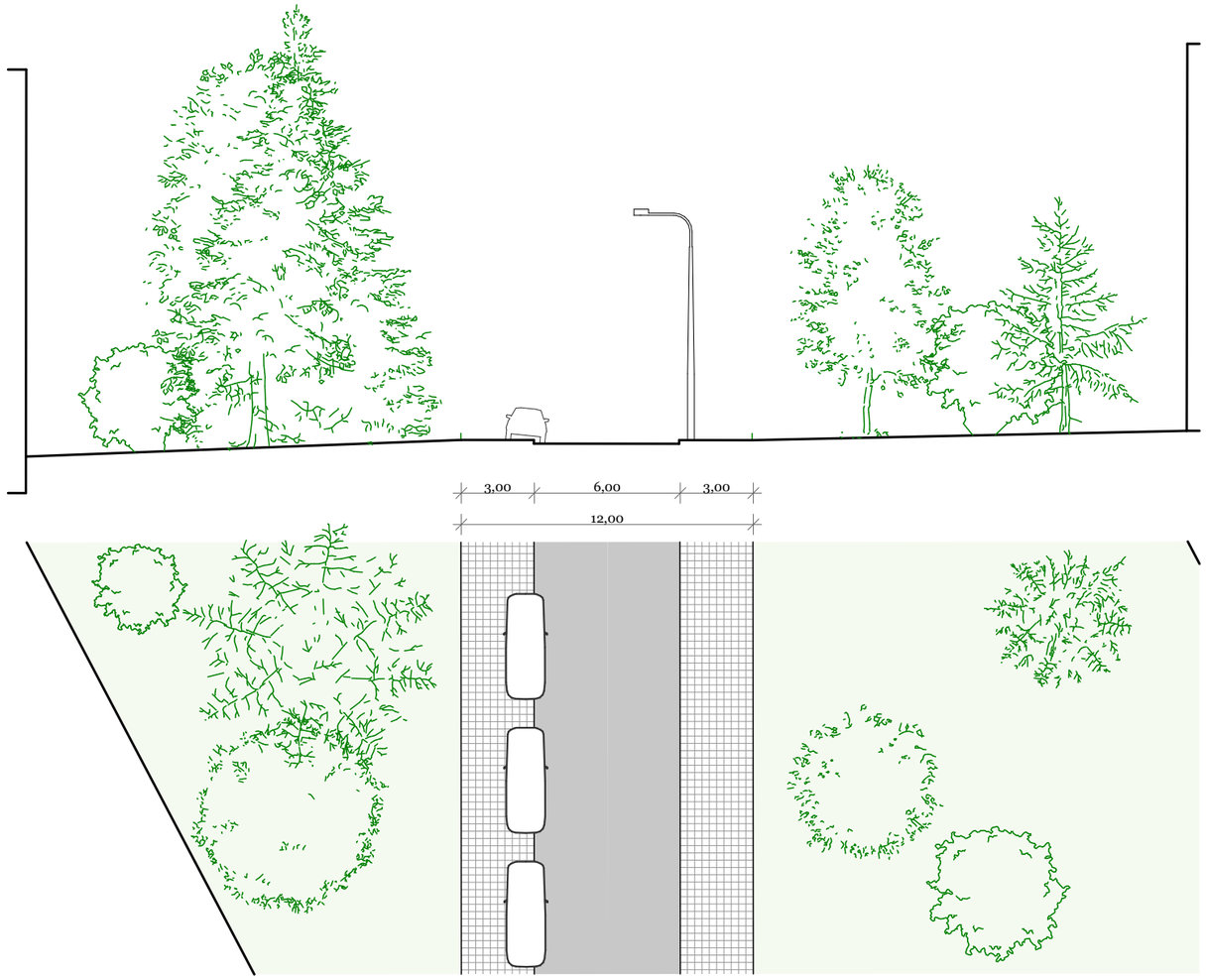


stávající stav

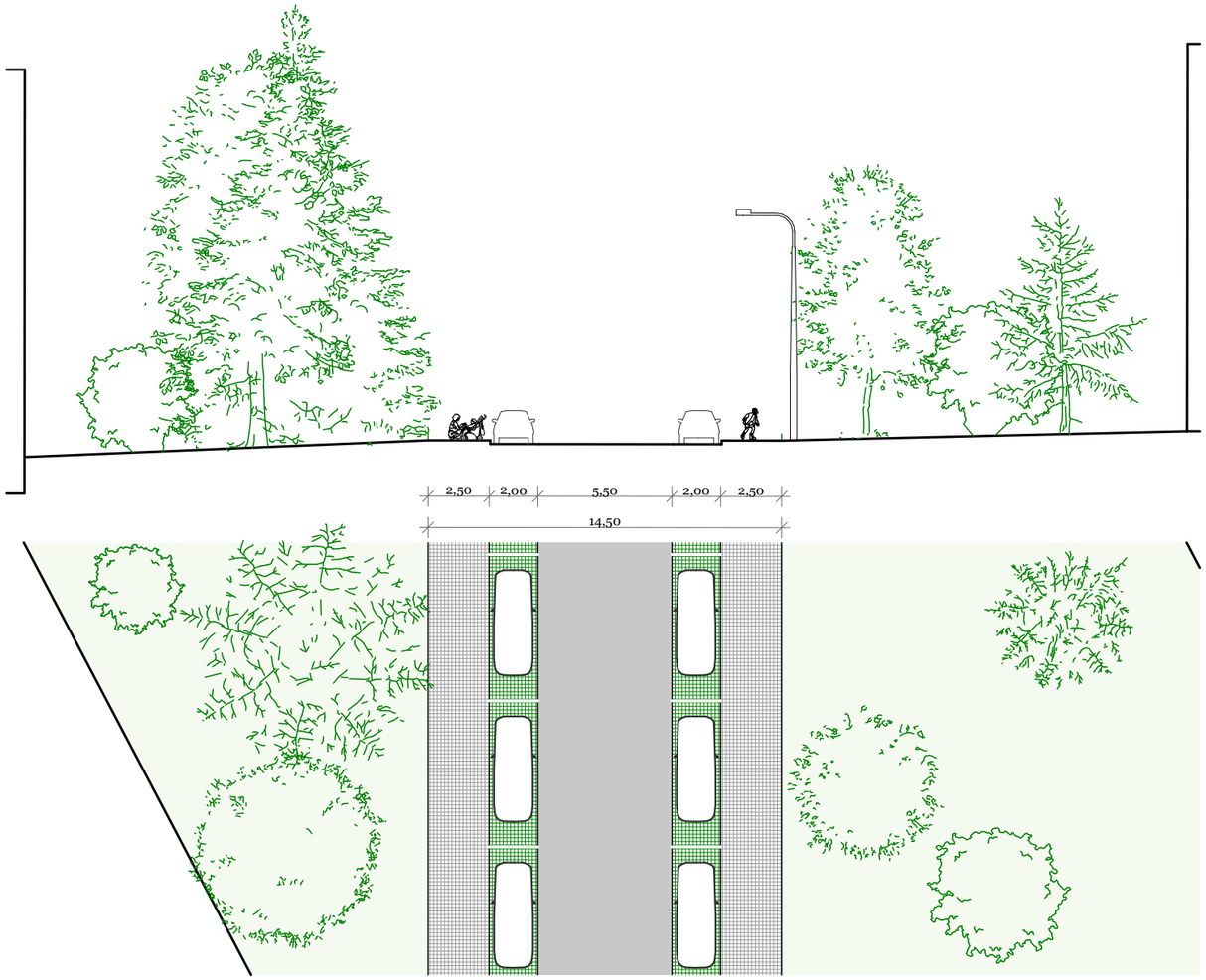




návrh



stávající stav



návrh

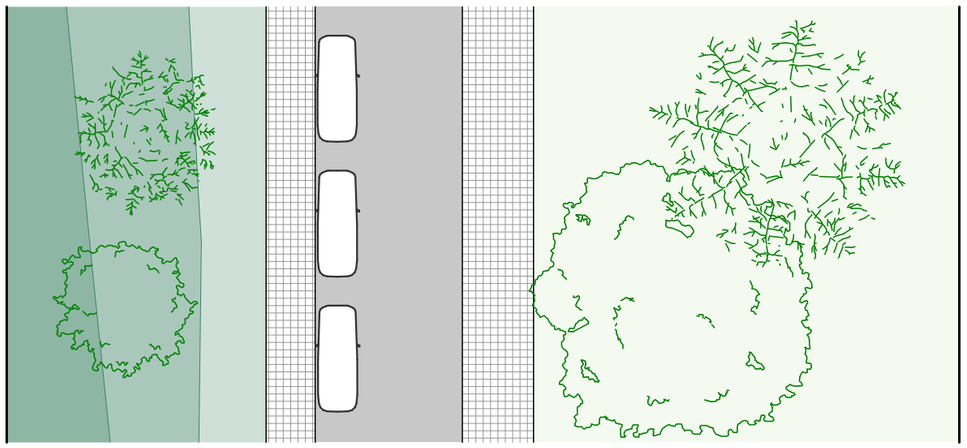


stávající stav



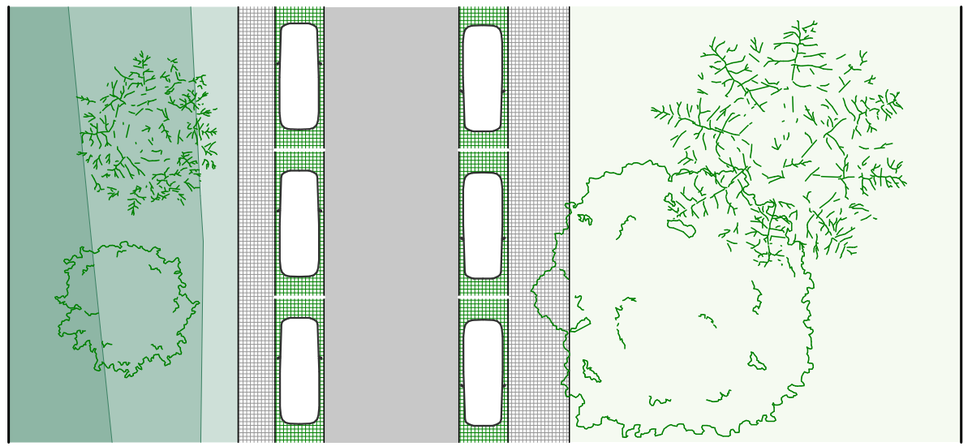
návrh



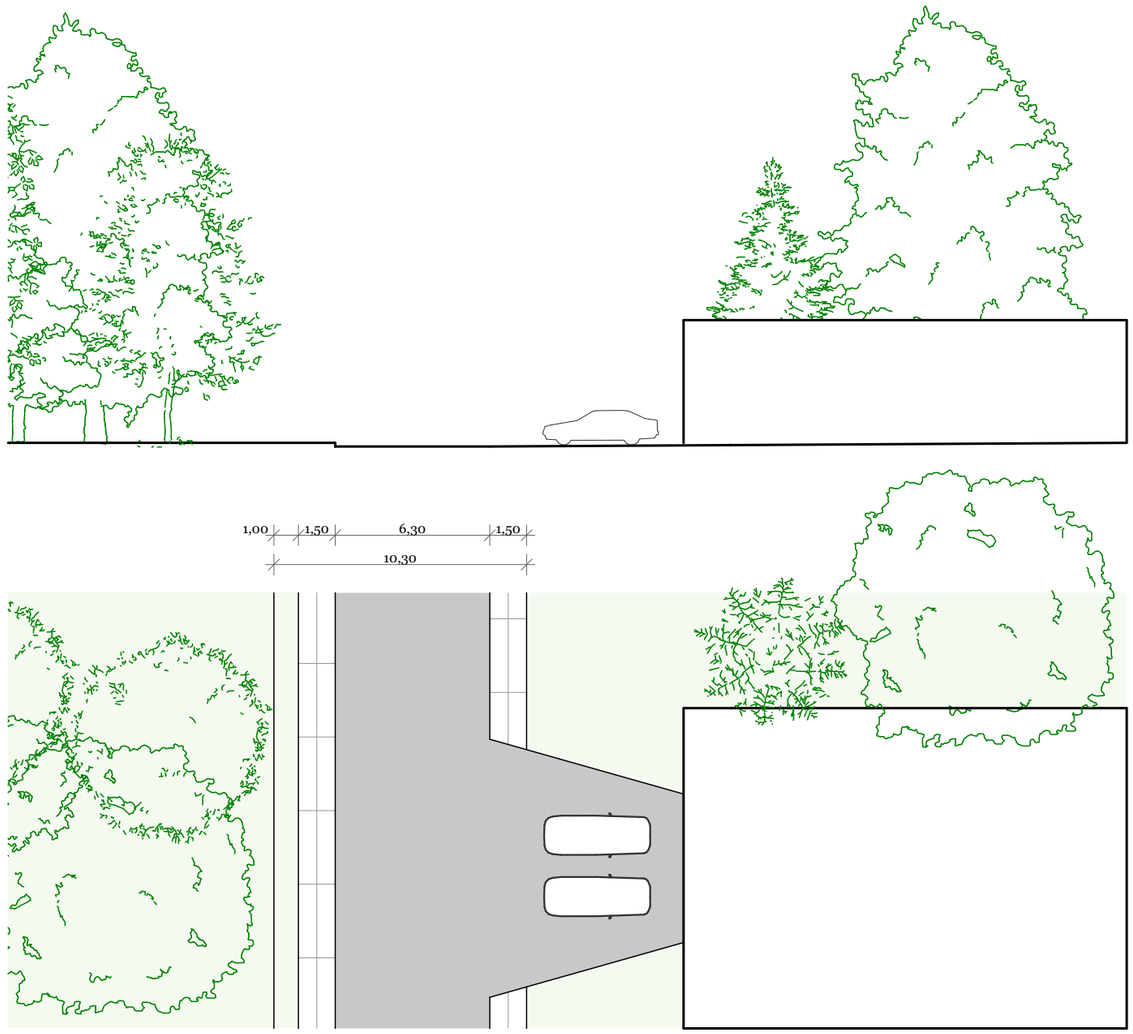


stávající stav





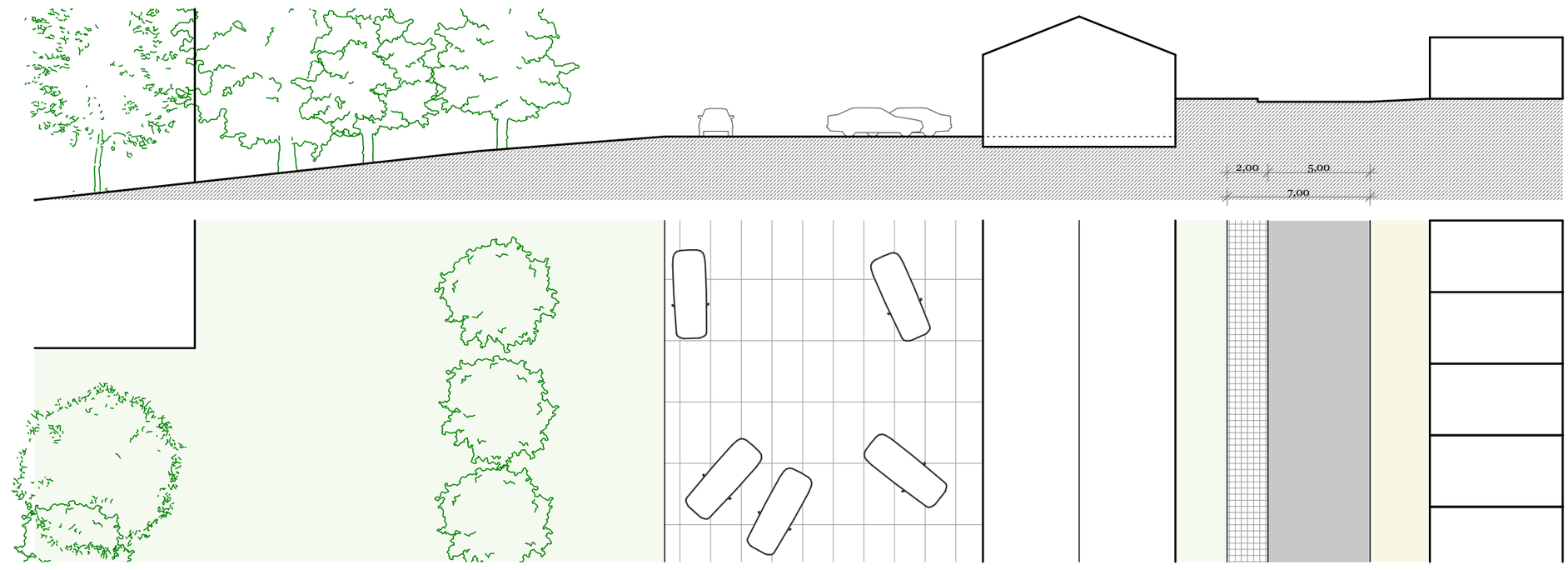
návrh



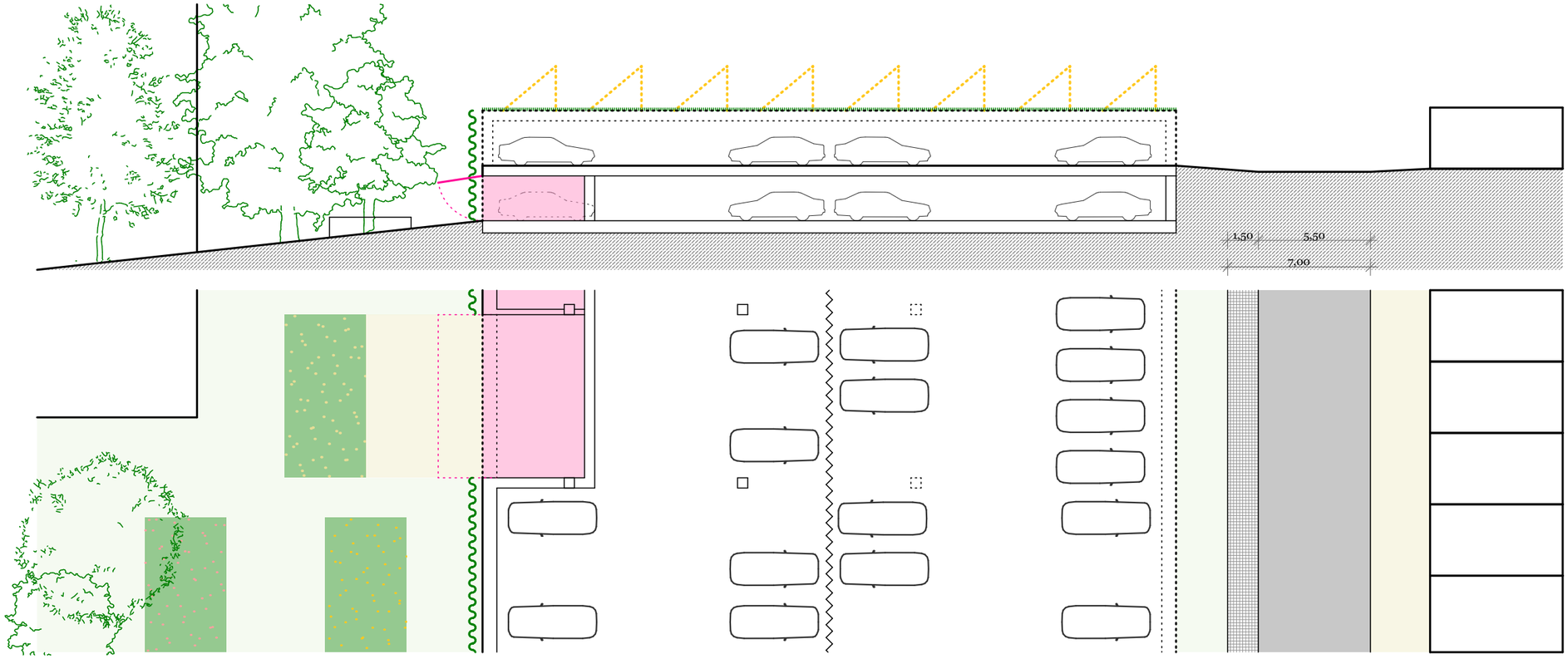
stávající stav



návrh

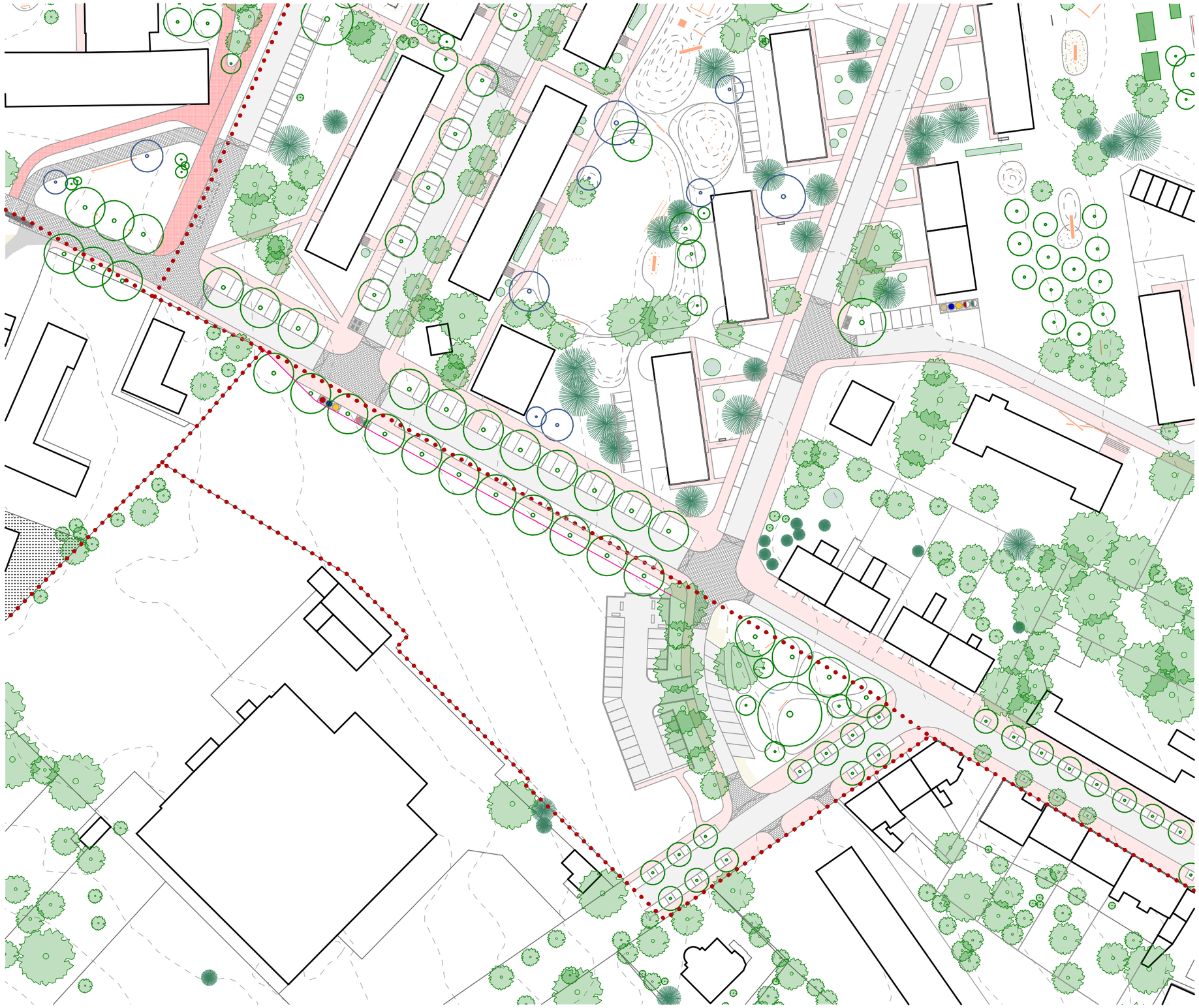


stávající stav

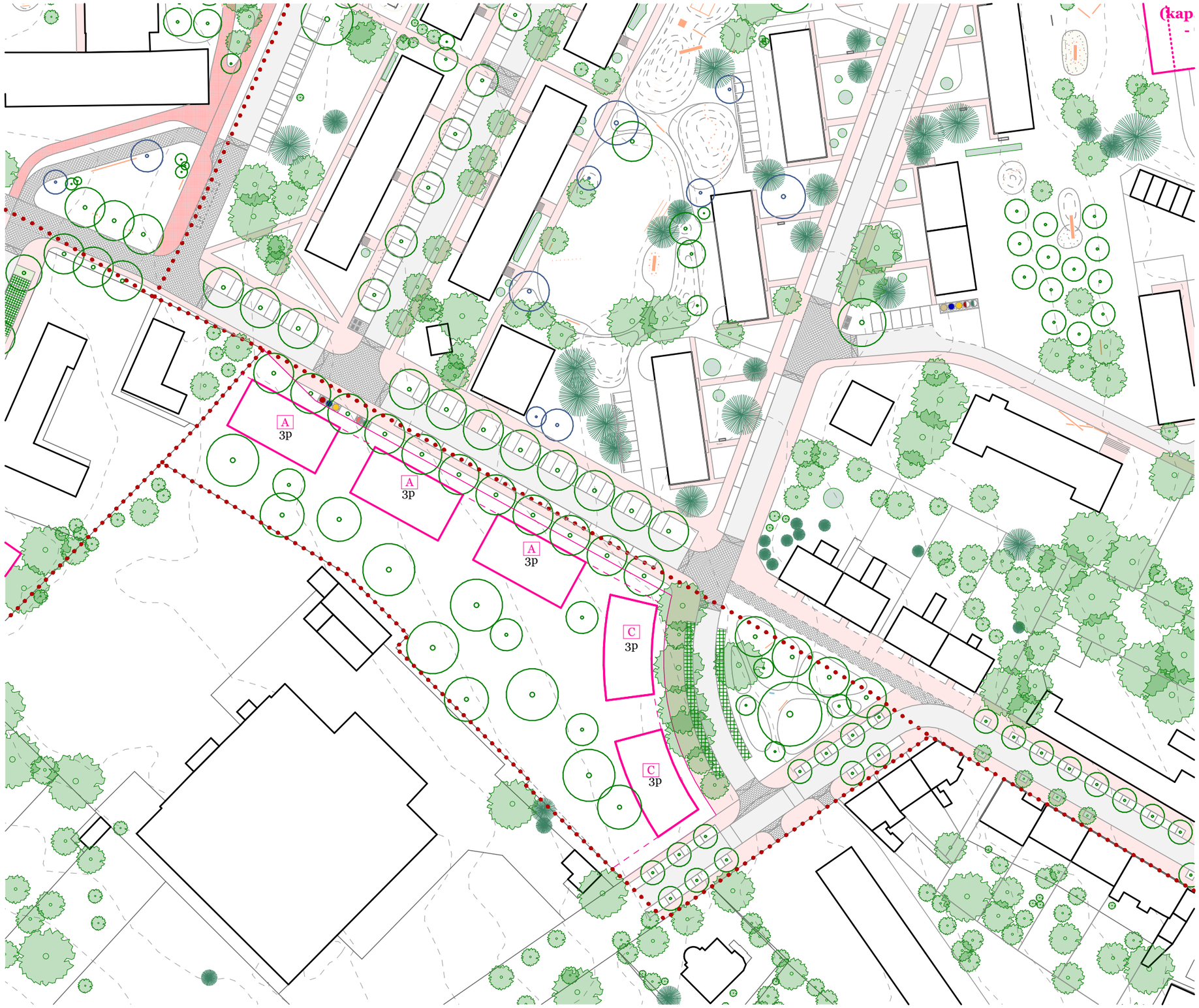


návrh

B.2.5
Nové struktury



V rámci krátkodobého výhledu se počítá se zprovozněním nově vybudovaného parkoviště v ulici 28. října. Dále může být realizována úprava profilu ulice 28. října, která spočívá v úpravách chodníků, vytvoření bezpečných pěších vazeb, doplnění parkovacích stání a nového stromořadí.



V dlouhodobém výhledu je uvažováno o možnosti zrušení stávajícího parkoviště a vzniku nového parkového náměstí na křížení ulic 28. října a Rašínova. Součástí řešení bude také úprava samotného křížení ulic a zlepšení rozhledových poměrů. Doplnění nových parkovacích stání spolu s úpravou veřejných prostranství vytvoří předpoklady pro využití bloku vymezeného ulicemi Rašínova, Smetanova, Zborovská a 28. října pro novou zástavbu.

Návrh pracuje s možností umístění menších bytových domů o maximální výšce tří nadzemních podlaží, přičemž nad regulovanou podlažnost je možné realizovat podkroví. Parkování je řešeno na pozemcích jednotlivých bytových domů. Zároveň je uvažováno s konceptem propojeného bloku, kdy jsou pozemky bytových domů vzájemně propojeny.

Typologie a půdorysná stopa navrhovaných objektů reagují na charakter a kvalitu struktury zahradního města, která je v území patrná. Nová vrstva zástavby má za cíl tyto hodnoty posílit a dále rozvíjet.

BILANCE

Typ domu	**A**
HPP (m2)	975
ČPP bytů (m2)*	702
Parkovací stání	5,85

Typ domu	**C**
HPP (m2)	870
ČPP bytů (m2)	626,4
Parkovací stání	5,22

Domů A	3
Domů C	2
Celkem HPP	**4 665**
Celkem ČPP	**3 359**
Celkem parkovacích stání	**36**
Počet obyvatel	**99**

*ČPP = 0,72 x HPP
**průměrná plocha bytu 68 m2, uvažováno 2 obyvatelé / byt



V bezprostřední blízkosti řešeného území C vznikne nový bytový dům „Rezidence Koruna“. Součástí projektu je úprava okolních ploch, napojení na uliční síť a realizace podzemního i nadzemního parkování. Mezi novou zástavbou a stávajícím sídlištěm se v současnosti nachází vegetační plocha, která může být v krátkodobém horizontu kultivována. Dnes slouží především jako prostor pro venčení psů a jako neformální pěší zkratka směrem k supermarketům na okraji města.

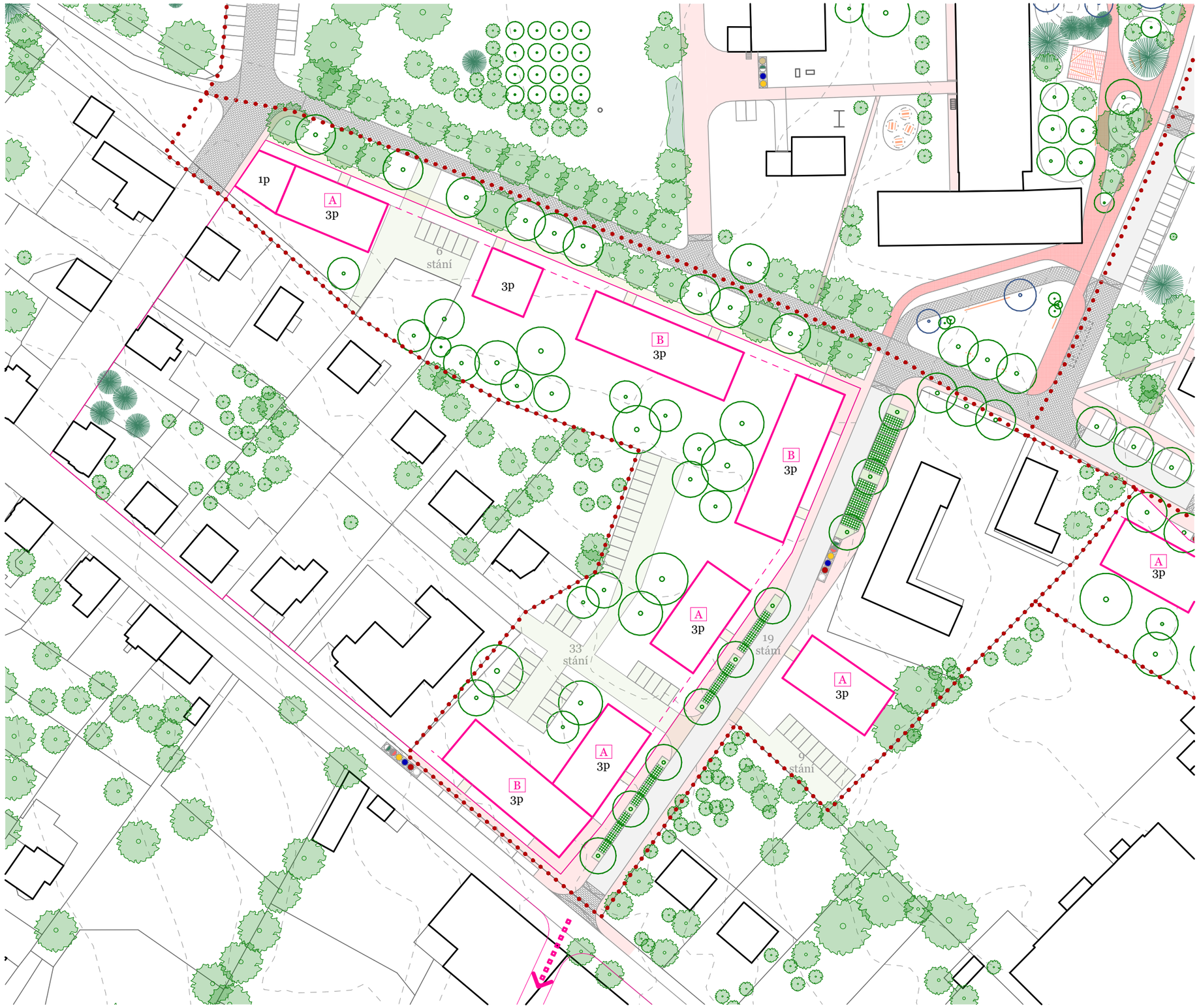


V dlouhodobém horizontu je území vhodné využít pro výstavbu bytových domů, a proto je doporučeno ponechat jej jako strategickou rozvojovou rezervu a v současnosti zde neumísťovat jiné stavby. Pro zajištění adekvátní dopravní obsluhy se navrhuje vybudování nové komunikace v návaznosti na ulice Nad Stadionem a Malecí, čímž dojde k systematickému propojení uliční sítě sídliště. Součástí nového uličního profilu bude také doplnění kolmých parkovacích stání, přičemž parkování pro bytové domy je navrhováno přednostně v podzemních garážích.

Navrženy jsou dvě hmoty bytových domů o maximální výšce čtyř nadzemních podlaží. Jejich umístění reaguje na urbanistickou strukturu sídliště a usiluje o její kompoziční zakončení. Oba objekty mohou být v přízemí propojeny podnoží, částečně zapuštěnou do terénu, která může sloužit pro parkování. Pro realizaci záměru bude nezbytná také úprava uličního profilu a dopravního napojení bytového domu „Rezidence Koruna“, čímž dojde k jeho lepšímu začlenění do struktury města.

BILANCE	
HPP domu (m2)	1600
ČPP bytů (m2)*	1152
Parkovací stání	9,6
Celkem domů	2
Celkem HPP	**3 200**
Celkem ČPP	**2 304**
Celkem parkovacích stání	**20**
Počet obyvatel	**68**

*ČPP = 0,72 x HPP
**průměrná plocha bytu 68 m2, uvažováno 2 obyvatelé / byt



V řešeném území E se v současnosti nachází objekty individuálních garáží a územím zároveň prochází nadzemní vedení velmi vysokého napětí, které významně omezuje možnosti jeho dalšího rozvoje. Z hlediska urbanistické struktury se však jedná o atraktivní lokalitu s velmi dobrou dostupností centra města, železniční stanice, školských zařízení i rekreačních ploch. Území je obklopeno zástavbou, a proto se jeví jako vhodné zde novou výstavbu doplnit a zvýšit tak celkovou kvalitu a úroveň tohoto místa.

Vzhledem k roztříštěným majetkoprávním vztahům je budoucí scelování pozemků komplikované, nicméně při vstupu silného investora je stále reálně proveditelné. Studie proto předkládá podrobnější urbanistické řešení, které může sloužit jako podklad pro budoucí investory i pro další úvahy o rozvoji lokality.

