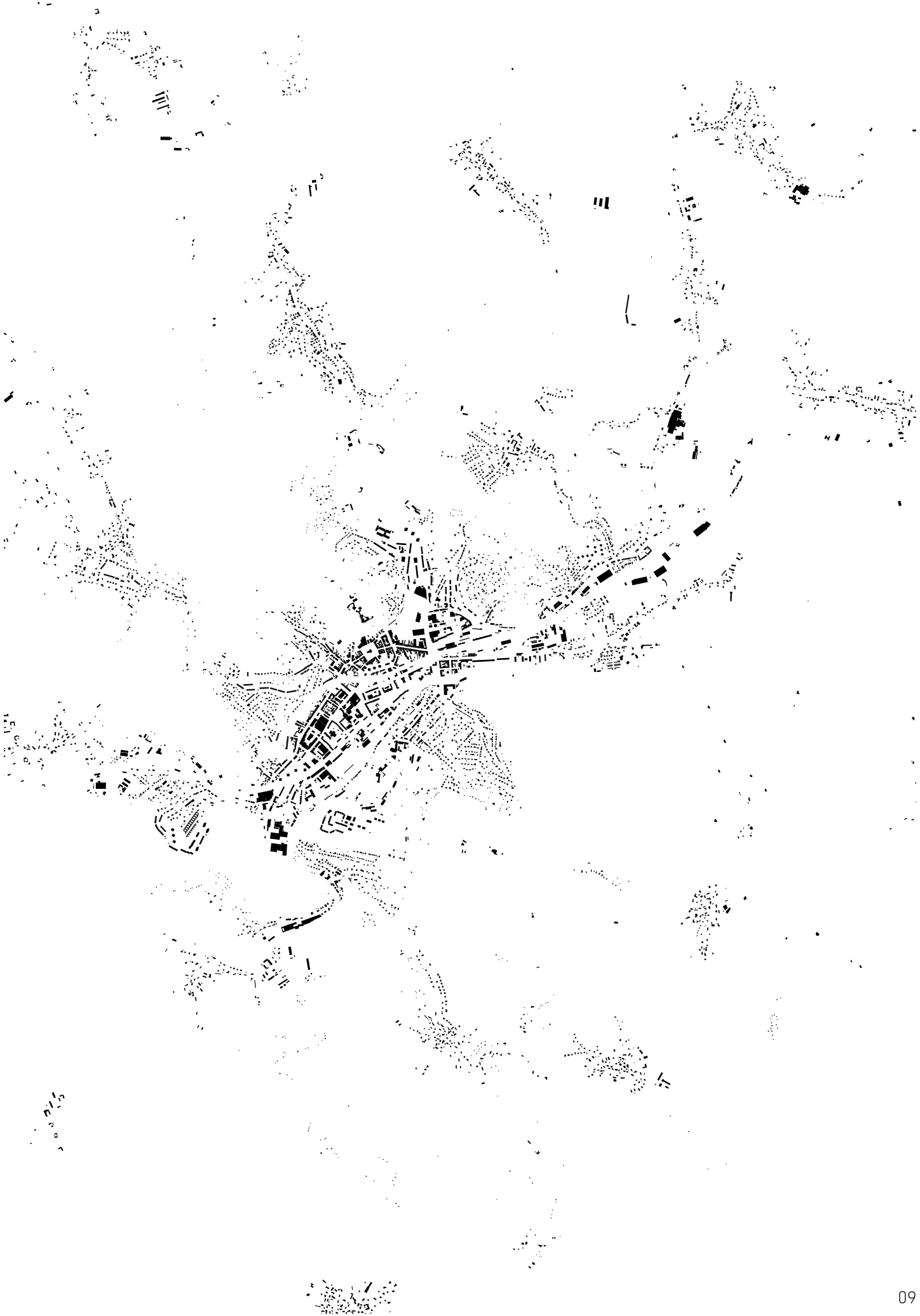


náchod
východ
záchod



01	analytická část
011	město
	schwarzplan
	základní informace
	vývoj
	známý Náchod
	analýza
012	místo
	vymezené území
	faktory
	situace
	program
	fotodokumentace
02	návrhová část
	schwarzplan
	doprava
	členění
	funkce
	vrstvy
	komunikace
	zeleň
	situace
	řez
	axonometrie
	detail
	bilance
	etapizace
03	dokladová část



základní informace

Dříve okresní město, Náchod, svým významem představuje politické, hospodářské a správní centrum území, a to nejen svou polohou, kdy město bylo založeno na významné obchodní stezce, lázněmi v Bělovsi, ve 20. století ale především textilními průmyslovými závody.

Mimořádně členitý morfologický rámec je charakteristickým prvkem pro Náchod, který se rozkládá v údolí, jimž protéká řeka Metuje. Rozvoj města v takto stísněných podmínkách zapříčinil vznik husté sídelní struktury, kde se často prolíná obytná funkce zástavby s výrobními zónami. Díky blízkosti přírodního bohatství, především lesů, které na mnoha místech pronikají až k zástavbě historického jádra města, se rekreace stáva navzdory absenci kvalitních veřejných prostranství s parky dobře dosažitelnou.

Historické centrum města, jenž se rozkládá pod zámeckým návrším, získalo ve svém sousedství v průběhu času mnoho nových vrsev, čtvrtí. Hlavní sídelní struktura je tvořena historickým centrem města, okolo něhož zástavba kompaktně přechází do do městských částí Staré Město nad Metují, Plhov, Běloves. Okrajové čvti, Bražec, Malé Poříčí, jsou dnes natolik integrovány do zástavby města, že by se dalo pochybovat o jejich historické samostatnosti. Babí, Dobrošov, Jizbice, Lipí a Pavlišov však zůstávají, i díky své rozlehlým lesův a členitosti terénu, i nadále samostatnými sídly, přestože spravně jsou připojeny k městu.



rozloha v km²	33,34
počet obyvatel	20 036
první zmínka	1254
městské části	Babí, Běloves, Bražec, Dobrošov, Jizbice, Lipí, Malé Poříčí, Náchod, Pavlišov, Staré Město nad Metují

vývoj

Město s hradem bylo založeno na strategické místě, průsmyku, k ochraně obchodní zemské stezky spojující Prahu s Kladskem a Polskem. Typický kolonizační půdorys charakterizoval strukturu osídlení, jenž bylo obehnáno hradbami s dvěma branami, ke Krajskému a Horskému předměstí, táhnoucími se až k hradu.

Docházelo k častým změnám majitelů hradu i jeho vzhledu. Po Janu Lucemburském a Janu Koldovi ze Žampachu, kdy se středověké sídlo rozrostlo do mohutného fortifikačního celku, hrad prošel ve vlastnictví rodu Smiřických ze Smiřic výraznou přestavbou na renesanční zámek.

Po rodu Trčku z Lípy se statky ocitly darem od císaře ve vlastnictví italského rodu Piccolomini, za jejichž přítomnosti sídlo trpělo násilnou rekatolizací, válečnými událostmi. Proběhla ale velká barokní přestavba zámku a byla vydlážděna ulice, Kamenice. Požárem zdecimovaný Náchod se s následky vyrovnával třeba novostavbou barokní radnice a přestavbou kostela sv. Vavřince.

Vznik městské samosprávy, nástup průmyslu a rozvoj železnice, školství odstartoval prudký nárůst obyvatel a stavební rozmach. Pro své blahodárné účinky byla minerální voda Ida čerpána a použita k prvním lázeňským procedurám.

Výstavba prvních dvou mechanických tkalcoven započala rychlý růst textilního průmyslu, v jehož důsledku se město později stalo tzv. Manchesterem východu, jedním z největších bavlnářských center Rakouska-Uherska.

Rozvoj města pokračoval. Došlo k výstavbě pseudorenesanční radnice nebo secesního divadla. Kopci sužované město se s nedostatkem prostoru pro novou výstavbu vyrovnávalo různě, třebaže byla regulována řeka Metuje, kde plochy původní říční nivy mohly být zastavěny. Na uvolněných loukách byla pořádána Mezinárodní výstava 1938 a také byla do tohoto území přeložena hlavní dopravní trasa, dříve obchodní stezka, vedoucí přes náměstí. Vedle toho se do života města promítaly aktivity bohatých továrníků. Mluvíme o Bartoňově vile a Městské spořitelně od Pavla Janáka, budově dnešní knihovny, dříve rovněž Bartoňova budova od Otakara Novotného.

Hlavním tématem se v poslední době stala doprava, jejíž nadměrnou intenzitou je město zatíženo. V současnoti probíhá výstavba obchvatu Malého Poříčí a přípravné práce před výstavbou obchvatu města, přeložky mezinárodního tahu na Polsko. S Náchodem spojené lázeňství prochází obdobím pokusů o jeho znovuoobnovení. Rovněž známe výsledky architektonické soutěže na proměnu rozlehlého areálu po textilním závodu Tepna.

1254

1566-1614

1638-1659

1663

19. století

1882

20. století

21. století





- 01 Müllerova mapa, 1720
- 02 I. vojenské mapování, 1764–1768
- 03 II. vojenské mapování, 1836–1852
- 04 III. vojenské mapování, 1877–1880
- 05 Stabilní katastr, 1826–1843
- 06 mapa, 1943
- 07 ortofoto, 50. léta
- 08 ortofoto, 2021

textilní průmysl

Začátky textilního průmyslu v Náchodě jsou spojovány s přádelnou lnu v Broumovské ulici, kterou v roce 1864 založil továrník Pick. Objekt zaměstná-
vající původně 700 pracovníků se změnami majitelů přeměnil na přádelnu bavlny a nakonec zde sídlila tkalcovna.

Významným milníkem v dalším rozvoji průmyslu přineslo založení mechanické tkalcovny bavlny, Mautnorových závodů, v Náchodě na Plhově v roce 1882. Tkalcovské továrně, kde se zpracovávala kval-
itní bavlna, vlna a hedvábí, se dařilo, a tak se v roce 1907 fabrika rozšířila o přádelnu, barevnu a další provozy. Provozy se staly součástí Mautnerovy akciové společnosti, Rakouské textilní závody, jenž byly předním výrobcem textilu v Rakousku-Uher-
sku. S přibývajícím výrobou narůstal počet zaměst-
nanců, jenž v době po roce 1918 dosahuje 2000. Do města se stěhují lidé za prací a Mautner staví pro zaměstance nové bydlení, např.: řadový dům v ulici Na Vyšehradě od Adolfa Loose. Další rozvoj s sebou přinesl vybudování vlakové vlečky, pro dopravu stále většího množství surovin a uhlí.

Po nuceném vystěhování židů, kteří vlastnili většinu továren, přešly provozy na Národní správu a Živ-
nobanku. Po znárodnění v roce 1948 se k závodů připojily i další objekty vlastněné rodinou Bartoňů, a sice přádelny na Babí a ve Starém Městě nad Metují, také tkalcovny v Náchodě a Bražci

V druhé polovině 20. století nedochází k výraz-
nému rozšiřování výrobních závodů a tehdy státní podnik, Tepna, vyráběl tkaniny, košiloviny, šatovky a flanelky. Počet zaměstnanců klesá a z 10 000 pracujících se postupně stává 6 500. Po roce 1989 se společnost vlivem restitucí a otevřeného trhu dostala do problémů.

Rokem 2006, kdy firma zkrachovala, se otevřela nová příležitost v rámci rozvoje města. A sice hlavní areál v centru města byl zdemolován. Přestože prvotní plány hovořily o výstavbě unifikovaného obchodního centra z prefabrikovaných dílců up-
rostřed sídla, novým vlastníkem pozemků se roku 2016 stalo město, které zde plánuje podle vítězného návrhu polského studia vybudovat plnohodnotnou městskou čtvrť.



01



02

lázeňství

Již během třicetileté války si nechal Albrech z Valdštejna posílat „několik lahvic kyselky z Bílovce“.

Lázeňský provoz je naplno s Náchodem spjat od roku 1818, kdy byly otevřeny lázně v tehdejší Bělovsi u Náchoda. Mezi významné majitele patřili malíř Jacobo Bonato a Ivan Honl, jenž lázně rozšiřovali a modernizovali. Po požáru během války objekty sloužily jako lazaret. Po znárodění v roce 1948 zařízení chatrala. Přestože se plánovala rozsáhlá přestavba Velkých lázní, nikdy se neuskutečnila a po roce 1989, kdy se v restituci lázně vrátili původním majitelům, ukončily provoz. V současnoti Velké i Malé lázně vlastní město. Na místě původních Malých lázní vznikla promenáda s pítky. Z Velkých lázní po demolici zůstala pouze budova promenády, jejíž rekonstrukce se připravuje. Dojít má i k obnově lázeňského parku.

Počátkem 20. století se k lázeňským procedurám přidalo, byť zpočátku nevýznamné množství, stáčení minerální vody do lahví. Minerální voda se stáčela nejdříve v objektu umístěném v rámci areálu Velkých lázní, jejíž provoz ohrozila regulace řeky Metuje. A sice snížením hladiny vody v řece se vytratila i minerální voda.

S nárůstem poptávky po ldě, stáčené minerální vodě s citrónovou příchutí, byl roku 1981 zahájen provoz nové stáčírny v Kladské ulici, kam se voda dopravovala minerálkovodem.



01



02

analýza/struktura zástavby

Do dnešních dnů se struktura zástavby potýká se značnými problémy, brownfieldy, které po zániku funkčního využití v daném místě nebyly řešeny koncepčně, případně pro ně nebylo nylezeno žádné smysluplné využití. Tento stav je do významné míry způsoben specifickým rozvojem sídla, kdy se struktura rozvíjela buď velmi dynamickým tempem, nebo pouze stagnovala bez výrazných aktivit v oblasti nového rozšiřování.

Společným jmenovatelem mnoha těchto míst je průmysl, a to textilní, jehož prostorové nároky s sebou přinášely nemalé územní zásahy při výstavbě továrních provozů a požadavky na přepravu, zásobování.

S postupem času, v jehož rámci rostla další zástavba, tyto nemalé územní celky struktura města pohltila.

Textilní průmysl v Náchodě rokem 2006, v němž Tepna a další závody zkrachovaly, definitivně ukončil svůj provoz. Výjma stále fungující Rubeny, gumárenský provoz, dnes stále zůstává neutěšený stav v místě zdemolované Tepny, Pikovky a lokality nádraží, včetně jeho nákladové části rovněž neprošly žádnou transformací.



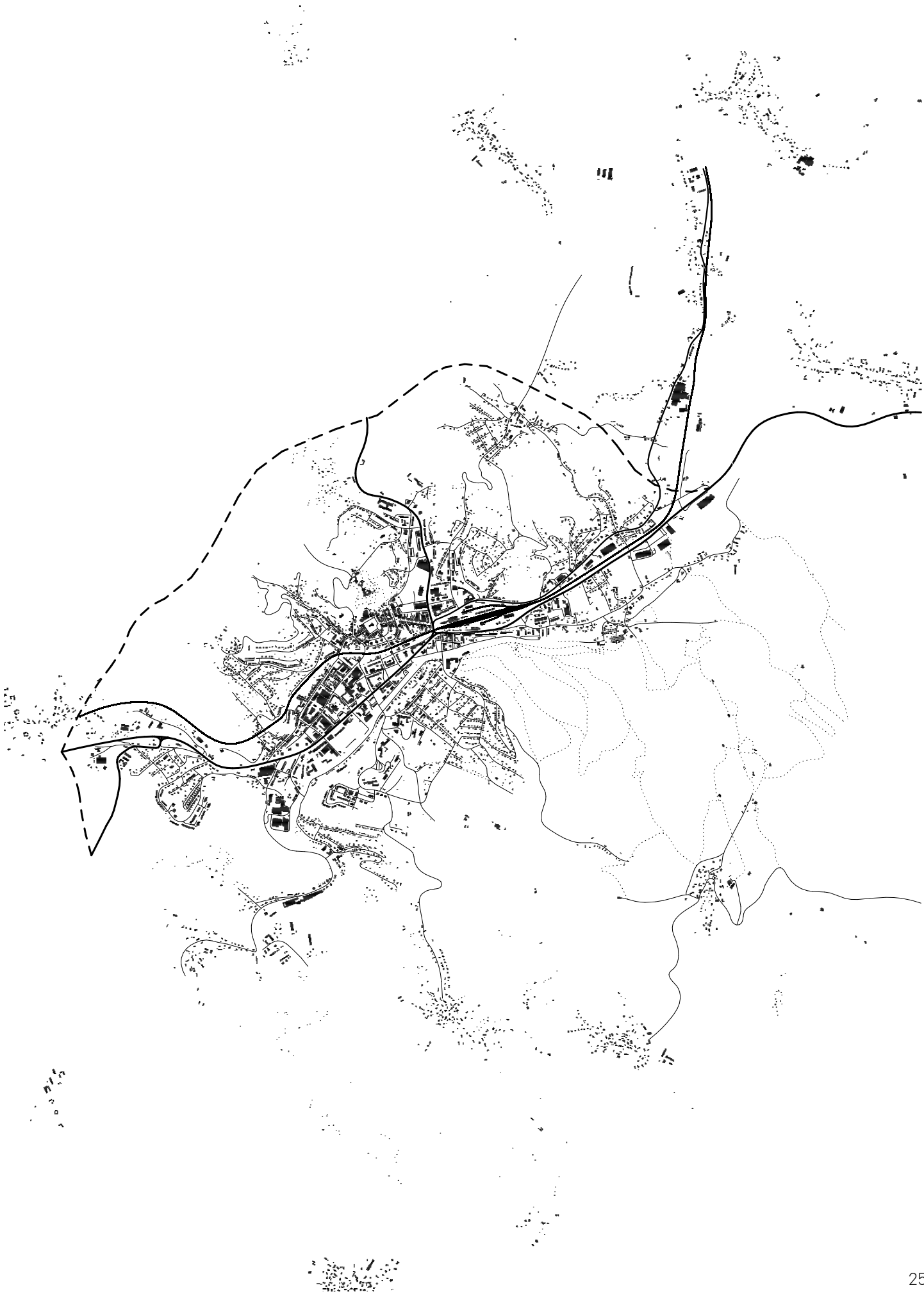
- zámek
- kostel
- Sv. Vavřince
- Sv. Michaela
- divadlo
- Dr. Josefa Čížka
- kino
- knihovna
- Nová radnice
- Stará radnice
- Muzeum náchodska
- výstavní síň
- galerie
- zdravotnictví
- nemocnice
- poliklinika
- Mateřská škola Havlíčkova
- Mateřská škola Vančurova
- Mateřská škola Vítkova
- Mateřská škola Březinova
- Mateřská škola Alšova
- Základní škola Plhov
- Základní škola Komenského
- Základní škola TGM
- Základní škola Bražec
- Základní škola 1. Máje
- Základní škola Pavlišovská
- Jiráskovo gymnázium
- Střední odborná škola obchodní a stavební
- Academia Mercurii
- Děčko, Bartoňova vila
- Základní umělecká škola
- plavecký bazén
- Jiráskovo koupaliště
- Stadion Hamra
- tenisové kurty
- fotbalový stadion
- zimní stadion
- lázně



analýza/doprava

Obchodní stezka, která vedla přes centrum města byla ve 20. století přeložena do území dřívější říční nivy. Zástavba však i tento zmiňovaný obchvat pohltila a dnes už probíhá výstavba nového obchvatu v severních kopcích města. Dalším pokračování bude přeložka silnice v Malém Poříčí.

