

Hradec Králové

Přestavba průmyslové oblasti za hlavním nádražím.

Vít Michl

ateliér Kohout - Tichý, FA ČVUT, zimní semestr 2022/2023

Hradec Králové - Oblast za nádražím

Urbanistická přestavba průmyslového areálu

diplomní projekt

autor: Vít Michl

vedoucí práce:
prof. Ing.arch. Michal Kohout
doc. Ing.arch. David Tichý, Phd.

zpracováno:
2022/2023

Poděkování:

Moc rád bych poděkoval prof. Ing. arch. Michalu Kohoutovi a doc. Ing. arch. Davidovi Tichému, Phd. za pomoc při zpracování práce. Dále bych rád poděkoval kamarádům, přítelkyni a rodině za jejich trpělivost a pomoc. Všichni jsou pro mě velká opora v životě a podpora nejen při práci.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Vít Michl

datum narození: 19. 12. 1996

akademický rok / semestr: AR 2021/2022, LS

obor: Architektura a Urbanismus

ústav: 15188 Ústav nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Michal Kohout

konzultace: doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

téma diplomové práce: Hradec Králové - přestavba průmyslové oblasti za nádražím

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce je návrh revitalizace brownfieldu v oblasti za hlavním nádražím v Hradci Králové. Cílem práce je návrh nové lokality podle principů udržitelného rozvoje, kompaktního města a města krátkých vzdáleností. Práce bude zaměřena především na vytvoření fungující městské polyfunkční struktury s různými formami bydlení a pracovních příležitostí.

2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

- Urbanistická koncepce území: vytvoření základní urbanistické struktury, prostorové řešení, charakter zástavby a její funkční využití
- Koncepce veřejných prostranství: propojení a charakter veřejných prostranství, stanovení hierarchie veřejných a soukromých prostranství, specifikace uličních prostorů
- Koncepce mobility a prostupnosti (řešení obslužnosti území): Dopravní řešení území, napojení na železniční stanici, řešení veřejné, automobilové, cyklistické, a pěší dopravy.

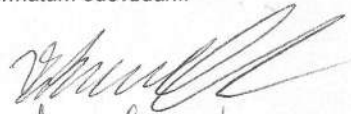
3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

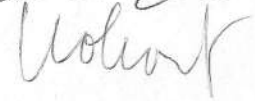
- Autorská zpráva
- Analytická část
- Urbanistická koncepce řešeného území (1:1000, 1:500)
- Dílčí situace (struktura a význam veřejných prostranství, doprava, krajina, hierarchie veřejných prostranství, občanská vybavenost a typologie zástavby)
- Detaily vybraných ploch 1:200
- Uliční řezy, řezy územím 1:500 (1:200)
- Vizualizace / axonometrie

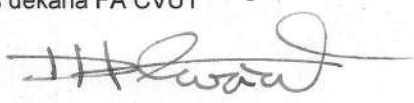
4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

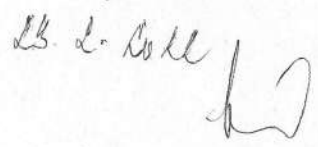
- Model řešeného území

Rozsah a měřítka výkresů a modelu mohou být vedoucím projektu upřesněna.
Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta 23.2.2022 

Datum a podpis vedoucího DP 23.2.2022 

Datum a podpis děkana FA ČVUT 

registrováno studijním oddělením dne 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Vít Michl
AR 2022/2023, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: HRADEC KRÁLOVÉ – PŘESTAVBA PRŮMYSLOVÉ OBLASTI ZA NÁDRAŽÍM
(ČJ)

HRADEC KRÁLOVÉ - REDEVELOPMENT OF THE INDUSTRIAL AREA BEHIND THE
RAILWAY STATION
(AJ)

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý Ústav: 15118 – Ústav nauky o budovách

Opomnět práce: prof. Ing. arch. Jaroslav Šafer

Klíčová slova
(česká): Hradec Králové, brownfield, nádraží, přestavba, rozvoj, mazání hranic,
udržitelný rozvoj, městotvornost

Anotace
(česká):

Tématem je urbanistické řešení rozvojové plochy za areálem hlavního nádraží v Hradci Králové. Přestavba průmyslové zóny a její začlenění do města. Cílem je navrhnout novou městskou čtvrť dle představ udržitelného města a nabídnout alternativu k dalšímu rozšiřování města za jeho hranice. Návrh propojuje oddělené části železnic s centrem města, vytváří nová veřejná prostranství, vybavenost a kompaktní město.

Anotace (anglická):

The topic is the urban solution of the development area behind the main railway station in Hradec Králové. Redevelopment of the industrial zone and its integration into the city. The aim is to design a new urban district according to the ideas of a sustainable city and to offer an alternative to further expansion of the city beyond its borders. The project connects the separated parts by rail with the city centre, creating new public spaces, amenities and a compact city.