Navrhuje se doplnění a uzavření městského bloku, založení nové ulice a výstavba třípodlažních bytových domů se společným vnitroblokem. Parkování je řešeno hromadně ve vnitrobloku; vzhledem k ekonomickým nárokům se u této zástavby nepředpokládá realizace podzemních garáží. Počet parkovacích stání je stanoven v souladu s vyhláškou č. 146/2024 Sb.

Typ domu	**A**
HPP (m2)	975
ČPP bytů (m2)*	702
Parkovací stání	5,85

Typ domu	**B**
HPP (m2)	1560
ČPP bytů (m2)	1123,2
Parkovací stání	9,36

Bilance	
Domů A	5
Domů B	3
Celkem HPP	**9 555**
Celkem ČPP	**6 880**
Celkem parkovacích stání	**57**
Počet obyvatel	**202**

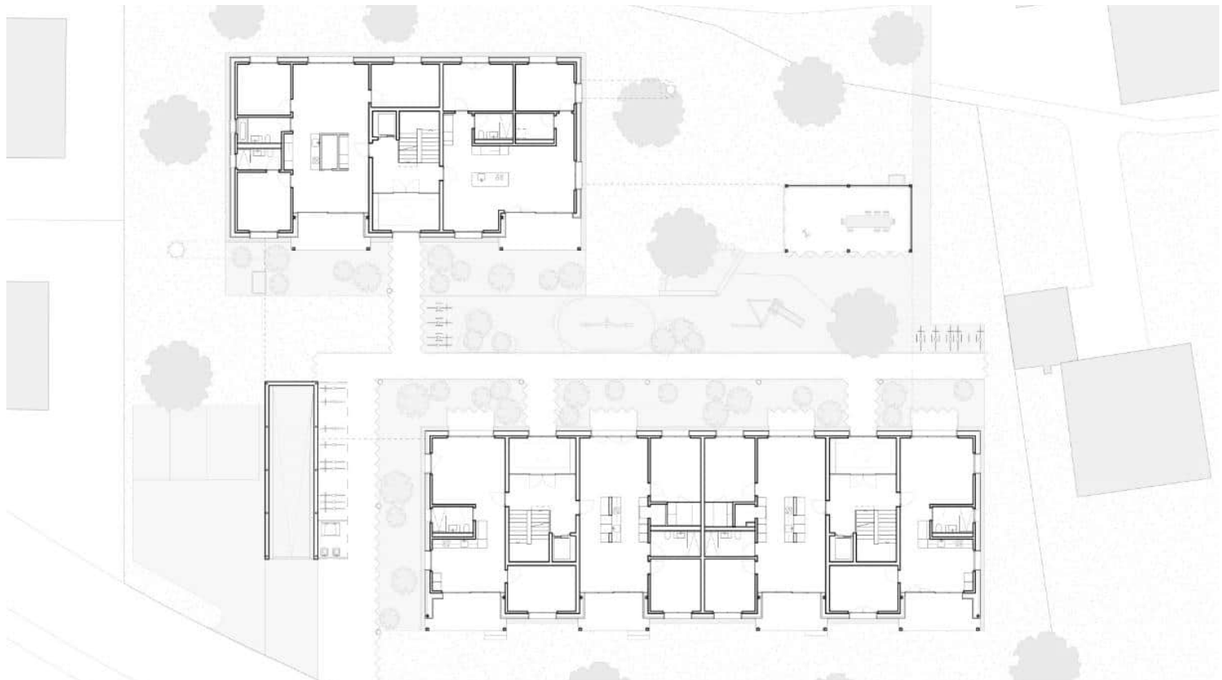
*ČPP = 0,72 x HPP
**průměrná plocha bytu 68 m2, uvažováno 2 obyvatelé / byt











Wohnen im Baumgarten / Rupperswil - Rykart architekten, 2024

B.3
Modrozelená infrastruktura



Schéma modrozelené infrastruktury a vegetačního lemu okolo řešeného území

Modrozelená infrastruktura a adaptace území na změnu klimatu

Řešené území sídliště Malecí se nachází na pozvolně svažitém terénu se spádem od východu k západu. Je ze všech stran obklopeno existujícími vegetačními strukturami různého charakteru a prostorového uspořádání. Tyto struktury vytvářejí souvislý vegetační rámec území, který plní významné ekologické, mikroklimatické a krajinotvorné funkce. Na západní straně je sídliště lemováno výraznou linií vzrostlých stromů při sportovním areálu, která plynule přechází do lipové aleje v jihozápadní části území. Na tuto linii dále navazuje plošná vegetační struktura při jižní hranici řešeného území. Východní hranici tvoří převážně zahrady rodinných domů s vysokým podílem soukromé zeleně, severní hranici pak plošná vegetace bývalého sadu a náletových dřevin, která přechází do otevřené zemědělské krajiny a lučních porostů.

Tento vegetační lem představuje klíčový prvek z hlediska podpory biodiverzity i regulace mikroklimatu řešeného území. V kombinaci s bohatou strukturou vzrostlých stromů uvnitř samotného sídliště – zastoupených jak bodově, tak liniově, a tvořených směsí listnatých i jehličnatých dřevin – vytváří stabilní ekologický základ pro adaptaci území na postupující změnu klimatu. Návrh proto vychází z principu maximální ochrany stávající vegetační kostry, její odborné péče a postupného rozvoje. Zásadním aspektem je podpora druhové i věkové diverzity vegetace, která zvyšuje její ekologickou stabilitu, odolnost vůči extrémním klimatickým jevům a dlouhodobou funkčnost.

Celý vegetační systém území lze charakterizovat jako princip tzv. mikro zelených klínů, jejichž prostřednictvím jsou pozitivní ekologické a klimatické efekty rozsáhlejších vegetačních struktur přenášeny do vnitřního, urbanizovaného prostředí sídliště. Klíčovou roli zde hrají zejména vzrostlé, vitální stromy s rozvinutými korunami, které zajišťují stínění, snižování povrchových teplot, zadržování dešťové vody a podporu evapotranspirace. Tímto způsobem vegetace významně přispívá k omezení vzniku městského tepelného ostrova a ke zlepšení pobytových podmínek v území.

Ekologické funkce vegetační složky jsou v návrhu systematicky doplněny koncepcí hospodaření s dešťovými vodami, která je s vegetací úzce provázána a vzájemně se s ní podporuje. Návrh respektuje přirozené terénní spádování území, přičemž část srážkových vod je odváděna severozápadním směrem do stávající vodoteče a část směrem k jihozápadu. Zvolený přístup k nakládání s dešťovou vodou je založen na principu diverzifikace a decentralizace, což zvyšuje jeho provozní spolehlivost i adaptační potenciál. Současně díky lokálním půdním podmínkám, které neumožňují přímé zasakování vody do půdního profilu, je nejvhodnějším přístupem systém, který srážkové vody v území zadržuje a zpomaluje jejich odtok.

V rámci návrhu jsou kombinovány různé typy retenčních opatření – otevřená retenční nádrž, suché poldry a podzemní retenční nádrže, které společně vytvářejí komplexní systém regulace srážkových vod v území. Každý z těchto prvků plní v systému specifickou funkci a jejich vzájemná kombinace umožňuje efektivní zpomalení odtoku, částečné zadržení a lokální využití dešťové vody, a tím i odlehčení kanalizační sítě. Systém je navržen s ohledem na místní hydrogeologické podmínky a zajišťuje regulaci převážné části dešťových srážek vznikajících v řešeném území, přičemž srážkové vody ze střech většiny objektů jsou nadále odváděny do stávající kanalizační infrastruktury.

0 30 60 90 120 150m

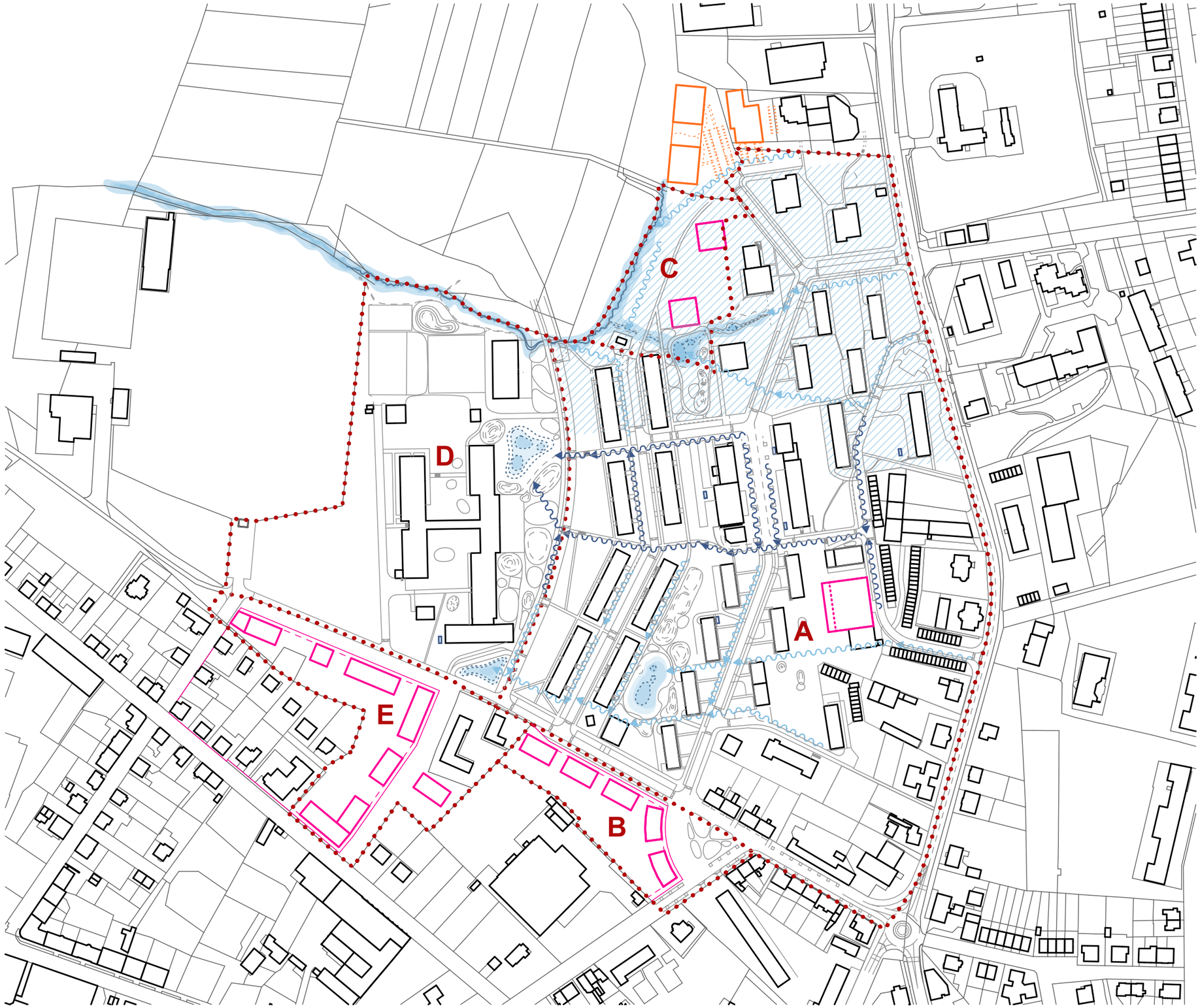


Schéma odvádění dešťových vod v rámci řešeného území

Pro odkanalizovanou oblast byly vypočteny zpevněné plochy, ze kterých je třeba odvádět dešťovou vodu:

Redukovaný půdorysný průmět odvodňovaných ploch je 39 401 m², to odpovídá objemu přibližně 30 000 m³ srážek ročně.

