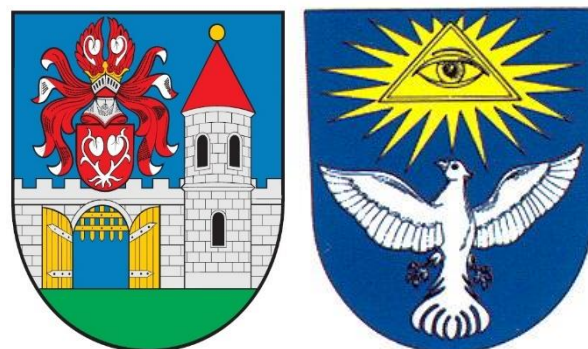




ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

„Nové Město nad Metují – Žižkovo náměstí“

únor 2019



IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

AKCE:

územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují – Žižkovo náměstí“

STUPEŇ PD:

územní studie veřejného prostranství

ZADAVATEL:

Město Nové Město nad Metují
Náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují
Petr Hable – starosta
Mgr. Adam Balcar – zástupce vedoucího odboru,
Odbor výstavby a regionálního rozvoje
tel.: 739 452 100, 491 419 681, e-mail: balcar@novemestonm.cz



ZHOTOVITEL:

New Visit
Komenského 264, 500 03 Hradec Králové
statutární zástupce: ing. Tomáš Jiránek
e-mail: tomjiraneck@NewVisit.cz
www.NewVisit.cz
tel. +420 736 482 211



AUTOR A SPOLUAUTOŘI:

ing. Tomáš Jiránek
autorizovaný architekt České komory architektů
autorizovaný krajinářský architekt A3
autorizovaný architekt A1
(č. autorizace 03156)

Ondřej Černík, DiS. – pozemní stavby
Ing. Jitka Jiráňková – krajinářský architekt
Ing. Vlastimil Koupal – krajinářský architekt
Ing. Kristýna Konopíková – krajinářský architekt

DATUM:

únor 2019

Autorská práva:

Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000Sb. (autorský zákon). Autor projektu uděluje souhlas s užitím projektové dokumentace pro Město Nové Město nad Metují. Kopírování, zveřejňování a jiné šíření jakékoliv části projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či výstavbu jiných staveb nebo použití jinou osobou je zákonem zakázáno. Bez předchozího písemného souhlasu autora projektové dokumentace nelze provádět změny projektu či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastníků autorských práv jsou vyhrazena a chráněna zákonem.

TEXTOVÁ ČÁST

1. ČÁST: PRŮZKUMY A ROZBORY	7
1.1. Základní údaje	8
1.1.1. Cíle a účel pořízení územní studie	8
1.1.2. Vymezení řešeného území a veřejných prostranství	8
1.1.3. Podklady pro zpracování územní studie.....	8
1.2. Vztah územní studie k územnímu plánování.....	9
1.2.1. Soupis územně plánovací dokumentace a podkladů vztahujících se k řešenému území	9
1.2.2. Vyhodnocení požadavků územně plánovacích dokumentací a podkladů.....	9
1.2.2.1. Vyhodnocení požadavků dle územního plánu.....	9
1.2.2.2. Kontext s územním plánem – východisko pro koncepci	12
1.3. Vyhodnocení územní studie v souvislostech s ostatními cíli a záměry (projekty) v území	14
1.3.1. Soupis a vyhodnocení investičních záměrů (projektů) v řešeném území	14
1.4. Průzkumy a rozborů.....	17
1.4.1. Majetkové vztahy	17
1.4.1.1. Majetkové vztahy - analýza	17
1.4.1.2. Majetkové vztahy - východisko pro koncepci.....	18
1.4.1.3. Širší vztahy – východisko pro koncepci	18
1.4.2. Funkční využití ploch v území.....	20
1.4.2.1. Analýza funkčního využití ploch v území.....	20
1.4.2.2. Funkční využití ploch v území - východiska pro koncepci	20
1.5. Urbanisticko-architektonické vztahy.....	21
1.5.1. Analýza urbanisticko-architektonických vztahů	21
1.5.2. Historické pohlednice a fotografie	27
1.5.3. Urbanisticko-architektonické vazby – východisko pro koncepci.....	30
1.5.4. Koncepce širších vztahů a vazeb na okolí.....	30
1.6. Stávající veřejná infrastruktura	32
1.6.1. Občanská vybavenost.....	32
1.6.1.1. Občanská vybavenost - analýza.....	32
1.6.1.2. Občanská vybavenost – východisko pro koncepci	32
1.6.2. Sportovní areály	33
1.6.2.1. Sportovní areál Sokol - analýza	33
1.6.2.2. Sportovní areál Sokol – východisko pro koncepci	33
1.6.3. Dopravní infrastruktura.....	33
1.6.3.1. Dopravní infrastruktura - analýza.....	33
1.6.3.2. Dopravní infrastruktura – východisko pro koncepci	35
1.6.4. Technická infrastruktura	37

1.6.4.1. Technická infrastruktura – analýza	37
1.6.4.2. Technická infrastruktura – východisko pro koncepci.....	37
1.7. Veřejné prostranství	39
1.7.1. Veřejné prostranství – analýza.....	39
1.7.2. Veřejné prostranství – východiska pro koncepci	39
1.7.3. Fotodokumentace – veřejné prostranství.....	41
1.8. Veřejná zeleň	48
1.8.1. Veřejná zeleň – analýza.....	48
1.8.2. Veřejná zeleň – východiska pro koncepci	48
1.8.3. Vegetační prvky – fotodokumentace	50
1.9. Voda v území.....	51
1.9.1. Voda v území - analýza.....	51
1.9.2. Voda v území – východisko pro koncepci	51
1.10. Odpadové hospodářství	51
1.10.1. Odpadové hospodářství – analýza	51
1.10.2. Odpadové hospodářství – východisko pro koncepci	51
1.11. Ochrana a rozvoj hodnot území.....	52
1.11.1. Ochrana krajiny a přírody - analýza	52
1.11.2. Ochrana krajiny a přírody – východisko pro koncepci	52
1.11.3. Ochrana kulturních hodnot - analýza.....	52
1.11.4. Ochrana kulturních hodnot – východisko pro koncepci	52
1.12. Sociologický rozměr života obce	52
1.12.1. Problémy a střety záměrů	52
1.13. Ostatní.....	52
1.13.1. Údržba veřejného prostranství	52
2. NÁVRHOVÁ ČÁST	54
2.1. Vztah územní studie k plánování území.....	55
2.1.1. Doporučení - územní plán.....	55
2.2. Ostatní cíle a záměry (projekty) v území.....	56
2.3. Majetkové vztahy	57
2.3.1. Doporučení majetkové vztahy	57
2.3.2. Doporučení širší vztahy	58
2.4. Koncepce širších vztahů, vazeb na okolí a uspořádání krajiny.....	58
2.5. Koncepce uspořádání veřejného prostranství	58
2.5.1. Koncepce prostorového a funkčního uspořádání a využití veřejného prostranství	58
2.6. Koncepce urbanisticko-architektonických vztahů	59
2.6.1. Koncepce náměstí v souvislosti nalezení vhodného formátu veřejné zakázky	59
2.6.2. Urbanisticko-architektonické řešení	59

2.6.3.	Urbanisticko-architektonické řešení, další prověřované možnosti	61	2.17.	Vyhodnocení splnění zadání územní studie	80
2.6.4.	Koncepce širších vztahů a vazeb na okolí	63	2.17.1.	Vyhodnocení splnění zadání územní studie	80
2.7.	Veřejná infrastruktura	64	2.17.2.	Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování	80
2.7.1.	Občanská vybavenost	64	2.18.	Závěrečná doporučení	80
2.7.1.1.	Veřejně prospěšné stavby, škola, školka a ostatní vybavenost	64	3.	Hlavní výkres	81
2.7.1.1.	Sportovní areály – Sokol, zimní stadion	65	4.	Varianty a principy řešení	82
2.7.2.	Dopravní infrastruktura	66	5.	Širší vztahy	84
2.7.2.1.	Existující záměry a realizované dopravní projekty	66	6.	Pěstební opatření	85
2.7.2.2.	Vybraná argumentace pro změnu pohledu na dosavadní dopravní řešení náměstí	67	7.	Vizualizace návrhu - náhledové situace, axonometrie	86
2.7.2.3.	Poznámky ke stávající dopravní infrastruktuře	68	8.	Vizualizace návrhu - perspektiva, zákres do fotografií	91
2.7.2.4.	Dopravní infrastruktura - doporučení	68	9.	Referenční prvky a vybavení	94
2.7.2.5.	Srovnání – referenční příklad	69			
2.7.2.6.	Opора v legislativě a TP	70			
2.7.2.7.	Mobilita v prostoru náměstí	73			
2.7.2.8.	Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují – možnost etapizace obnovy náměstí	74			
2.7.2.9.	Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují – poznámky k řešení	74			
2.7.3.	Technická infrastruktura	76			
2.7.3.1.	Zásobování elektrickou energií, síť elektrického vedení	76			
2.7.3.2.	Telekomunikace, sdělovací kabely	76			
2.7.3.3.	Veřejné osvětlení	76			
2.7.3.4.	Technická infrastruktura - připravenost	76			
2.7.3.5.	Zásady pro umísťování sítí technické infrastruktury	76			
2.8.	Veřejné prostranství	76			
2.8.1.	Návrh koncepce a materiálového řešení veřejného prostranství	76			
2.8.2.	Schematický řez příčným uspořádáním veřejného prostranství	77			
2.9.	Veřejná zeleň	78			
2.10.	Voda v území	79			
2.11.	Odpadové hospodářství	79			
2.12.	Ochrana a rozvoj hodnot území	79			
2.12.1.	Koncepce ochrany a rozvoje hodnot území	79			
2.12.2.	Koncepce ochrany krajiny a přírody	79			
2.13.	Sociologický rozměr života obce	79			
2.14.	Návrh řešení problémů a střetů v záměru	79			
2.15.	Vyhodnocení variantních řešení (v rozpracovanosti)	79			
2.16.	Ostatní	79			
2.16.1.	Údržba veřejného prostranství	79			

GRAFICKÁ ČÁST:

číslo	název výkresové přílohy	formát	měřítko
01	Souvislosti s územním plánem města	4xA4	1:2000
02	Řešené území v souvislostech územně analytických podkladů	8xA4	1:2000
03	Majetkové vztahy	4xA4	1:1000
04	Uspořádání veřejného prostoru dle způsobu a druhu ploch	8xA4	1:1000
05	Širší vztahy	4xA4	1:2000/5000/10000
06	Dopravní infrastruktura	4xA4	1:2000/7000
07	Technická infrastruktura	4xA4	1:2000/3000
08	Veřejné prostranství	10xA4	1:500
09	Veřejná zeleň	10xA4	1:500
10	Veřejné prostranství – celková situace	10xA4	1:500
11	Hlavní výkres – urbanisticko architektonický návrh - etapizace 0-5let	12xA4	1:500
12	Urbanisticko architektonický návrh – variantní řešení 1	12xA4	1:500
13	Urbanisticko architektonický návrh – variantní řešení 2	12xA4	1:500
14	Hlavní výkres – širší vztahy	4xA4	1:2000/5000
15	Pěstební opatření	10xA4	1:500



1. ČÁST: PRŮZKUMY A ROZBORY

1.1. Základní údaje

1.1.1. Cíle a účel pořízení územní studie

Cílem územní studie je vymezit veřejné prostranství pro vybrané území v Novém Městě nad Metují, označované jako lokalita Žižkovo náměstí.

Účelem územní studie je nově definovat stávající veřejné prostranství a jeho vazby na veřejnou infrastrukturu – zejména dopravní a technickou infrastrukturu a stanovit jeho jednotlivé funkce, provozní a kompoziční vazby a systém zeleně včetně prověření variant návrhu veřejného prostranství. Dále upřesnit urbanistickou koncepci celého řešeného území.

Územní studie bude po schválení možnosti jejího využití pořizovatelem a vložení do evidence územně plánovací činnosti sloužit jako neopominutelný podklad pro rozhodování v daném území.

Požadavky na obsah řešení územní studie

a) stanovení podrobnosti

Z hlediska míry zpracovaného detailu veřejného prostranství bude územní studie řešit uspořádání ploch, koncepci zeleně a umístění technického vybavení.

Z hlediska míry zpracovaného detailu veřejného prostranství bude územní studie řešit uspořádání jednotlivých funkcí, cestní síť včetně jejího materiálového složení, koncepci zeleně, drobný mobiliář a prvky drobné architektury, včetně umístění technického vybavení (veřejné osvětlení, místo pro nádoby na separovaný odpad, apod.).

Vyžaduje se vysoký detail, včetně kótovaného hlavního výkresu.

b) požadavky na základní koncepci území

Studie bude řešit území komplexně a bude situovat jednotlivá využití veřejného prostranství tak, aby byla dobře vzájemně provázána mezi sebou a stávající veřejnou infrastrukturou. Řešení bude vhodně navazovat na funkční využití okolních ploch.

Bude vhodně doplňovat a rozvíjet stávající systém veřejných prostranství a urbanistickou strukturu v řešeném území a architektonický charakter místní zástavby.

c) požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území

Studie vyhodnotí funkční a estetické hledisko stávající zeleně, a pokud to bude možné, bude respektovat a zachovávat hodnotnou vzrostlou zeleň.

d) požadavky na využití a prostorové uspořádání veřejného prostranství

Studie bude obsahovat koncepci prostorového, funkčního a provozního uspořádání jednotlivých ploch veřejného prostranství.

Územní studie bude reflektovat skutečnost, že se jedná o náměstí, plnící občasnou funkci hlavního shromažďovacího prostoru městské části Krčín (např. Krčínská pouť). V této souvislosti návrh přihlédne k historickému vývoji tohoto prostoru.

Územní studie bude respektovat umístění základní a mateřské školy a z toho vyplývající podmínky a omezení.

e) požadavky na řešení dopravní a technické infrastruktury

Územní studie bude obsahovat prověřené řešení napojení území na kapacitně dostačující dopravní a technickou infrastrukturu a dále návrh umístění této infrastruktury v řešené ploše.

Územní studie bude reflektovat nutnost řešení dopravy v klidu v souvislosti se sousedstvím základní a mateřské školy.

1.1.2. Vymezení řešeného území a veřejných prostranství

Předmětem územní studie je řešení veřejných prostranství, jak je definuje Zákon č. 128/2000 Sb., ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení), § 34. "Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru."



1.1.3. Podklady pro zpracování územní studie

- Územní plán sídelního útvaru Nové Město nad Metují / 2018
- Územně analytické podklady ORP Nové Město nad Metují
- Strategický plán města Nové Město nad Metují do roku 2020
- webová aplikace : <https://www.stromypodkontrolou.cz>
- Vlastní průzkumy vegetačních prvků a infrastruktury / 02-04 2018
- Digitální katastrální mapa (portál CUZK)
- Digitální technická mapa města (Geodezie Náchod s.r.o.)
- Zpracování koncepce dopravy v klidu města, Nové Město nad Metují, prosinec 2013
- kniha Stopy starých časů. Atelier Duplex, 2008
- kniha Nové Město nad Metují, pohledy do minulosti. Bohumil Dvořáček. Městský úřad, Městská knihovna a Městské Muzeum Nové Město nad Metují, 2000

Ostatní zdroje informací viz. příslušné kapitoly.

1.2. Vztah územní studie k územnímu plánování

1.2.1. Soupis územně plánovací dokumentace a podkladů vztahujících se k řešenému území

Územní plán Nového Města nad Metují
pořizovatel: Městský úřad Nové Město nad Metují
Mgr. Adam Balcar – Odbor výstavby a regionálního rozvoje
zpracovatel: Ing. Arch. Ivan Kaplan – Agora studio, Vinohradská 156, Prah 3
datum: 2018
<http://www.novemestonm.cz/obcan/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/>

Územně analytické podklady ORP Nové Město nad Metují
Výkres hodnot území, III. úplná aktualizace, 12/2014
Výkres limitů využití území, IV. úplná aktualizace, 12/2016
Výkres záměrů na provedení změn v území, IV. úplná aktualizace, 12/2016
Problémový výkres, IV. úplná aktualizace, 12/2016
pořizovatel: Městský úřad Nové Mě sto nad Metují, Mgr. Adam Balcar
zpracovatel: Městský úřad Nové Mě sto nad Metují, Mg r. Adam Balcar

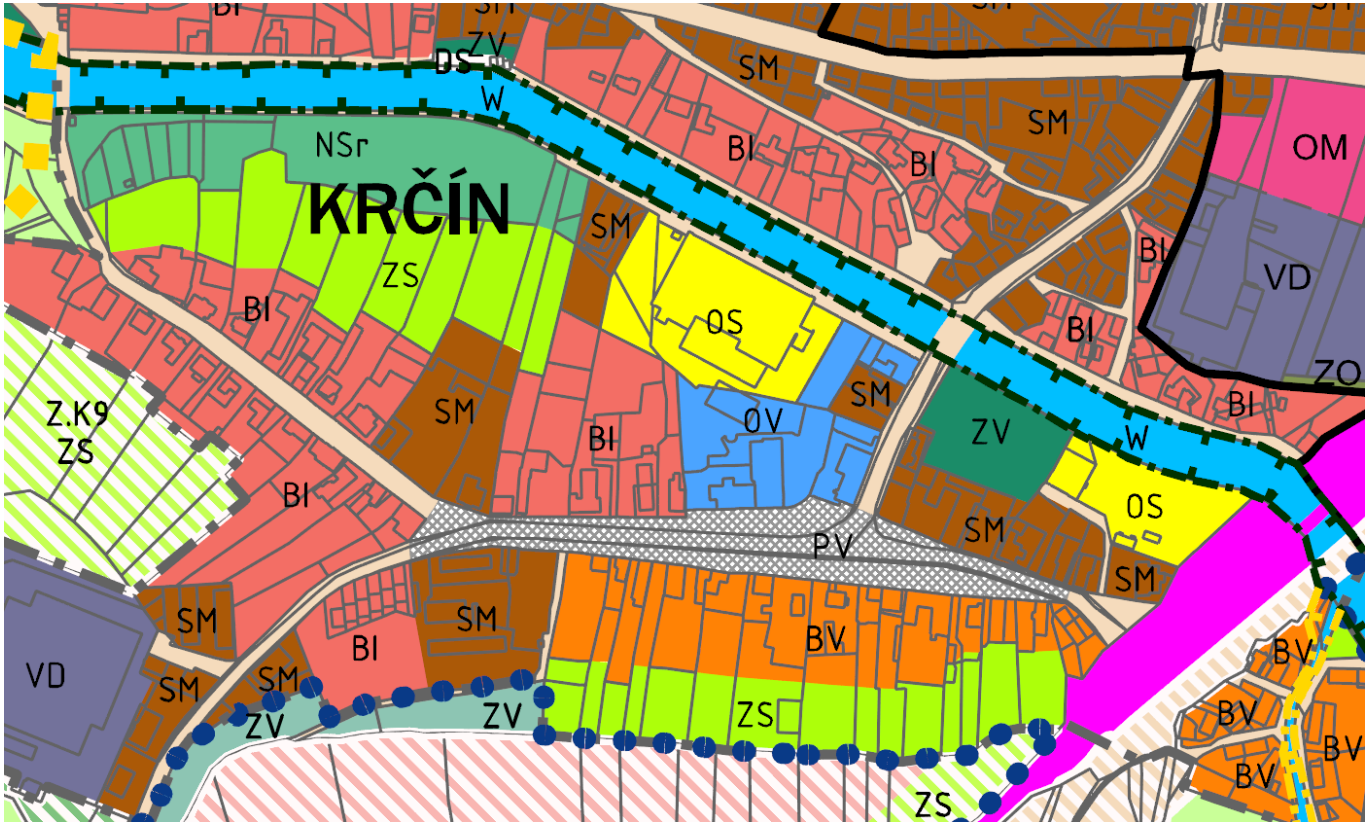
Územně analytické podklady – rozbor udržitelného rozvoje území
(IV. úplná aktualizace 2016)
Správní území Obce s rozšířenou působností Nové Město Nad Metují
zpracovatel: Městský úřad Nové Město nad Metují, Odbor výstavby a regionálního rozvoje
Nové Město nad Metují,
datum: prosinec 2016

1.2.2. Vyhodnocení požadavků územně plánovacích dokumentací a podkladů

Územní plán Nového města nad Metují
pořizovatel: Městský úřad Nové Město nad Metují
Mgr. Adam Balcar – Odbor výstavby a regionálního rozvoje
zpracovatel: Ing. Arch. Ivan Kaplan – Agora studio, Vinohradská 156, Prah 3
datum: 2018
<http://www.novemestonm.cz/obcan/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/>

1.2.2.1. Vyhodnocení požadavků dle územního plánu

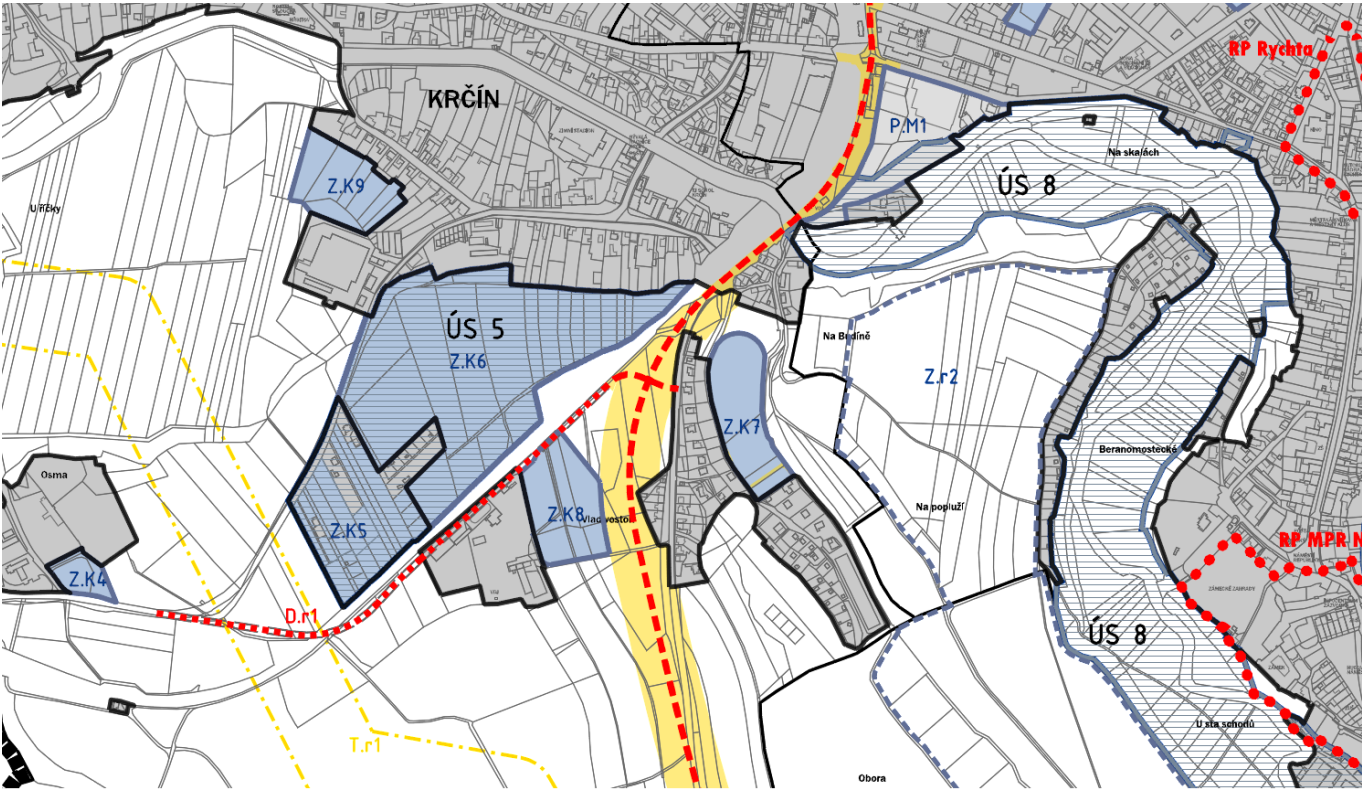
Krčín byl připojen k Novému Městu nad Metují v roce 1950. Oba sídelní útvary se k dnešku postupně propojily a srostly.



Územní plán – hlavní výkres

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ
Řešené území je v ploše PV – veřejná prostranství

PV	veřejná prostranství	
Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství.		
HLAVNÍ VYUŽITÍ: <ul style="list-style-type: none">• pozemky veřejných prostranství• pozemky související dopravní a technické infrastruktury PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ: <ul style="list-style-type: none">• občanské vybavení slučitelné s hl. účelem plochy, zpevněné plochy; pěší komunikace• místní a účelové komunikace; parkovací plochy; drobný městský mobiliář; trasy veřejné technické infrastruktury; cyklostezky, cyklotrasy, drobné plochy veřejné zeleně, ochranná zeleň, dětská hřiště• stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační centra, veřejná hygienická zařízení• max.celkový rozsah přípustného využití do 25 % ploch celého prostranství - z toho obchod do 5 % PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ: <ul style="list-style-type: none">• veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití	PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ: stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační centra - vše do půdorysné velikosti 25 m² a max. výšky 4 m; nemožnost jejich násobného spojování veřejná hygienická zařízení do půdorysné velikosti 10 m² a max. výšky 4 m	
	MAX. VÝŠKA (m) 4	MIN. % ZELENĚ 20



Územní plán – základní členění území

Z.K.4	OM	0,56	-	obč. vybavení komerční - prodej	
Z.K.5	BI	1,26	10 RD	bydlení v rodinných domech	povinnost studie
Z.K.6	BI	8,94	70 RD	bydlení v rodinných domech	povinnost studie
	ZS	2,32	-	zahrady rodinných domů, sady	
	ZV	0,64	-	zeleň veřejná - park	
	DS	0,05	-	kommunikace – pěší propojení	
Z.K.7	ZS	0,15	-	rozšíření zahrady RD	
	OS	2,06	-	občanské vybavení – sport, vč. komunikace	
Z.K.8	VD	2,48	-	řemeslná výroba a služby	
Z.K.9	ZS	1,97	-	zahrady a sady	

místní část Krčín
VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH
A PLOCH PŘESTAVBY
Přehled ploch zastavitelných (Z)

Na veřejné prostranství navazují plochy:

SM - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - MĚSTSKÉ
BV - BYDLENÍ - V RODINNÝCH DOMECH - VENKOVSKÉ
BI . BYDLENÍ - V RODINNÝCH DOMECH – MĚSTSKÉ

významný podíl tvoří plochy:
OV - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA

v návaznosti jsou plochy:
OS - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ
ZV - ZELEŇ - NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

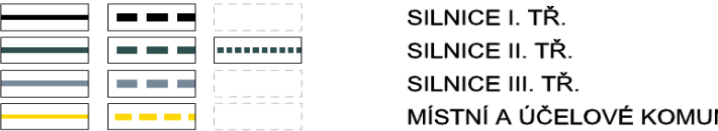


Územní plán – koncepce dopravy

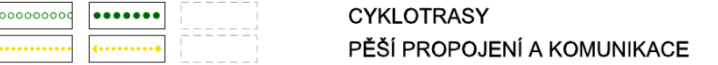
Územím prochází silnice II/308, silnice III/30821, místní a účelové komunikace, cyklotrasa 4034 (Náchod, Staré Město – Jaroměř), v návaznosti jsou cenná pěší propojení.

V širších vztazích se území dotýká RBK 777, který je tvořen řekou Metují.

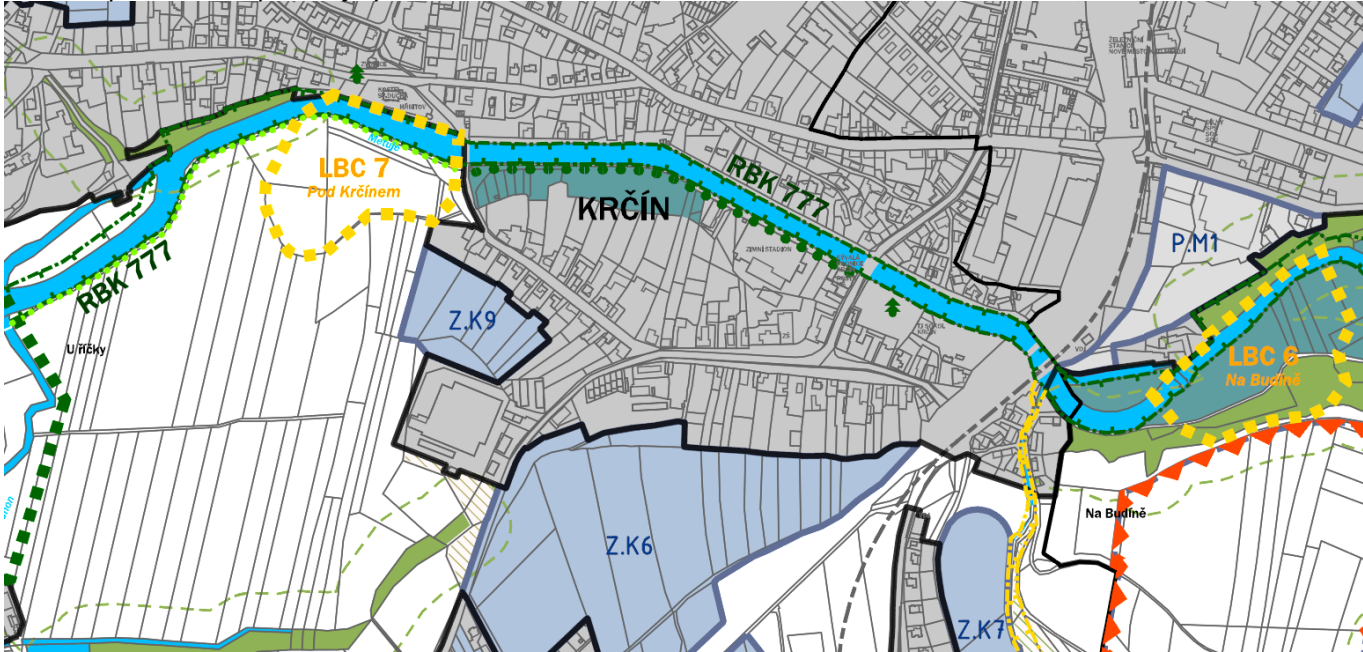
silnice a ostatní komunikace



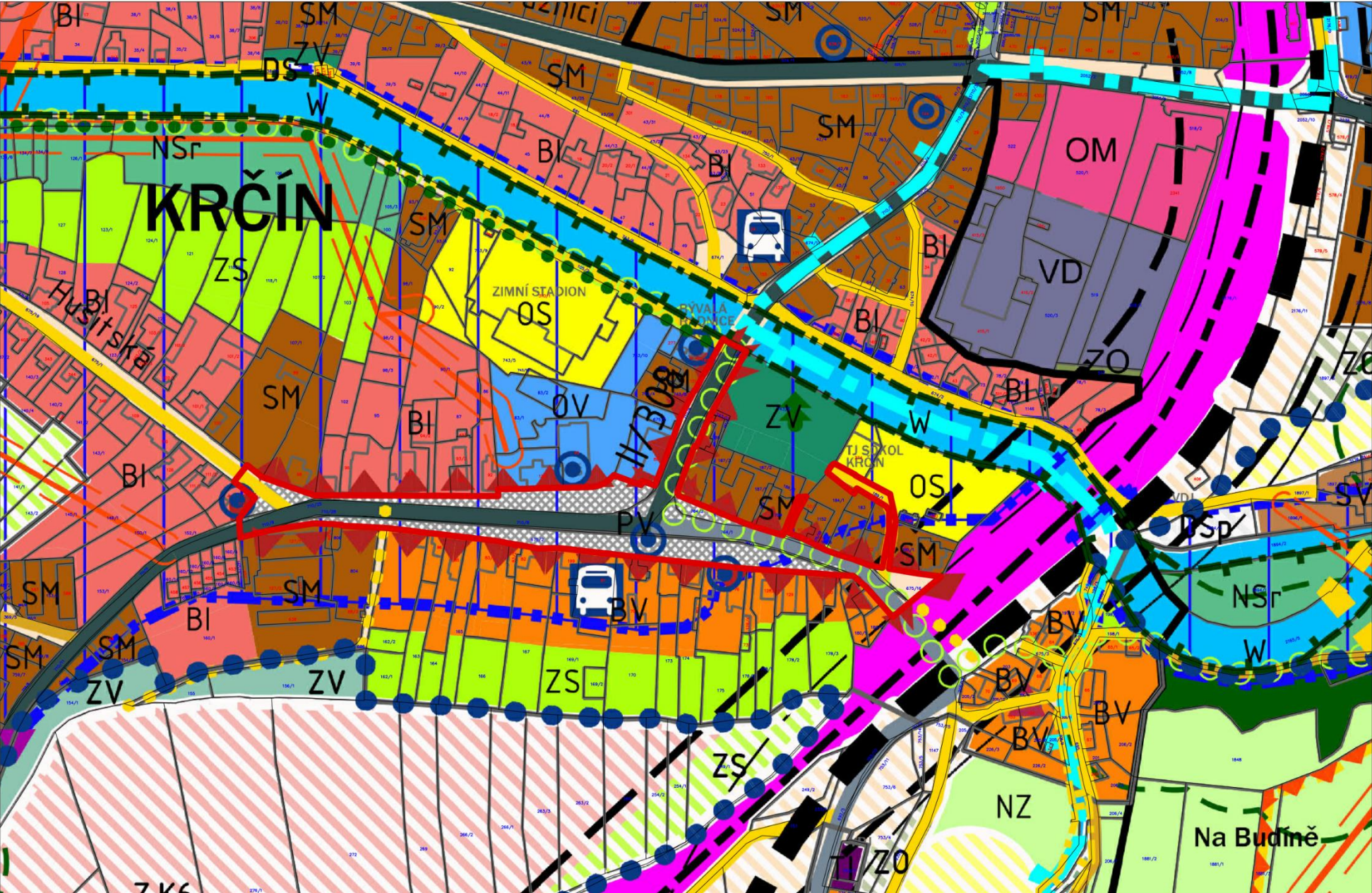
pěší a turistické trasy, cyklistika



Územní plán – koncepce krajiny a ÚSES





náhled výkresu: SOUVISLOSTI S ÚZEMNÍM PLÁNEM MĚSTA



územní plán města Nové Město nad Metu

[illegible]

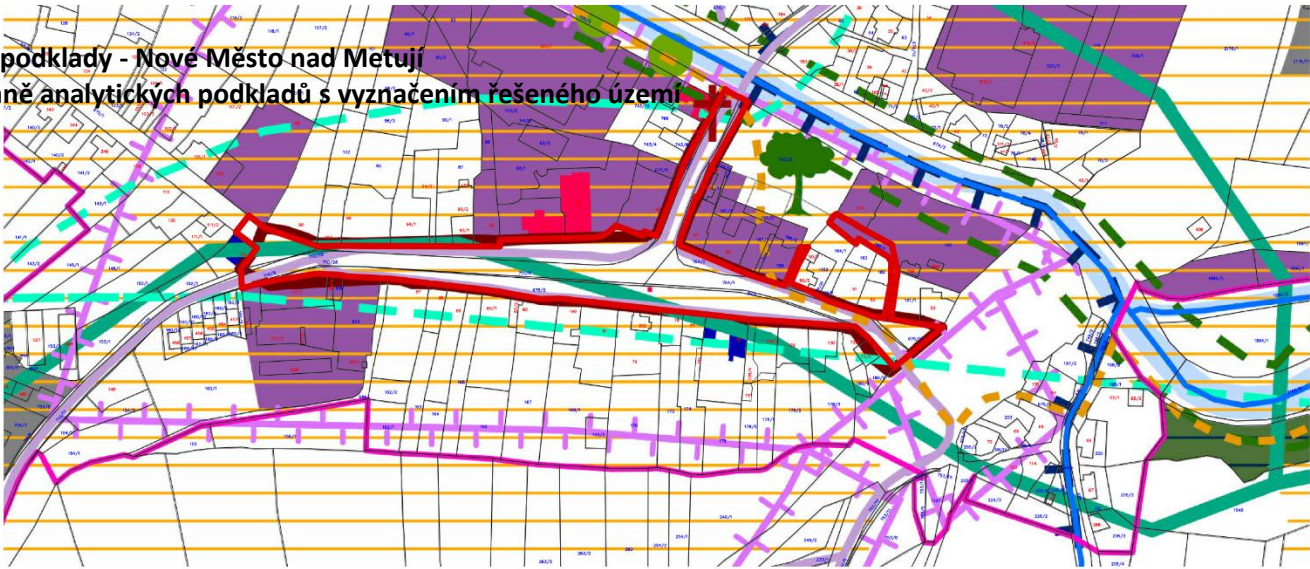
ZADAVATEL										
		<p>Město NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastoupeno: Petr Háble, starosta Mgr. Adam Balcar, referent územního plánování</p>								
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE										
		<p>Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novemestonadmetuji.cz posta@novemestonadmetuji.cz 491 419 611</p> <p>Hlavní architekt: autor ING. et ING. TOMÁŠ JIRÁNEK</p> <p>Architekti a projektanti (spolusaautoři): ING. VLASTIMIL KOLPÁČ, * 02.08.1962, ING. JIŘKA JIRÁNKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRADESKÁ KONOPKOVÁ</p> <p>KOMENSKÉHO 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ www.NewVisit.cz Info@NewVisit.cz +420 493 035 335</p>								
NÁZEV AKCE:										
<p>Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“</p> <p>Žižkovso náměstí</p>										
NÁZEV VÝKRESU: SOUVISLOSTI S ÚZEMNÍM PLÁNEM MĚSTA										
STUPĚŇ	Územní studie	DATAUM	01/2019	FORMÁT	4x64	MĚŘITÍ	1:2000	PARÉ	C. PŘÍLOHY	01.

Autorská práva: Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000Sb. (autorský zákon). Autor uděluje souhlas s užitím projektové dokumentace pro město Nové Město nad Metují. Kopírování, zveřejňování a jiné šíření jakékoliv části projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či vytváření jiných staveb nebo použití jinou osobou je zákonem zakázáno. Bez předchozího písemného souhlasu autora nelze provádět změny projektů či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastnická autorů jsou výslovně vyhrazena a chráněna zákonem.

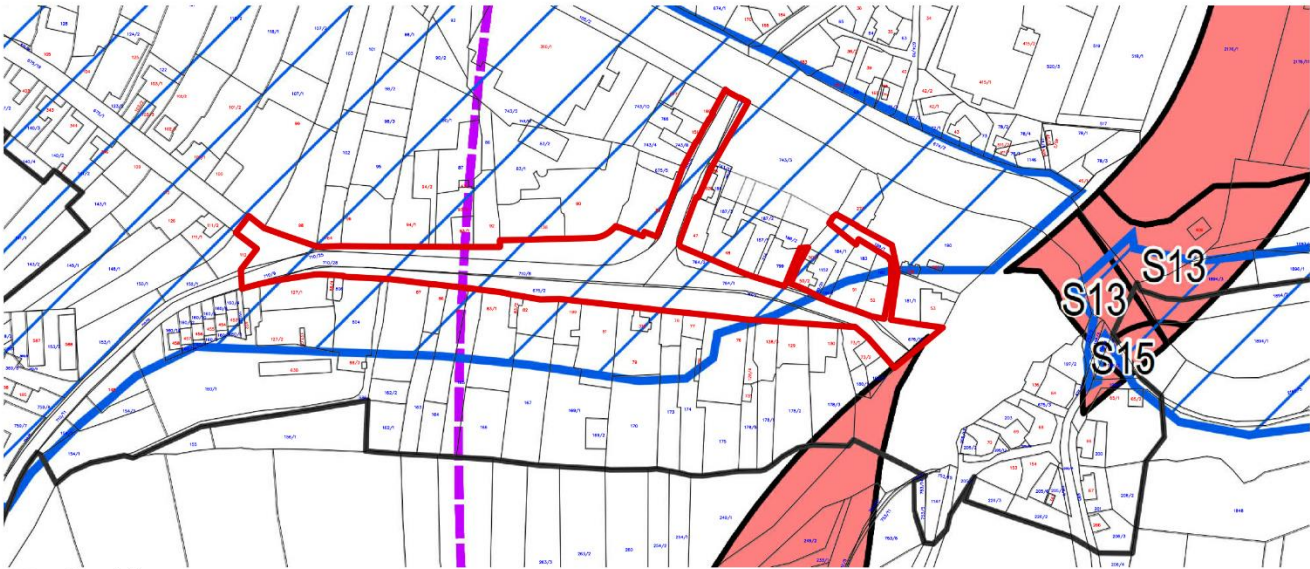
1.2.2.2. Kontext s územním plánem – východisko pro koncepci

- Prostor Žižkova náměstí je brán územním plánem jako jedna plocha – jako jedno veřejné prostranství. To je pozitivní a velmi dobré východisko pro úvahy nad jeho celostním řešením.
- Řešené náměstí se uplatňuje v širších vazbách lokalit Z. K4 až Z.K9. V lokalitě Z.K6 ležící v návaznosti náměstí se předpokládá výstavby 60 RD. Náměstí je nutno koncipovat v předpokládaných urbanistických souvislostech rozvoje zástavby a bydlení.
- Na náměstí navazují plochy SM, BV, BI. Plochy dnešních proluk (asanační plochy po demolicích) jsou navrženy na zástavbu v těchto funkčních plochách. Studie by měla prověřit a potvrdit v souvislostech územního plánu způsob zástavby náměstí a opětovné doplnění jeho fronty.
- V návaznosti řešeného území jsou rovněž významné provozy a průmyslové podniky.
- Studie by měla řešit návaznost na plochy OV a ZV v rámci širších vztahů.
- V návaznosti řešit lepší kontakt ploch ZV - ZELENĚ - NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH v urbanizmu města.
- Nutno řešit v souvislostech OV - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA – škol, jejichž parter je součástí náměstí. Základní škola a Mateřská škola Krčín, 1. máje 100 (sloučená ZŠ a MŠ). Škola je spádová i pro okolní obce. Počet žáků přes 300. (<http://www.zskrcin.cz/>).
- V návaznosti jsou plochy OS - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ – Sokol, zimní stadion. tyto souvislosti je nutno studií zohlednit. (TJ SOKOL Krčín, Sportovní střelecký klub Krčín, zimní stadion, SK Krčínský prak, SK Krčín . . .)
- Prověřit možnosti posílení (nedostatečné) sítě obchodu a služeb v parteru náměstí.
- ostatní:
- Knihovna od roku 2013 nefunguje.
- zásadním způsobem se navazujícího území dotkne přeložka silnice I/14.