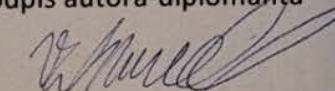
Prohlášení autora

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

19.1.2023

podpis autora-diplomanta

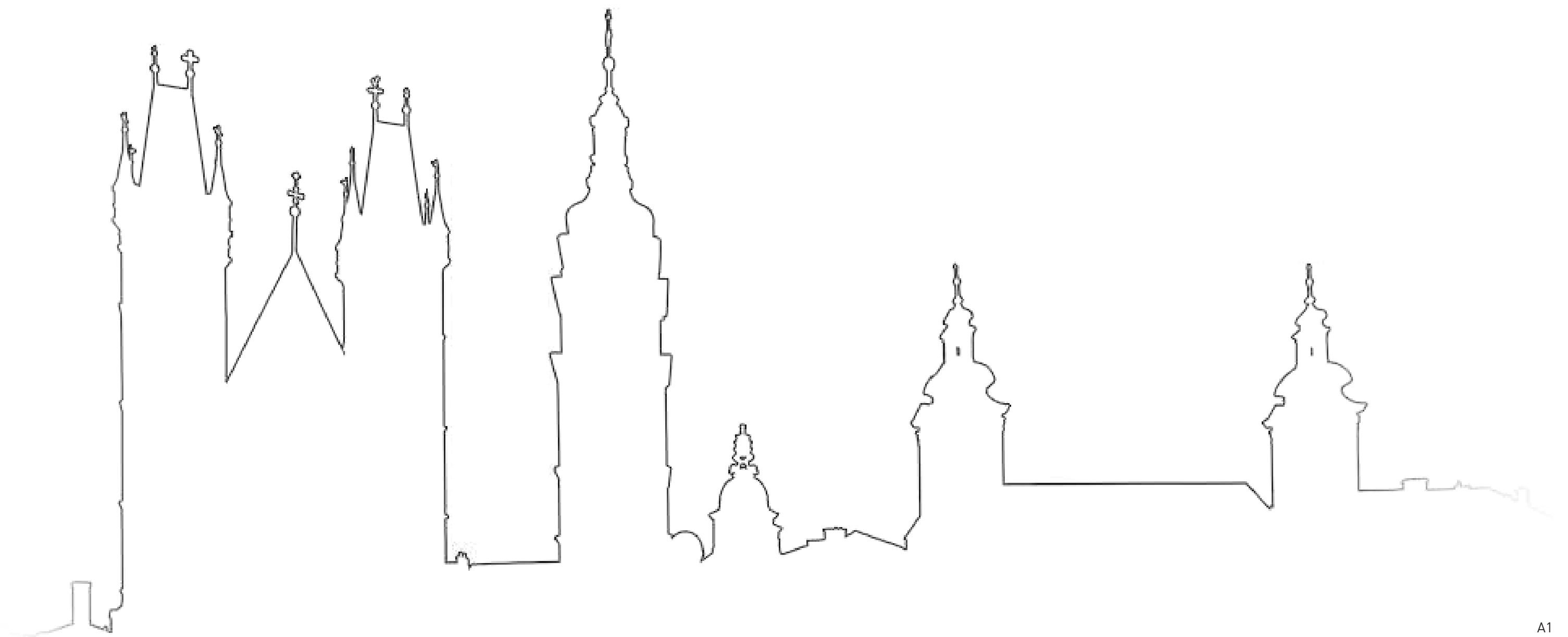


Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Obsah

Úvod	8
Analýza	
Širší měřítko	14
Bližší měřítko	48
Shrnutí analýzy	86
Téma návrhu	90
Koncept	98
Návrh	
Širší měřítko	106
Měřítko území	114
Detail návrhu	156
3D model	182
Regulace	192
Závěr	198
Zdroje	204

Úvod



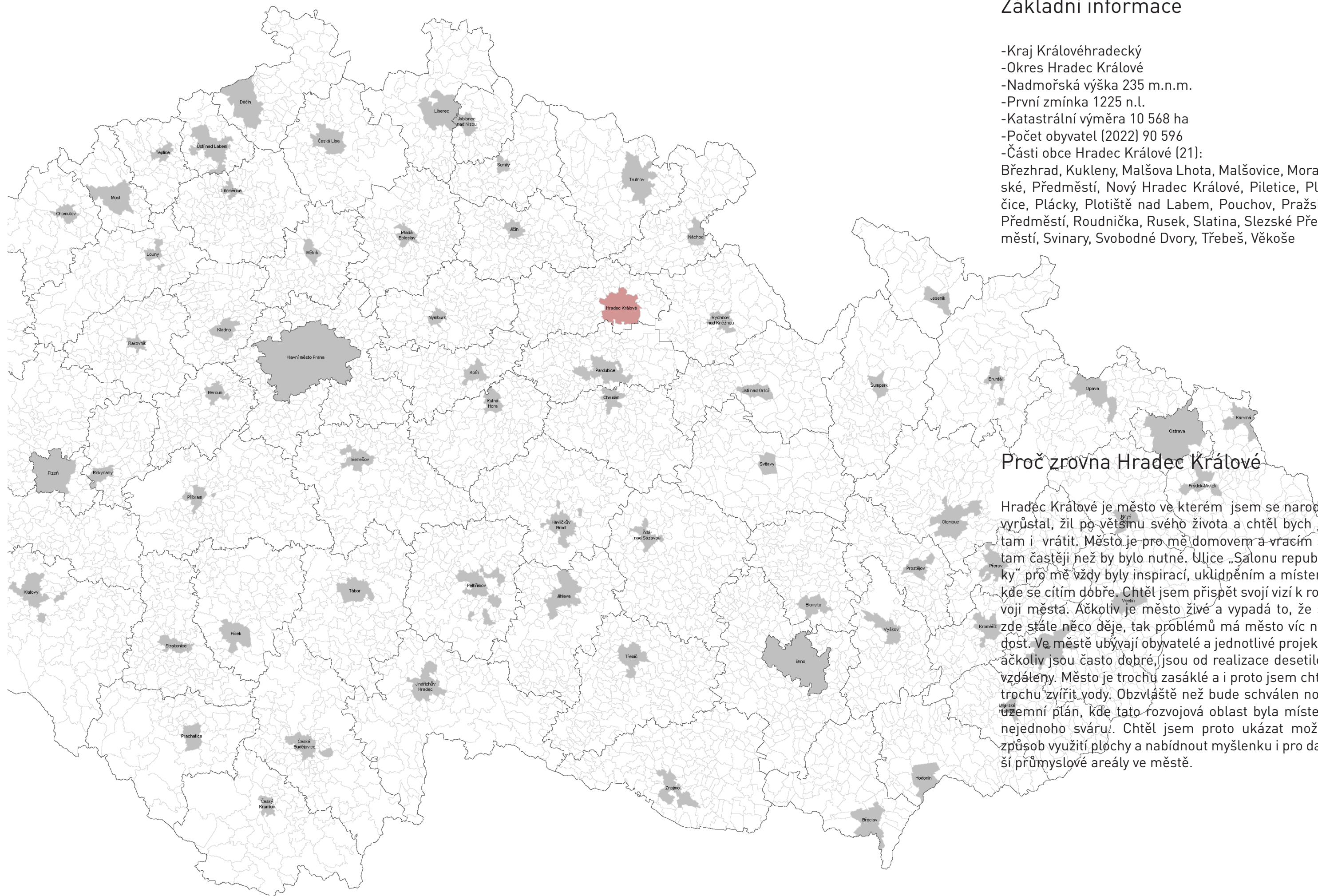
Úvod

Diplomová práce se zabývá rozvojem města Hradec Králové. Konkrétně rozvojovou plochou za hlavním nádražím. Přestavbou takřka nevyužívaných průmyslových zón v širším centru se snažím zamezit rozrůstání města do krajiny. Na základě analýz města, širšího okolí a vybraného území jsem mohl zhotovit návrh na možný rozvoj města a ukázat možnosti jež se ve městě nacházejí. Návrh se zabýval potřebami moderního města, města krátkých vzdáleností a udržitelností. Práce minimalizuje bariéru železnice a navazuje na kompaktní zástavbu širšího centra, aby se město mohlo přelít i na druhou stranu železnice.