Vypočtený potřebný **retenční objem** je **825 m³** = objem vody, kterou je třeba dočasně zadržet a postupně odpouštět regulovaným odtokem.

Budou navrženy dva suché poldry a jedna nadzemní nádrž s otevřenou hladinou a retenčním objemem. Poldry budou mít přibližnou plochu 1145 m² a 139 m² a hloubku do 1,0 m. Retenční objem těchto poldrů odpovídá cca 871 m³. Nádrž s otevřenou hladinou je navržena o ploše 264 m², při spádu hladiny 0,3 m to odpovídá retenčnímu objemu 79 m³.

Celkový navržený retenční objem je **950 m³**, tj. dostatečný objem pro zpomalení přívalových dešťových vod v daném území.

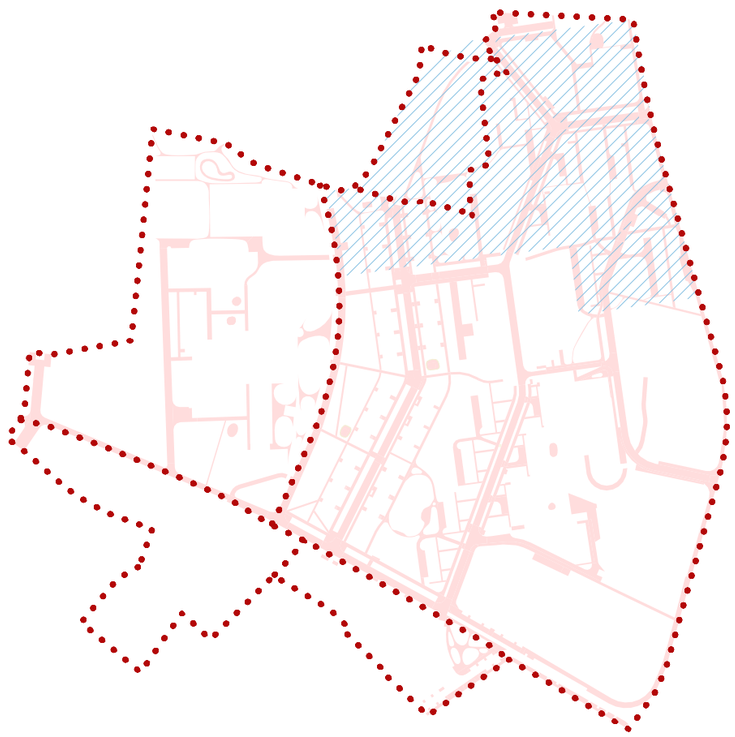
Pro odkanalizovanou oblast **do vodoteče** byly vypočteny zpevněné plochy, ze kterých je třeba odvádět dešťovou vodu:

Redukovaný půdorysný průmět odvodňovaných ploch je **12 515 m²**, to odpovídá objemu přibližně 9 586 m³ srážek ročně.

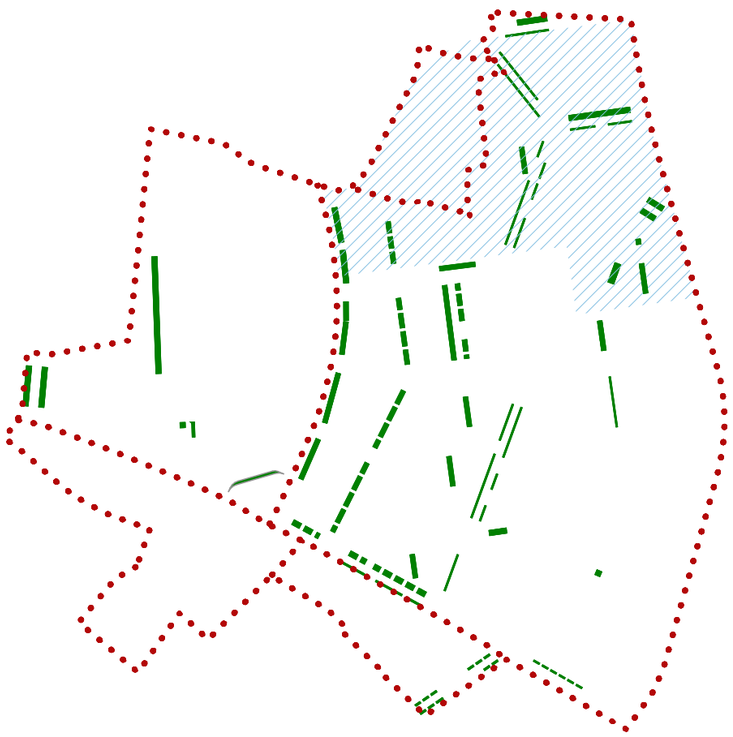
Při povoleném průtoku vodním korytem 0,3 m³/s není potřeba žádné retenční zařízení navrhovat.

Na trase do vodního koryta bude navržen malý suchý poldr o ploše přibližně 150 m² a hloubce do 1,0 m, retenční objem takového poldru odpovídá cca **75 m³**. Navrhovaný potřebný retenční objem bude vycházet z možností rychlosti odtoku – max. průtoku vodním korytem, který momentálně není známý.

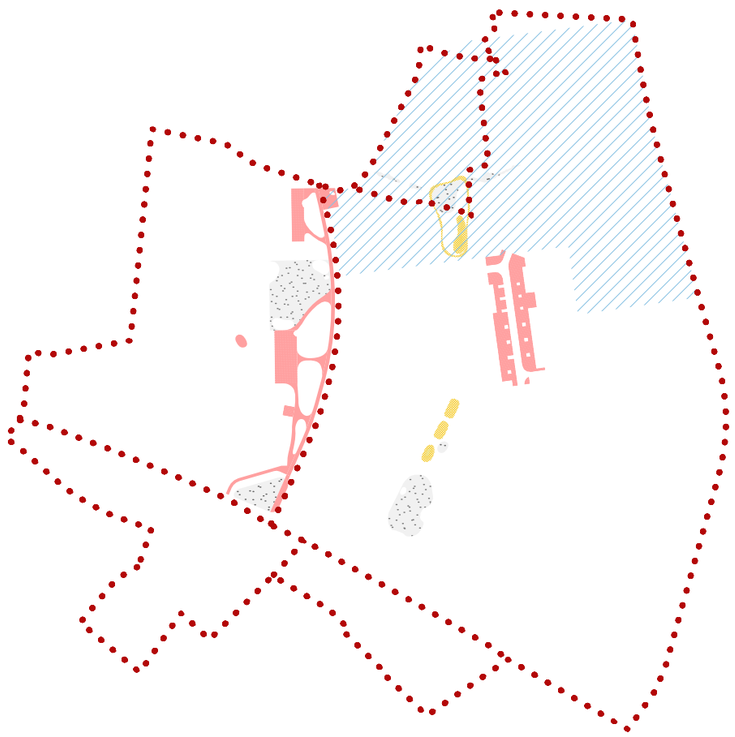
0 30 60 90 120 150m



plochy silnic a chodníků



plochy parkování



plochy dlážděné, štěrkové a z EPDM

Pro odkanalizovanou oblast byly vypočteny zpevněné plochy, ze kterých je třeba odvádět dešťovou vodu:

plocha	koeficient odtoku	plocha	redukovaná plocha	množství srážek Q
budovy	1	0	0	0
silnice a chodníky	0,9	36 904	32 948	25 238
velkoformátová dlažba	0,6	5 412	3 247	2 488
parkování	0,5	4 589	2 295	1 758
štěrk	0,2	3 792	758	581
EPDM	0,2	767	153	118
		51 464	***39 401***	

hd	návrhový úhrn srážky podle tabulky nebo dle hydrogeologických údajů pro stanovenou periodicitu p a dobu trvání srážky tc	***766 mm***
Ared	redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy	***39904 m²***
p	periodicita srážek	***0,2 rok⁻¹***
Q_o	regulovaný odtok (dle ČSN 5 l/s)	***0,0500 m³*s-1***

Pro odkanalizovanou oblast do vodoteče byly vypočteny zpevněné plochy, ze kterých je třeba odvádět dešťovou vodu:

plocha	koeficient odtoku	plocha	redukovaná plocha	množství srážek Q
budovy	1	0	0	0
silnice a chodníky	0,9	12 587	11 329	8 678
parkování	0,5	1 448	724	555
štěrk	0,2	687	137	105
EPDM	0,2	1 624	325	249
		16 346	***12 515***	

hd	návrhový úhrn srážky podle tabulky nebo dle hydrogeologických údajů pro stanovenou periodicitu p a dobu trvání srážky tc	***766 mm***
Ared	redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy	***12515 m²***
p	periodicita srážek	***0,2 rok⁻¹***
Q_o	regulovaný odtok (dle ČSN 5 l/s)	***0,300 m³*s-1***



V návrhu bylo hlavním cílem pracovat se stávající zelení jako silnou stránkou současného stavu a byla snaha se vyhnout přílišnému a zbytečnému kácení zejména vzrostlých stromů. V řešeném území se podařilo zachovat drtivou většinu stromů. Značnou úpravu doznala zeleň v území C, kde v krátkodobém výhledu návrh počítá s úpravou pěšího propojení směrem do obchodní zóny a kde je kromě nového chodníku doporučen také umístění mobiliáře a osvětlení. K výměně je pak také navrženo stromořadí na severním cípu ulice Nad Stadionem. V ostatních místech návrhu dochází spíše k menším lokálním úpravám zejména kvůli rozšíření parkovacích možností, například za samoobsluhou v centru ulice Malecí nebo z důvodu umístění K+R u školy.

Sad na severu od řešeného území tato studie ke kácení nezamýšlí, vzhledem k právě projednávanému záměru soukromého investora však k redukci této zeleně ale dojde.

stávající stromy k zachování

stávající stromy doporučené k odstranění

0 30 60 90 120 150m



Přestože se tato studie snaží o maximální zachování stávající vzrosté zeleně v řešeném území, navrhuje také postupnou obměnu zeleně a doplnění stromů nových. Výsledkem je tedy daleko bohatější a různorodější veřejný prostor, odolný vůči klimatickým změnám a poskytující obyvatel sídliště Malecí příjemný prostor a klima i v horkých letních měsících.

Zásadní bylo dosazení stávající aleje v ulici 28. října a její protažení v podobě oboustranného stromořadí až k okružní křižovatce na ulici Boženy Němcové / T.G. Masaryka / Johnova.

Oživené je nově pomocí stromů centrum ulice Malecí, kde momentálně stojí pouze jediný strom u chirurgické ambulance.



1. Příroda a krajina
Navrhovaná revitalizace sídliště bude mít pozitivní vliv na přírodní složky území a krajinný ráz. Projekt zahrnuje výsadbu stromů a keřů, která povede ke zvýšení podílu a diverzity zeleně v zastavěném území, zlepšení mikroklimatických podmínek a posílení ekologické stability lokality. Nově vysazená zeleň přispěje ke zvýšení biodiverzity a vytvoří vhodné podmínky pro výskyt drobných živočichů a ptactva. Součástí návrhu je nahrazení nepropustných povrchů (asfalt, beton) propustnými zpevněnými povrchy, které umožní přirozené vsakování dešťových vod a omezí povrchový odtok. Dále jsou navrženy suché poldry, jež budou sloužit k dočasnému zadržení srážkových vod při přívalových deštích. Tato opatření přispějí ke snížení rizika lokálního přetížení kanalizační sítě a ke zlepšení vodního režimu území. Revitalizace respektuje stávající urbanistickou strukturu sídliště a nepředstavuje zásah, který by negativně ovlivnil krajinný ráz nebo významné přírodní prvky.

2. Ovzduší
Zvýšení podílu vegetace přispěje ke snížení prašnosti, zachytávání polétavých částic a produkci kyslíku, a tím ke zvýšení kvality ovzduší v řešeném území. Stromy a keře rovněž pozitivně ovlivní mikroklima, zejména snížením teplot během letních měsíců a omezením efektu městského tepelného ostrova.

3. Hluk
Lze předpokládat mírné snížení hlukové zátěže díky navržené výsadbě stromů, ovšem vzhledem k omezeným zvukově izolačním vlastnostem stromů jde o efekt spíše psychologický a vizuální. Ke snížení hluku z dopravy přispěje také její zpomalení realizací přejezdových ploch.



B.3.7
Plán údržby

Cíle plánu péče a managementu území
Cílem plánu péče a údržby je zajistit dlouhodobou funkčnost, bezpečnost a vysokou pobytovou kvalitu navržených veřejných prostranství sídliště Malecí, a to v souladu s principy adaptace na změnu klimatu, hospodaření s dešťovou vodou a podpory volné hry dětí všech věkových kategorií.
Plán klade důraz na udržitelný přístup k údržbě, snižování provozních nákladů, podporu biodiverzity a zachování přirozeného charakteru navržených krajinářských prvků.

2. Zásady péče o území

- upřednostňování přírodě blízké údržby před intenzivní technickou péčí,
- respektování rozdílných charakterů jednotlivých pobytových a herních ploch,
- minimalizace zásahů, které by narušovaly princip volné hry dětí,
- využívání zachycené dešťové vody pro zálivku vegetace, kde je to technicky možné.

3. Následná péče a rozvojová péče o vegetační prvky
Následná péče není součástí realizace akce, jedná se pouze o doporučený postup další péče o výsadby. Níže uvedený výpis doporučených úkonů a jejich četností je platný při standardním průběhu vegetačního období a průměrných měsíčních teplot a srážek. Pokud teploty a úhrny srážek v jednotlivých vegetačních měsících budou dlouhodobě pod nebo nad dlouhodobým průměrem, je třeba následnou péči adekvátně snížit či navýšit (týká se především frekvence a objemu zálivky). Projektant ani zhotovitel v takovém případě nenesou zodpovědnost za změny položek následné péče vůči výkazu výměr a ta bude po dohodě s investorem adekvátně oceněna v rámci víceprací.

Rozvojová péče vysazených stromů, keřů, trvalek a založené louky navazuje na následnou péči a slouží k dosažení jejich funkce schopnému a habituálně odpovídajícímu stavu dle daného druhu na daném místě, při dodržení příslušných bezpečnostních a manipulačních požadavků (podchozí a podjezdová výška, šíře cesty, sítě, míra zatížení apod.). Rozvojová péče potrvá 3 roky, respektive do 80% zapojení podrostů.Představuje soubor cílených zásahů prováděných v prvních letech po výsadbě, jejichž cílem je úspěšné ujmutí, stabilní růst a dlouhodobá životaschopnost vegetace. Zahrnuje zejména pravidelnou zálivku, kontrolu zdravotního stavu, výchovné a tvarovací řezy, ochranu proti poškození a potlačování nežádoucí konkurence. Správně nastavená rozvojová péče je klíčová pro vytvoření kvalitní vegetační struktury, která v dalších letech vyžaduje méně intenzivní údržbu a je schopna plnit své ekologické, mikroklimatické i estetické funkce.

3.1 Stromy
Stromy tvoří tzv. kostru vegetace, která plní zásadní a nejdůležitější ekosystémové služby. Zdravé koruny stromů ve městech přirozeně produkují kyslík za absorpce dusíku, emisí a dalších škodlivých zplodin, které jsou součástí městského smogu. Vzrostlý strom o průměru koruny 8 m za rok průměrně odstraní 0,3kg polutantů. Cílem péče o stromy je zajištění jejich zdravého zdravotního stavu a dobré prosperity na stanovišti.
FUNKCE ZDRAVÉ KORUNY:
delší životnost stromu
snížení efektu městského tepelného ostrova
snížení hluku
snížení plochy rozpálených zpevněných povrchů
redukce polutantů
retence vody/zadržení srážkové vody
čištění srážkových vod
estetická funkce
habitat pro organismy

- Pravidelná kontrola zdravotního stavu stromů cca 1× ročně, u nových výsadeb cca 2× ročně v prvních třech letech.
- V rámci následné péče zajištění dostatečné zálivky v období sucha, zejména u nově vysazených stromů, přednostně z retenčních nádrží dešťové vody. Nově vysazené stromy by měly být v rámci následné péče zalévány jedenkrát týdně 30l vody ke každému stromu po dobu 30 dní.
- V rámci rozvojové péče bude zálivka nově vysazených stromů prováděna jedenkrát týdně 30l vody ke každému stromu, 25x v průběhu vegetačního období (dle aktuálního stavu počasí).
  Čtyřikrát během roku bude zkontrolováno kotvení a případně bude provedeno znovu uvázání dřevin ke kůlům.
  Po 2 letech bude odstraněno kotvení.

- Výchovné řezy v prvních letech po výsadbě, následně pouze bezpečnostní a zdravotní řezy.
- Podpora rozvoje velkých korun jako klíčového prvku klimatické regulace území.
- Průběžné nahrazování stávající vegetace kombinací krátkověkých a dlouhověkých dřevin tak, aby byla vytvořena různorodá věková struktura a kostra vegetace zůstala stabilní.

3.2 Keře
Keře jsou z hlediska biodiverzity v krajině zásadní jako útočiště drobných obratlovců i bezobratlých a hnízdiště pro ptactvo. Při péči o keře solitérní nebo keřové skupiny je zásadní se s nimi naučit správně pracovat.

- Při dlouhodobé péči o keře jsou zásadním opatřením udržovací řezy, jejichž cílem je dlouhodobě zajistit vitalitu dřevin a plnění jejich předpokládaných funkci.
- U přírodě blízkých keřových skupin je ponechán částečně extenzivní režim s cílem podpory biodiverzity.
- U velkých, soliterně rostoucích keřů zajištění pocitu bezpečí transparentností dřeviny, tedy díky pravidelnému odstranění obrostů do výšky cca 150 cm, u již stávajících výsadeb by mělo dojít k jejich vyvětvení.
- Odstraňování náletových dřevin pouze tam, kde by omezovaly funkčnost cest, herních nebo pobytových ploch.
- Pouze vzdělaný zahradník či správce zeleně může rozhodnout, jaký typ řezu a v jakém období je vhodný pro daný druh. Přesto v našich městech a obcích často vidíme nesprávný způsob řezu keřů, který se
  bez rozdílu používá u všech druhů. Keře jsou obvykle dvakrát ročně střihané do tvaru krychle, koule nebo žárovky, přičemž výška řezu závisí na výšce pracovníka, který ho provádí. Výsadby takto udržovaných keřů tvoří skupiny krychli nebo nepravidelných mnohostěnů. Prostor mezi nimi je pak pravidelně sečen nebo odplevelován. Tento způsob údržby je však pro keře nevhodný, neumožňuje rostlině plnit všechny funkce a navíc je finančně náročnější. Naopak správně provedený zmlazovací řez keřům umožňuje plnit všechny funkce, jako je produkce ekoslužeb. Řez je přitom méně finančně náročný (šetří se náklady na údržbu zeleně).
  Zmlazovací řez je jednorázová obnova keře odstraněním nadzemní části, která vede k jeho celkové regeneraci. Zmlazovací řez se provádí jednou za 5–10 let a keře jsou pak dostatečně zapojené, aby mezi sebe nepropustily plevel ani nálety.

3.3 Květnaté louky
Náhrada nízce sečených trávníků květnatými loukami ve městech přináší řadu environmentálních, provozních i sociálních přínosů. Květnaté louky díky své větší výšce a druhové rozmanitosti lépe stíní půdu, snižují její přehřívání a zvyšují schopnost vsakování dešťové vody, čímž přispívají k adaptaci městského prostředí na změnu klimatu. Zároveň podporují biodiverzitu, zejména výskyt opylovačů a dalších druhů hmyzu, a vytvářejí stabilnější městské ekosystémy. Oproti intenzivně udržovaným trávníkům vyžadují květnaté louky méně častou údržbu, což vede ke snížení provozních nákladů, a současně přinášejí vyšší estetickou hodnotu a sezónní proměnlivost veřejného prostoru.

- Druhý rok po výsevu louka pokvete – sekáme 2–6krát ročně pro zahuštění porostu (vždy je nutné provést odplevelovací seč). V dalších letech sekáme 1–3krát ročně. Pakliže vzniknou vyšlapaná místa nutné dosetí stejnou luční směsí.
- V podzimním období bude dvakrát proveden sběr listí ze všech ploch trávníků.

- Odvoz posečené biomasy z ploch.
- Minimální zásahy v průběhu vegetační sezóny, bez použití hnojiv a chemických přípravků.
- Zachování funkce stínění půdy, podpory zasakování vody a biodiverzity.

3.4 Trávníky
Trávníkové plochy je vhodné využívat jen v místech, kde je to z hlediska pobytové funkce nutné a žádoucí, a to nejen kvůli jejich nízké ekologické funkci, ale zároveň i kvůli ekonomické náročnosti péče.

- Pobytové trávníky sečené pravidelně dle potřeby (cca 8–12 sečí ročně).
- Intenzita seče přizpůsobena klimatickým podmínkám a aktuálnímu využívání ploch.
- Dosévání a lokální opravy pouze v místech nadměrného zatížení.

3.5 Trvalkové záhony
Trvalkové výsadby jsou navrženy s ohledem na dlouhodobou udržitelnost v rámci managementu řízené sukcese, který podporuje biodiverzitu a zároveň snižuje nároky na údržbu.
MANAGEMENT ŘÍZENÉ SKCESE:

Toto je způsob péče o krajinu, kdy se přírodním procesům dovolí probíhat, ale zároveň se částečně usměrňují. Znamená to, že se místo nenechá úplně zarůst, ale ani se pravidelně neseče. Cílem je podpořit vznik pestrého prostředí, kde se mohou postupně vyvíjet různé druhy rostlin a živočichů – od bylin přes keře až po stromy. Zásahy člověka (například pastva, občasné kácení nebo odstranění invazních druhů) pomáhají udržet rovnováhu, aby některé druhy nezískaly převahu a nezničily celé stanoviště.

- V rámci následné péče zálivka dvakrát týdně 3l vody na m2.

- Cca dvakrát za vegetační budou odstraňovány odkvetlé a odumřelé části rostlin a záhony budou vyčištěny od případných odpadků.

- Jedenkrát ročně bude provedena dosadba trvalek (doplnění trvalek do volných míst, která vznikla výpadkem některých trvalek z původní výsadby).