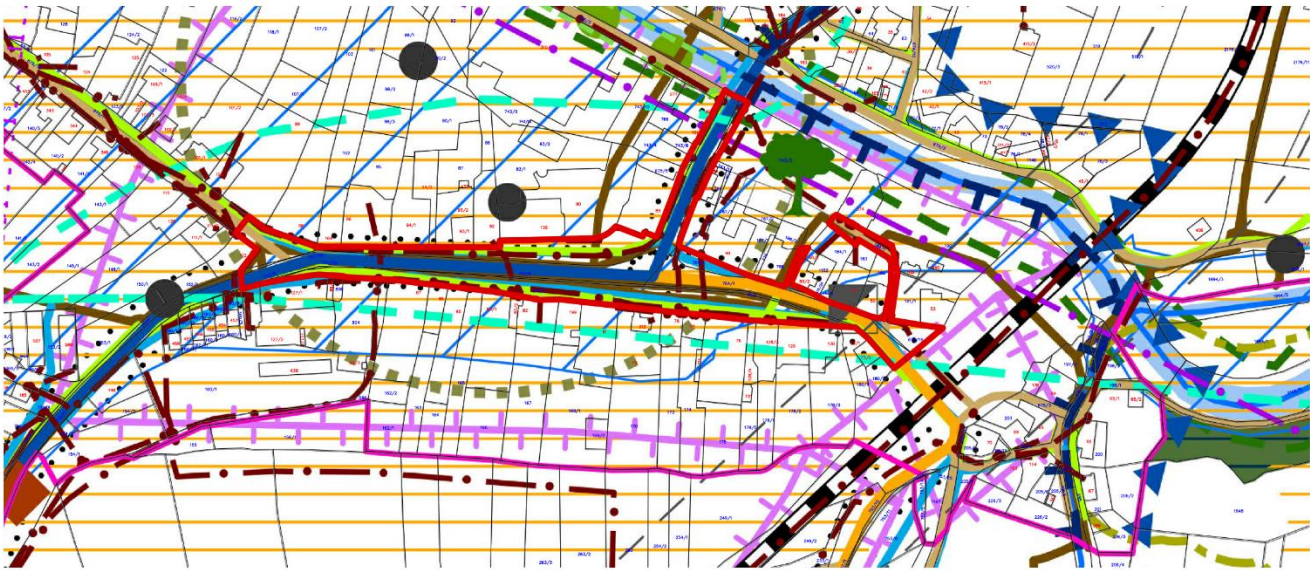
Územně analytické podklady - Nové Město nad Metují
soutisk vrstev územně analytických podkladů s vyznačením řešeného území



UAP - výkres hodnot území

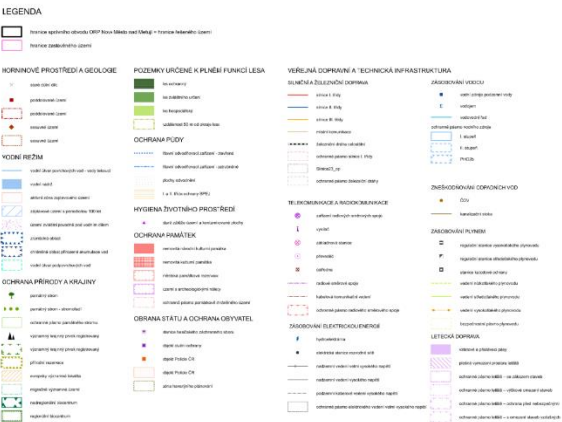
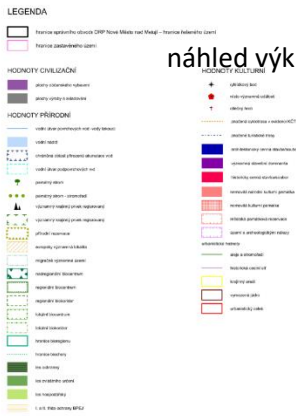


UAP - problémový výkres



UAP - výkres limitů využití území

náhled výkresu: ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V SOUVISLOSTECH ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ



ZADAVATEL  nové město nad metují	MĚSTO NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastupitelstvo: Petr Hájek, starosta Ing. Adám Šálek, referent územního plánování					
	Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 541 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novymesto.cz info@novymesto.cz +91 432 611					
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 	Hlavní architekt: Ing. et Ing. TOMÁŠ JIRÁNEK					
	Architekt a projektant (spolupráce): Ing. VLASTIMIL KOUPAL, ODRČEK CERNÝ, D.S., Ing. JIŘKA JIRÁKOVÁ, Ing. KRISTÝNA HRADSKÁ-KOHOŘOVÁ KOHOŘOVSKÝ 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ www.newvisit.cz info@newvisit.cz +420 491 815 325					
NÁZEV PRŮJEDU: <div>Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“</div> <div>Žižkovo náměstí</div>						
NÁZEV VÝKRESU: ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V SOUVISLOSTECH ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADŮ						
STUPEŇ: Časová studie	datum: 01/2019	vytvořil: BKA	měřítko: 1:2000	posloupnost: 02	datum: 02/2019	strana: 02

1.3. Vyhodnocení územní studie v souvislostech s ostatními cíli a záměry (projekty) v území

1.3.1. Soupis a vyhodnocení investičních záměrů (projektů) v řešeném území

projekt:

Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín) / realizace 2018



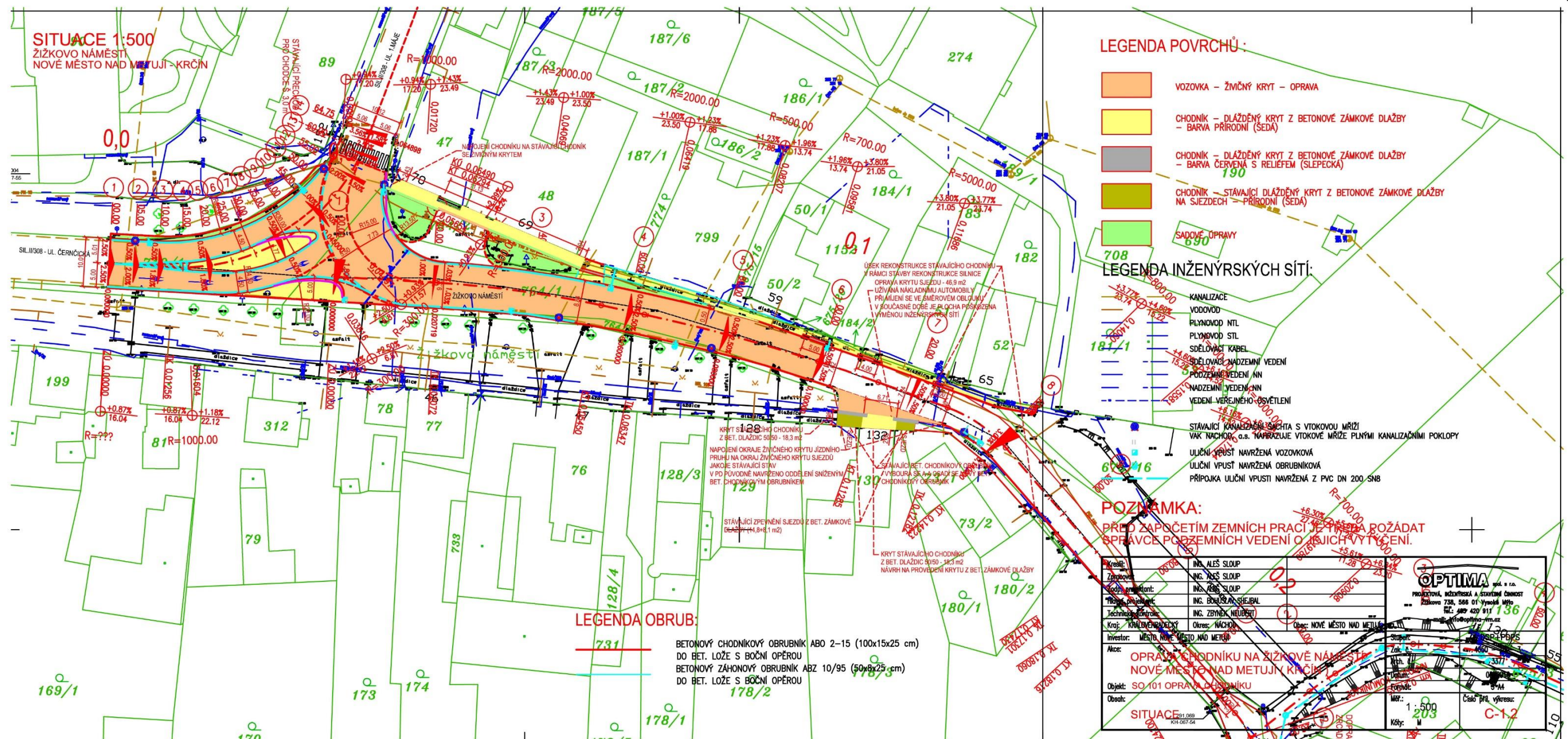
*schéma uspořádání ploch
veřejného prostranství dle návrhu*

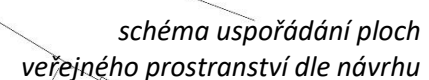


- Z pohledu této územní studie a řešeného území jde o velice nešťastnou realizaci, která nemá a ani nemůže řešit veřejný prostor náměstí jako celek.
- Celý veřejný prostor je řešen jen a pouze z pohledu dopravy. To se v celém prostoru náměstí i přilehlých ulicích projevuje velmi negativně.
- Jde o ohromný zásah do území, který nebyl schopen prověřit jiné a šetrnější alternativy řešení.
- Negativně se projevuje prostorově půdorysné řešení a uspořádání ploch.
- Negativní jsou dopady do nalezení optimální jednotnosti výrazu a materiálové sourodosti náměstí. Vizualní a materiálová kultura prostoru byla silně narušena.
- Dopravní řešení cele ovládlo prostor a integritu náměstí.
- Silně se zhoršila mobilita prostoru pro lidi bez aut.
- Silně utrpěla architektura veřejného prostoru.
- Silové dopravní řešení nebere zřetel na kvalitu veřejného prostranství, která přímo ovlivňuje život lidí. Řešení zhoršilo kvalitu veřejného prostoru i životní prostředí v místě.
- Jde o dlouhodobý zásah do náměstí, který nebude možno v brzké době zlepšit.



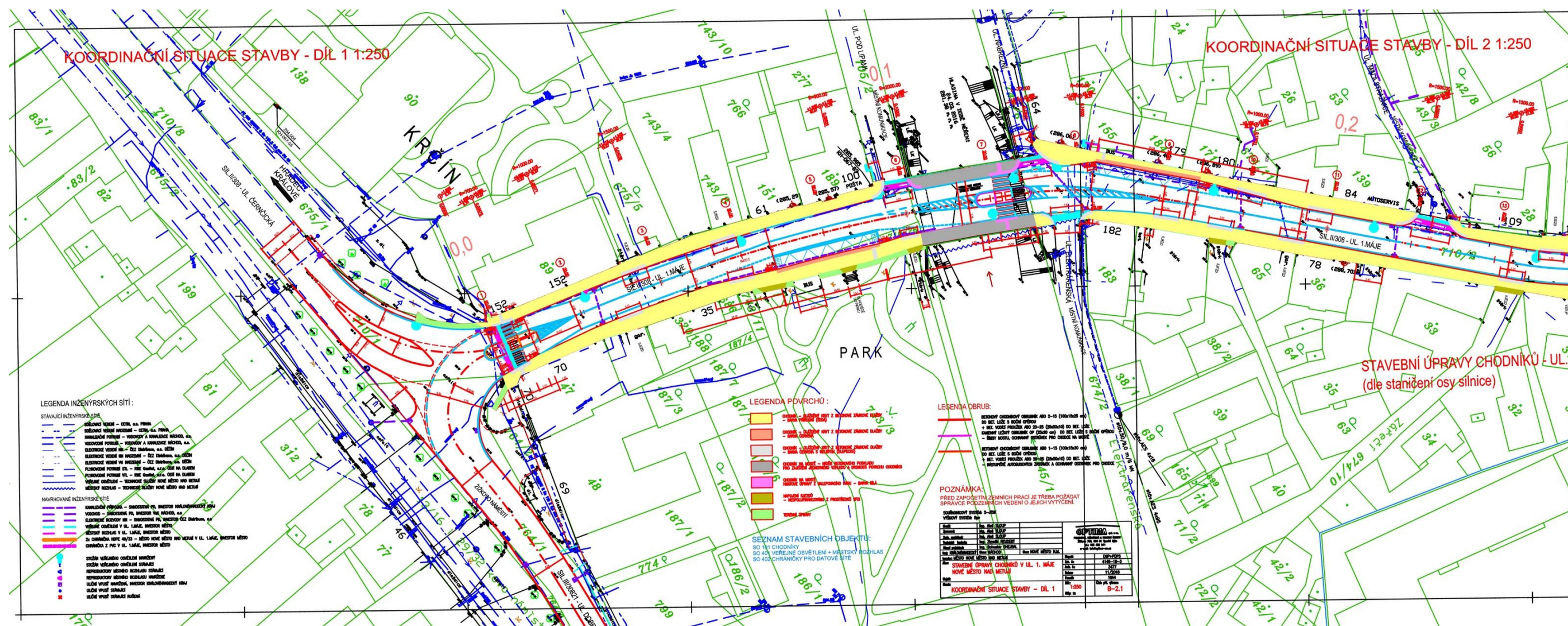
koordinační situace stavby





Navazující obnova ulice 1. máje

koordinální situace stavby



1.4. Průzkumy a rozbor

1.4.1. Majetkové vztahy

Obec: Jestřebí [574147]
Katastrální území: Jestřebí nad Metují [659088]
Řešené pozemky jsou v majetku obce Jestřebí (OBEC JESTŘEBÍ, č. p. 60, 54901 Jestřebí)

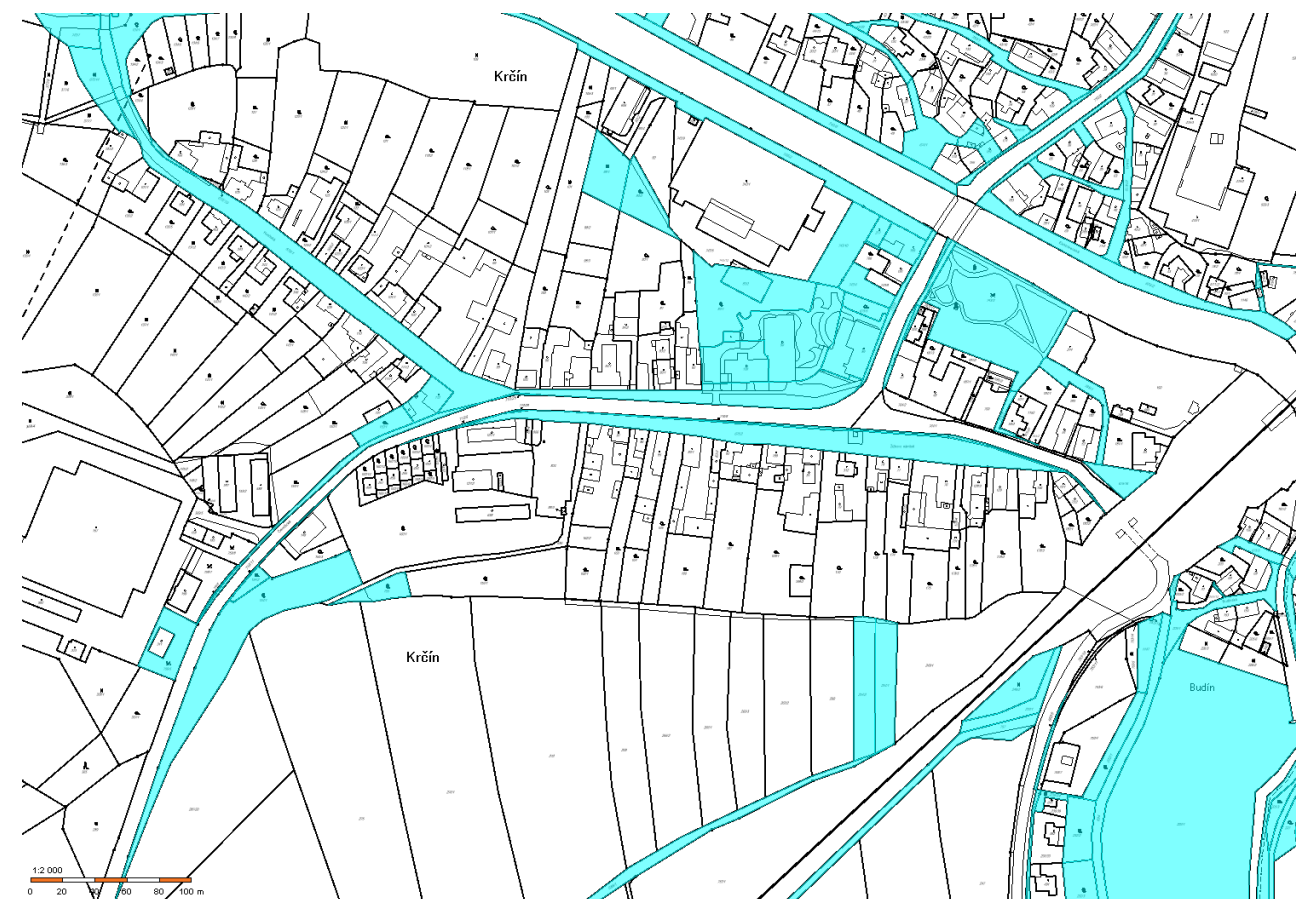
1.4.1.1. Majetkové vztahy - analýza

Z pohledu vlastnické struktury jsou v území zastoupeny dva subjekty, a to Město Nové Město nad Metují a Královéhradecký kraj - Správa silnic Královéhradeckého kraje.

Číslo LV: 10001

Obec: Nové Město nad Metují [574279]
Katastrální území: Krčín [706434]
Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují

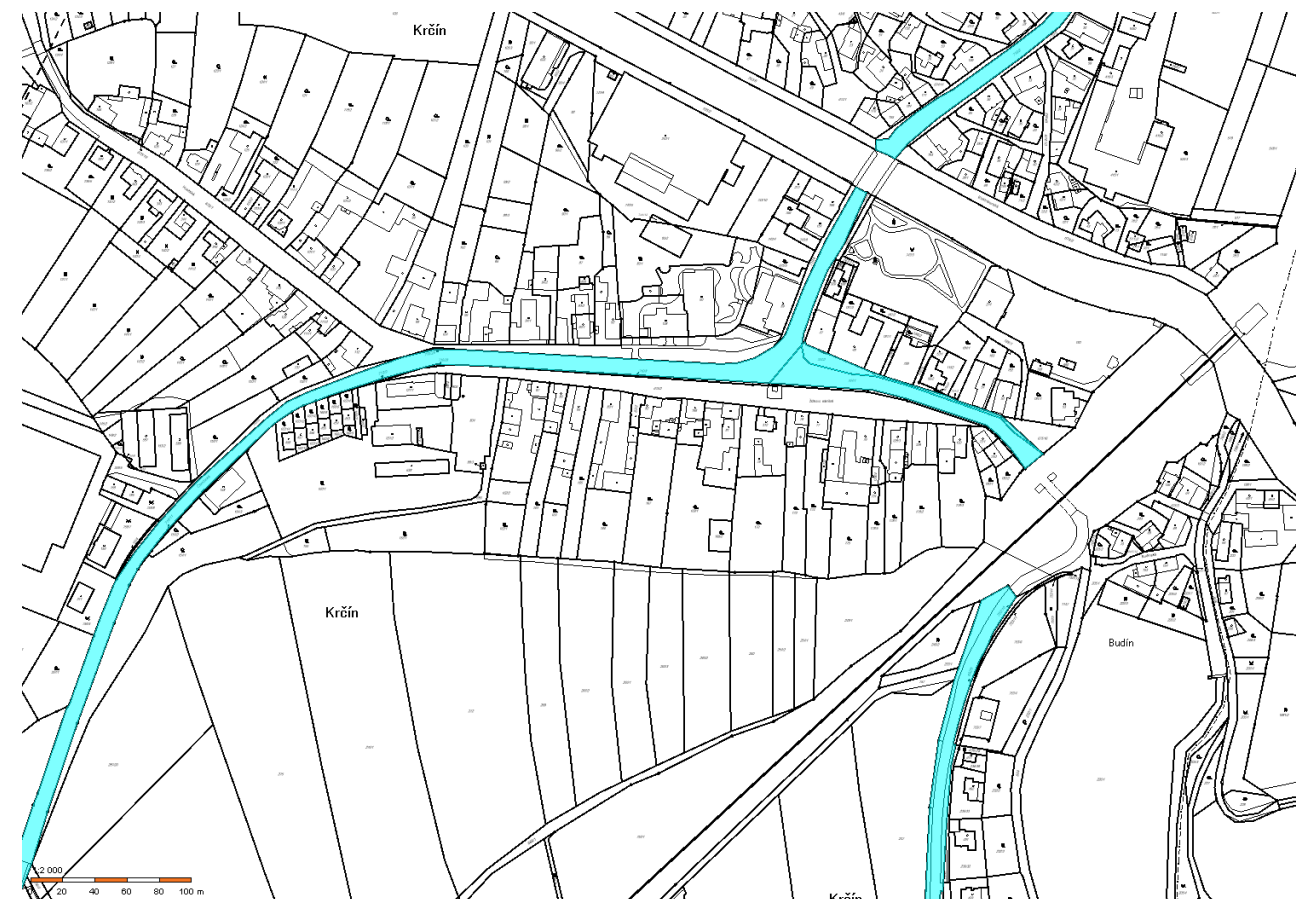
Parcely jsou vedeny vesměs jako : způsob využití: ostatní komunikace, druh pozemku: ostatní plocha.



Číslo LV: 154

Obec: Nové Město nad Metují [574279]
Katastrální území: Krčín [706434]
Vlastnické právo: Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové
Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové

Parcely jsou vedeny vesměs jako : způsob využití: silnice, druh pozemku: ostatní plocha.



1.4.1.2. Majetkové vztahy - východisko pro koncepci

Zvážit převod parc. č. 764/2 ve vlastnictví Královéhradeckého kraje na Město Nové Město nad Metují.

Informace o pozemku

Parcelní číslo:	764/2
Obec:	Nové Město nad Metují [574279]
Katastrální území:	Krčín [706434]
Číslo LV:	154
Výměra [m2]:	495
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list:	DKM
Způsob využití:	ostatní komunikace
Druh pozemku:	ostatní plocha
Vlastnické právo	Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové
Hospodaření se svěřeným majetkem kraje	Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové
Způsob ochrany nemovitosti	Název rozsáhlé chráněné území
Seznam BPEJ	Parcela nemá evidované BPEJ.
Omezení vlastnického práva	Typ Věcné břemeno užívání
Jiné zápisy	Nejsou evidovány žádné jiné zápisy.

pozn.:

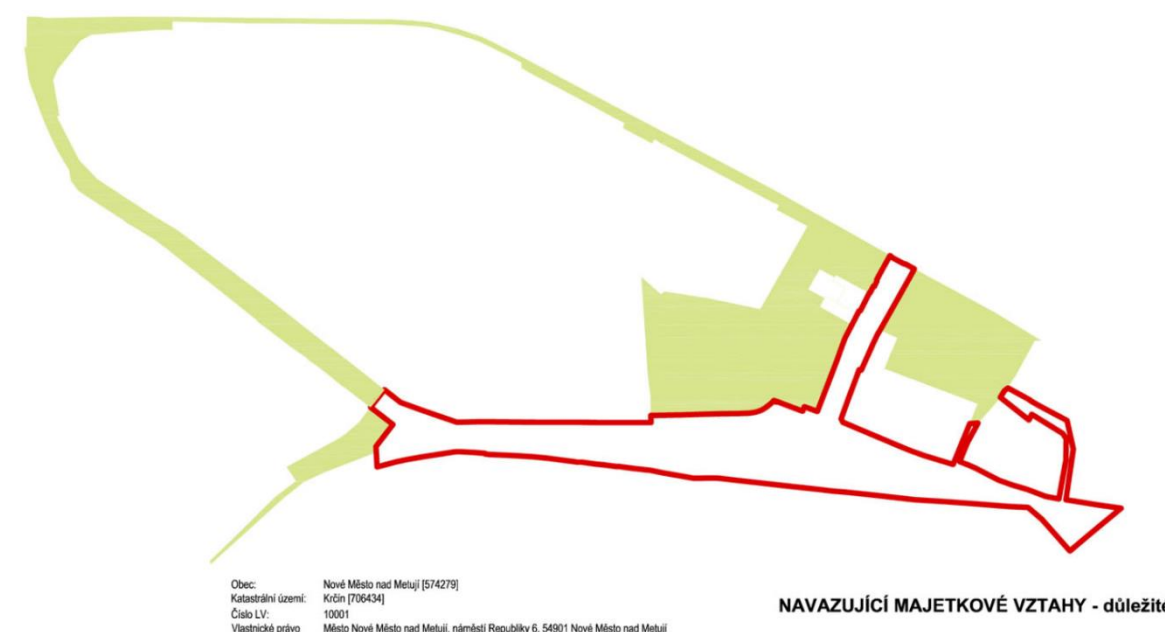
pozemky jsou dle KN chráněny - Způsob ochrany nemovitosti /Název /rozsáhlé chráněné území
Řešené území je vedeno jako území s archeologickými nálezy.

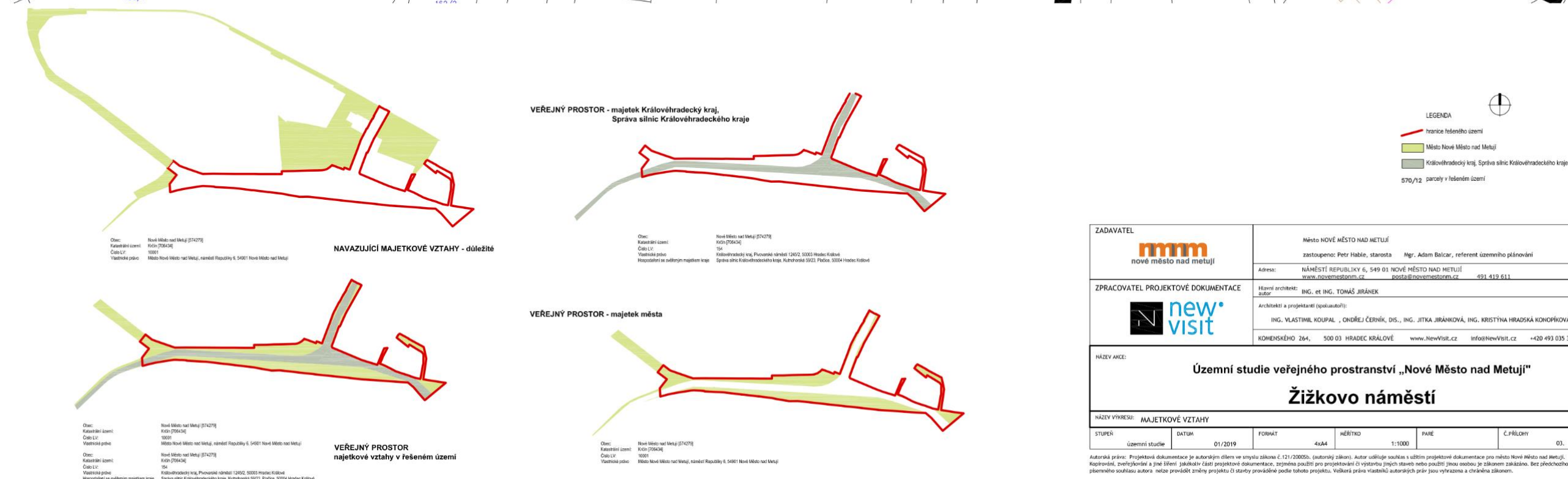


1.4.1.3. Širší vztahy – východisko pro koncepci

Velmi důležité v návaznosti řešeného prostoru jsou území:

- areál MŠ a ZŠ (vlastnictví města)
- navazující stavební proluky (soukromý sektor)
- plochy pro sport, areál Sokol
- nábřeží řeky Metuje
- navazující zastavěné území a krajina a jejich prostupnost





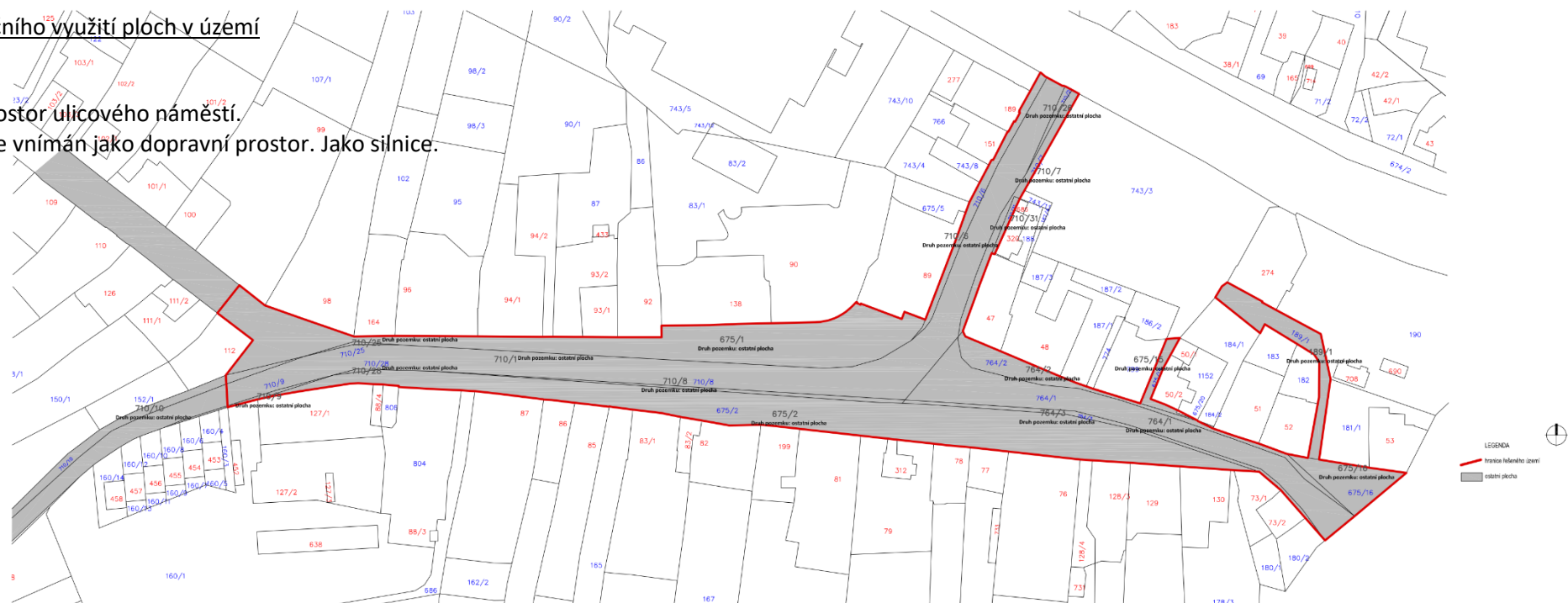
ZADAVATEL  nové město nad metují	Město NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastoupeno: Petr Hable, starosta Mgr. Adam Balcar, referent územního plánování			
	Adresa:	NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novemestonm.cz		posta@novemestonm.cz 491 419 611
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 	Hlavní architekt: ING. ET ING. TOMÁŠ JIRÁNEK			
	autor			
	Architekti a projektanti (spolusoutaři): ING. VLASTIMIL KOUPAL, ONDŘEJ ČERNÍK, DIS., ING. JITKA JIRÁNKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRADECKÁ KONOPKOVÁ			
	KOMEHSEKHO 264,	500 03 HRADEC KRÁLOVÉ	www.NewVisit.cz	info@NewVisit.cz +420 493 035 335
NÁZEV AKCE: <div>Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“ Žižkovo náměstí</div>				
NÁZEV VÝKRESU: MAJETKOVÉ VZTAHY				
STUPEŇ	Územní studie	DATUM 01/2019	FORMAT 4x44	ČÍSLO 1:1000
			PAISÉ	ČÍSLO 03.

Autorův právo: Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb. (autorský zákon). Autor uděluje souhlas s užitím projektové dokumentace pro město Nové Město nad Metují. Kopírování, zveřejňování a jiné šíření jakékoliv části projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či výstavbu jiných staveb nebo použití jinou osobou je zákonem zakázáno. Bez předchozího písemného souhlasu autora nelze provádět změny projektu či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastnická autorských práv jsou vyhrazena a chráněna zákonem.

1.4.2. Funkční využití ploch v území

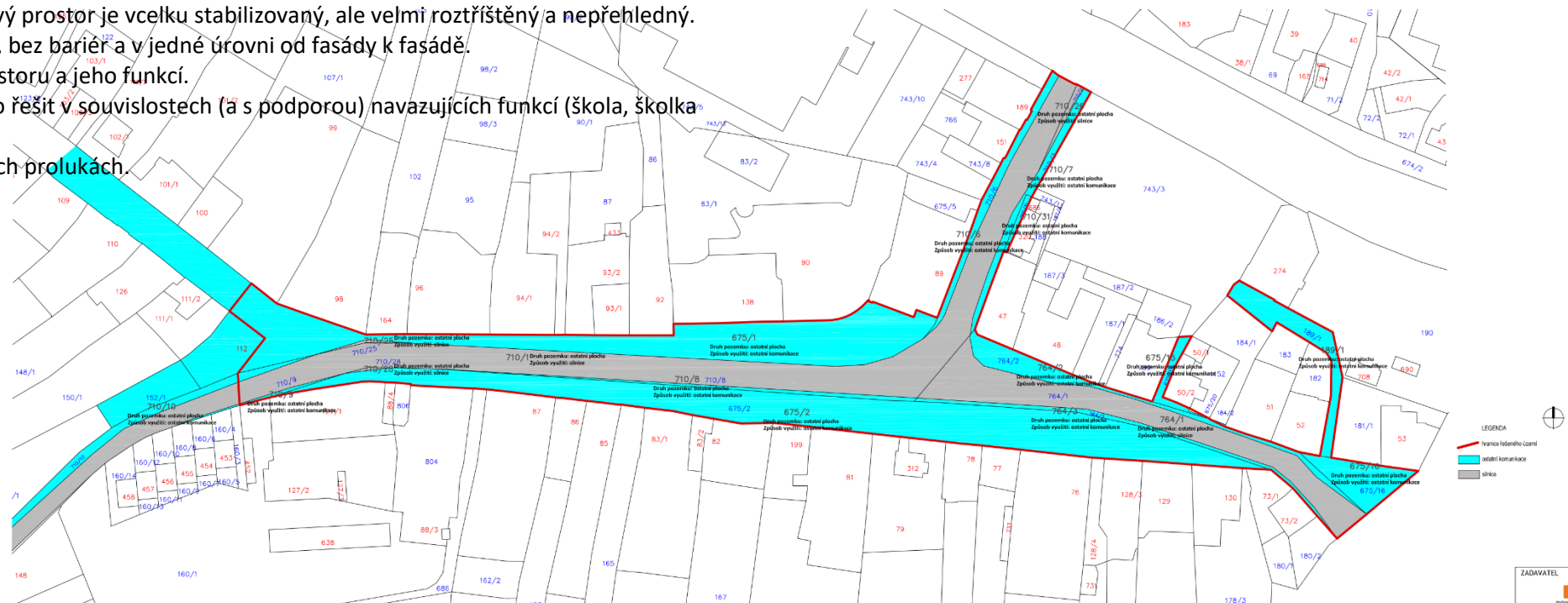
1.4.2.1. Analýza funkčního využití ploch v území

Historicky půdorysně stabilizovaný prostor ulicového náměstí.
Prostor dnes neplní funkce náměstí. Je vnímán jako dopravní prostor. Jako silnice.



1.4.2.2. Funkční využití ploch v území - východiska pro koncepci

Prostor pro dopravu a ostatní pobytový prostor je vcelku stabilizovaný, ale velmi roztržštěný a nepřehledný.
Uspořádat prostor náměstí jako celek, bez bariér a v jedné úrovni od fasády k fasádě.
Zkvalitnění a posílení pobytového prostoru a jeho funkcí.
Prostor náměstí a jeho parter je nutno řešit v souvislostech (a s podporou) navazujících funkcí (škola, školka apod.)
Prověřit funkce staveb v dostavovaných prolukách.



ZADAVATEL		MĚSTO NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastupitelstvo: Petr Hladík, starosta Mgr. Adam Bažant, referent územního plánování								
mmm nové město nad metují		Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novemetuji.cz — Městský úřad metuj — 493 433 811								
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE		Místní architekt: ING. ET. ING. TOMÁŠ JIRÁNEK								
new* visit		Architekti a projektanti spolupracují: ING. VLASTIMIL KOUBEK, ING. OHŘEJ ČERNÍK, ING. JETKA IRANKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRAVOSKA KOHOŘSKÁ KOHOŘSKÝCH 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ www.newvisit.cz info@newvisit.cz +420 493 835 338								
NÁZEV AKCE:		Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“ Žižkovo náměstí								
NÁZEV VÝKRESU:		USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ DLE ZPŮSOBU A DRUHU PLOCH								
STUPEŇ	Územní studie	DATA	01/2019	FORMÁT	A4	MĚŘITVO	1:1000	PRŮV	C, PŘÍLOHY	04

1.5. Urbanisticko-architektonické vztahy

1.5.1. Analýza urbanisticko-architektonických vztahů

První vojenské mapování (1764-1767)



Cesty na Dobrušku, Hradec, Nové Město, Náchod a do okolí stabilizovány a lze je určit dodnes. Patrný kostel sv. Ducha. Na Janovském potoce je zřetelný rybník, který se později už neobjevuje. Zástavba na Budíně a v Kračině kolem ulic. Možno snad lokalizovat i stavení Budína. Západně podmáčení niva Metuje s drobnými vodotečemi.

Druhé vojenské mapování (1842-1853)

Zřetelně vidět ulicový typ zástavby. Území přefáto železniční dráhou a viaduktem (1875). Cesty v půdorysu dnešních.



Třetí vojenské mapování (1869-1887)



Na náměstí je vidět kříž z roku 1881. Prostor kolem ul. 1. máje nemá ještě sevřený ulicový charakter a otvírá se k ještě neregulované řece. Domy kolem náměstí uzavírají zahrady.

Müllerova mapa Čech (1720)

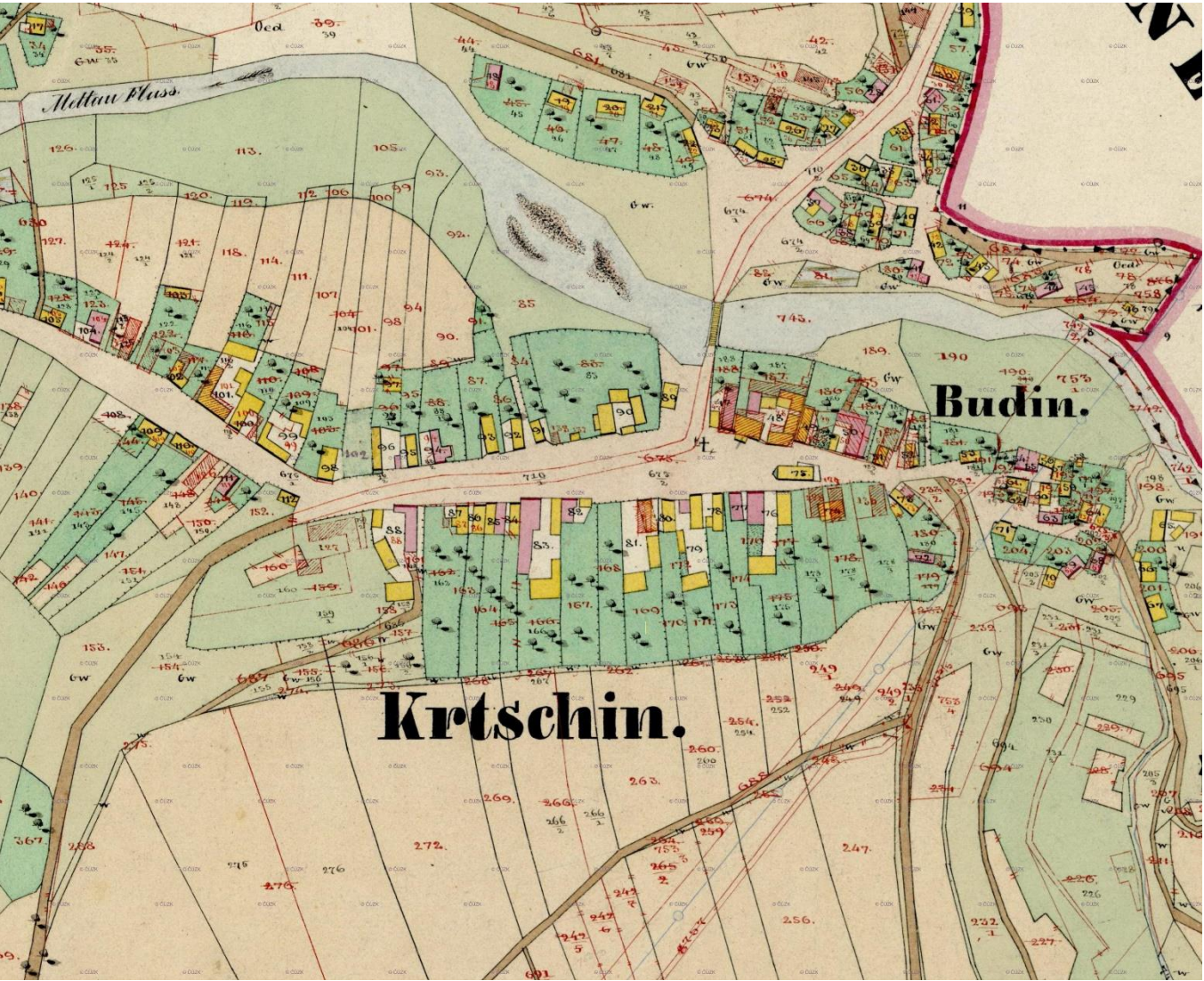
Cimelia mapové sbírky v Historickém ústavu AV ČR (Historický ústav akademie věd)



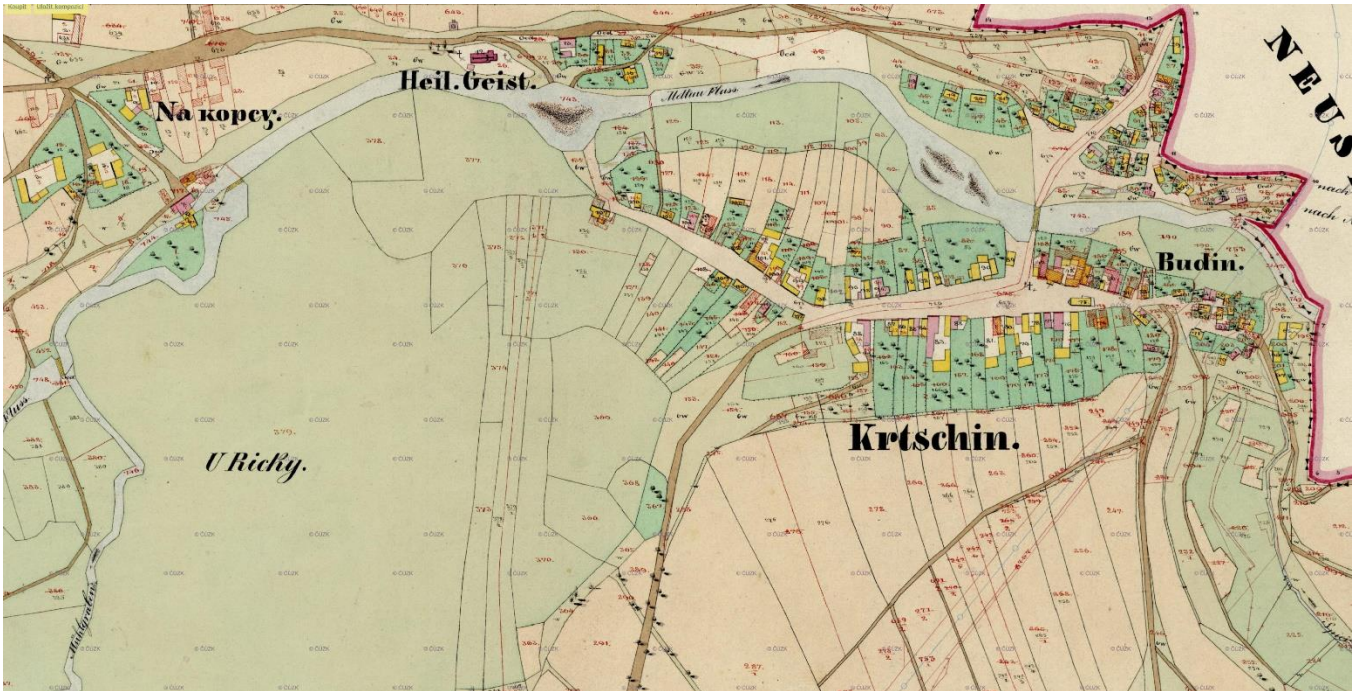
Indikační skica (1840)



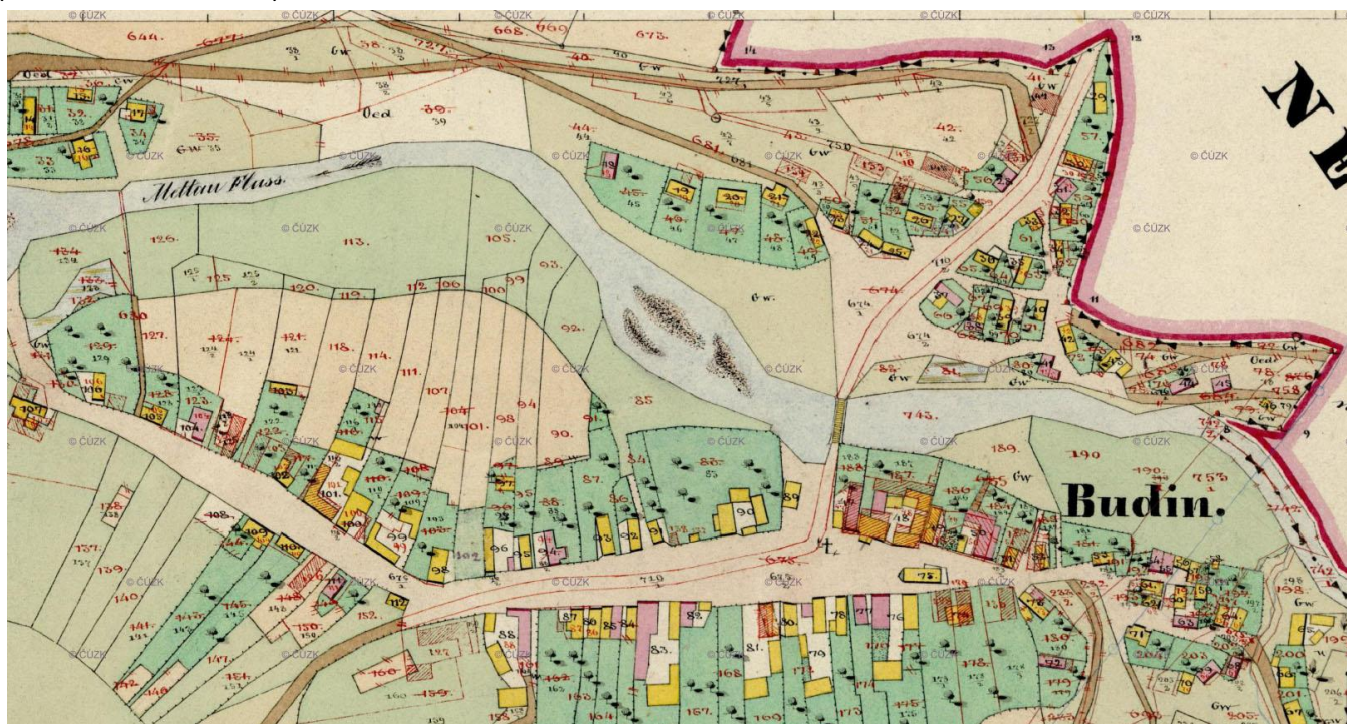
Císařský povinný otisk map stabilního katastru Čech (1840) – detail / širší vztahy



Mapa kultur stabilního katastru (1834-1844)



Originální mapa stabilního katastru Čech (1840)
(Rok reambulace: 1871)



Topographische und militairische carte . . . (1789)



Mapa Královéhradecké diecéze (1790)



Císařský otisk stabilního katastru a indikační skica, včetně originální mapy stabilního katastru zachycují oboustrannou zástavbu usedlostí rozloženou kolem silnice, kam jsou také orientovány. Dva objekty byly součástí protáhlé ulicové návsi. V té době byl Krčín samostatnou obcí (po r. 1849). Zřetelné je neregulované koryto Metuje s ostrovy. Přemostění dřevěnými mosty. Součástí návsi byl kříž. Později je zachycena silnice, která dostává samostatné parcelní číslo. Zachycena je i stavební činnost kolem návsi. Zachycena je zástavba v místní historické části Budín, před postavením železnice. Na zástavbu navazovaly zahrady, pokračující do polí. Západně od obce byly louky.

Katastrální mapa evidenční z r. 1871
(zachycující stav k r. 1913)

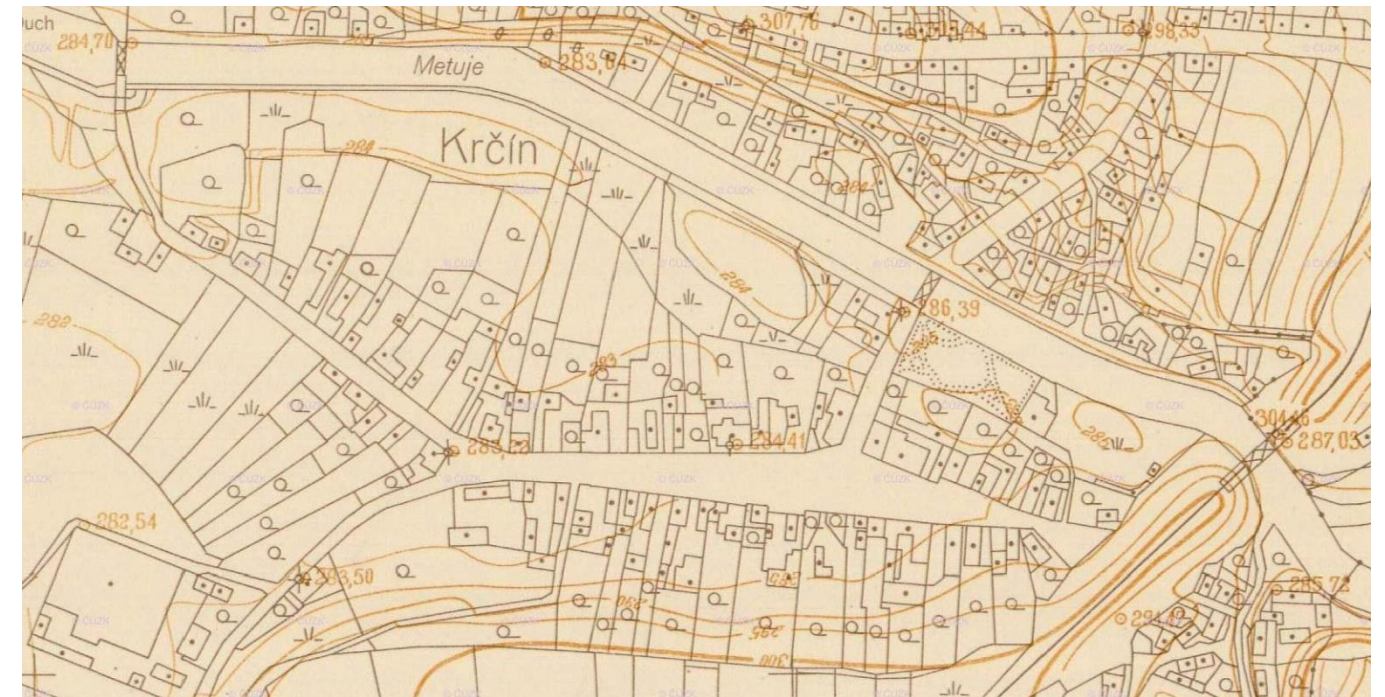
Na mapě je zřetelně vidět urbanistický charakter a struktura zástavby, podoba koryta řeky Metuje, industriální objekty apod. Do charakteru obce výrazně zasáhla železnice a její násep. V té době již podobu Krčina zachycují rovněž fotografie.