Základní informace

- Kraj Královéhradecký
- Okres Hradec Králové
- Nadmořská výška 235 m.n.m.
- První zmínka 1225 n.l.
- Katastrální výměra 10 568 ha
- Počet obyvatel (2022) 90 596
- Části obce Hradec Králové (21):

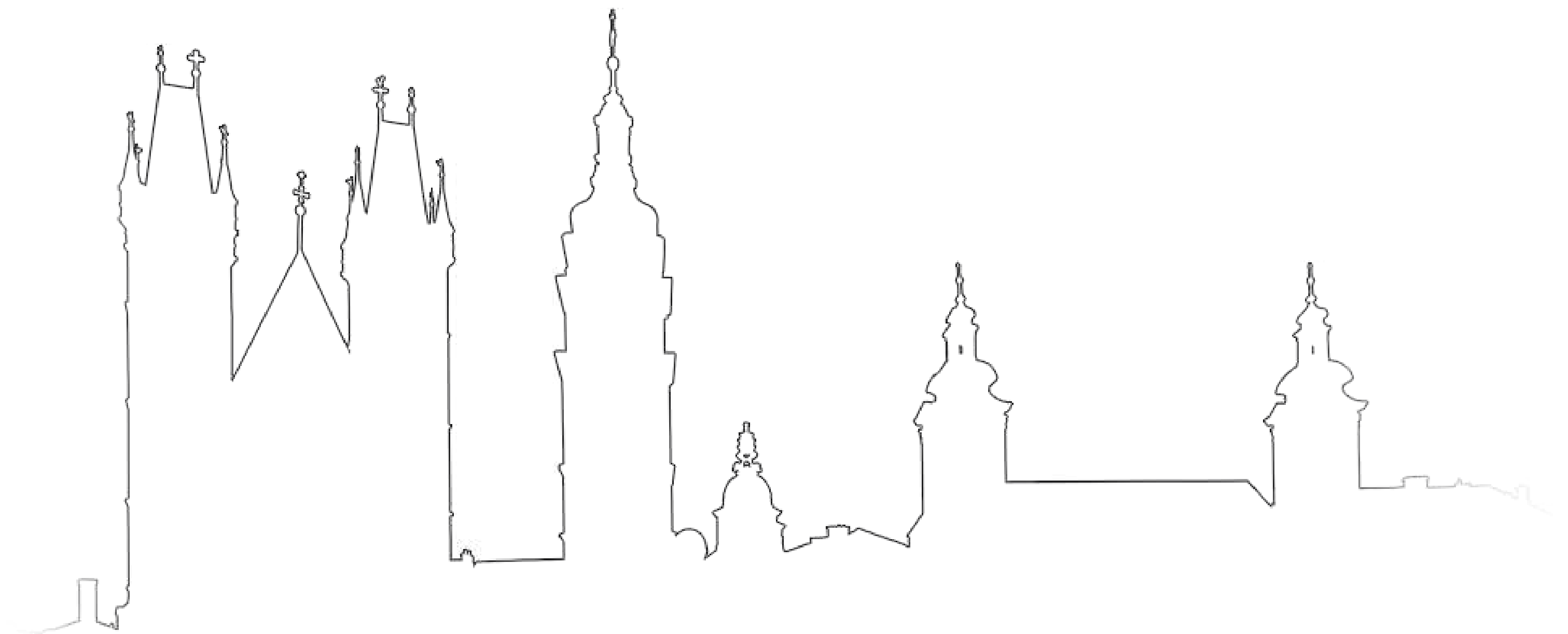
Březhrad, Kukleny, Malšova Lhota, Malšovice, Moravské, Předměstí, Nový Hradec Králové, Piletice, Pláčice, Plácky, Plotiště nad Labem, Pouchov, Pražské Předměstí, Roudnička, Rusek, Slatina, Slezské Předměstí, Svinary, Svobodné Dvory, Třebeš, Věkoše