4. Péče o vodní a retenční prvky
4.1 Otevřená retenční nádrž v předprostoru školy

- Pravidelná vizuální kontrola průtočnosti, minimálně 2× ročně a po výrazných srážkách.
- Údržba břehové vegetace s ohledem na zachování biotopové a edukační funkce.
- Odstraňování nežádoucích nánosů pouze v případě omezení retenční funkce.

4.2 Suché poldry

- Kontrola terénní modelace a odtokových prvků po srážkových epizodách.
- Udržování propustných povrchů bez zhutnění.
- Ponechání přirozeného kolísání vlhkosti bez snahy o technické odvodnění.
- Díky navrženému režimu odtoku není nutná speciální opatření proti výskytu komárů.

5. Péče o herní a pobytové plochy
5.1 Herní plochy

- Pravidelná kontrola bezpečnosti herních prvků v souladu s platnými normami.
- Zachování charakteru volné hry, bez nadměrného doplňování katalogových herních prvků.
- Lokální opravy povrchů (EPDM, štěrk, přírodní materiály) dle míry opotřebení.

5.2 Pobytové plochy a mobiliář

- Údržba laviček, stolů, grilu a ohniště dle potřeby, minimálně 2× ročně.
- Pravidelný úklid, zejména v okolí komunitních prvků.
- Kontrola povrchů cest z vibrovaného štěrku a jejich případné dosypání a srovnání.

6. Zpevněné a propustné povrchy

- Pravidelná kontrola funkčnosti propustných povrchů.
- Odstraňování nánosů jemných částic, které by mohly snižovat vsak.
- Zimní údržba bez použití chemických rozmrazovacích látek.

7. Organizace správy a odpovědnosti

- Doporučuje se jednotný správce území (obec / technické služby / pověřená organizace).
- Rozvojová péče zajištěná dodavatelem stavby po dobu minimálně 3 let.
- Dlouhodobá údržba přizpůsobená extenzivnímu charakteru návrhu.

8. Závěr
Navržený management plán podporuje dlouhodobě udržitelný provoz veřejných prostranství sídliště Malecí, posiluje jejich klimatickou odolnost, ekologickou hodnotu a kvalitu každodenního užívání obyvateli. Údržba je koncipována tak, aby byla ekonomicky efektivní, environmentálně šetrná a v souladu s principy současného krajinářského přístupu k obytnému prostředí.

B.4
Dopravní infrastruktura



Schéma pěších vazeb do škol a navazujících veřejných prostranství, legendu viz na následující straně

Při návrhu dopravního řešení řešené oblasti byly sledovány zejména tyto obecné zásady:

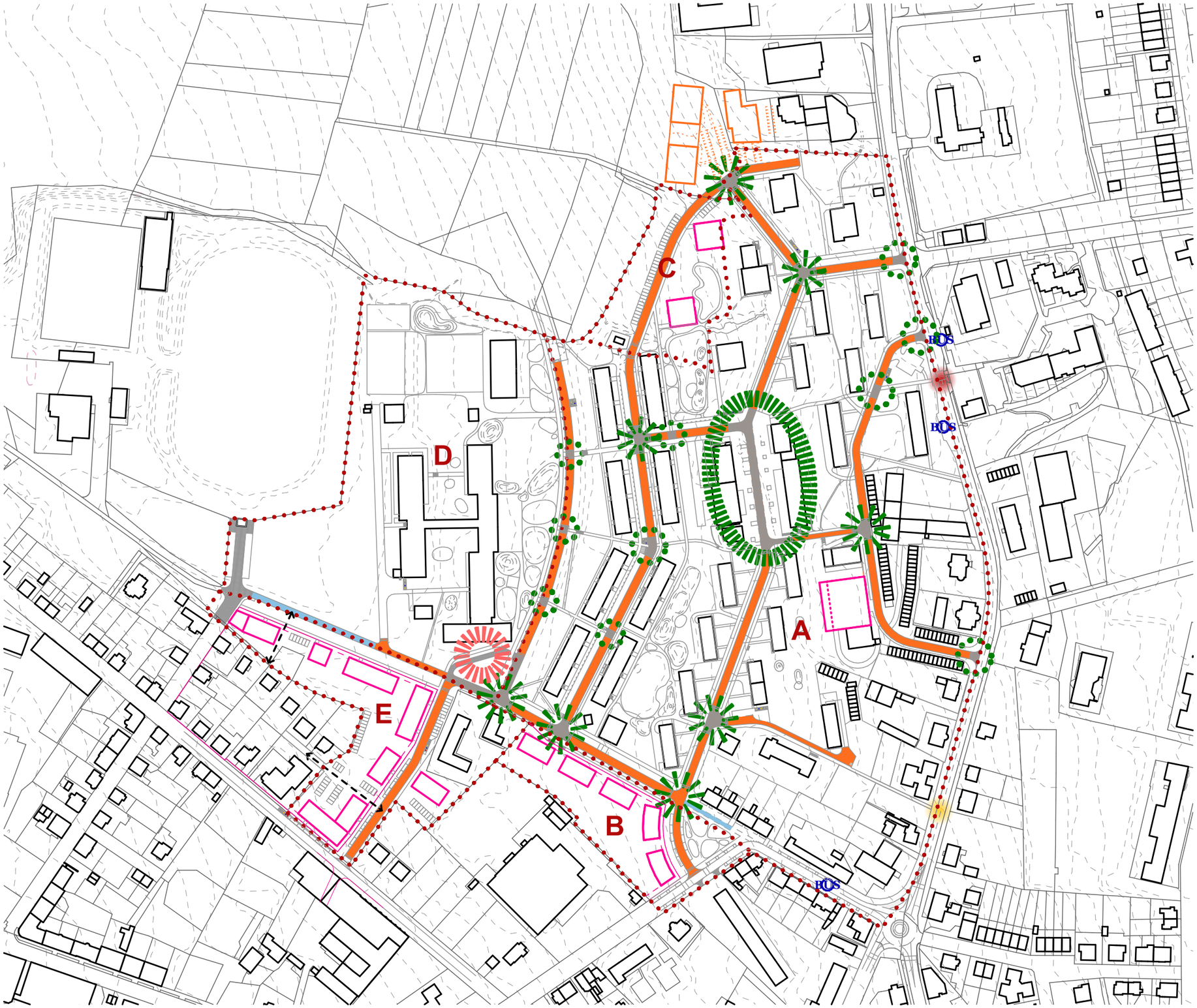
- **snadná a velmi dobrá prostupnost území pro uživatele aktivní mobility (pěší a cyklisté)**
- **zajištění kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty**
- **důraz na bezpečnost chodců, zejména v kontextu pěších cest do škol**
- **jednotnost a srozumitelnost dopravního režimu v celém území**
- **zklidnění motorové dopravy, omezení případné zbytné dopravy**
- **řešení parkování tak, aby netvořilo bariéru prostupnosti území a uličního prostoru či neomezovalo příslušné pěší vazby**

Návrh dopravního řešení **významně akcentuje kvalitní pěší propojení** nejen podél komunikací, ale rovněž „příčném“ směru zajišťující velmi dobrou prostupnost území, pěší napojení řešeného území, okolních území i zastávek veřejné dopravy k areálu škol i návaznosti na prostory mezi domy (vnitřní plácky, hřiště, apod.). Návrh doplňuje řadu pěších propojení, respektive kultivuje řadu pěších tras, které v analytické části byly shledány jako nevyhovující. Chodníky (pěší komunikace) jsou navrženy o šířce 2,00 m a více s ohledem na pohodlné vzájemné míjení kočárků či uživatelů mikromobility. Křížení pěších tras s komunikacemi s provozem motorových vozidel je navrženo prakticky výhradně formou zvýšených ploch, které zajišťují zklidnění dopravy a zároveň bezbariérovou pěší trasu přes komunikaci.

Specifická pozornost je věnována pěším trasám do školy. V tomto kontextu je rovněž navrženo doplnění přechodu pro chodce přes ulici T. G. Masaryka (silnice I/14) mezi zastávkami VHD „Malecí nemocnice“. V kontextu bezpečných cest do škol je stávající řešení přecházení silnice I. třídy pouze formou místa pro přecházení neodůvodnitelné a zcela nevhodné.

Z hlediska dopravního režimu ulic (obslužných místních komunikací ve smyslu ČSN 73 6110 [1]) v rámci řešeného území, tedy celé oblasti mezi ulicemi T. G. Masaryka a Rašínova, je navržen **jednotný dopravní režim zóna 30 s důsledným uplatněním prvků zklidnění dopravy** (zvýšené křižovatkové plochy, zvýšené plochy v místě křížení pěších vazeb - viz výše) **a přednosti zprava na všech křižovatkách.** Přednost zprava přirozeně zklidňuje dopravu a zároveň umožňuje redukci dopravního značení v řešeném území. Hranice zóny 30, respektive připojení komunikací v dopravním režimu zóna 30 na sběrné místní komunikace, respektive průtahy silnic, je navrženo výhradně formou zvýšeného prahu. Podrobnosti navrhování zón 30 stanovují TP 132 [2].

Pohyb cyklistů je v zóně 30 řešen ve vozovce, bez dalších cyklistických integračních opatření (ve smyslu TP 179 [3]). Zvýšené křižovatkové plochy a zvýšení plochy v kříženích s pěšími vazbami zajišťují i pohodlné propojení sítě chodníků a vozovky pro jízdu na kole.



Navržené dopravní režimy v řešeném území

Dopravní obsluha základní školy je řešena formou průjezdného K+R (kiss and ride) na rohu ulice Školní a 28. října ve formě průjezdného jízdního pruhu vyvádějící motorová vozidla zpět na ul. 28. října a parkovacího pásu pro stání v režimu K+R. Toto řešení jednak nezavádí dopravu přímo do ul. Školní (do předškolního prostoru) s významným přínosem z hlediska bezpečnosti chodců docházejících do školy, jednak odstraňuje nutnost couvání / otáčení vozidel v předškolním prostoru a jednak poskytuje pěší trasu mezi parkovacím pásem K+R a vstupem do školy zcela bezkolizně s motorovou dopravou.

Ul. Školní je zachována jako slepá ulice pro motorová vozidla, nicméně v ose ulice se počítá s pěším a cyklistickým propojením s budoucí zástavbou plánovanou severně od řešeného území.

V ulici 28. října v úseku mezi ul. Školní a ul. Zborovská je potvrzeno současné dopravní řešení **s praktickým vyloučením motorové dopravy.** Průjezd dopravní obsluhy do areálu školy je navržen pouze od ul. Zborovská, u křižovatky 28. října x Školní je navržen tzv. dopravní filtr (sloupky) umožňující pěší průchod a cyklistický průjezd, ale znemožňující průjezd motorových vozidel. Z hlediska dopravního režimu je tento úsek možné vyznačit jako společná stezka pro chodce a cyklisty (SDZ C9a) s dodatkovou tabulkou (E13) umožňující průjezd motorových vozidel do areálu od západního konce ulice nebo pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů a vozidel do areálu školy (SDZ IZ6a). V případě realizace navrhované zástavby rodinných domů jižně od ul. 28. října se dopravní režim nezmění, pouze je nutné formálně povolit vjezd motorových vozidel od západního konce ulice i dopravní obsluze těchto objektů. Tzv. dopravní filtr na východní straně úseku zůstane zachován, aby byla eliminována zbytná průjezdná doprava v ul. 28. října.

Křižovatka 28. října x Rašínova je redukována pouze na jedno rameno. „Severní“ rameno je zrušeno (při zachování dopravní obsluhy č. p. 209, 208 a 196), čím je odstraněna i nevhodná konfigurace současné křižovatky.

stav

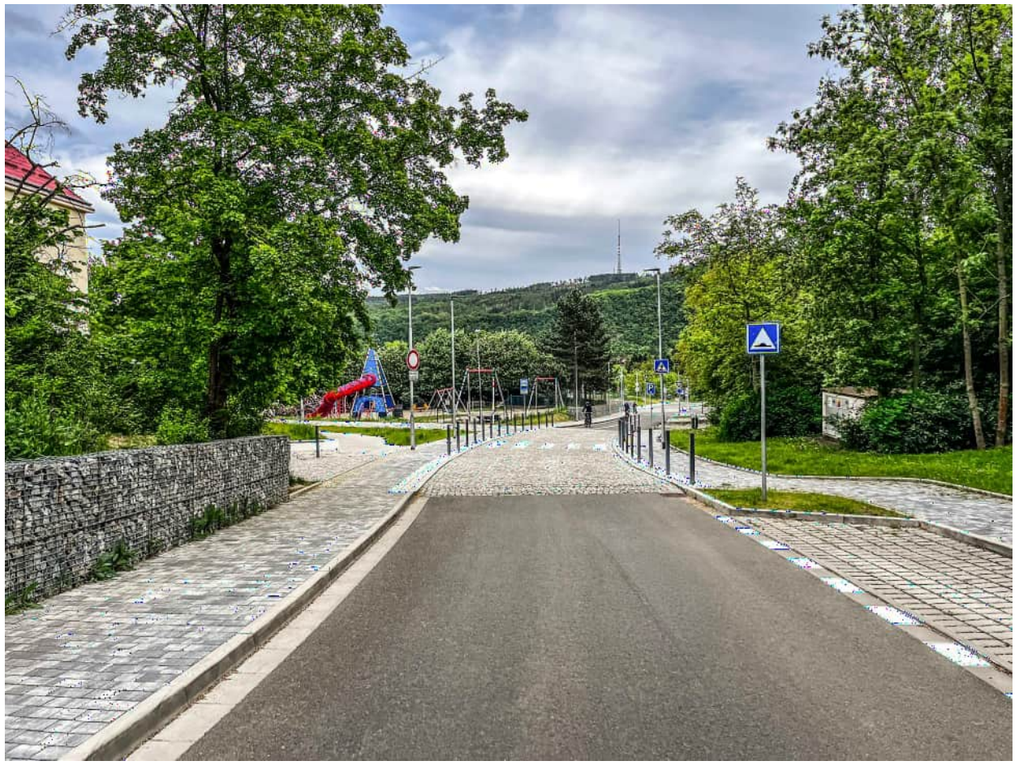
- budovy
- vrstevnice
- hranice parcel
- řešené území

návrh

- budovy
- zóna 30
- pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů a případně č.p.
- místa vyvýšených přechodů pro chodce
- místa vyvýšených křižovatek s přechody pro chodce
- K+R
- centrum ulice Malecí s vyvýšeným povrchem
- doporučené přechody v návaznosti na řešené území

0 30 60 90 120 150m

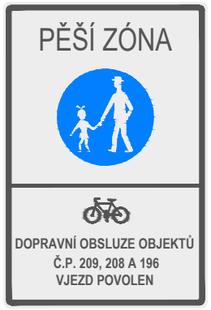




Příklady materiálového řešení zvýšených křižovatek a přechodů



IZ8a



IZ6a

Pro navrhování a realizace projektů rekonstrukcí či úpravy uličních prostorů v ulicích s určeným dopravním režimem zóna 30 platí následující koncepční zásady:

Návrh uličního prostoru musí být řešen celistvě i při zachování zásad mezioborového přístupu a se zohledněním potřeb všech módů dopravy v pořadí priorit dle ustanovení 8.1.2 ČSN 73 6110 [1]. Vlastní návrh veřejného prostranství i dopravního řešení musí sledovat cíle celkového zkvalitnění veřejného prostranství, ochrany zranitelných uživatelů veřejného prostranství (účastníků silničního provozu), napomáhat vzájemné ohleduplnosti a dodržování nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h ze strany motorových vozidel.

Hlavní dopravně-inženýrské zásady pro navrhování definovaných ulic určených pro dopravní režim zóny 30:

- **standardní šířka chodníku alespoň 2,00 m**
- **standardní šířka vozovky pro obousměrný provoz 6,00 m** (2x a= 3,00 m dle Tabulky 3 ČSN 73 6110 [1]), v případě jednosměrné komunikace pro motorovou dopravu a obousměrné komunikace pro cyklistickou dopravu („cykloobousměrka“; viz dále) je šířka jízdního pásu standardně 4,00 m).
- **všechny křižovatky jsou řešeny formou zvýšené křižovatkové plochy,** který umožňuje přirozené a bezbariérové přecházení ulice ve všech relevantních směrech
- **významná místa příčného překonávání komunikace budou rovněž řešena primárně formou zvýšené plochy** (ve smyslu ustanovení 4.2.3 TP 132 [2])
- **z dopravního hlediska jsou křižovatky řešeny jako křižovatky s nerozlišenou přednostní**, tedy s aplikací pravidla „přednosti zprava“
- **provoz cyklistů je primárně řešen „ve vozovce“** (vzhledem k plošnému zklidnění motorové dopravy a nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h se jedná o bezpečné řešení – viz ustanovení 5.3.2 TP 132 [2])
- **rozsah parkování dle prostorových možností v konkrétních uličních prostranstvích,** je obecně cílem nabídnout adekvátní počet parkovacích stání zejména pro rezidenty, zájem naplnění požadované kapacity parkování však nesmí být nadřazen nad vytváření bezpečných a kvalitních podmínek pro pohyb uživatelů aktivní mobility (pěších a cyklistů)
- **posílení prvků zeleně**, zejména stromů s ohledem na psychologické zklidnění dopravy i v kontextu adaptačních opatření na změnu klimatu

ODKAZY

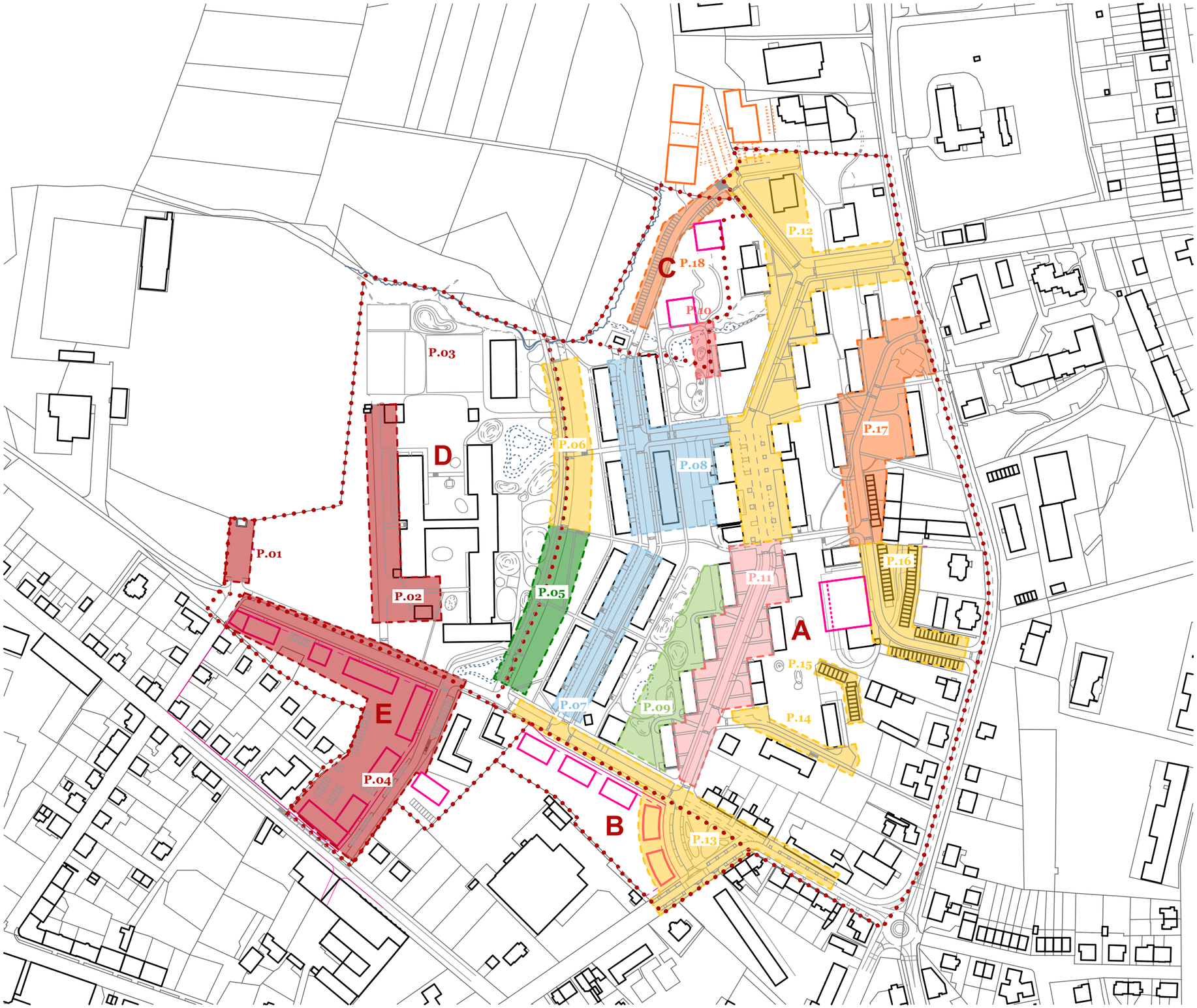
[1] ČESKO. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. UNMZ 2006.

[2] ČESKO. TP 132 Zklidňování dopravy na místních komunikacích v obcích. Ministerstvo dopravy ČR, 2024 (zpracovatel CDV v.v.i)

[3] ČESKO. TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Ministerstvo dopravy ČR, 2017 (zpracovatel Ing. arch. Tomáš Cach)

[4] ČESKO. ČSN 73 6056 Odstavná a parkovací stání. UNMZ 2006

[5] ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. (znění platné k 1.7.2025). Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>



Řešení parkování se soustřeďuje především na adekvátní provedení parkovacích stání v souladu s ČSN 73 6110 [1], respektive ČSN 73 6056 [4]. Rozmístění parkovacích stání v uličních prostorech je navrženo tak, aby nenarušovalo hlavní pěší tahy ani nevytvářelo překážky v přirozených liniích pohybu. To vedlo k určité redistribuci parkovacích stání v řešeném území do jednotlivých uličních prostorů.

V navrhovaném stavu je v řešeném území umístěno 513 parkovacích stání. V návrhu jsou uvažována kolmá parkovací stání o standardních rozměrech 5,0 × 2,5 m a podélná stání o rozměrech 2,0 × 6,0 m. Uliční profil je doplněn o prvky zeleně, které jsou systematicky rozmístěny mezi jednotlivé parkovací bloky. Tyto vegetační plochy plní nejen estetickou funkci a zvyšují kvalitu veřejného prostoru, ale zajišťují také potřebné zastínění, čímž přispívají ke snížení tepelné zátěže v prostoru parkoviště.

Pro navýšení parkovací kapacity je možné uvažovat o konstrukčně jednoduchém parkovacím domě s komunitním centrem o kapacitě 50 - 70 stání určeném pro rezidentní parkování o dvou podlažích v ulici Družstevní. V případě vybudování parkovacího domu jej doporučujeme kombinovat s komunitním centrem a zázemím pro komunitní zahrádky umístěné v návrhu v přímé návaznosti.

Parkovací stání na vnitřních dvorcích bytových domů v jižní části ulice Malecí a severní části ulice Družstevní jsou přiznána a z části zachována pro obyvatele příslušných domů. Aby bylo zabráněno najíždění těchto parkujících aut do zeleně vnitobloků s dětskými hřišti, je doporučeno na tato parkovací stání umístit kamenné parkovací dorazy. Zachovány jsou i přístupy ke garážovým stáním v jednotlivých objektech. Připojení přístupových cest na obslužné komunikace je však navrženo zásadně formou chodníkového přejezdu jako připojení místa ležícího mimo pozemní komunikaci (ve smyslu §23 Zákona č. 361/2000 Sb.).