- železnice
- Zastávka Náchod
- Nádraží Náchod
- Zastávka Běloves
- autobusové nádraží
- obchvat Náchoda
- obchvat Malého Poříčí
- silnice I. třídy
- ulice Pražská
- ulice Běloveská
- ulice Polská
- silnice II. třídy
- ulice Kladská
- ulice Broumovská
- ulice Plhovská
- ulice Kostecká
- silnice III. Třídy
- ulice Němcové
- ulice Mlýnská
- ulice Riegrova
- ulice Tyršova
- ulice Poděbradská
- ulice Bartoňova



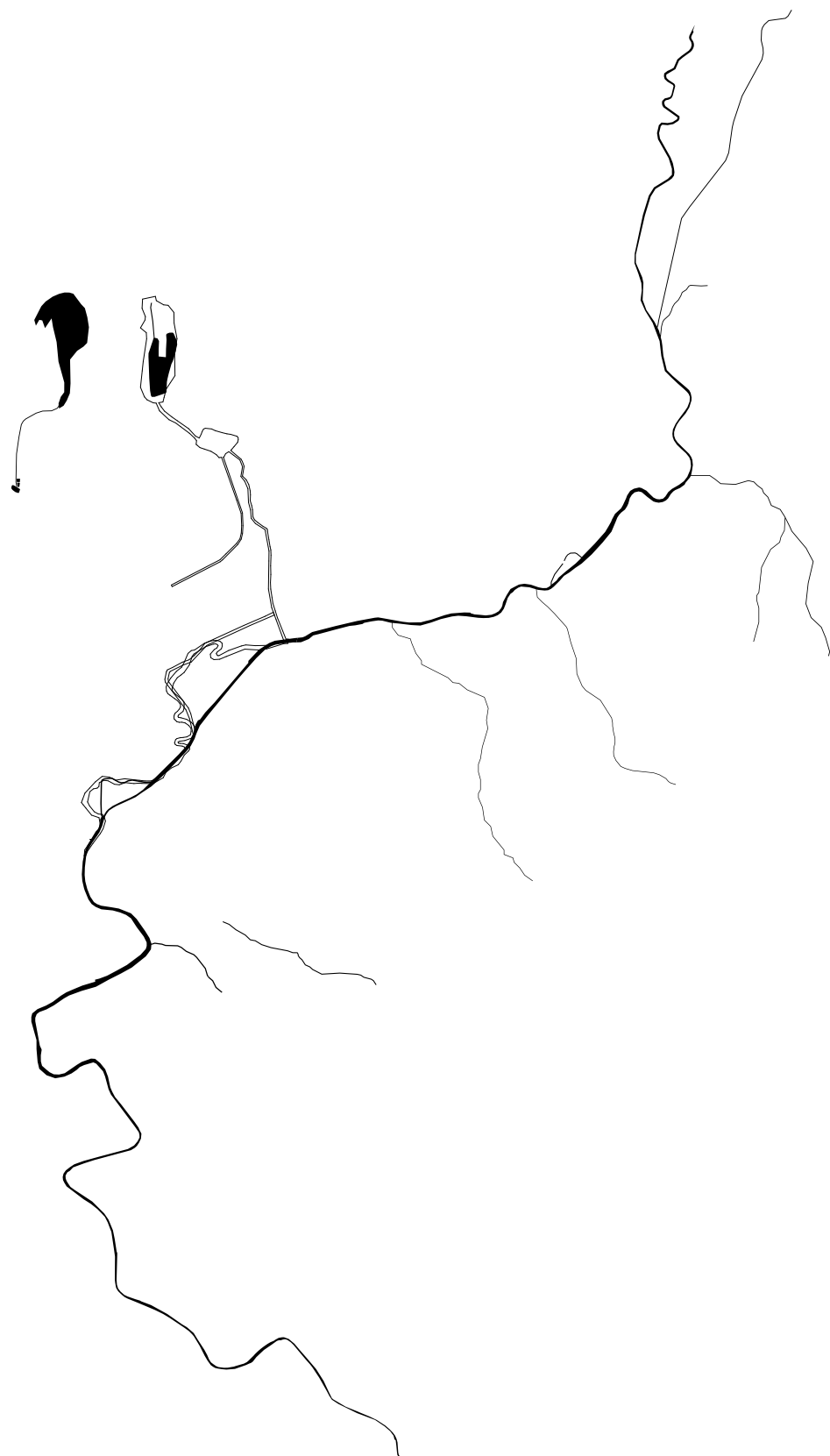
analýza/řeka/vodní plochy

Ještě před sto lety tvořily většinu rozlohy náchodské kotliny vlhké nivní louky téměř bez zástavby a pravidelně každé jaro se zde z meandrující Metuje rozlévala voda. Téměř všechny potoky byly svedeny do podzemí. K rozsáhlým změnám došlo na počátku 20. století. V důsledku dynamického rovoje města, jehož morfologický rámec neumožňoval dostatek prostoru k rozšiřování, byla zastavěna říční niva.

Práce probíhaly okolo roku 1912. Nejdříve byla přeložena řeka Metuje, kdy původní trasa vinoucí se v blízkosti centra města byla kompletně zasypána. Jinak tomu nebylo s náhon vedoucím přes centrum města, který sloužil k zásobování vodou dvou mlýnů a zámku. Dnes už ani jeden z mlýnů nestojí. V dalších fázích, a sice 70. letech 20. století, byl za-truben Radechovský potok. V rámci výstavby sídliště Plhov nezůstal zachován ani rybník, na jehož místě dnes stojí základní škola.

Domy na náměstí nemohly být ve své době ani podsklepeny, právě protože hladina spodní vody ležela příliš vysoko. Náchodští tak nemohli plně využít právo várečné, které jim bylo ve středověku přirčeno.



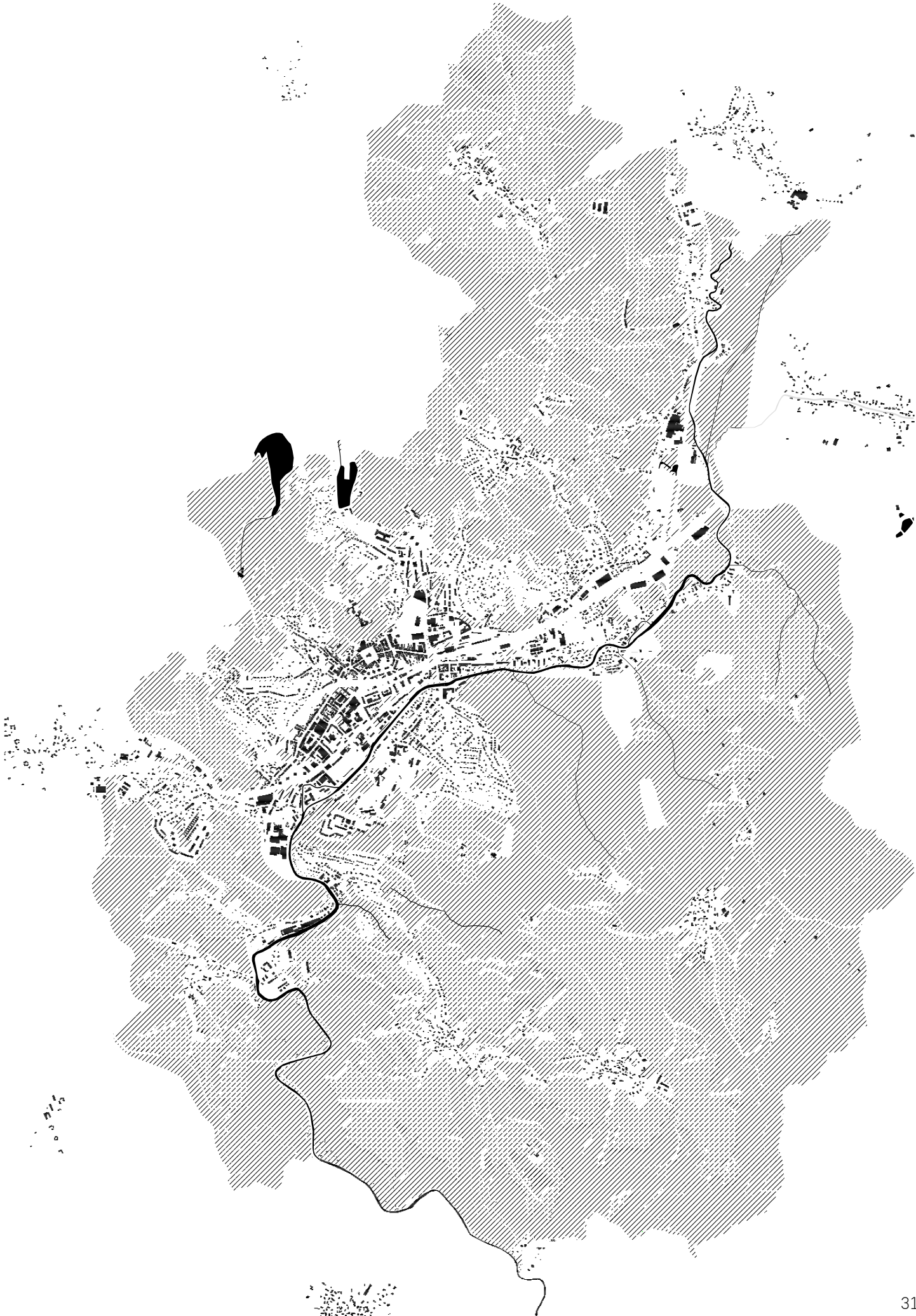


analýza/zeleň

„neboť město Náchod na nízkém místě bahnitém založeno jest“

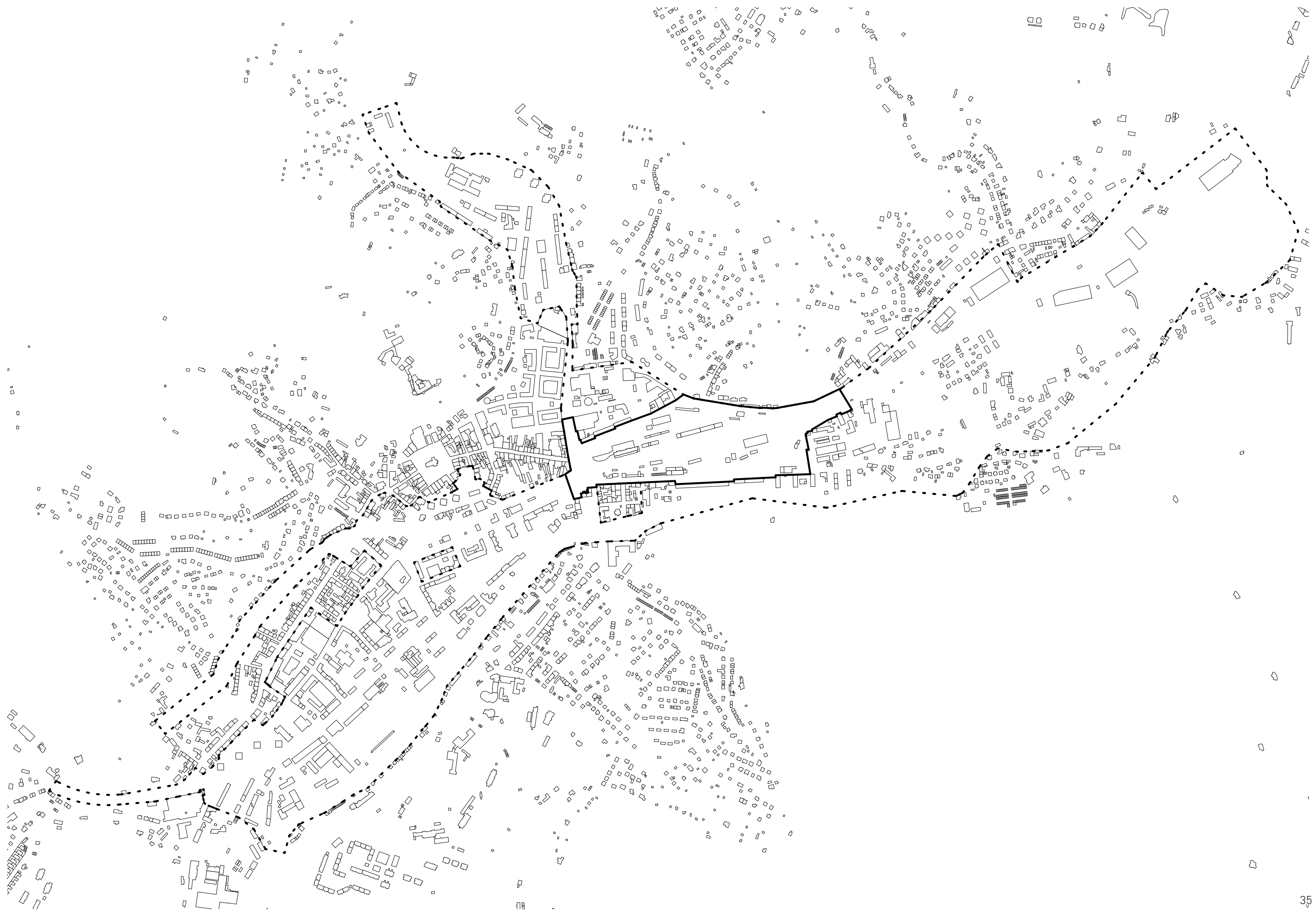
Svým umístěním v údolí mezi kopci, na říční nivě řeky Metuje, nabízí širokou škálu přírodního bohatství, kdy luční plochy a lesy prorůstají do zástavy města, a příroda se stává velmi dostupným statkem. Město bylo převážně ve 19. a 20. století známé svými minerálními lázně a produkcí minerální vody Ida.

V současnoti probíhají snahy o znovuoobnovení lázeňského provozu. Díky ne příliš velkým prostorovým možnostem je zástavba koncentrována na samém dně údolí a neposkytuje významnější počet větších veřejných parků. Otazkou však zůstává, zdali tento nedostatek není dostatečně vyvážen blízkostí okolních lesů.



místo





nádraží

Vlakem se lidé do Náchoda poprvé svezli v roce 1875, kdy byla zprovozněna trať, původně vlastněná soukromou firmou StEG, na trase Choceň-Meziměstí. Po zestátnění v roce 1911 prošla budova nádraží v Náchodě přestavbou. Přestože výstavba trati měla nesporný přínos pro město, vzhledem k výraznému terénnímu profilu podél centra vyrostl násyp, jenž údolí výrazně rozetnul. Zajímavostí zůstává, že i plánované propojení tratí na polské straně s železnicí v Náchodě bylo provedeno až ve válečných letech, tj. 1945, a sice na velmi krátkou dobu.

Dodnes trať trápí nepřímé napojení ve směru na Hradec Králové, protože byla postavena jako vedlejší trasa. Nepříznivý stav by měla změnit plánovaná výstavba Vysokovské spojky, nového tunelového propojení. V roce 2014 došlo k zatím poslední přestavbě prostoru kolem budovy nádraží, kde město postavilo nové autobusové nádraží. Následkem těchto změn však byla zbourána budova vodárny. V letech následujících prošel rekonstrukcí objekt nádraží samotný.



01

doprava/pohyb

Vznik města je spojován s obchodní stezkou, která Náchodem procházela. I v současnoti je sídlo zatíženo dopravou především na významné tahu ve směru do Polska, mezinárodní komunikaci I. třídy, I/33. Navazujícími dopravními tahy, jenž se střetávají v místě okružní křižovatky U Čedoku, U Itálie, jsou dopravní spojení ve směru na Trutnov, komunikace I. třídy, I/14, a silnice vedoucí do Broumovského výběžku, komunikace II. třídy, II/303. Přestože původní trasování hlavního tahu na Polsko vedlo přes historické centrum, v ulici Kamenice dále přes ulici Kladská, vybudováním obchvatu ve 20. století nedošlo k vyřešení kritického místa, tj. okružních křižovatek U Itálie, U Čedoku. Se stále rostoucí intenzitou osobní a především nákladní dopravy komunikační tahy nezvládají plnit svou funkci spolehlivě. Proto byla zahájena výstavba obchvatu Malého Poříčí, II/303, a je plánované zahájení výstavby obchvatu města, přeložka komunikace I/33. Každá přeložka komunikací znamená výrazný zásah do krajiny, u něhož vždy záleží, jakým způsobem je navžen a také proveden. Nezodpovězenou skutečností zůstává, do jaké míry se promění dopravní zatížení zmíněných dopravních tahů po otevření dálnice D11. Protože prostor křižovatek využívají mimo zmíněné druhy dopravy i autobusy městské hromadné dopravy, jedná se o místo svým vytížením natolik exponované, že výskyt cyklistů nebo chodců není příliš bezpečný a nikoliv příjemný. Pěší jsou nuceni vozovky složitě obcházet, použít podchod, lávku či vzdálené přechody. Pro cyklisty je pak průjezd prostorem křižovatek nechtěným zážitkem, a sice ve městě neexistuje žádná ucelená infrastruktura cyklostezek, kdy cyklisté jsou nuceni se vměšovat do husté dopravy plné nákladních vozidel.