Letecký měřický snímek (1946)



Státní mapa odvozená (1953)



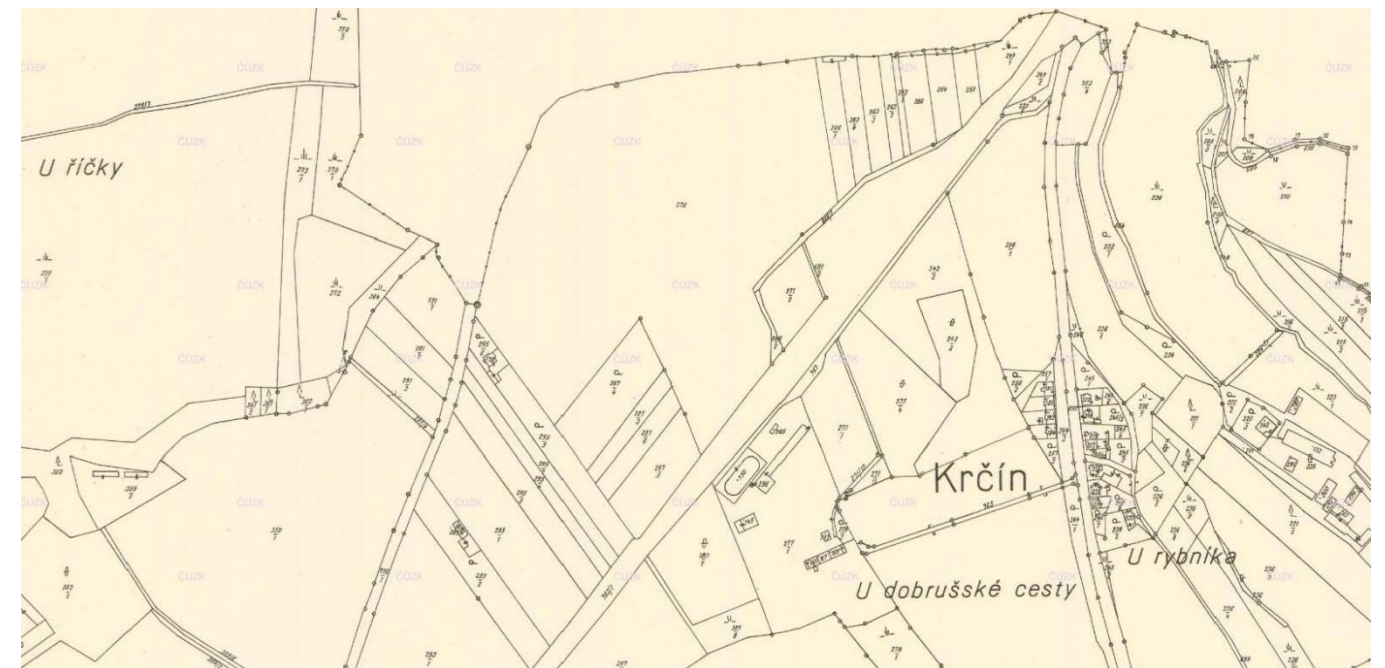
Katastrální mapa, S-SK GS, platná od 1840 do roku 1949

mapa v katastrálním souřadnicovém systému gusterberském v sáhovém měřítku
(DKM – od 30. 6. 2000)

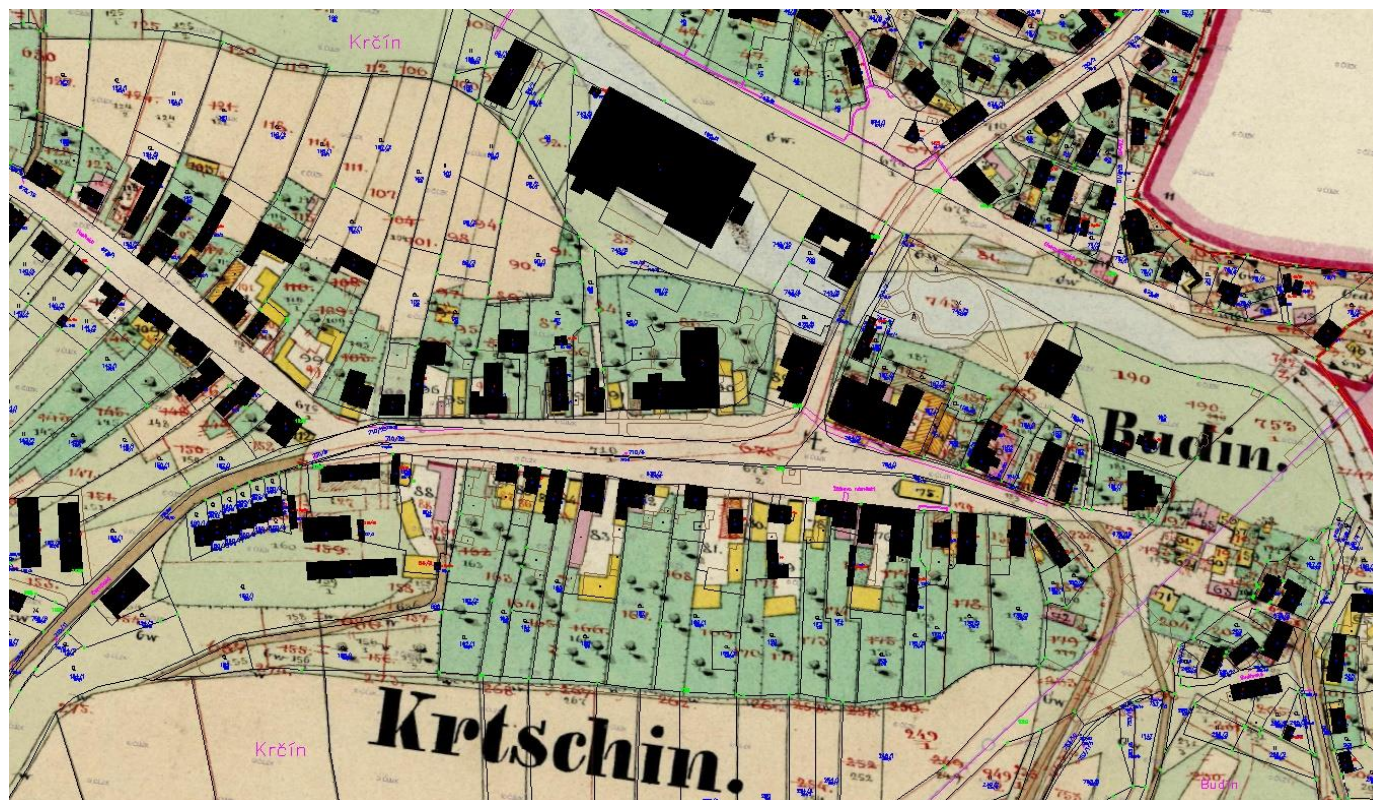


Mapa evidence nemovitostí (1963/64)

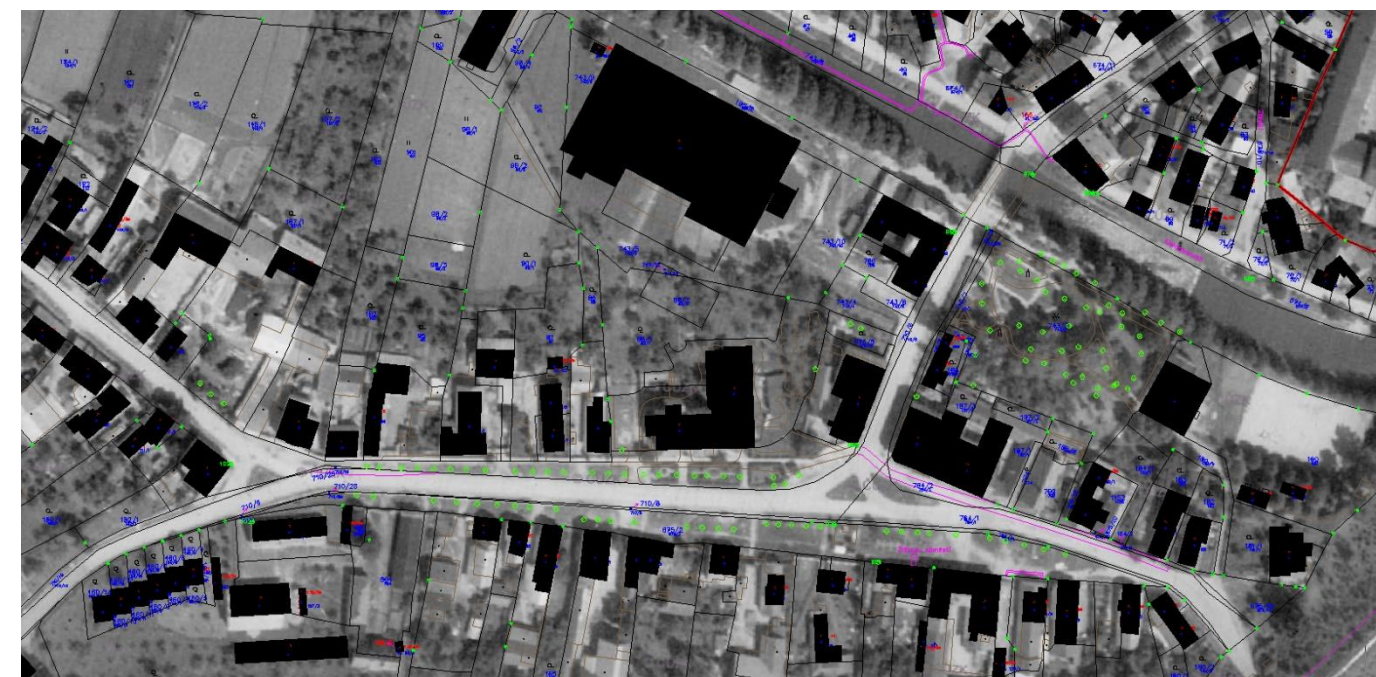
(pouze jižní část)



zdroje informací: <https://archivnimapy.cuzk.cz>, <http://chartae-antiquae.cz>, <https://lms.cuzk.cz>,
<https://kontaminace.cenia.cz/>, <http://oldmaps.geolab.cz>, <https://mapire.eu/en/>, <https://kontaminace.cenia.cz/>,
<http://krcin.eu/>, <https://cirkevni-restituce.cuzk.cz/>,
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Kr%C4%8D%C3%ADn_\(Nov%C3%A9_M%C4%B9sto_nad_Metuj%C3%AD\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Kr%C4%8D%C3%ADn_(Nov%C3%A9_M%C4%B9sto_nad_Metuj%C3%AD)),
<http://geoportal.cuzk.cz/>, https://www.cuzk.cz/Dokument.aspx?AKCE=META:SESTAVA:MDR002_XSLT:WEBCUZZ_ID:706434
historie odkazy: <http://www.novemestonm.cz/turista/z-historie-mesta-a-zamku/krcin-predchudce-noveho-mesta-nad-metuji/>,
<http://vychodoceskearchivy.cz/nachod/ebadatna/obce-nachodskeho-okresu/nove-mesto-nad-metuji/>,
<http://badatelna.eu/fond/90208/>



srovnání dnešního katastru s Císařským otiskem stabilního katastru

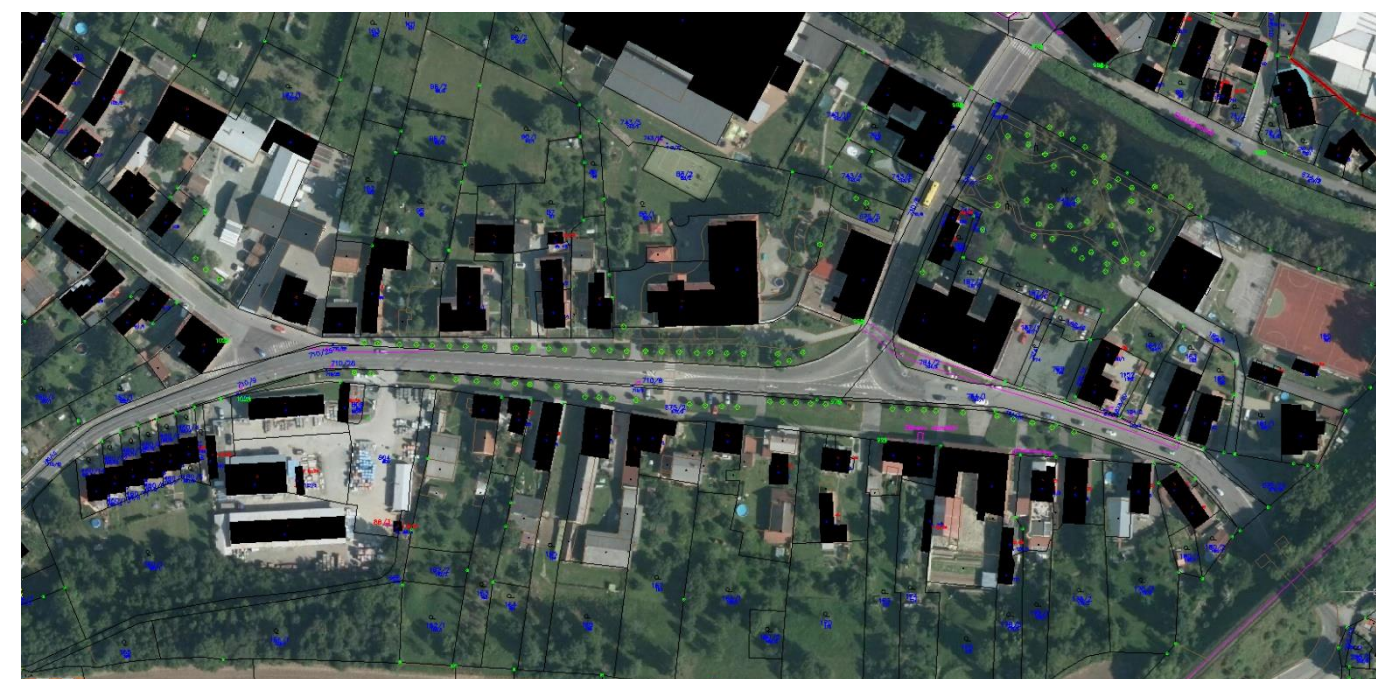
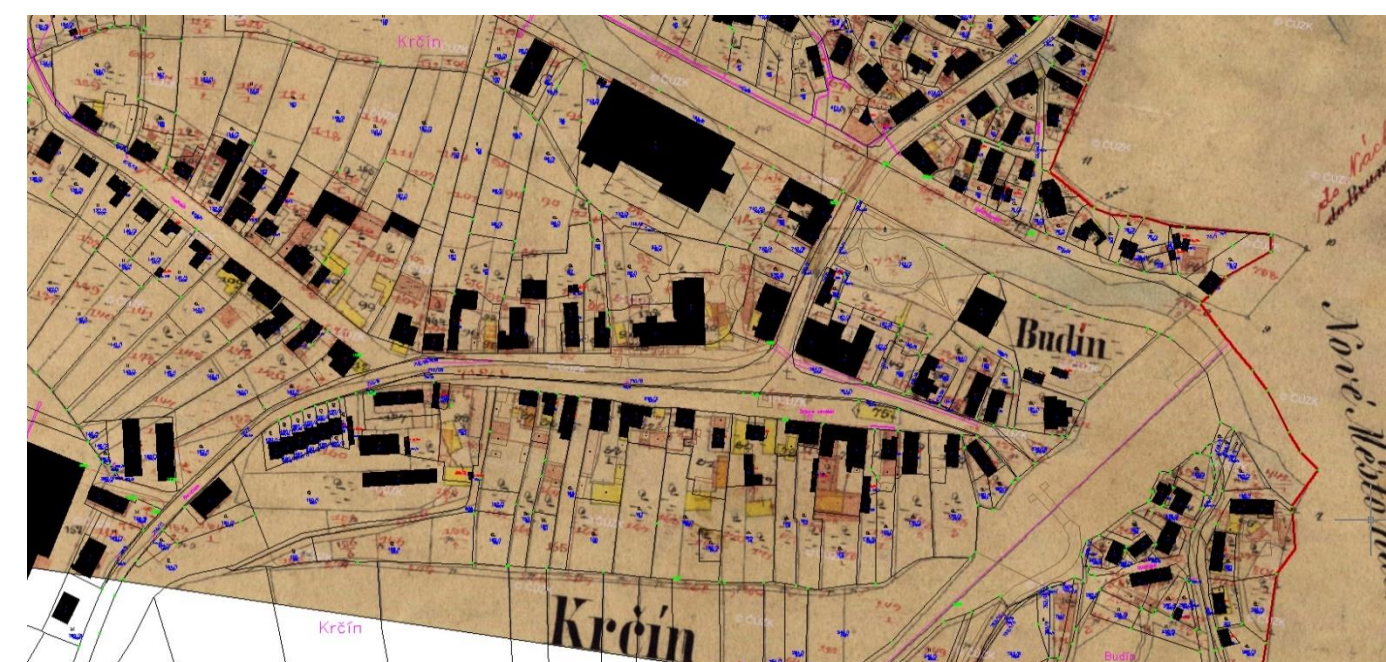


srovnání dnešního katastru s leteckým měřickým snímkem z r. 1946

První letecký snímek území z r. 1937 zachycuje stromy. Z dobových fotografií snad lípy, které byly patrně do roku 1946 odstraněny. Kříž byl přesunut z centra křižovatky jižněji k okraji náměstí. Původní osvětlení se nezachovalo. Chalupa, která byla součástí náměstí byla zbourána. Prostor před školou je na snímku parterově upraven.

Podobu náměstí v průběhu 2 pol. 20 stol. až dodnes začala utvářet doprava. Jinak se prostor náměstí už výrazněji půdorysně a prostorově neutvářel a neformoval, nebyl v průběhu času ani výrazněji obnovován, prostor “zešedl” a kdysi výstavné objekty, které jej lemovaly, ztratily tvář. Vidět je zástavba v areálu stavebnin na parc. č. 804 a v proluce na parc. č. st. 799.

srovnání dnešního katastru s aktuálním leteckým snímkem území





3D pohledy řešeného území – Seznam.cz (<https://en.mapy.cz>)

Katastr nemovitostí (2018) a aktuální letecký snímek



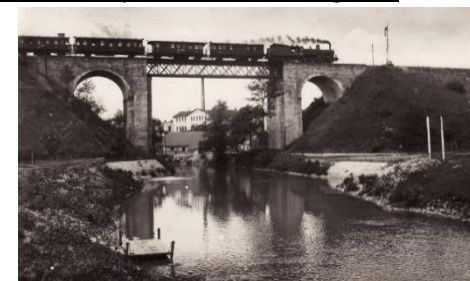
Významnou roli v rámci širších vztahů hraje nábreží, pěší propojení kolem vody a propojení Krčína s okolím a novým Městem.

1875 – železniční viadukt
 1875 – památník na Budín
 1881 – kamenný kříž na náměstí
 1905-1907 – nová radnice
 (1908 – cvičení ženistů – duplicitní železniční most)
 1908 – Bartoňovy sady
 1919 – Masarykova lípa
 1924 – Žižkova mohyla
 1932 památník Miroslavu Tyršovi
 1937 - Sokolovna
 1949 – sloučení Krčína s Novým Městem
 škola, hotel Železo, Lukáškův hostinec, továrna Příbyl, mlýn p. Černého, kostel sv. Ducha

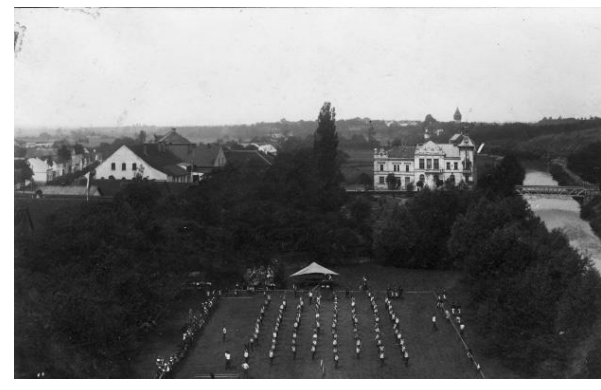
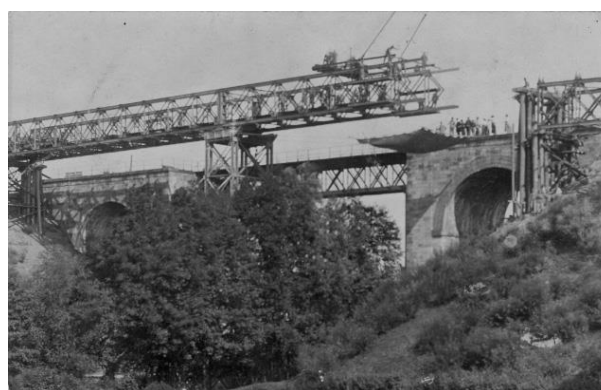
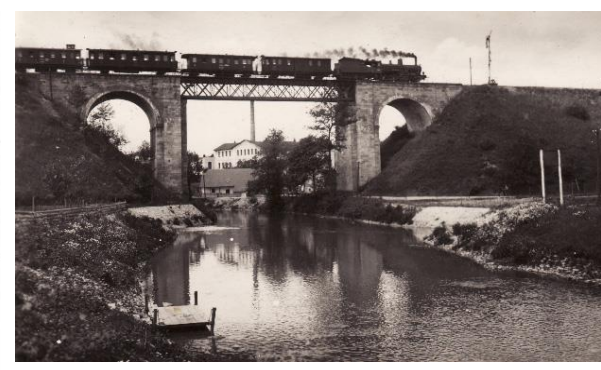
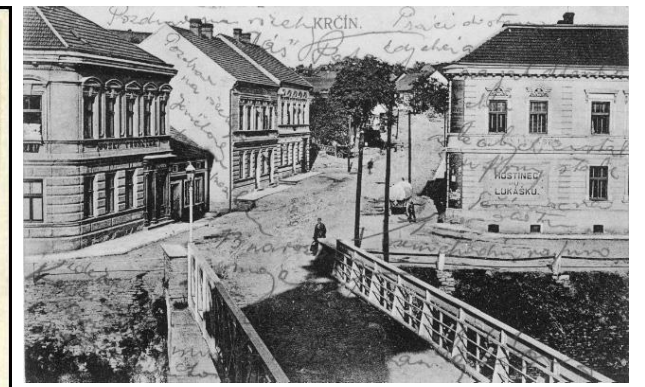
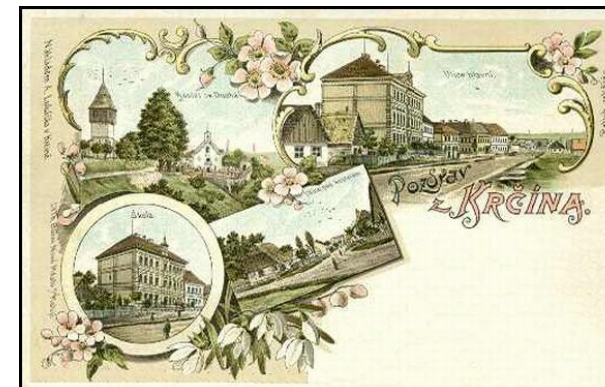
Katastr nemovitostí (2018)



1.5.2. Historické pohlednice a fotografie



Jižní frontu náměstí tvořily a tvoří původní usedlosti. Severní fronta navazující na ul. 1. máje prošla od poloviny 19. stol. výraznější přestavbou, stejně postupná výstavba ul. 1. máje. Vznikly zde výstavné městské domy s obchody v parteru, škola, hotel, restaurace . . . Zástavba v ul. 1. máje a stavba radnice souvisí s regulací řeky.



Historické fotografie dobře dokumentují rozdíl oproti dnešní architektuře obklopující náměstí a ul. 1. máje. Kvalita architektury a její vizuální kultura se rapidně snížila a zpětně se odráží v podobě náměstí a ulic. s obnovou náměstí by bylo vhodné řešit a podporovat postupnou obnovu staveb obklopujících náměstí a prostor ul. 1. máje. Urbanismus navazujícího území výrazně ovlivnila regulace řeky Metuje. Umožnila výstavbu v ul. 1. máje, založení parku apod.

Historizující fasády odkazující k době svého vzniku byly zničeny, výstavnost a hodnota objektů se snížila. Architektonická kvalita objektů, které navazují na náměstí je samostatnou kapitolou. I objekty v majetku města mají zničené fasády, ztratily tvář a výraz. Stačí se podívat na objekt, kdysi výstavné školy a dům, který škola využívá v ul. 1. máje.

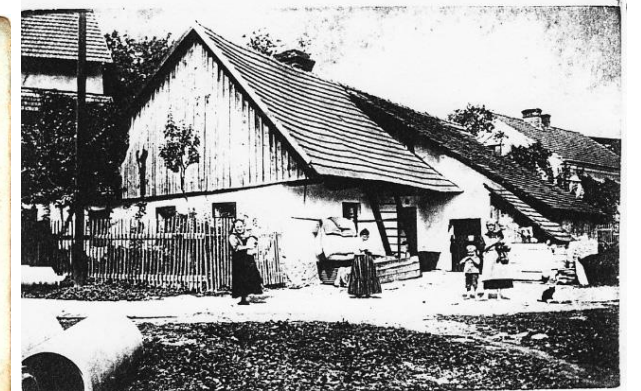
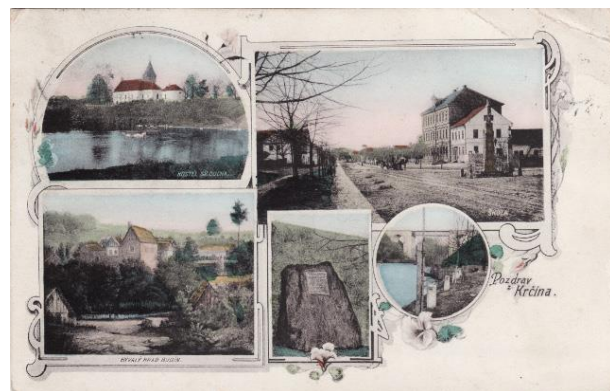
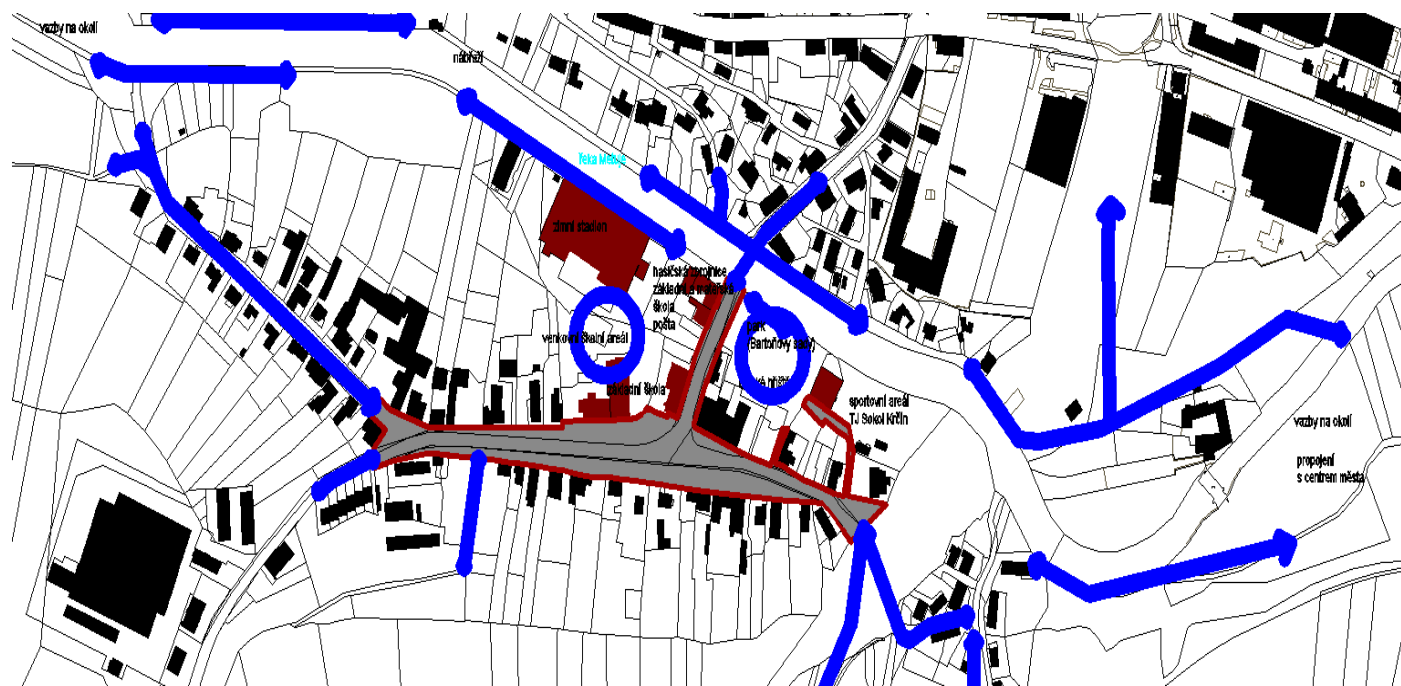




schéma – (řešit) náměstí jako jeden prostor

schéma širších vztahů a vazeb na okolí



1.5.3. Urbanisticko-architektonické vazby – východisko pro koncepci

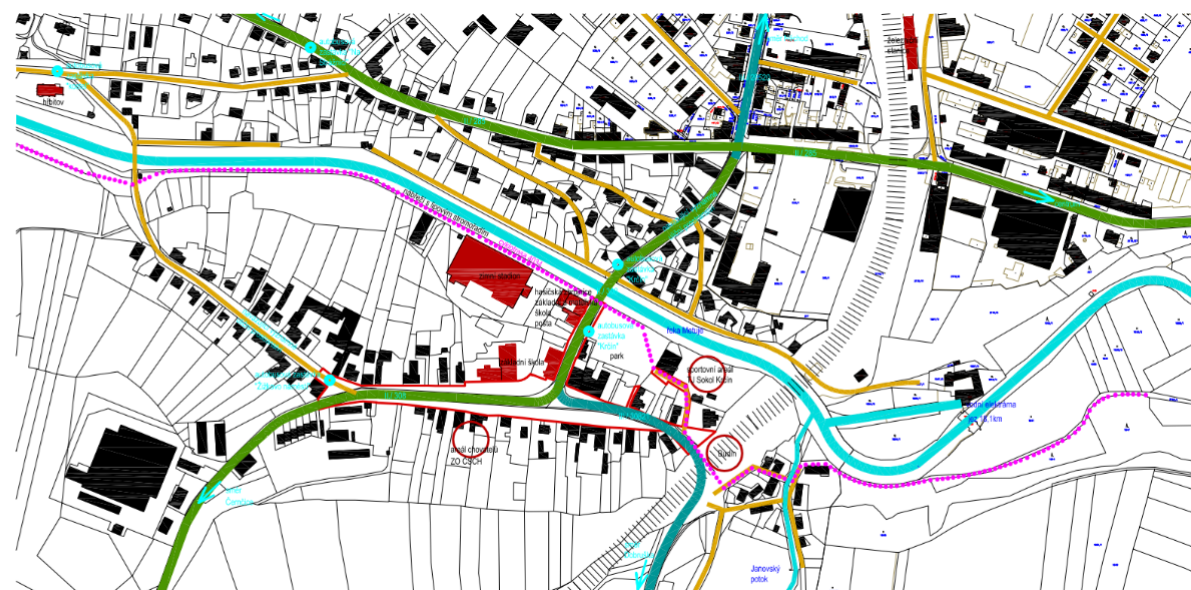
- Prostor je řešen pouze s ohledem na dopravu a dopravu v klidu. Potlačeny jsou jiné funkce veřejného prostranství, jeho mnohvrstevnatost, pobytové možnosti apod.
- Prostor přestal být živým centrem Krčína. Je dopravně umrtven.
- Prostor náměstí je velmi nepřívětivý.
- Náměstí je zbytečně členěno a to jak půdorysně, tak materiálově. Prostor je velmi nesourodý a roztržštěný.
- Velký potenciál má parter náměstí navazující na školu, restauraci a vůbec místní občanskou a komerční vybavenost.
- Je třeba prověřit možnosti dostavby uliční fronty náměstí, prověřit možnosti formování parteru a s tím spojené funkce, kterými je možno aktivizovat veřejný prostor.
- Je třeba řešit zkvalitnění prostoru v souvislostech dopravy a především v souvislostech dopravy v klidu a přístupu k objektů. Je třeba vyřešit lepší podobu parkování a vjezdů. To dnes vytváří vizuální obraz a podobu celého náměstí.
- Veřejná zeleň a členění travnatých ploch je přizpůsobeno dopravě. Vzrostlá zeleň - stromy na náměstí – vesměs nejsou v dobré kondici.
- Chybí odpovídající vybavení prostoru – místa zastávek, mobiliář, orientační prvky, koše, zábrany apod.
- Provéřít iniciační nástroje oživení náměstí (venkovní restaurační zahrádka, drobné trhy, drobný mobilní provoz, pobytové místo před školou apod.)
- Architektura osvětlení by měla být jednoduchá a jednotná. Dnes jsou zde pouliční lampy, které podporují charakter silnice místo náměstí.
- Důraz by měl být kladen na kvalitu a trvanlivost materiálů. Povrchy veřejného prostranství by měly odpovídat charakteru náměstí.
- V rámci širších vztahů řešit propojení s okolím, s řekou, s nábřežím, s Novým Městem a okolní krajinou.

pozn.:

Prostor náměstí je třeba vyčistit a zpřehlednit. Studie by měla ukázat možnost, jak toho dosáhnout, nicméně by neměla suplovat jiný typ veřejných zakázek, urbanisticko-architektonických soutěží, koncepčních studií, soutěžních dialogů a jiných nástrojů existujících pro řešení takto významného prostoru v široké diskuzi politiků, úřadů, odborné i laické veřejnosti a obyvatel.

1.5.4. Koncepce širších vztahů a vazeb na okolí

- Studie neřeší širší vztahy. Ty by měly být řešeny v rámci územní studie krajiny či jiných nástrojů plánování území.
- Náměstí a vůbec celá lokalita nabízí komfortní zpřístupnění navazujícího území a krajiny, které je nutno v souvislostech obnovy krajiny dále rozvíjet.
- V širších souvislostech se nabízí komfortní pěší propojení lokality s centrem města. Obecně pak rozvoj a zlepšení pěší propustnosti krásným údolím řeky Metuje a krajinou kolem řeky vůbec.



Řešené území v souvislostech občanské vybavenosti



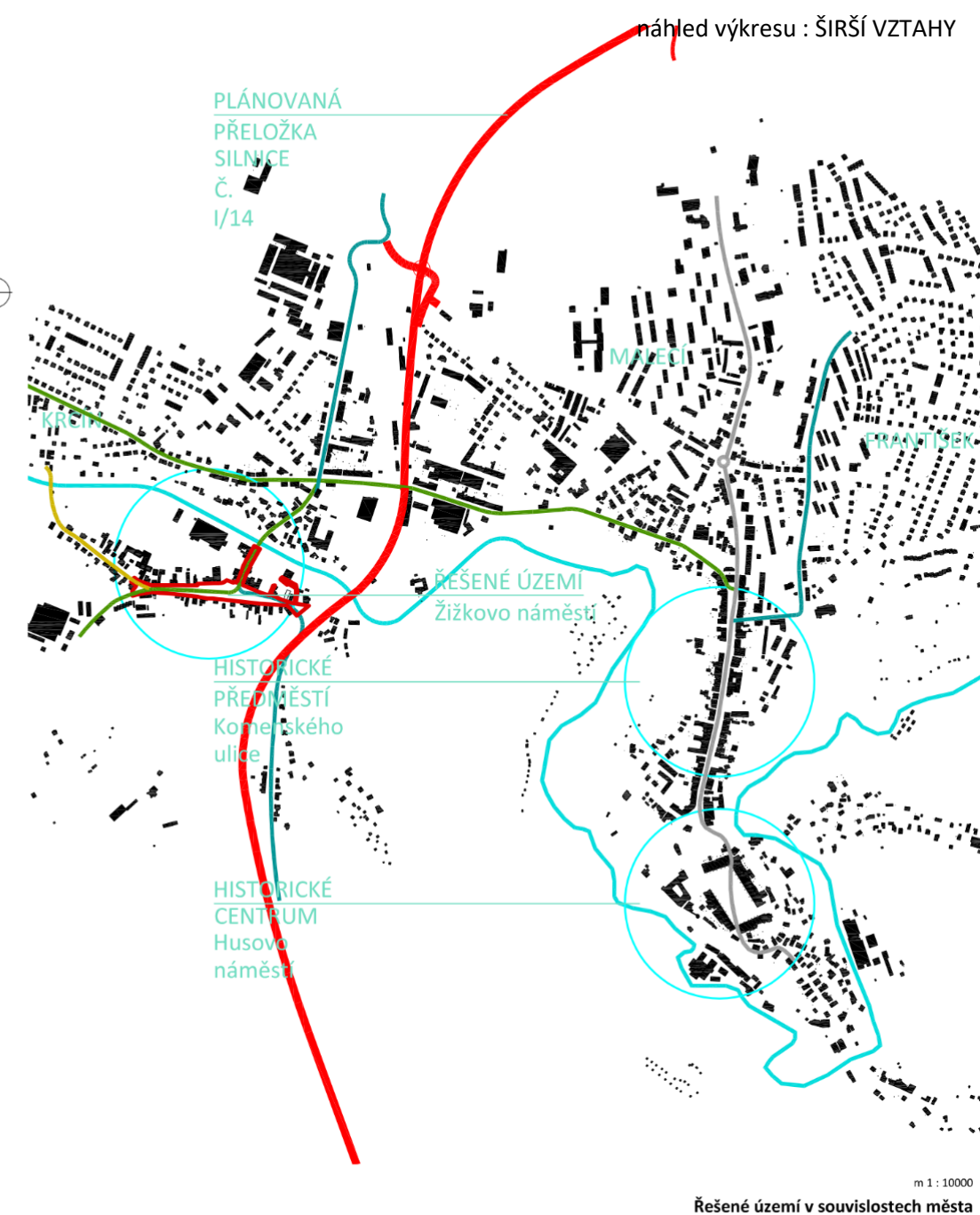
Řešené území v souvislostech s projektem opravy ulice 1.Máje





Řešené území v souvislostech s projektem opravy Žižkova náměstí



Řešené území v souvislostech s projektem opravy ulice II/308 Bohuslavice - Nové Město n/M



Řešené území v souvislostech města

ZADAVATEL				Město NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastoupeno: Petr Hable, starosta Mgr. Adam Balcar, referent územního plánování	
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE				Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novemestonm.cz posta@novemestonm.cz 491 419 611	
		Hlavní architekt: autor		ING. ET ING. TOMÁŠ JIRÁNEK	
		Architekti a projektanti (spolupracují):		ING. VLASTIMIL KOUPAL, ODRĚJ ČERNÍK, DIŠ., ING. JITKA JIRÁNKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRADSKÁ KONOPIKOVÁ	
		KOMENSKÉHO 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ		www.NewVisit.cz info@NewVisit.cz +420 493 035 335	
NÁZEV AKCE:					
Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“					
Žižkovo náměstí					
NÁZEV VÝKRESU: ŠIRŠÍ VZTAHY					
STUPEŇ	DATUM	FORMÁT	Č. PŘÍLOHY	05.	
územní studie	01/2019	A4/A4	1:2000/5000/10000		

Autorská práva: Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000Sb. (autorský zákon). Autor uděluje souhlas s užitím projektové dokumentace pro město Nové Město nad Metují. Reprodukce, zveřejňování a jiné šíření, jakékoliv části projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či výstavbu jiných staveb nebo použití jinou osobou je zákonem zakázáno. Bez předchozího písemného souhlasu autora nelze provádět změny projektu či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastnická autorských práv jsou vyhrazena a chráněna zákonem.

1.6. Stávající veřejná infrastruktura

1.6.1. Občanská vybavenost

1.6.1.1. Občanská vybavenost - analýza

ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÁ ŠKOLA

Uliční frontu náměstí tvoří výrazně objekt školy. Zřizovatelem Základní školy a Mateřské školy Krčín je Nové Město nad Metují.

(Základní škola a Mateřská škola Krčín, Žižkovo nám. 1, 549 01 Nové Město nad Metují, <http://www.zskrcin.cz/>)

Směrem do navazující ulice 1. máje pokračuje areál školy a školky. Ten se nachází v bývalém objektu radnice a pozdějších přístaveb.

ČESKÁ POŠTA

Objekt bývalé radnice je využíván rovněž Českou poštou.

SBOR DOBROVOLNÝCH HASIČŮ KRČÍN

Sbor využívá objekt garáže navazující na zadní trakt radnice.

Knihovna v ul. 1. máje byla zrušena. Knihovna od roku 2013 nefunguje.

Areál chovatelů ZO – ČSCH (společný vstup do areálu restaurace U Holubů.)

RESTAURACE

Součástí území je Restaurace U Holubů.

SLUŽBY / KOMERCE

Do ploch SM (Smíšená obytná městská) jsou situovány provozy, které jsou obsluhovány z prostoru náměstí. Jde o firmy K Plasty s.r.o. (META Krčín a.s.), stavebniny, Sg Partner s.r.o., autoprodej Bareš, Serena . . .

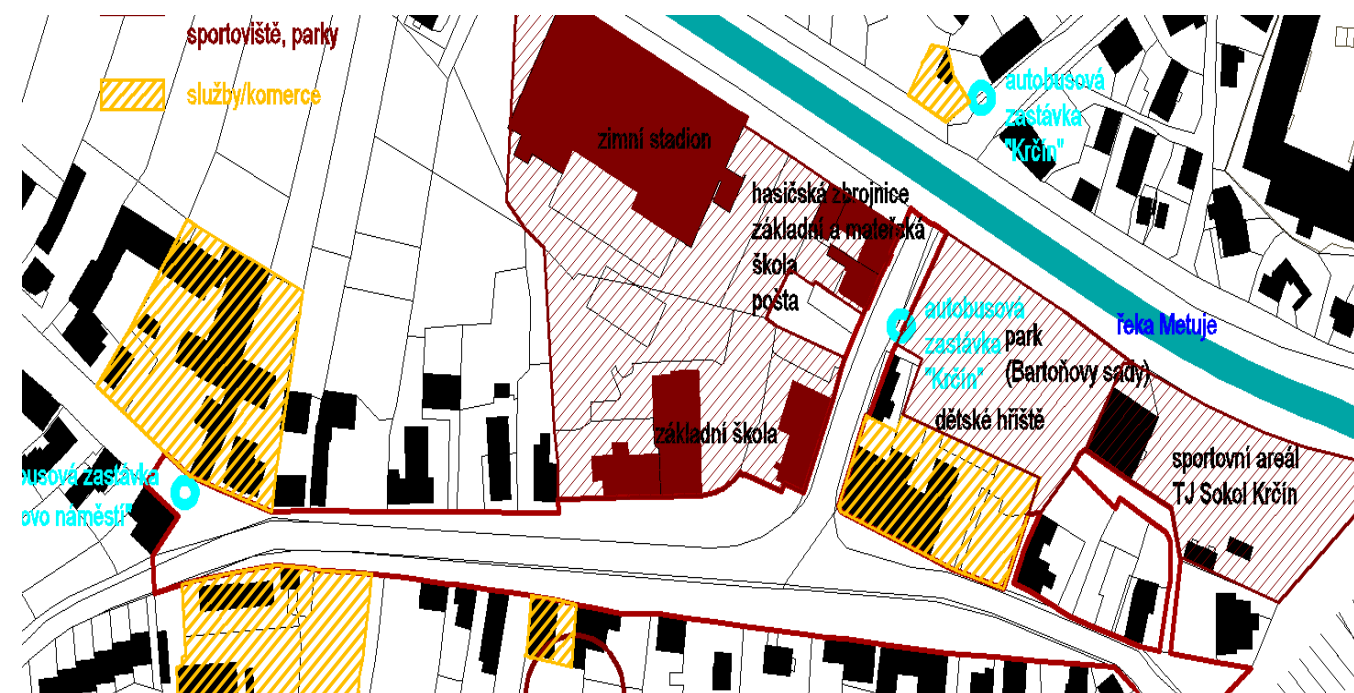
V návaznosti řešeného území se nachází areály:

Areál Sokola (Tělocvičná jednota Sokol Krčín)

Zimní stadion (Tělovýchovná jednota Spartak Nové Město nad Metují, z.s.)

Bartoňovy sady

Dětské hřiště



1.6.1.2. Občanská vybavenost – východisko pro koncepci

OBČANSKÁ VYBAVENOST A VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

Areál školy se výrazně uplatňuje v urbání struktuře náměstí i jeho okolí. Předprostor školy by měl mít větší interakci s náměstím a měl by být víc zapojen do jeho života. Chybí větší otevřenost. Kvalita předprostoru je nízká.

Dnes prostor před školou nenabízí příjemné pobytové místo, chybí důvod jej využívat, je fádni, nenabízí odpovídající funkce. Je nutno zlepšit kvalitu předprostoru školy a nabídku možností jeho využití. Veřejné prostranství veřejných budov by mělo být živé a kvalitní, navíc budova a náměstí se vzájemně ovlivňují a bylo by dobré toho využít. Podoba a obsah se může vzájemně doplňovat.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ NAVAZUJÍCÍCH VYHRAZENÝCH AREÁLŮ

Významná vyhrazená veřejná prostranství, který souvisí s náměstím a prostupností území představuje školní areál směrem od náměstí k Metují a hokejové hale. Bylo by dobré prověřit možnosti jeho zkvalitnění (vnitřní řešení) a možnosti zapojení do urbanizmu města (vnější vztahy a prostupnost).