V souvislosti s postupnou rekonstrukcí uličních prostranství lze uvažovat o doplnění dopravního režimu zóna 30 o zónový zákaz stání mimo vyznačená parkovací stání. V zóně 30 totiž primárně platí obecná úprava pravidel pro stání vozidel dle Zákona č. 361/2000 Sb., v případě doplnění o zónový zákaz stání mimo vyznačená parkovací stání je stání mimo stavebně provedená či vodorovným dopravním značením vyznačená parkovací stání zakázáno, což má pozitivní vliv na „pořádek v parkování“ a usnadňuje případné postihování nevhodného stání vozidel mimo přiznaná parkovací stání. Implementace tohoto opatření by tak byla logickým pokračováním navržených stavebních úprav a podpořila by celkovou kultivaci rezidenčního prostředí.

V rámci řešeného území je navrženo 513 vyznačených parkovacích míst ve veřejném prostranství splňujících platné normy a ustanovení. V areálu základní školy je k tomu navrženo dalších 40 stání pro zaměstnance. Dalších 26 stání je pak navrženo před stadionem. Celkový počet stání vymezených ve veřejném prostoru, na pozemcích škol a u stadionu by tak nově byl 579 oproti stávajícím 203 vyznačeným stáním.

Dalších 50 až 70 parkovacích míst by bylo získáno stavbou parkovacího domu s komunitním centrem v ulici Družstevní. Pokud by došlo k nové zástavbě v rámci území C, a tedy i k prodloužení ulice Nad Stadionem a k jejímu napojení na severní konec ulice Malecí, přibylo by dalších 30 stání pro nové rezidenty. Dalších 10 takto vzniklých stání by bylo věnováno bytovému domu Koruna, jelikož jeho jižní napojení garáží na uliční síť by muselo být vybudováním nové ulice přeřešeno, čímž by jeho obyvatelé přišli o 10 parkovacích míst, která by takto byla nahrazena. Tato místa nejsou však započítána do celkového počtu nových stání.

Tabulka navržených parkovacích stání na územních celcích A a D (navržená kapacita pro ostatní územní celky B, C a D není v tabulce započítána a měla by být řešena v dlouhodobém výhledu pro jednotlivé záměry)

	Celkem	P.01 U Stadionu	P.02 U ZŠ	P.03 SOU	P.04 Garáže 28. října	P.05 Školní I	P.06 Školní II	P.07 Nad Stadionem I	P.08 Nad Stadionem II	P.09 Vnitroblok	P.10 U č.p. 640	P.11 Malecí I	P.12 Malecí II	P.13 28. října	P.14 U DDM	P.15 Garáže ul. Malecí	P.16 Garáže ul. Družstevní	P.17 Družstevní ul.
navržená kapacita v uličním prostoru	**437**					31	39	39	43			30	113	87	8		7	40
nelegální kapacita v uličním prostoru	**0**																	
parkování na novém zeleném parkovišti	**67**								39	28								
počet parkovacích stání na soukromém pozemku	**9**												9					
garážová stání, která jsou součástí bytových domů	**76**											36	10					30
počet samostatných garáží	**255**				171											14	60	10
zaměstnanecká stání v areálech škol	**40**		40															
stání před stadionem	**26**	26																
CELKEM	**910**	26	40	0	171	31	39	39	82	28	0	66	132	87	8	14	97	50
+																		
parkovací dům s komunitním centrem v ulici Družstevní	***70***																	
CELKEM S PARKOVACÍM DOMEM	***980***																	



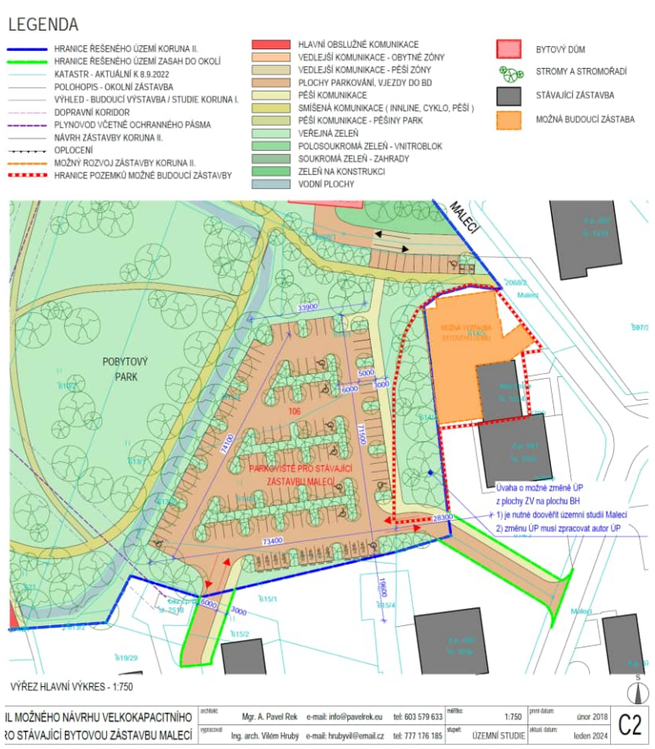
V rámci analýzy byla v území určena teoretická kapacita pro 910 automobilů, pakliže do tohoto čísla počítáme individuální garáže nebo například místa nelegálně parkujících automobilů na dětských hřištích, v křižovatkách či chodnících. Tato kapacita zůstává v návrhu studie zachována, nicméně dochází k reorganizaci těchto kapacit tak, aby nebyly ohroženy rozhledové poměry v okolí křižovatek a přechodů pro chodce, a zároveň aby auta zbytečně nezajížděla do zeleně vnitrobloků.

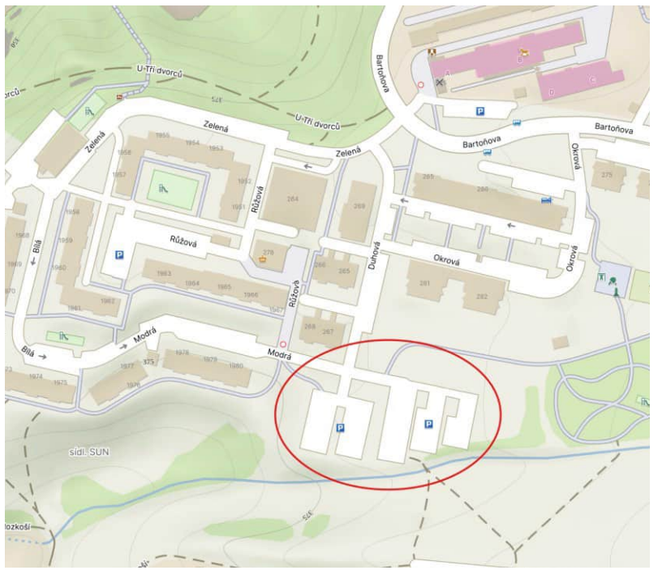
Zpracovatel územní studie nemá k dispozici přesné údaje o počtu a velikosti bytových jednotek na sídlišti Malecí, dle konstrukčních systémů panelových domů užitých v řešeném území však lze odhadnout celkový počet asi 800 bytových jednotek o velikosti do 70 m². Dle platého územního plánu připadá na jednu bytovou jednotku o výměře do 70 m² jedno parkovací stání. Pro stávající zástavbu je tedy v území dle požadavků územního plánu navržen dostatek parkovacích kapacit, a to s rezervou dalších 110 míst. Pro nově navrženou zástavbu na území B a E v dlouhodobém výhledu budou parkovací stání řešena v rámci jednotlivých záměrů a v souladu s platným územním plánem.

Návrh přináší celkové zlepšení stavu dopravy v klidu, a to při udržení stávající maximální kapacity 910 parkovacích míst v území. Ke zlepšení stavu dochází také tím, že automobily, které v současné době parkují nelegálně na plochách zeleně, v křižovatkách, chodnících nebo na dětských hřištích (například na hřišti u ulice Družstevní, či v zeleni za domy v ulici Malecí) získají v návrhu parkovací místa v uličním profilu splňující veškeré požadavky a normy. Nejzásadnější je ale zlepšení rozhledových poměrů v území a přehlednost v okolí přechodů pro chodce, které v současném stavu nejsou dodržovány a které mohou být potenciálním nebezpečím pro děti, docházející do základní a střední odborné školy v západní části řešeného území.

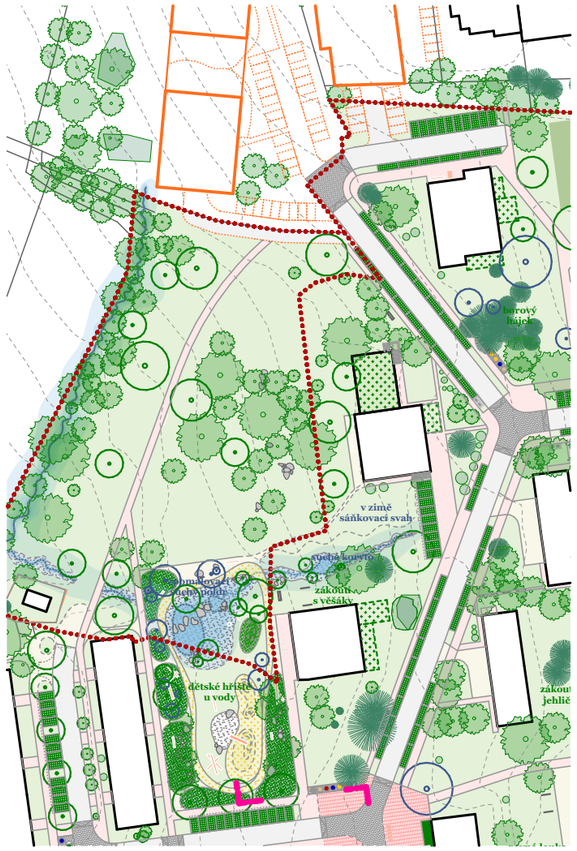
Pro učitele obou škol studie vymezuje parkovací místa za základní školou. Doporučujeme umožnit užití těchto parkovacích stání v odpoledních hodinách pro návštěvníky stadionu. Za tím účelem je navržena nová poloha plotu základní školy tak, aby parkovací stání byla přístupná i při zachování možnosti uzavření školních pozemků a ochrany školního vybavení mimo veřejně přístupnou část pozemků.

0 30 60 90 120 150m

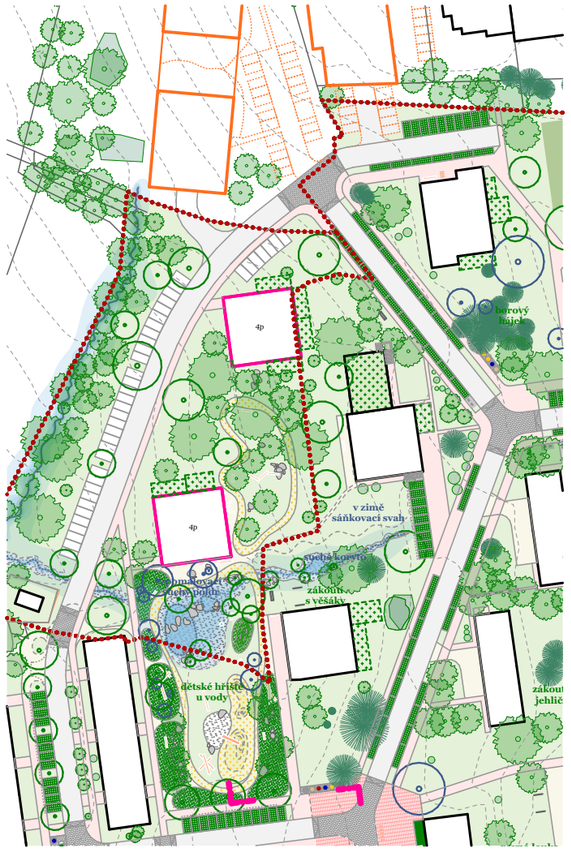




Odboru výstavby a regionálního rozvoje Městského úřadu v Novém Městě nad Metují k této studii ze dne 19.3.2026



Návrh stejného místa v územní studii sídliště Malecí - Krátkodobý výhled



Návrh stejného místa v územní studii sídliště Malecí - Dlouhodobý výhled

Ve vyjádření Odboru výstavby a regionálního rozvoje Městského úřadu v Novém Městě nad Metují k této studii ze dne 19.3.2026 je místo suchého koryta a suchého poldru navrhováno k prověření velkokapacitní parkoviště navržené v předešlé studii Koruna I a II o kapacitě 106 stání navazující na ulici Nad Stadionem. Potenciální překážkou takového řešení je svažitost terénu v místě, který zde z východu na západ klesá o přibližně 6 metrů jen na navrhované ploše parkoviště. Navrhované parkoviště není vhodné ani z hlediska odtoku dešťových vod - předkládaná asfaltová plocha leží v místě ideálním pro postupný odvod vody z území velké části sídliště, tedy v místě, kde návrh studie přichází s konceptem suchého koryta a poldru, který se zapojuje do dětské herní krajiny.

Tato územní studie měla dle zadání v územním celku C prověřit možnosti zástavby, aby k parkovišti navrhovaném studií Koruna I a II existovala alternativní varianta. Doporučujeme obě studie vzájemně koordinovat a při rozhodování o budoucích změnách v územním celku C zvážit, s ohledem na změnu klimatu, spíše opatření ve prospěch modrozelené infrastruktury, variantně doplněné zástavbou dle této územní studie.

Vhodnost řešení dopravy v klidu velkokapacitními parkovišti na okraji zástavby nedokládají ani poznatky z praxe posledních let, které naznačují, že obyvatelé sídlišť upřednostňují parkovací místa poblíž svého vchodu, spíše než mimo zástavbu, kde postrádají kontrolu zejména v nočních hodinách. Příkladem může být parkoviště v obchodní zóně na severu od řešeného území, které v noci bývá prázdné, a ačkoliv je velmi blízko sídliště, obyvatelé jej během noci spíše nevyužívají.

V reakci na vyjádření Odboru výstavby a regionálního rozvoje bylo proto v této studii navýšeno množství parkovacích stání v různých částech veřejného prostoru o 68 míst na celkových 910. Takto zůstává studie v souladu se zadáním, kde je uloženo řešit dopravu v klidu především v rámci uličních profilů.

Ve vyjádření Odboru výstavby a regionálního rozvoje je dále pro zřízení parkovacích stání v místě touto studií navržených bytových domů argumentováno tím, že v územní studii Koruna I a II nebo v plánované zástavbě na místě bývalých kasáren je navržen dostatek kapacit pro bydlení v podobě rodinných a bytových domů, a proto není třeba vymezovat další plochy zástavby na okolních pozemcích. Z pohledu zpracovatele této studie je však smysluplnější využít městské pozemky v územním celku B a E řešeného území jako rezervu pro možnou zástavbu bytovými domy v budoucnu. Využití plochy pro další velkokapacitní parkoviště není z pohledu zpracovatele vhodné.

B.5
Veřejný zájem



Komunita je v návrhu jednou z nejdůležitějších linek, kterou studie sleduje. Od řešení dopravy, zejména bezpečného pěšího pohybu, přes modrozelenou infrastrukturu, která tvoří příjemné prostředí k pobytu ve veřejném prostoru, až po předprostory všech budov veřejné vybavenosti a služeb v řešeném území.

Život komunity tak není odkázán jen na vnitřní prostory budov, ale získává nové možnosti i v exteriérech sídliště.

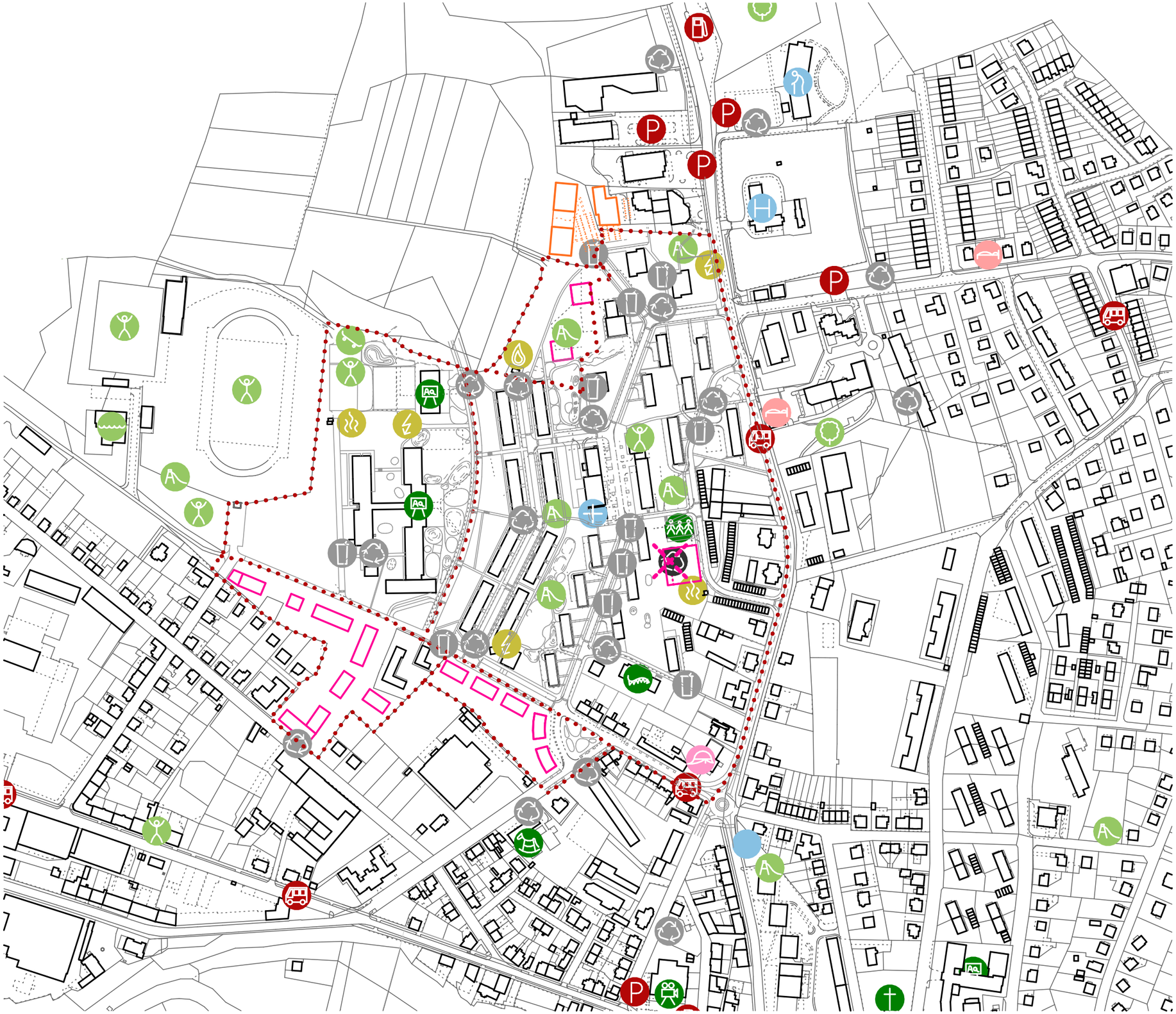
V rámci vyžití komunity doporučujeme obnovit hřiště za školou, přidat případně další aktivity, jako je možnost využití pumptracku či použití ohniště. Režim hřiště by mohl být nastaven jako uzavřený a přístupný jen pro školy dopoledne a otevřený pro veřejnost odpoledne. Za tím účelem návrh přišel s drobnou úpravou plotu okolo školy. Díky tomu mohou školy využít také nově navržené venkovní učebny na svých pozemcích.

Modrozelená infastruktura s poldry bude komunitě sloužit jako místo aktivit a trávení času všech generací. Jejich nepochybný přínos tak bude pozitivně dopadat nejen na klima, ale také na společenskou soudržnost obyvatel na sídlišti.

Nová podoba centra ulice Malecí přinese důstojný městský prostor nejvytíženější části sídliště.

Komunitní vnitroblok na východ od ulice Malecí je asi nejpřímějším příspěvkem ke komunitnímu životu Malecí. Zahrnuje už současnou vybavenost v podobě nízkoprahového centra Mandl a Stonožky - návrh sem dále umisťuje komunitní sad se stolem a hřištěm, komunitní zahradu a návazné komunitní a re-use centrum s možností veřejných toalet (jak jako samostatná budova malého měřítka v krátkodobém výhledu, tak v rámci záměru parkovacího domu v dlouhodobém výhledu, kdy zastřešení této budovy může sloužit buď dalším sportovním aktivitám nebo udržitelné komunitní energetice).

0 30 60 90 120 150m



Veškeré veřejné služby a vybavenost zůstávají na svém místě nezměněny. V nové zástavbě jsou v místech, kde je dobrá návaznost na kvalitní veřejný prostor, umožněny prodejní prostory nebo kanceláře (zejména nová zástavba podél ulice 28. října). Návrh počítá pouze s přesunem sběrného dvora mimo řešené území a jeho nahrazení komunitním a re-use cenrem s komunitní zahradou.