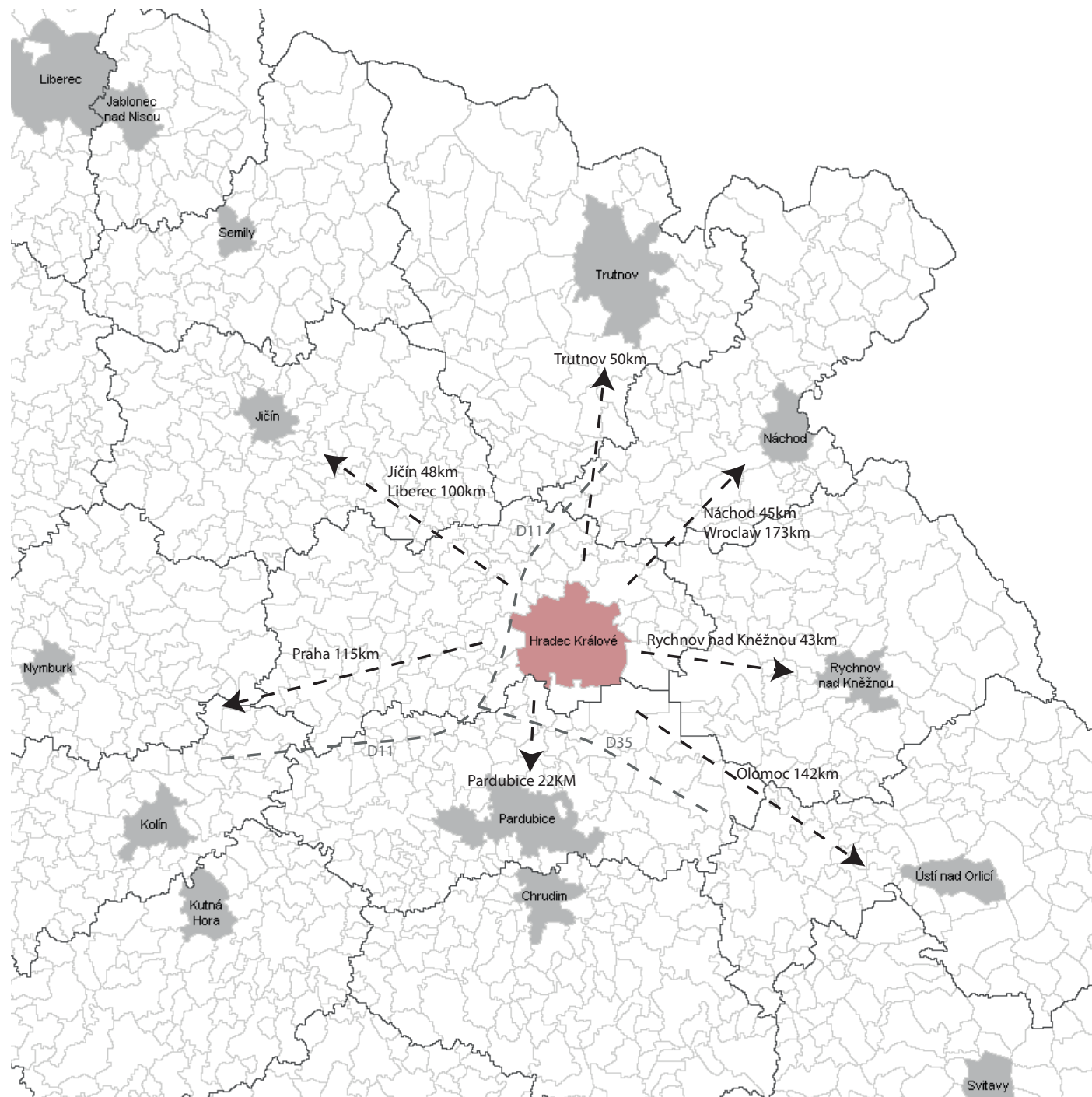


Proč zrovna Hradec Králové

Hradec Králové je město ve kterém jsem se narodil, vyrůstal, žil po většinu svého života a chtěl bych se tam i vrátit. Město je pro mě domovem a vracím se tam častěji než by bylo nutné. Ulice „Salonu republiky“ pro mě vždy byly inspirací, uklidněním a místem, kde se cítím dobře. Chtěl jsem přispět svojí vizí k rozvoji města. Ačkoliv je město živé a vypadá to, že se zde stále něco děje, tak problémů má město víc než dost. Ve městě ubývají obyvatelé a jednotlivé projekty, ačkoliv jsou často dobré, jsou od realizace desetiletí vzdáleny. Město je trochu zasáklé a i proto jsem chtěl trochu zvířit vody. Obzvláště než bude schválen nový územní plán, kde tato rozvojová oblast byla místem nejednoho sváru.. Chtěl jsem proto ukázat možný způsob využití plochy a nabídnout myšlenku i pro další průmyslové areály ve městě.

Analýza





Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj leží v severovýchodní části Čech. Hranici kraje tvoří z více než jedné třetiny státní hranice s Polskem v délce asi 208 km. Se sousedními Libereckým a Pardubickým krajem tvoří oblast Severovýchod, která patří mezi tři největší oblasti v republice, jak rozlohou, tak počtem obyvatel. Posledním sousedem je kraj Středočeský. Krajská metropole Hradec Králové je od hlavního města Prahy vzdálená 112 km.

Královéhradecký kraj je uzavřen ze severu od polských hranic pohořím Krkonoše. Poté na východě Orlickými horami. Mezi nimi se nachází Broumovský výběžek. Broumovský výběžek má významnou geologickou historii, kde se nacházejí rozsáhlá skalní města. Jsou to Teplické a Adršpašské skály, Broumovské stěny, Ostaš a Křížový vrch. Na jihu a jihovýchodě kraje se krajina svažuje a mění se v úrodnou polabskou nížinu. Mezi horskými a nížinnými oblastmi se nachází Krkonošské a Orlické podhůří. Nejvyšší horou je vrchol Sněžka v Krkonoších s výškou 1603 m.n.m. Sněžka je zároveň nejvyšší horou i celé České republiky. Nejnižším místem kraje je hladina Cidliny na území kraje, která se nachází v nadmořské výšce 202 m.n.m. Hlavními vodními toky v Kraji jsou zejména Labe a poté také Orlice a Metuje. Prakticky celé území patří do povodí Labe. Na území se nachází jedna velká vodní plocha, a to je vodní nádrž Rozkoš.