01



02



03

- 01 křižovatka U Itálie
- 02 park před nádražím
- 03 proces zatrubení Radechovského potoka

potok

V prostoru obou okružních křižovatek, U Itálie a U Čedoku, a v ulici Plhovská do dnešních dnů protéká Radechovský potok. Narozdíl od dob minulých si toho dnes je málokdo vědom, a sice vodoteč byl v druhé polovině 20. století zatrubněn. Díky takovým úpravám dnes v místě křížení původního toku a náspu vlakové trati, kde voda protékala pod mostem, projíždějí auta mezi okružními křižovatkami.

Převedením toku pod zem došlo k uvolnění prostoru především pro další rozvoj města, tj. výstavbu dopravní a technické infrastruktury. Takový zásah s sebou nepřinesl jen pozitiva, ale i negativa. Urbanizovanému prostředí v tomto místě sice nehrozí záplavy či jiné přírodní katastrofy, zároveň však sídlo, veřejná prostranství, přišla o prvek, díky němuž se člověkem vytvořená města stávají snesitelnějšími, příjemnějšími a zajímavějšími.



01



02



03

- 01 ulice Plhovská, Radechovský potok
- 02 křižovatka U Itálie
- 03 Radechovský potok po částečné regulaci

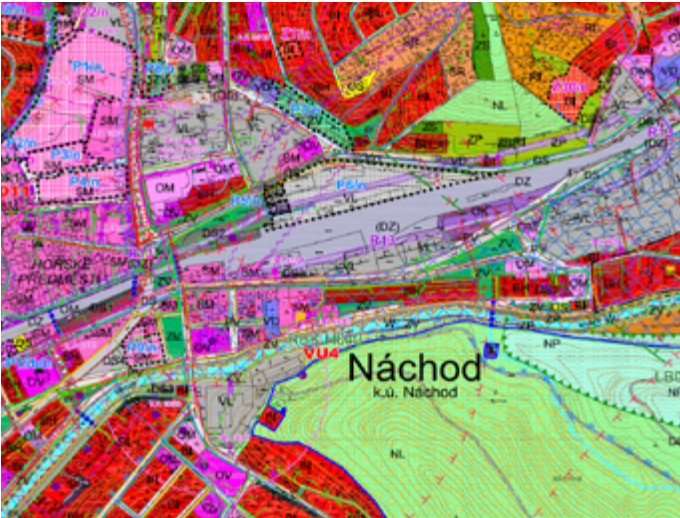
situace

Řešení pro vymezené území by mělo představovat vybudování nového dopravního terminálu pro hromadnou dopravu, vyřešení vhodného propojení komplikovaného dopravního uzlu, který zajistí bezpečné a pohodlné spojení všech výchozích bodů lokality a poskytne všem uživatelům natolik obyčejný, přesto v současné době neexistující veřejný prostor, na němž se chodci nebudou muset vyhýbat komunikacím a cyklisté si ušetří kličkování mezi auty. Prostorem by opět měl protékat Radechovský potok, a sice napovrchu, a přece vše úrovně s žádným stoupáním či klesáním.

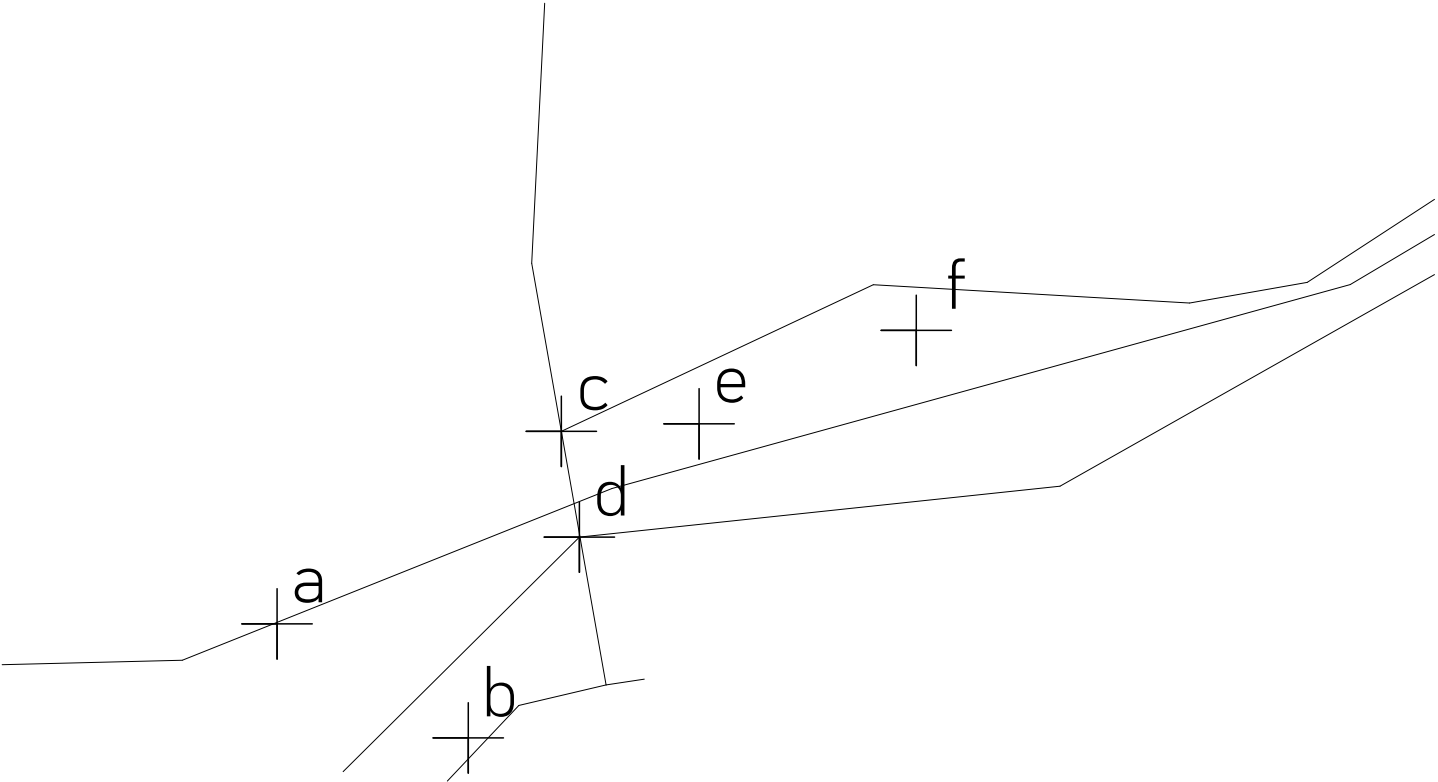
Protože se jedná o středobod města, předpokládá se, že řešení přinese intervenci, jejíž dopad bude přesahovat vymezené území.



01



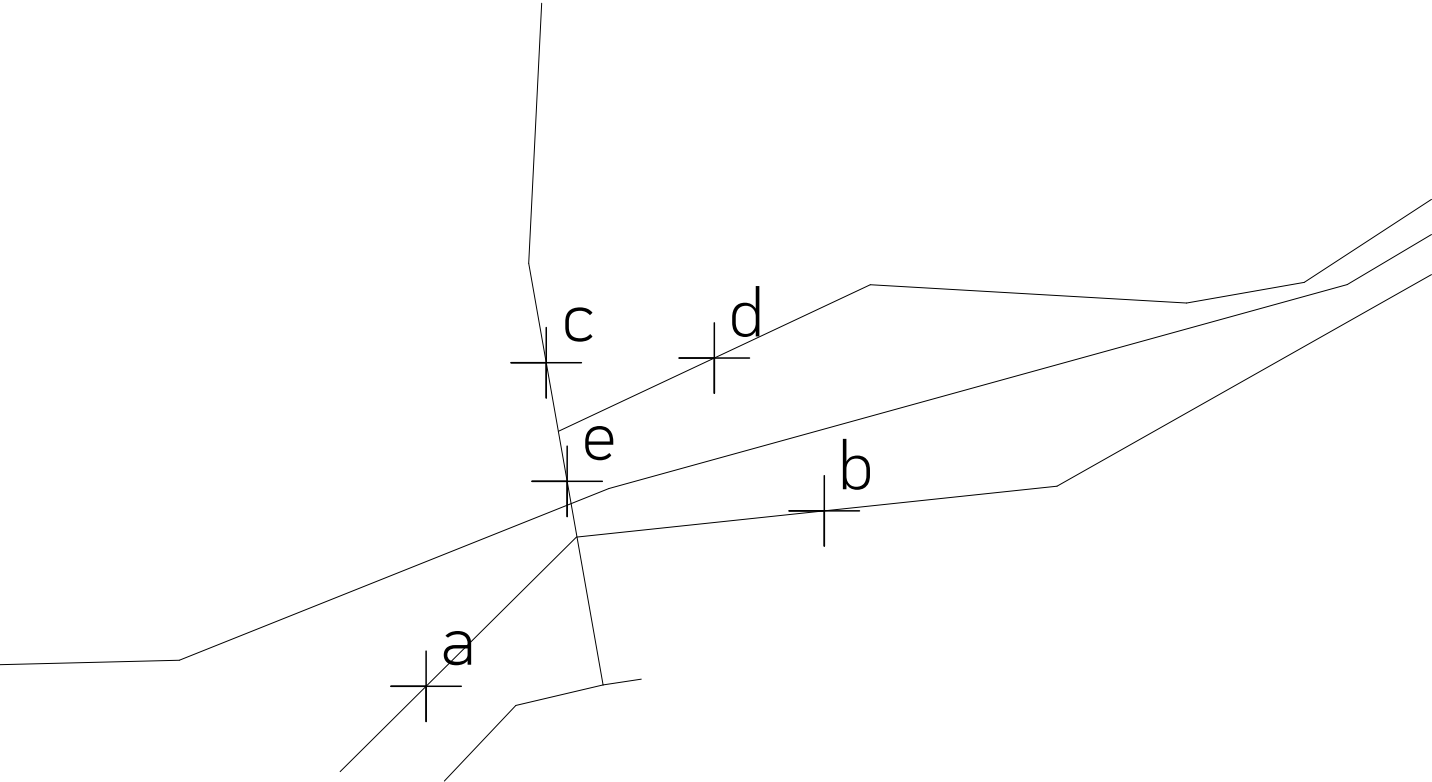
02



- a násyp s vlakovou tratí
- b bývalé říční koupaliště
- c okružní křižovatka U Itálie
- d okružní křižovatka U Čedoku
- e nádraží
- f nákladové nádraží

a motorová vozidla	17 586 voz/den
osobní a dodávková	13 410 voz/den
autobusy	272 voz/den
těžká nákladní	5 946 voz/den
cyklisté	41 cyklo/den
b motorová vozidla	10 763 voz/den
osobní a dodávková	7 783 voz/den
autobusy	33 voz/den
těžká nákladní	5 215 voz/den
cyklisté	124 cyklo/den
c motorová vozidla	8 259 voz/den
osobní a dodávková	7 419 voz/den
autobusy	43 voz/den
těžká nákladní	489 voz/den
cyklisté	216 cyklo/den
d motorová vozidla	11 260 voz/den
osobní a dodávková	9 551 voz/den
autobusy	72 voz/den
těžká nákladní	985 voz/den
cyklisté	13 cyklo/den
e motorová vozidla	17 571 voz/den
osobní a dodávková	15 031 voz/den
autobusy	308 voz/den
těžká nákladní	1 566 voz/den
cyklisté	148 cyklo/den

- a I/33, Pražská ulice
- b I/33, Běloveská ulice
- c I/14, Plhovská ulice
- d I/303, Kladská ulice
- e I/14, I/303. Plhovská ulice



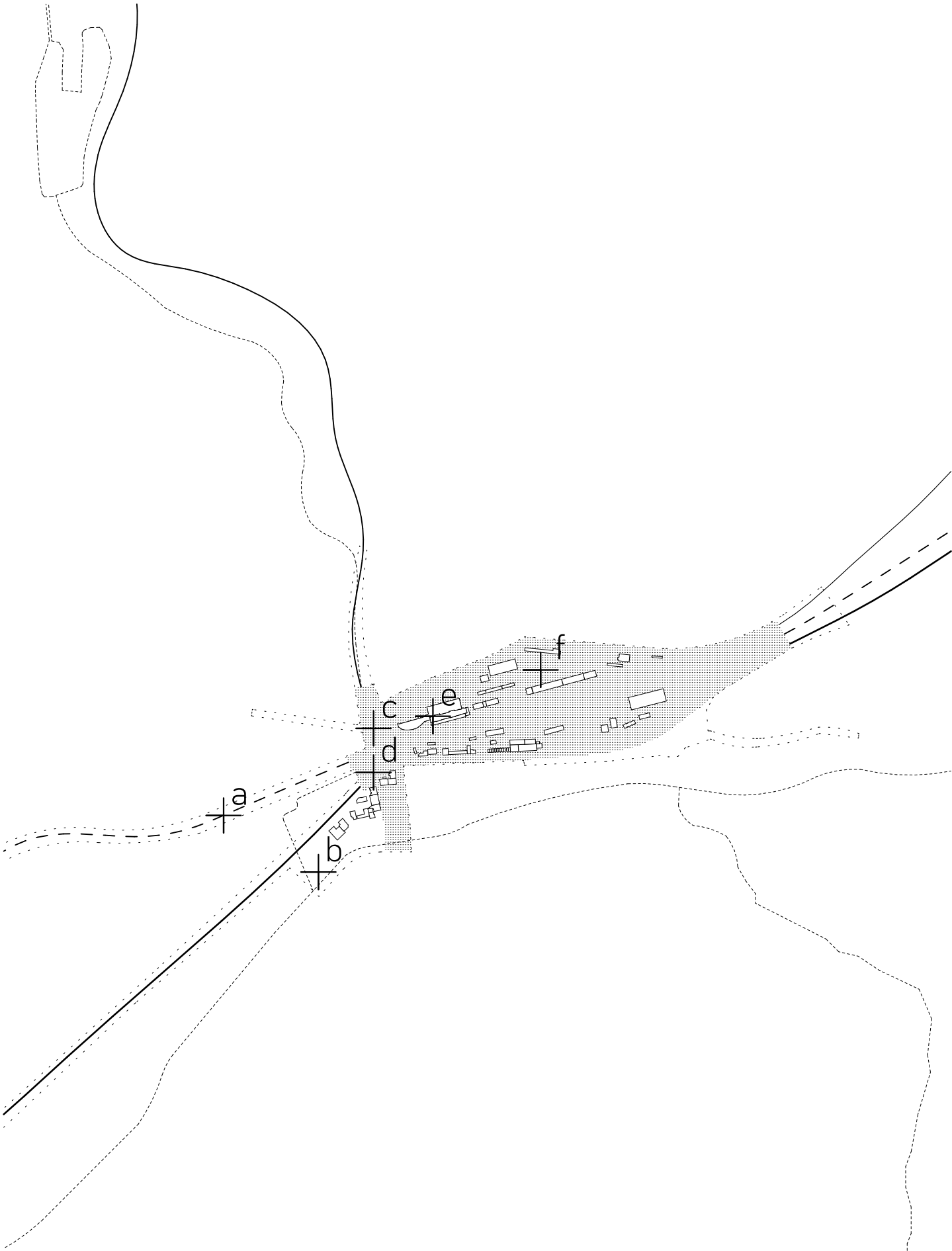
řešení
doprava
osobní doprava
množství osobních automobilů v místě v budoucnu
poklesne
nákladní doprava
nepředpokládá se významné vytížení území nákladními automobily, jednat se bude pouze o lokální zásobování

železnice
osobní dálková doprava
místní doprava (tramvaj)
součástí nového železničního naspu je vytvoření nových zastávek tak, aby mohla železnice zjednodušit, atraktivnit městskou hromadnou dopravu
autobusová doprava zůstává zachována propojenost, blízkost železniční a autobusové dopravy v rámci jednoho přestupního terminálu
cyklostezky
vytvoření přímého, úrovnňového propojení výchozích bodů

vodní tok
navrácení v současnosti zatrubněného potoku do veřejného prostoru

dopravní terminál
viadukt
vodní tok součástí veřejného prostoru

a okružní křižovatka U Itálie
b okružní křižovatka U Čedoku
c nádraží
d nákladové nádraží
e bývalé říční koupaliště