Návrh nejvíce proměňuje podobu a formu dětských hřišť a prostorů pro děti, které mění na moderní herní krajiny založené na principu volné hry. Záměrem návrhu je obohatit množství aktivit, které veřejné prostory (nejen) dětem nabízí, o nové podněty a způsoby vyžití pomocí herních prvků i samotné podoby krajiny.

polozapuštěné nádoby tříděného odpadu

nádoby komunálního odpadu

zrušený a přesunutý sběrný dvůr

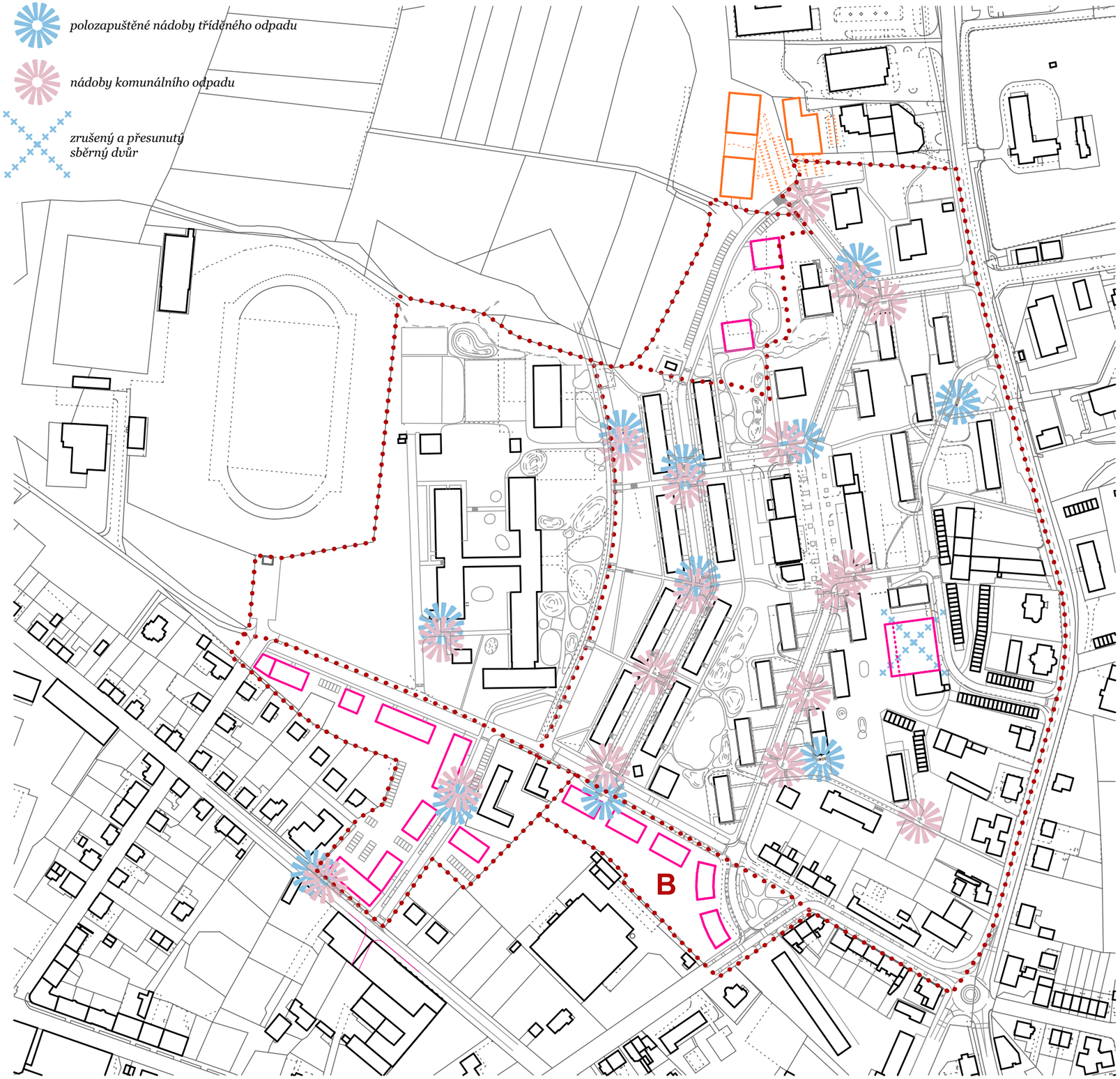


Schéma poloh nádob tříděného a komunálního odpadu

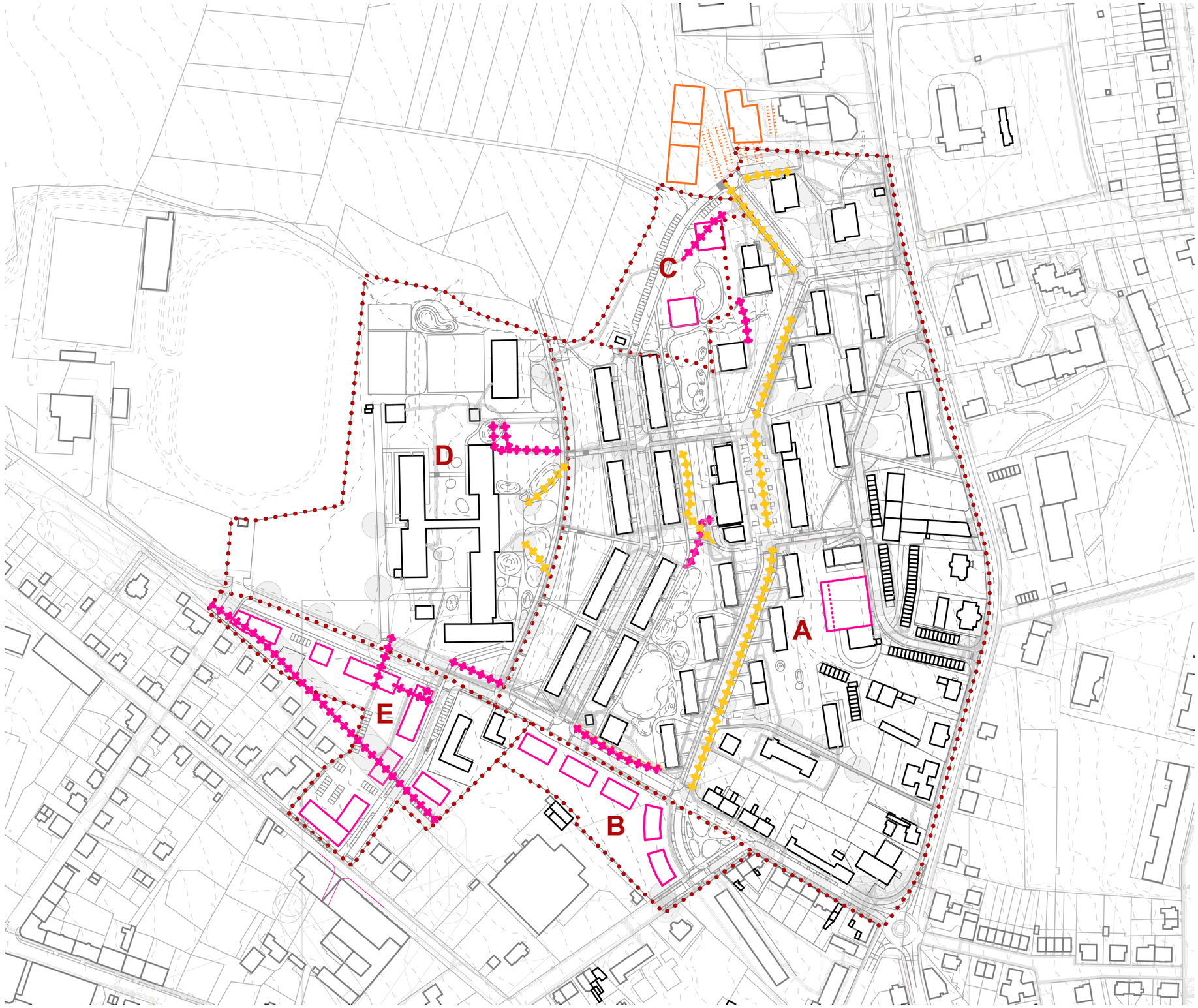
Místa tříděného odpadu byla v návrhu podle zadání studie přeřešena a přednostně navrhována jako podzemní polozapuštěné kontejnery v systému, který už v současnosti město využívá. Doporučujeme volit v celém území kvalitní a jednotný design nadzemní části kontejnerů, dle nabídky výrobce, tak aby jejich vzhled nebyl rušivý a zároveň zapadal do kontextu řešení v celém městě.

Kontejnery komunálního odpadu jsou řešeny většinově v běžných nadzemních nádobách, které jsou ale uspořádány logicky do hnízd, aby nepřekážely v rozhledových poměrech. V souladu s přáním města je doporučeno tato hnízda ohrazovat designově jednotným systémem ohrazení míst odpadu, který je v souladu s nedávno zvoleným řešením v celém městě.

Prioritou návrhu bylo nádoby obou typů ponechávat na stávajících místech. Z důvodu přeměny profilů ulic a podoby veřejných prostranství, ale také z důvodu potenciálních střetů podzemních nádob a podzemních sítí technické infrastruktury, byly v některých případech polohy kontejnerů v návrhu mírně upraveny. V drtivé většině případů se však jedná a posun o jednotky metrů, který obyvatelům sídliště nezkomplikuje ani významně neprodlouží vzdálenost míst nádob odpadu od dveří.

Odpadové hospodářství v řešeném území - stávající polohy nádob odpadu 1:4000

B.6
Technická infrastruktura



Návrh byl vytvářen tak, aby kolize nových zásahů a stávajících sítí technické infrastruktury vznikaly co nejméně. U hlediska silnoproudu je asi nejvýraznějším střetem s návrhem u základní školy, kde doporučujeme přesunout podzemní dráty vedení mimo navrhovaný suchý poldr. K dalšímu možnému střetu dochází i u K + R, kde je nutné prověřit vytyčením podzemního kabelu, zda je doporučeno přeložit úsek podzemního vedení dál od retenční nádrže.

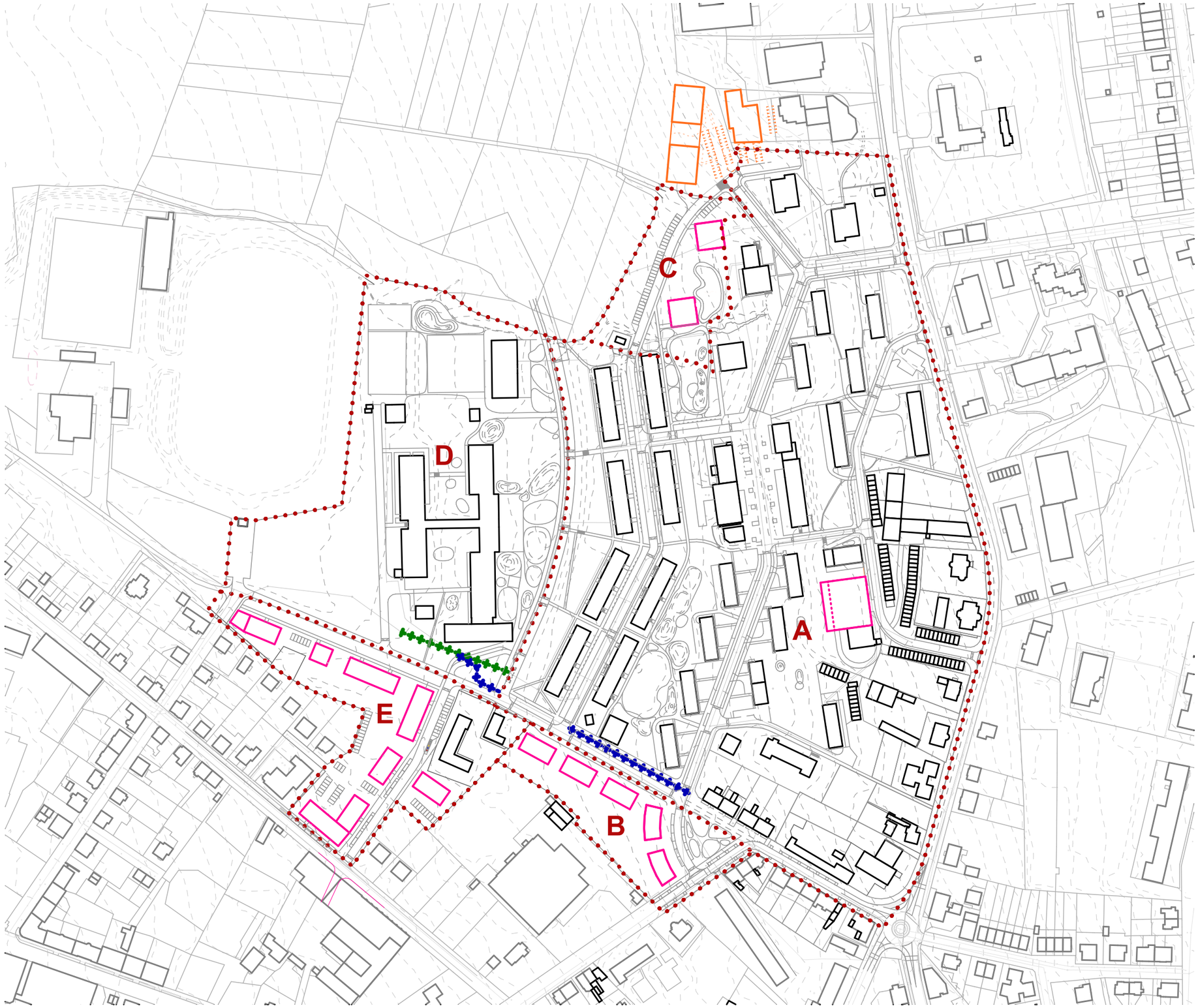
Doporučeno je také přeřešení podzemního vedení elektrických sítí pod ulicí 28. října, která v návrhu doznává výrazné změny.

Významná je také kolize elektrického vedení s nově navrženou zástavbou v částech C a E. Lze nicméně očekávat, že tyto přeložky budou součástí rozsáhlých změn, které by případná nová výstavba v územích vyvolala.

Veřejné osvětlení

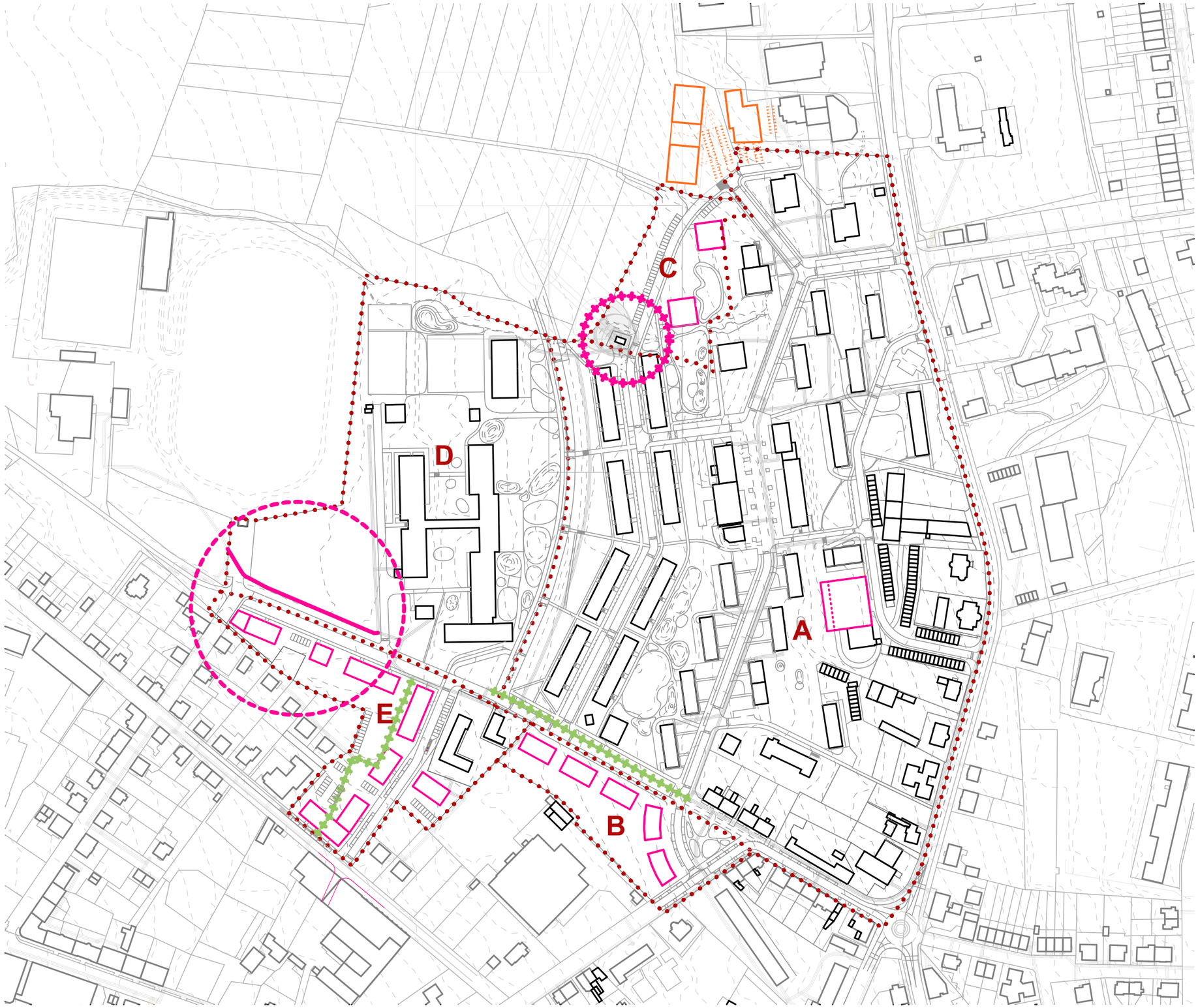
Četnější jsou návrhy na přeložení vedení veřejného osvětlení. Vzhledem k novému profilu ulice Malecí, kapacitnímu parkovišti za samoobsluhou v centru Malecí a přeřešení prostoru před základní a střední školou, musí logicky dojít i k úpravě veřejného osvětlení v těchto prostranstvích.

Stejně tak nová úprava uličního profilu ulice 28. října vyvolá potřebu přemístění veřejného osvětlení na vhodnější místo.



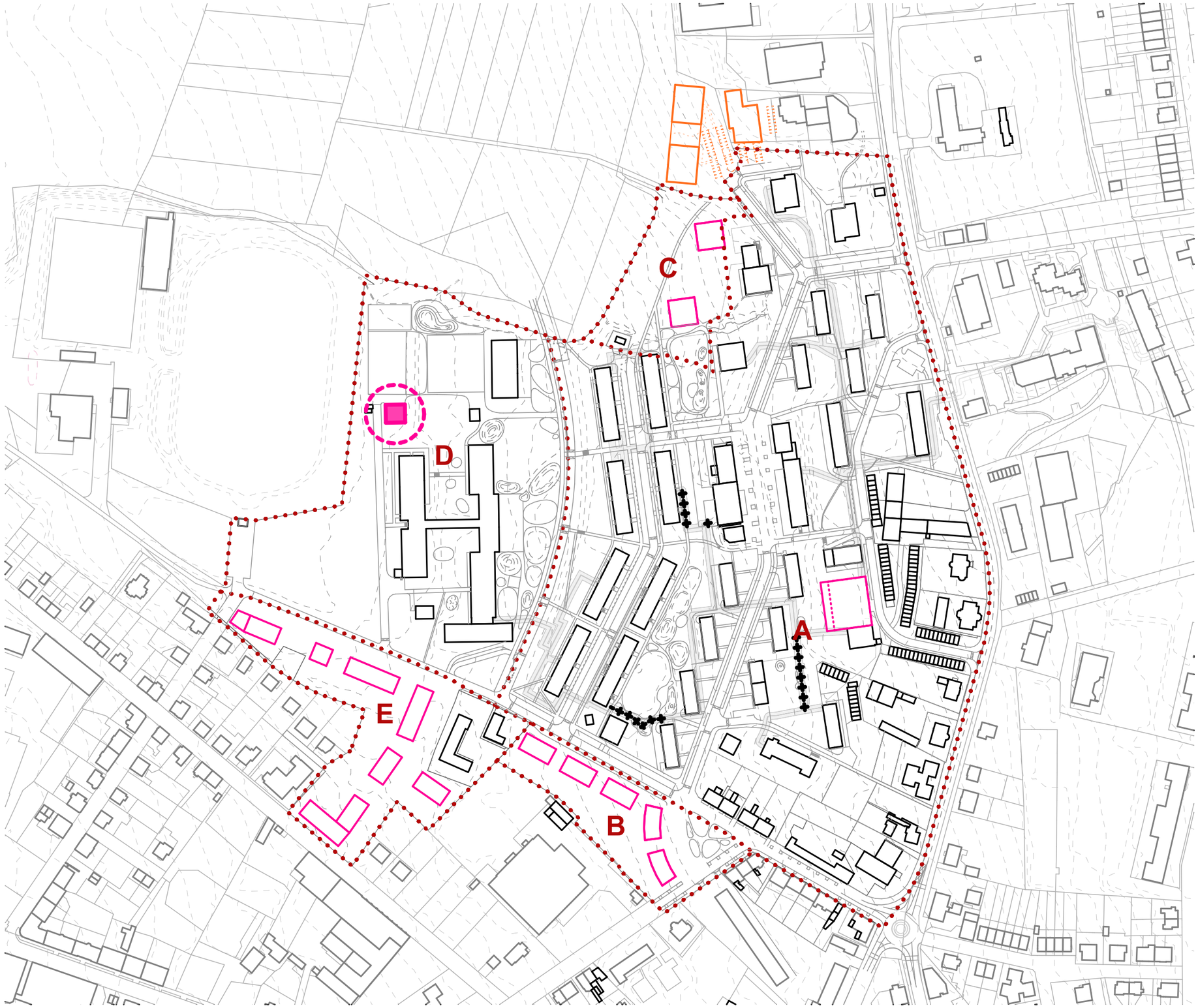
Kolize návrhu s vodovodem a kanalizací se projevuje zejména v krátkém úseku v místě navržené retenční nádrže u školního K+R v ulici 28. října. Vzhledem k navrženému dvojřadému stromořadí navazujícím na původní alej ve stejné ulici ale také doporučujeme celkové přeložení sítí v této ulici, aby zde bylo umožněno nejen nové parkování, ale také kvalitní zeleň. Doporučujeme tedy vzájemnou koordinaci při plánování takto významných záměrů mezi městem a vlastníkem a provozovatelem těchto sítí Vodovody a kanalizace Náchod, a.s.

Návrh nakládání s dešťovou vodou je podrobně popsáno v části Modrozelená infrastruktura.



V analytické části bylo zjištěno, že kromě asi 130 m dlouhého úseku STL plynovodu podél ulice 28. října mezi školou a stadionem, který má letos projít rekonstrukcí, nejsou v plynovodní síti naplánovany žádné jiné rekonstrukce. Navržené řešení koliduje s plynovodním vedením v ulici 28. října, kde se většina stromů v severní řadě nového dvouřadého stromořadí střetne se stávajícím podzemním vedením plynu. Vzhledem k možným kolizím těchto stromů i s jinými sítěmi a vzhledem k významu, který ulice po úpravě získá však doporučujeme celkové přeložení sítí v této ulici.

Návrh zároveň přináší nové komunikační propojení do části C, kde v budoucnu může vzniknout nová bytová zástavba. Toto propojení bude však procházet ochranným pásmem plynové regulační stanice. V místě za regulační stanicí je zároveň navrženo suché koryto sloužící k odtoku vody z výše položeného suchého poldru, odkud lze očekávat občasný pomalý odtok vody v období srážek.



V analytické části této studie bylo zjištěno, že se teplovody na sídlišti Malecí budou v příštích 10 letech postupně obnovovat. Momentálně je obměna zamýšlena tak, že proběhne ve stávajících trasách. Návrh ale není ve významné kolizi se stávajícími trasami teplovodu, kromě několika stromů za samoobsluhou v centru Malecí ulice a komunitního sadu. Vzhledem k výše uvedenému zjištění však doporučujeme vzájemnou koordinaci investic a v těchto místech trasu teplovodu přesunout, pokud to bude v možnostech města a vlastníka a provozovatele teplovodu. V opačném případě lze od výsadeb v těchto částech návrhu upustit.

Bývalá kotelna na parcele s parcelním číslem st. 2167 je v návrhu využita jako šatny a zázemí k okolním sportovním hřištím.

B.7
Majetkoprávní vztahy a ekonomie



Do majetkoprávních poměrů návrh výrazněji zasahuje spíše v územních celcích B, C a E, kde je prověřována případná nová zástavba.

V území E se nachází garáže, které si jednotliví soukromí vlastníci pravděpodobně budou chtít ponechat a využívat i nadále. Situaci ale může ovlivnit mnoho faktorů, včetně otevřené komunikace města vůči vlastníkům od počátečního plánování záměru či dobře nastavených kompenzacích i s ohledem na typ plánované výstavby.