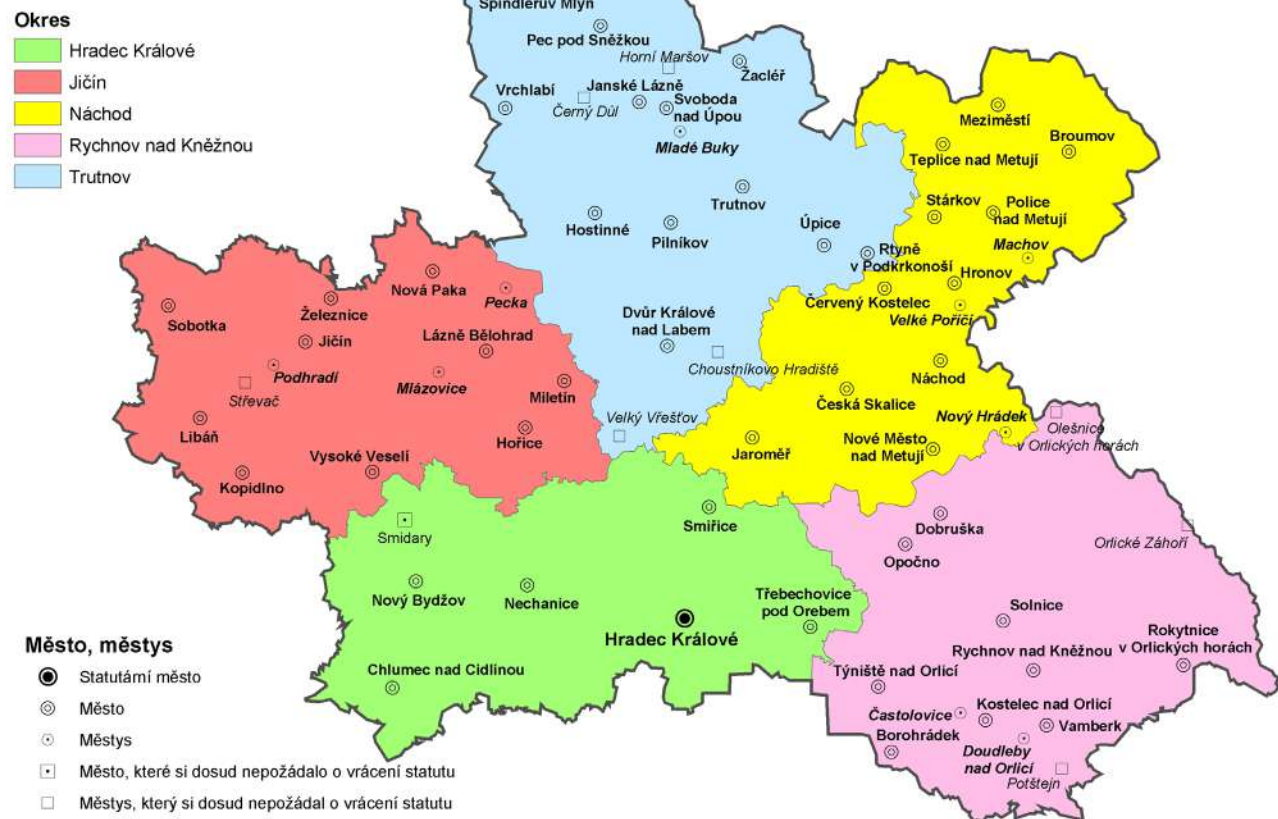
Po reformě státní správy k 1.1.2000 je území Královéhradeckého kraje tvořeno 5 okresy. A to konkrétně Hradec Králové, Rychnov nad Kněžnou, Náchod, Trutnov a Jičín. Obcí s rozšířenou působností se v Královéhradeckém kraji nachází 15 a poté je zde 35 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem.

Rozloha Královéhradeckého kraje činí 4 759 km² což je 6% rozlohy celé České republiky. Královéhradecký kraj je jedním z menších krajů a v pořadí velikosti se řadí na 9 místo. Ovšem je to pátý kraj v pořadí rozlohy zemědělské a orné půdy a s rozlohou lesů se řadí na osmé místo. Zemědělská půda představuje 58% rozlohy kraje a z toho orná půda 39% kraje. Lesy dále pokrývají okolo 31% rozlohy kraje.

V kraji se nachází velké množství chráněných území, které tvoří až 1/5 rozlohy kraje. Na území Královéhradeckého kraje se nachází Krkonošský národní park. Dále 3 chráněné krajinné oblasti a 137 maloplošných chráněných oblastí.

Rozloha	
území / okres	km ²
ČR	78 864
Královéhradecký kraj	4 759
Hradec Králové	875
Jičín	887
Náchod	851
Rychnov nad Kněžnou	998
Trutnov	1 147

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ



A3

Obyvatelstvo Královéhradeckého kraje

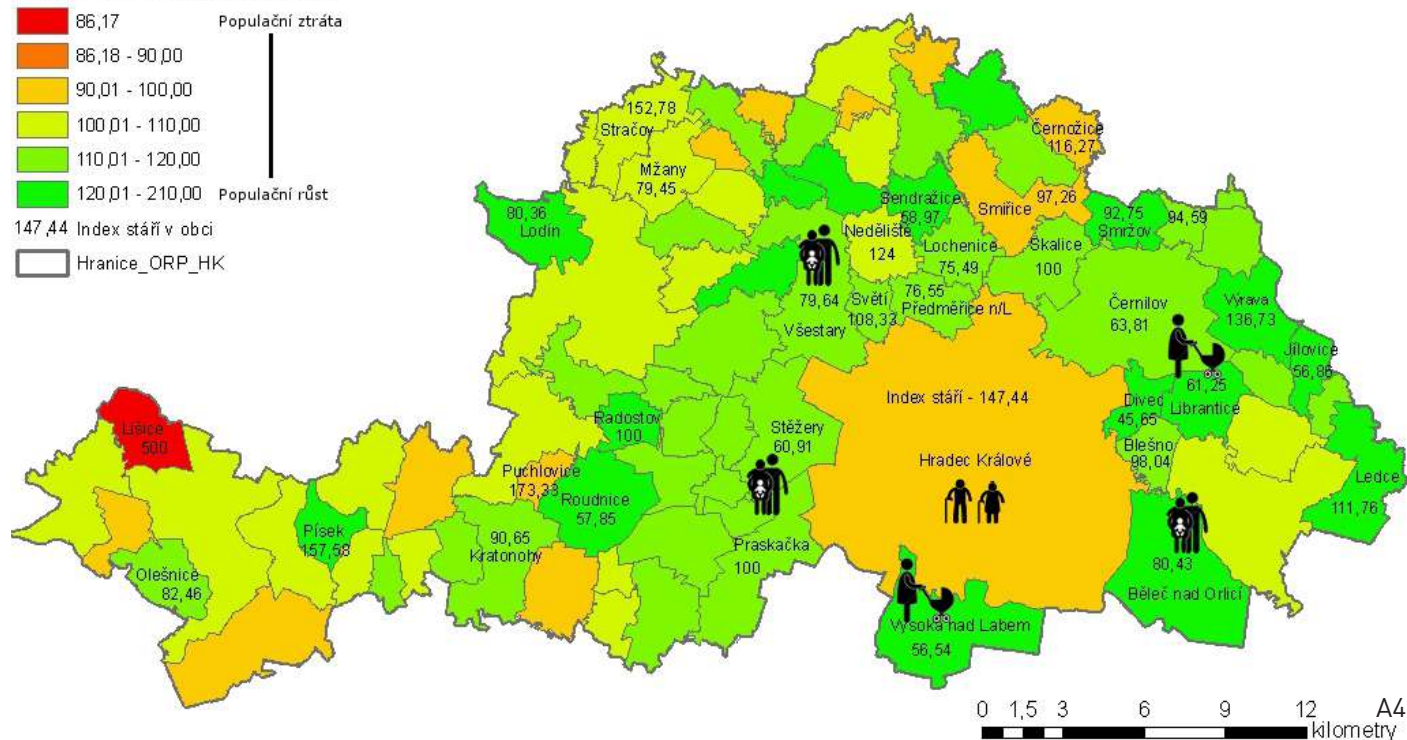
V Královéhradeckém kraji k roku 2021 žilo 548 038 obyvatel. Toto číslo činí 5,1 % z celkového počtu obyvatel České republiky. Nejlidnatějším okresem v kraji je okres Hradec Králové s 164 435 obyvateli a hustotou zalidnění 188 obyvatel na km². Tento okres s blízkými Pardubicemi tvoří aglomeraci v součtu přesahující 300 000 obyvatel. Naopak nejméně lidnatý je okres Rychnov nad Kněžnou s téměř 80 000 obyvateli a hustotou 79 obyvatel na km². Kraj má hustotu zalidnění 115 obyvatel na km² což je méně než celorepublikový průměr se 135 obyvateli na km².