OBCHOD A SLUŽBY:

Komerční život se do prostoru náměstí moc nepromítá. Komerční život je až na restauraci uzavřený. Charakter provozoven (prodej stavebnin, výroba) navíc nenabízí možnosti zatraktivnění prostoru náměstí a rozšíření jeho pobytových funkcí. Jejich vztah ke kvalitě veřejného prostoru je dnes neutrální až mírně negativní.

Bylo by vhodné, a to nejen s možnostmi dostavby uliční fronty náměstí a proluk prověřit možnosti rozvoje obchodů a služeb, které by byly více zapojeny do jeho života a pomohly jej zkvalitnit, zatraktivnit a zabydlet. Vhodně doplnit obsahovou náplň a strukturu komerčního využití náměstí.

Do souvislostí obnovy náměstí je rovněž nutno zakomponovat záměry stakeholderů. Zúčastněné strany by měli konkretizovat své zájmy v rozvoji území.

1.6.2. Sportovní areály

1.6.2.1. Sportovní areál Sokol - analýza

Sportovní areály se nenacházejí v řešeném území, nicméně se významně uplatňují v navazující urbanistické a dopravní struktuře. Areál Sokola (Tělocvičná jednota Sokol Krčín) je dopravně obsluhován přímo z náměstí. V sousedství je zimní stadion. Škola má na zahradě venkovní hřiště přístupné z náměstí a z ul. 1. máje.

Areál je přístupný po místní živičné komunikaci, která před objektem Sokola přechází do nezpevněných ploch. Před objektem Sokola je drobné parkoviště (cca 10 parkovacích míst).

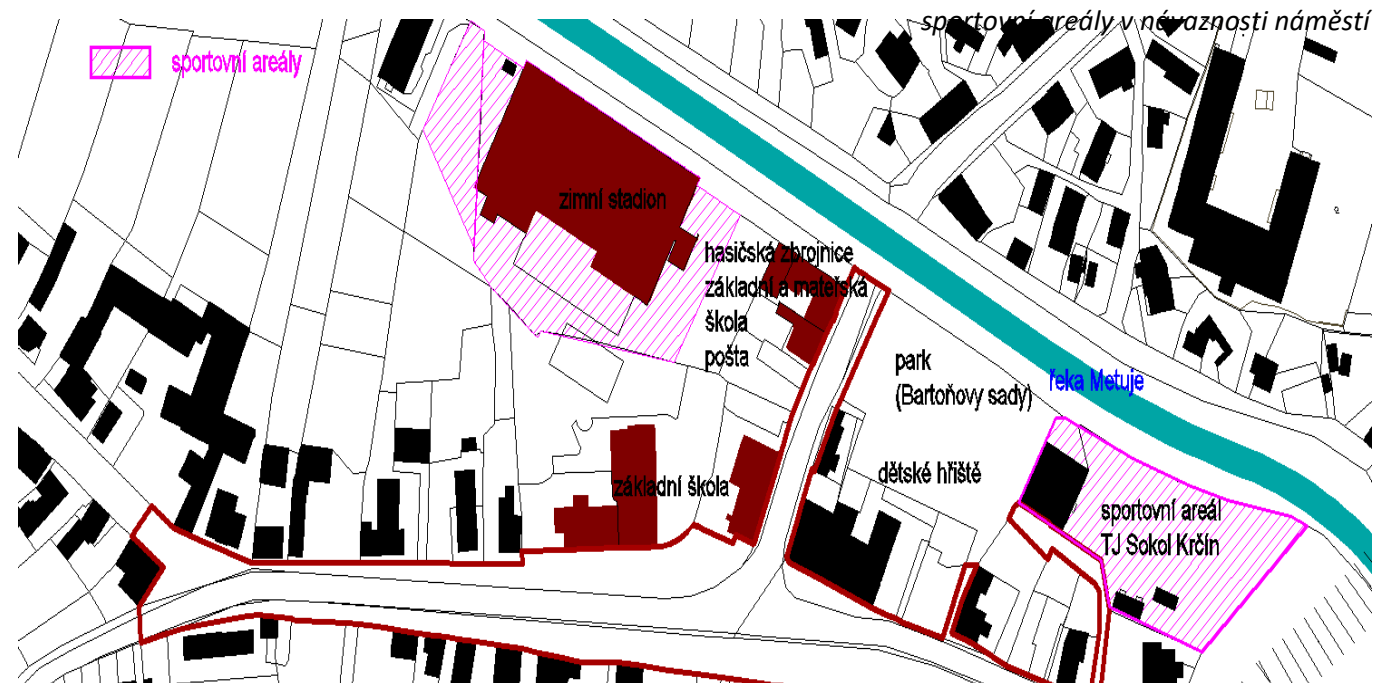
1.6.2.2. Sportovní areál Sokol – východisko pro koncepci

Místní komunikaci řešit provozně i materiálově v souvislostech obnovy náměstí.

Před objektem Sokola legitimizovat prostor pro dopravu v klidu.

V souvislostech obnovy náměstí řešit jeho pěší propojení přes parcelu č. 675/15 s parkem a areálem Sokola.

V souvislosti s řešením komunikací, cest a dopravy řešit adekvátní způsob přechodu do navazujícího parku (, kde je dětské hřiště)..



1.6.3. Dopravní infrastruktura

1.6.3.1. Dopravní infrastruktura - analýza

Silnice a komunikace

Prostorem náměstí prochází silnice II/308 Černčická směrem na Hradec králové a dále silnice III/ 30821 Dobrušská ve směru na Dobrušku. Na náměstí navazuje směrem k mostu přes Metuji a kostelu sv. Ducha místní komunikace Husitská. Všechny komunikace jsou obousměrné.

Silnice se v prostoru náměstí výrazně a negativně uplatňují. Dopravní prostor s plochami pro dopravu v klidu a vjezdy k usedlostem de-facto dnes utváří podobu náměstí.

Význam silnic byl navíc ještě podpořen projektem Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín) realizované v roce 2018 v rámci projektu "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu".

Územní plán navrhuje přeložku silnice II/308 a její napojením na přeložku I/14 v délce od areálu Osmy po železniční most.

Územní plán propojuje místní komunikaci náměstí s rozvojovou zastavitelnou plochou Z.K6.

Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín) r. 2018 v rámci projektu "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu".



Veřejná doprava- autobusová

V řešeném území se nacházejí dvě zastávky hromadné veřejné dopravy:

Nové Město nad Metují, Krčín, most

Nové Město nad Metují, Krčín, Žižkovo nám

Autobusová zastávka Nové Město nad Metují - Krčín, most je frekventovaná, zastavují zde dálkové autobusové linky. Zastávka je opatřena zděným přístřeškem.

Autobusovou zastávku Nové Město nad Metují - Krčín, Žižkovo nám využívají místní linky.

(Počet odjezdových stání: 2, Obsluhováno linkami: 000261, 640022, 640025, 640027, 640035, 640102, 640103, 640111, 640120, 640133, 640135, 640202, 640325, 640381, 640384, 640432, 640433, 660046)



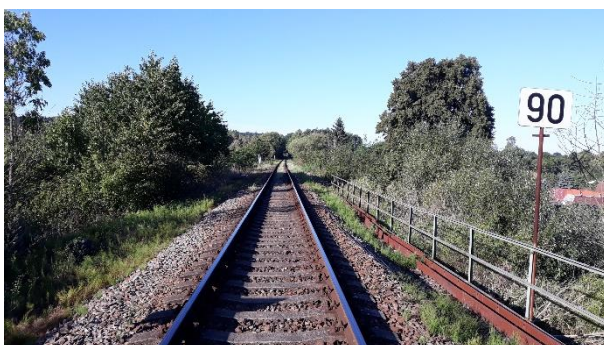
Nové Město nad Metují, Krčín, Žižkovo nám



Nové Město nad Metují, Krčín, most

Veřejná doprava - železniční

Výstavba železniční trati a viaduktu v letech 1874/5 výrazně ovlivnila území a místní čtvrť Budín.



Infrastruktura pro pěší

Prostor pro pohyb pěších je nevládný, nesourodý a roztržštěný do řady ploch a materiálů. Je tvořen velkoformátovou betonovou dlažbou 50x50cm, různorodou zámkovou dlažbou

dlažba zámková typ "A"



dlažba zámková typ "B"



dlažba zámková typ "C" (10x20cm)



dřívější betonová velkoformátová dlažba 50x50cm



K materiálové nesourodosti přispívají další plochy dlážděné žulovou kostkou 8/10, žulovou mozaikou 4/4, plochy živičné, plochy betonové, plochy šterkové, plochy jiných betonových dlažeb apod.

Prosto pro pěší v rámci celého náměstí není řešen v jedné úrovni. Striktně se vylišuje prostor silnic, vjezdů a chodníků.

V průběhu zpracování analýz probíhala zádlážba některých chodníků zámkovou dlažbou 10x20cm v souvislosti výše uvedené Rekonstrukce vozovky III/30821.

Doprava v klidu

Organizace a řešení parkování se spolu se silnicemi, s vjezdy a chodníky podílí na negativní podobě celého náměstí. Parkování je řešeno v asfaltu.

Chybí koncept či princip parkování v prostoru náměstí.

Vstupy a vjezdy do objektů

Vstupy a vjezdy do objektů jsou rovněž velmi různorodé. V napojení na silnice Černčickou a Dobrušskou jsou vesměs živičné, blíže objektům a přes chodník je potom povrch velmi různorodý a tvořen betonovou dlažbou velkoformátovou, různými druhy zámkové dlažby, žulovou kostkou 8/10, žulovou mozaikou 4/6, betonem, šterkem atd.

Bezbariérovost

Území je prostupné bezbariérově. Nicméně pohyb celým náměstím a tím jak je organizován je velmi diskomfortní. Materiálové provedení neadekvátní, povrchy nerovné a zborcené, vše působí vizuálně dojmem špinavé ulice místo náměstí.

Cyklistická doprava

Územím je trasována cyklotrasa 4034 Náchod Staré Město – Jaroměř.

více viz.:

Zpracování koncepce dopravy v klidu města, Nové Město nad Metují, Prosinec 2013

Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji, příloha č. 1, situace ve městech a jejich okolí

Územní plán Nového města nad Metují, 2018

Územně analytické podklady ORP Nové Město nad Metují

Strategický plán města Nové Město nad Metují do roku 2020

Žižkovo náměstí
územní plán – koncepce dopravy

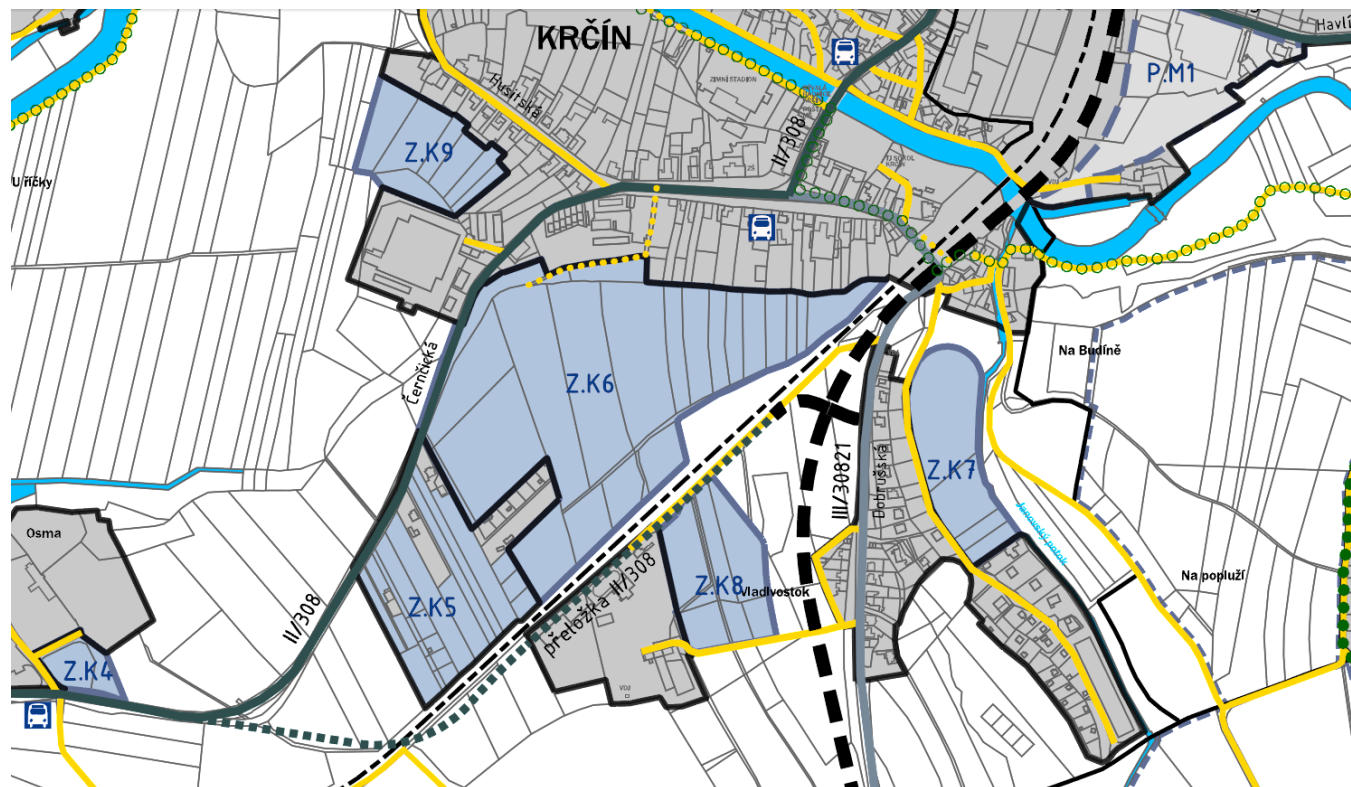


schéma prostorové roztržitosti a materiálové nesourodosti povrchů náměstí

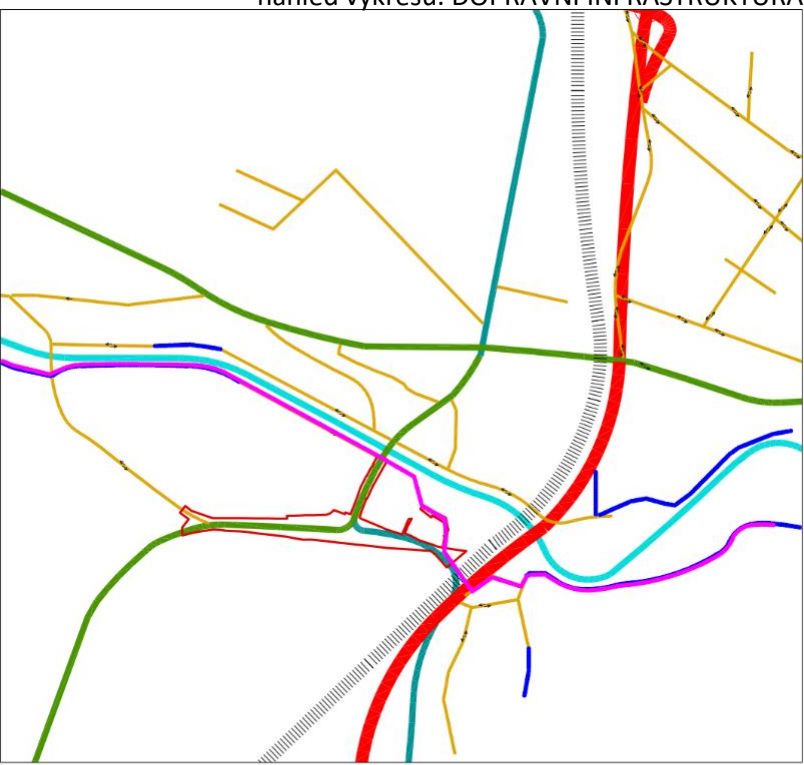
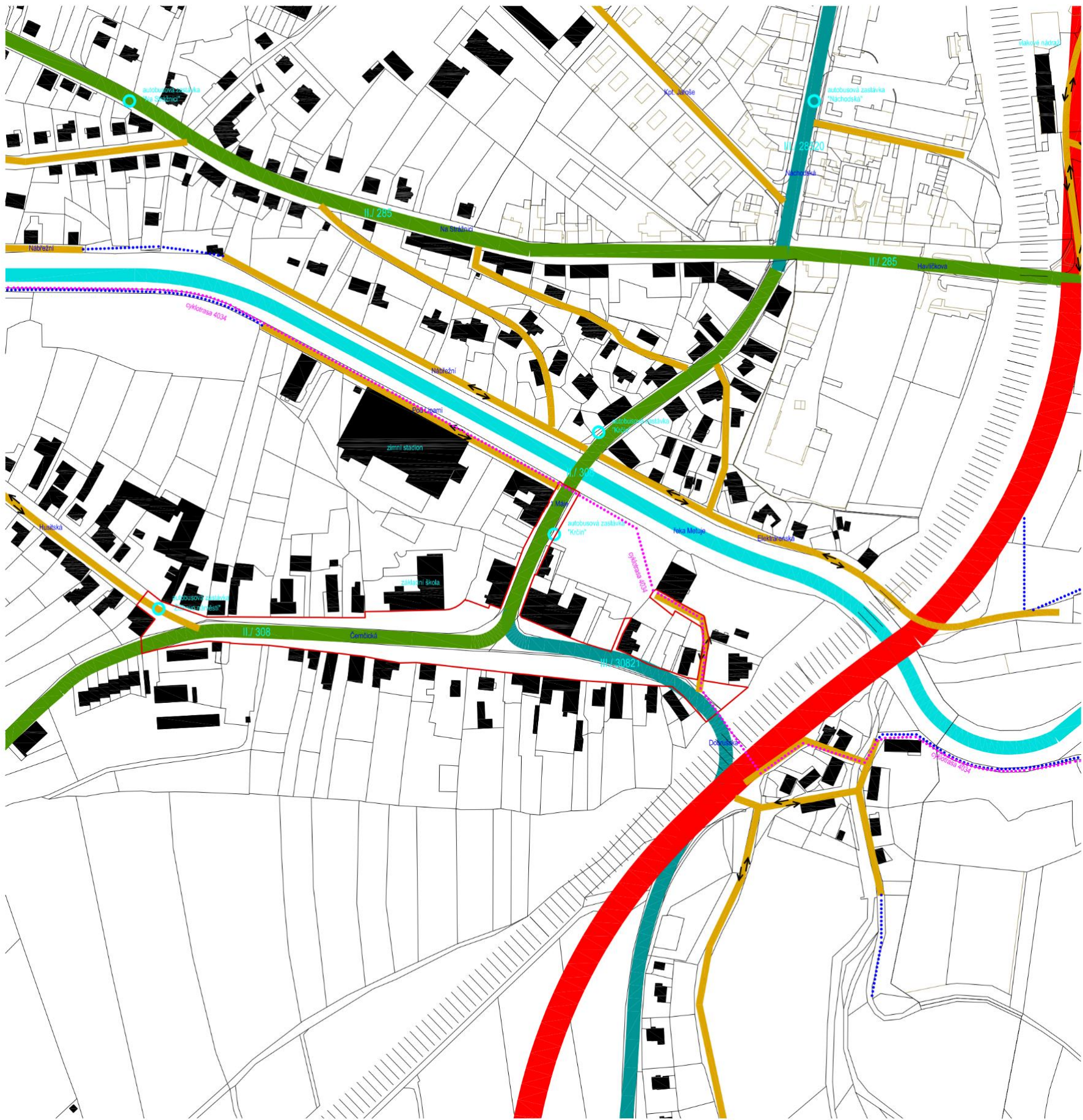


1.6.3.2. Dopravní infrastruktura – východisko pro koncepci

širší vztahy
územní plán – koncepce dopravy (přeložka silnice II/308,
z náměstí je navržena místní komunikace do lokality Z.K6)



Prostor náměstí řešit jako celek a jako jeden prostor maximálně jednoduše.
Utlumit negativní působení silnic III. tř. a II. tř. (Předpoklady rovněž viz. územní plán.)
Nově řešit dopravu v klidu v rámci cílové koncepce náměstí.
Posílení ostatní nemotorové mobility, pěší dopravy, bezpečnosti.
Posílení významu pobytového prostoru.
Náměstí by mělo být řešeno v jedné úrovni od fasády k fasádě.
Klást důraz na jednotu, kvalitu, trvanlivost a vhodnost použitých materiálů.
Řešit důležité komunikační vazby s přesahem od náměstí do navazujícího urbanizmu.
Zkvalitnit náměstí pro obyvatele a vůbec všechny uživatele.



PŘEHLEDKA
m 1: 7 000

- LEGENDA
- hranice řešeného území
 - komunikace I. třídy
 - komunikace II. třídy
 - komunikace III. třídy
 - účelové komunikace
 - směry dopravy
 - železniční trať
 - návaznost s přeložkou V14
 - cyklotrasa
 - významná propojení

ZADAVATEL		Město NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastoupeno: Petr Hábile, starosta Mgr. Adam Balcar, referent územního plánování			
		Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ www.novemestonm.cz posta@novemestonm.cz 491 419 611			
		ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE			
		Hlavní architekt: ING. ET ING. TOMÁŠ JIRÁNEK autor			
		Architekti a projektanti (spolusoutaři): ING. VLASTIMIL KOUPAL, OUDŘEJ ČERNÍK, DIS., ING. JITKA JIRÁNKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRADESKÁ KOHOPIKOVÁ KOMENSKÉHO 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ www.NewVisit.cz info@NewVisit.cz +420 493 035 335			
NÁZEV AKCE:					
Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“ Žižkovo náměstí					
NÁZEV VÝKRESU: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA					
STUPEŇ	DATUM	FORMÁT	MĚŘÍTKO	PAŘE	Č. PŘÍLOHY
Územní studie	01/2019	4xA4	1:2000/7000		06.

Autorská práva: Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000Sb. (autorský zákon). Autor ulehčuje souhlas s užitím projektové dokumentace pro město Nové Město nad Metují. Kopírování, zveřejňování a jiné šíření jakékoliv části projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či výstavbu jiných staveb nebo součástí jinou osobou je zákonem zakázáno. Bez předběžného písemného souhlasu autora nelze provádět změny projektu či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastnická autorských práv jsou vyhrazena a chráněna zákonem.

1.6.4. Technická infrastruktura

Zásobování elektrickou energií, síť elektrického vedení

Zásobování vodou

Kanalizace a čištění odpadních vod

Zásobování plynem

Zásobování teplem

Telekomunikace, sdělovací kabely

1.6.4.1. Technická infrastruktura – analýza

Zásobování elektrickou energií, síť elektrického vedení

Sítě elektrického vedení jsou trasovány nadzemí na betonových sloupech.

V území jsou sítě sdělovacího vedení trasovány nad zemí, místy na dřevěných sloupech.

Veřejné osvětlení je zajištěno uličními lampami.

Samostatně jsou osvětleny přechody pro chodce.

Ostatní sítě technické infrastruktury jsou trasovány v zemi.

Místní rozhlas je osazen na sloupech veřejného osvětlení.

1.6.4.2. Technická infrastruktura – východisko pro koncepci

Nadzemní elektrické vedení přeložit do země.

Sdělovací vedení řešit tak, aby se v prostoru náměstí neuplatňovalo.

V rámci konceptu obnovy náměstí řešit nově veřejné osvětlení, řešit celostně v souvislostech nové urbanisticko-architektonické koncepce.

Provéřít potřebu pitné vody a kanalizace v rámci obnovy náměstí.

Provéřít vodní prvek.

Řešit odvodnění a vůbec hospodaření s vodou v rámci návrhu a to v celém řešeném území.

V rámci návrhu uspořádání prostoru prověřit možnosti sdružení sítí do kolektoru.



PŘEHLEDKA
m 1: 3 000

- LEGENDA
- hranice řešeného území
 - elektrické vedení
 - kanalizace
 - městský rozhlás
 - plyn
 - komunikační vedení
 - horkovod
 - veřejné osvětlení
 - vodovod



ZADAVATEL					
		Město NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ zastoupeno: Petr Hable, starosta Mgr. Adam Balcar, referent územního plánování			
		Adresa: NÁMĚSTÍ REPUBLIKY 6, 549 01 NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ posta@novemestonm.cz 491 419 611 www.novemestonm.cz			
ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE		Hlavní architekt: ING. ET ING. TOMÁŠ JIRÁNEK autor			
		Architekti a projektanti (spolautoři): ING. VLASTIMIL KOUPAL, ONDŘEJ ČERNÍK, DIS., ING. JITKA JIRÁNKOVÁ, ING. KRISTÝNA HRADSKÁ KOHOPIKOVÁ KOMENSKÉHO 264, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ www.NewVisit.cz info@NewVisit.cz +420 493 035 335			
NÁZEV AKCE: Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“ Žižkovo náměstí					
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA					
STUPEŇ	DATUM	FORMÁT	HEŘTKO	PAŘE	Č.PŘÍLOHY
územní studie	01/2019	A4	1:2000/3000		07.

Autorská práva: Projektová dokumentace je autorským dílem ve smyslu zákona č. 121/2000Sb. (autorský zákon). Autor ukočuje souhlas s užitím projektové dokumentace pro město Nové Město nad Metují, Kopřivnici, Zvěřetice a jiné účely, jakákoliv část projektové dokumentace, zejména použití pro projektování či výstavbu staveb nebo použití jiné osobou je zakázáno. Bez předběžného písemného souhlasu autora nelze provádět změny projektu či stavby prováděné podle tohoto projektu. Veškerá práva vlastnická autorských práv jsou vyhrazena a chráněna zákonem.

1.7. Veřejné prostranství

1.7.1. Veřejné prostranství – analýza

materiálové provedení povrchů / veřejné osvětlení / drobná občanská vybavenost

- Celý prostor náměstí je značně materiálově nesourodý.
- Povrchy chodníků a vůbec všechny plochy pro pěší provoz jsou z celé řady různorodých materiálů.
- Problémem je oprava chodníků. Chodníky jsou předlážděny z velkoformátové betonové dlažby 50x50 do různých typů dlažeb zámkových.
- Některé dlažby a zpevněné plochy v prostoru náměstí realizují obyvatelé navazujících domů.
- Rovněž vjezdy do institucí a soukromých objektů jsou velmi nesourodé.
- Provedení chodníků, vjezdů a ostatních ploch pro pěší provoz je z nekvalitních materiálů ve vztahu k významu náměstí i ve vztahu k zajištění potřebné nadčasovosti materiálu v prostoru.
- Použitý materiál (až na výjimky, které patří do mozaiky nespořodosti) není nadčasový, je tendenční, módní a rychle stárnoucí, navíc svádějící od počátku k tomu jej vyměnit. (Levný a tendenční materiál povrchů nemůže nikdy vyvážit materiál přírodní a nadčasový.)
- Obruba kolem silnic je betonová, silniční, část obruby je kamenná v různém provedení.
- Součástí prostoru náměstí je kříž s Kristem z r. 1881. Kříž je umístěn v návaznosti komunikace a zpevněné plochy ze zámkové dlažby. Plastika má nevhodné okolí.
- Jak bylo uvedeno předešle, v prostoru náměstí se negativně uplatňuje nadzemní elektrické a sdělovací vedení.
- V centru náměstí, v prostoru křižovatky silnic 1. máje, Černčická, Dobrušská jsou před parc. č. st. 48 umístěny nádoby na separovaný odpad. Nádoby jsou umístěny rovněž na zámkovou dlažbou vydlážděné ploše u vjezdu do stavebnin.
- Veřejné osvětlení je řešeno uličními lampami.
- Součástí prostoru před školou je informační válec, druhý je umístěn v pruhu trávy před stavebninami.
- U parkoviště před restaurací U Holubů jsou informační panely.
- V prostoru před školou jsou odpadkové koše, lavička a vlajkosláva (2 stožáry.)

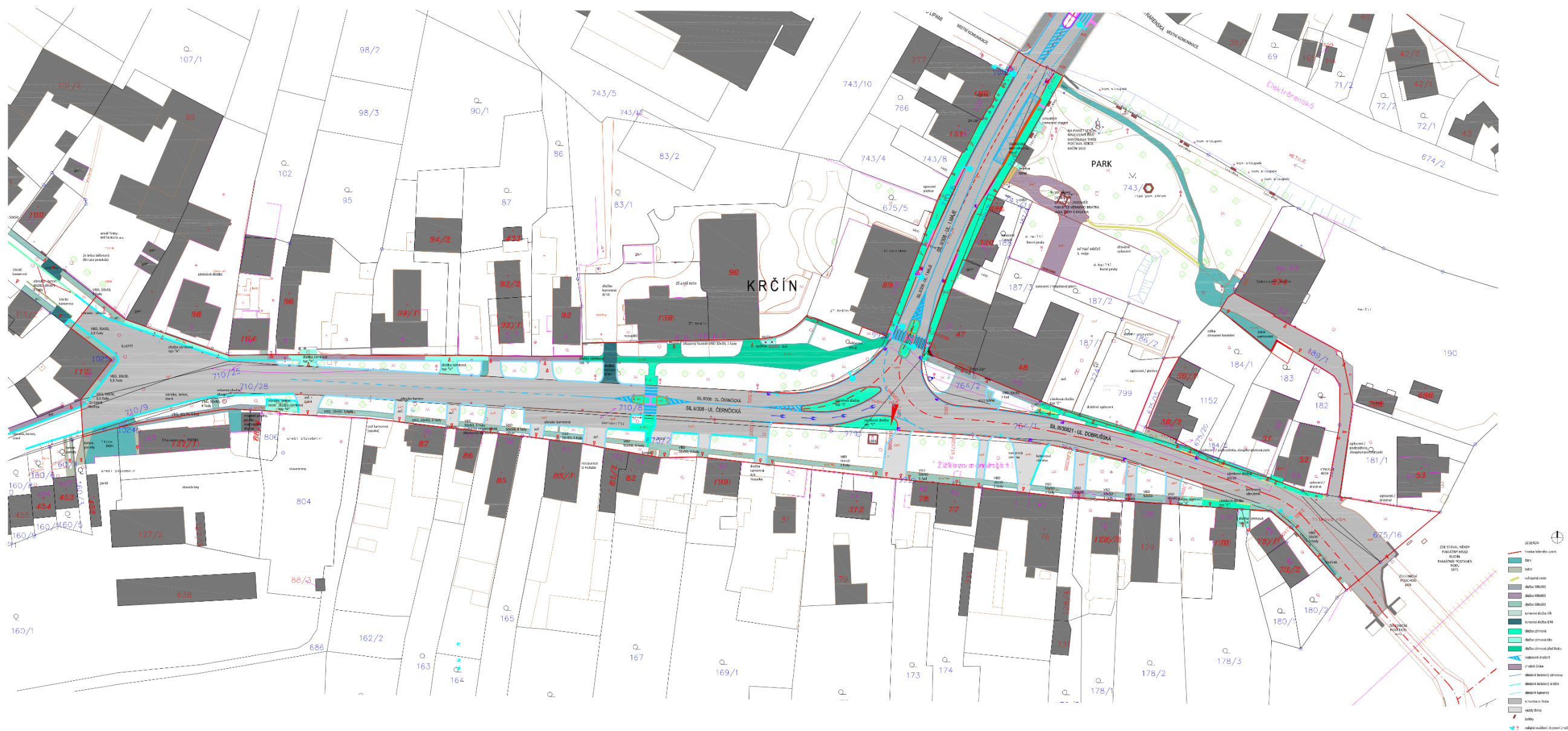
1.7.2. Veřejné prostranství – východiska pro koncepci

materiálové provedení povrchů / veřejné osvětlení / drobná občanská vybavenost obce

- Náměstí řešit jako jednoduše jako jeden prostor.
- Náměstí prostorově a půdorysně zcelit.
- Odstranit vizuální smog, nahradit a usouladit materiály v ploše náměstí. Náměstí řešit úsporně v jednotných, kvalitních a trvanlivých materiálech tak, aby byla zajištěna kvalita veřejného prostoru, architektonická úroveň, nadčasovost, estetická kvalita a vizuální kultura.
- Náměstí opatřit odpovídající drobnou vybaveností (mobiiliář aj.). Prvky by měly být jednoduché, jednotné a maximálně funkční na místech, kam patří.
- Pozornost věnovat atributům. Dnes je jedním z nich kamenný kříž. Provéřit možnosti umění v prostoru či vodního prvku.
- Náměstí řešit v jedné úrovni, zvýšit bezpečnost, bezbariérovost, mobilitu a význam pěší dopravy a cykloprovozu.
- Řešit celostně dopravu v klidu.
- V souvislostech územního plánu je šance na utlumení automobilové dopravy. Zklidněním veřejného prostranství lze zvýšit jeho kvalitu.
- Řešit napojení s okolím, prostupnost navazujícího území, napojení na Sokolovnu.
- Provéřit možnosti dostaveb v prolukách.
- Náměstí řešit s ohledem na možnosti pořádání společenských, komerčních a jiných akcí. Posílit vnímání náměstí jako společenského prostoru.
- Provéřit možnosti zlepšení kvality a aktivity parteru, tak aby obchod a služby pozitivně působily na život v prostoru náměstí.
- Dnes je prioritou pouze dopravní propojení, náměstí je pouze tranzitním a dopravním prostorem. Zvýšit pobytové možnosti. Polidštit veřejné prostranství. Řešit přehledné příčné uspořádání.
- Zlepšit zastávky hromadné dopravy.
- Řešit přechody přes silnice.
- Řešit veřejné osvětlení.
- Stávající síť elektrického a sdělovacího vedení dát pod zem.
- Řešit v celém prostoru problematiku nakládání s dešťovou vodou.
- Zaměřit se na prostor před školou, který by měl být funkčně provázán s navrženou koncepcí.
- Řešit místa na separovaný odpad.
- Provéřit možnosti objektů a zařízení pro služby včetně přípojek.

Náměstí potřebuje obnovit, potřebuje jednoduchost, odpovídající materiály, potřebuje nalézt ztracenou tvář.

Velmi cenné jsou vazby náměstí na širší kontext území. V dosahu je školní venkovní areál, park, Sokolovna, průchozí nábreží řeky Metuje a okolní krajina, dostupné je centrum města. Tyto vazby, především pak snadnou dostupnost centra města krajinou kolem Metuje je třeba podporovat a rozvíjet.

[illegible]

1.7.3. Fotodokumentace – veřejné prostranství

URBANISMUS, DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, DOPRAVA V KLIDU, MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ PLOCH, OBČANSKÁ VYBAVENOST, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA, DROBNÁ VYBAVENOST, ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ . . .









FOTODOKUMENTACE – ŠIRŠÍ VZTAHY





1.8. Veřejná zeleň

1.8.1. Veřejná zeleň – analýza

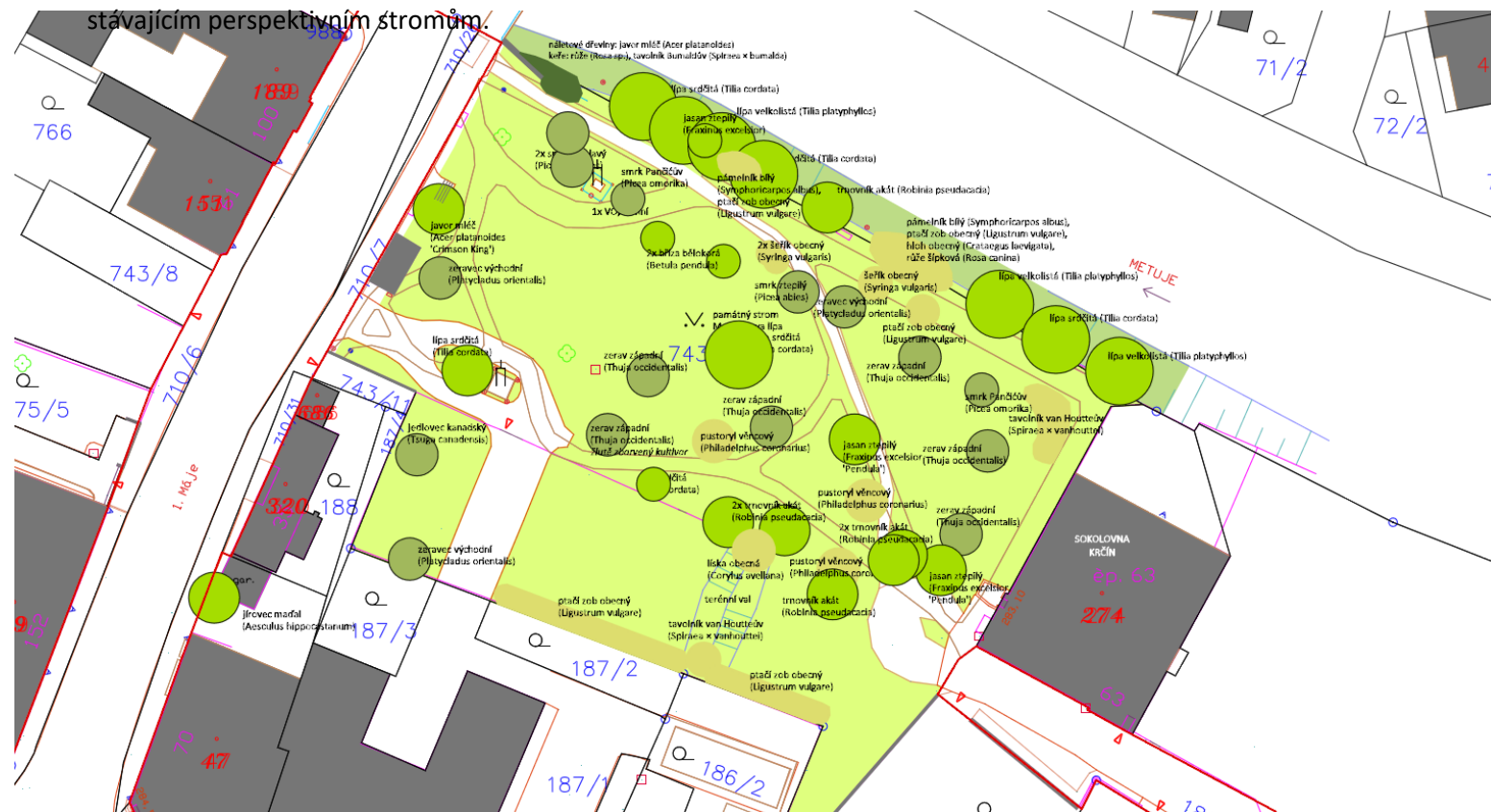
- Kvalita veřejné zeleně v prostoru náměstí je nízká a neuspokojivá a to i přesto, že stromy rostou v travnatých pruzích kolem silnic.
- Většinovým druhem zastoupeným v prostoru náměstí je kultivar javoru mléče s kulovitou korunou (Acer platanoides 'Globosum'), dále je místy zastoupen hloh obecný (Crataegus laevigata).
- V prostoru před školou je zastoupen javor mléč (Acer platanoides), který byl kdysi udržován řezem. V předprostoru školy jsou keřové výsadby. Zastoupen je: smrk sivý (Picea glauca 'Conica'), jalovec (Juniperus × media 'Pfitzeriana Aurea'), zlatice (Forsythia), jalovec obecný (Juniperus communis), trojpek drsný (Deutzia scabra). Před novým křídlem školy roste živý plot (tavoľník Bumaldův - Spiraea × bumalda). Ze stromů zde byly vysazeny: borovice černá (Pinus nigra), douglaska tisolistá (Pseudotsuga menziesii var. menziesii), v poslední době byl vysazen u školy kultivar buku lesního (Fagus sylvatica). Ořešák (Juglans regia) mezi plotem a školním parkovištěm byl odstraněn.
- Zeleň v prostoru před školou je chaotická, její umístění, způsob výsadeb a použité druhy jsou pro prostor náměstí zcela nevhodné.
- V travnatém prostoru před parc. č. st. 128/3 je studna a je zde vysazena skupina keřů. Rostou zde jalovce (Juniperus × media 'Pfitzeriana Aurea', Juniperus × media 'Pfitzeriana'), zlatice (Forsythia), mandloň nízká (Prunus tenella). Výsadby jsou pro prostor náměstí nevhodné.
- U kamenného památníku na Budím pod železničním náspem ve východním cípu náměstí rostou dvě lípy velkolisté (Tilia platyphyllos). V travnaté ploše u silnice jsou dva jalovce čínské (Juniperus chinensis cv. sp.).
- Travnaté plochy se dnes půdorysně odvíjejí od dopravního řešení náměstí a vjezdů do objektů. Bylo by dobré v souvislostech celkové koncepce přehodnotit toto řešení a členění náměstí.
- Vzhledem k významu navazujícího parku, který je navíc propojen s řešeným územím byla provedena jednoduchá inventarizace dřevin i zde. Park by si zasloužil citlivou obnovu s maximálním respektem ke stávajícím perspektivním stromům.

1.8.2. Veřejná zeleň – východiska pro koncepci

- Veřejnou zeleň řešit v souvislostech budoucí koncepce náměstí.
- Nově vysazovaným stromům zajistit odpovídající podmínky a dostatečný prostor pro jejich vývoj a růst.
- Prostor před školou vyčistit od nevhodných dřevin a řešit v souvislostech náměstí.
- Obdobně řešit travnatou plochu s keři před parc. č. st. 128/3. Ponechat a obnovit studnu s pumpou.
- Provéřit potřebu stávajícího půdorysného členění travnatých ploch v prostoru náměstí.
- Zvážit vhodný druh stromů do prostoru náměstí.

Park – Bartoňovy sady (1908)

- V souvislostech konceptu řešeného území zpracovat odpovídající projektovou dokumentaci na revitalizaci parku. Tedy nejenom vegetačních prvků, ale veškerých prvků (cest, drobné architektury, mobiliáře, osvětlení . . .). Nutné je rovněž provést odpovídající inventarizaci dřevin a navrhnout pěstební opatření.



Stromy v řešeném území v aplikaci Stromy pod kontrolou.
<https://www.stromypodkontrolou.cz/map/>





ZADAVATEL mm mnoho město nad metuji		Město Žižkov, územní studie Žižkovské náměstí, územní studie	
PRACOVNÍK PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE new visit		Město Žižkov, územní studie Žižkovské náměstí, územní studie	
PROJEKTOVÁ PRÁCE Územní studie veřejného prostranství „Nové Město nad Metují“ Žižkovo náměstí		Město Žižkov, územní studie Žižkovské náměstí, územní studie	
Město Žižkov, územní studie Žižkovské náměstí, územní studie		Město Žižkov, územní studie Žižkovské náměstí, územní studie	

1.8.3. Vegetační prvky – fotodokumentace



1.9. Voda v území

1.9.1. Voda v území - analýza

- Součástí řešeného území je studna s pumpou před parc. č. st. 128/3. Studna je zajímavým prvkem a mělo by dojít k její obnově a ke zprovoznění pompy. Při úpravách náměstí by měla být zachována.
- Vodní prvky se v řešeném území nenacházejí.

1.9.2. Voda v území – východisko pro koncepci

- Zachování a obnova studny.
- V rámci koncepce náměstí řešit hospodaření s dešťovou vodou.
- Provéřit možnosti umístění vodního prvku, pítka apod.

1.10. Odpadové hospodářství

1.10.1. Odpadové hospodářství – analýza

- V prostoru náměstí se nacházejí dvě místa na separovaný odpad. Jedno místo u vjezdu do stavebnin, druhé je před parc. č. st. 48 přímo v centrální ploše náměstí.
- Dnes řešení kontejnerů na separovaný odpad vizuálně degraduje veřejné prostranství náměstí. Nádoby by se v prostoru neměly pokud možno vůbec pohledově uplatňovat.
- Základní škola má kontejnery umístěné na pozemku st. 138 v sousedství náměstí a na pozemku parc. č. st. 89 za ohradní zdí do ul. 1. máje.

odkaz: <https://nmnm.smartcity.cz>

1.10.2. Odpadové hospodářství – východisko pro koncepci

- Umístění nádob na separovaný odpad bude řešeno v souvislostech celkové koncepce náměstí.
- Je nutné nalézt vhodné místo v rámci řešeného či navazujícího území, případně volit neutrální a sebeneakcentující podobu nádob či na vybraném místě řešit drobnou architekturu – kultivovaný objekt jejich krytí - v souvislostech navazujícího prostoru a okolí.
- Provéřit možnosti recyklace byioodpadu.

nádoby na odpad před parc. č. st. 40 (r. 2012 / r. 2015)



nádoby na odpad před parc. č. st. 40 (r. 2018)

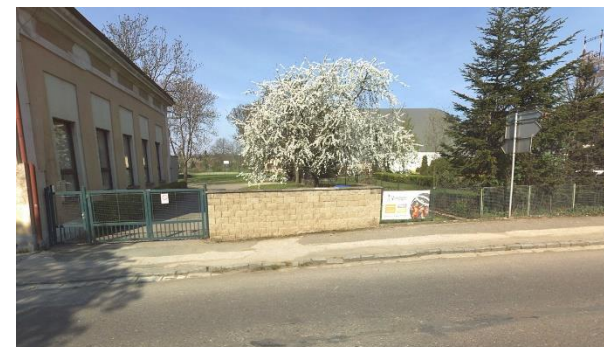


nádoby na odpad u vjezdu do areálu stavebnin (r. 2018)



základní škola - kontejnery na odpad (r. 2018)

základní škola - kontejnery na odpad (r. 2015)



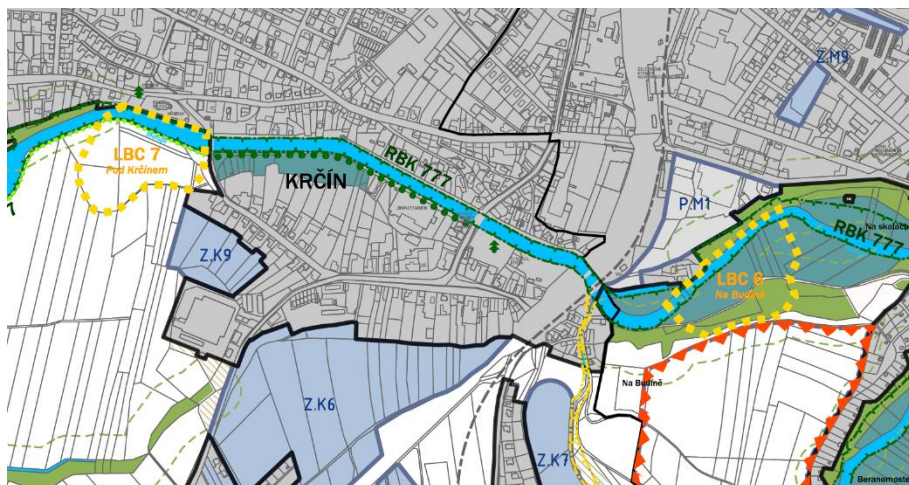
1.11. Ochrana a rozvoj hodnot území

1.11.1. Ochrana krajiny a přírody - analýza

V blízkosti náměstí protéká řeka Metuje (RBK 777). Celé navazující nábřeží a údolí řeky je velmi cenné, je nutno citlivě rozvíjet jeho pěší prostupnost.