01



02



03



04



05

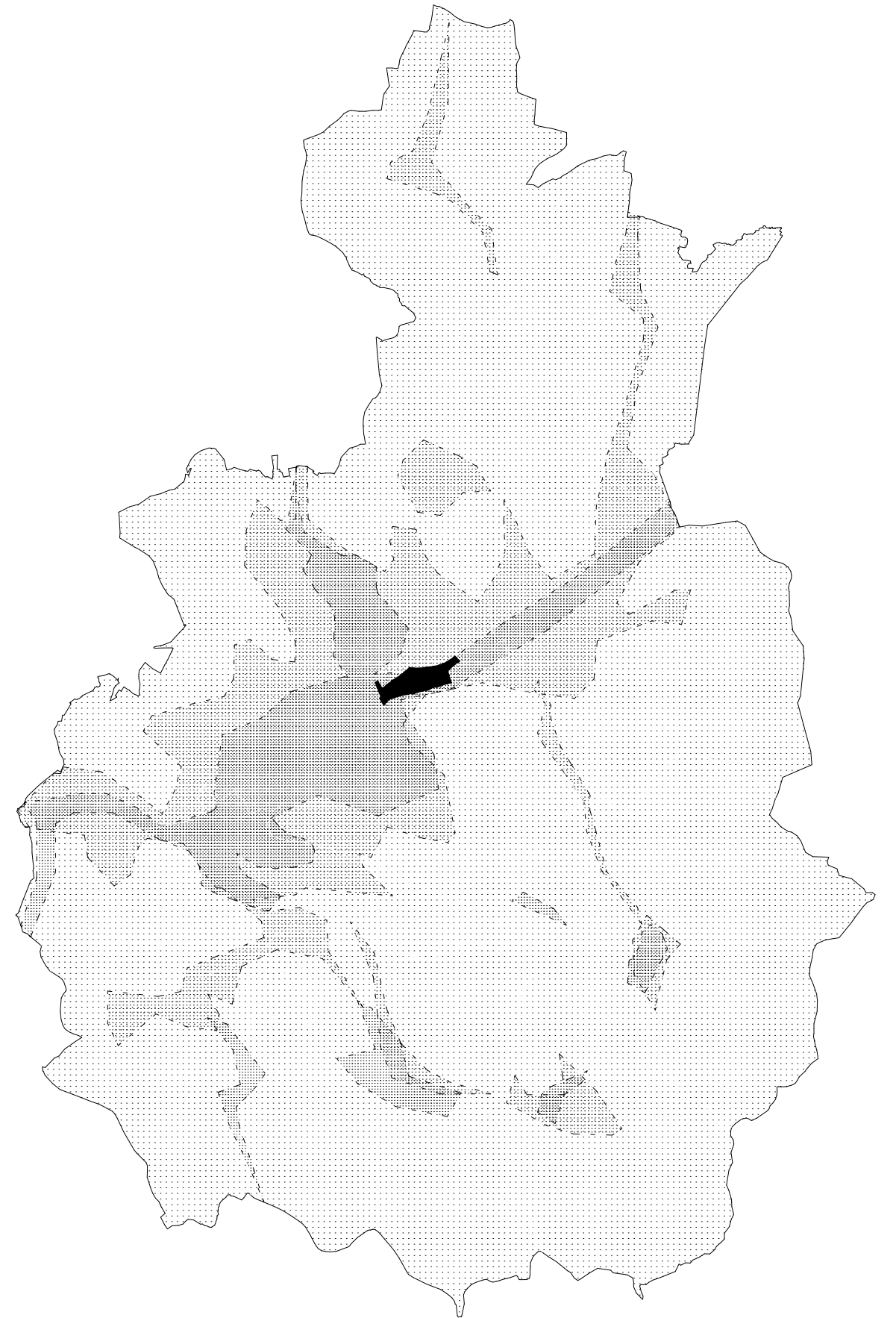


06

- 01 budova nádraží
- 02 prostor mezi křižovatkami
- 03 nadchod
- 04 železniční nasyp
- 05 podjezd mezi křižovatkami
- 06 celkový pohled na území

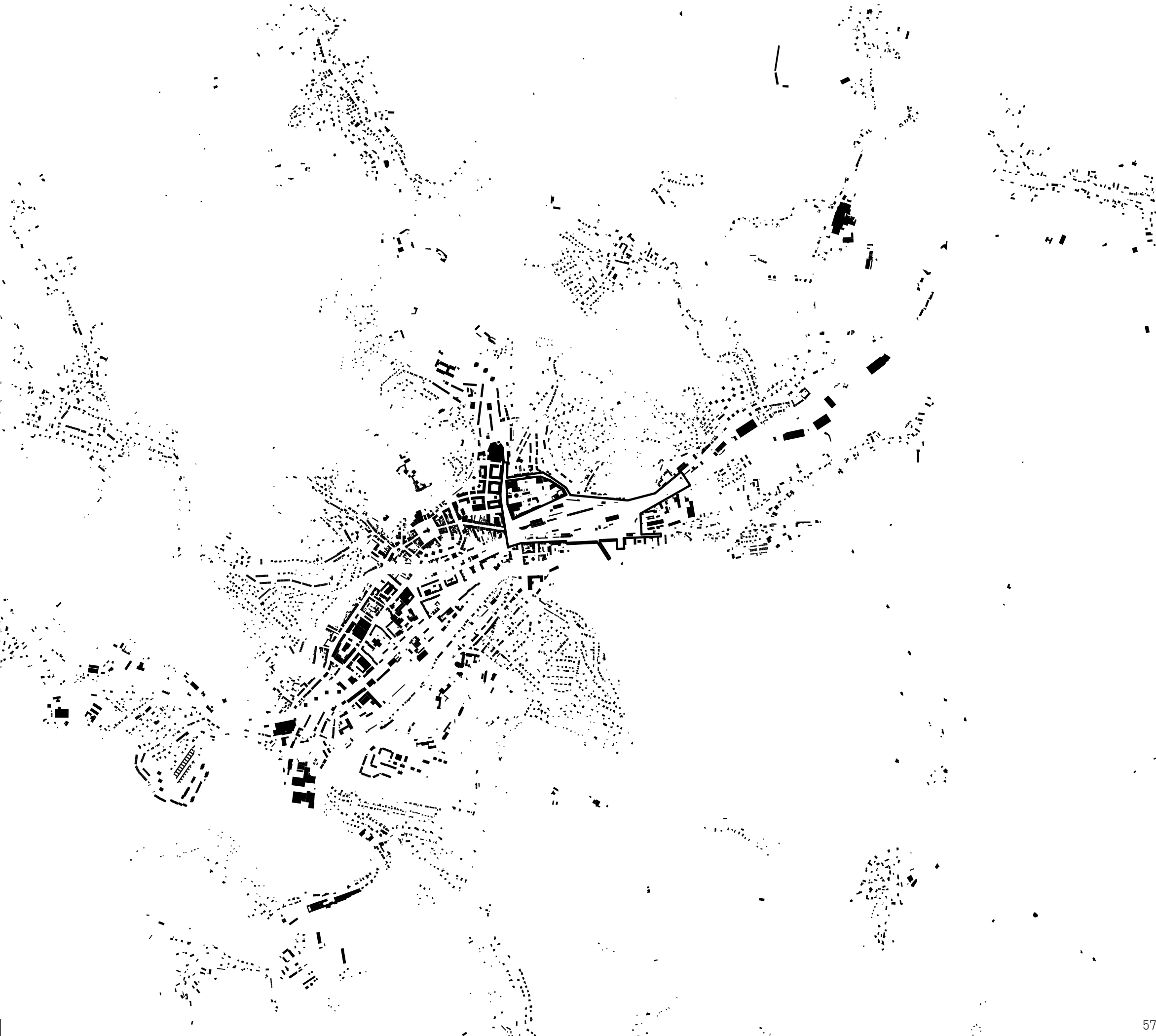
budoucí náhod





schwarzplan současný

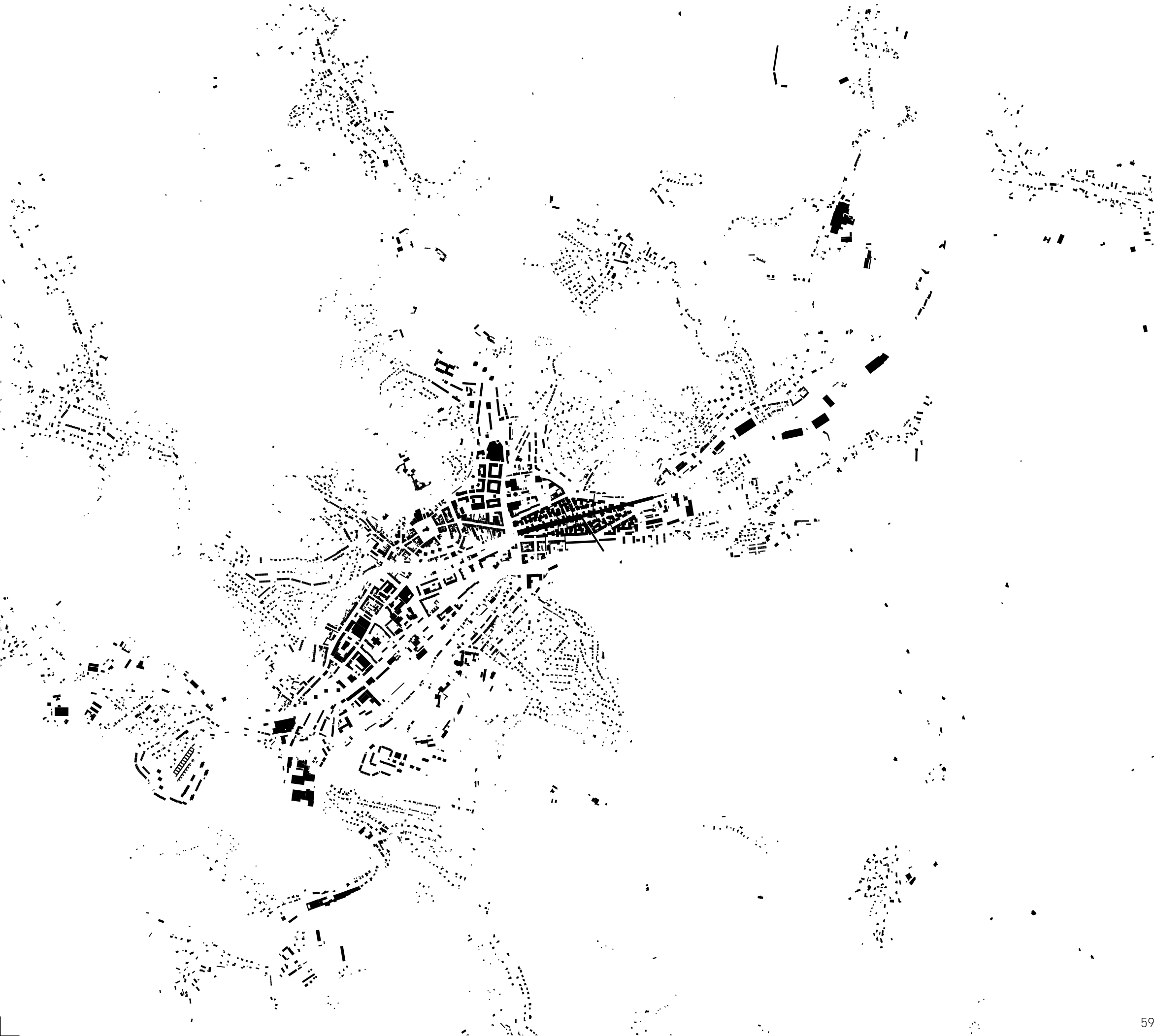
V současnoti se v řešeném území nachází autobusové, vlakové nádraží, v blízkosti stojí nákladové nádraží. Území je převážně využíváno jako průmyslová zóna, kde se především v posledních letech staví další objekty výrobních a skladištních hal.



schwarzplan navrhovaný

S návrhem v území vzniká plnohodnotná zástavba, která vytváří nový sídelní celek v centru města. Bloky nové struktury zástavby obepínají nový terminál, procházejí v jeho blízkosti, nad ním, jsou s terminálem přímo propojeny.

Nová struktura kombinuje, a to převážně v přízemí, občanskou vybavenost, nad níž se nachází objekty určené pro bydlení.



koncept

Pro design návrhu je určující hlavní osa železnice, jejíž potenciál narůstá. Důraz je kladen na obnovu přímého propojení centra města, ulice Kamenice, dále ve směru k lázním, do Bělovsi. K železnici přiléhají další funkce občanské vybavenosti. Na osu dále navazují bloky obytné zástavby, v jejichž přízemí jsou umístěny další prostory služeb a občanské vybavenosti. Prostorem prochází další dopravní tahy a do prostoru ulice Plhovské se vrací vodní tok, Radechovský potok.



schwarzplan
Objekty nové struktury navazují na stávající
zástavbu. Hustotou se návrh snaží nastavit novou
normu osídlení, je si vědom svého umístění v rámci
centra města a nebojí se jít na hranici
využitelnosti.



body/linie/plochy
Území přichází s možným řešením a způsobem, jak propojit historické centrum města se subcentrem, lázněmi v Bělovsi. Respektuje prvky stávající struktury města, modifikuje je a především zástavbu propojuje.



- 01 zámek
- 02 radnice
- 03 autobusové nádraží
- 04 vlakové nádraží
- 05 školská zařízení
- 06 Kamenice
- 07 železnice
- 08 Radechovka/potok
- 09 Metuje/řeka
- 10 Masarykovo náměstí
- 11 Karlovo náměstí
- 12 náměstí
- 13 městský les/Montace

1:5000

doprava

V návrhu úprav dopravního systému se daří ulehčit prostoru u nádraží, mění se tedy režim dopravy v části ulice Kladské, kam automobilová doprava již nezajíždí. Doprava se tedy pohybuje prevažně na komunikaci v ulici Běloveská.

S realizací projektu dochází k zásadní změně v systému komunikací, a sice komunikace v ulici Kladská se s komunikací v ulici Polská propojují již ve východní části území tak, aby doprava z ulice Kladská ve směru na Hradec Králové nemusela křížovat hlavní osu Kamenice. Doprava ve směru na Trutnov rovněž nezajíždí do prostoru mezi nádražím a Kamenicí, odbočuje do ulice Tkalcovské. V kritickém místě, prostoru u nádraží, projíždí pouze část dopravy, osobní, ve směru z Hradce Králové do Trutnova a opačně.

- 01 silnice/směr Hradec Králové
- 02 silnice/směr Polsko
- 03 silnice/směr Trutnov
- 04 železnice/směr Hradec Králové
- 05 železnice/směr Broumov

1:5000



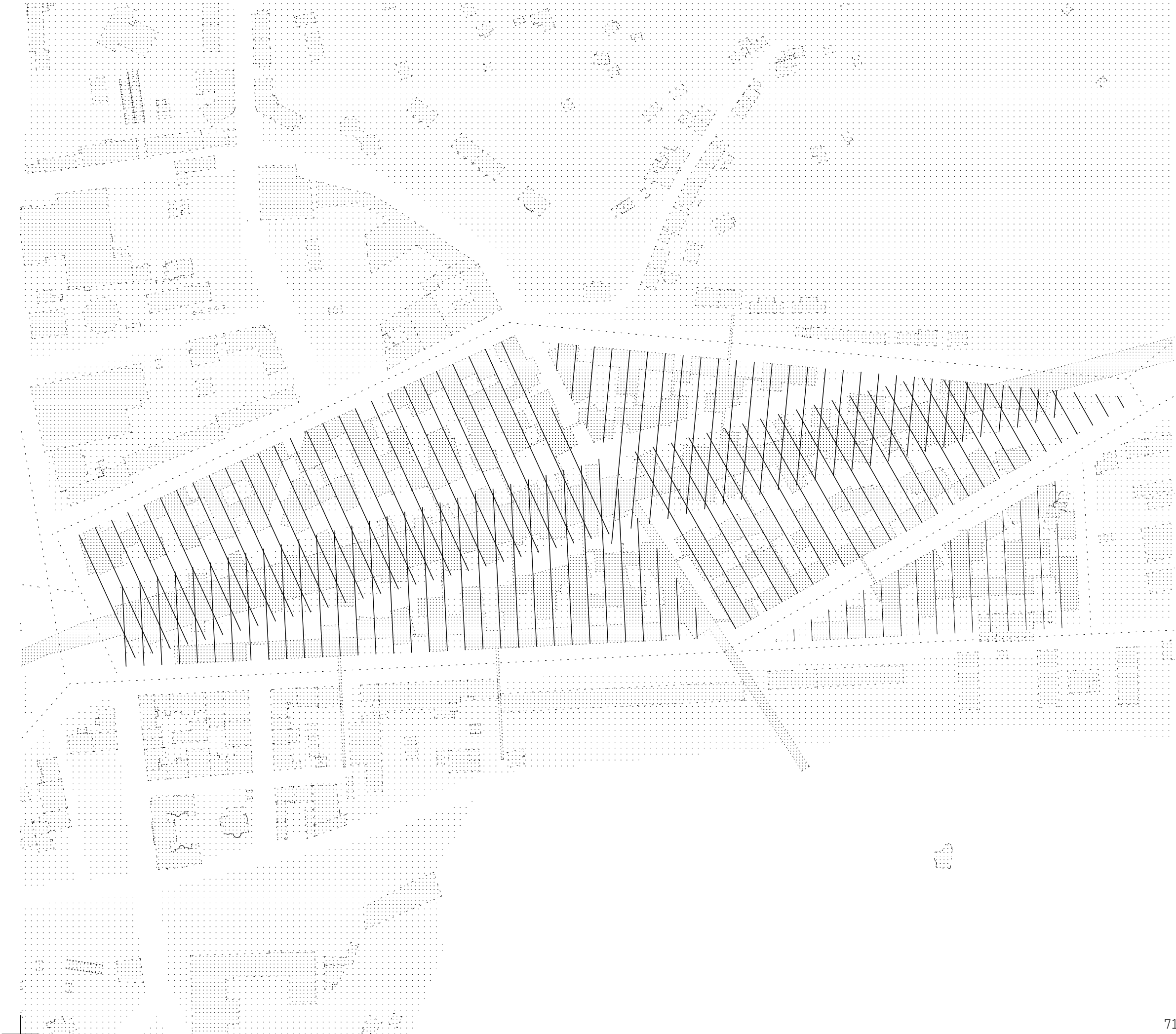
uliční síť

Zástavba řešeného území je rozčleněna osami nových propojení. Proměňuje v současnosti hlavní bariéru, železnici, v prvek, který nově propojuje a nabízí nové funkce. Design nově zdůžňuje osu z centra města, ulice Kamenice, ve směru do Bělovsi, k lázním. Rovněž je celé nová městská čtvrť přímo napojena platformou do městského lesa, Montace. Plocha je definována hlavními komunikacemi ze směru od Hradce Králové, Polska a Trutnova. Snaží se optimalizovat dopravní řešení a území dopravou nezatěžovat.



členění území

Nová struktura respektuje stávající uspořádání přilehlé zástavby a snaží se na osy současných objektů navázat. Jednotlivé menší bloky, na něž je nová struktura rozdělena, proto směrově vycházejí z okolních komunikací a plasticita novostaveb narůstá do prostoru s železnicí, kde se jednotky objektů zakusují do objemu železničního bloku.