V Královéhradeckém kraji se nachází 448 obcí. Z těchto obcí je 48 ve statutu města a 12 ve statutu městysu. Podíl městského obyvatelstva v kraji se pohybuje okolo 66%. Největší město v kraji je statutární město Hradec Králové s 92 683 obyvateli. Druhé největší město je Trutnov s téměř 30 000 obyvateli. Nejvíce urbanizovaná část kraje je okres Hradec Králové a nejméně okres Jičín.

Kraj má nejnižší podíl lidí ve věku 15 – 64 ze všech krajů a naopak druhý nejvyšší podíl lidí 65+ (22%). Průměrný věk v kraji je 43,4 let, což je nad republikovým průměrem a také je to nejvíce ze všech krajů. Znamená to, že obyvatelstvo Královéhradeckého kraje je jedno z nejstarších a stárnutí populace se zde objeví jako jedno z prvních.

Index počtu obyvatel 2011/2001 v ORP Hradec Králové doplněný indexem stáří v roce 2010

Legenda





Hradec Králové

Hradec je hlavním městem Královéhradeckého kraje a také okresu Hradec Králové. První zmínka o městě pochází z roku 1225. Město se nachází v nadmořské výšce 235 m.n.m. Katastrální výměra Hradce Králové je 10 568 ha a počet obyvatel 92 683 [2021]. V posledním období počet obyvatel lehce klesá.

Hradec Králové je důležitá metropole pro vstup do východních Čech, do hor a také do Polska. Je situována na soutoku řek Labe a Orlice. Po mnoha proměnách od věnného města až po pevnost se stává velmi významným městem se začátkem uplatňování regulačního plánu od architekta Josefa Gočára. Tento regulační plán z období první republiky se stal revolučním v plánování měst. Vytvořil zelené město s okružním uspořádáním dopravy a novým rozvojem výstavby. Hradec Králové je sídlem mnoha institucí, úřadů, sportu, kultury, vzdělání i mnoha firem. Město je významným centrem vzdělání, neboť se zde nacházejí 3 univerzity, 3 gymnázia, mnoho středních škol, učilišť, základních a mateřských škol. Studentů se zde nachází velké množství, a proto významně ovlivňují chod města.

Hlavním centrem města je Velké náměstí uprostřed historické části města. Na Velkém náměstí, jako hlavní dominanty, se nacházejí Bílá věž a Katedrála svatého Ducha. Novější část od centra směrem k nádraží je kombinací secesních a funkcionalistických budov, kde se nachází další významné budovy zejména od architektů Josefa Gočára a Jana Kotěry. A to například Východočeské muzeum, školní areály u Labe, Masarykovo náměstí, Ulrichovo náměstí.

Historie Hradce Králové

Osídlení na místě města Hradec Králové se vyskytovalo již v pravěku, a to opevněné hradiště. Významný okamžik se stal ve 13. století. Protože za Přemysla Otakara I. v roce 1225 se Hradec stal královským městem. Ve 13. století zde byl postaven nový gotický hrad, kde často pobývali panovníci. Václav II. poté ustavil město jako věnné město českým královnám a tím získalo název Hradec Králové. V této době se do města začali stěhovat kolonisté, kupci a řemeslníci, kteří rozšířili osídlení.

Velký rozvoj ve 14. století znamenal, že město se stalo nejvýznamnějším centrem v zemi hned po Praze. Ve městě byl postaven Chrám sv. Ducha, posléze přestavěn v gotickém stylu. Také se rozvíjelo okolí města, kde vznikala předměstí.

Po začátku husitské revoluce se Hradec Králové přidal na stranu Jana Žižky. Město bylo sice počesťeno, ale stalo se chudším. Stará privilegia město získalo až za vlády Jiřího z Poděbrad a Vladislava Jagelonského. Po dalším úpadku se stal záchranou pro město primas Martin Cejp z Peclínovce. Ten se zasadil o stabilizaci městské kasy a celkovou přestavbu města. Město bylo přestavěno v renesančním stylu, byla postavena nová radnice, veřejné prostranství, opevnění, školy a mnohé další. Nejvýznamnější je určitě stavba Bílé věže, jež se stala dominantou města. Nejhorší ranou pro město se stala třicetiletá válka. Město bylo vypleněno, sužoval ho požár, mor i vysoké výpalné od švédských okupantů.

V roce 1664 bylo ve městě zřízeno Biskupství a z kostela sv. Ducha se stala katedrála. Část města byla přestavěna v barokním stylu. Po tomto období následovalo válečné období, kdy byl Hradec Králové přebudován na vojenskou pevnost s opevněním.

Avšak při Prusko-Rakouské válce Prusové změnili strategii a vyhýbali se pevnostním a souboje probíhali ve volném prostoru př. Bitva na Chlumu. Pevnosti jako Hradec Králové staly zbytečnými. Město se díky pevnostnímu charakteru nemohlo rozvíjet, ale to se změnilo především díky zástupci primátora Janu Ladislavu Pospíšilovi. Ten k datu 8. dubna 1884 rozhodl o rozebrání hradeb. Demolice trvala od roku 1884 po rok 1914 a poslední části byly odstraněny až v roce 1930. I tak je stále hradební linie v městských ulicích dodnes patrná.