S řešeným územím sousedí park – Bartoňovy sady.

Zájmy ochrany přírody a krajiny nejsou dotčeny, v řešeném území



územní plán – koncepce krajiny a ÚSES

1.11.2. Ochrana krajiny a přírody – východisko pro koncepci

Věnovat pozornost parku – Bartoňovy sady. Park by měl být revitalizován.

1.11.3. Ochrana kulturních hodnot - analýza

Řešené území je vedeno jako území s archeologickými nálezy.

Ochrana je vtělena do katastru nemovitostí (Způsob ochrany nemovitosti / Název / rozsáhlé chráněné území).



1.11.4. Ochrana kulturních hodnot – východisko pro koncepci

Při realizaci úprav musí být postupováno v souladu s památkovým zákonem a ostatní platnou legislativou.

Jedním z východisek studie by mělo být řešení náměstí z pohledu obnovy jeho urbanistického a historického významu, de-facto obnovy kulturního dědictví města v provázanosti se svým okolím.

1.12. Sociologický rozměr života obce

Sousedský a komunitní život

Sousedský a komunitní život nebyl předmětem analýz.

V kontaktu s veřejným prostorem je především základní a mateřská škola. Venkovní život se odvíjí na plochách nádvoří, zahrad a sportovišť za objekty. Předpolí škol je dnes neútluné, nenabízí odpovídající kvality pro venkovní pobyt.

V rámci studie by měla být řešena lepší vzájemná provázanost objektů škol s náměstím, náměstí by se mělo stát kultivovaným, kvalitním, přívětivým a bezpečným předprostorem školy. Měla by být nalezena nová kvalita dlouhodobé tradice mezi školou a náměstím. Mělo by dojít k prověření potenciálu jak děti a škola sama může využívat prostor náměstí, a naopak co škola se svým životem může náměstí dát. Nalézt oboustrannou užitečnost.

V parteru náměstí jsou služby, nicméně jsou orientovány do objektů a pozemků mimo prostor náměstí, navíc nejsou vhodné ani využitelné k oživení jeho prostoru. Studie by měla prověřit možnosti oživení života na náměstí, možnosti nabídky takových služeb, které by dokázaly jeho prostor využívat. Komerční život uvnitř náměstí dnes prakticky neexistuje, atraktivní místa pro setrvání či zastavení chybí. Bylo by dobré podporovat a zvýšit pestrost nabídky služeb v místě, tak aby došlo k oživení prostranství.

Navíc, má-li se v budoucnu v návaznosti náměstí stavět – rozvojové plochy Z.K.6, Z.K.7, Z.K.9 – prostor náměstí a jeho uliční parter by se měl cíleně zatraktivnit, oživit a zvýšit pestrost služeb, které nebudou konfliktní, ale oživující. Záměry všech stakeholderů by měly být cíleně analyzovány a zapracovány do parteru náměstí a nových dostaveb.

1.12.1. Problémy a střety záměrů

Problémem předchozí, a především dnešní doby je naprosto jednostranné utváření náměstí z pohledu dopravy. Náměstí je vnímáno pouze a jen jako tranzitní asfaltová silnice. Lépe řečeno, náměstí se ztratilo a zbyla pouze silnice a asfalt. Z náměstí se vytvořil nezajímavý prostor, kde nemá cenu se zastavit, spočinout, pobývat. Jeho potenciál se zmrazil a umrtvil, kvalita celého veřejného prostranství je velmi nízká. Náměstí je půdorysně i materiállově velmi roztříštěné a nesourodé, postrádá tvář a výraz. Výsledkem tohoto stavu je rovněž bezradnost údržby o takový prostor. Územní plán města podporuje dopravní zklidnění. Nicméně potencionálním problémem pro obnovu náměstí může být to, že nazírání dopravy bude bráno pouze a jen jako jedna z celé řady funkcí náměstí, která bude řešena naroveň s ostatními potřebami. Tedy, že prostor náměstí nemá a nemůže být v budoucnu projektován a realizován pouze z jednostranného pohledu dopravy a aut.

1.13. Ostatní

1.13.1. Údržba veřejného prostranství

Bylo by vhodné nastavit hranice pro údržbu prostoru a zpracovat plán péče či podobný materiál, který tuto problematiku bude řešit. Nemělo by docházet k tomu, že lidé si budou v prostoru náměstí sami dláždít chodník či jiné plochy, protože stará dlažba se jim špatně udržuje. Příkladem je samozřejmě víc a je třeba to ve vzájemném dialogu řešit.

náhled výkresu: VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ – CELKOVÁ SITUACE SOUČASNÉHO STAVU



ZADAVATEL		 mnm nového města nad metují nového města nad metují		sídlo nov. m. n. m. s. r. o. s. úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Adam Štěpán, sekretář kanceláře úřadu	
ZPRACOVATEL PRŮJEMOVÉ DOKUMENTACE		Ing. Vladimír Hlaváč, úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Vladimír Hlaváč, úřad		sídlo nov. m. n. m. s. r. o. s. úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Adam Štěpán, sekretář kanceláře úřadu	
Zpracovatel:		Ing. Vladimír Hlaváč, úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Vladimír Hlaváč, úřad		sídlo nov. m. n. m. s. r. o. s. úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Adam Štěpán, sekretář kanceláře úřadu	
Zpracovatel:		Ing. Vladimír Hlaváč, úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Vladimír Hlaváč, úřad		sídlo nov. m. n. m. s. r. o. s. úřad náměstí sv. kříže, 2828 Ing. Adam Štěpán, sekretář kanceláře úřadu	

2. NÁVRHOVÁ ČÁST

2.1. Vztah územní studie k plánování území

2.1.1. Doporučení - územní plán

Územní plán Nového Města nad Metují
pořizovatel: Městský úřad Nové Město nad Metují
Mgr. Adam Balcar – Odbor výstavby a regionálního rozvoje
zpracovatel: Ing. Arch. Ivan Kaplan – Agora studio, Vinohradská 156, Prah 3
datum: 2018
<http://www.novemestonm.cz/obcan/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta/>

Územní plánování - Souvislost s územním plánem:

Řešená lokalita je dle územního plánu vymezena jako plocha PV – veřejné prostranství (tedy úplně stejně jako např. Husovo náměstí v Novém Městě nad Metují).

V územním plánu je území vymezeno jako hodnotný urbanistický celek.

Územní plánování - souvislost s ÚAP:

dle ÚAP dotčené území zahrnuje:

- území s archeologickými nálezy
- vymezené jádro
- historicky cenná stavba / soubor
- významný podíl ploch občanského vybavení

Občanská vybavenost:

Velmi významnou součástí území je občanská vybavenost – školní areál. (Základní škola a Mateřská škola Krčín, 1. máje 100 (sloučená ZŠ a MŠ). Škola je spádová i pro okolní obce. Počet žáků přes 300. <http://www.zskrcin.cz/>). Vstupní parter je součástí náměstí. Bývalá radnice je využívána Českou poštou. Před bývalou radnicí jsou Bartoňovy sady – Park Krčín s dětským hřištěm.

Občanské vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení

V návaznosti území jsou významné plochy OS – občanské vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení (TJ SOKOL Krčín, Sportovní střelecký klub Krčín, zimní stadion, SK Krčínský prak, SK Krčín . . .)

Rozvoj zástavby a bydlení

V návaznosti řešeného území se uvažuje nová zástavba Z.K 4 a především Z.K 6 (60RD). V širším kontextu pak plochy Z.K9, Z.K 5, Z.K 8, Z. K 7. Zástavba podpoří urbanistickou, společenskou, aj. funkce obnovovaného náměstí.

Zeleň na veřejných prostranstvích

V návaznosti území jsou rovněž plochy sídelní zeleně ZV – zeleň na veřejných prostranstvích – Park Krčín (řešen samostatnou územní studií).

Argument pro zklidnění dopravy a snížení rychlosti

Územní plán a územně analytické podklady mohou sloužit jako argument pro řešení lepšího dopravního řešení v prostoru náměstí.

Jeden prostor – jeden celek

Územní plán pojímá náměstí jako celek, jako jedno veřejné prostranství. Územní plán je výrazným argumentem proto, aby území bylo řešeno jako jedno náměstí a jeden prostor.

Pěší propojení v navazující krajině, obnova sídelní krajiny

V rámci širších vztahů a v souvislostech územní studie krajiny je doporučeno detailněji v územním plánu řešit všechny navazující pěší propojení a to v souvislostech obnovy sídelní krajiny kolem města. Především pěší propojení v údolí Metuje, pěší propojení v krajině mezi Krčínem/ Bořetínem a centrem Nového Města nad Metují. Souvislost s plochami Z. r2 (Na Popluží) s územní studií US 8 apod.

Pěší propojení náměstí a navržené zastavitelné plochy

Studie potvrzuje pěší propojení s lokalitou Z. K6 (ÚS 5).

Studie doporučuje řešit pěší propojení s touto lokalitou rovněž chodníkem kolem stávající komunikace II/308.

Možnost výstavby

V rámci navazujících ploch SM, BV, BI, v rámci proluk po asanacích je v těchto funkčních plochách uvažována zástavba. Náměstí není stavebně mrtvé a je možno jej pozitivně stavebně dotvořit, rovněž doplnit potřebnými funkcemi, vybaveností apod.

Přeložka I/14

V referendu (2018) bylo rozhodnuto nerealizovat přeložku I/14 v trase územního plánu. Tím pádem je otazník nad přeložkou II/308. Řešení dopravy v lokalitě Z. K6 je podmíněno územní studií. Vzhledem k tomu, že vznikla patová situace, doprava v území je neudržitelná a řešení tranzitu mimo náměstí zatím v nedohlednu, hledá a doporučuje studie dopravní řešení přímo v místě, a to dopravním zklidněním a zrovnoprávněním mobility. Cílem je jeden sdílený prostor náměstí, byť tudy prochází silnice II/308 a III/30821.

2.2. Ostatní cíle a záměry (projekty) v území

Územní studie veřejného prostranství
Nové Město nad Metují - park Krčín, 2018

Doporučení:

- Je řešeno pěší propojení Žižkova náměstí se Sokolovnou.
- Je řešeno dopravní propojení náměstí se sokolovnou.
- V prostoru před Sokolovnou je ponecháno 6 parkovacích míst.
- Je doporučeno řešit venkovní areál Sokola.
- Je doporučeno prověřit možnosti pěšího propojení přímo po levém břehu řeky Metuje od parku Krčín po Budín.
- Je doporučena vhodnější zástavba v ul. 1. máje (dotvoření uliční fronty).
- Je doporučeno zastávku HD integrovat vhodně do nového objektu (zastávka brání propojení parku s ulicí a architekturou bývalého úřadu).
- Je doporučeno celý prostor komunikace 1. máje (od mostu) včetně Žižkova náměstí dopravně zklidnit (omezení rychlosti na 30 km/hod, nebo zóna 30).
- Je doporučeno prověřit oddělení parku od komunikace 1. máje betonovými záhony.



- Studie doporučuje intenzivně jednat o možnostech oživení navazujícího zahradního parteru domů kolem parku (to samé platí i pro oživení parteru do prostoru náměstí).

Dopravní projekty:

- Projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016
- Projekt "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu", r. 2018 (v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován)
- Projekt: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018
- Projekt: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016
- Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická (Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017)

Tyto projekty mají velmi negativní dopad pro kvalitu náměstí a veřejného prostranství města a náměstí. Studie se snaží eliminovat jejich negativní vliv. Celý prostor je řešen jednostranně, jen a pouze z pohledu dopravy. Silně utrpěla architektura veřejného prostoru. Řešení zhoršilo kvalitu veřejného prostoru i životní prostředí v místě. Negativně se projevuje půdorysné řešení a uspořádání ploch, roztržitost, materiálová nejednotnost, nízká vizuální kultura. Dopravní řešení cele ovládlo prostor a integritu náměstí. Silně se zhoršila mobilita prostoru pro lidi bez aut a vůbec možnosti sdílení prostoru. Jde o dlouhodobý zásah do náměstí, který nebude možno v brzké době zlepšit. Studie řeší náměstí jako celek. Bude popsáno v dalších kapitolách a v kapitole dopravní infrastruktura.

viz. samostatná kapitola doprava



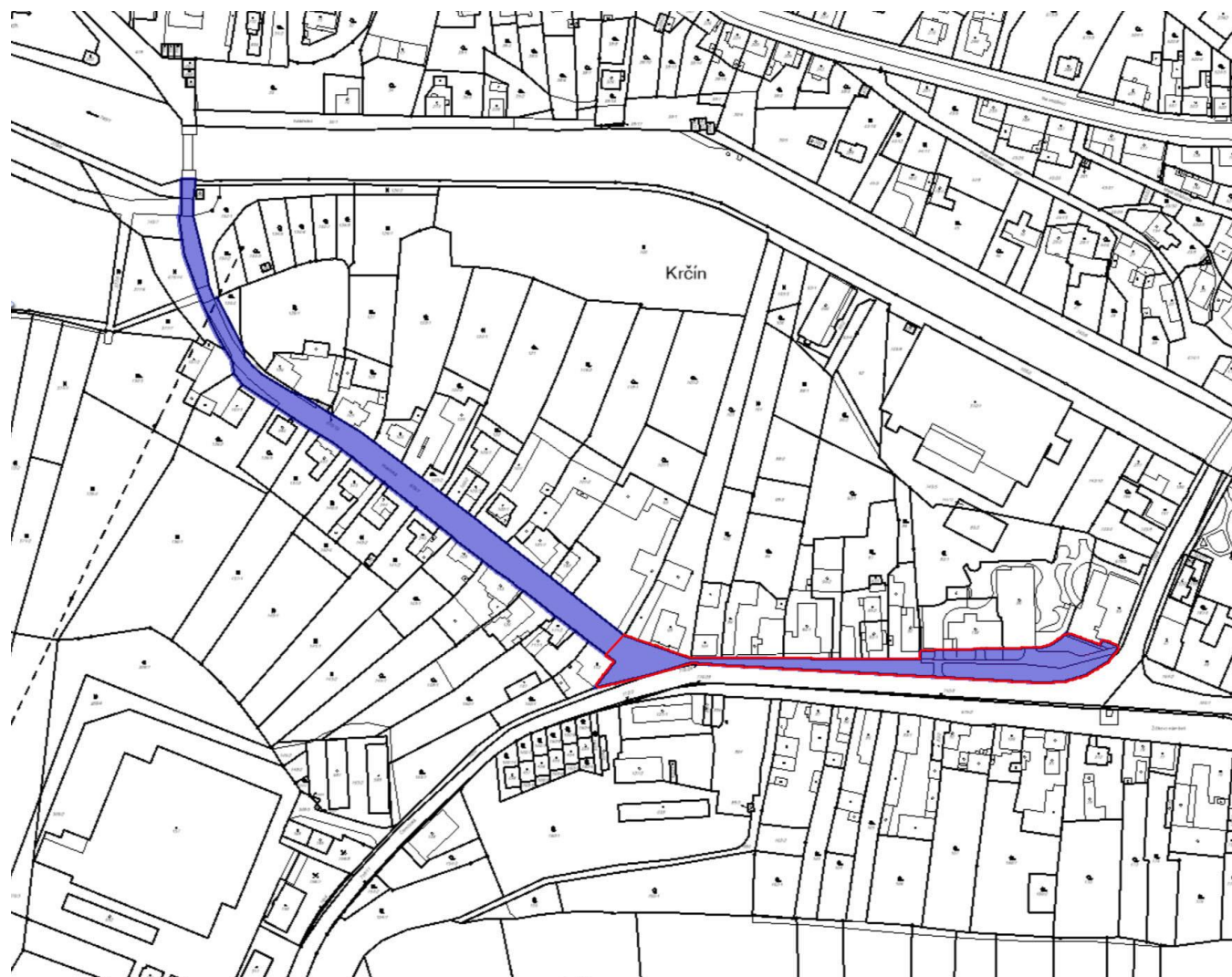
2.3. Majetkové vztahy

2.3.1. Doporučení majetkové vztahy

Z pohledu vlastnické struktury jsou v území zastoupeny dva subjekty, a to Město Nové Město nad Metují a Královéhradecký kraj - Správa silnic Královéhradeckého kraje. (**Číslo LV: 10001, Obec: Nové Město nad Metují [574279], Katastrální území: Krčín [706434], Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují**) Parcely jsou vedeny vesměs jako : způsob využití: ostatní komunikace, druh pozemku: ostatní plocha. **Číslo LV: 154, Obec: Nové Město nad Metují [574279], Katastrální území: Krčín [706434], Vlastnické právo: Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové, Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové, Parcely jsou vedeny vesměs jako : způsob využití: silnice, druh pozemku: ostatní plocha.)**

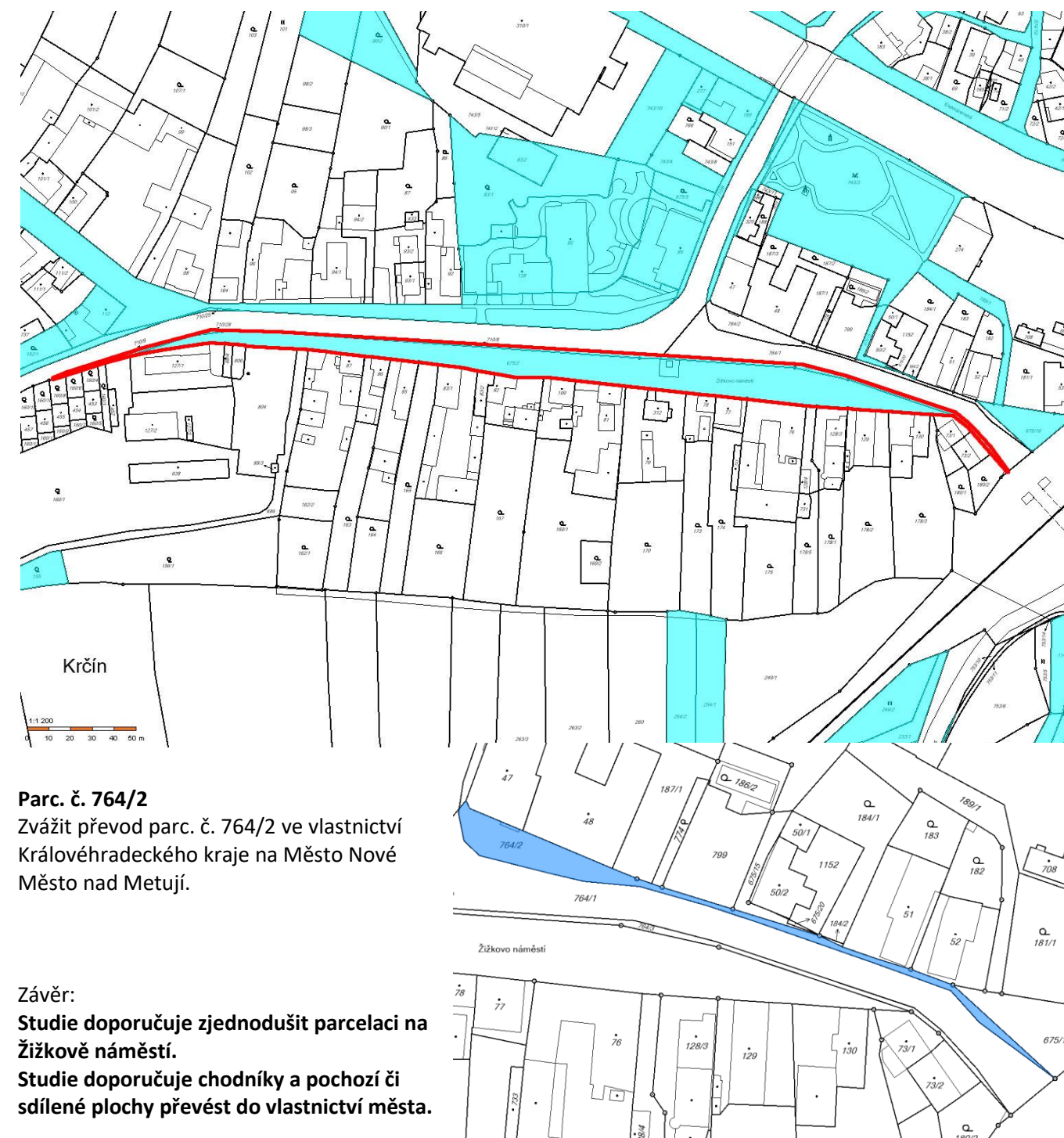
Ulice Husitská ulice + Žižkovo náměstí (parc. č. 675/1)

Studie doporučuje zvážit ponechat jako samostatnou parcelu ulici a jako samostatnou parcelu náměstí. (V části náměstí naopak sloučit s navazujícími parcelami – parc. č. 710/25)



Jižní část náměstí

Studie doporučuje sloučit parcely v jižní části náměstí.



Parc. č. 764/2

Zvážit převod parc. č. 764/2 ve vlastnictví Královéhradeckého kraje na Město Nové Město nad Metují.

Závěr:

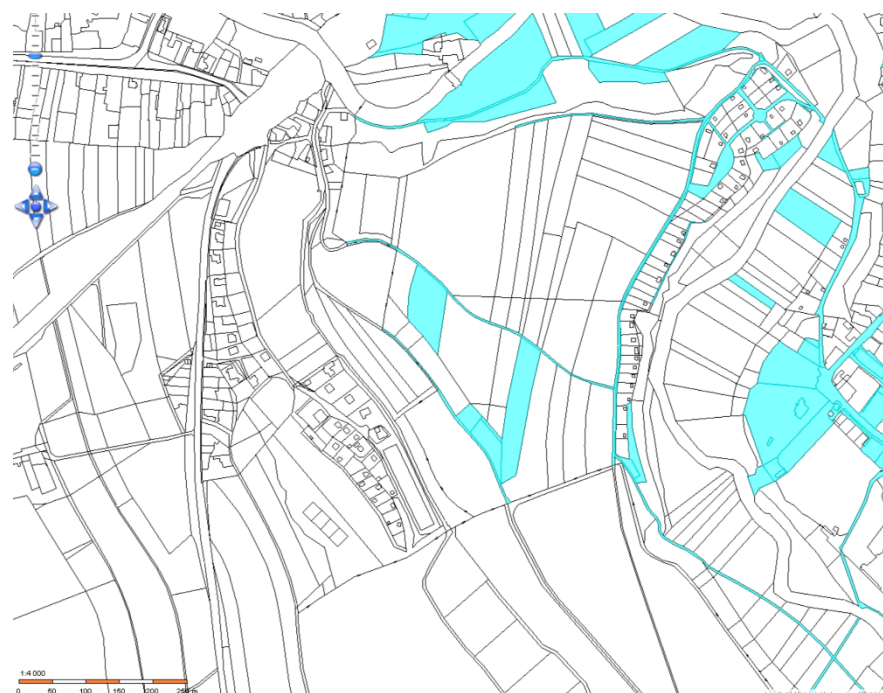
Studie doporučuje zjednodušit parcelaci na Žižkově náměstí.

Studie doporučuje chodníky a pochozí či sdílené plochy převést do vlastnictví města.

2.3.2. Doporučení širší vztahy

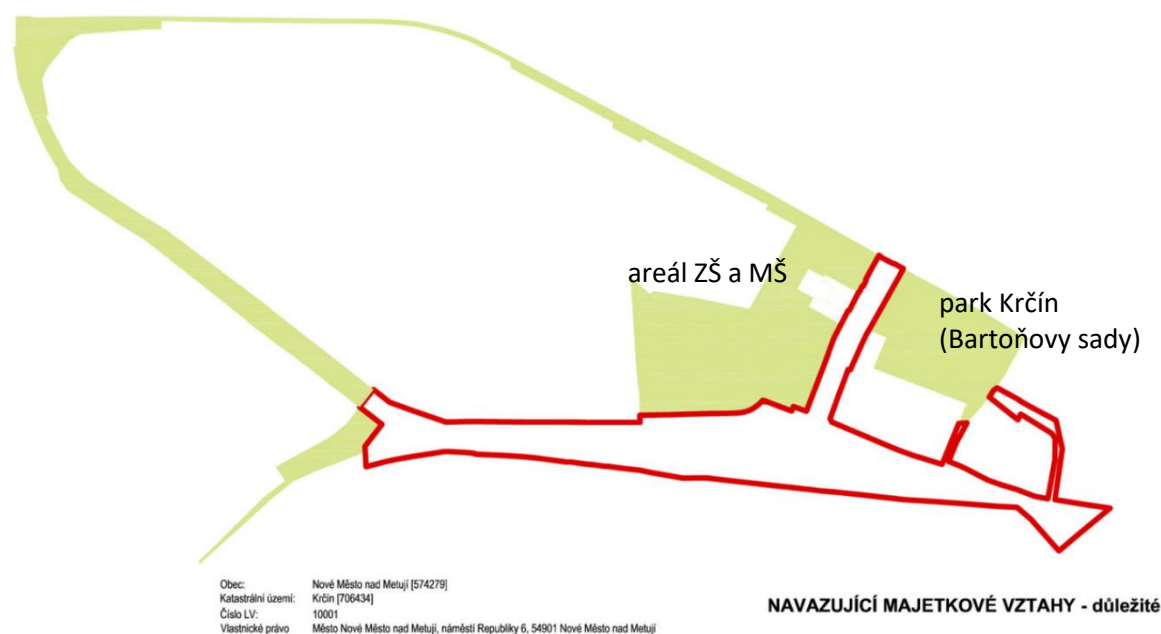
V rámci širších vztahů prověřit možnosti obnovy drobné cestní infrastruktury v navazující sídelní krajině a údolím Metuje (polní a pěší cesty), výběr lokalit a prověření možností pozemkových úprav (zde např. lokalita Na Popluží).

Obnova krajiny, zvýšení rekreačního potenciálu, lepší možnosti každodenního využití navazující sídelní krajiny apod.



Velmi důležité jsou navazující majetkové vztahy, především vlastnictví školního areálu, veřejné zeleně – parku Krčín, prostupnosti kolem vody (ul. Pod Lipami, nábřeží Metuje).

Především areál ZŠ a MŠ (vlastnictví města) je důležitým argumentem pro zklidnění dopravy na náměstí v rámci jeho řešení.



2.4. Koncepte širších vztahů, vazeb na okolí a uspořádání krajiny

Údolí Metuje

V rámci obnovy navazující sídelní krajiny podpořit prostupnost údolím řeky Metuje, a to jak mezi Krčínem a centrem Nového Města nad Metují, tak mezi Krčínem a Havlíčkovou ulicí. V rámci prostupnosti území řešit přemostění Metuje nad elektrárnou a propojení s elektrárenskou ul. (Souvislosti s územním plánem - ÚS 8) Řešit prostupnost kolem řeky v úseku park Krčín a Budín pod železničním viaduktem (pro pěší formou lávky apod.) Řešit ulici Pod Lipami (potenciál krásné promenády), omezit negativní výsadby (např. smrková hradba v návaznosti zástavby v prostoru louky za ubytovnou). Řešit okolí zimního stadionu (rovněž možnost parkování pro pořádání akcí Sokol). V rámci obnovy krajiny věnovat pozornost prostupnosti údolím Metuje od hřbitova s kostelem sv. Ducha směrem k mlýnskému náhonu, Nahořanům a Černčicím.

Krčín – Na Popluží – centrum města (Žižkovo náměstí - Husovo náměstí)

V rámci obnovy krajiny řešit obnovu polních cest a drobné pěší infrastruktury spojující Krčín (Žižkovo náměstí) s centrem města (Husovo náměstí) přes kopec "Na Popluží". Prostor řešit v rámci pozemkových úprav. Obnova cest, krajinných struktur, ovocných stromořadí, drobné vybavenosti apod.) Zvýšení každodenního rekreačního potenciálu příměstské krajiny.

Obnovená sídelní krajina má potenciál největší venkovní tělocvičny města, která je přístupná všem bez rozdílu a především zdarma.

Pěší prostupnost v souvislostech nové zástavby

Žižkovo náměstí má potenciál stát se daleko významnějším prostorem než dnes a to i díky předpokládané zástavbě v jeho návaznosti (dle územního plánu zastavitelné plochy: Z.K5, Z.K6, Z.K7, Z.K8, Z.K9). Je důležité zajistit nedostatečnou pěší prostupnost lokalit s městem a náměstím. Je respektován návrh územního plánu a propojení lokality Z.K6 s náměstím (přes areál stavebnin). Je nutno trasovat chodník z náměstí kolem silnice II/308 a propojit zastavitelné plochy s městem a náměstím pro pěší. Studie doporučuje propojit náměstí s lokalitou Z.K6 pro pěší rovněž přímo podél železniční trati.

2.5. Koncepte uspořádání veřejného prostranství

2.5.1. Koncepte prostorového a funkčního uspořádání a využití veřejného prostranství

Náměstí je plochou veřejného prostranství (PV). Koncepte vychází rovněž z pojetí prostoru náměstí jako jednoho celku, který by měl být maximálně a rovnoměrně sdílen uživateli – sdílený a kvalitní veřejný prostor. Koncepte sjednocuje roztržitěné plochy a zklidňuje sběrné komunikace, které náměstím procházejí. Na zklidněné komunikace (od silnic po obklopující fronty domů) navazuje v celé ploše jednotně půdorysně i materiálově řešený pobytový prostor. Uspořádání je bráno i z pohledu zajištění snadné údržby.

Jedním z cílů je vytvořit stabilizovaný, sjednocený a přehledný prostor náměstí, a to jak v materiálech, tak v kvalitní vegetační složce.

Prostor dnes bohužel neplní funkce náměstí, je vnímán pouze jako dopravní prostor a tranzit městem, jako silnice a toto negativní působení – upřednostnění pouze jedné funkce (jak v projektování, tak v realizacích dopravních projektů) na úkor ostatních a stejně důležitých funkcí se snaží studie změnit.

Je doporučeno v rámci komunikace s obyvateli vytvořit podmínky pro postupné ožívování parteru náměstí, stejně tak oživení parteru směrem do navazujícího parku Krčín.

Koncepce prostorového uspořádání by měla umožnit co nejširší funkční využití (pořádání poutí, trhů, společenských a jiných akcí . . .) Měla by rovněž zajistit bezpečný a komfortnější prostor před školou.

Jedním z cílů koncepce je minimální výškové členění náměstí - v jedné úrovni od fasády k fasádě. I v tomto případě je požadavek řešit náměstí jako celek, bez zbytečných bariér s rovnocennou podporou ostatních druhů mobility než pouze motorové. Pro pěší by měl být zajištěn bezpečný a všesměrný pohyb náměstím. Předpokládá se zkvalitnění a posílení pobytového prostoru a jeho funkcí.

K oživení náměstí, parteru a služeb a k oživení jeho architektury mohou přispět citlivě doplněné stavby v prolukách.

Výraznou funkci v prostoru náměstí zastupuje občanská vybavenost, škola a školka. Pro řešení podoby náměstí a dopravy na náměstí jde o jednu z klíčových funkcí a je na ni kladen velký důraz.

2.6. Koncepce urbanisticko-architektonických vztahů

Postupem času došlo k uzavření prostoru a ten dostal charakter městského či možno říci měšťanského náměstí rozvíjející se samostatné obce Krčín přelomu 19 a 20. stol. Stejně tak se v této době postupně zastavovala ulice 1. máje. Podobu náměstí v průběhu 2 pol. 20 stol. utvářela doprava. V současné době je tento jednostranný a nevyvážený pohled ještě výraznější a vyhocenější. Východní část náměstí byla přetata železnicí a viaduktem (1875).

Jinak se prostor náměstí už výrazněji půdorysně a prostorově neutvářel a neformoval, nebyl v průběhu času ani výrazněji obnovován, prostor "zešedl" a kdysi výstavné objekty, které jej lemovaly, ztratily tvář. Vidět je zástavba v areálu stavebnin na parc. č. 804 a v proluce na parc. č. st. 799. Prostor se jen půdorysně dál kouskoval a členil v závislosti na dopravě.

Analýza vývoje náměstí viz. kapitola Urbanisticko-architektonické vztahy v části průzkumy a rozborů. Jako součást zadání obnovy náměstí by měl být zpracován odpovídající historický průzkum vývoje území.

2.6.1. Koncepce náměstí v souvislosti nalezení vhodného formátu veřejné zakázky

Jde o náměstí a významné veřejné prostranství města a této lokality. Vzhledem k tomu by územní studie veřejného prostranství měla být jedním z podkladů k řešení území, které je doporučeno hledat v jiném formátu veřejné zakázky a to např. formou urbanisticko-architektonické soutěže, soutěžního workshopu a dialogu, koncepční studie, či jinou transparentní veřejnou zakázkou dle zákona č. 134/2016 Sb., (Zákon o zadávání veřejných zakázek) v aktuálním znění.

Zadání či soutěžním podmínkám by měla předcházet odpovídající participace, tedy participace za účasti specializované firmy, byť se může jednat o proces dlouhodobý a z pohledu mnohých zbytečný. Tento způsob participace jde nad rámec této studie. Participace mezi obyvateli, odbornou a laickou veřejností, politiky, všemi zodpovědnými a především všemi hlavními aktéry v území. Zpracovaná studie může sloužit jako jeden ze základů této participace, může být materiálem, nad kterým je možno se bavit o způsobu obnovy náměstí.

2.6.2. Urbanisticko-architektonické řešení

Cílem je náměstí řešit jako jeden prostor. Ideální by bylo jiné a vhodnější řešení dopravy – tedy lepší trasování silnic tak, aby se pokud možno v náměstí dominantně neuplatňovaly a byly spíše upozaděny. Toto řešení je však dnes vzhledem k proběhlé rekonstrukci komunikace III/ 30821 nereálné.

Koncepce urbanisticko-architektonického řešení prověřilo tři principy uspořádání náměstí, které je možno brát rovněž jako etapy řešení prostoru.

PRINCIP: NÁMĚSTÍ

Jedno náměstí, jedno sdílené veřejné prostranství, jedna vizuální kultura, v celém pobytovém prostoru náměstí jedna dlažba. Maximální rovnoprávnost automobilové dopravy s ostatními uživateli, s pěšími a ostatní městskou mobilitou.

Náměstí je doporučeno řešit jako jeden sdílený prostor. Celý pobytový prostor navazující na stávající komunikace až k fasádám domů a oplocení je zadlážděn jedním typem dlažby. Celé náměstí a stávající komunikace II/308 a III/30821 jsou navrženy ve zklidněném dopravním režimu (30 km/hod, nebo zóna 30).

Veřejný prostor náměstí není členěn ani kouskovan do řady půdorysných ploch. Zjemnění půdorysného uspořádání na plochy pochozí či travnaté se nevylučuje a pokud bude studie sloužit jako podklad pro veřejnou zakázku či urbanisticko-architektonickou soutěž, nebo pro jiné veřejné zadání, je vhodnější mít náměstí "uklizené a vyčištěné" a postupovat od celku k detailům. (Pokud se náměstí hned v počátku zadání nevhodně rozkouskuje, může se dále kouskovat a nemusí se dát už nikdy dohromady.) Pokud se náměstí pojme co nejjednodušeji jako celek, je tato hrozba menší, a navíc do náměstí lze v rámci konkrétních požadavků (a konkrétní zakázky směřující k realizaci) tyto plochy uvážlivě vložit. Obnova náměstí je uvažována od silnic k fasádám jako jeden sdílený prostor. Studie by měla být rovněž podkladem a argumentem k hledání celostních řešení a materiálového souladu.

(pozn: Jde pouze o variantní řešení. Řešit celý prostor co nejjednodušeji doporučuje zpracovatel studie.)



PRINCIP: ULICE + NÁMĚSTÍ

Rozlišení pobytového prostoru náměstí dvěma typy dlažeb na plochy s převahou pěší mobility a na plochy s převahou motorové dopravy (vjezdy a plochy pro parkování).

I tento princip řeší celé náměstí jednotně. Náměstí je členěno pouze na plochy pochozí a pojízdné (vjezdy, stání). U pochozích a pojízdných ploch se předpokládá materiálová odlišnost např. žulová mozaika 4/6 pro plochy pochozí a žulová kostka 8/10 pro plochy pojízdné. Komunikace jsou respektovány, celé náměstí je rovněž ve zklidněném dopravním režimu (30 km/hod, nebo zóna 30). Jde o řešení náměstí zachovávající zároveň v dlažbě a plochách odkaz k charakteru ulice.



PRINCIP: ULICE (hlavní výkres)

Návrh může být východiskem dalším variantám obnovy náměstí, které jej mohou řešit více jako jeden prostor.

Tento přístup lze možná brát díky travnatým plochám za vstřícnější k projednání s veřejností o budoucí vizi a podobě náměstí. Travnaté plochy jsou na vybraných místech ponechány. Toto řešení prověřily i další konzultované varianty ponechávající např. centrální plochy náměstí bez trávníků. Náměstí je více méně řešeno jako stávající veřejný uliční prostor s ponechanými travnatými plochami, (s potřebou intenzivní parterové údržby), v pobytové části s rozdělením na pochozí a pojízdné plochy (vjezdy, stání). Toto řešení je možno brát jako dočasné a výchozí pro navazující etapy. Toto řešení není zpracovatelem doporučeno. Jak bylo uvedeno výše, nebezpečím u tohoto a podobných řešení je, že prostor náměstí může být (zakázkami směřujícími k realizaci) ještě více znequalitněn, rozkouskovan a půdorysně a materiálově zpřehledněn. S ohledem na budoucnost a rozvoj území (uvažovanou zástavbu apod.) by měl mít Krčín kvalitní náměstí.



Půdorysné a výškové členění

Náměstí se uvažuje řešit s minimálními výškovými rozdíly, pokud možno v jedné výškové úrovni.

2.6.3. Urbanisticko-architektonické řešení, další prověřované možnosti

PRINCIP: ULICE



Členění prostoru v materiálu dle převažující formy využití na pochozí, jezdové a travnaté plochy.

I při tomto členění lze ponechat centrum prostoru v jednom materiálu bez zbytečného členění.



Jiné členění zelených ploch v těžišti prostoru v centru náměstí (travníky, záhony).

Podoba náměstí při posunutí silnic k jižní frontě.

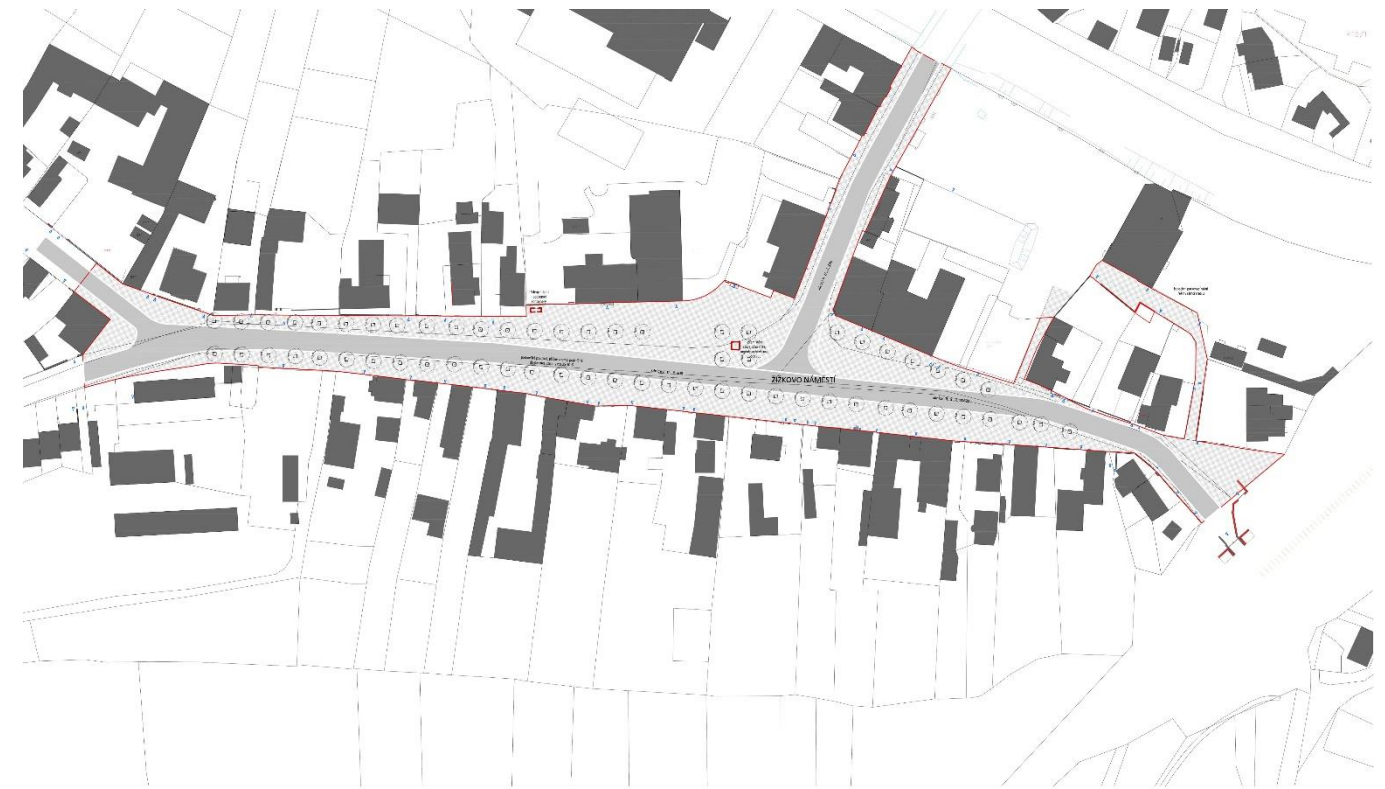


PRINCIP: NÁMĚSTÍ



Možná podoba náměstí navazující v budoucnu na jednotný pobytový prostor při předláždění dopravního prostoru stávajících silnic II. a III. tř. (Nutno posoudit z hlediska hluchnosti).

Jednotný a sdílený pobytový prostor náměstí při řešení z velkoformátové dlažby (např. betonové pojezdové dlaždice 1x1m)



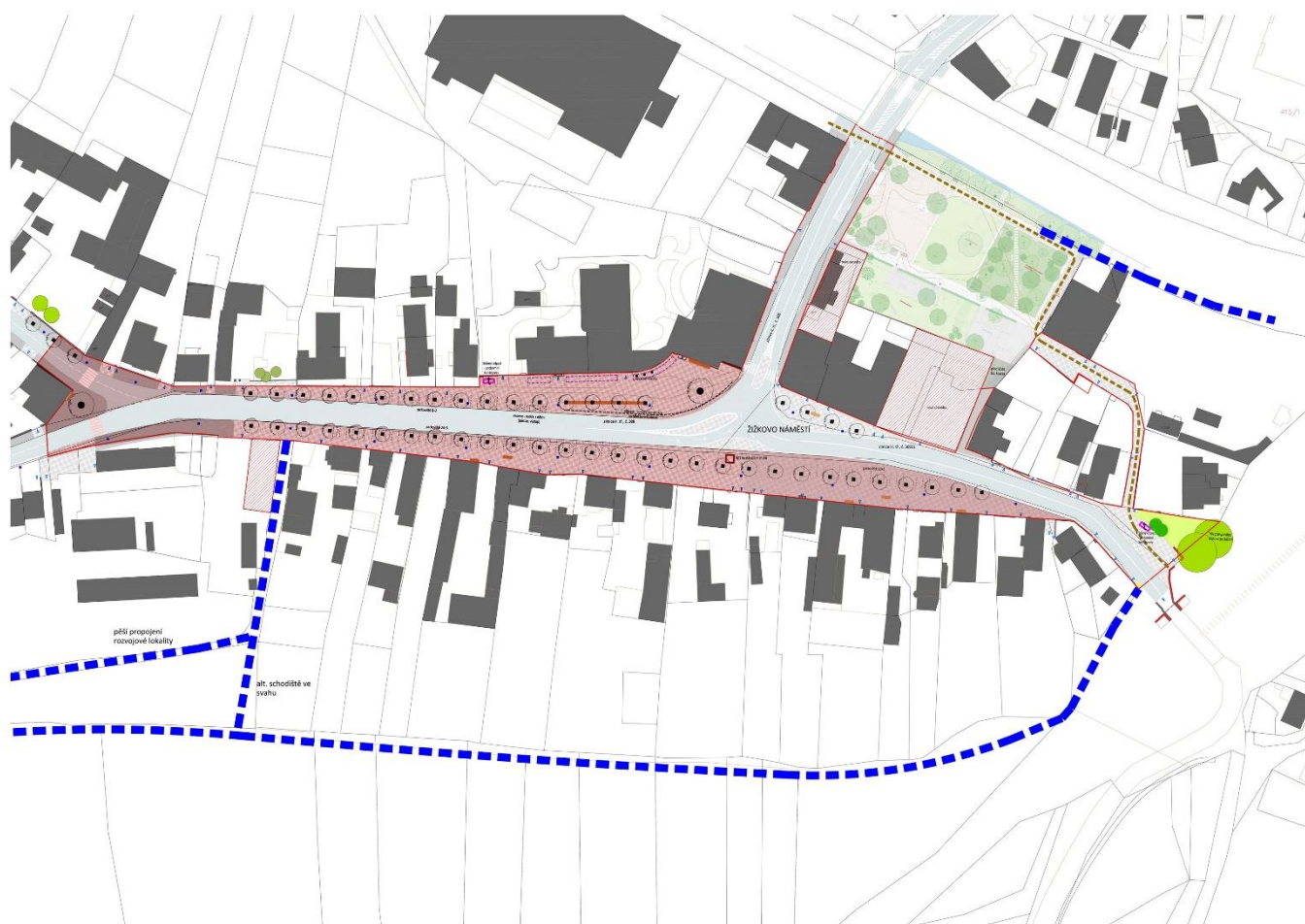
Ideální stav. Posunutí silnic II. a III. tř. k jižní frontě náměstí. Náměstí v režimu zóny 30. Dopravní prostor ponechán v tichém asfaltu. Navazující pobytový prostor řešen jednotně. (Zvětšení prostoru před školou).

Posunutí silnic II. a III. tř. k jižní frontě náměstí. Náměstí v režimu zóny 30. Jednotné předláždění komunikací v rámci náměstí.



Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017

Pokud zůstane šance ovlivnit tento projekt, je možno načisto vyřešit 2/3 náměstí a nesourodou část realizovanou v rámci projektu: *Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018* a projektu *Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016* možno řešit po uplynutí jejich udržitelnosti v navazujících časových etapách.



Červeně vyznačen rozsah realizace v rámci udržitelnosti předchozích dopravních projektů a projektu DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017. V tomto rozsahu by bylo možno provést I. etapu obnovy náměstí, II. etapu provést po uplynutí udržitelnosti projektu *Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016 (projekt "Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu", r. 2018 (v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován), projektu: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018, projektu: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016*

Poznámka:

Jakákoli řešení jdoucí nad rámec hlavního výkresu a týkající se změny dopravní infrastruktury, jsou pouze nezávazným variantním řešením a možnou etapou a krokem k obnově náměstí. Ve studii jsou pro úplnost ponechány projednávané možnosti úpravy náměstí, ty jsou vloženy níže do textové části studie. Součástí bude i výkres širších vztahů.