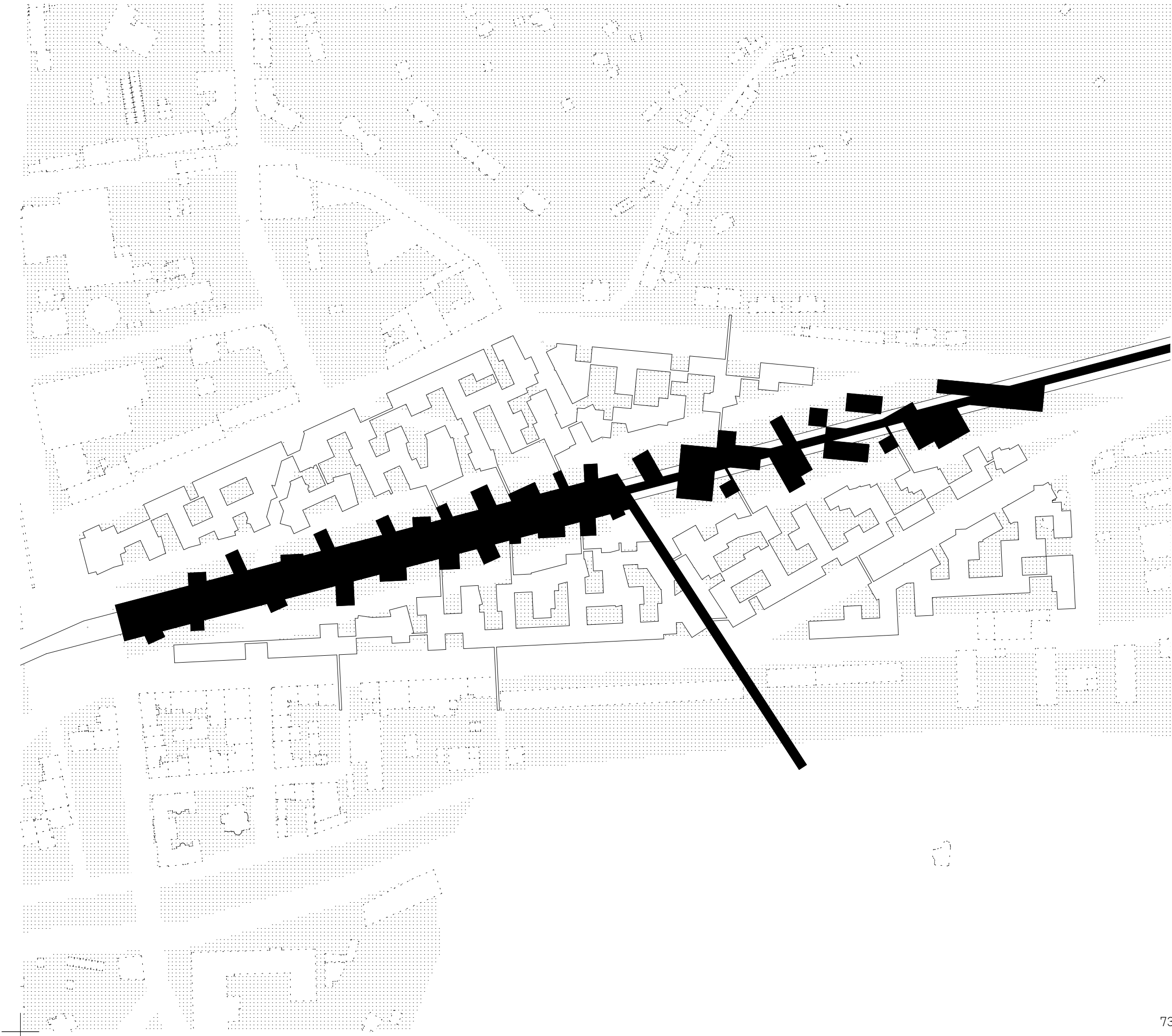


funkční schéma

Transfromace centrální části území přináší komplexní návrh plnohodnotného sídla uprostřed města. Základním prvkem, osou, je dopravní terminál, který kombinuje a propojuje všechny druhy hromadné dopravy. Terminál nabízí uzavřené prostory určené k zajištění občanské vybavenosti a práce, zároveň venkovní prostory ke společenským, sportovním, kulturním akcím, událostem. V jeho další části je železnice obestavěna školskými zařízeními a objekty pro práci.

V blocích okolní zástavby, kde v přízemí jsou umístěny prostory občanské vybavenosti, jsou vyšší patra určena k bydlení.

Všechny části zástavby se propojují pomocí lávek, jejich funkce není pouze komunikační, slouží také jako balkony, především však spojují objekty bydlení s hlavní platformou nad dopravním terminálem.

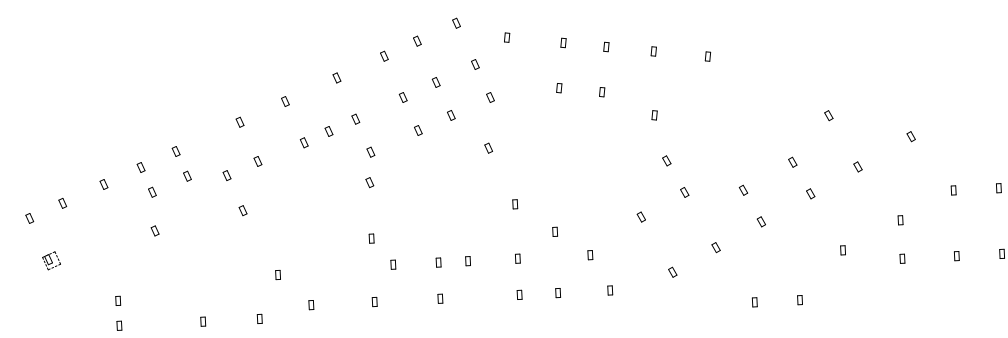
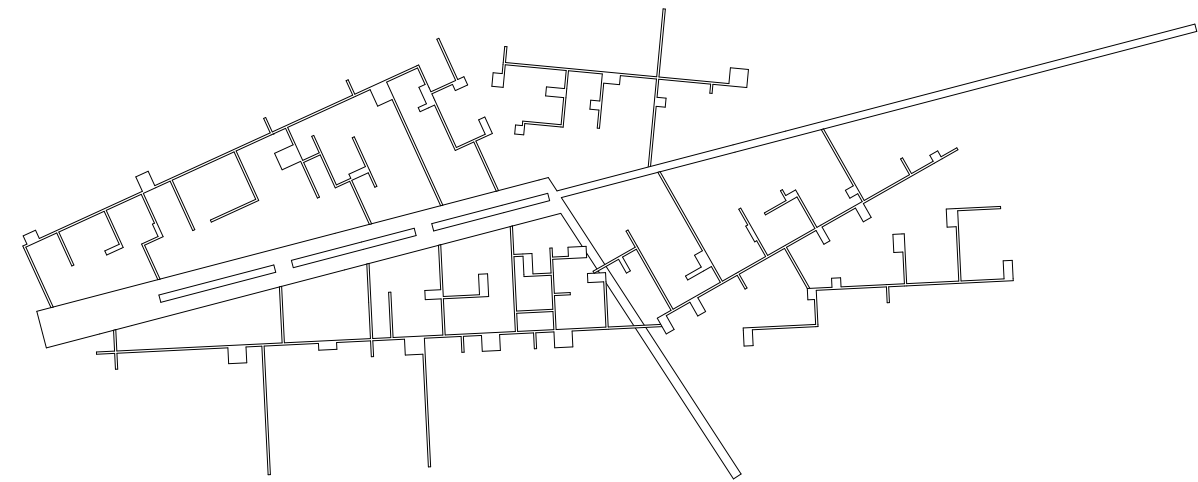
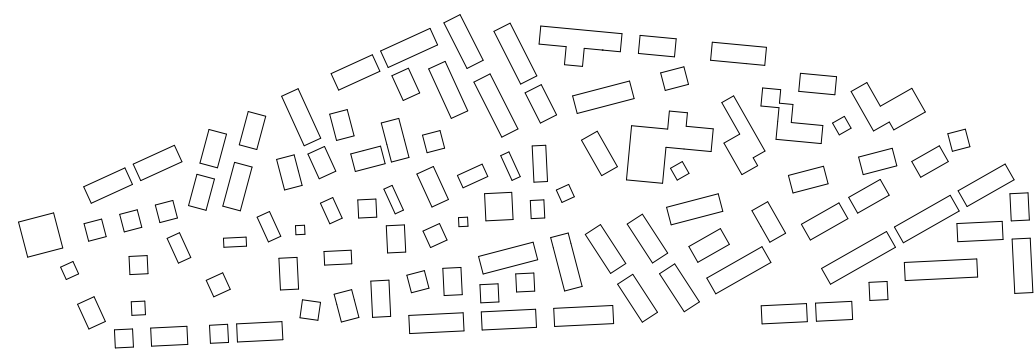
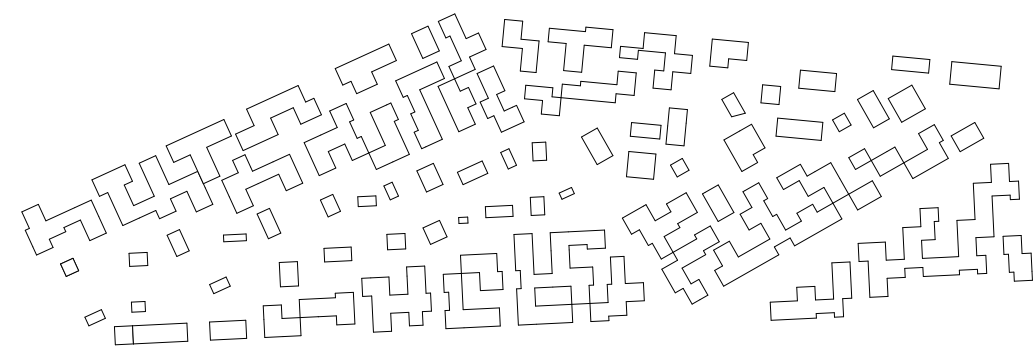


železnice/terminál/občasná vybavenost/
školská zařízení

bydlení/občasná vybavenost

vrstvy

Novostavby jsou vrstveny dle funkcí. Přízemí, parteru objektů, respektuje uliční čáry a definuje prostory nových ulic a veřejných prostranství. Bytové objekty vytvářejí racionální strukturu s vnitrobloky. Objekty propojují konstrukce lávek, jejichž význam není pouze komunikační, rozšiřují interiérový prostor bydlení o balkóny, a to ve všech nadzemních podlažích. Lávky se dále propojují komunikačními jádry, schodišti s výtahy, a vytváří ucenený systém, jenž přesahuje dané území.



- 01 2np-5np/bydlení/ob. vybavenost/služby
- 02 parter/ob. vybavenost/práce/vzdělávání
- 03 horizontální komunikace
- 04 vertikální komunikce

komunikace v parteru

Návrh projektu upřednostňuje pěší a cyklisty, snaží se o částečnou reorganizaci dopravní struktury, nové propojení komunikací v ulici Kladská a komunikace v ulici Polská, tak, aby kritický prostor okružních křižovatek u nádraží nadále nezatěžoval a nepřerušoval propojení centra města s dopravním terminálem.

Komunikace jsou určeny výhradně pro chodce, s možností zásobování, vjezdu v omezeném režimu. Terminál samotný je průchozí ve všech úrovních, je možné projít pod železniční tratí i nad ní. V obytných blocích jsou navrženy prostupy a průchody. Lidé tak nejsou omezeni na prostor komunikací, mohou využít celé řady tras, jenž nová struktura umožňuje.

komunikační jádra

komunikace/motorová vozidla

železniční trať

komunikace/chodci

1:2500



komunikace
Horizontální komunikace, které propojují objekty
bydlení s platformou objektu terminálu, jsou
vertikálně propojeny jádry, výtahy se schodišti.
Rozmístění vertikálních komunikací vychází ze
členění, etapizace výstavby domů, a zohledňuje
délku požární únikové cesty.



zeleň
Vnitrobloky domů, které přinášejí do struktury
zástavby zeleň, jsou protkány zpevněnými plocha-
mi peších tras a doplněny o další prvky dětských
hřišť a městského mobiliáře. Stromy nenalezneme
pouze uvnitř bloků, jsou jimi osázena i další veřejná
prostranství.
Přístup do městských lesů, Montace, zajišťuje lávka
přes řeku Metuji.

- zeleň/stromy
- zeleň/městské lesy
- zeleň/soukromá stávající
- zeleň/veřejná stávající
- zeleň/veřejná navrhovaná



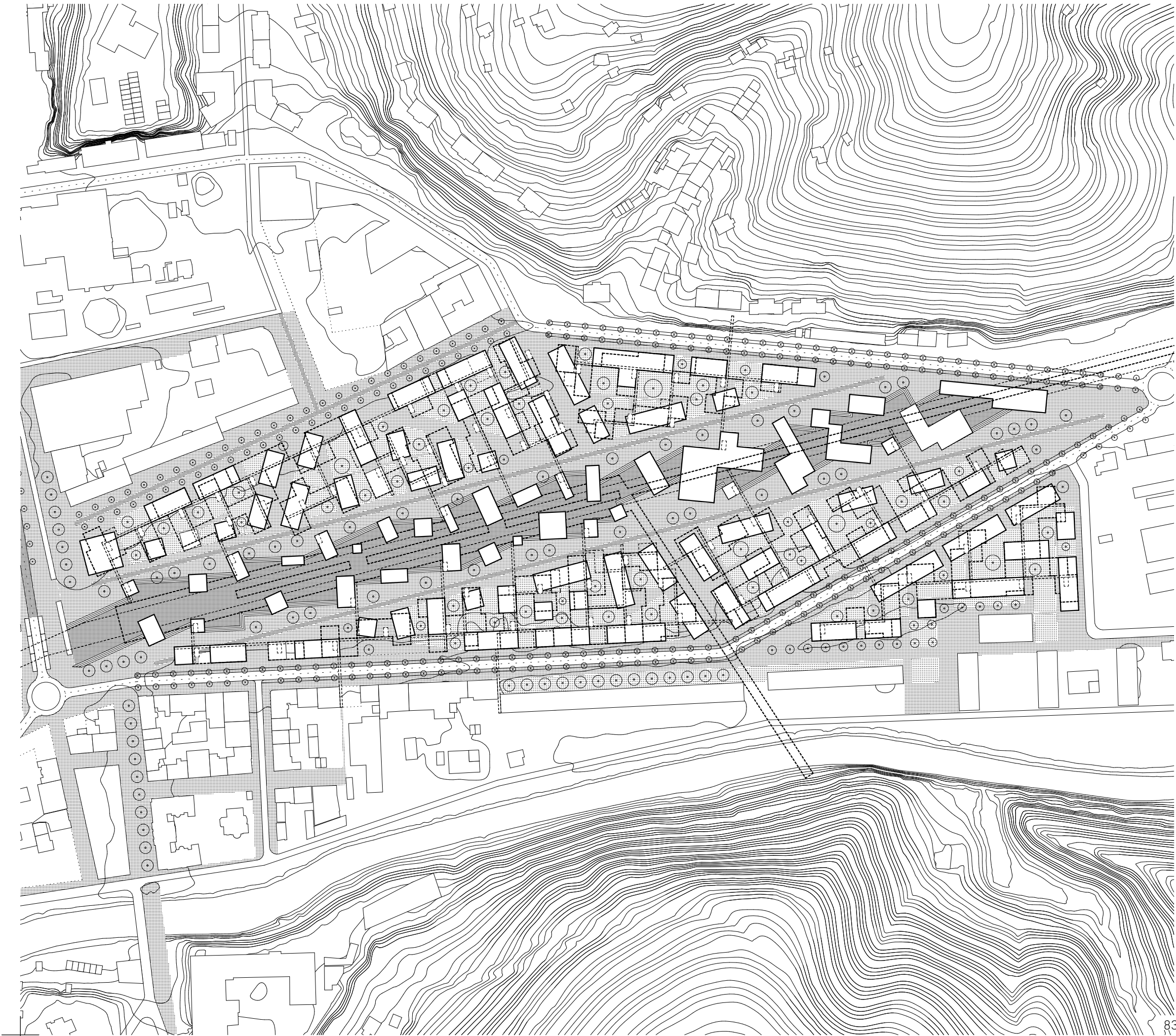
situace v parteru
Domy uzavírají jednotlivé obytné bloky, nikoliv však úplně, jsou děleny průchody a vnitrobloky se tak stávají součástí veřejného prostoru, nejsou soukromé a rozšiřují veřejná prostranství ulic. Narozdíl od prostoru v ulicích, kde se nacházejí převážně stromy, jsou vnitrobloky osazeny zelení s minimem zpevněných ploch. Hlavní prostory v blízkosti terminálu se spojují, prochází pod tratí a vytváří propojené ucelené veřejné prostranství.

zelen/stromy

nezpevněná plocha/zelen

zpevněná plocha/dlažba/chodník

zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka



situace

Centrem nové struktury se stává objekt terminálu, jenž poskytuje v přízemí volně průchozí prostor se službami, nad nímž je platforma železnice s nástupišti, na střeše se pak nachází volné prostranství, na nějž navazují další lávky. Přímo z hlavní platformy, střechy nádraží, vzniká nové přímé propojení do Montace, a sice lávka propojuje systém pěších tras městských lesů se strukturou zástavby a samotným nádražím.