Vznik průmyslu byl také ovlivněn uzavřením města za hradby. Protože první průmyslové podniky vznikaly v rámci opevnění. V roce 1864 továrna Petrof – výroba hudebních nástrojů a 1869 hradecké strojírny – dnes ZVU. Zejména větší areály vznikaly až za ochranou linií pevnosti. Tento ochranný perimetr brzdil veškerý rozvoj. Výstavba železničního spojení byla zdržována a vystavěna daleko od města. V roce 1895 se stal starostou František Ulrich, který byl starostou více než 30 let a zasloužil se o novodobý rozvoj města. Zajistil bezproblémové zbourání hradeb, rozvoj a výstavbu ve městě. Začaly se na jeho popud vytvářet regulační plány a pozval si architekty z Prahy i Vídně vyznávající moderní architekturu. V prvním období po bourání hradeb se počet budov téměř zdvojnásobil, a to zejména díky asanačnímu zákonu. Po první světové válce byly vystavěny další domy a byly připojeny některé okolní obce. V období od roku 1924 se rozvoj Hradce řídil podle Josefa Gočára a jeho regulačního plánu. Město se rozvíjelo zejména k nádraží a stalo se velkou městskou strukturou. Mnoho nových tříd, náměstí a budov zajistilo městu přívzvisko Salon republiky.

Druhá světová válka přerušila rozvoj města. V období komunismu naštěstí nebylo narušeno historické dědictví a město se rozvíjí částečně dle regulačního plánu. Je dostavěn druhý silniční okruh a začala výstavba panelových sídlišť. Tato výstavba zařadila město v rozvoji srovnatelné jako každé jiné. Naštěstí v roce 1962 se střed města stal památkovou rezervací. Po revoluci dochází k úpravám města a jeho revitalizaci. Také probíhá výstavba obchodních center, univerzity a dalších. Město je stále metropolí Východních Čech a důležitým dopravním, bankovním i institucionálním centrem.



Historie urbanismu Hradce Králové

Rozvoj urbanismu města začal zbouráním hradeb. Toto rozhodnutí dokázal uvést v realitu až Ladislav Pospíšil. Celý proces přestavby a rozvoje města prakticky zajistili 3 muži. Starosta František Ulrich, architekt Jan Kotěra a jeho žák a architekt Josef Gočár. Poté, co se František Ulrich stal starostou, zval do města architektky z celého Rakouska-Uherska. A také kvůli velkému rozvoji města zadal vytvoření územního plánu. Nejdůležitějším směrem se stalo spojení nádraží a centra města. Souběžně probíhala i potřebná regulace řek Labe a Orlice.

V roce 1909 byla vypsána soutěž na nový regulační plán. Definitivní regulační plán byl zadán architektům Václavu Reichlovi a Oldřichu Liskovi. Tento regulační plán prosadil radiálně okružní variantu a místo hradeb vznikla hlavní třída a prosadil rozvoj na druhé straně Labe.

V roce 1924 se do dění začíná vkládat Josef Gočár. Ten zvítězil se svojí změnou a vizí regulačního plánu. Regulační plán byl vytvořen mezi lety 1926–1928. Jeho vize moderního města se dvěma okruhy, zelenými pásy, radiálami a blokovou zástavbou byla revoluční a změnila Hradec. Díky ochrannému perimetru pevnosti se mohl Hradec rozvíjet a nic mu nebránilo. Z necelých 20ti tisíc obyvatel před zbouráním hradeb populace vyskočila k druhé světové válce až na 55 tisíc.

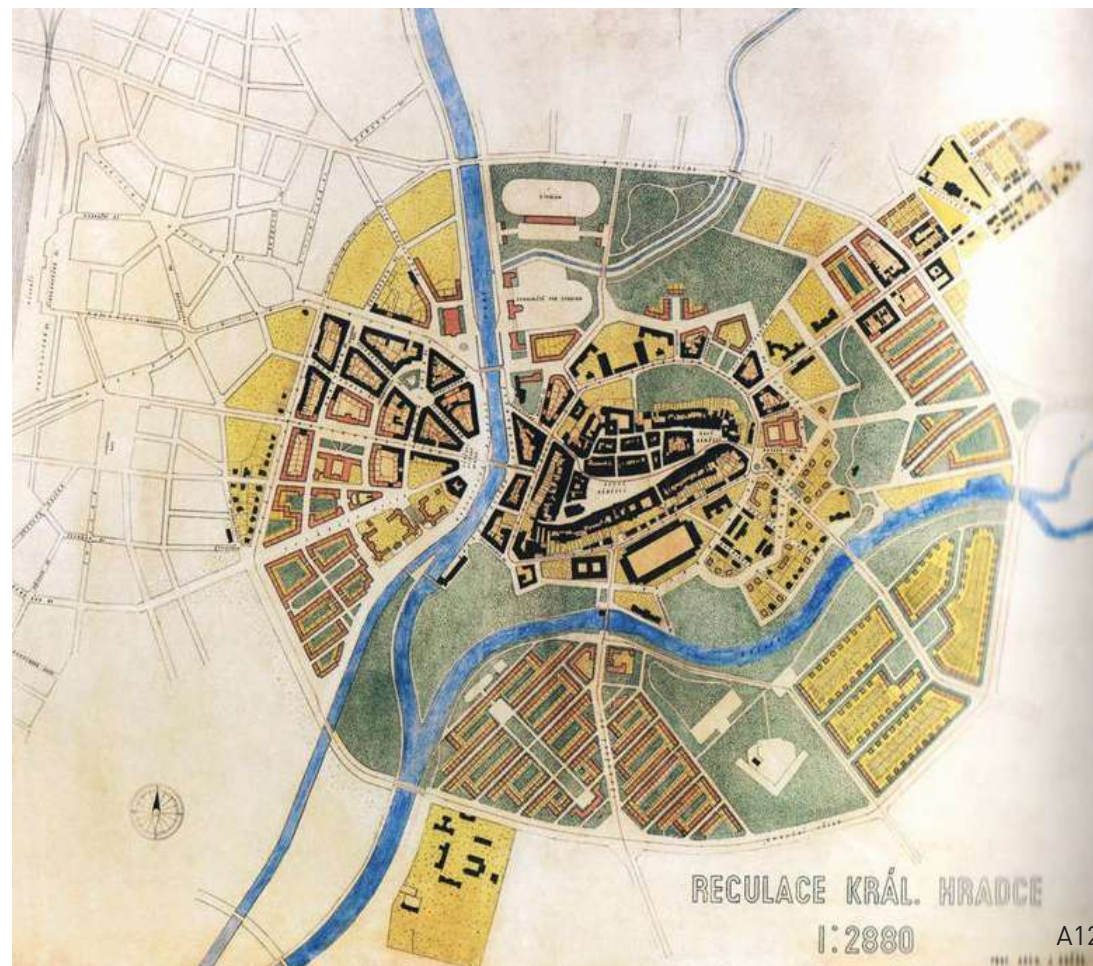
Podél řek byly zachovány zelené pásy a město bylo spojeno s městskými lesy s velkým rekreačním potenciálem. Zelenými pásy byla také posléze oddělována jednotlivá předměstí. První Gočárovou prací dle plánu bylo Masarykovo náměstí jako střed nové části města. Byly tvořeny nové široké bulváry spojující jednotlivé části.