Narovnán v rámci možností je vztah dopravy a ostatních účastníků provozu, je řešena disharmonie v mobilitě a ve využívání prostoru náměstí, je řešeno dopravní umrtvení plochy.

Je řešen materiálový soulad a jednotné půdorysné působení.

Důraz je kladen na kvalitní a bezpečný veřejný prostor před školou.

V prolukách stavební fronty jsou místa k doplnění zástavby, vhodnými funkcemi by mohlo dojít k oživení a aktivaci parteru.

Prostor pro dopravu v klidu není zmenšen.

Je uvažována nová a kvalitní generace vzrostlých stromů v prostoru náměstí.

Součástí náměstí je uvažována drobná venkovní vybavenost.

Je doporučeno umístit nadzemní elektrické a sdělovací vedení pod zem a instalovat nové veřejné osvětlení.

Je doporučeno náměstí materiálově sladit a sjednotit (řešit v jednom či dvou kvalitních materiálech).

2.6.4. Koncepce širších vztahů a vazeb na okolí

Nejen vzhledem k nově zastavitelným plochám v k.ú. Krčín, ale kontinuálně je nutno rozvíjet obnovu navazující krajiny a její prostupnost. Mělo by být řešeno v rámci územní studie krajiny, územního plánu či jiných nástrojů plánování území a v rámci konkrétních pozemkových úprav.

Širší vztahy: Sokolovna – venkovní areál

Doporučeno řešit venkovní areál v majetku: Tělocvičná jednota Sokol Krčín, Žižkovo náměstí 63, Krčín, 54901 Nové Město nad Metují, prověřit možnosti odstranění nevhodných staveb, lepšího uspořádání venkovního prostoru, možnosti dopravy v klidu, vhodnější napojení venkovního parteru Sokola s okolím apod.

Širší vztahy: Prostupnost kolem řeky v místě

Je doporučeno prověřit a realizovat pěší propojení přímo po hraně břehu řeky Metuje v úseku park Krčín – venkovní areál Sokolovna – pod viaduktem – Bořetín.

Širší vztahy: Park Krčín

Tato územní studie je řešena s ohledem na navazující studii: "Územní studie veřejného prostranství: Nové Město nad Metují park Krčín," r. 2018. Z náměstí je přes 675/15 (k.ú. Krčín 706434) navrženo realizovat pěší propojení směrem k Sokolovně.

Širší vztahy: Krajina

Měla by být podpořena prostupnost údolím kolem řeky Metuje. (Pod Lipami, Nábřeží, elektrárenská, Budín – Nové Město nad Metují - centrum).

Prostupnost v údolí Metuje mezi Krčínem – Metují a Mlýnským náhonem západně od města.

Prostupnost mezi Krčínem a centrem města, a to jak kolem řeky, tak přes kopec a lokalitu Na Popluží Zde je nutno při obnově polních cest a drobné cestní infrastruktury v krajině prověřit možnost pozemkových úprav.

Nad elektrárnou by mělo být zváženo přemostění řeky a rovněž pěší propojení do Havlíčkovi ul.

Širší krajinné vztahy nutno řešit v rámci celostní a cílené obnovy krajiny kolem města.

Širší vztahy: Parkování – zimní stadion

Při pořádání větších kulturních, společenských, sportovních aj. akcí v Sokolovně se nabízí možnost využít ploch pro parkování v docházkové vzdálenosti cca. do 200m od Sokolovny v prostoru při ul. Pod Lipami kolem zimního stadionu např. parc. č. 743/10 (v majetku Město Nové Město nad Metují) 92, 743/9 (v majetku Tělovýchovná jednota Spartak Nové Město nad Metují). Tyto plochy by si zasloužily úpravu.

2.7. Veřejná infrastruktura

DOPORUČENÍ

2.7.1. Občanská vybavenost

2.7.1.1. Veřejně prospěšné stavby, škola, školka a ostatní vybavenost

ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÁ ŠKOLA

Uliční frontu náměstí tvoří výrazně objekt školy. Zřizovatelem Základní školy a Mateřské školy Krčín je Nové Město nad Metují. (Základní škola a Mateřská škola Krčín, Žižkovo nám. 1, 549 01 Nové Město nad Metují, <http://www.zskrcin.cz/>). Areál školy se výrazně uplatňuje v urbánní struktuře náměstí i jeho okolí. Předprostor školy by měl mít větší interakci s náměstím a měl by být víc zapojen do jeho života. Chybí větší otevřenost. Kvalita předprostoru je nízká, pobytové možnosti žádné.

Škola a její předprostor se významně uplatňuje v náměstí. Jedním z cílů návrhu je pracovat s tímto prostorem, zjednodušit ho, zpříjemnit, umožnit pobyt v tomto prostoru, v rámci celkové koncepce pak vysadit vzrostlé stromy a sjednotit dlažby s ostatními plochami v náměstí.

Cílem je zajistit větší bezpečnost a možnost využívání prostoru před školou, cílem je proto i snížení rychlosti automobilové dopravy na 30 km/hod, nebo vytvoření zóny 30 a to v celém prostoru náměstí.

Prostor školního dvora

Spolu s koncepcí prostoru před školou směrem do náměstí a městského parteru by bylo vhodné celostně řešit i venkovní areál na nádvoří školy, tak aby nejen prostor náměstí souzněl s prostorem před školou, ale aby celý školní areál s propojením do ulic 1. máje a Pod Lipami měl kvalitní koncept. Navíc školní areál sousedí s venkovním areálem školky.

BÝVALÁ RADNICE, ČESKÁ POŠTA, ŠKOLKA

Objekt bývalé radnice je využíván školkou a Českou poštou. Studie navrhuje zklidnění ul. 1. máje, zohledňuje fakt umístění školky, pojímá tuto část ulice 1. máje jako náměstí: Tato ulice by měla být regenerována a obnovena v principech celostní obnovy náměstí. Negativní působení ulice by mělo být utlumeno, ulice řešena od náměstí po most v minimální výškové úrovni v rámci zklidnění dopravy. Přechod dětí do prostoru parku Krčín a tamního dětského hřiště by měl být bezpečnější, dopravní chování v rámci ulice ohleduplnější.

SBOR DOBROVOLNÝCH HASIČŮ KRČÍN

Je zachován stav.

RESTAURACE

(+ Areál chovatelů ZO – ČSCH, společný vstup do areálu restaurace U Holubů.)

Venkovní parter před restaurací U Holubů bude upraven shodně v rámci celostní koncepce obnovy náměstí. Studie vytváří podmínky pro zobytnění městského parteru a zabydlení prostoru před restaurací do náměstí. Možnost parkování je zachována, počet míst na náměstí rozšířen. Součástí prostoru jsou v rámci celkové koncepce obnovy vegetačních prvků uvažovány nové vzrostlé stromy.

PARK KRČÍN (Bartoňovy sady)

Důležitý veřejný prostor v návaznosti náměstí a ul. 1. máje. Jak bylo řečeno, část řešené ulice 1. máje z náměstí k mostu přes Metuji je brána jako součást náměstí, proto je nevrženo její zklidnění a úprava v souvislostech náměstí. Důležitým argumentem pro zklidnění dopravy a vytvoření přívětivého uličního prostoru je přítomnost školky – školy – městského parku – dětského hřiště – autobusové zastávky – nutnost přecházení ulice atd. Bylo by vhodné eliminovat ulici jako nebezpečnou bariéru mezi životem na jedné a druhé straně kolem ní a více zrovnoprávnit všechny účastníky mobility v tomto prostoru.

Dětské hřiště v parku Krčín

Dětské hřiště je součástí parku Krčín. Bohužel jižní část parku vůbec nekomunikuje s navazujícím zahradním parterem domů na náměstí a domů z ul. 1. máje, park je v souvislostech navazující zástavby de-facto mrtvý. Park by potřeboval oživit nabídkami zahradního parteru. Dětské hřiště, ani park tuto možnost nemá. Návštěvnost a život v parku by to mohlo kvalitativně posunout.

Park Krčín a dětské hřiště je řešeno územní studií park Krčín (2018).

OBCHOD / SLUŽBY / KOMERCE / NOVÁ ZÁSTAVBA

Do ploch SM (Smíšená obytná městská) jsou situovány provozy, které jsou obsluhovány z prostoru náměstí. Jde o firmy K Plasty s.r.o. (META Krčín a.s.), stavebniny, Sg Partner s.r.o., autoprodej Bareš, Serena . . .

V rámci celkové koncepce obnovy náměstí se sjednocují vstupy a vjezdy do areálů. Tyto by měly být řešeny v rámci celého náměstí v minimální výškové úrovni.

Jak bylo uvedeno v analýze, komerční život se do prostoru náměstí moc nepromítá, charakter provozoven (prodej stavebnin, výroba) nenabízí možnosti atraktivnějšího prostoru náměstí a rozšíření jeho pobytových funkcí.

Součástí návrhu jsou místa proluk s doporučením k zástavbě, která doplní frontu domů a zároveň má potenciál nabídky vybavenosti, obchodů a služeb, které mohou oživit parter a náměstí. Při formování nové zástavby je nutno zohlednit obsahovou náplň a strukturu komerčního využití.

Podrobná diagnostika komerčního, demografického, sociálního pilíře je nad rámec studie. Zapojení parteru domů do života náměstí, posílení vybavenosti a soulad se zájmy stakeholderů musí být součástí cíleného dlouhodobého procesu.

Studie přináší prostor, který může být dle potřeb zapojen do života navazujícího parteru domů, může být součástí samostatných venkovních společenských a kulturních akcí, jednorázových či opakovaných a pořádaných v rámci tradice místa (trhů, poutí apod.). Studie přináší prostor k zabydlení a k zapojení do života, nabízí prostor k dalšímu zkvalitnění, atraktivnějšímu, k umění, k všeobecnému sdílení.

ZÁVĚR

Občanská vybavenost v místě a v sousedství je vážným argumentem pro zlepšení a zklidnění dopravy.

Součástí náměstí je občanská vybavenost, občanská vybavenost je v jeho sousedství. Jde rovněž o výrazný argument, proč je nutno přistoupit k obnově náměstí. Náměstí de-facto svým veřejným prostorem vytváří ohromné venkovní zázemí této občanské vybavenosti a toto zázemí města by mělo být kvalitní a celostně obnovené.

Řešený prostor náměstí by všechny navazující prvky občanské vybavenosti měl spojovat. Jde o nástupní městský prostor k občanské vybavenosti města. Náměstí vytváří městský koberec, z kterého se občanská vybavenost navštěvuje. Městský koberec je dneska dožitý. Místo krásného koberce jsou dnes do starého pouze necitlivě vypáleny silnice.

2.7.1.1. Sportovní areály – Sokol, zimní stadion

V NÁVAZNOSTI ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ SE NACHÁZÍ AREÁLY:

AREÁL SOKOLA (Tělocvičná jednota Sokol Krčín)

Doporučeno řešit venkovní areál, zbytnost nekvalitní drobné architektury, uspořádání areálu a sportovišť, řešení zeleně, prověření dopravy v klidu, prověření prostupu kolem řeky apod. Sokolovna je propojena chodníkem přímo s náměstím. K Sokolovně se uvažuje obnova přístupové cesty v novém povrchu (v rámci celkové koncepce obnovy náměstí). Parkovací stání je zachováno. Další parkovací stání řeší navazující územní studie park Krčín (2018). V rámci větších akcí je možno zajistit parkování v dostupné vzdálenosti kolem zimního stadionu v ul. pod Lipami (cca 200m).

ZIMNÍ STADION (Tělovýchovná jednota Spartak Nové Město nad Metují, z.s.)

Prostory kolem zimního stadionu je doporučeno revidovat. Mohou umožnit občasně parkování pro akce nedalekého Sokola.

Jak bylo uvedeno výše, sportovní areály se významně uplatňují v navazující urbanistické a dopravní struktuře. Areál Sokola je dopravně obsluhován přímo z náměstí. Z ul. 1. máje, která je řešena jako část náměstí, je po nábřeží ulicí Pod Lipami obsluhován zimní stadion. Stejně jako škole, školce, parku, tak i sportovním areálům je náměstí pomyslným vstupním městským kobercem. Náměstí hraje velmi důležitou roli pro občanskou vybavenost v místě, jeho obnova v těchto souvislostech je velmi důležitá. Náměstí je prostorem, který spojuje vybavenost v místě i bezprostředně navazujícím územím.

Je škoda, že náměstí řešené doposud z jednostranného pohledu dopravy všechny tyto důležité a jim podobné vazby vůbec nevnímá, naopak je likviduje a popírá. Náměstí je opravdový střed a jádro území. Vybavenost je součástí náměstí, vybavenost náměstí obklopuje, vybavenost je snadno z náměstí dostupná. Studie vrací náměstí charakter veřejného prostranství. Náměstí tvoří plochu, z které se do vybavenosti vstupuje a z které je snadno dostupná.

2.7.2. Dopravní infrastruktura

Prostorem náměstí prochází silnice (sběrné komunikace) II/308 Černčická směrem na Hradec Králové a dále silnice III/30821 Dobrušská ve směru na Dobrušku. Silnice II/308 pokračuje z náměstí k Metuji jako ul. 1. máje. Na náměstí navazuje směrem k mostu přes Metuji a kostelu sv. Ducha místní komunikace Husitská. Všechny komunikace jsou obousměrné. Silnice se v prostoru náměstí výrazně a negativně uplatňují. Dopravní prostor s plochami pro dopravu v klidu a vjezdy k usedlostem de-facto dnes utváří podobu náměstí. Význam silnic byl navíc ještě podpořen projektem Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město nad Metují (Krčín) realizované v roce 2018 v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“.

Územní plán navrhuje přeložku silnice II/308 a její napojením na přeložku I/14 v délce od areálu Osmy po železniční most. Přeložka I/14 nebyla odsouhlasena místním referendem. Řešeným územím prochází cyklotrasa 4034 (Náchod, Staré Město – Jaroměř). Součástí náměstí jsou zastávky autobusové hromadné dopravy.

Husovým náměstím je trasována silnice I/14, náměstí je v režimu zóny 30.

2.7.2.1. Existující záměry a realizované dopravní projekty

Na tomto místě je nutné opakovaně zmínit absurditu, jak se dosud projektuje a realizuje obnova Žižkova náměstí a jak prostor náměstí vnímají dopravci a dopravní firmy.

- Projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016
- Projekt „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“, r. 2018 (v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován)
- Projekt: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018
- Projekt: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/2016
- Projekt rekonstrukce komunikace II/308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická (Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/2017)

Náměstí se projektuje dosud jen a pouze z jednoho jediného pohledu, z pohledu dopravy. Jiné stejně důležité a důležitější věci nejsou řešeny. Výše uvedené projekty posledních let poškodily náměstí a oddálily proces celostní a cílené obnovy! Jde o dopravní projekty bez odpovídajících souvislostí k uchopení a k řešení celostní obnovy náměstí.



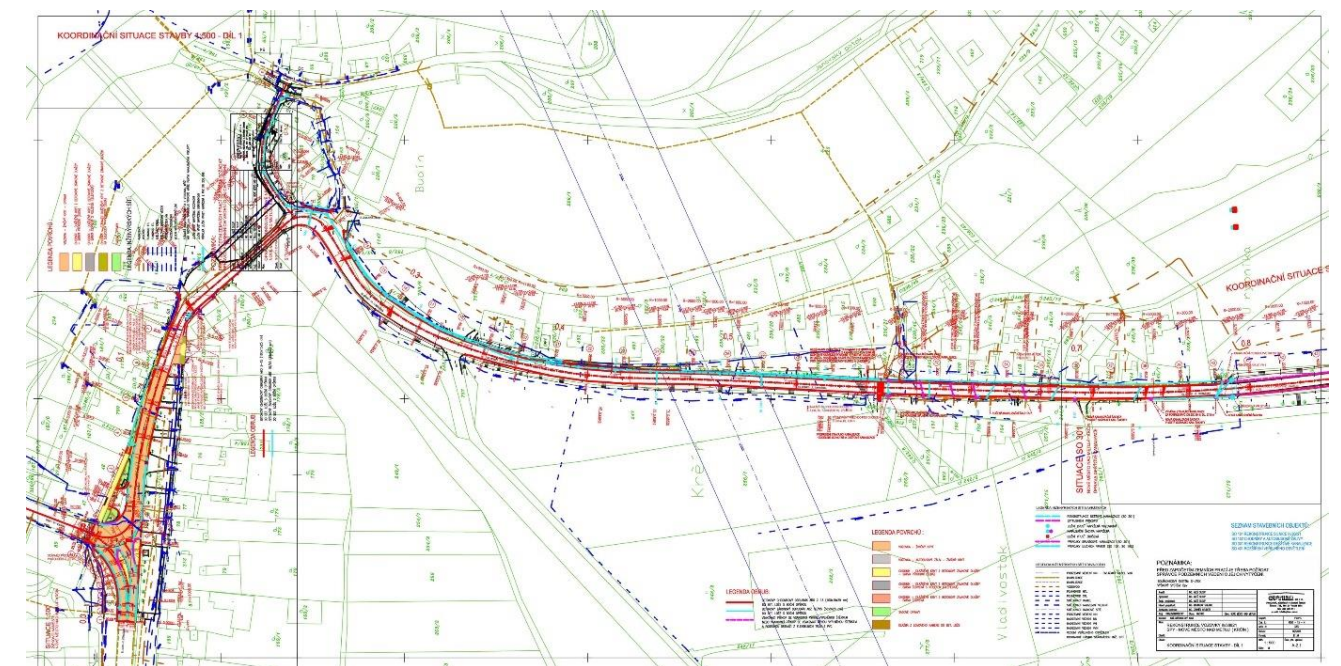
Kontext projektové dokumentace (existující záměry a realizované dopravní projekty)

Zmíněný projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město nad Metují (Krčín) r. 2018 v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“ výrazně zhoršil podobu náměstí. Náměstí je řešeno jednostranně, jen z pohledu dopravy a tato filozofie řešení urbanistických center měst a obcí je nepřijatelná.

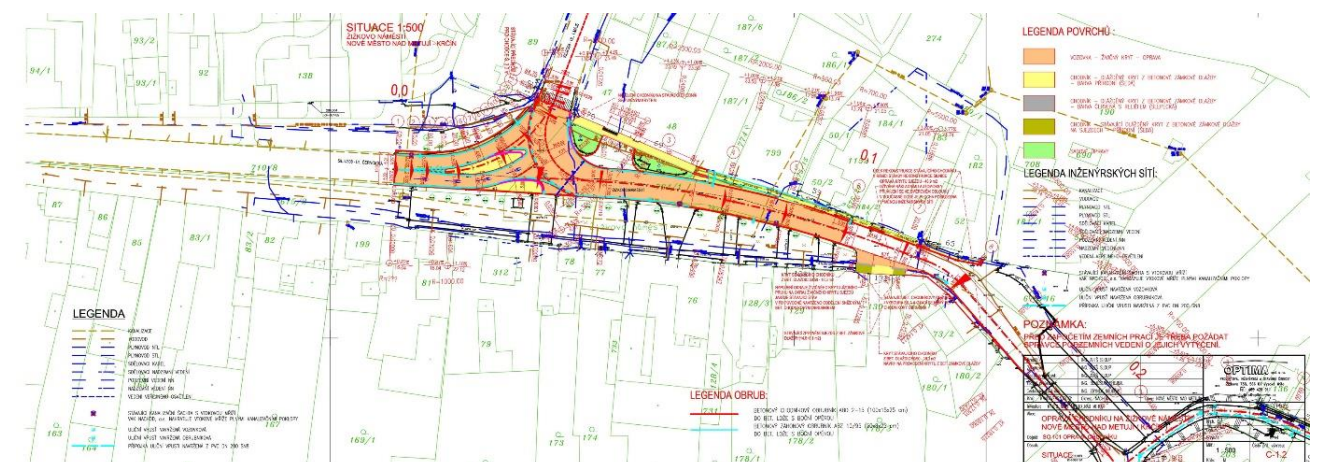
K tomuto pohledu přispěl i projekt rekonstrukce komunikace II/308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická (Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/2017).

Náměstí bez nároku na obnovu a bez jakýchkoli souvislostí bylo řešeno několika dopravními projekty silnic II. třídy a III. třídy, to je smutná realita utváření veřejných prostranství a náměstí v Česku.

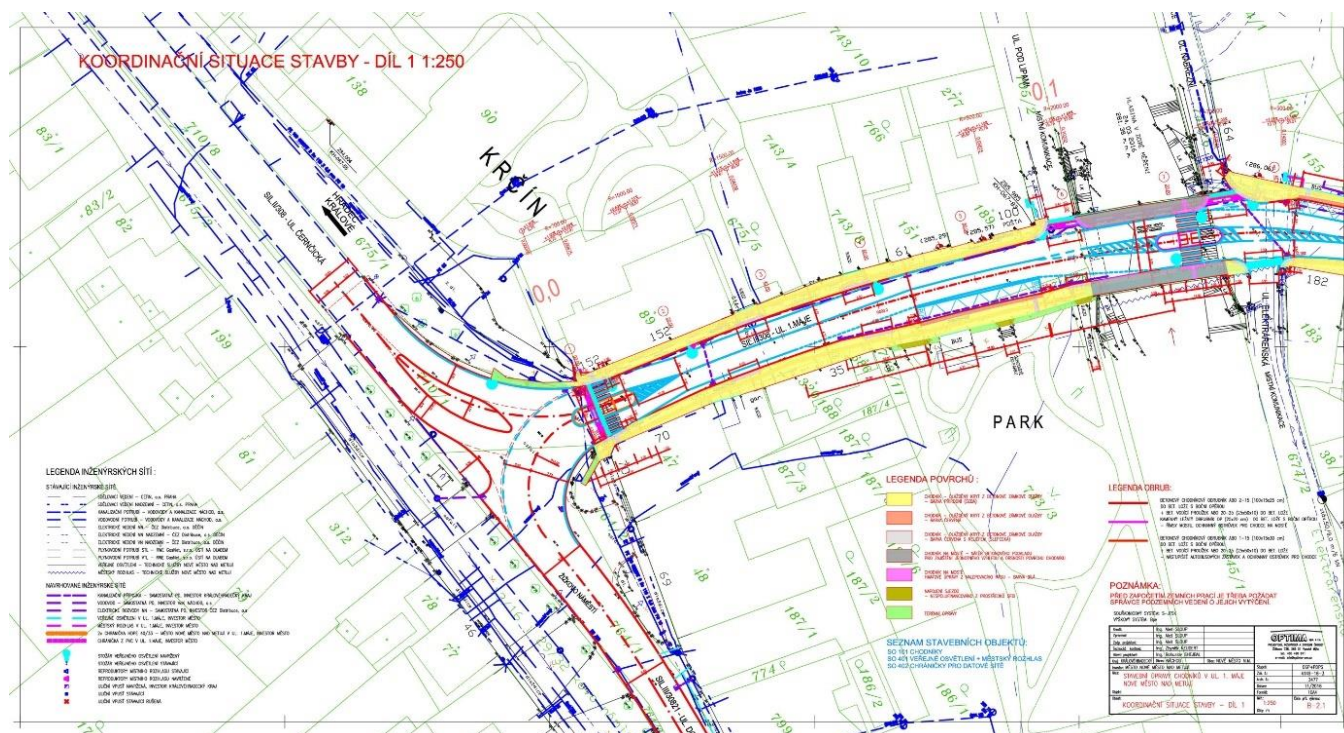
Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město nad Metují (Krčín), Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016, realizace 2018 (Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu)



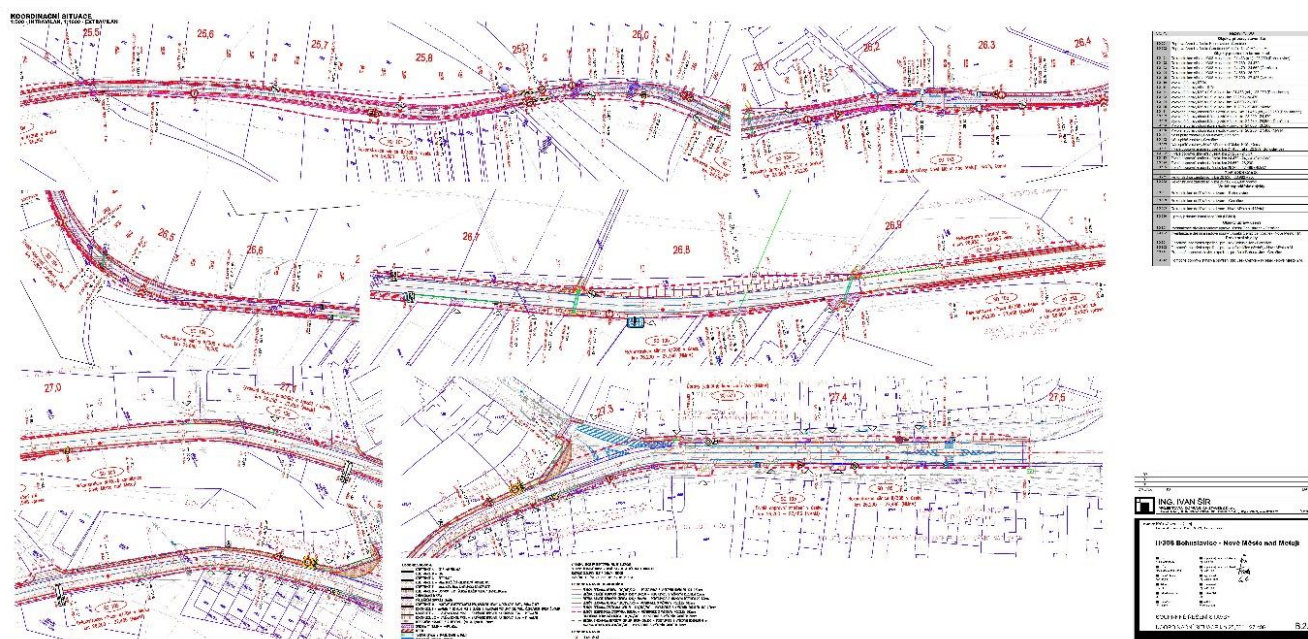
Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018



Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016

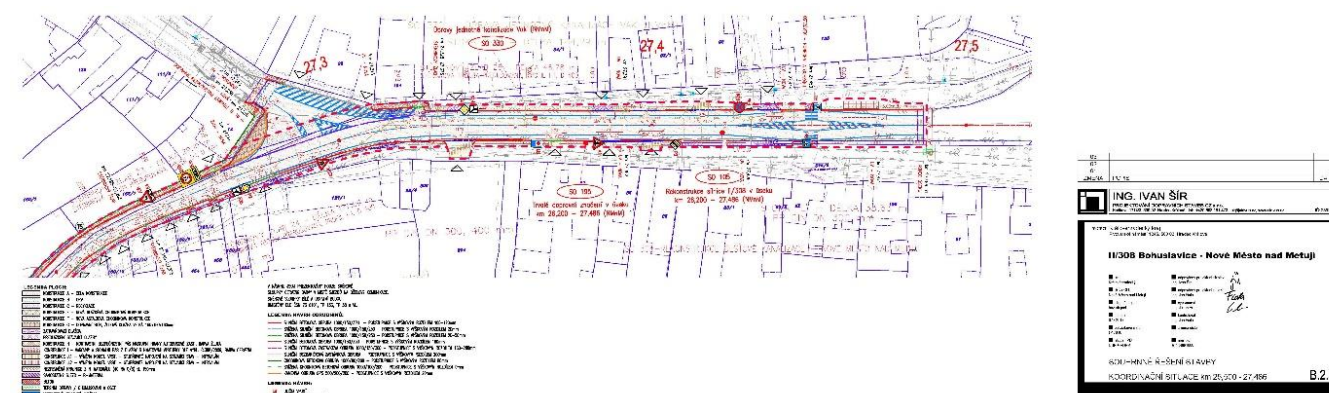


Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická
(Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017)



Žižkovo náměstí – detail projektu

Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická
(Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017)



2.7.2.2. Vybraná argumentace pro změnu pohledu na dosavadní dopravní řešení náměstí

Územní plánování - Souvislost s územním plánem:

- v územním plánu je plocha náměstí cele vymezena jako plocha PV – veřejné prostranství (tedy úplně stejně jako Husovo náměstí)
- v územním plánu je území vymezeno jako hodnotný urbanistický celek

Územní plánování - souvislost s ÚAP:

dle ÚAP dotčené území zahrnuje:

- území s archeologickými nálezy
- vymezené jádro
- historicky cenná stavba / soubor
- významný podíl ploch občanského vybavení

Občanská vybavenost:

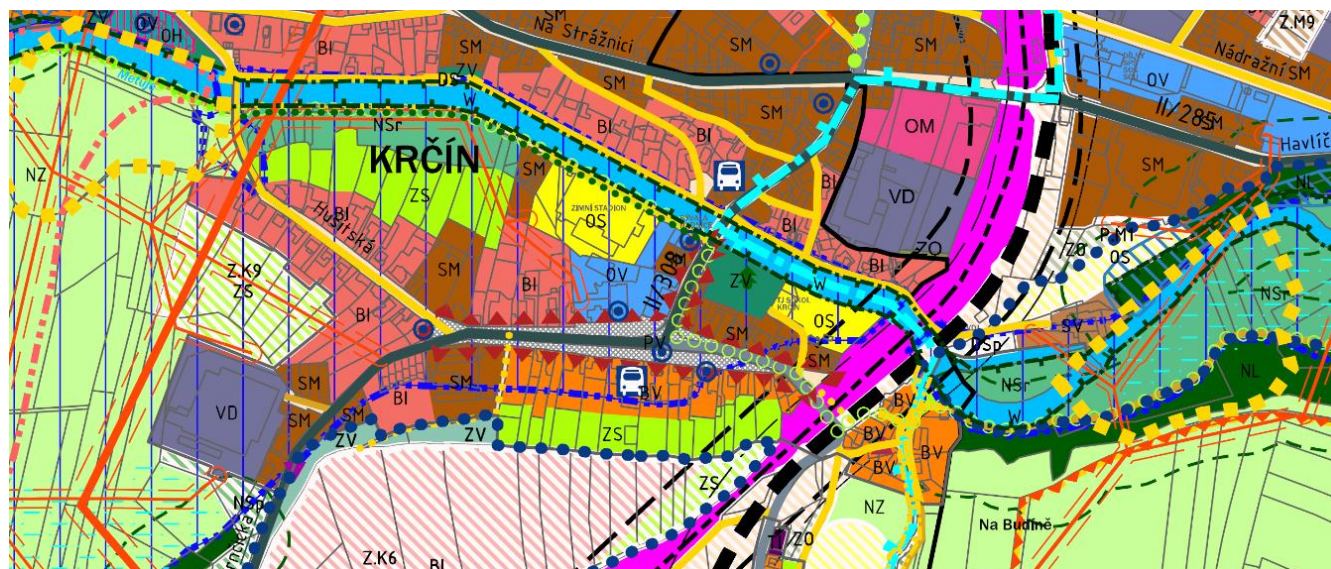
Součástí území je občanská vybavenost – školní areál. (Základní škola a Mateřská škola Krčín, 1. máje 100 (sloučená ZŠ a MŠ). Škola je spádová i pro okolní obce. Počet žáků přes 300. <http://www.zskrcin.cz/>).

V návaznosti území jsou významné plochy OS – občanské vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení (Sokol, zimní stadion).

Bývalá radnice je využívána Českou poštou. Před bývalou radnicí jsou Bartoňovy sady – Park krčín s dětským hřištěm.

Rozvoj zástavby a bydlení:

V návaznosti řešeného území se uvažuje nová zástavba Z.K.4 a především Z.K.6 (60RD). Zástavba podpoří urbanistickou, společenskou, aj. funkce obnovovaného náměstí.



ÚP – koordinační výkres

Závěr: Územní plán pojímá náměstí celistvě jako veřejné prostranství a jako urbanistický celek. Jednou z dominantních funkcí je občanská vybavenost / veřejná infrastruktura – v tomto případě školní areál. V návaznosti náměstí jsou další plochy občanského vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení. Lze předpokládat, že význam náměstí bude v souvislostech navazujících zastavitelných ploch (dle ÚP) vzrůstat. V návaznosti náměstí jsou plochy veřejné zeleně města – Bartoňovy sady - Park Krčín.

2.7.2.3. Poznámky ke stávající dopravní infrastruktuře

Viz kapitola Dopravní infrastruktura – analýza a Dopravní infrastruktura – východiska pro koncepci.

Náměstí je utilitárně vnímáno a koncipováno jen a pouze podle dopravy. Všechna ostatní hlediska, ať už závažnější nebo stejně významná jsou při utváření prostoru přehlížena. Tato skutečnost se odráží v nízké vizuální podobě náměstí, v nízké kvalitě architektury, v nízké vizuální kultuře vůbec. Do značné míry s tím souvisí i to, jak kvalitní objekty a architektura náměstí obklopuje. Objekty a fasády ztratily tvář a výraz. Parter se stal téměř neživotným. Náměstí je vnímáno pouze jako tranzit a dnešní dopravní řešení toto vnímání jednostranně posiluje, aniž by náměstí uspokojivě řešilo. Navíc kultura řešení ploch mezi komunikací a navazujícími objekty vymezujícími náměstí v rámci uvedené rekonstrukce vozovky je přežitá a ani nemůže být nadčasová. Rovněž jde o šablonovité řešení ploch, které nerespektuje prostředí, je realizováno stejně urputně a zarputile z dotačních titulů na vesnicích i městech bez rozlišení.

Jak bylo řečeno výše, náměstí je dle územního plánu veřejným prostranstvím (PV) a je jím vymezeno jako hodnotný urbanistický celek. Bez jiného přístupu a bez jiného a kvalitního řešení dopravy a bez jiného řešení všech ploch mezi silnicemi a frontami domů kvalitní sdílené náměstí nelze vytvořit. Prostor náměstí postrádá model udržitelné mobility, všesměrnou, jednoduchou a pokud možno bezbariérovou prostupnost, postrádá rovnost všech účastníků provozu, aut, pěších, cyklistů . . . , postrádá principy sdíleného veřejného prostoru.

Prostor dnes neplní funkce náměstí. Parter náměstí v návaznosti na okolní zástavbu nefunguje. Náměstí neposkytuje možnosti pořádání trhů, kulturních a společenských akcí. Prostor tvoří silniční průtahy a na ně navazující materiálově nesourodé a půdorysně roztříštěné plochy zpevněné a vegetační.

2.7.2.4. Dopravní infrastruktura - doporučení

Studie akceptuje zadání a dopravní realitu území (udržitelnost dotačních titulů, životnost komunikace . . .) Zároveň upozorňuje na skutečnost, že řešení dopravní mobility, automobilové dopravy v ploše náměstí je dnes nevhodné a není v žádném případě ideální. Územní studie reflektuje stávající mobilitu spojenou s nevyhovující stávající dopravní infrastrukturou (Projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821, Spy - Nové Město nad Metují (Krčín), r. 2016, v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice - Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“. Na tento projekt je navázána projektová dokumentace: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), r. 2018).

Studie upozorňuje na skutečnost, že řešit náměstí jednostranně a pouze podle dopravy (dopravního řešení) je chybou. Doprava je jedním z pohledů a není pohledem nejdůležitějším. Jde o veřejný prostor, kde doprava je pouze jednou z celé řady stejně důležitých profesí, je jednou z řady možných pohledů na náměstí, je pouze jedním z mnoha hledisek v problematice náměstí.

Zklidnění dopravy v ploše náměstí na 30 km/hod, nebo přímo v rámci zóny 30

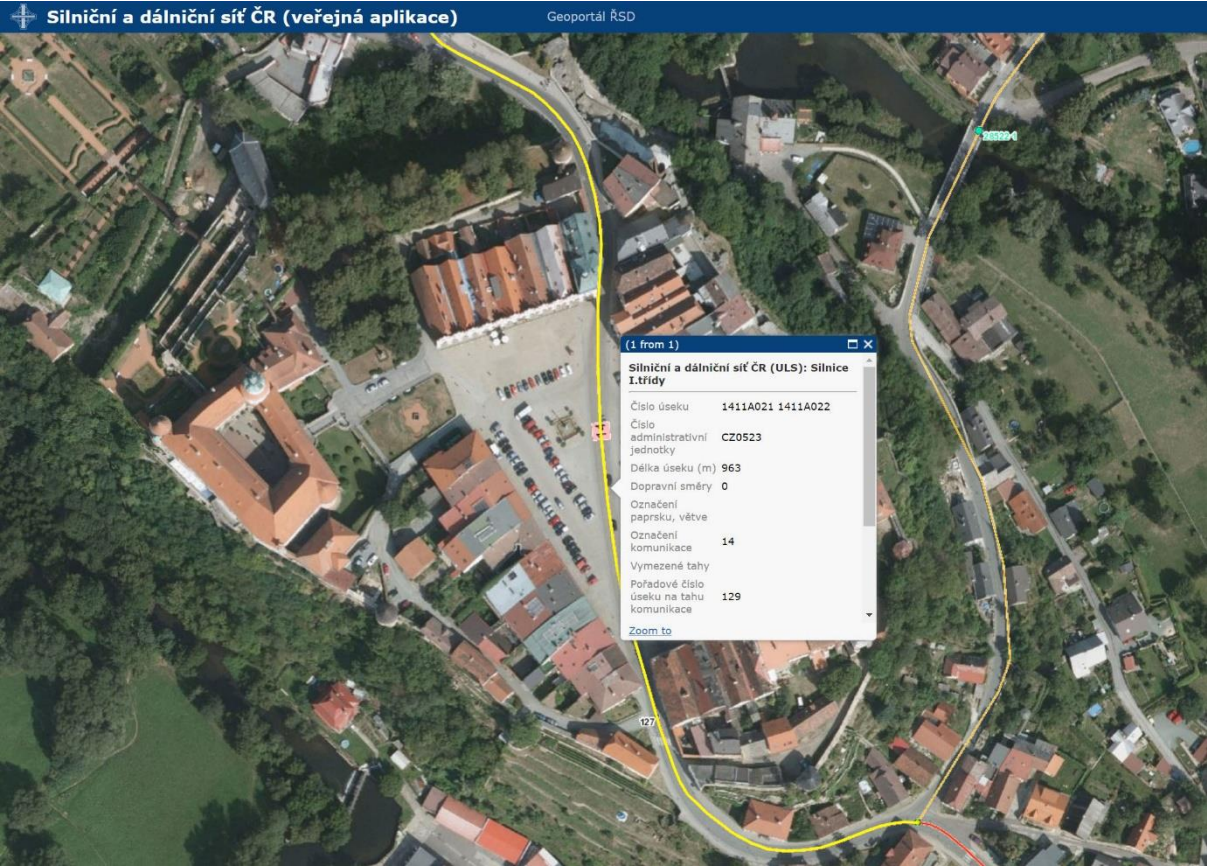
Vzhledem k nevyhovujícímu stavu celého prostoru náměstí, který je nahlížen jako sdílený veřejný prostor a vzhledem k nevyhovujícímu dopravnímu řešení, doporučuje studie v celém prostoru náměstí zklidnit dopravu snížením rychlosti na 30 km/hod, nebo přímo v rámci zóny 30.

Vzhledem k prostoru náměstí, ke škole a ostatní vybavenosti v místě navrhuje studie dovolenou rychlost snížit na 30 km/h. Prostor náměstí řešit celostně jako jeden od silnice k uliční frontě, fasádám domů a oplocení. Náměstí řešit, pokud možno v jedné výškové úrovni, tedy řešit maximálně bezbariérový prostor (s obrubou ve výšce 0,02m). K zabránění vjezdu vozidel do prostoru chodců a pobytového prostoru např. před školou použít odpovídající technické prvky (sloupky aj.), které je nutno vyvzorkovat, aby v náměstí nepůsobily cizí a nevhodně.



2.7.2.5. Srovnání – referenční příklad

Nové Město nad Metují – Husovo náměstí / režim zóna 30



Husovým náměstím prochází komunikace I/14.
Stejně jako v případě Žižkova náměstí, bylo v referendu (2018) rozhodnuto, že přeložka I/14 (viz. územní plán města 2018) nebude v této podobě realizována. Přeložka měla výrazně ovlivnit dopravu jak na Husově náměstí, tak na Žižkově náměstí. Situace na Žižkově náměstí je vážná, a není důvod nemít ve městě další obnovené a upravené náměstí.

Nové Město nad Metují – Žižkovo náměstí
režim zóna 30, nebo omezení rychlosti na 30 km/hod
Náměstím prochází komunikace II/308 a III/30821.

pohled severovýchodním směrem



2.7.2.6. Opora v legislativě a TP

pohled západním směrem



pohled severním směrem



pohled jižním směrem



Kromě zákonů (zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích apod.) souvisejících vyhlášek, norem a TP je důležité pro vnímání tohoto veřejného prostoru ČSN 73 6110 a ČSN 73 6110 - ZMĚNA Z1.

Projektování místních komunikací - ČSN 73 6110, citace vybraných pasáží - str. 5

Předmluva

Prostory místních komunikací jsou nejdůležitější veřejné prostory v obcích (městech) všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci její jedinečnost a prožitek daného okolního prostředí. Tyto prostory neslouží jenom dopravě, nýbrž poskytují také rámec rozmanitým jiným projevům života, což se projevuje nejrůznějšími požadavky a funkcemi. Tvorba prostoru místní komunikace má proto prvořadý význam při řešení problematiky zastavěného prostředí a navrhování komunikací uvnitř zastavěného území je těsně spojeno s urbanismem a architekturou v utváření tohoto prostoru. Projektování komunikací v zastavěném území souvisí vždy s utvářením prostorů místních komunikací, tj. veřejného uličního prostoru a musí se vždy chápat jako komplexní projektování.

Změny proti předchozí normě

Tato norma upravuje a doplňuje obsah předchozí ČSN se záměrem zajistit podmínky zejména pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků silniční dopravy. Norma sleduje uplatnění nových technických poznatků při projektování místních komunikací, jejich co nejširší aplikaci a uplatnění nových principů při vytváření podmínek vztahů mezi účastníky dopravy v obcích. Dalším záměrem je jasně vymezit vzájemnou vazbu pozemních komunikací v obcích a mimo obce, s cílem zklidnit dopravu v obcích a zvýšit bezpečnost na průjezdných úsecích silnic. Revidovaná norma obsahuje tyto zásadní změny: zavádí termín „Prostor místní komunikace“, který zahrnuje hlavní dopravní prostor i přidružený prostor a vyjadřuje kvalitativně jiný význam komunikace uvnitř obcí (měst); místní komunikace dělí pouze na funkční skupiny, případně podskupiny (dělení na funkční třídy se opouští) . . .

Norma sleduje zejména : zvýšení bezpečnosti v obcích; zklidňování dopravy a její humanizaci; omezení dominance motorové dopravy; zvýšení ochrany chodců a cyklistů; preferenci všech druhů veřejné hromadné dopravy; optimální mobilitu všech účastníků dopravy.)

citace vybraných pasáží - str. 15

4 Zásady dopravního a dopravně technického řešení

4.1 Všeobecné zásady řešení místních komunikací

4.1.1 Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků

dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází. Pro plnění těchto funkcí místních komunikací se uplatňují principy zklidňování dopravy na místních komunikacích jak funkční skupiny B, tak zejména C ve smyslu zvláštních předpisů. 8)

Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/h, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí. Tato opatření na současné komunikační síti mohou být jen organizačního charakteru, ale mají být podpořena stavebními opatřeními. Na novostavbách nebo rekonstrukcích musí sledovanému záměru odpovídat jak návrh stavby, tak navrhované stavební úpravy.

citace vybraných pasáží - str. 16

4.1.7 Projektování místních komunikací nebo jejich jednotlivých úseků musí být koordinováno s plánovanou urbanizací území a musí zajistit vazbu na navazující síť pozemních komunikací. Návrh má vycházet ze zásad dopravní politiky státu, kraje, obce (města) a územního plánu.

Návrh sítě místních komunikací má uplatňovat principy zklidňování dopravy přiměřeně na komunikacích funkční skupiny B a zásadně na komunikacích funkční skupiny C. Podle funkce a dopravního významu komunikací a podle intenzit provozu má sledovat buď zásady bezpečného oddělování jednotlivých druhů dopravy, nebo zásady zklidňování dopravy a smíšeného provozu podle zvláštních předpisů.

citace vybraných pasáží - str. 19

Tabulka 1 – Charakteristiky funkčních skupin a podskupin místních komunikací podle dopravního významu a ve vztahu ke struktuře osídlení
Funkční skupina - B

Charakteristické použití - sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace

Poloha v obci - na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi

Typické požadavky - dopravní význam, částečné omezení přímé obsluhy

5.1.8 Sběrné místní komunikace přivádí dopravu obce (města) na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy obcí a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet hlavní komunikační systém obcí. Jsou hlavním nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Mohou sloužit jako průtahy silnic. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby. Tato funkce se v odůvodněných případech může omezit.

Komunikace na náměstí je možno vnímat jako sběrné

Projektování místních komunikací ČSN 73 6110 - ZMĚNA Z1

citace vybraných pasáží - str. 6

10.1.3.1.4 Na komunikacích funkční skupiny C se navrhují místa pro přecházení (viz 10.1.3.2) nebo přechody pro chodce (viz 10.1.3.3) v závislosti na dopravním významu komunikace a intenzitě přecházejících chodců. V zónách s dopravním omezením s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují.

10.1.3.1.5 Přechod pro chodce se zřizuje jen tam, kde nejvyšší dovolená rychlost není vyšší než 50 km/h. Na komunikacích s vyšší dovolenou rychlostí než 50 km/h se omezí dovolená rychlost před přechodem (jak vyznačeným pouze dopravním značením, tak i se světelnou signalizací) na nejvýše 50 km/h. V místech větší koncentrace chodců, zejména dětí (u škol, u zastávek veřejné dopravy) je vhodné nejvyšší dovolenou rychlost dále snížit (zpravidla na 30 km/h) po dobu, kdy je omezení účelné.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ - IC 66002222. Tato norma je zveřejněna se souhlasem ÚNMZ.		MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ - IC 66002222. Tato norma je zveřejněna se souhlasem ÚNMZ.	
ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA ICS 93 080 10		ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA ICS 93 080 10	
Leden 2006		Únor 2010	
Projektování místních komunikací		ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1	
Design of urban roads Dessins des communications local Projektlung der Stadtstrassen		Amendment Amendement Änderung	
Nahrazení předchozích norem Touto normou se nahrazuje ČSN 736110 z 1986-03-18.		ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací z ledna 2006 se mění takto: V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text: „Zákon č.50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů“ a nahrazuje textem: Zákon č. 183/2008 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text: „Vyhláška MMR ČR č. 135/2001 Sb., o územně-plánovacích podkladech a územně-plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů, Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MDS ČR 1999, 2005“ a nahrazuje textem: Vyhláška MMR č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti Vyhláška MMR č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů Vyhláška MMR č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření Vyhláška MD č.146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy ČR V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text: „Vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ a nahrazuje textem: Vyhláška MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší text počínající řádkem „TP 5 Speciální bezpečnostní zařízení pozemních komunikací – unikové zóny, MDS 1993“ a končící řádkem „Sborník technických řešení staveb – část 6.2“ a nahrazuje tímto zněním: TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích – unikové zóny TP 63 Ocelová svodidla na pozemních komunikacích TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích TP 85 Zpomalovací prahy	
© Český normalizační institut, 2006 Podle zákona č. 22/1997 Sb. smí být české technické normy rozmnožovány a rozšiřovány jen se souhlasem Českého normalizačního institutu.		© Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010 Podle zákona č. 22/1997 Sb. smí být české technické normy rozmnožovány a rozšiřovány jen se souhlasem Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.	
74506		85035	

k tématu zklidňování dopravy:

TP 218 NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30

TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi

TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón

apod.

NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30

citace vybraných pasáží - str. 6

Během 20. století se síť pozemních komunikací neustále rozšiřovala s cílem uspokojovat stále intenzivnější a rychlejší automobilovou dopravu. Takovýto vývoj podporoval mobilitu založenou na této dopravě a generoval další používání automobilů, zatímco podmínky pro chodce, cyklisty a obyvatele se ve většině měst zhoršovaly. Dokonce už v raných dobách rozvoje automobilismu se v některých městech zvedala vlna odporu proti nárůstu dopravy a tento stav se v současné době stále více vyhrcuje. Obyvatelé měst touží po tom, aby ulice umožňovaly bezpečný a příjemný pohyb pro chodce, děti, cyklisty. Aby uliční prostor byl atraktivní a podporoval sociální interakce a setkávání lidí a místním komunikacím byl vrácen jejich původní smysl a duch. Jednu z možností tvorby takového prostředí představuje tzv. plošné zklidňování dopravy. Zklidňování dopravy je termín označující takový přístup k utváření pozemních komunikací, který vede ke snižování rychlostí a intenzit motorové dopravy. Existuje velké množství dopravně zklidňovacích opatření. Za projekty zklidňování dopravy lze považovat jednoduché úpravy místních komunikací v rezidenčních oblastech stejně jako komplexní přestavbu sítě pozemních komunikací. Zklidňování dopravy je v současné době respektovaným oborem v oblastech dopravního inženýrství, plánování a urbanismu. Mezi významné a rozšířené způsoby plošného zklidňování dopravy patří tvorba oblastí v sídelních útvech s celoplošným omezením rychlosti na 30 km/h, mnohdy podporovaným i stavebními prvky. Tyto technické podmínky by měly pomoci České republice převzít osvědčené postupy dopravního zklidňování, především pak plošného zavádění Zón 30, a zároveň se vyvarovat chyb, jichž se průkopnické státy v minulosti dopustily.

citace vybraných pasáží - str. 9

Sdílený prostor, zrovnoprávnění druhů dopravy, integrované plánování, mobility management (2000)

1.2 Současné trendy

To, jak je prostor vnímán svými uživateli, závisí i na prostoru samotném, na jeho utváření a kvalitě. Utváření a vnímání dopravního prostředí ovlivňuje dopravní chování účastníků silničního provozu. Kvalitní podoba a úprava veřejných prostranství (a komunikací) podporuje pěší a cyklistickou dopravu, což přispívá k navrácení městského prostoru občanům, město je utvářeno pro ně. Místní komunikace se pak stávají místem, kde se odehrávají nejen aktivity nezbytné, ale také sociální a volitelné. Moderní vzhled komunikací motivuje řidiče vozidel k ohleduplnější jízdě a v případě méně významných komunikací i k jejich vnímání jako veřejných prostor a ne jako dopravních koridorů. Utváření místních komunikací a městského prostoru by kromě podpory používání šetrných druhů dopravy (chůze, cyklistiky a HD) mělo motivovat k nižším rychlostem motorových vozidel. Kombinace nižších rychlostí a smíšeného provozu je totiž důležitým faktorem pro zlepšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Z pohledu bezpečnosti provozu je přítomnost chodců a cyklistů taktéž pozitivním faktorem, neboť pro řidiče motorových vozidel je signálem k opatrnější jízdě.

Jan Gehl ve své knize Život mezi budovami (2000) uvádí: „Podstatou dobrých měst a dobrých stavebních projektů dnes stejně jako v minulosti je to, aby se tam lidé mohli snadno a spolehlivě pohybovat, zdržovat se ve městech a stavebních celcích, těšit se z veřejných prostor, budov a městského života, neformálně nebo organizovanějším způsobem se setkávat s jinými lidmi.“

citace vybraných pasáží - str. 10

V sedmdesátých letech 20. století byla západoevropská města v podobné situaci, v jaké se nyní nacházejí města česká – vzrůstající nároky individuální automobilové dopravy byly řešeny návrhem kapacitnějších komunikací. Ve druhé polovině 80. let však došlo v některých evropských zemích k celospolečenské změně v náhledu na řešení (nejen) dopravních problémů. Tento nový integrovaný přístup spočívá v kooperaci mezi dopravním inženýrstvím a urbanistickým plánováním a ve snaze o zrovnoprávnění všech druhů dopravy. To vede k tvorbě atraktivních městských center a k zvyšování bezpečnosti provozu. V posledních letech se začínají při utváření vhodných městských prostranství (zejména v Holandsku a Dánsku, ale i v Německu a dalších zemích) uplatňovat principy sdílení veřejných prostor (shared spaces), kdy díky stavebnímu uspořádání prostoru místní komunikace nedochází k diskriminaci žádného způsobu dopravy. Základem tohoto přístupu je idea, že veřejné prostranství se musí znovu stát místem setkávání lidí a ne pouhým dopravním prostorem.

MINISTERSTVO DOPRAVY

NAVRHOVÁNÍ ZÓN 30

TECHNICKÉ PODMÍNKY

SCHVÁLENO MINISTERSTVEM DOPRAVY POD Č.J. 42/2010-120-STSP/1 S ÚČINNOSTÍ OD 15. 1. 2010.

OBSAH – OBECNÁ ČÁST

citace vybraných pasáží - str. 11

Na úrovni plánování se doporučuje dodržovat principy utváření kompaktního města, což příznivě ovlivňuje život města i dopravní situaci (tzv. město krátkých tras).

Hlavní principy tvorby kompaktního města jsou:

- koncentrace městských funkcí v centrální oblasti města,
- stavba rezidenčních oblastí v blízkosti stávající zástavby,
- umístění podniků, kanceláří, fi rem co nejbližše stávajícím linkám hromadné dopravy,
- koncentrace nákupních a volnočasových aktivit zejména ve vnitřní oblasti města

(např. omezení výstavby nákupních center na okrajích města).

Kromě stavebních opatření se v posledních letech prosazují také koncepce omezování vjezdu automobilové dopravy do center měst pomocí zpoplatnění. Pokud je systém zpoplatnění vhodně navržen, přináší prokazatelně dobré výsledky.

Zatímco zkldňňování místních komunikací s převažující dopravní funkcí má za cíl zejména regulaci rychlostí, plošné zkldňňování kromě toho usiluje také o redukci intenzit motorizované dopravy – ať již převedením části dopravy na jiné komunikace, či redukcí celkového objemu automobilové dopravy v dané oblasti. Společným jmenovatelem každého zkldňňování je realizace organizace dopravy šetrnějším a pro okolí přijatelnějším způsobem.

citace vybraných pasáží - str. 12

(vpravo, Tabulka 1: Srovnání Zóny 30 a obytné zóny – zásady a rozdíly)

citace vybraných pasáží - str. 23

2 NÁZVOSLOVÍ

Pokud není v konkrétním případě uvedeno jinak, mají pro účely těchto TP následující pojmy tento význam:

(1) Zóna 30

Zóna 30 je ohraničená oblast obce nebo města, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 25a Zóna s dopravním omezením a konec je označen dopravní značkou č. IP 25b Konec Zóny s dopravním omezením. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno.

citace vybraných pasáží - str. 24





3 NÁVRH ZÓNY 30

3.1 Územně plánovací dokumentace ve vztahu k Zónám 30

Zajištění koncepčního a efektivního plánování celoplošného zkldňňování dopravy je vhodné realizovat pomocí zanesení údajů o pobytových a dopravních funkcích místních komunikací do územně plánovací dokumentace.

3.2 Výběr vhodné místní komunikace pro Zóny 30 podle její funkce

V těchto TP jsou funkce pozemních komunikací rozděleny na pobytovou a dopravní, neboť přístup ke zkldňňování dopravy vychází z rozdělení pozemních komunikací právě dle těchto funkcí. Komunikace s pobytovou funkcí lze zařadit dle ČSN 73 6110 do funkčních skupin C a D (v odůvodněných případech i do funkční skupiny B), komunikace s funkcí dopravní pak do funkčních skupin A a B.

OBEČNÁ ČÁST				
	Zóna 30		Obytná Zóna	
	 č. IP 25a	 č. IP 25b	 č. IP 26a	 č. IP 26b
Stavební úpravy, základní rozdíly	<ul style="list-style-type: none">• Zachováno členění na vozovku a chodník.• Pro vyšší podporu dodržování rychlosti vozidel vhodné doplnění dopravního značení (propagace pomocí kampaní).• Šířky jízdních pruhů pokud možno skromné, střídavé parkování, šikany.		<ul style="list-style-type: none">• Zpravidla nutná přestavba komunikace v celé její šíři na stejnou výškovou úroveň (tzn. odpadá původní členění na vozovku a chodník) a vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy. V principu jde o pojižděný chodník, na kterém je za určitých podmínek povolena jízda a parkování vozidel.	
Rychlost a chování řidičů	<ul style="list-style-type: none">• Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h.• Žadoucí je opatrný způsob jízdy.		<ul style="list-style-type: none">• Nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h.• Vozidla nesmějí ohrozit chodce, řidič musí dbát vůči chodcům zvýšené opatrnosti, popř. zastavit vozidlo.	
Umístění Zóny	<ul style="list-style-type: none">• Vymezené oblasti obce nebo městské části, kde mají komunikace pobytovou funkci a stejné nebo podobné charakteristiky. Je třeba také přiměřeně zohlednit případné nároky HD. Na komunikacích s vyšším dopravním významem než obytné zóny.		<ul style="list-style-type: none">• Ohraničení oblasti obce nebo městské části, kde mají komunikace pobytovou funkci. Svým stavebním provedením musí vzbuzovat dojem, že provoz motorových vozidel zde má jen podřadný význam.	
Organizace provozu	<ul style="list-style-type: none">• Parkování – kdekoliv při okraji vozovky, pokud nejsou žádná místní omezení, při respektování právní úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích.• Přednost v jízdě – doporučuje se celoplošné zavedení přednosti zprava, v odůvodněných případech se úprava přednosti v jízdě řeší pomocí SDZ (např. je-li žádoucí preferovat HD, nebo z důvodů místních poměrů).• Náklady na dopravní značení<ul style="list-style-type: none">◦ Označení začátku a konce Zóny SDZ č. IP 25a, b◦ Výjezd ze Zóny 30 se řeší jako křižovatka◦ Uvnitř Zóny 30 odůvodněné umístění značek stanovující místní úpravu provozu (přednost v jízdě, jednosměrný provoz apod.)		<ul style="list-style-type: none">• Parkování – dovoleno pouze na místech označených jako parkoviště.• Přednost v jízdě<ul style="list-style-type: none">◦ Nejsou potřeba žádné další dopravní značky◦ Při vyjždění z obytné zóny na jinou komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě• Náklady na dopravní značení<ul style="list-style-type: none">◦ Označení začátku a konce zóny SDZ č. IP 26a, b◦ Vozidla pro vyznačení parkovacích míst (podrobněji viz TP 103)	
Pohyb pěších a cyklistů	<ul style="list-style-type: none">• Chodci musí používat chodník, přecházet mohou kdekoliv, vyznačení přechodu pro chodce je zpravidla zbytečné (až nežádoucí).• Cyklisté jsou vedeni společně s automobily na vozovce, v jednosměrných komunikacích zpravidla povolen jejich provoz v protisměru.		<ul style="list-style-type: none">• Děti si smějí hrát v celé šířce ulice, tj. přímo v prostoru místní komunikace.• Chodci smějí používat místní komunikaci v celé její šířce, nesmějí ale zbytečně omezovat provoz vozidel a musí umožnit vozidlům jízdu.• Pohyb cyklistů je povolen společně s automobily v celém prostoru místní komunikace.	

Tabulka 1: Srovnání Zóny 30 a obytné zóny – zásady a rozdíly

citace vybraných pasáží - str. 26

3.3 Výběr oblastí

Výběr vhodné oblasti pro zavedení plošného omezení rychlosti je zásadní fází návrhu Zóny 30.

3.3.1 Ohraničení, umístění a velikost oblastí

Pro zřízení Zón 30 připadají v úvahu zpravidla všechna území s obytnou zástavbou nacházející se mimo místní komunikace s převažující dopravní funkcí. Obytnou zástavbu dělíme na následující typy:

- historické jádro a centrum,
- bloková zástavba (čínžovny domy),
- sídlištní zástavba,
- nízkopodlažní vilová a venkovská zástavba.

Podle výchozího stavu území se navrhuje Zóna 30 buď v nově budované, nebo ve stávající zástavbě.

Při stanovení oblasti pro zřízení Zóny 30 se doporučuje dodržet následující pravidla:

- Zóny 30 mají tvořit patrnou urbanistickou jednotku – ohraničitelnou oblast města či obce.
- Velikost Zóny 30 je třeba stanovit tak, aby bylo omezení rychlosti pro řidiče stále zřejmé a pochopitelné.

Zóna 30 by svým uspořádáním měla umožnit účastníkům silničního provozu dosáhnout nejbližší komunikace s dopravní funkcí (tzn. komunikace s dovolenou rychlostí 50 km/h nebo více) nejvýše po jednom kilometru jízdy.

- Doporučuje se, aby komunikace v rámci Zóny 30 vykazovaly stejnorodé znaky a obsahovaly návrhové prvky s parametry pro požadovanou rychlost.

citace vybraných pasáží - str. 27

Při plánování zkldňňujících opatření by se měly obzvlášť zohlednit následující lokality:

- úseky a místa, na kterých se v minulosti staly nehody, zejména nehody s osobními následky,
- úseky, na nichž lze předpokládat zvýšenou intenzitu pěší a cyklistické dopravy, a úseky v blízkosti škol, mateřských školek, domovů důchodců a jiných sociálních a kulturních zařízení,
- místní komunikace, na kterých se jezdí nepřiměřenou rychlostí.

citace vybraných pasáží - str. 35

3.6 Druhy dopravy v Zóně 30

Utváření Zón 30 by mělo odpovídat zejména požadavkům a potřebám jejich obyvatel. To znamená, že by mělo splňovat nároky na pohodlnou a bezpečnou chůzi, bezproblémové zaparkování, nízké rychlosti vozidel, bezpečnou jízdu na jízdním kole.

3.6.1 Pěší doprava

Chodci jsou velmi zranitelnými účastníky provozu. K nejzranitelnějším patří děti a senioři. Chodcům je tedy nutné zajistit bezpečné a pohodlné dopravní prostředí. Vzhledem k charakteru Zón 30 není nutné uvnitř těchto zón zřizovat přechody pro chodce a označovat je svislým a vodorovným dopravním značením. Chodcům je umožněno přecházení v podstatě kdekoliv. Na specifi ckých místech je možné usnadnit přecházení vybudováním místa pro přecházení.

3.6.2 Cyklistická doprava

Zóna 30 představuje plošnou podporu cyklistické dopravy. Vzhledem k nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h se nedoporučuje v Zónách 30 segregovat cyklistickou dopravu od dopravy motorové. Doporučuje se smíšený provoz na pozemní komunikaci bez zřizování samostatné cyklistické infrastruktury.

citace vybraných pasáží - str. 36

3.6.3 Individuální automobilová doprava

Řidič by měl na vjezdu do Zóny 30 obdržet srozumitelnou informaci o dopravním režimu, který ho uvnitř zóny očekává. Utváření dopravního prostředí by mělo motivovat k jízdě maximálně rychlostí 30 km/h a stimulovat k ohleduplné jízdě. Zkldňňující opatření není nutné vyznačovat svislými dopravními značkami, neboť tato opatření jsou v Zónách 30 obvyklá a běžná, řidič s nimi musí počítat automaticky.

3.6.4 Hromadná doprava

Vedení městské hromadné dopravy v Zónách 30 se nevyklučuje. Provozování hromadné dopravy v Zónách 30 je možné v případě městské i linkové nekolejové hromadné dopravy.

Argumenty pro zklidnění dopravy v prostoru Žižkova náměstí existují.

Stejně tak existují vážné argumenty řešit náměstí jako jeden celek.

Automobilová doprava

Automobilová doprava byla popsána výše. Studie doporučuje na Žižkově náměstí omezení rychlosti na 30 km/hod, nebo přímo vytvoření zóny 30.

PĚŠÍ DOPRAVA

Organizace pěšího pohybu v prostoru náměstí je uvažována v rámci možností co nejsvobodnější a všesměrná. Snadný a bezpečný přechod silnic. V pobytových prostorech mezi silnicemi a navazující frontou zástavby je posílen chodec a pěší. Rovněž před školou je akcentován a posílen pobytový prostor ve prospěch dětí. Studie vytváří podmínky pro svobodnou a všesměrnou organizaci pěší mobility v prostoru náměstí.

ŠIRŠÍ VZTAHY - PĚŠÍ PROPOJENÍ, CHODNÍKY A PROPOJENÍ V RÁMCI PŘIPRAVOVANÉ NAVAZUJÍCÍ ZÁSTAVBY

Město má v územním plánu rozvojovou lokalitu Z.K6 určenou pro bydlení (60RD) a lokalitu Z.K5. Lokality leží jižně od náměstí. Jde poměrně o velké plochy dnes bez jakéhokoli pěšího propojení s náměstím a Krčínem. Město je vlastníkem parc. č. 154/1 a parc.č. 154/2. Byť jde o parcely v kopci lze realizovat komfortní chodník.

Zajištění pěší prostupnosti území v souladu územního plánu a propojení se zastavitelnou plochou - lokalitou Z.K6 a Z.K5 podle komunikace III/308.

Studie potvrzuje nutnost pěšího propojení lokality Z.K6 s náměstím dle územního plánu (přes parc. č. 686 – areál stavebnin a přes navazující pozemek parc. č. 156/1 - ovocný sad).

Studie doporučuje řešit i pěší propojení lokality Z.K6 s náměstím kolem železniční trati.

Cyklistická doprava

Územím je trasována cyklotrasa 4034 Náchod Staré Město – Jaroměř.

Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická (Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017) cykloprovoz v prostoru silnic ani náměstí neřeší.

Stejně tak projekty:

- Projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016
- Projekt “Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“, r. 2018 (v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován)
- Projekt: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018
- Projekt: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016

cykloprovoz na náměstí vůbec neřeší, přestože se dle nich realizují komunikace a náměstí!

Provoz cyklistů náměstím je studií uvažován a měl by být součástí provozu po zklidněných komunikacích II/308 a III/ 30821.

Vzhledem k dostatečnému pobytovému prostoru lze uvažovat i smíšený provoz chodců a cyklistů po obvodu náměstí.

HROMADNÁ DOPRAVA (veřejná doprava- autobusová)

V řešeném území se nacházejí dvě zastávky hromadné veřejné dopravy:

Nové Město nad Metují, Krčín, most

Nové Město nad Metují, Krčín, Žižkovo nám. (u “ Reprežeňtáku“)

Autobusová zastávka Nové Město nad Metují - Krčín, most je frekventovaná, zastavují zde dálkové autobusové linky. Zastávka je opatřena zděným přístřeškem.

Autobusovou zastávku Nové Město nad Metují - Krčín, Žižkovo nám využívají místní linky.

(Počet odjezdových stání: 2, Obsluhováno linkami: 000261, 640022, 640025, 640027, 640035, 640102, 640103, 640111, 640120, 640133, 640135, 640202, 640325, 640381, 640384, 640432, 640433, 660046)

Zastávka hromadné dopravy u “Reprežeňtáku“ (Nové Město nad Metují, Krčín, Žižkovo nám.) je zachována v místě. Úprava křižovatky a nový přechod v místě nepředpokládá výraznější posunutí od nároží objektu. (Dnes zastávka není vyznačena vodorovným dopravním značením, není umístěna v zálivu.)

(Při zpracování dalších stupňů projektové dokumentace je možno prověřit polohu zastávky přímo v prostoru náměstí).

Zastávka hromadné dopravy Nové Město nad Metují, Krčín, most

Dnešní objekt zastávky je umístěn v zastávkovém zálivu a vodorovně dopravně vyznačen, směrem do parku je zastávkový přístřešek. Přístřešek působí v prostoru nevhodně a je doporučeno jej umístit na vhodnější místo či integrovat do navazující architektury, která by stavebně doplnila uliční parter a ulici 1. máje. (viz. výkres s vyznačením možnosti nové zástavby)

pozn.: Územní studie parku Krčín (2018) navrhuje nový zastávkový přístřešek, který je s ohledem na půdorysné řešení vstupu do parku posunut severně k mostu a z prostoru odstraňuje javor mléč.

VEŘEJNÁ DOPRAVA - ŽELEZNIČNÍ

Výstavba železniční trati a viaduktu proběhla v letech 1874/5 a výrazně ovlivnila celé území a místní čtvrť Budín. Železnice uzavírá náměstí z východu. V roce 2018-2019 probíhá modernizace tratě a viaduktu.

BEZPEČNOST

Náměstí je dnes vnímáno jako ulice, které chybí vlivnost, přívětivý a kvalitní veřejný prostor, který je rovněž kvalitně udržovaný.

Prostor je zatížen automobilovou dopravou, podle které je dosud koncipován.

Cílem je jednak zvýšit bezpečnost prostoru - pocit bezpečí uživatelů náměstí. “Úklidem“ a obnovou náměstím je možno posílit vlivnost a užívání prostoru – sociální rozměr.

Cílem je zvýšit dopravní bezpečnost. Jednostranný zájem tranzitní dopravy nelze akceptovat. Zklidněním komunikací a jejich začlenění do ostatní problematiky náměstí – řešit komunikace zodpovědně v rámci ostatních profesí - je možno zvýšit dopravní bezpečnost. Zklidněním dopravního prostoru je možno realizovat komfortní sdílený veřejný prostor v rámci celého náměstí. Zmírní se negativní působení ulic, ulice se stanou součástí náměstí. Pěší a ostatní účastníci provozu a uživatelé náměstí budou zrovnoprávněny s auty a motorovou dopravou. Při zklidnění komunikací lze rovněž dle konkrétních potřeb uvažovat v budoucnu nad konkrétními prvky, které mohou posilovat bezpečnost uličního prostoru (mohou být součástí konkrétních zadání podrobnějších projektů).

Jak bylo již ve studii řečeno, jakýkoli dopravní projekt by měl být součástí řešení celostní obnovy náměstí, jako jedna z dílčích substancí zadání a jako jedna z profesí, nikoli obráceně jako dominantní priorita na úkor priorit dalších.

Cílem je zvýšení bezpečnosti prostoru před školou a kolem celého školního areálu.

Cílem je zkvalitnění prostoru před školou, vytvoření kvalitního vstupu, odstranění nevhodných vegetačních prvků a keřů, výsadba nových stromů, vybavenost prostoru mobiliářem, osazení bezpečnostních zábran (sloupků) kolem komunikace (na přechodu dopravního a pobytového prostoru) apod. V rámci zpracování dalších stupňů příprav obnovy, či v rámci zpracování dalších projektových stupňů možno konkretizovat úvahy o pítku, vodním prvku, uměleckém díle a dalším, co může být součástí kvalitního prostoru.

BARIÉROVOST

Dnes je sice prostor bezbariérový, ale jenom při použití jasně vymezených tras – chodník-přechod-chodník, většina prostoru náměstí bezbariérový pohyb neumožňuje a je pro pěší uživatele provozně diskomfortní. Povrchy nerovné a zborcené.

Prostor náměstí je uvažován řešit s minimálními výškovými rozdíly, téměř v jedné výškové úrovni. Zklidněním dopravy a minimálním výškovým členěním v kontextu jednotných a kvalitních materiálů, které nevytvoří překážky pohybu, lze vytvořit svobodný a téměř všesměrně mobilní prostor pro pěší uživatele, pro uživatele s omezenou schopností pohybu

Při snížení rychlosti na 30 km/hod je možno z náměstí odstranit negativní působení obrub (silniční betonová obruba s výškovým rozdílem 100-120mm). Tato bariérovost je v prostoru náměstí překonaný princip řešení bezpečnosti. Dopravní prostor lze vymezit minimální výškou obruby 0,02m.

PARKOVÁNÍ

Počet parkovacích míst v prostoru náměstí je navýšen. Podmínkou tomuto řešení je celostní urbanisticko-architektonické uchopení náměstí a zklidnění dopravy na náměstí, stejně jako řešení náměstí, pokud možno v jedné úrovni.

Před školou je vytvořeno místo “reserve” pro rodiče s dětmi, pro výstup a nástup. Lze rovněž řešit v rámci navýšení parkovacích míst.

Prostor pro dopravu v klidu bude řešen na vybraných místech kolmým státním v přilehlém prostoru komunikací v minimální výškové úrovni (0,02m) a bude materiálově sjednocen s ostatními plochami náměstí.

PROSTOR VJEZDŮ

Vjezdy dnes přispívají svou různorodostí k nevhodnému členění a fragmentaci náměstí. Budou materiálově sjednoceny s ostatními povrchy v prostoru náměstí (např. žulová kostka 8/10). Vjezdy nebudou od komunikace vymezeny nájezdy, obruba bude zapuštěná na minimální úroveň (0,02m). V prostoru náměstí pak budou řešeny v jedné úrovni s ostatními plochami, tak aby z pobytového prostoru náměstí zmizely obruby, které jej nesmyslně výškově člení a vytvářejí bariéru. Celý prostor je navržen bezbariérový. Obruby u vjezdů budou materiálově sjednoceny.

SVISLÉ A VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Pokud se přistoupí k dopravnímu zklidnění, a především k zóně 30, je možno náměstí řešit tak, aby obsahovalo minimum svislých značek a rovněž vodorovného značení.

PŘECHODY

V prostoru u “Reprezeňtáku” v západní části náměstí, jsou navrženy s úpravou křižovatky s ul. Husitská dva přechody. Pokud dojde ke zklidnění dopravy, je možno přecházení dopravních komunikací v prostoru náměstí a pokračující ul. 1. máje řešit jinak.

KŘÍŽOVATKY

Studie doporučuje změnu křižovatky v prostoru před “Reprezeňtákem” v západním konci náměstí. Zvýšení bezpečnosti, zvětšení pobytového prostoru, doplnění přechodu pro chodce, možnost umístění stromu.

SJEDNOCENÍ POVRCHŮ, MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ, MOBILITA A NESOURODOST POVRCHŮ

Stávající půdorysná roztržitost nesourodě zadlážděných povrchů je nevhodná, stejně jako materiálové provedení a typy dlažeb. Nesourodě je řešena obruba v ploše náměstí.

Studie řeší náměstí jako jeden prostor. Tedy materiálově sjednocený a sladěný povrch náměstí. Jednotný pobytový prostor. Prostor navazující na komunikace může být vydlážděn jedním typem dlažby (např. kostka 8x10, nebo velkoformátová dlažba např. 100x100 apod.), nebo může být členěna na prostor pochozí (např. žulová mozaika 4/6) a prostor pro vjezdy a parkovací stání (např. kostka 8x10). materiálové řešení by mělo být součástí podrobnějšího stupně projektové dokumentace, nebo podrobnějšího návrhu. Cílem je prostor řešit v jedné úrovni.

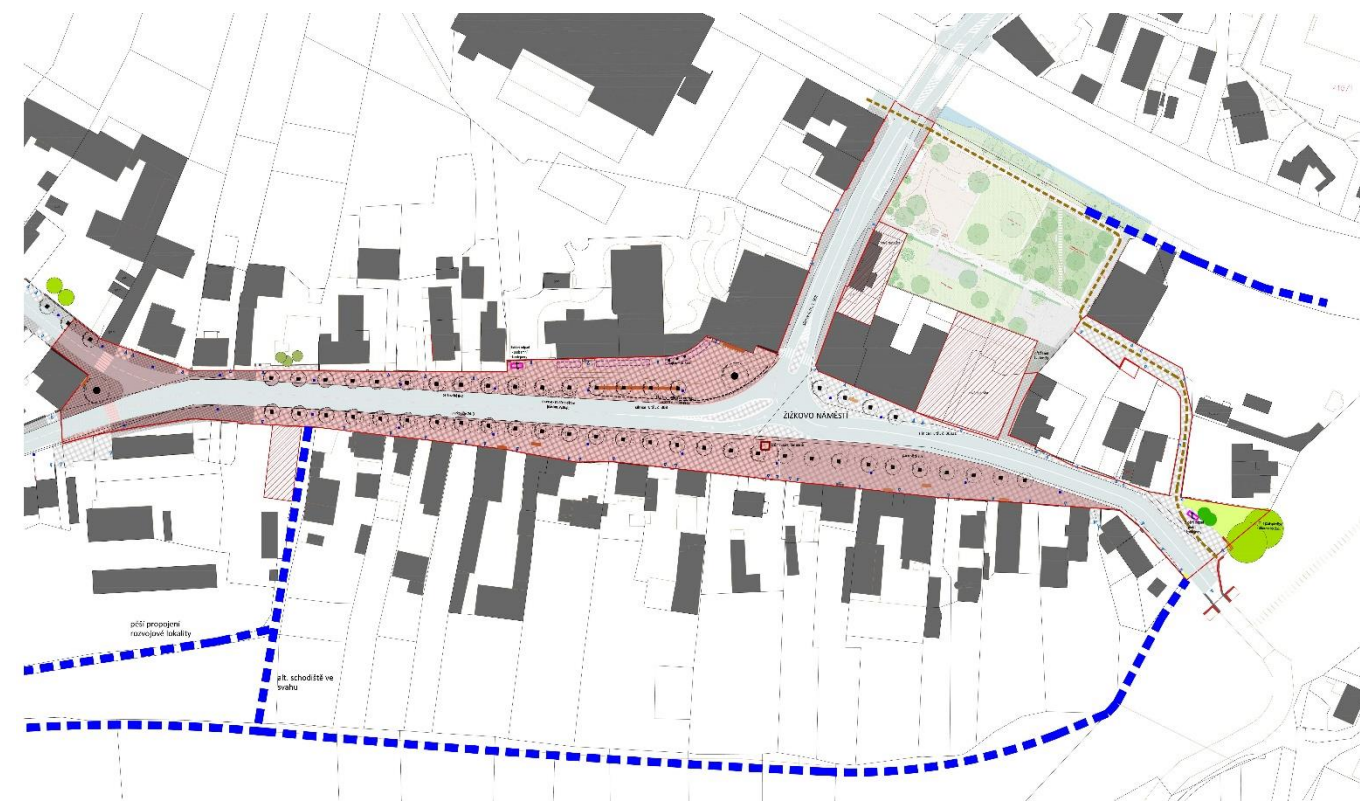
ARCHITEKTONICKÁ PODOBA A VIZUÁLNÍ KULTURA VEŘEJNÉHO PROSTORU ULICE

Kvalitní vyřešení dopravy a mobility v navazujícím pobytovém prostoru umožní proměnit špinavou ulici v kultivovanou náměstí. Uspokojivé vyřešení mobility je možno otisknout do kvalitní architektonické podoby, do zlepšení vizuální kultury veřejného prostoru, do života náměstí, do kvalitních a pro náměstí jednotných materiálů ...

2.7.2.8. Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují – možnost etapizace obnovy náměstí

V současné době je aktuální projekt k realizaci: Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická (Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017)

Velkou část náměstí je možno vzhledem k této skutečnosti připravit k obnově. (Vyznačeno červenou barvou).



Po uplynutí udržitelnost projektů:

- Projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016
- Projekt “Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu”, r. 2018 (v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován)
- Projekt: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018
- Projekt: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016

je možno pokračovat v etapách obnovy náměstí.

2.7.2.9. Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují – poznámky k řešení

Preamble:

Projekt dopravní infrastruktury Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují je, jednostranným, ryze inženýrským a z hlediska atmosféry místa a zejména bezpečnosti značně problematickým dokumentem, který po jeho realizaci vážně a negativně zasáhne do života Nového Města nad Metují, respektive jeho důležité městské části Krčín. Nelze akceptovat, že pouze jednosměrný pohled zájmu transitní dopravy skrze město může tak zásadně ovlivnit celostní, stále ještě existující kvalitu místa.

S ohledem na to, že Nové Město nad Metují nerezignovalo na rozvoj města a obecnou kulturu prostředí, ve kterém žijí lidé a chtějí si stavět nové domovy, nelze vyloučit právě zmíněný celostní přístup a nesnažit se zařadit dopravní a transitní, tedy regionální a nadregionální zájmy k zájmům kvality místa a života v něm.

POZNÁMKY k řešení Žižkova náměstí a k souvisejícímu území

Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, (07/ 2017) – dále jen Projekt

0. Jde o dokumentaci ke stavebnímu povolení a provedení stavby investovanou Královéhradeckým krajem z 07. 2017 (parc. č. 710/1, vlastnické právo: Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové, Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové). Měnit projekt před realizací více jak po roce v této fázi může být možná jen zbožným přáním.

1. Studie uvažuje o řešeném území v duchu historického faktu, že se jedná o náměstí či měšťanskou rozlehlou návěs. Tedy prostor dopravně zklidněný, se sníženou rychlostí 30km/hod nebo přímo v zóně 30. Tedy zcela odlišná dopravní filozofie od předkládaného projektu k realizaci jako realizaci navazující na již realizovanou část. Studie bude obsahovat argumentaci pro toto řešení. (Od toho se mj. bude odvíjet i výška obruby, tedy i výškové řešení náměstí apod.) Stávající řešení dopravy je neudržitelné. Projektovat náměstí jednostranně jen podle dopravy a silnice je pro atmosféru místa i bezpečnost nepřijatelné a náměstí se tak nevratně ničí. Studie by měla být argumentem, aby se tak nedělo, aby náměstí šlo jako celek postupně obnovit a život v Krčíně podporovat, nikoliv jej potlačovat. Náměstí není prioritně tranzitem, ale naopak místem pro společenský a měšťanský život včetně aktivit služeb a obchodu.

2. Město má v územním plánu rozvojovou lokalitu Z.K6 určenou pro bydlení (60RD) a lokalitu Z.K5. Lokality leží jižně od náměstí. Jde poměrně o velké plochy dnes bez jakéhokoli pěšího propojení s náměstím a Krčínem. Město je vlastníkem parc. č. 154/1 a parc.č. 154/2. Byť jde o parcely v kopci lze realizovat komfortní chodník.

3. Projekt neřeší opravu zídek kolem komunikace (parc. č. 710/1)

4. Materiály. Studie se snaží sjednotit materiály. V prostoru náměstí by se měly objevit cílové a odsouhlasené materiály chodníků, ostatních povrchů, obrub apod. Stejně tak předpokládaných zábran atd. . . .

5. Materiály – vjezdy. Tzv. “výměna konstrukční vrstvy - stupňovité napojení na stávající stav” by mělo být materiálově sladěno do cílových materiálů a cílové podoby náměstí – týká se všech vjezdů ze silnice.

6. Prostor před “Reprezentákem” je Projektem řešen jako jedna ohromná křižovatka pomocí vodorovného dopravního značení. Je tu zapotřebí takto ohromná křižovatka? Studie řeší jinak (mj. cílem je minimalizovat dopravní značení a v tomto případě i plochu silnice parc. č. 675/1 (vlastník: Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují) Mj. tuto parcelu by nebylo od věci rozdělit na část ul. Husitská a na část Žižkovo náměstí.

7. Dopravní značení: Prostor náměstí při zklidnění území je možno řešit tak, aby obsahoval minimum dopravních značek a rovněž vodorovného značení.

8. Prostor náměstí při zklidnění území je možno řešit výškově jinak, než předpokládá projekt. Tam kde je to žádoucí, lze odstranit negativní působení obruby (silniční betonová obruba s výškovým rozdílem 100-120mm). Bariérovost je v Evropě překonaný princip řešení bezpečnosti.

9. Před školou je navržen zákaz zastavení a pravděpodobně vsakováčka. Posunout značku a vsakování do jiné pozice (s ohledem na budoucí výsadby stromů). Pokud by se řešilo v rámci 30 (nebo zóny 30), to co je navrženo před školou, je zbytečné a šlo by vyřešit jinak.

10. Parkování se uvažuje ve větším rozsahu, tedy nájezdy jsou jinak. Opět jak bylo řečeno výše, pokud by se přijal jiný model dopravního řešení, a náměstí se řešilo i z jiných pohledů, je možno v celém prostoru náměstí parkovat daleko svobodněji, včetně možnosti zajiždění ke škole.

11. Tento Projekt by měl být součástí řešení celostní obnovy náměstí, jako jedna z dílčích substancí zadání a jako jedna z profesí, nikoli obráceně jako dominantní priorita na úkor priorit dalších.

Studie předkládá řešení a snaží se dialogem eliminovat negativní dopady navrženého projektu.

Dopis adresovaný Městskému úřadu Nové Město nad Metují, 01/2019:

Mgr. Adam Balcar, Odbor výstavby a regionálního rozvoje

Ing. Simona Vojnarová, Oddělení rozvoje města

Ing. Libor Pozděna, Odbor majetku města

Městský úřad Nové Město nad Metují

náměstí Republiky 6, 549 01 Nové Město nad Metují

Žižkovo náměstí – detail projektu

Projekt rekonstrukce komunikace II /308 - Žižkovo náměstí – ul. Černčická

(Projekt DSP + PDPS: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují, 07/ 2017)



2.7.3. Technická infrastruktura

Zásobování elektrickou energií, síť elektrického vedení

Zásobování vodou

Kanalizace a čištění odpadních vod

Zásobování plynem

Zásobování teplem

Telekomunikace, sdělovací kabely

DOPORUČENÍ

2.7.3.1. Zásobování elektrickou energií, síť elektrického vedení

Je doporučeno uložit síť nadzemního elektrického vedení pod zem, aby se v prostoru náměstí neuplatňovaly. Důvodem je i předpokládaná realizace povrchů a dlažeb.

2.7.3.2. Telekomunikace, sdělovací kabely

Je doporučeno uložit síť nadzemního sdělovacího vedení pod zem.

2.7.3.3. Veřejné osvětlení

Je doporučeno v prostoru náměstí realizovat nové veřejné osvětlení (bezpatkové stožáry, osvětlení nevyvolávající světelný smog).

(Výše uvedené vyvolává nutnost řešit nové osazení místního rozhlasu).

2.7.3.4. Technická infrastruktura - připravenost

V rámci náměstí řešit podrobnějším projektem připravenost technické infrastruktury - přípojek (elektrika, voda, kanalizace viz. zpracované dopravní projekty), možnost pořádání společenských akcí, trhů, vodní prvek apod.

V rámci podrobnější projektové dokumentace prověřit možnosti sdružení sítí do kolektoru.

2.7.3.5. Zásady pro umísťování sítí technické infrastruktury

Při rekonstrukci náměstí je doporučeno uložit nadzemní síť elektrického a sdělovacího vedení pod zem. Studie doporučuje v celém obnovovaném území sdružit síť technické infrastruktury do kolektoru mimo kořenový prostor stromů. Územím prochází plyn, vodovod, kanalizace. Rekonstruovat síť technické infrastruktury při rekonstrukci zpevněných pobytových ploch a chodníků. V ideálním případě s využitím vhodného dotačního titulu pro obnovu technické infrastruktury. V rámci kolektoru by šla rovněž zkapacitnit či doplnit potřebná technická infrastruktura pro potřeby rozvoje navazujících území.

Nutno upozornit na související připravené dopravní projekty řešící technickou infrastruktura, především kanalizaci.

2.8. Veřejné prostranství

2.8.1. Návrh koncepce a materiálového řešení veřejného prostranství

Veškeré materiály a objekty je nutno řešit v rámci podrobnějších projekčních stupňů.

Materiálové provedení povrchů / drobná venkovní vybavenost

Celý prostor se doporučuje půdorysně a materiálově sjednotit a řešit jako celek jednotně. Sjednocené plochy přednostně řešit v jednom kvalitním a trvanlivém povrchu (s ohledem na historii náměstí např. žulová kostka vhodného odstínu 8/10, kamenné odseky, s ohledem na současnou tvář např. velkoformátová betonová pojezdová a pochozí dlažba 100x100mm apod.). Princip, který je uvažován variantně rozděluje pochozí a pojezdové plochy náměstí (pochozí plochy např. žulová mozaika 4/6, pojezdové plochy – vjezdy a stání např. žulová kostka 8/10. Materiál a jeho barevnost je nutno vyvzorkovat.

Obruba v rámci náměstí je řešena jednotně. Náměstí je uvažováno řešit pokud možno v jedné úrovni, obruba kolem silnic zapuštěná (0,02m). Obruba je uvažována rovněž z kvalitního materiálu (např. žula), korespondující s navazujícími plochami dlažeb.

Sjednocením ploch bude rovněž daleko lépe působit v místě kříž s Kristem z r. 1881.

Na vybraných místech budou osazeny informační panely, lavičky, venkovní nábytek, cyklostojany, zábrany vstupu do vozovky – sloupky (před školou). Nově se uvažuje o osazení vlajkových stožárů před školou.

V rámci náměstí je možno uvažovat o umění ve veřejném prostoru či o vodním prvku (prostor před školou).

Nutno řešit podrobnějším stupněm projektové dokumentace.

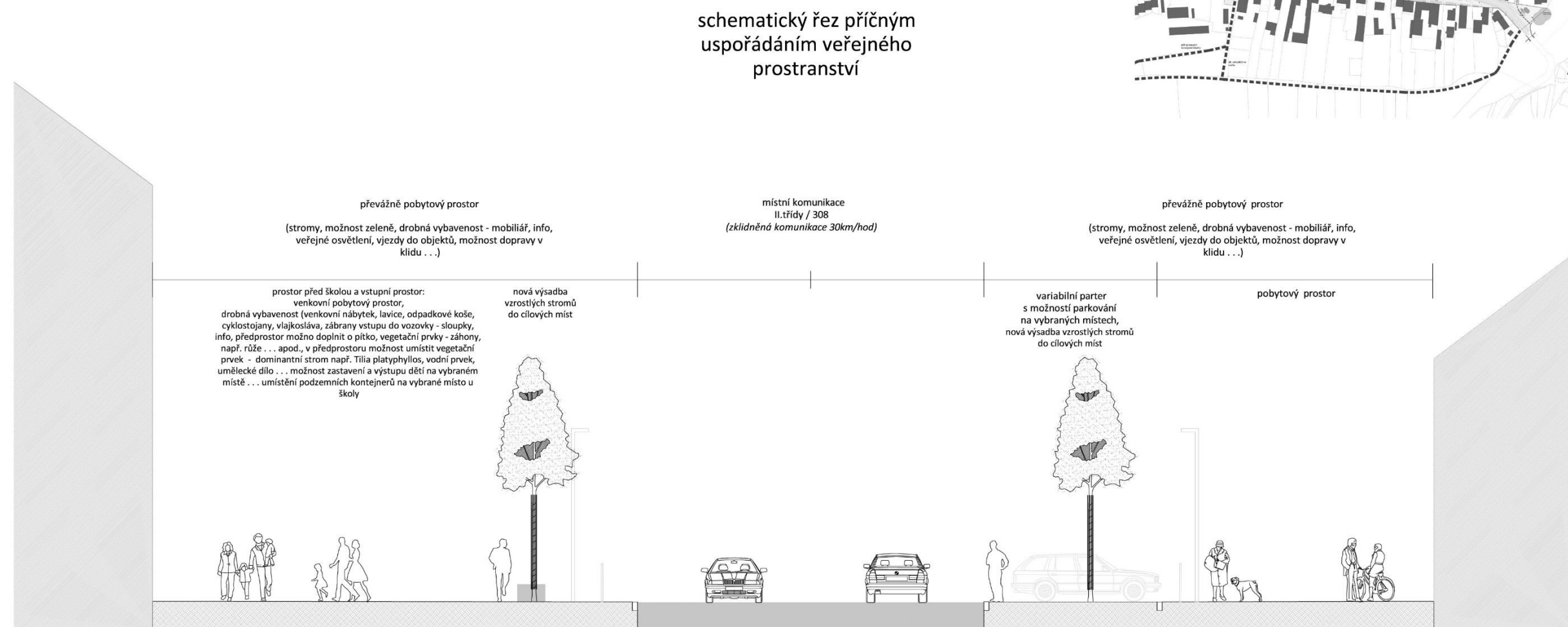
Sjednocený prostor náměstí by měl být společenským prostorem, místem společenských a kulturních akcí, trhů (včetně možnosti objektů a zařízení pro služby), poutí. Měl by být bezpečným pobytovým prostorem pro děti a důstojným venkovním zázemím školy, měl by umožnit lepší oživení sdíleného veřejného prostoru v návaznosti parteru zástavby, umístění venkovní zahrádky pohostinství, drobného vybavení v souvislosti jiných komerčních aktivit apod

Jednoduchý výraz umožní náměstí nalézt ztracenou tvář.

Předprojektová příprava

- V rámci předprojektové přípravy se nabízí vytipovat partie, které by bylo možno postupně “uklidit” a zbavit nadbytečných či nefunkčních prvků, vizuálního smogu
- Podobně je možno před realizací obnovy náměstí podporovat dočasné venkovní aktivity v jeho prostoru. Podpořit zájem veřejnosti.
- Je nutno ujasnit vhodný způsob zadání dalších stupňů projektové dokumentace.

2.8.2. Schematický řez příčným uspořádáním veřejného prostranství



Při zvoleném dopravním režimu území je možno řešit celé náměstí v jedné úrovni, jednotně a spojitě jako jeden městský koberec od jedné fasády k druhé, kterým prochází živičná místní komunikace. Obnovu náměstí lze řešit celostně dle cílového záměru, tedy včetně obnovy komunikace II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují. Důležité je vytvořit předpoklady k tomu, aby náměstí bylo v budoucnu řešeno jako celek a aby zodpovědní aktéři v území či projektanti podrobnějších stupňů předešli svízelně řešitelným situacím. Navazující prostor náměstí lze řešit v návaznosti komunikace velice jednoduše, čistě, jednotně a spojitě, jako maximálně sdílený veřejný prostor bez dnešního půdorysného a materiálového chaosu.

2.9. Veřejná zeleň

DOPORUČENÍ

Je uvažováno se založením nové generace stromů na náměstí.