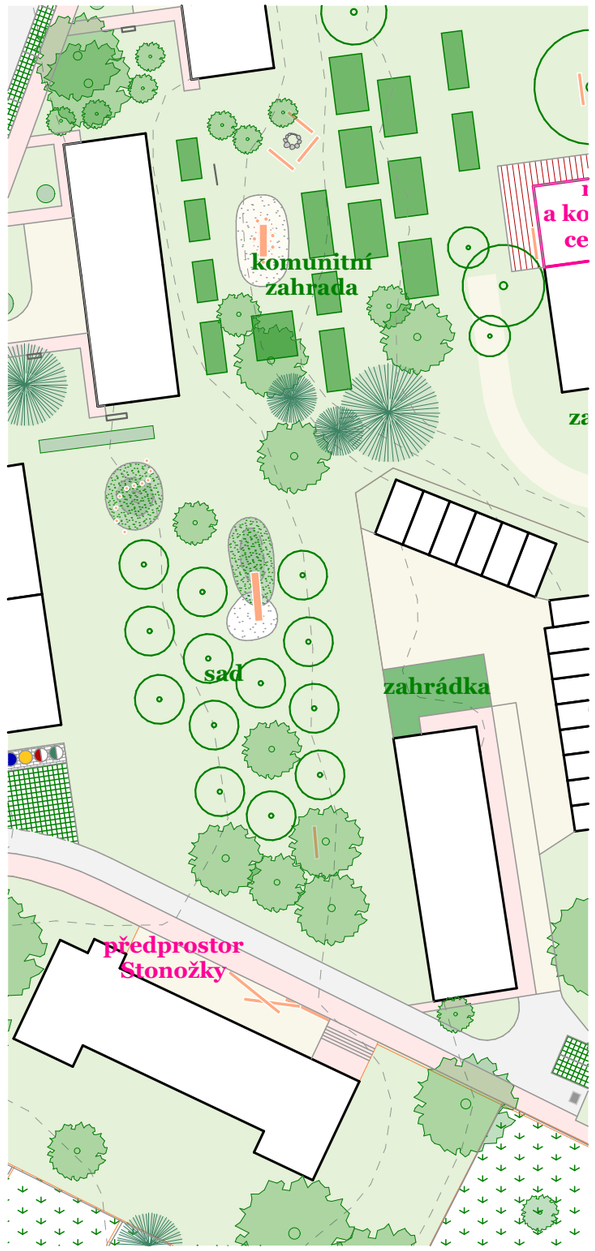
V územním celku B je doporučeno udržet městské pozemky ve vlastnictví města i nadále a v území výhledově vybudovat kvalitní dostupné bydlení. Za tímto účelem bude nutné se majetkově vypořádat s právnickou osobou, v jejímž vlastnictví je západní cíp územního celku B. To například lze výměnou za přilehlý cíp městského pozemku tak, aby dělení pozemku probíhalo kolmo na ulici 28. října a vznikla tak stavební parcela pro jeden z bytových domů.

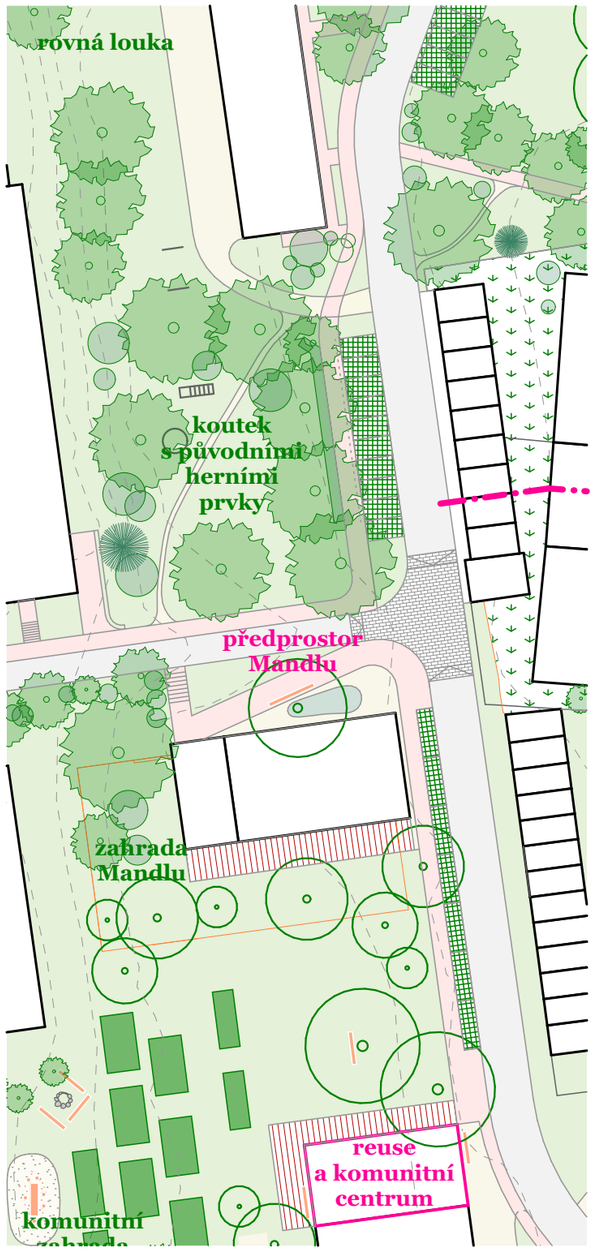
Navržená zástavba v územním celku C je téměř celá navržena na soukromém pozemku vlastněném fyzickou osobou. Kvalitu případné zástavby tak, aby byla zachována kontinuita této studie, doporučujeme městu docílit pomocí nástrojů jakým může být například plánovací smlouva. Případné prodloužení ulice Nad Stadionem velmi doporučujeme udržet veřejně přístupné v celé délce až po napojení na ulici Malecí, aby nedošlo k zániku jedné z významných pěších vazeb do obchodní zóny na sever od území a znepřehlednění dopravního režimu.

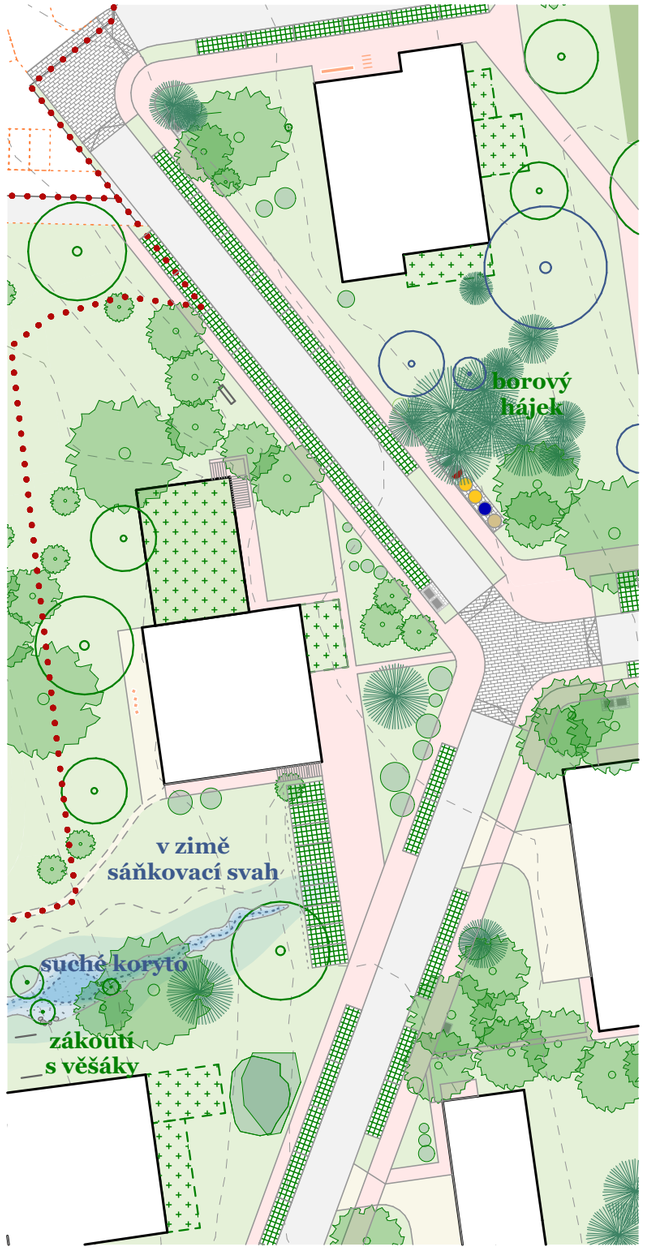
Ve zbylém území se do majetkoprávních poměrů téměř nezasahuje. Výraznější změnou v tomto ohledu by mělo být odstranění parkoviště z pozemku vlastněným městem na západní straně panelového domu č. p. 640. Město může pak nabídnout obyvatelům tohoto domu nová parkovací místa v těsné blízkosti jejich bydliště, ale také významné zkvalitnění přilehlého hřiště a bezpečí všech dětí, které jej budou využívat. Pro doplnění kapacit parkování je také doporučena domluva s právnickou osobou vlastnící pozemek pod samoobsluhou, aby mohlo dojít k terénním úpravám a vybudování navrženého kapacitního parkoviště v místě na západ od samoobsluhy.

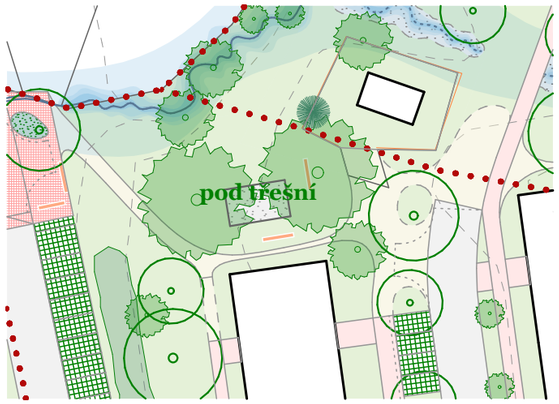
- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- Město Nové Město nad Metují
- Královéhradecký kraj
- Podílnictví většího počtu různých fyzických osob
- Fyzická osoba, SJM/podíl menšího počtu fyzických osob
- Právnická osoba
- *Stavební bytové družstvo Náchod*
- *Bytové družstvo Malecí*
- *První novoměstská teplárenská s.r.o.*
- *GasNet, s.r.o.*
- *ČEZ Distribuce, a. s.*

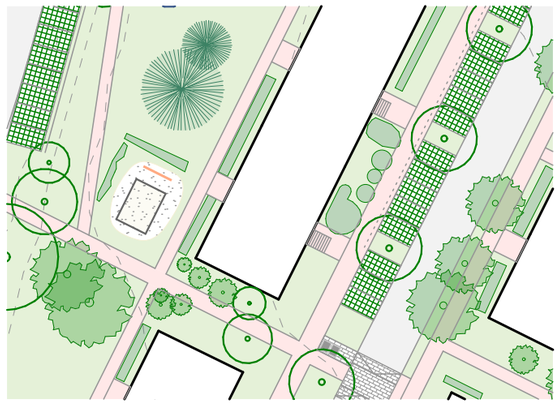
0 30 60 90 120 150m

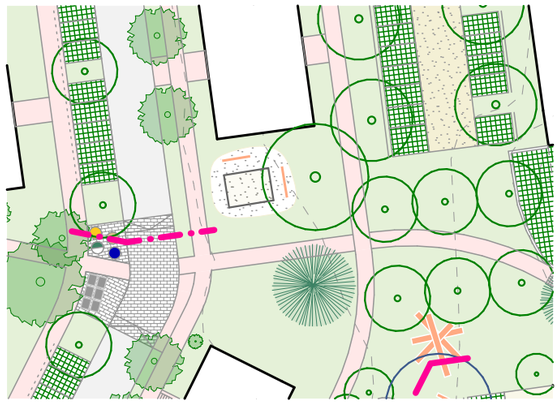












Na základě projednání návrhu studie bylo vytipováno několik míst, s jejichž úpravou je možné začít pracovat bez potřeby složitých povolení, projektových prací a nákladných investic ihned:

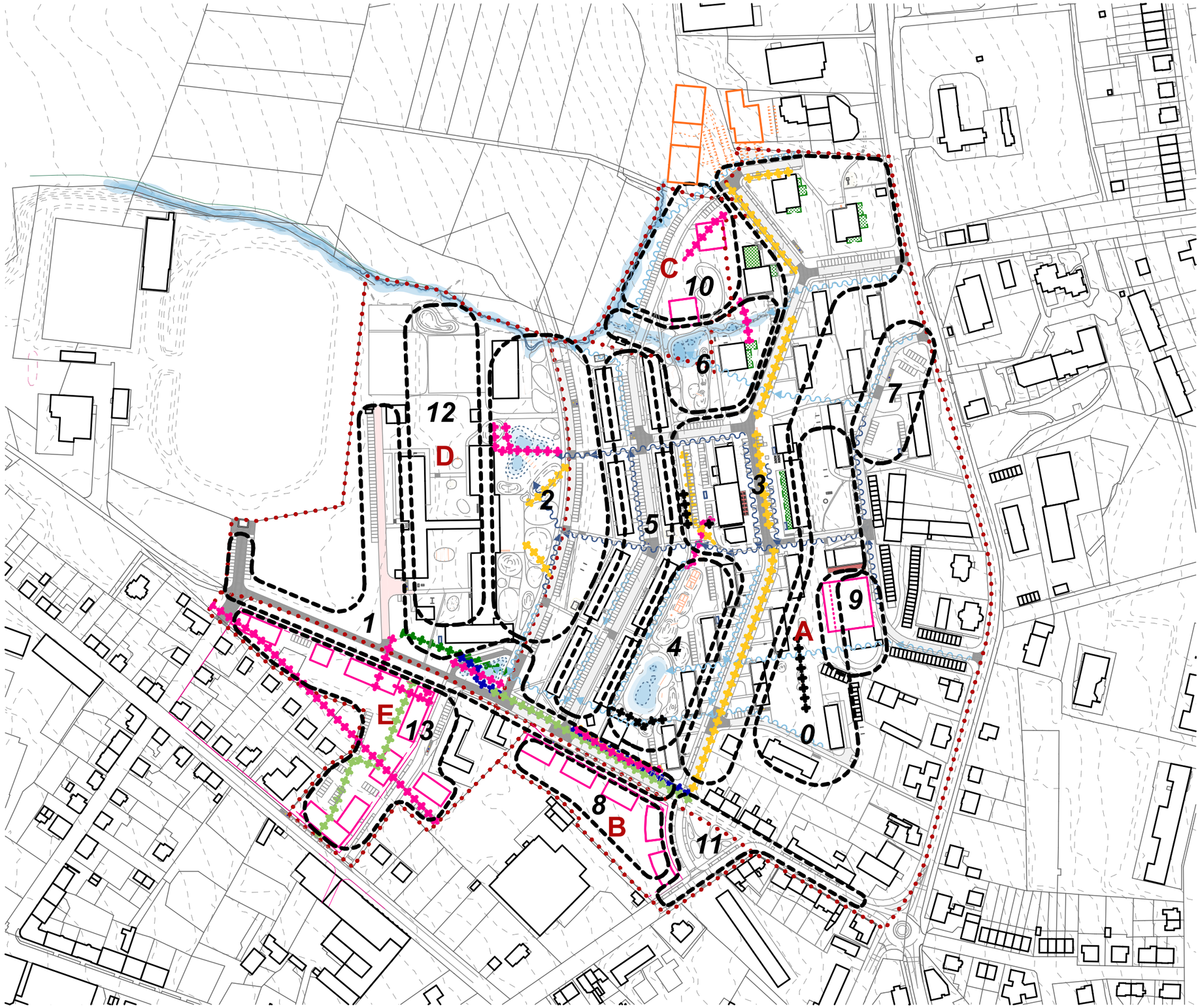
a) Iniciace sadu a komunitní zahrady
Doplnění vhodných ovocných stromů ke stávajícímu sadu, lze částečně uskutečnit v nejbližší době v té části, kde není potřeba přeložky teplovodu. Stejně tak lze už nyní zrealizovat nedaleké komunitní záhony s výsadbami a stůl s grilovištěm či ohniště.

b) Předprostor Mandlu a staré herní prvky opodál
Další úpravou, kterou lze v řešeném území provést už dnes je změna povrchu vedle fasády Mandlu a jeho doplnění o strom s lavičkou. Stejně tak je možné začít s repasováním původních herních prvků z ohýbaných kovových trubek, které jsou umístěny nedaleko od Mandlu přes cestu.

c) Pročištění jehličnatých keřů před základní školou
Úpravy předprostoru školy budou pro celé území zásadním zlepšením. Doporučujeme je provádět po fázích. Začít je možné pročištěním nízkých dřevin, případně vytipováním míst pro dočasné okrasné záhony.

d) Předzahrádky bodových domů a domu v centru Malecí
Ihned je taktéž možné nabídnout k tomu vhodné předprostory panelových domů jako soukromé předzahrádky majitelů na ně navazujících bytů. Za tímto účelem byly v této studii vytipovány zejména prostory v okolí bodových panelových domů na severu řešeného území, ale také prostory pod okny bývalé svobodárny v centru ulice Malecí, kde se okna bytů nacházejí nízko k veřejnému prostranství.

e) Obnova pískovišť
Rychle lze také začít s úpravami původních pískovišť, jak v místě pod třešní s výhledem do krajiny, tak mezi panelovými domy. Ve studii je navrženo doplnění nových laviček a úprava povrchu okolí pískovišť (MZK/mlat) s případnou výsadbou stromů, aby tato místa byla zútulněna.



0. úpravy vnitrobloku se sadem a komunitní zahradou
Úpravy sadu a vybudování komunitní zahrady doporučujeme časově navázat na plánovanou výměnu teplovodu, který se pod navrženým sadem momentálně nachází. Koordinací těchto záměrů lze docílit jeho přesunutí a okamžitého zkvalitnění komunitního života na sídlišti Malecí. V blízké době by také mohlo dojít k přesunu sběrného dvora mimo řešené území a na tuto komunitní linku tak je možno navázat také výstavbo komunitního a reuse centra.

1. úprava uličního profilu 28. října
Přebudováním ulice dojde k okamžitému navýšení stávajících parkovacích kapacit sídliště o 35 parkovacích stání. Tyto kapacity budou potřeba vzhledem k tomu, že by měly následovat úpravy uličních profilů navazujících ulic a lze předpokládat, že automobily běžně v nich parkující, tyto nové kapacity budou potřebovat v přechodném období. Společně s tím by mělo proběhnout přeložení vedení podzemních sítí pod touto ulicí, zejména plynovodu, vodovodu a kabelů elektrického vedení. Významnou investicí zde bude i výsadba nového dvouřadého stromořadí navazujícího na stromořadí u stadionu. Doporučujeme do počáteční fáze zahrnout také úpravy na pozemcích školy - parkování pro zaměstnance, které do území přispěje dalšími 40ti stáními, a také úpravu polohy plotu.

2. úprava profilu ulice Školní
Ulice Školní je v návrhu jednou z nejvíce upravených ulic. Nově je zde navrženo K+R, kolmé parkování, ale také objekty retence vody a zcela nový předprostor před budovami základní a střední odborné školy. Jak K+R, tak objekty retence měly i v průběhu participace s místními obyvateli znatelnou prioritu. Vybudování veškerých retenčních objektů musí předcházet hydrogeologický, případně inženýrskogeologický, průzkum a vsakovací zkoušky. Kvalitní bude i založení retenční nádrže, aby nebyly ohroženy okolní stávající budovy a konstrukce. Úpravy zde doporučujeme vyřešit v několika na sebe přímo navazujících etapách. Retenční objekty a nově řešené prostranství před školou si vyžádají také přeložky vodovodu, kanalizace a elektrických sítí, včetně sítí veřejného osvětlení.

3. úprava profilu ulice Malecí a zkvalitnění centra
Další úlevu pro dopravu v klidu by měla nabídnout ulice Malecí, kde návrh počítá s oboustranným podélným parkováním. V této etapě by mělo být přebudováno i centrum ulice Malecí, které společně s přeprostorem škol patří mezi nejvýznamnější veřejná prostranství v celém sídlišti, jeho současná podoba tomu ale neodpovídá, přestože je lidmi hojně využíváno. Za samoobslohou v této etapě doporučujeme vybudování kapacitního parkoviště, které budou moci využít auta v době přebudovávání jednotlivých úseků ulic. I tuto etapu je vzhledem k délce ulice a množství potřebných úprav doporučeno řešit v několika dílčích fázích v přímé návaznosti.

4. úpravy vnitrobloku a vybudování většího suchého poldru na jihu mezi ulicemi Malecí a Nad Stadionem
Následnou etapou je vybudování většího ze suchých poldrů mezi obytnými domy. Důraz musí být kladem na už výše uvedený hydrogeologický průzkum a dobré založení suchého poldru, aby nebyly ohroženy okolní domy a jejich základy. Vybudování poldru a okolních krajinářských úprav bude mít pozitivní dopad na komunitu a bezpečí dětí, kterým přibude nová pěší trasa ze školy mimo automobilovou dopravu okolních komunikací. Dle dostupných podkladů v místě nejsou zatím žádné sítě technické infrastruktury, které by bylo třeba přeložit.

navržený úsek k přeložení silnoproudu a slaboproudu

navržený úsek k přeložení veřejného osvětlení

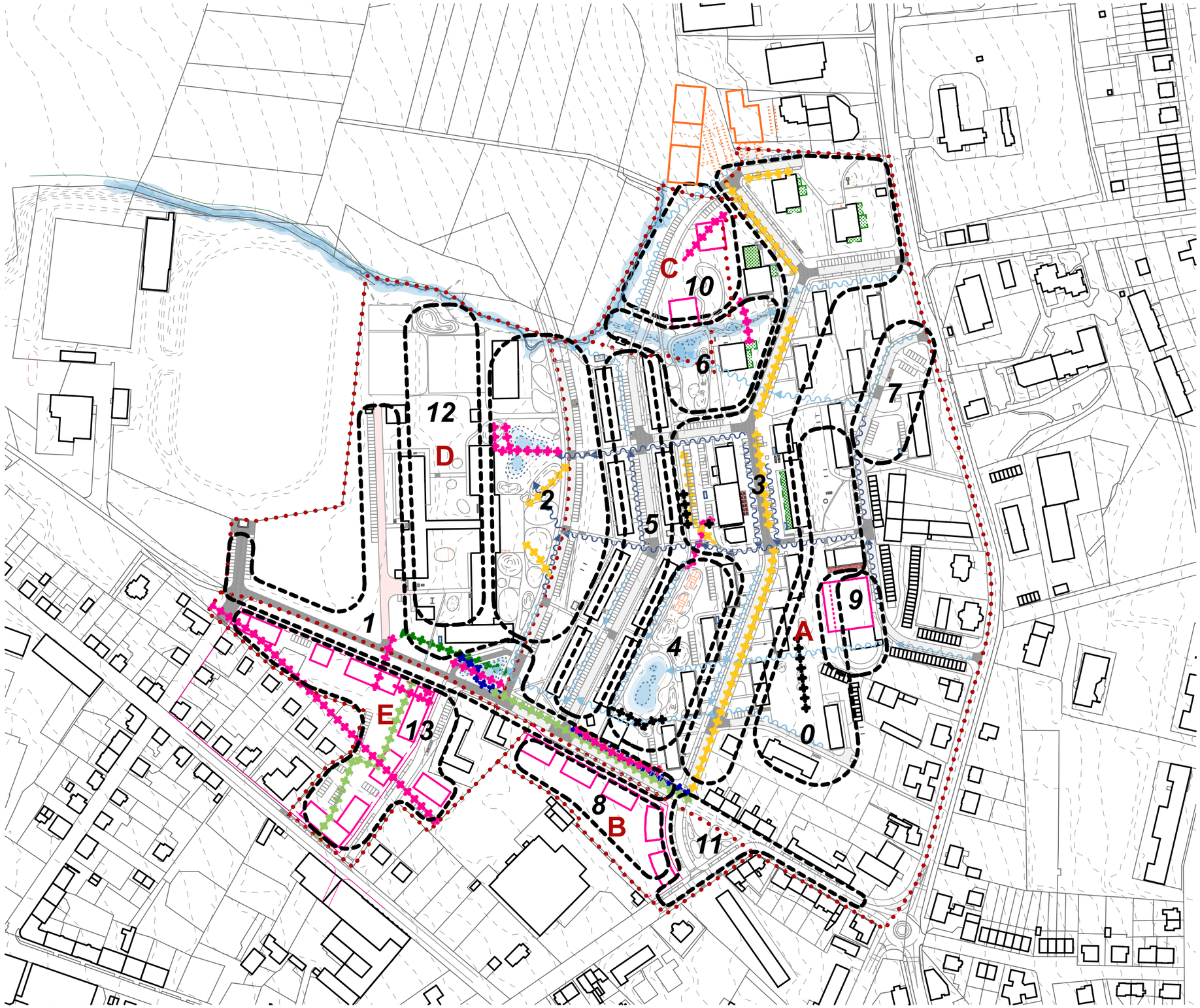
navržený úsek k přeložení vodovodu

navržený úsek k přeložení kanalizace

navržený úsek k přeložení plynovodu

navržený úsek k přeložení teplovodu

0 30 60 90 120 150m



5. úprava profilu ulice Nad Stadionem
V následující etapě je možné navázat úpravou ulice Nad Stadionem. Největší změnou zde budou vyvýšené přechody a materiál parkovacích míst a jejich mírná reorganizace. Do budoucna je doporučena obměna stromořadí na severu. V návrhu je posunuto tak, aby stromy poskytovaly stín parkujícím automobilům. Také kontejnery tříděného odpadu zde budou částečně zapuštěny pod zem.