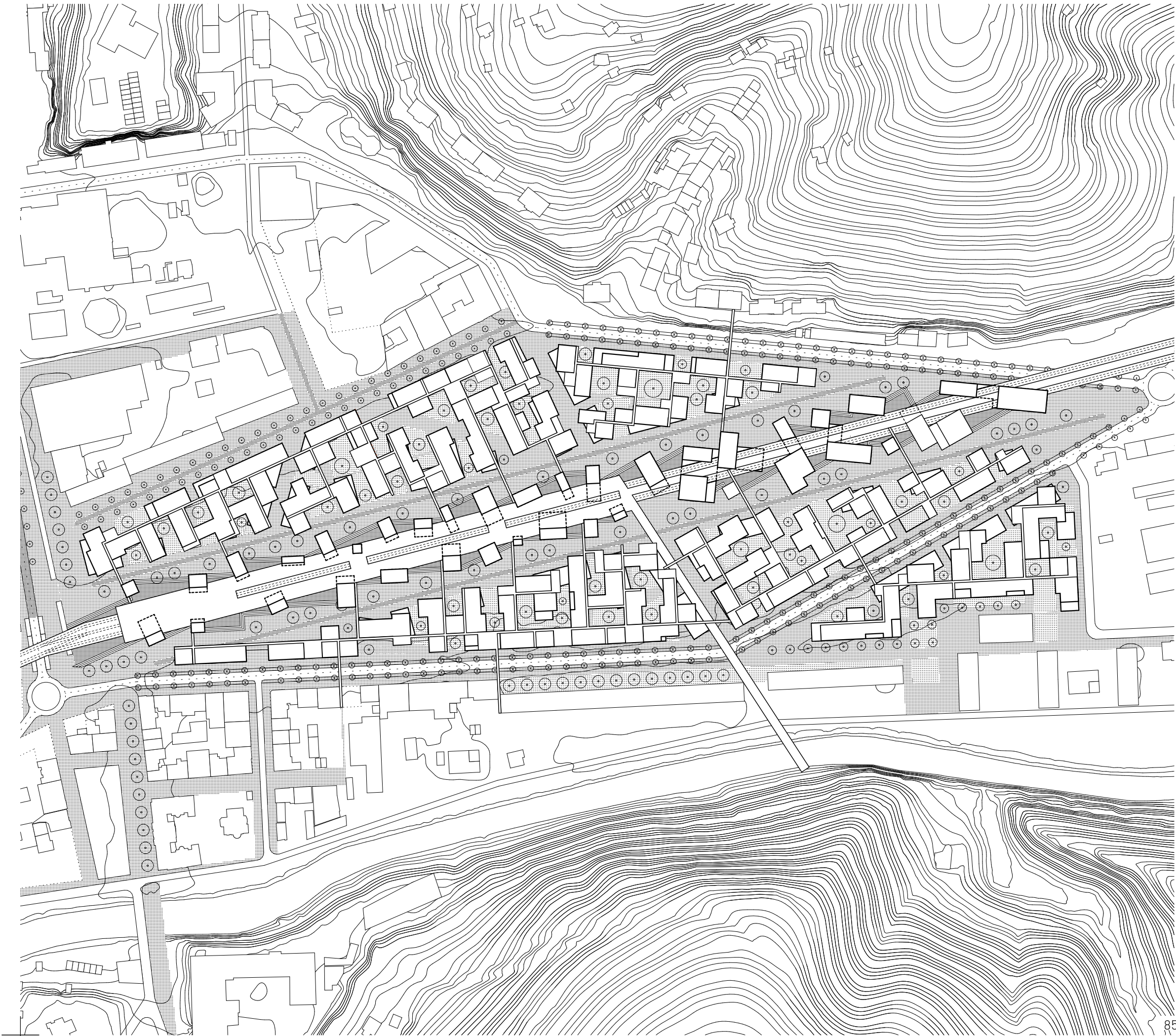
zeleň/stromy

nezpevněná plocha/zeleň

zpevněná plocha/dlažba/chodník

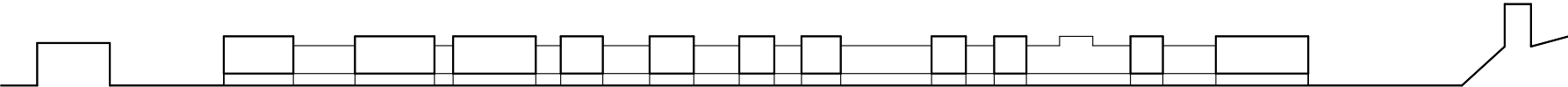
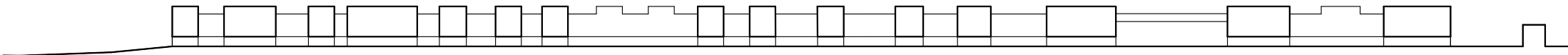
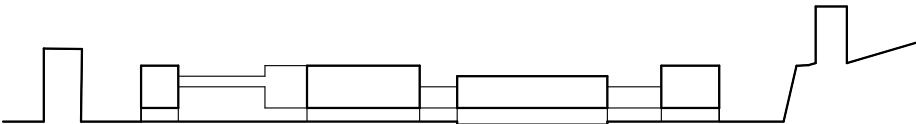
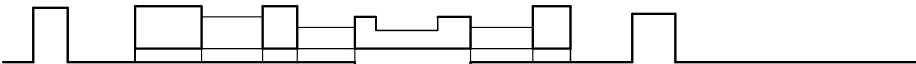
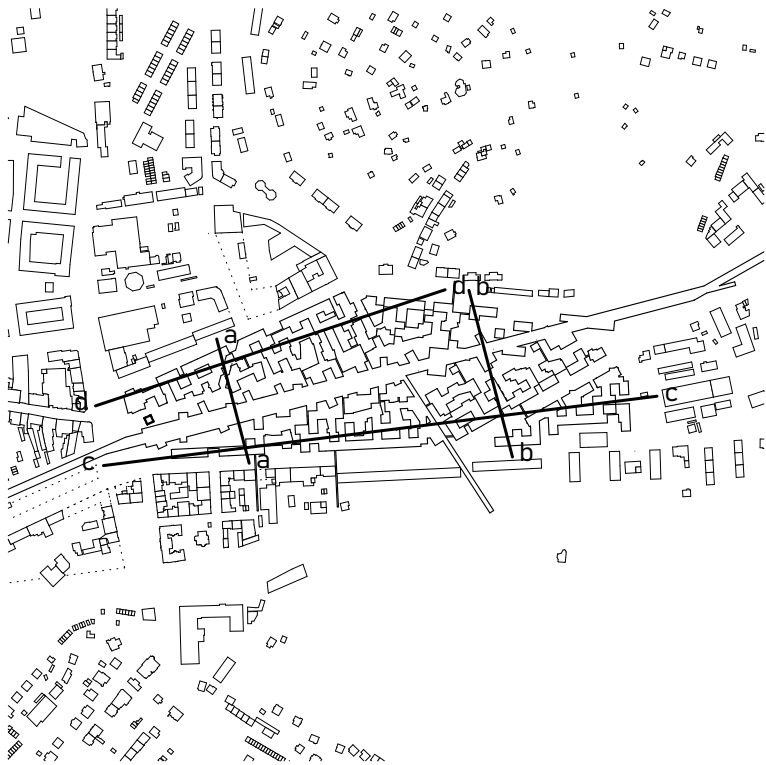
zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka

1:2500



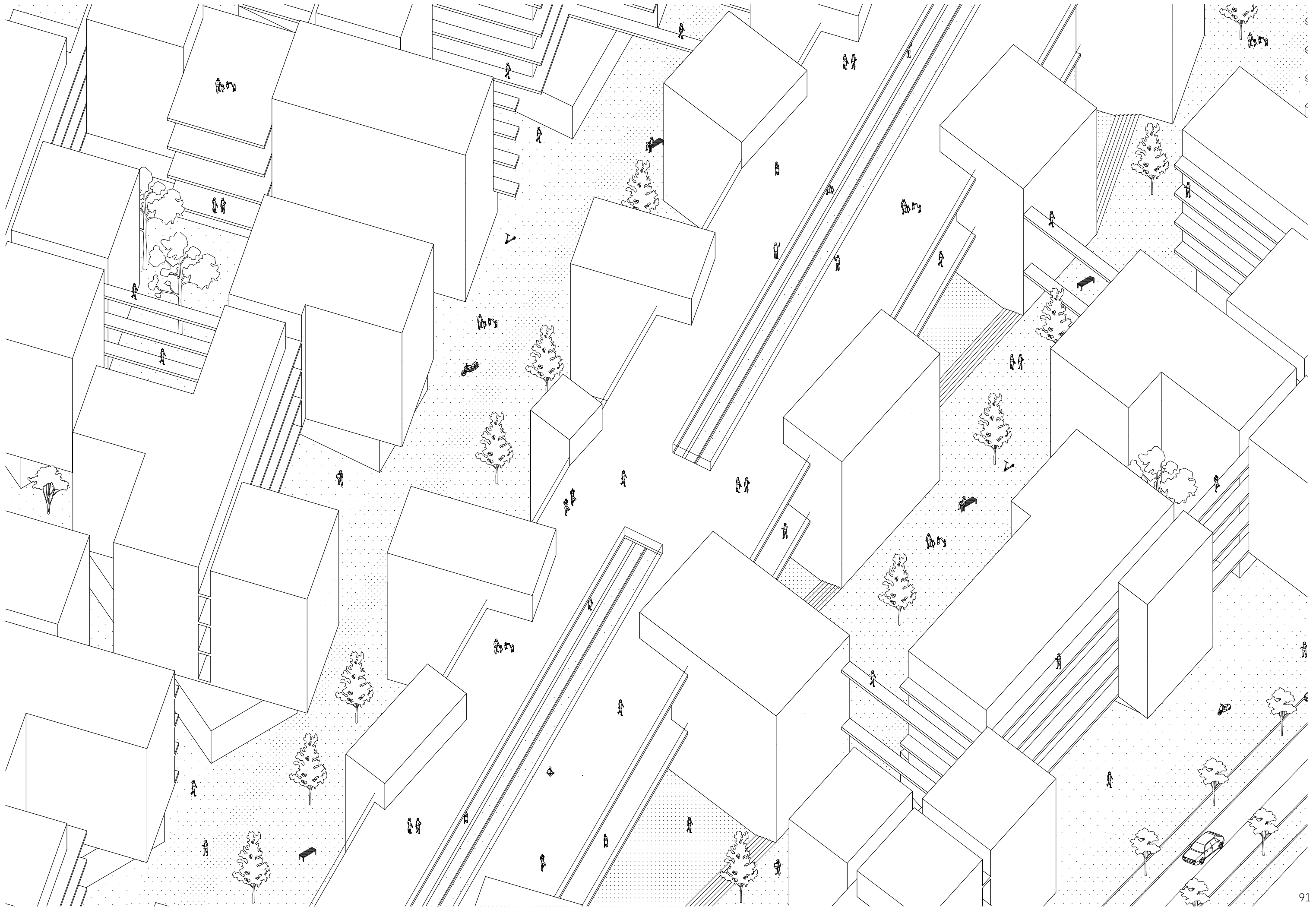
řez

Nový design odstraňuje bariéry v území a přináší propojený prostor. Výška zástavby reaguje na výšku přilehlých objektů. Hlavní objekt s železnicí zahrnuje tři urovňová podlaží. Objekty bydlení se skládají z parteru a čtyř nadzemních podlaží s bytovou funkcí.

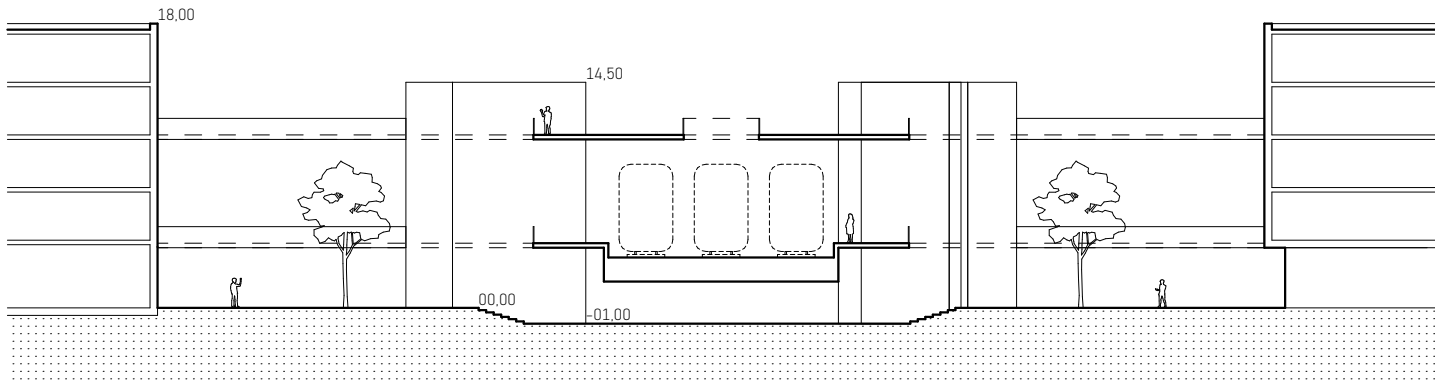
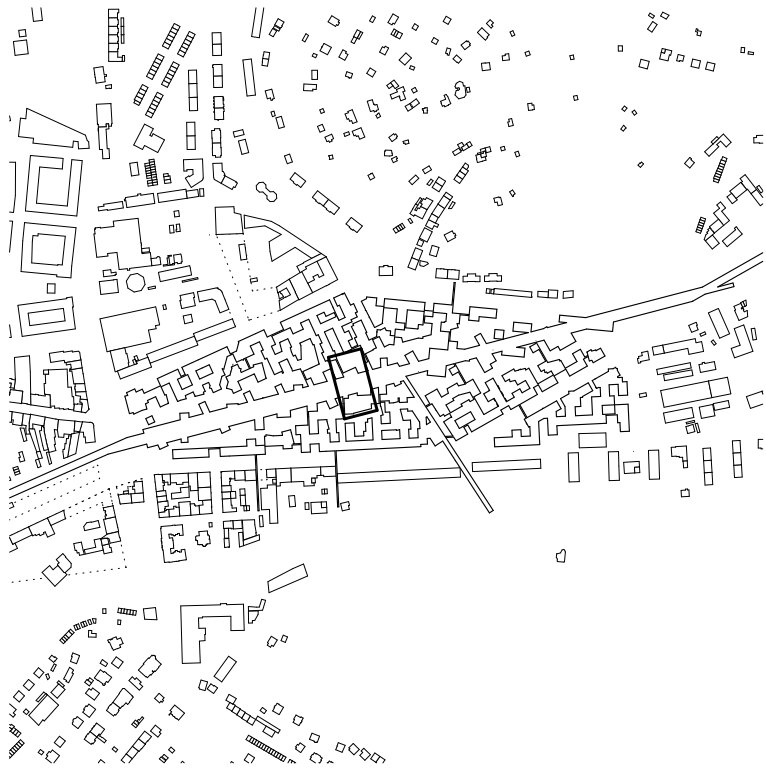


- 01 aa
 - 02 bb
 - 03 cc
 - 04 dd
- 1:2500





nádražní prostor
Těleso železnice využívá svůj potenciál, obaluje se objekty s občanskou vybaveností, službami. V přízemí vzniká otevřený, volně přístupný sdílený prostor, díky němuž vlaková trať dále nepředstavuje bariéru v prostoru. V úrovni trati jsou umístěny platformy nástupišť. Na střeše objektu se nachází volné prostranství vhodné ke konání společenských a kulturních akcí.