Dnes jsou v prostoru náměstí zastoupeny dožívající kultivary javoru mléče s kulovitou korunou (*Acer platanoides* 'Globosum'), místy je zastoupen hloh obecný (*Crataegus laevigata*) a před školou řada javoru mléč (*Acer platanoides*), který byl kdysi udržován řezem. Tyto stromy jsou navrženy k odstranění. Kulovité javory byly vysazeny po odstranění lip, ke kterému došlo r. 1946.

Výběr druhů lze uvažovat s ohledem na historii, dříve na náměstí byly vysazeny lípy. Vzhledem k problematičnosti použít pro svůj mohutný vzrůst přímo druh lípa srdčitá (*Tilia cordata*), je navrženo použít méně vzrůstných odrůd, s výškou maximálně do 20m. V úvahu by tedy přicházely např. *Tilia cordata* 'Rancho' (10-15 m, šířka koruny 6-8m), *Tilia cordata* 'Roelvo' (do 18m, šířka koruny 12m), *Tilia cordata* 'Greenspire' (do 15 m, šířka koruny 10-12m) *Tilia cordata* 'Erecta' (syn *Tilia cordata* 'Select', T. c. 'Böhle', 15 - 18m), *Tilia cordata* 'Van Pelt' (20m) apod. Stromy jsou běžně dostupné ve velikostech 18-20, 20-25 a větších. Výpěstky by měly mít podchozí výšku koruny min 3m.



Městské muzeum Nové Město nad Metují
Na Zadomí 1226, 549 01 Nové Město nad Metují
Svobodné slovo 6. 4. 1946



pohled 1928



Tilia cordata 'Rancho'
Tilia cordata 'Greenspire'



V prostoru před školou jsou pak nevhodné výsadby keřů různých druhů a mladších stromů. Způsob výsadby i použité druhy jsou pro náměstí zcela nevhodné a jsou navrženy k odstranění. Nevhodně působící ostatní keře se uvažuje z prostoru náměstí rovněž odstranit.

Založení stromů by mělo zohlednit i případnou změnu trasování komunikací v prostoru náměstí v horizontu desítek let a jejich případné posunutí jižním směrem. Výsadby by měly reagovat na lepší dopravní řešení v budoucnu.

Lípy (*Tilia platyphyllos*) u památníku na hrad Budín (1875) jsou ponechány na dožití. Lípy by měly být po dožití nahrazeny stejným druhem na stejném místě.

Na pečlivě vybraná místa náměstí je možno vysadit jednotlivě vzrostlé stromy.

Ponechání travnatých ploch (které se odvíjí od dopravního řešení náměstí) a jejich členění v prostoru náměstí bylo prověřeno variantními řešeními studie. Travnaté plochy členící náměstí spolu s vjezdy se uvažuje vhodně redukovat a začlenit postupně do plochy náměstí. Hlavní výkres představuje možnost řešit náměstí bez tohoto dílčího členění. Nicméně varianty a to i vzhledem k veřejnosti prověřily možnost řešit náměstí v počátečních fázích s těmito plochami. V tomto případě je nutné nové založení intenzivně udržovaného parterového trávníku s možností občasného pobytu. (Je nutno řešit dle konkrétního zadání podrobnou projektovou dokumentací.)

územní studie park Krčín (2018)

Studie je zpracována se zřetel k územní studii park Krčín (2018). Tento veřejný prostor, též Bartoňovy sady založené na místě regulované řeky Metuje roku 1908, je přístupný z řešené plochy náměstí a z ul. 1. máje.

udržitelnost

Uvažuje se s výsadbou vzrostlých stromů, tak aby bylo zajištěno jejich okamžité společenské, prostorotvorné a hmotové spolupůsobení v náměstí. Při srovnání se stávajícím stavem vegetačních prvků a se stávajícími stromy bude efekt nové výsadby srovnatelný. Při použití větších velikostí výpěstků (obvod kmene 25cm < cca výška stromu 5m <, váha 250kg <) může být samozřejmě efekt působení nových výsadby větší a daleko významnější hned v počátku výsadby, než zajišťují stávající kulovité javory výšky 3-4m. Dnes existují technologie, aby stromy větších výsadbových velikostí se adaptovaly rychleji na nové stanoviště (např. příprava stromů po vyzvednutí ze země ve školce v režimu "airpot systém").

Prostor náměstí se uvažuje řešit z propustných technologií umožňujících však vody v celém prostoru. Kořenová mísa stromu se chová jako v mlatu či trávě. V počátečním období po výsadbě je v době přísušku nutno stromy zavlažovat dle zvyklostí údržby města. (Možno uvažovat o instalaci závlahy v kořenovém prostoru stromů, to je však pro zadání podrobnějšího projektu, kdy je znám konkrétní typ rostlinného materiálu a jeho velikost.)

Půdorysnému sjednocení a materiálovému souladu by tak odpovídal i soulad vegetačních prvků a především úplně jiná kvalita jejich účinného působení.

2.10. Voda v území

Hospodaření s vodou

Dlažby se uvažují s vodopropustnými podkladovými vrstvami (např. drenážní beton). Voda se bude vsakovat v rámci dlažebních spár, však bude zajištěn v místě. Tento odvod vody do spodních vrstev má srovnatelné parametry s vegetačními – např. travnatými – plochami.

Zavlažování nově vysazených stromů v době přísušků bude zajištěno mobilně, stejně jako jinde ve městě. (Parametry výsadby jsou podobné jako výsadba stromu do trávníku.)

Součástí náměstí je studna s pumpou (před parc. č. st. 128/3). Při obnově náměstí je uvažováno její zachování. Studna je zajímavým prvkem, je doporučena obnova a zprovoznění pumpy. Při úpravách náměstí by měla být zachována.

V prostoru před školou se nabízí realizovat vodní prvek či pítka. (Je zde místo např. pro vzrůstný strom, umělecké dílo apod.) Voda v podobě vodní hladiny, kašny aj. může být příjemným prvkem zvyšující pobytové, estetické, mikroklimatické a hygienické kvality místa. Voda v podobě pítka může být zase praktickým prvkem vybavenosti prostoru před školou.

2.11. Odpadové hospodářství

V centru náměstí, v prostoru křižovatky silnic 1. máje, Černická, Dobrušská jsou před parc. č. st. 48 umístěny nádoby na separovaný odpad. Nádoby jsou umístěny rovněž na zámkovou dlažbou vydlážděné ploše u vjezdu do stavebnin. Místa kontejnerů vizuálně degradují náměstí. Základní škola má kontejnery umístěné na pozemku st. 138 v sousedství náměstí a na pozemku parc. č. st. 89 za ohradní zdí do ul. 1. máje.

Studie počítá s umístěním nádob na separovaný odpad v prostoru při vjezdu do venkovního areálu školy. Uvažovány jsou podzemní kontejnery na tříděný odpad.

2.12. Ochrana a rozvoj hodnot území

2.12.1. Koncepce ochrany a rozvoje hodnot území

V prostoru náměstí nejsou zájmy ochrany přírody a krajiny dotčeny. V rámci širších vztahů navazuje údolí řeky Metuje (RBK 777, cenná lipová stromořadí apod). V údolí řeky se citlivě uvažuje doplnit pěší propustnost a propojení s městem a jeho centrem. Stejně tak v navazující krajině, je součástí širších vztahů a mělo by být součástí obnovy sídelní krajiny a podrobně pak pozemkových úprav.

2.12.2. Koncepce ochrany krajiny a přírody

Celé území je vedeno jako území s archeologickými nálezy. Obnova náměstí je brána jako obnova historického a urbanistického dědictví. Bylo by vhodné, aby obnova náměstí byla doprovázena obnovou některých navazujících objektů.

2.13. Sociologický rozměr života obce

Návrh se snaží posílit společenský význam náměstí a zlepšit podmínky pro jeho využívání a život v něm. Zkvalitňuje a činí lépe obytným prostor před školou. Spolu s venkovním prostorem dvora může škola lépe využívat i prostor náměstí. Prostor by měl být rovněž zklidněním dopravy bezpečnější.

Studie činní náměstí atraktivnější, vytváří tak předpoklady posilující komerční život náměstí, vytváří lepší podmínky pro venkovní aktivity, služby, využívání náměstí. Studie vytváří předpoklady pro pořádání společenských akcí, trhů, nebo jen setrvání a zastavení, vytváří předpoklady pro lepší sousedský a komunitní život.

Studie upozorňuje rovněž na vhodnost oživení celého zahradního parteru objektů směrem do parku Krčín (Bartoňovy sady). Park nekomunikuje dnes s navazujícími objekty. Pro život v parku by byla lepší komunikace mezi parterem navazující zástavby a parkem vhodná. Stejně tak v případě studií uvažované dostavby nových objektů orientovaných do náměstí a parku.

2.14. Návrh řešení problémů a střetů v záměru

I když je dnes náměstí řešeno jednostranně z pohledu dopravy, tranzitu a dopravních projektů, je možno tento veřejný prostor řešit, obnovovat, zkvalitňovat, zobytnovat, zatraktivňovat a především sdílet a daleko lépe všemi uživateli využívat.

Náměstí se navrhuje dopravně zklidnit a jednotně půdorysně a materiálově řešit od silnic po navazující domy a ploty, které náměstí vymezují. Náměstí se navrhuje rovněž řešit v jedné výškové úrovni, kde pouze minimálním výškovým rozdílem (0,02m) by byl vymezen stávající dopravní prostor. Doprava je nazírána jako jedna z celé řady funkcí a celé řady profesí, v rámci kterých, je prostor náměstí nutné řešit.

2.15. Vyhodnocení variantních řešení (v rozpracovanosti)

Možnosti obnovy náměstí byly prověřeny variantními návrhy. Svým způsobem jde o principy urbanisticko-architektonického řešení. Byla prověřena obnova náměstí, které svým charakterem a uspořádáním připomíná uliční prostor, byla prověřena varianta, kde náměstí není pouze uličním prostorem, ale začíná se prostoru náměstí blížit a varianta, kde je náměstí řešeno jako náměstí cele, jednoduše a jednotně. Tento poslední přístup je studií doporučen.

2.16. Ostatní

2.16.1. Údržba veřejného prostranství

Pokud náměstí bude obnoveno, je možno předpokládat lepší a snadnější údržbu celého veřejného prostranství. Dnes a to i vzhledem k často zmiňované půdorysné nesourodosti a materiálově rozdílným plochám včetně ploch a plošek pro vegetaci, je prostor udržován poměrně obtížně. Sebelepší údržbou dnešních ploch nelze zvýšit kvalitu dnešního náměstí.

2.17. Vyhodnocení splnění zadání územní studie

2.17.1. Vyhodnocení splnění zadání územní studie

Studie je řešena v souladu se zadáním. Prověřila variantní řešení.

Důraz klade na vyvážené funkce, na rozvoj sdíleného společenského a pobytového prostoru, na základní a mateřskou školu v místě. Studie neupřednostňuje dopravu v řešení náměstí před ostatními funkcemi a problémy náměstí.

2.17.2. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování

Studie je řešena v souladu s územním plánem.

Bylo by vhodné zpracovat Stručný manuál pro veřejný prostor města. (Materiál obsahující typologii veřejných prostranství, jejich uspořádání a vybavení.) Mohlo by usnadnit plánování a rozhodování v území.

2.18. Závěrečná doporučení

Bylo by vhodné projekt: II/308 Bohuslavice - Nové Město nad Metují jehož investorem je Královéhradecký kraj (07 / 2017) řešit už v souvislostech zvažované obnovy náměstí. Tento projekt obnovy komunikace druhé třídy je řešen na pozemcích ve vlastnictví: Vlastnické právo: Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové, Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové.

Po uplynutí udržitelnosti již realizovaných dopravních projektů (projekt: Rekonstrukce vozovky III/30821 Spy – Nové Město Nad Metují (Krčín), 05/2016, Koordinační situace stavby - Díl 1, 05/2016, projekt “Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“, r. 2018 - v jehož rámci byl výše uvedený projekt realizován, projekt: Oprava chodníku na Žižkově náměstí, Nové Město nad Metují (Krčín), SO 101 Oprava chodníku, 05/2018, projekt: Stavební úpravy chodníků v ul. 1. máje, Nové Město nad Metují, 11/ 2016) řešit obnovu zbylé části pobytového prostoru náměstí včetně ul. 1. máje.

Koncept musí vycházet z celostního záměru. Dopraní řešení a uspořádání podřídí celkovému konceptu obnovy náměstí a řešit rovnoprávně s ostatními pohledy a profesemi. Zrovnoprávnění městské mobility. Zohlednit rovněž jiné typy dopravy než automobilovou - pěší a všechny nemotorové účastníky provozu.

Jedním z cílů studie bylo zklidnění prostoru a určení režimu dopravy ve veřejném prostoru náměstím, kde se výrazně uplatňuje občanská vybavenost – základní a mateřská škola.

Náměstí sjednotit a sladit jak půdorysně, tak materiálově. Doplnit vhodnou a kvalitní městskou zeleň – založit novou generaci vzrostlých stromů. Studie vytváří předpoklady vytvoření kvalitního sdíleného prostoru a předpoklady pro oživení náměstí a jeho parteru. Pobytové části náměstí by bylo vhodné oživit občasnými akcemi (poutě), nebo pravidelně se opakujícími akcemi (drobné trhy, venkovní výstavy, společenské akce apod.) Jednoduše řešený prostor může být rovněž adaptabilní s pohledu dalších funkcí a využití.

Studie doporučuje sítě elektrického a sdělovacího vedení uložit pod zem. Řešit v rámci obnovy povrchů náměstí. V těchto souvislostech nově řešit veřejné osvětlení.

Pokud se přistoupí k obnově náměstí, předpokládá se jeho snadnější údržba. Dnešní údržba není schopná zajistit kvalitní veřejný prostor.

Věnovat pozornost předprojektové přípravě. Po přijetí vize obnovy náměstí pokračovat v procesu přípravy realizace a do fáze nalezení projektanta a zadání projektové dokumentace.

Nalezení vhodného formátu veřejné zakázky. Zvážit např. formu urbanisticko-architektonické soutěže, soutěžního workshopu a dialogu, koncepční studie, či jiný transparentní formát veřejné zakázky dle zákona č. 134/2016 Sb., (Zákon o zadávání veřejných zakázek) v aktuálním znění. Územní studie může být jedním z podkladů zadání

Profesionálně (v gesci městského úřadu, nebo specializovanou firmou či jinak) vedený participační proces se všemi aktéry v území, který by měl předcházet zadání či soutěžním podmínkám. Participace mezi obyvateli, odbornou a laickou veřejností, politiky, všemi zodpovědnými a především všemi hlavními aktéry v území. Zpracovaná studie může sloužit jako jeden z podkladů této komunikace nad způsoby obnovy náměstí.

Před začátkem obnovy náměstí je možno “uklidit” přednostně všechny nevyhovující, dožité a nadbytečné věci a nesourodost. Tento “úklid” může poukázat na kvality veřejného prostranství, v rámci tohoto kroku je možno veřejný prostor aktivizovat drobnými a dočasnými aktivitami, vtáhnout veřejnost do dění a do náměstí.

Proces obnovy náměstí by měl být doprovázen včasnou a odpovídající medializací. Podpořit zájem veřejnosti o obnovu náměstí.

Urbanisticko-architektonický návrh
(náhled výkresu)



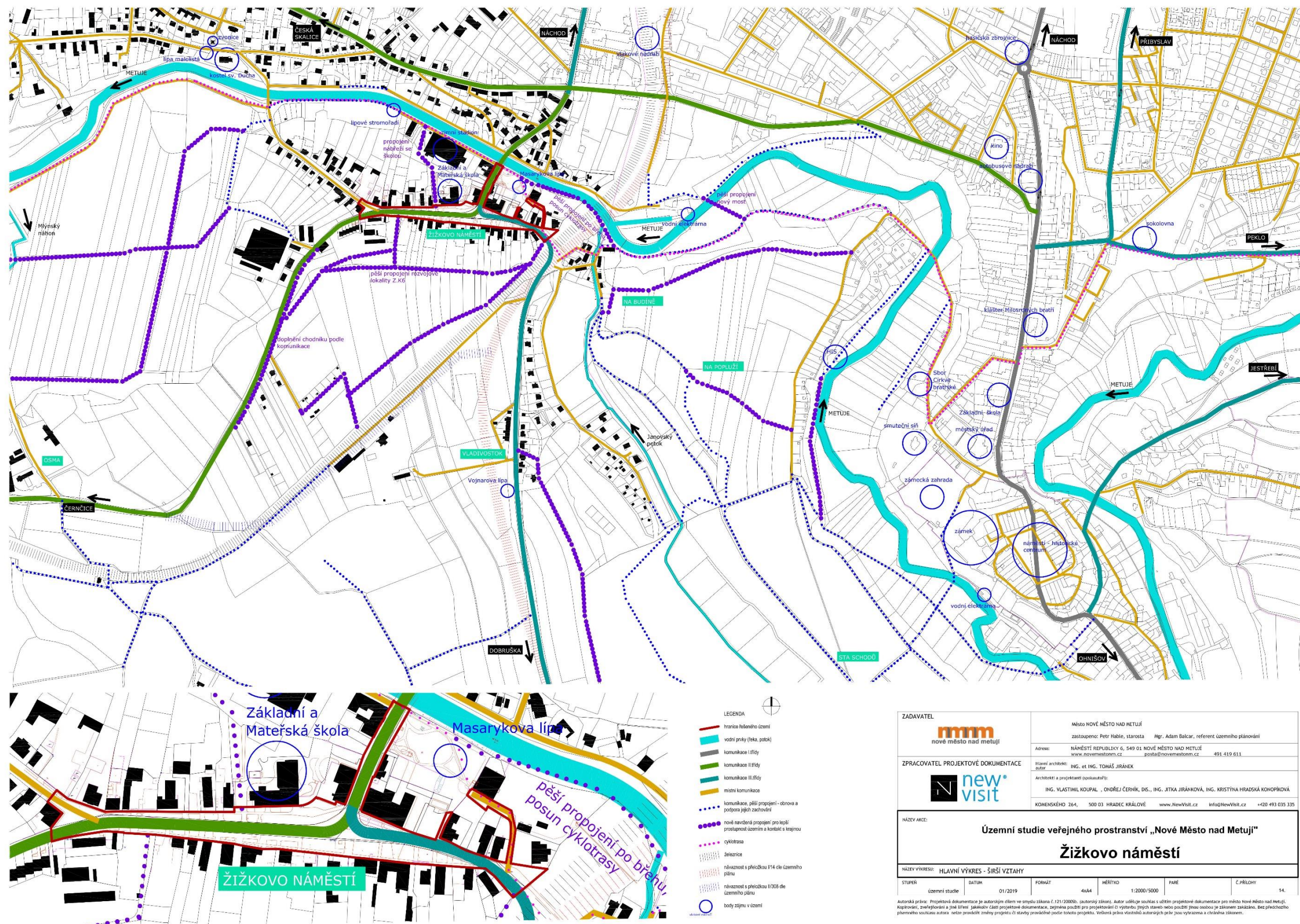
PRINCIP: NÁMĚŠTÍ
(blíže viz. kapitola 2.6. Koncepce urbanisticko-architektonických vztahů)



(blíže viz. kapitola 2.6. Koncepce urbanisticko-architektonických vztahů, stejně tak další prověřované varianty řešení náměstí)



(náhled výkresu)

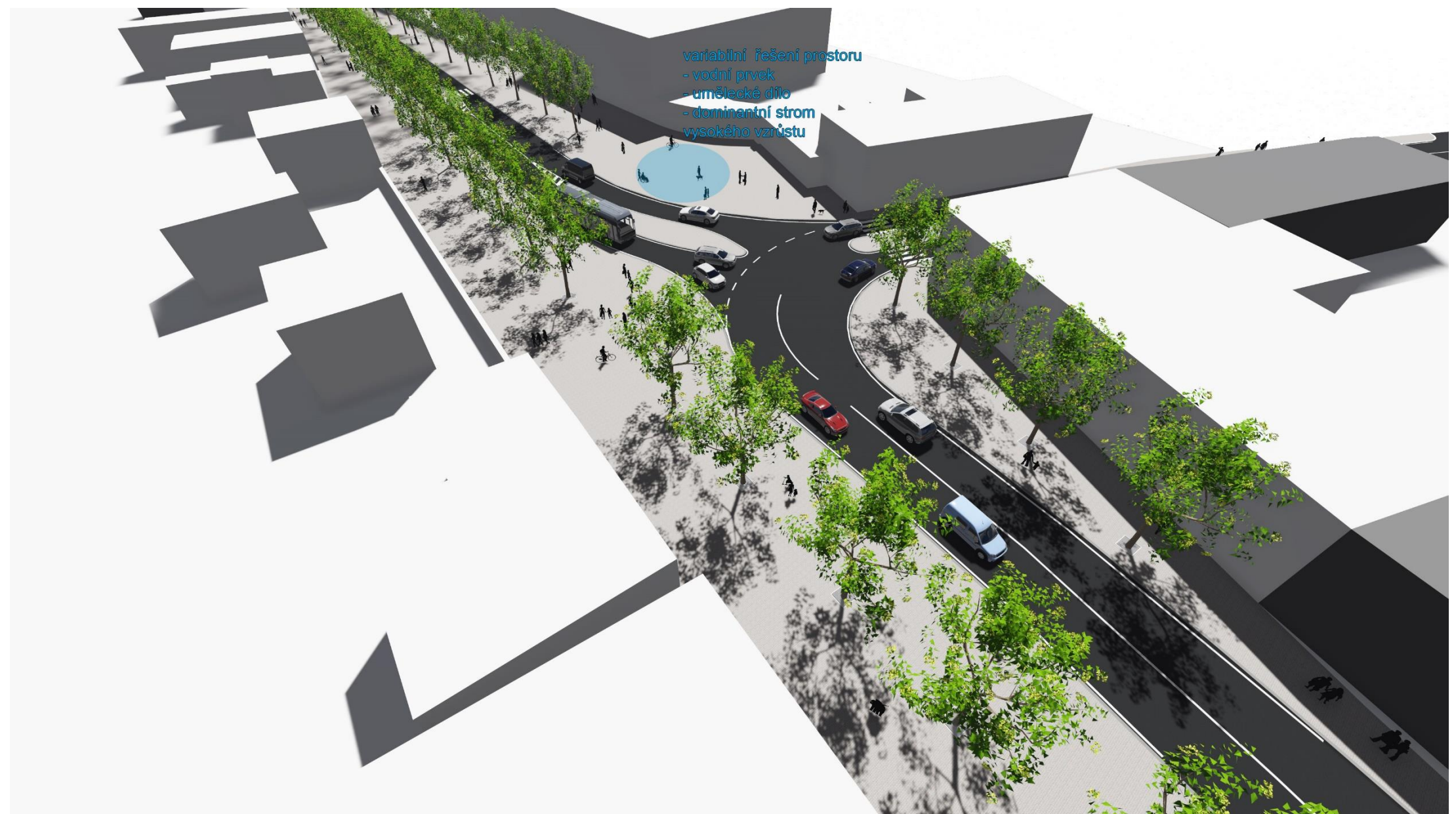


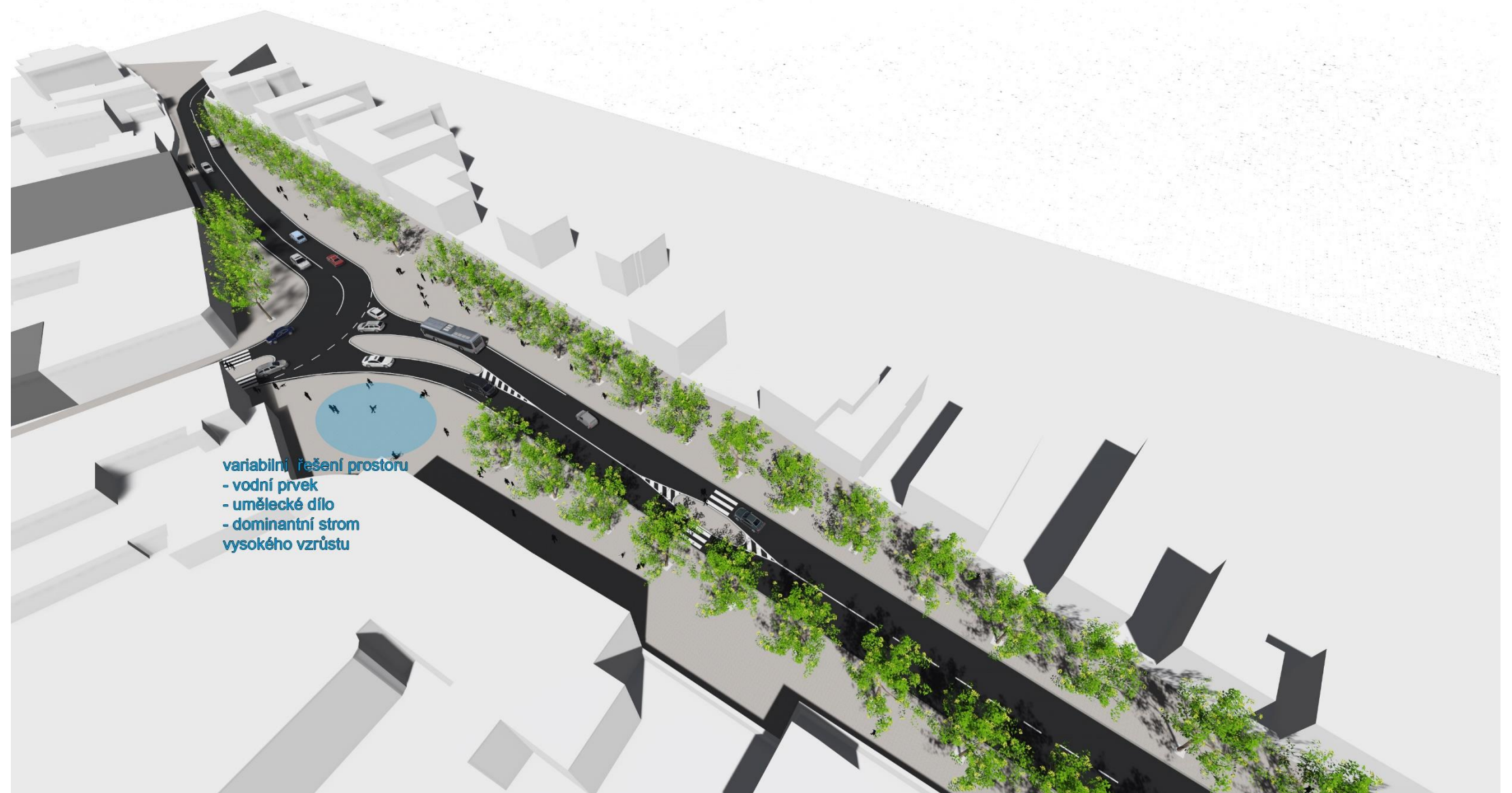
(náhled výkresu)



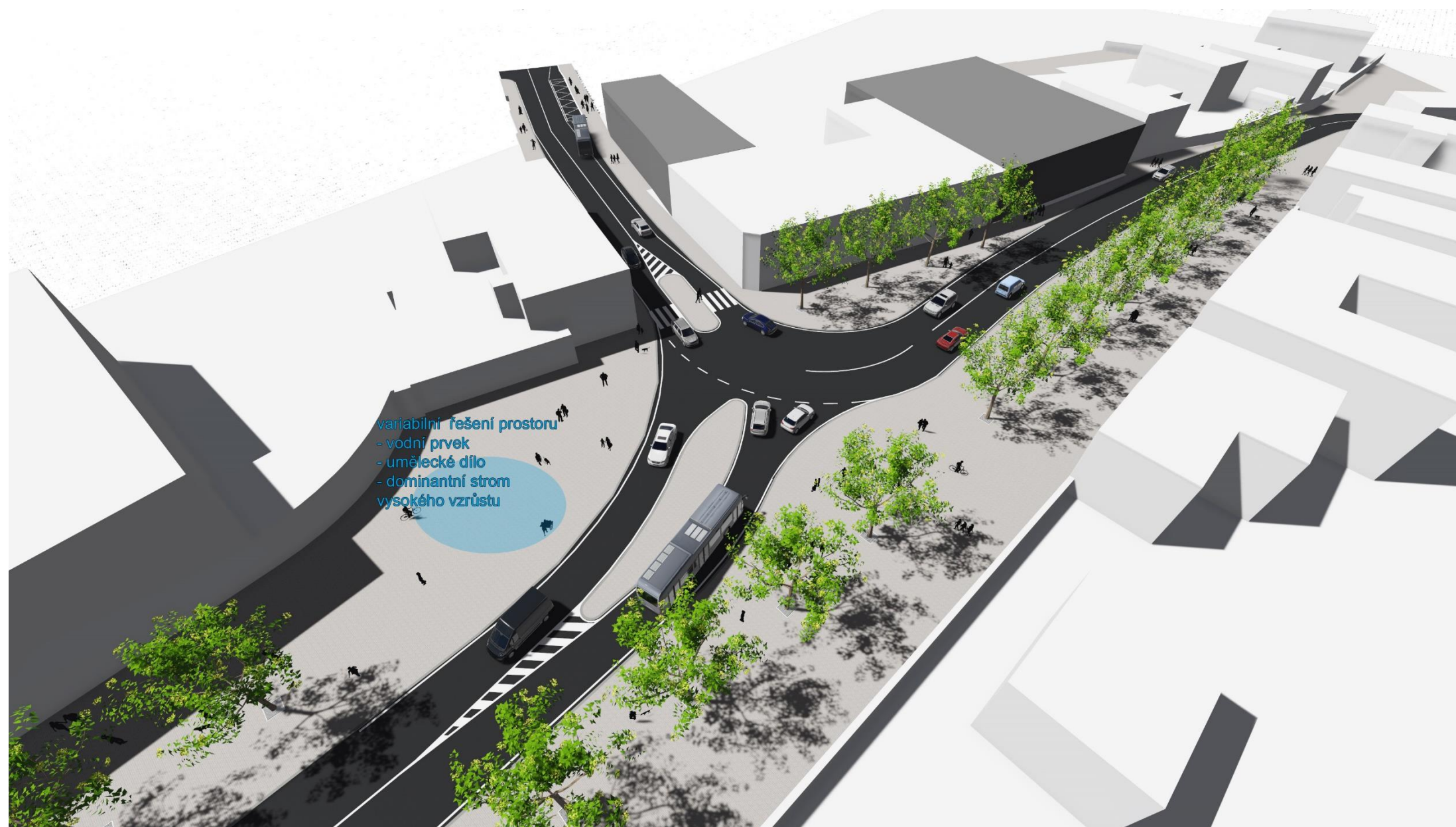
7. Vizualizace návrhu - náhledové situace, axonometrie

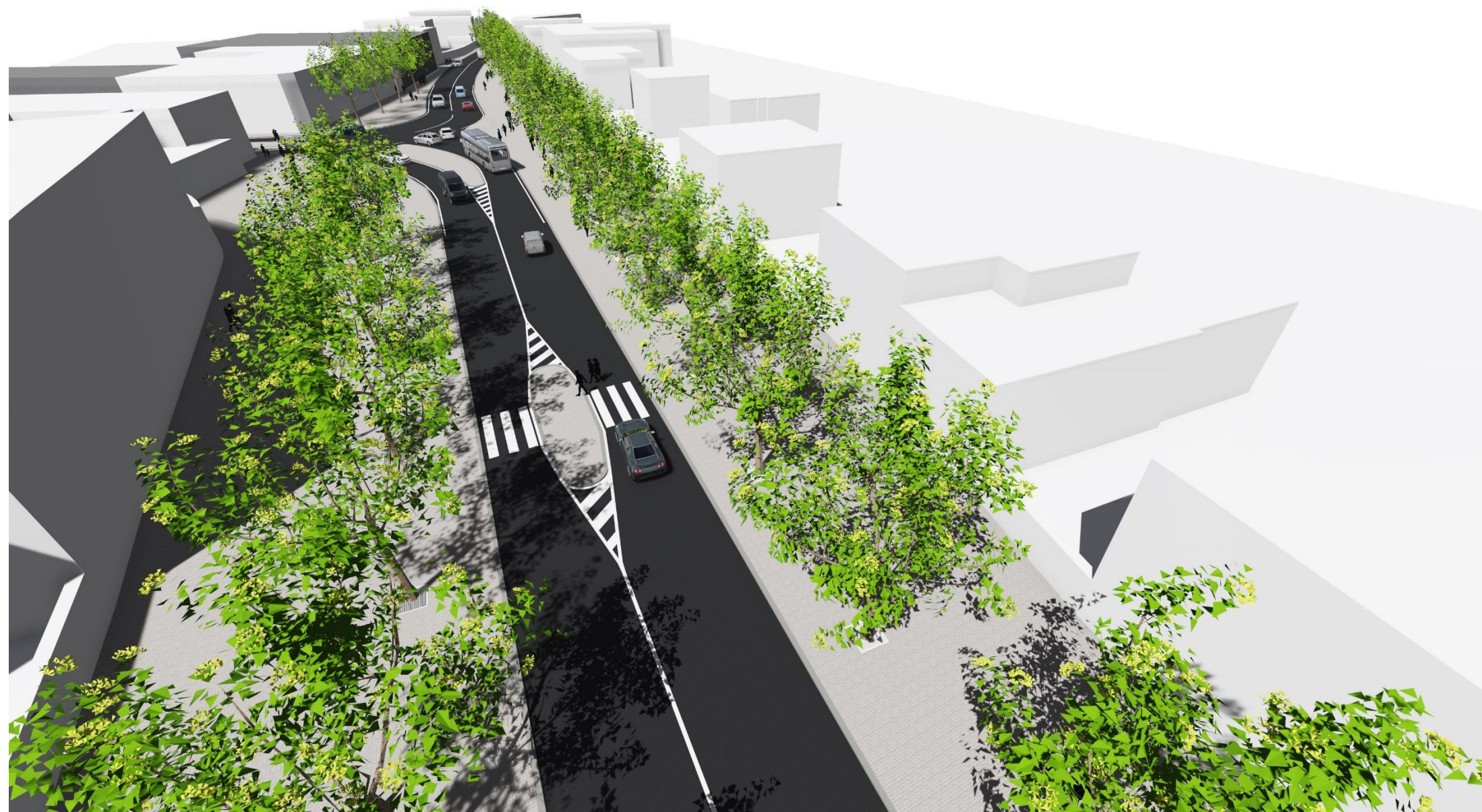
Schématické řešení prostoru náměstí, zachycení tras místních dopravních komunikací, ověření pobytového prostoru a ověření umístění stromořadí.











8. Vizualizace návrhu - perspektiva, zákres do fotografií

možná podoba území: náměstí jako jeden sdílený dopravně zklidněný prostor řešený v minimální výškové úrovni (rekonstrukce komunikace, plynulý přechod do navazujícího pokud možno jednotně materiálově řešeného pobytového prostoru, výsadba nových a kvalitních stromů do cílových míst)



stav území 2018

možnost pokračujícího řešení prostoru náměstí v budoucnu (náměstí se stává kompletně jedním prostorem)



možná podoba území: náměstí jako jeden sdílený dopravně zklidněný prostor řešený v minimální výškové úrovni jeho příčného uspořádání, (po uplynutí udržitelnosti navazujícího dopravního projektu lze lépe řešit prostor křižovatky, a prostor před kamenným křížem, před celou jižní frontou náměstí lze jeho pobytovou plochu upravit dle cílového návrhu v souvislostech celkové obnovy, po výměně za žulový obrubník zapuštěný max. 12mm, lze celý prostor od komunikace k fasádám objektů řešit jako celek v cílovém a v minimálním příčném výškovém sklonu)



stav území 2018

možnost pokračujícího řešení prostoru náměstí v budoucnu (náměstí se stává kompletně jedním prostorem)

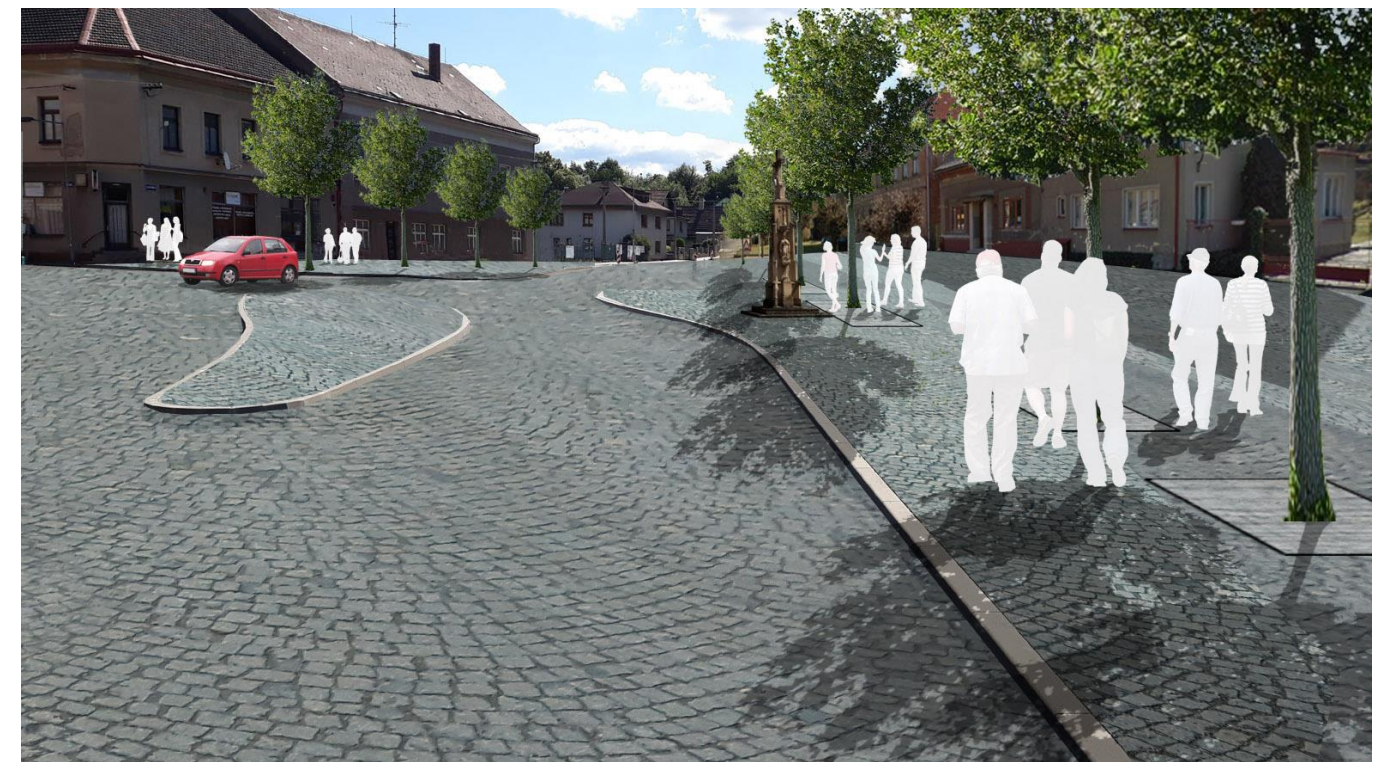




možná podoba území: náměstí jako jeden sdílený dopravně zklidněný prostor řešený v minimální výškové úrovni jeho příčného uspořádání, (důležité je, že celý pobytový prostor jižně od komunikace, lze řešit v rámci celkové koncepce obnovy náměstí, a to bez vážného zásahu do dopravního prostoru komunikace III. tř / 30821 dopravním zklidněním – 30 km/hod a výměnou a zapuštěním obrubníků – žulová silniční obruba)

stav území 2018

možnost pokračujícího řešení prostoru náměstí v budoucnu (náměstí se stává kompletně jedním prostorem)



9. Referenční prvky a vybavení

struktura povrchů a vybavenost

živice, žulová kostka 8/10, žulová mozaika 4/6,

lavice, koše na tříděný odpad, zábrany, cyklostojany

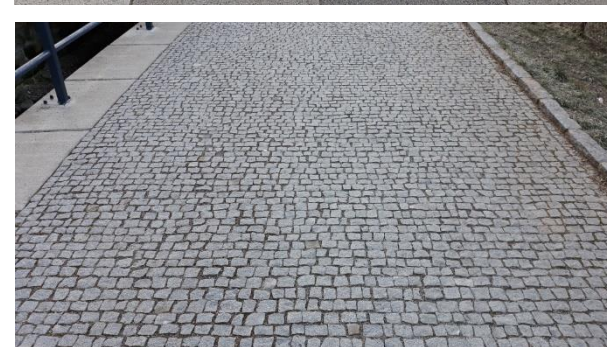
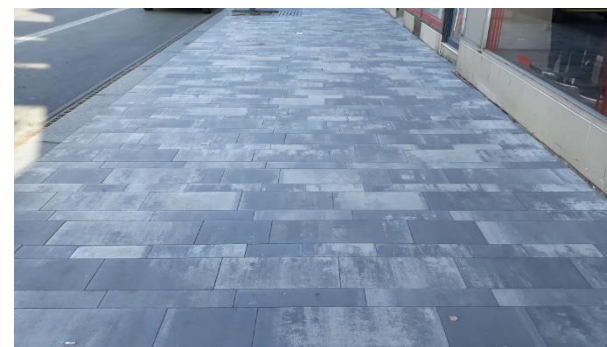
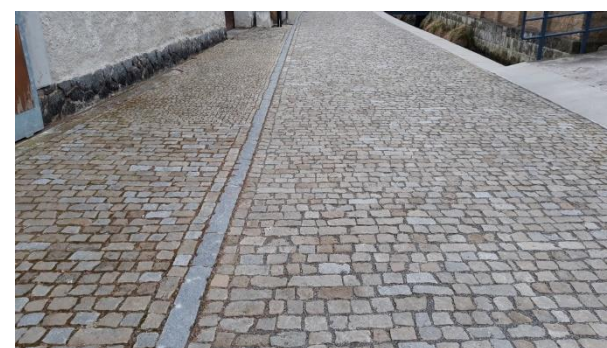
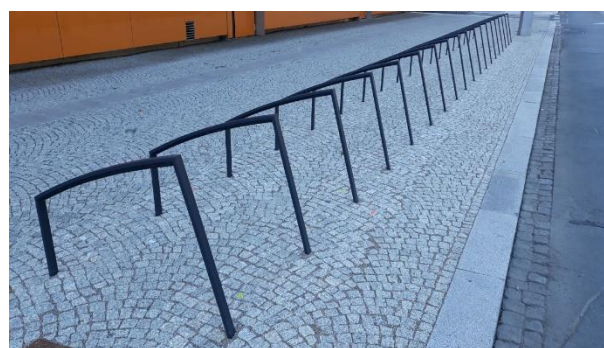
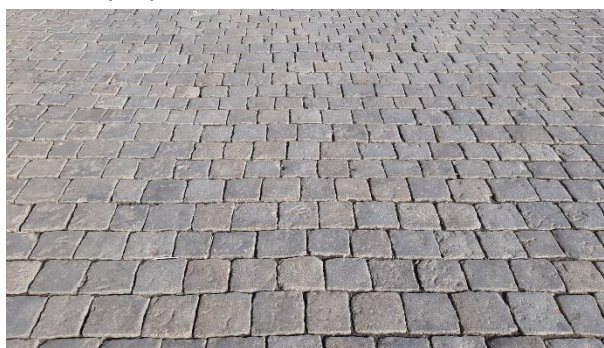
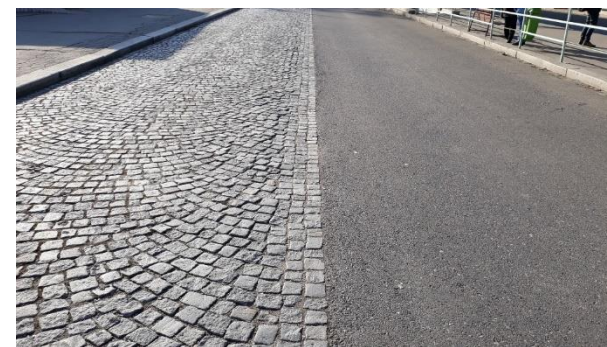
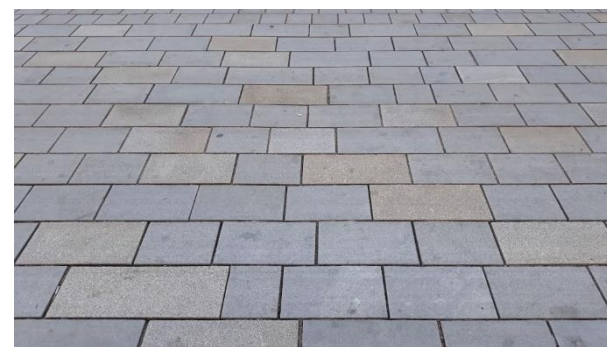
velkoformátová kamenná dlažba a velkoformátová betonová dlažba

v přirozených šedivých odstínech byla prověřena variantami návrhu

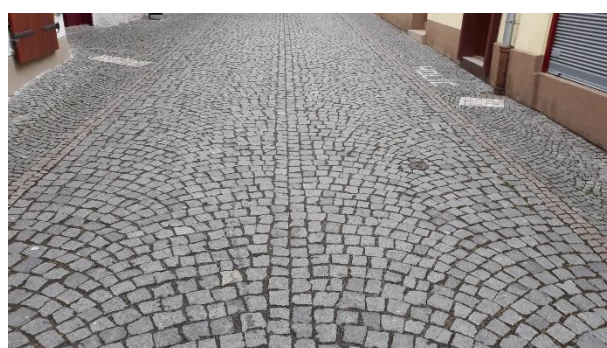
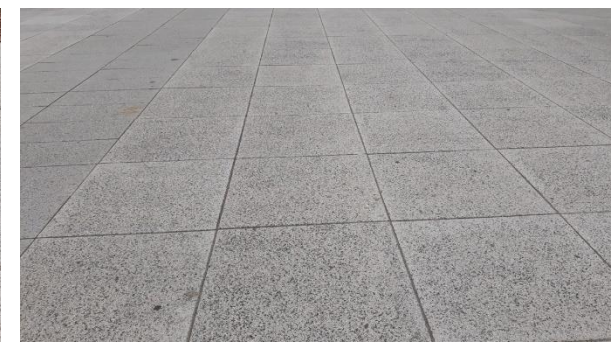
a je možnou alternativou

ke "klasickým" řešením

povrchů



struktura povrchů a vybavenost
 živice, žulová kostka 8/10, žulová mozaika 4/6,
 lavice, koše na tříděný odpad, zábrany, cyklostojany
 umění ve veřejném prostoru
 živý parter
 kulturní a společenské akce ve veřejném prostoru, trhy, pouť . . .
 prostor v jedné úrovni
 občanská vybavenost jako součást uličního prostoru a náměstí
variantně prověřená velkoformátová dlažba je možnou alternativou ke "klasickým" materiálům



autorské lavičky
odpadkový koš
stromová mříž
lavice ostatní



informační
tabule



stojan
na kola



informační
systém



lavička s
opěradlem



lavička
bez opěradla



lavička bez opěradla
podsvícená

Informační panel – corten, sklo
Veřejné osvětlení



místo tříděného odpadu



alternativní řešení dlažeb