6. úpravy vnitrobloku na severu u č. p. 640
Obdobně jako u předchozí etapy i v této vznikne poslední z navržených suchých poldrů se suchým korytem a na něj navázaná herní krajina. Je možné, že suché koryto vyvolá nutnost přeložit podzemní elektrický kabel v tomto místě.

7.úpravy na ulici Družstevní
V návrhu je doporučeno dopravní režim v území řešit jednotně. V této etapě je předpoklad, že sídliště disponuje dostatkem legálních parkovacích kapacit, aby mohlo dojít k oboustrannému zprůjezdnění ulice v tomto místě.

8. výstavba v územním celku B
Výstavba v tomto území se jeví, jako pro město nejméně problematická a pro prostředí řešeného území asi nejpřínosnější ze všech nově navrhovanách struktur. Je dobře dopravně dostupná a kromě napojení technické infrastruktury nevyžaduje budování nové komunikační sítě.

9. výstavba parkovacího domu
Návrh pracuje s jednodušší formou parkovacího domu, která využívá terénu a stávajících podmínek v území. Pokud město k tomuto projektu přistoupí, silně doporučujeme spojit investici s kvalitní formou parkovacího domu dle doporučení v této studii. Zejména komunitní centrum v návaznosti na komunitní zahradu může být velkým přínosem této stavby nejen pro řidiče z okolí.

10. Výstavba v územním celku C
Dva domy, které zde mohou v dlouhodobém výhledu vzniknout budou vyžadovat významné investice do vybudování nové komunikace, ze které by měly být přístupné. Tato komunikace navíc leží ve výškově náročnějším terénu. Dle dostupného výškového zaměření by její vybudování mělo být z hlediska norem možné, pro konkrétní návrh bude ale třeba detailnějšího zaměření a podrobnější návrh komunikace. Budování této nové komunikace by navíc vyvolalo potřebu změny přiléhajících parkovacích kapacit a vjezdu do bytového domu Koruna, jehož dokumentace je momentálně v procesu povolování. Za tímto účelem je nutná koordinace záměrů v území a včasná komunikace města s investorem projektu BD Koruna. Kvalitní podobu domů doporučujeme upravit v plánovací smlouvě či podobném strategickém kroku.

11. přebudování křižovatky Rašínova x 28. října
Vzhledem k tomu, že zde nedávno bylo postaveno parkoviště a zřízeny jednosměrné komunikace, je logické úpravy motorových komunikací odložit v časovém horizontu spíše na později. Zelený ostrůvek pro pěší s výsadbami stromů a pítkem na křižovatce však může být upraven dle návrhu společně s úpravami celé ulice 28. října ve fázi 1 nezávisle na možných budoucích úpravách vozovky.

12. úpravy školních zahrad
Ačkoliv ji řadíme až k pozdějším investicím, etapu úprav školních pozemků je možné dle finančních zdrojů vystavět nezávisle na ostatních etapách.

13. výstavba v územním celku E
Etapu s touto výstavbou zařazujeme pro celkovou složitost na konec seznamu priorit. Individuální garáže mohou rozvoj území na dlouhou dobu zablokovat. Pokud by se město, či případný jiný investor, k výstavbě domů v tomto místě odhodlalo, bude potřeba od začátku procesu otevřená komunikace se všemi vlastníky garáží a ideálně dobře odůvodněné kompenzace. Dalším problémem pak bude přítomnost nadzemího vedení elektrické energie, které bude potřeba přeložit pod zem. Velikost investic může vyvážit navržená struktura menších bytových domů, pokud nabídnou vysokou funkční, architektonickou i estetickou kvalitu.





Legenda

- Plochy motorových komunikací
- Plochy dopravy v klidu
- Chodníky, pěší cesty, hřiště
- Vegetační a nezpevněné plochy
- Plochy budov a plochy v soukromém vlastnictví

Pro bilanci povrchů byl výpočet proveden na řešené území A a řešené území D, tedy samotný veřejný prostor sídliště Malecí a zahradu škol. Řešená území B, C a E jsou z bilance vynechána, protože jejich transformace vyžaduje změnu územního plánu a lze je realizovat až v dlouhodobém horizontu. Zahrnutí do bilance by zkreslilo porovnání stávajícího a navrhovaného stavu. Bilance je zpracována pro krátkodobý výhled.

Bilance ploch

Stávající stav	Plocha (m2)
Plochy sloužící převážně motorové dopravě	**27 860**
Asfalt	*23 856*
Betonové pojezdové panely	*3 132*
Zámková dlažba – pojezdová	*537*
Štěrk	*335*
Chodníky, pěší cesty, hřiště	**21 592**
Zámková dlažba – pochozí	*6 941*
Betonové pochozí panely	*5 554*
Betonová čtvercová dlažba	*5 233*
Štěrková a travnatá hřiště	*3 759*
Písek	*106*
Celkem zpevněné plochy	***49 347***
Celkem nezpevněné plochy	***106***
Celkem plochy v řešeném území A+D	**49 453**

Návrh	Plocha (m2)	% změna
Plochy sloužící převážně motorové dopravě	**27 014**	-3,13 %
Asfalt	*10 593*	
Přejezdové prahy, vyvýšené křižovatky, pojezdové plochy – kamenné dlažební kostky	*5 097*	
Zatravňovací dlažba	*6 703*	
mechanicky zpevněné kamenivo (MZK)	*4 621*	
Chodníky, pěší cesty, hřiště	**33 082**	34,73 %
Chodníky – recyklovaná kamenná / kvalitní betonová dlažba	*15 618*	
Předprostory budov občanské vybavenosti – velkoformátová kamenná dlažba	*3 446*	
Chodníky před budovami občanské vybavenosti – kamenné dlažební kostky	*2 054*	
mechanicky zpevněné kamenivo (MZK)	*2 793*	
EPDM	*879,35*	
Travnatá hřiště	*378*	
Písek	*833*	
Štěrkové plochy suchých poldrů, koryta a retenční nádrže	*7 081*	
Celkem zpevněné plochy	***52 637***	*6,25 %*
Celkem nezpevněné plochy	***8 292***	*98,72 %*
Celkem plochy v řešeném území A+D	**60 928**	***18,83 %***

Schéma kácení

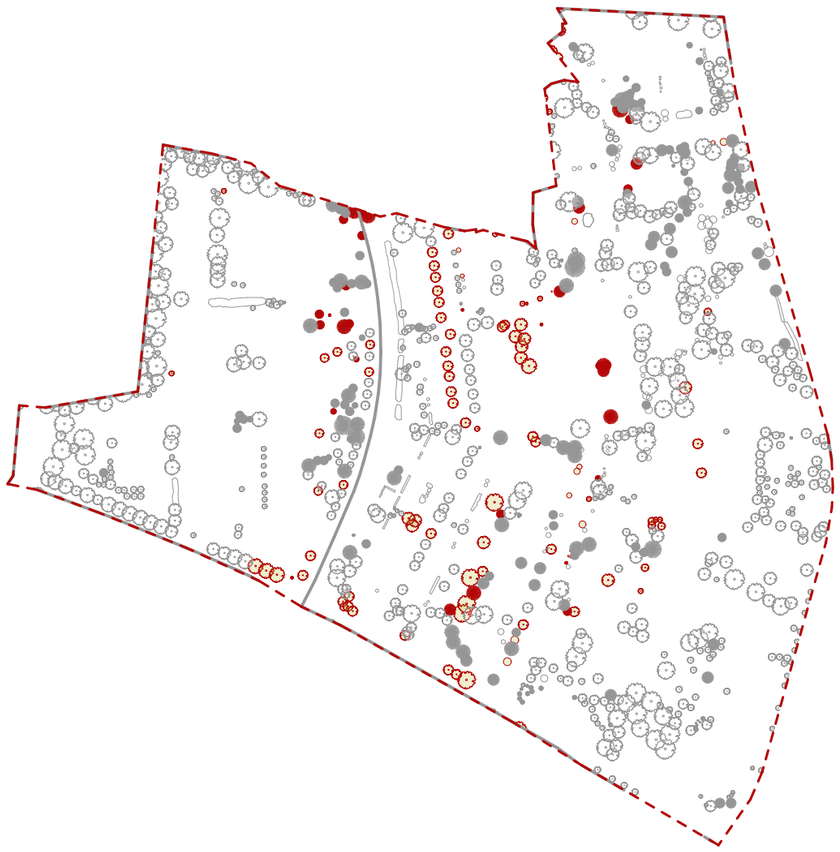
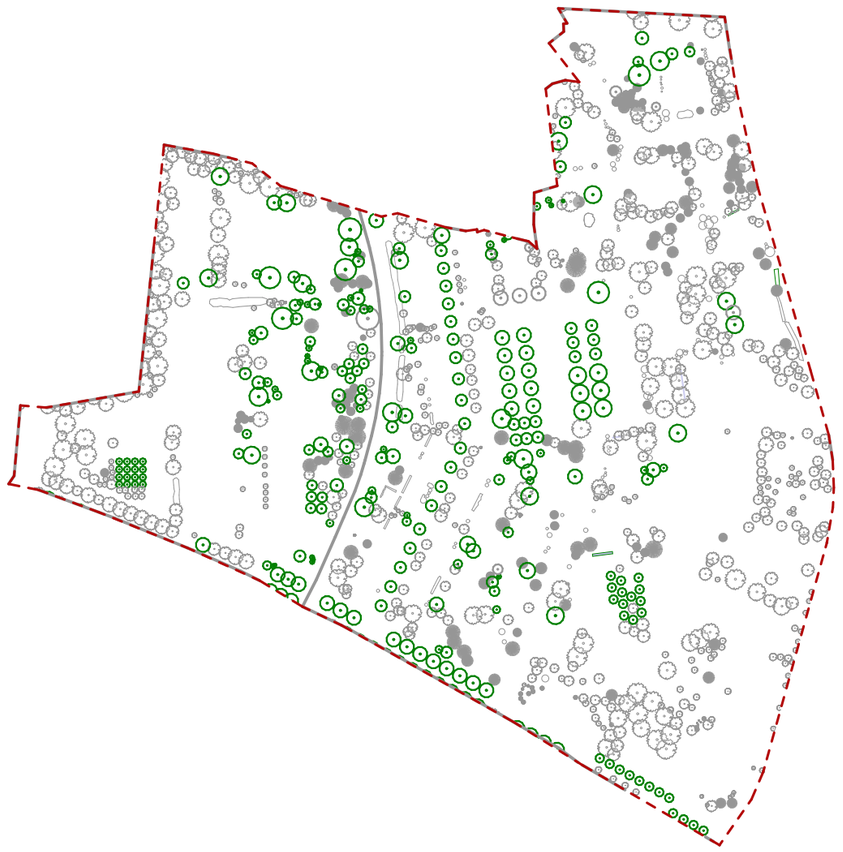


Schéma výsadby



Stromy navržené ke kácení	množství
Listnaté	80
Jehličnaté	22
	102

Stromy nové	množství
Listnaté	214
Jehličnaté	33
	247

Pro bilanci stromů byl výpočet proveden na řešené území A a řešené území D, tedy samotný veřejný prostor sídliště Malecí a zahradu škol. Řešená území B, C a E jsou z bilance vynechána, protože jejich transformace vyžaduje změnu územního plánu a lze je realizovat až v dlouhodobém horizontu. Zahrnutí do bilance by zkreslilo porovnání stávajícího a navrhovaného stavu.

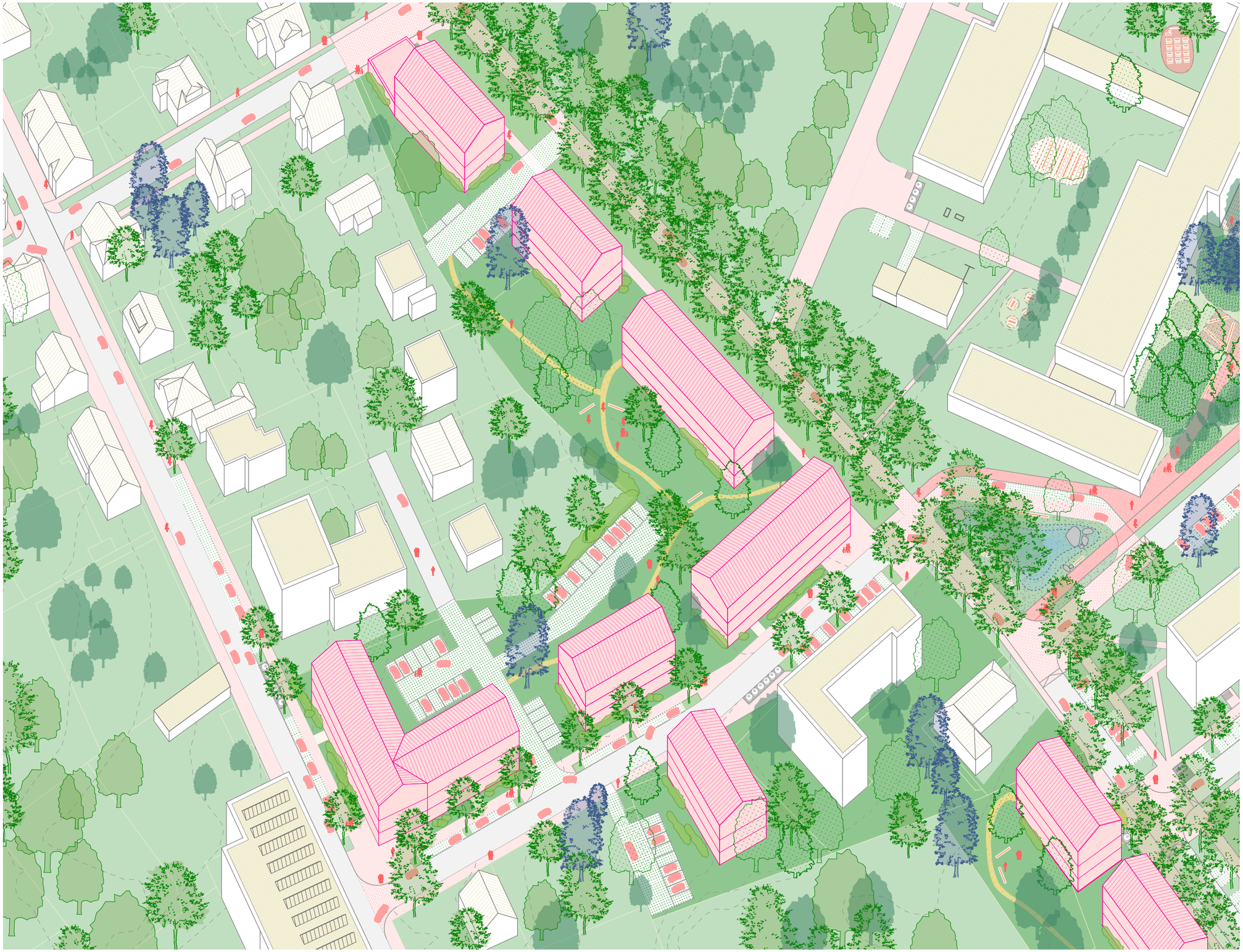
B.8
Nadhledové axonometrie



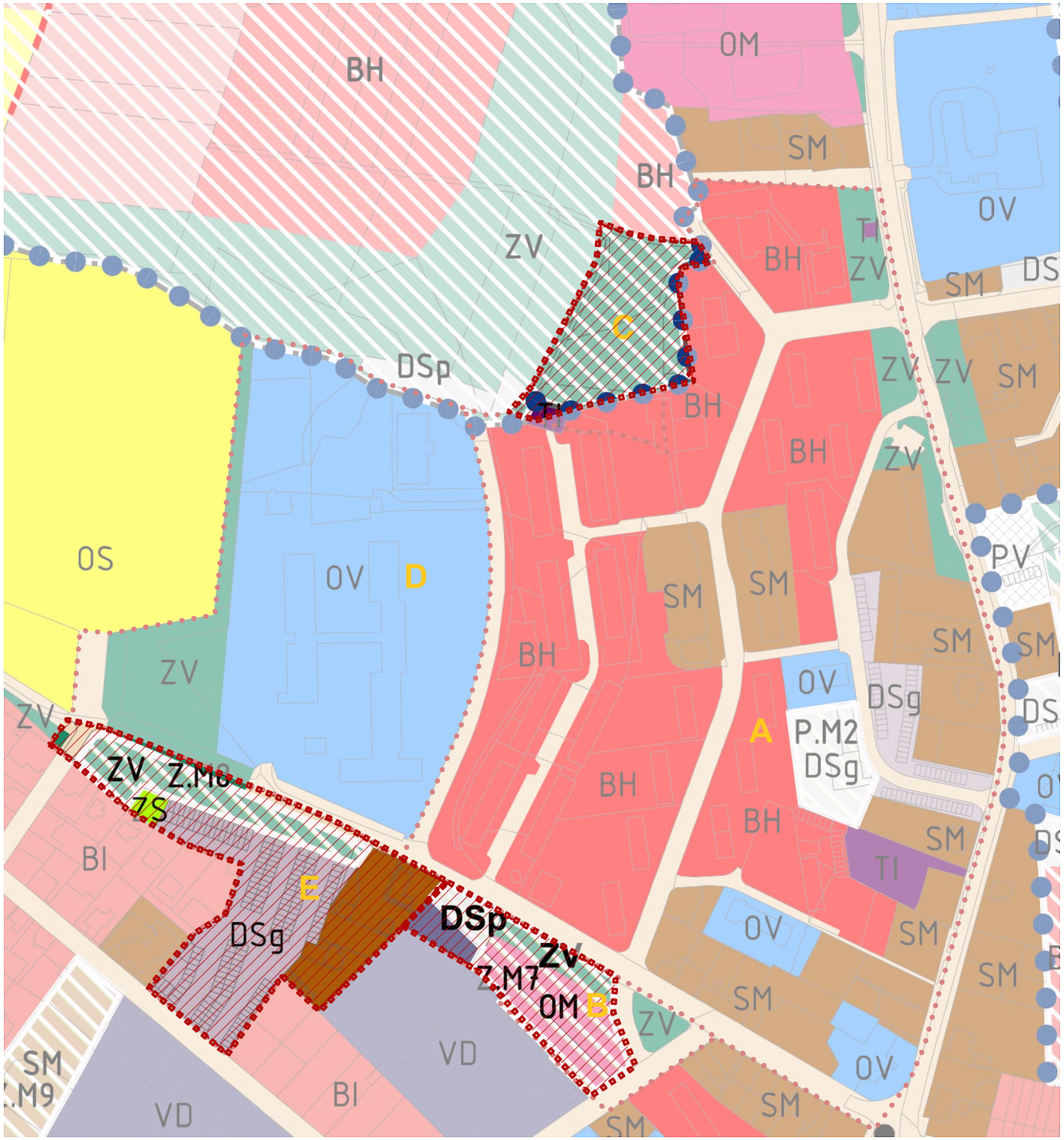








B.9
Vyhodnocení souladu s ÚP



ÚP po vydání změny č. 6 - Hlavní výkres *zdroj: https://www.novemestonm.cz/o-meste/rozvoj-mesta-a-uzemi/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/?page=all*

Návrh územní studie v plochách řešeného území A a řešeného území D jsou v souladu s územním plánem.

K prověření souladu v tomto území je plocha „**P.M2 – DsG**“. Návrh studie navrhuje dočasné využití jako tzv. reuse centra, v případě vybudování parkovacího domu tuto funkci v rámci objektu umístit, což funkční využití plochy vymezené ÚP nepředpokládá. Dále v rámci územního plánu se pro tuto plochu předjímá kapacita minimálně 80 vozidel, v rámci návrhu územní studie se jeví jako vhodnější a finančně realističtější menší hmota o kapacitě cca 50 vozidel.

V rámci částí řešeného území B, C a E jsou identifikovány požadavky na změnu územního plánu.

Návrhy změn:

Řešené území B (7 295 m²)

Vymezení v platném územním plánu
OM – občanské vybavení – komerční zařízení malá a střední
ZV – zeleň na veřejných prostranstvích
Dsp – dopravní infrastruktura – specifická – veřejný parkoviště
VD – výroba a skladování – drobná a řemeslná výroba

Návrh změny
BH – bydlení v bytových domech

Řešené území C (9 123 m²)

Vymezení v platném územním plánu
ZV – zeleň na veřejných prostranstvích

Návrh změny
BH – bydlení v bytových domech

Řešené území E (18 802 m²)

Vymezení v platném územním plánu
Dsg – dopravní infrastruktura specifická – garážové dvory
ZV – zeleň na veřejných prostranstvích
ZS – zeleň soukromá

Návrh změny
BH – bydlení v bytových domech

V rámci funkčního vymezení plochy BH – bydlení v bytových domech tato studie navrhuje změnu pro „Podmínky prostorového uspořádání“, a to v části vymezující rezidenční parkování uvést požadavek na parkovací kapacitu tak, aby byl v souladu s platnou vyhláškou 146/2024 Sb., tedy redukovat potřebný počet stání.
V současnosti je v územním plánu nastaven požadavek, který případným stavebníkům ukládá budovat prostorově náročné kapacity dopravy v klidu, které je těžké naplnit a novou výstavbu to zbytečně zatěžuje projekčně i finančně. Z poznatků z posledních let víme, že přílišné nároky na parkovací kapacity staveb pro bydlení jsou jedním z významných faktorů, které prodražují výstavbu a způsobují nedostupnost bydlení. Doporučujeme tedy v rámci změn v územním plánu změkčit i tento konkrétní požadavek na výstavbu a nároky na počet parkovacích stání za bytovou jednotku významněji snížit.