zpevněná plocha/dlažba/chodník



zpevněná plocha/dlažba/chodník



nezpevněná plocha/zeleň



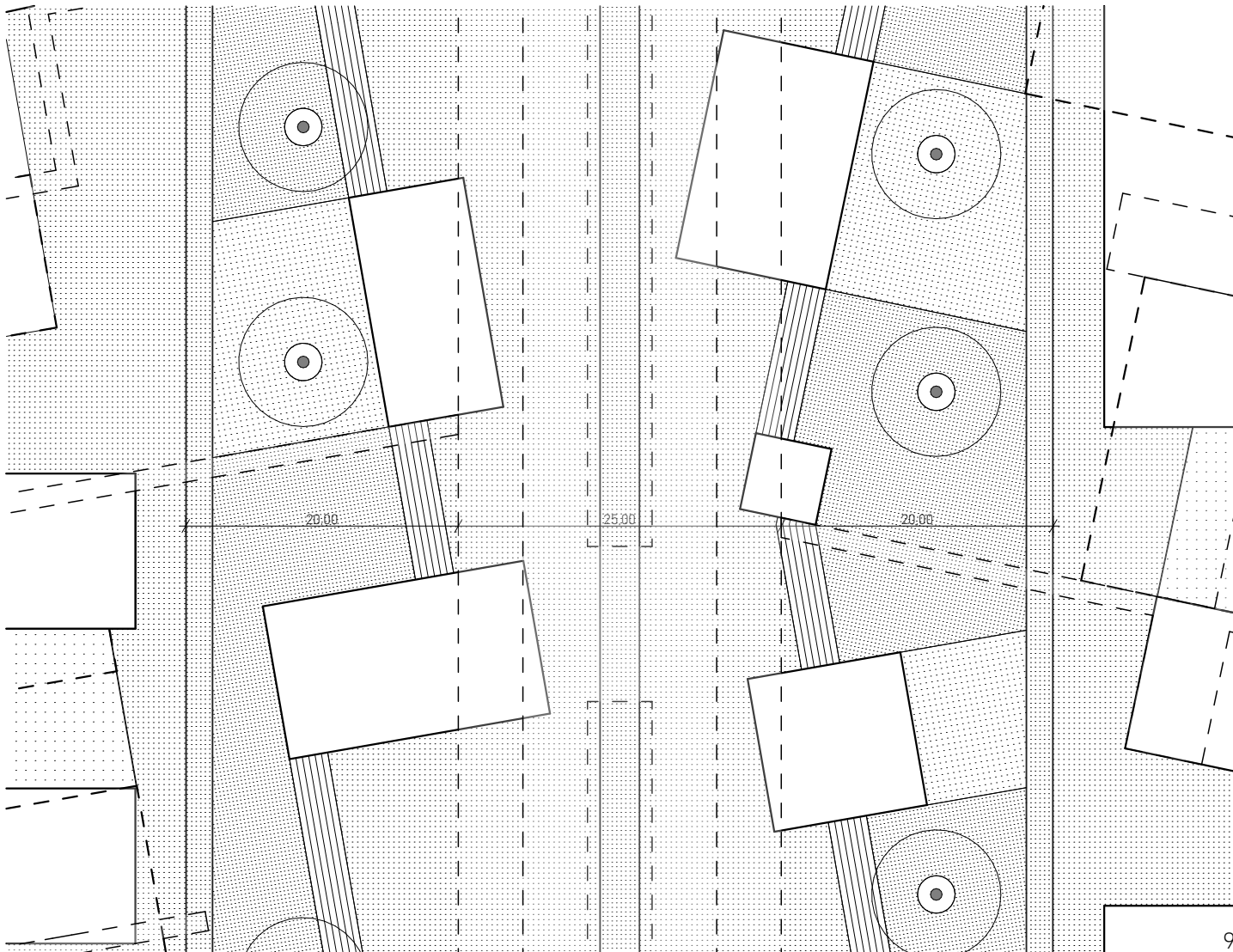
zpevněná plocha/mlat/chodník



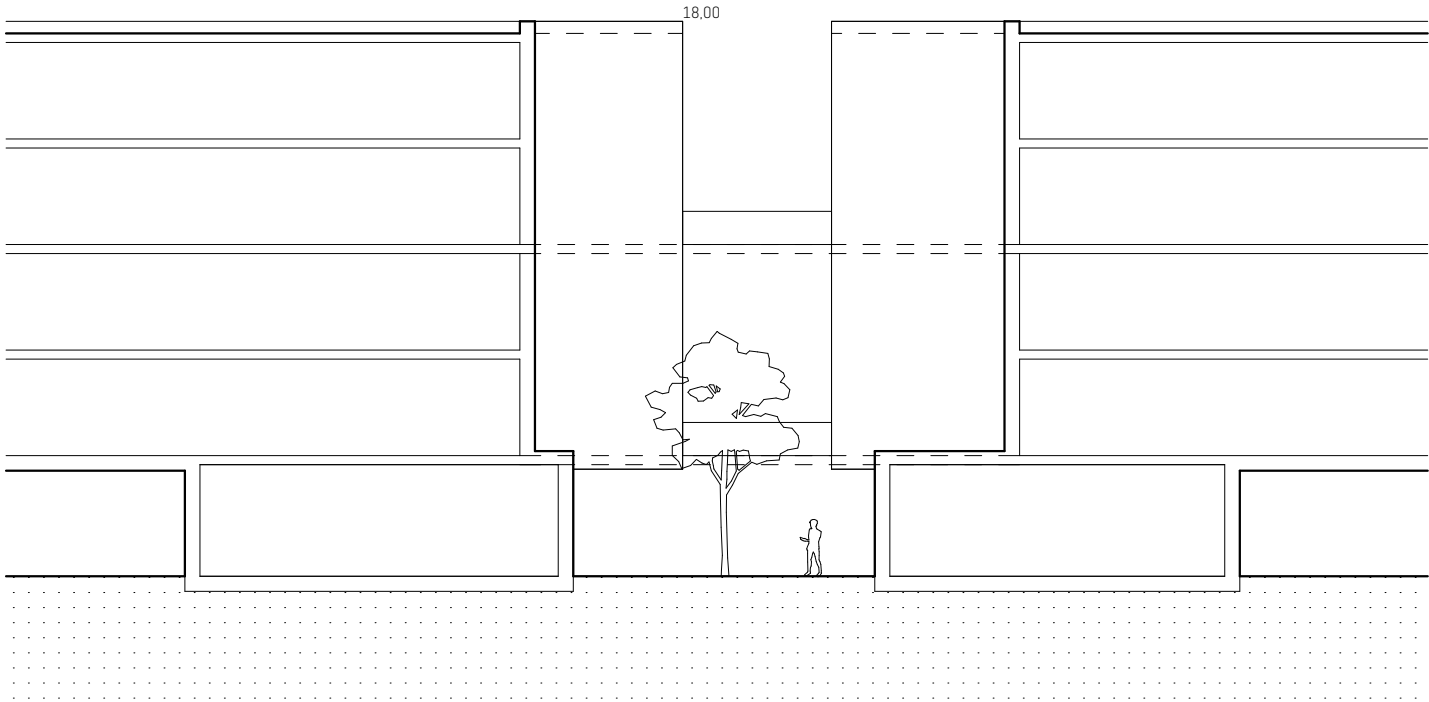
zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka



1:500



sdílený prostor
Jedná se o komunikace v ulicích určených pro chodce a cyklisty. Objekty občanské vybavenosti v parteru respektují uliční čáry a kopírují uliční uspořádání veřejného prostoru komunikací. Z vnitřních komunikací je vyloučena automobilová doprava a prostor využívají chodci a cyklisté.



zpevněná plocha/dlažba/parkování



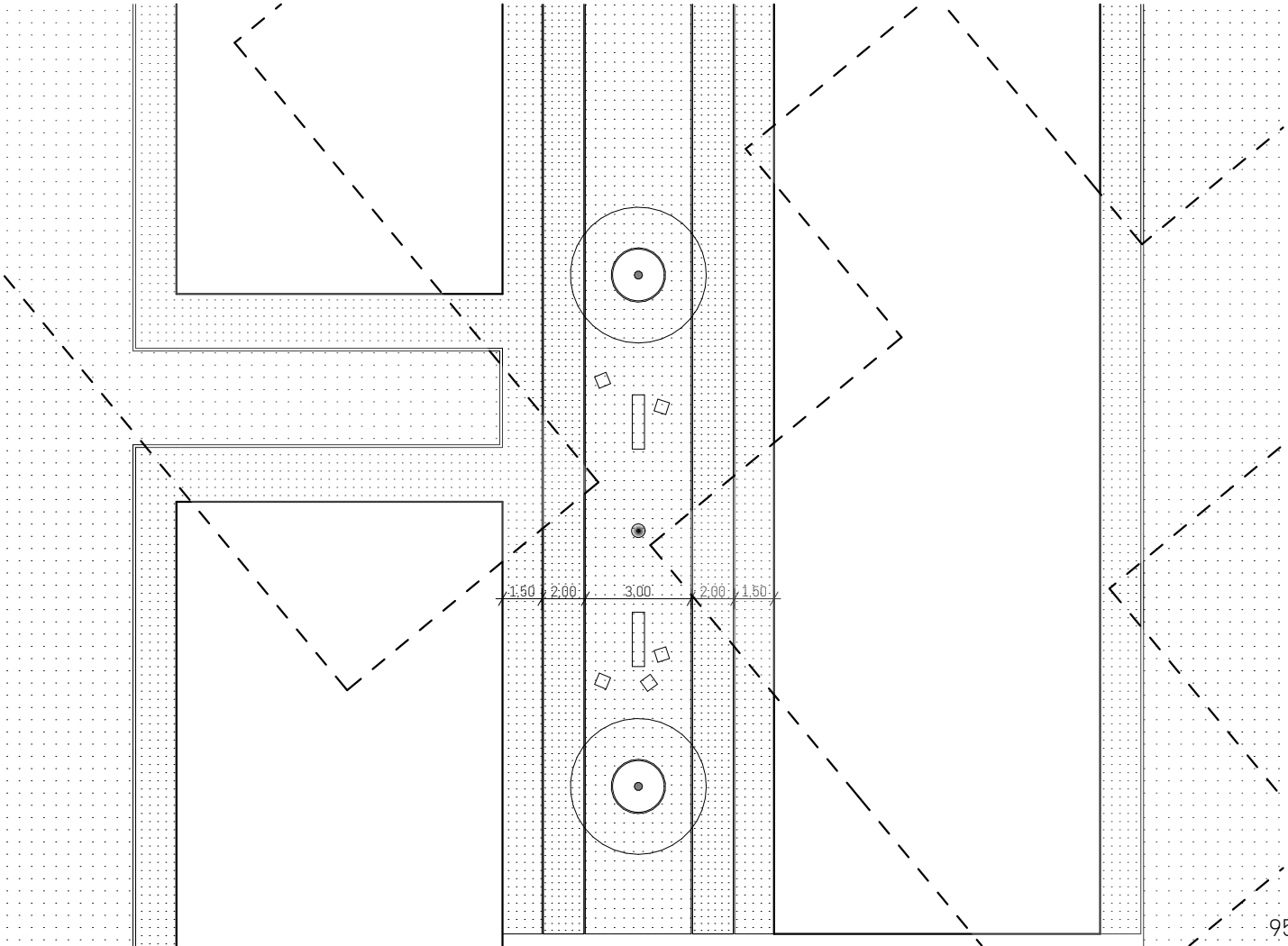
zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka



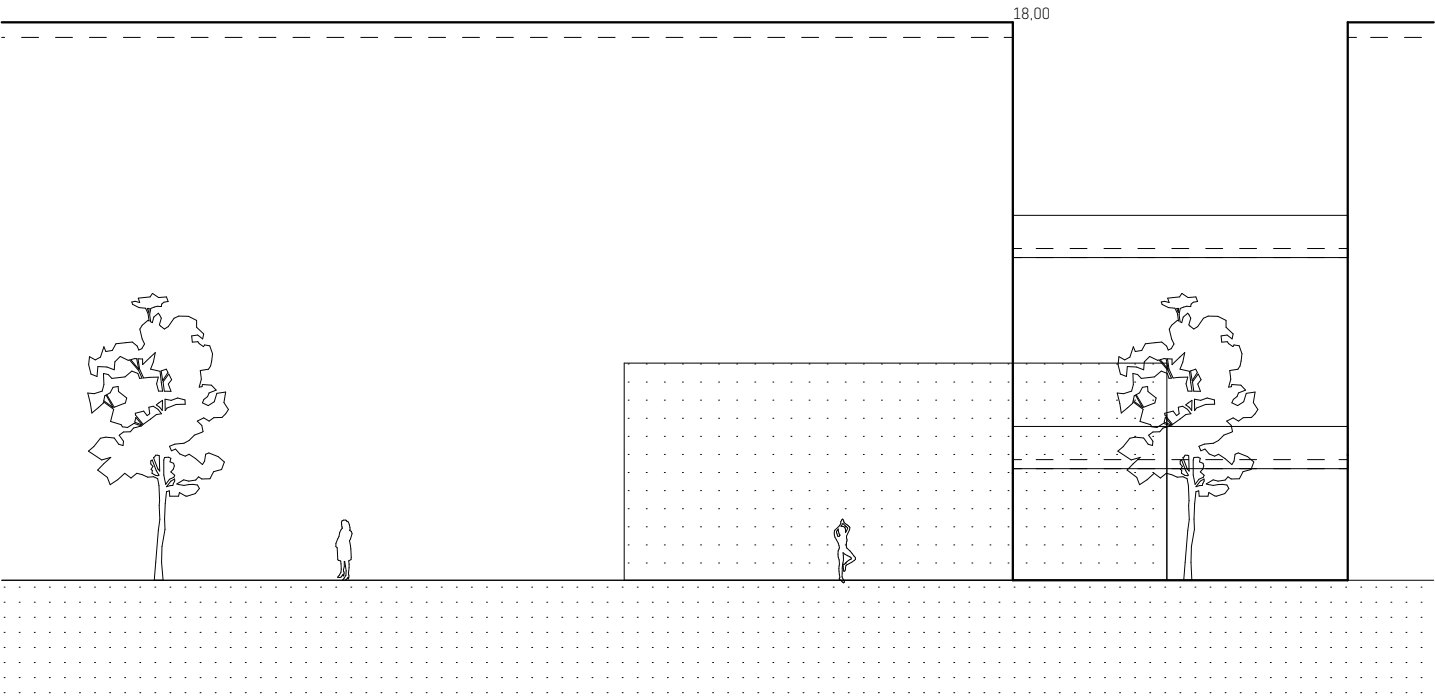
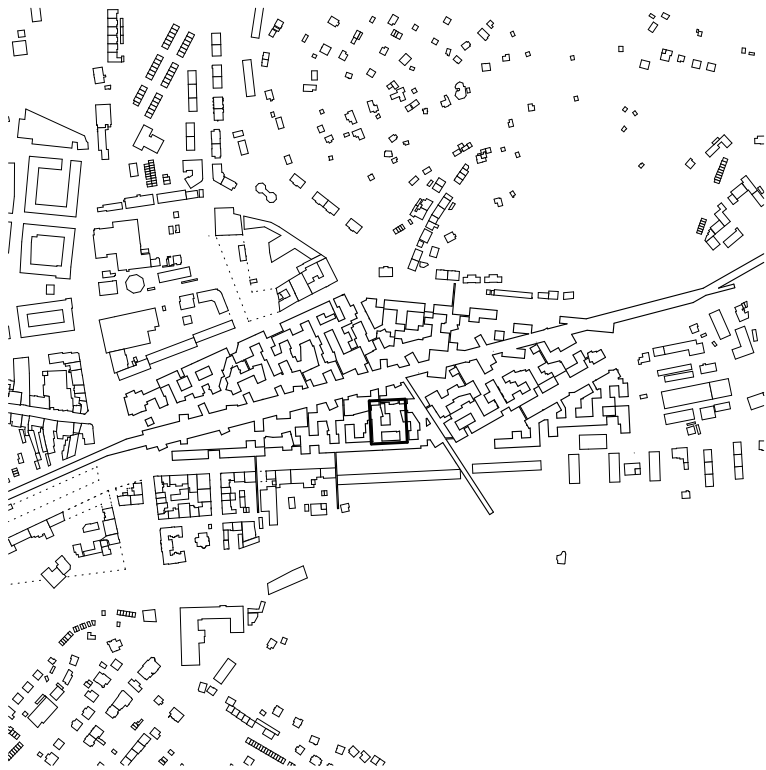
zpevněná plocha/dlažba/chodník



nezpevněná plocha/zeleň



vnitroblok
Prostory vnitrobloků nejsou soukromé. Jejich úprava se snaží přinést maximum zeleně do struktury obytných objektů. Prostory poskytují místo k setkávání, sportu, či jiným dalším aktivitám.



zpevněná plocha/dlažba/parkování



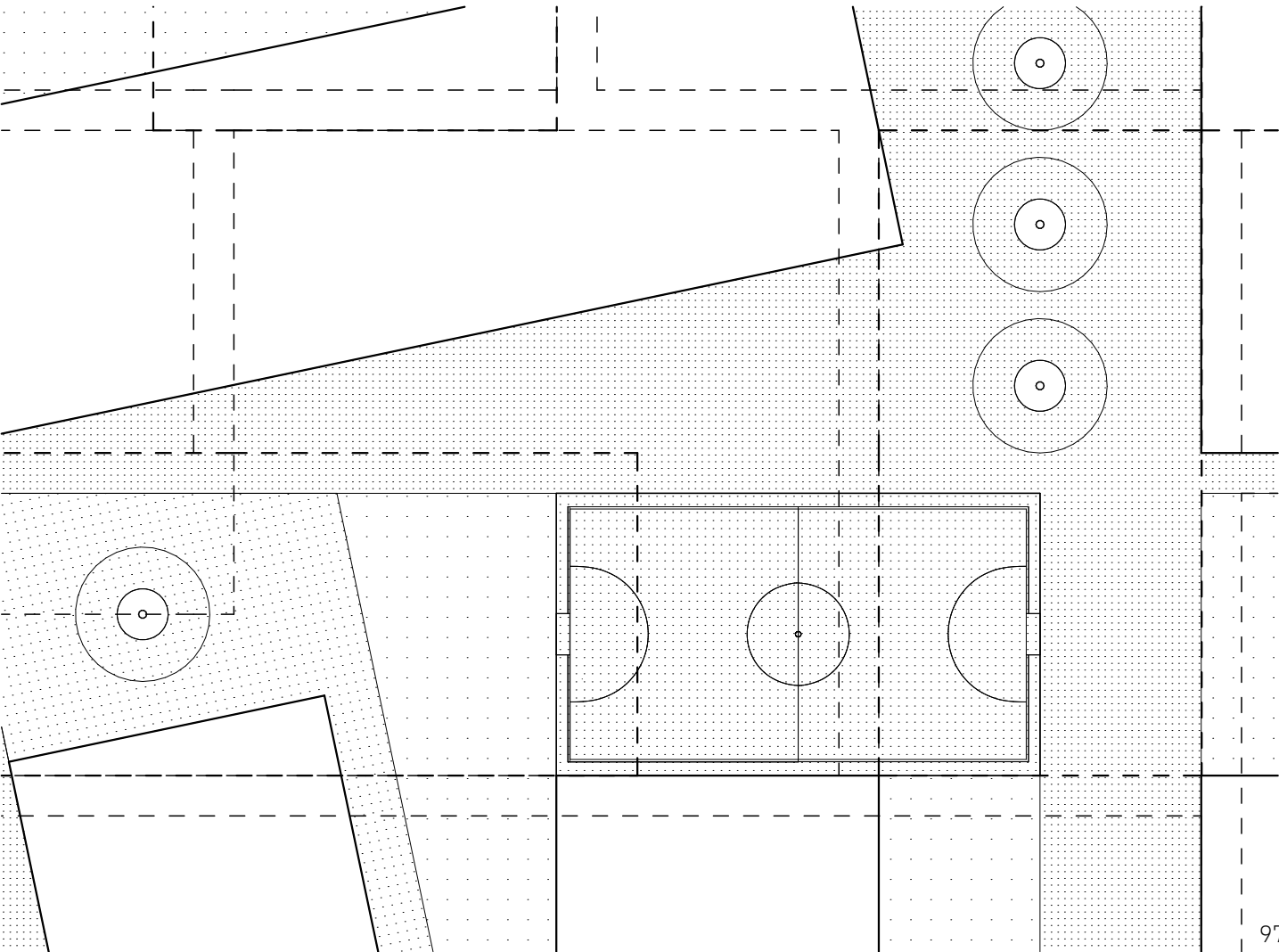
zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka



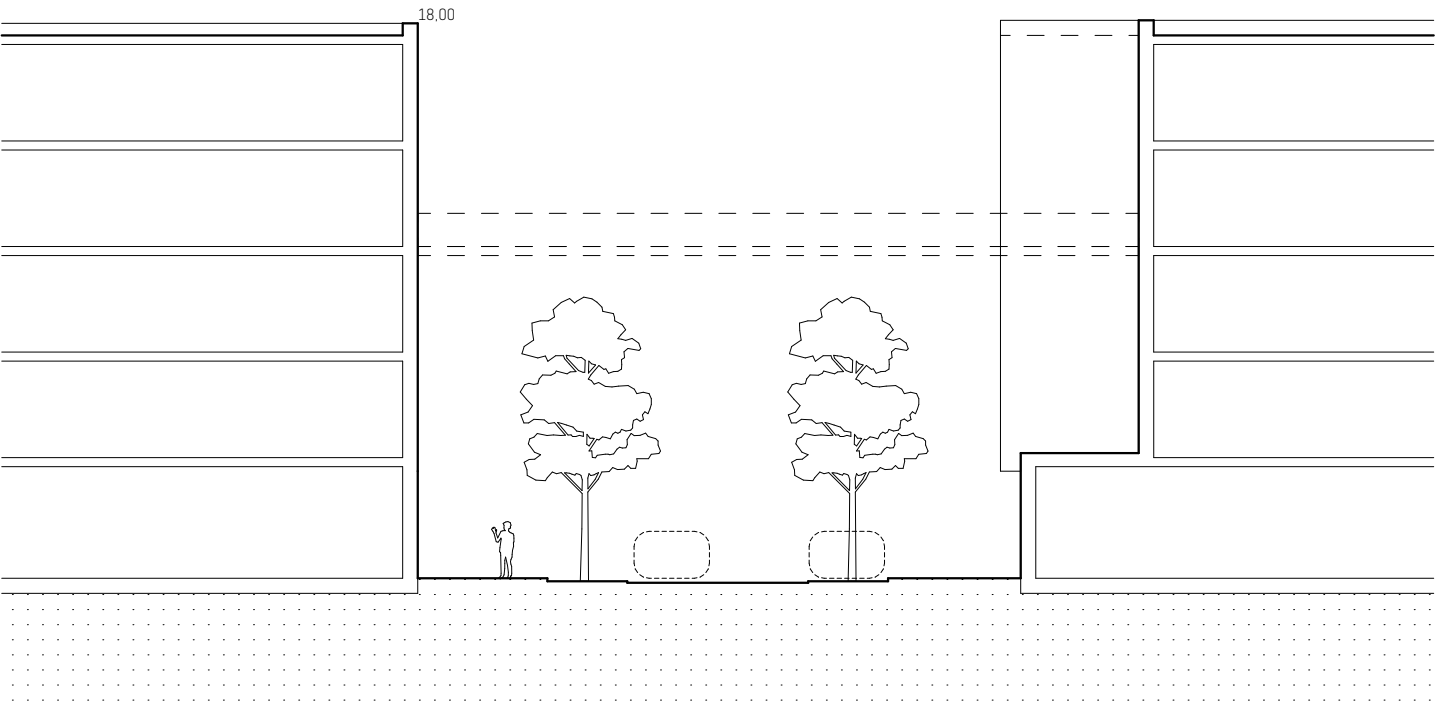
zpevněná plocha/dlažba/chodník



nezpevněná plocha/zeleň



významná ulice
Komunikace v ulicích se zklidněným provozem poskytují prostor pro chodce, cyklisty i motorovou dopravu. Pro automobily je v prostoru vytvořen parkovací pás.
Jedná se o hlavní dopravní propojení, jejichž návrh uspořádání se snaží ulice dopravně zklidnit, přestože se na komunikaci pohybují vozidla.



zpevněná plocha/dlažba/parkování



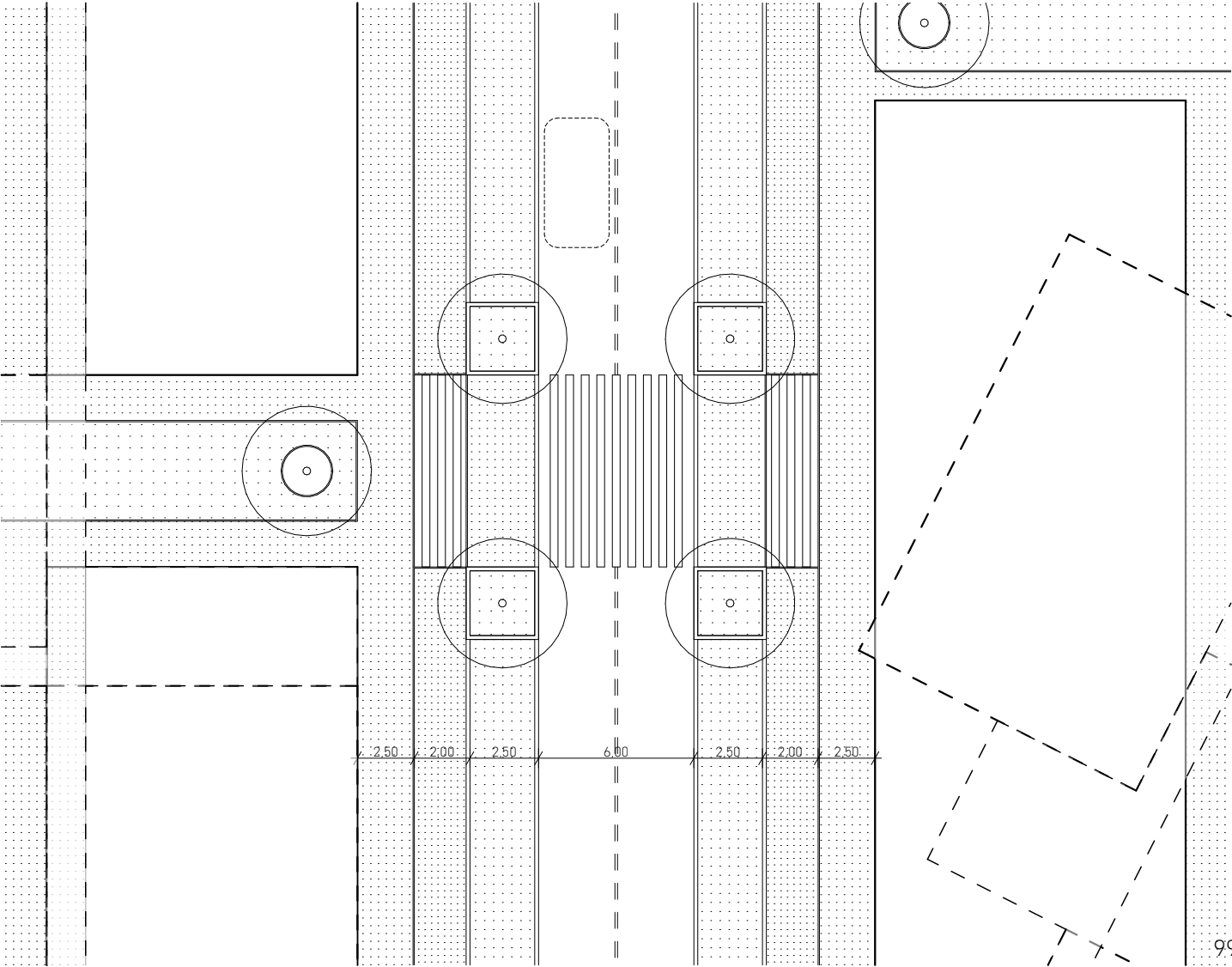
zpevněná plocha/dlažba/cyklostezka



zpevněná plocha/dlažba/chodník



nezpevněná plocha/zeleň

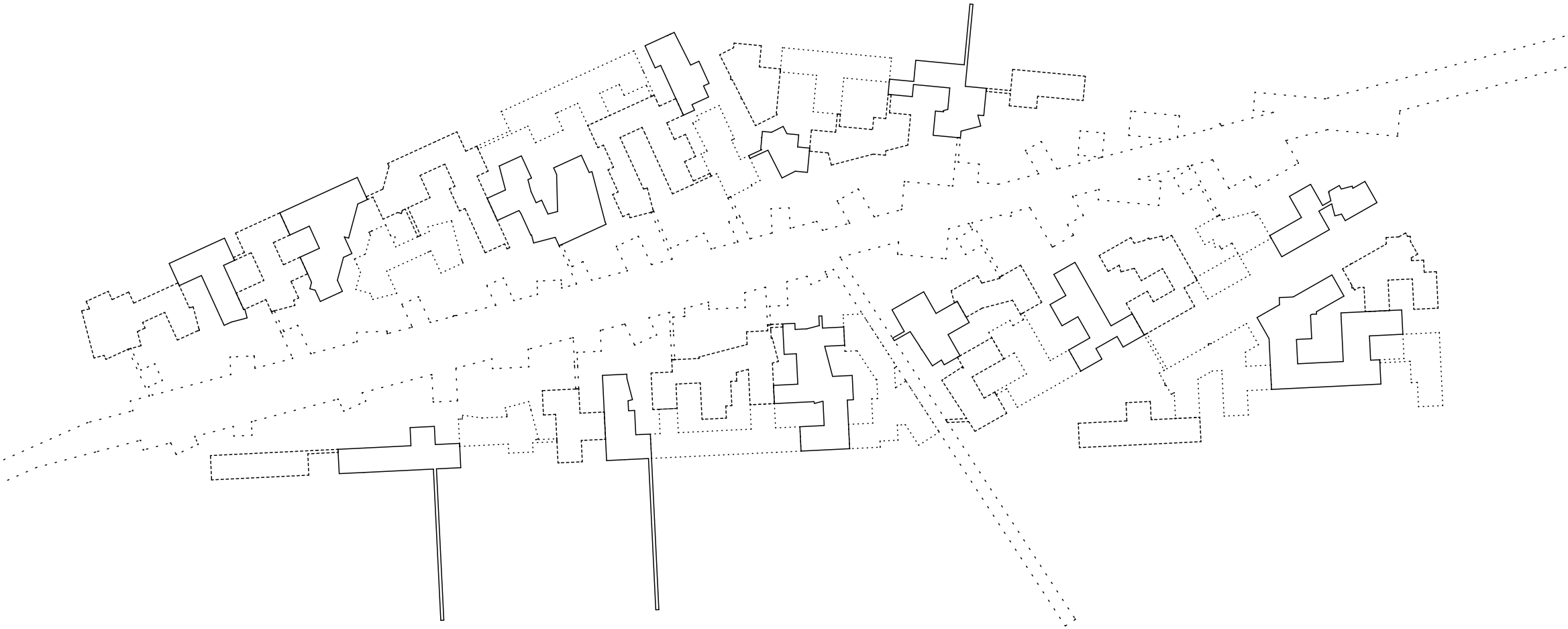


plochy/hpp/kpp/počet obyvatel
Těleso železnice s dopravním terminálem,
občanskou vybaveností, či prostory pro práci tvoří
hlavní objekt v území. V okolních blocích se
kombinuje funkce bydlení s občanskou vybaveností,
službami a prací nejen pro 3 430 obyvatel nové
čtvrti.



plocha celkové	111 000 m²
hpp celkové	220 432 m²
kpp celkové	2,00
plocha hlavní objekt	36 000 m²
hpp hlavní objekt	107 856 m²
kpp hlavní objekt	3,00
plocha bloky	75 000 m²
hpp bloky	113 076 m²
kpp bloky	1,51
plocha bydlení	75 000 m²
hpp bydlení	102 900 m²
kpp bydlení	1,37
počet obyvatel	3 430
hustota	309 obyvatel/ha
koef. zastavěnosti	0,42 %

etapizace výstavby
Vzhledem k rozsahu území, časové i finanční náročnosti realizace, lze předpokládat, že výstavba bude muset být etapizována. Objekty takovou možnost poskytují. Přestože struktura je navržena jako celek, a komunikační propojení, především lávky, budou nejlépe fungovat po kompletním dokončení, objekty zvládají fungovat samostatně.



závěr

Diplomní seminář pojmenovává hlavní problémy města a vymezuje území, jehož transformace by sídlu pomohla. V návrhu řešení se zabývá prostorem, kde se všechny zmiňované problematické jevy propojují.

Na území vlakového nádraží, i nákladového, s průmyslovými stavbami, dnes existuje velký, neprostupný prostor uprostřed města. Práce hledá možnost návrhu řešení, kdy se podaří zástavbu znovu spojit, odstranit bariéru železnice, předefinovat dopravní infrastrukturu, především problematické okružní křižovatky, jenž oddělují prostor nádraží od centra města, a opět přivést vodní tok, Radechovku, na povrch.

Návrh nabízí transformaci železnice, jako čistě obslužní stavby, v nový městotvorný prvek, jenž přivádí do města více než jen cestující. V jeho okolí projekt nastavuje novou normu hustoty zástavby, která může být do budoucna základem pro další zahušťování sídla. A sice, může přispět k omezení dalšího rozpínání suburbíí.

Práce upozorňuje na problematiku nekoordinované výstavby, i průmyslových objektů, v centru města a ukazuje na skutečnost, že velmi problematické území města lze transformovat a přinést maloměstu tak potřebný impulz ke změnám.

Děkuji Honzovi, Jonášovi a Tomášovi.
Děkuji rodině a přátelům.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: David Vintera

datum narození: 08. 08. 1999

akademický rok / semestr: 2024-2025 / LS
studijní program: Architektura a urbanismus
ústav: 15119 / Ústav urbanismu
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Tomáš Zmek

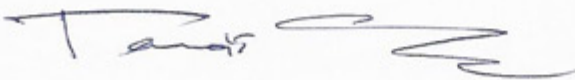
téma diplomové práce: náchod východ záchod

- zadání diplomové práce:
- 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
centrum Náchoda zahrnující dopravní infrastrukturu s vodním tokem doplněné o další funkce vybavenosti
- 2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program
stanovení přesného stavebního programu je součástí diplomové práce
jednotlivé fáze projektu budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím diplomové práce
- 3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování
autorská zpráva
schwarzplan
situace
půdorysy
řezy
pohledy
vizualizace
pozn.: závěrečný výsledek, výstupy a měřítko zpracování budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím diplomové práce
- 4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)
plachta
portfolio
flash disk
model

Datum a podpis studenta
03. 01. 2025



Datum a podpis vedoucího DP



Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

17.8.2025



19. 1. 2025



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: David Vintera AR 2024/2025, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) náchod východ záchod (AJ) náchod exit toilet JAZYK PRÁCE: český	
Vedoucí práce: Oponent práce:	Ing. arch Tomáš Zmek Ing. arch Alexandr Skalický Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Klíčová slova (česká):	náchod, urbanismus, železnice, propojování
Anotace (česká):	Diplomová práce přichází návrhem proměny centrální části města, brownfieldu. Snaží se transformovat problematické, v současnosti dopravně technicky a průmyslově využívané, území v prostor s plnohodnotnou zástavbou, která má potenciál nastartovat další změny v urbánní struktuře města. Proměňuje bariéru v prostředek, který město znovu propojuje. Ověřuje možnosti dopravní architektury ve spojitosti s občanskou vybaveností a potenciál rozvoje sídla v oblasti bydlení.
Anotace (anglická):	The thesis presents a proposal for the transformation of the central part of the town. It seeks to transform a technically and industrially used area into a space with a full-fledged development that has the potential to initiate further changes in the urban structure of the town. It transforms a barrier into a means of reconnecting the town. It verifies the possibilities of transport architecture in connection with civic facilities and the potential for housing development.

Prohlášení autora
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 25. 05. 2025

podpis autora-diplomanta



obrazové zdroje

<https://www.muzeumnachod.cz/strucna-historie-lazenstvi-a-staceni-mineralni-vody-v-belovsi>
<https://www.muzeumnachod.cz/prumysl>
http://www.beloves.wz.cz/pdf/2014/oonachod_4d_plhov.pdf
<https://www.earch.cz/technologie/clanek/novy-autobusovy-terminal-v-nachode>
<https://web.archive.org/web/20160304141250/http://doprava.ecn.cz/IDS/Historie.php>
http://www.beloves.wz.cz/2_protektorat3.htm
<https://www.vlakynachod.cz/historie/>
https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.js-f?page=home>
<https://bohemiaorientalis.cz/kauza-tepna-aneb-co-si-zbourame-2/>
<https://odkladskychhranic.wordpress.com/2018/04/07/nachod/>
<https://www.atlasdrah.net/cz/kralovehra-decky/?id=baza&poz=9693>
<http://oldmaps.geolab.cz/index.pl?lang=cs>
<https://ags.cuzk.cz/archiv/>
<https://aopkcr.maps.arcgis.com/home/gallery.html?sortField=modified&sortOrder=desc>
<https://geoportal.gov.cz/web/guest/other-portals/>
<https://www.hkregion.cz/dr-cs/100702-divadlo-dr-josefa-cizka-nachod.html#page=0;orderby=2|AS-C;skat=:gregionvybrane=>
<https://www.archiweb.cz/b/bartonova-vila>
<https://kudowa-nachod.eu/cs/portfolio/stat-ni-zamek/>
<https://www.theatre-architecture.eu/cs/db/?the-atreId=74>
<https://www.mknachod.cz/cs/o-knihovne/obecne-informace/>
https://www.lidovky.cz/relax/design/objevte-architektonicke-kouzlo-nachoda-mesto-janka-i-loose.A150622_144923_ln-bydleni_toh
<https://pamatkovykatalog.cz/banka-12540283>
<https://www.delnickekolonie.cz/loosova-kolonie>
<https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/dum-delnicke-kolonie-160745>
<https://www.archiweb.cz/b/kolonie-rodinnych-delnickych-domku>
<https://www.architectureweek.cz/obytny-dum-nachod/>

zdroje

SAMEK, Antonín. Průmyslové objekty minulosti i současnosti na území Náchoda. Náchod, 2010.
Baštecká, Lydia; Ebelová, Ivana. ed. Náchod. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2004. Dějiny českých měst. ISBN 80-7106-674-5.
BAŠTECKÁ, Lydia a EBELOVÁ, Ivana (ed.). Náchod: historie, kultura, lidé. Dějiny českých měst. Praha: Nakladatelství Lidové Noviny, 2004. ISBN 80-7106-674-5.
Geoportál ČÚZK. Analýzy výškopisu [online]. [cit. 2025-05-05] Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/av/>
Česká geologická služba. Geovědní mapy 1:50 000 [online]. [cit. 2025-02-05] Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geocr50/?fbclid=IwAR3Jtj2HwRGziW2N-4brg7QX30KGpoDZYVn0v5CHvPhkS-bjEBMKBVEZ-DiLU>
Správa železnic. In: Správa železnic [online]. 2025 [cit.2025-05-05]. Dostupné z: <https://www.sprava-zeleznic.cz>
Územní plán města Náchoda. In: Město Náchod [online]. [cit. 2025-05-05] Dostupné z: <https://www.mestonachod.cz/mesto-urad/urad/vystavba/uzemni-planovani/uzemni-plan/>
Manuál tvorby veřejných prostranství. IPR Praha [online]. [cit. 2025-05-05] Dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/3401/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi>
Pražské stavební předpisy. IPR Praha [online]. [cit. 2025-05-05] Dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/29/prazske-stavebni-predpisy>