Podíl řeky Labe vznikl pás veřejných budov, které měly sloužit lidem. První bylo vystavěno Janem Kotěrou Muzeum východních Čech. Vedle byly vystavěny lázně a sokolovna. Josef Gočár na opačném břehu navrhl areál škol a v blízkosti také Kostel sv. Ambrože. Většina budov byla vystavěna ve stylu funkcionalismu.

Později na regulační plán navazovali další architekti, kdy se dle jejich per město nadále rozšiřovalo. Například bytové domy v Labské kotlině. Dokonce i po válce komunisté částečně navazovali na plán a dokončili Gočárovův okruh. Ovšem sídliště byla stavěna stejným systémem, jako v jiných městech a poničila okolí centra města a zanevřela na plán zelených pásů. Po revoluci si začalo být město vědomo velkého dědictví, které je v původním regulačním plánu zachováno. Městské projekty vcelku citlivě pracují a obnovují historické struktury a doplňují je novými částmi.



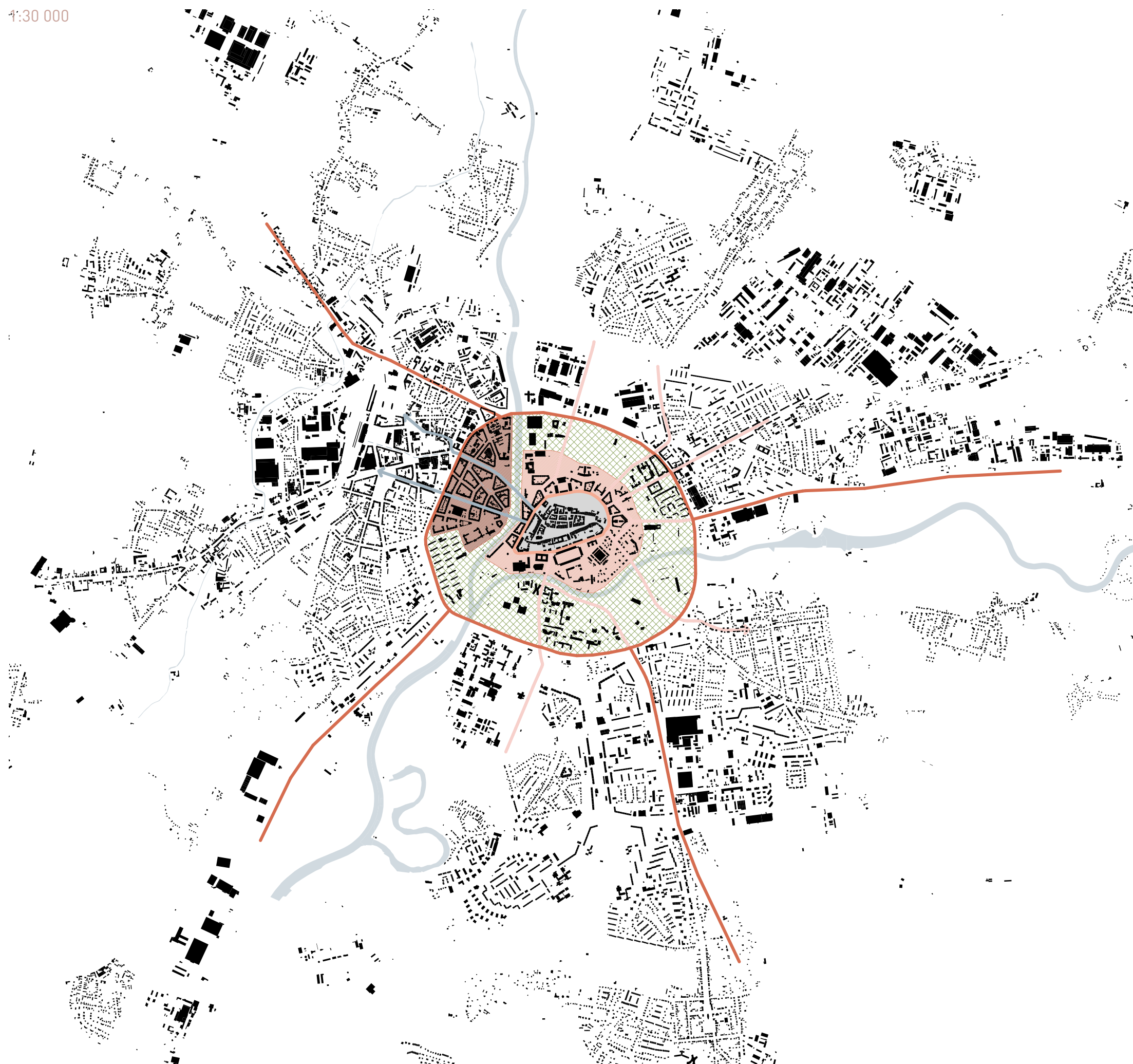
Liskův a Rejchlův regulační plán 1909



regulační plán Josefa Gočára 1926 - 1928



Reiterův a Štěpánův regulační plán 1884

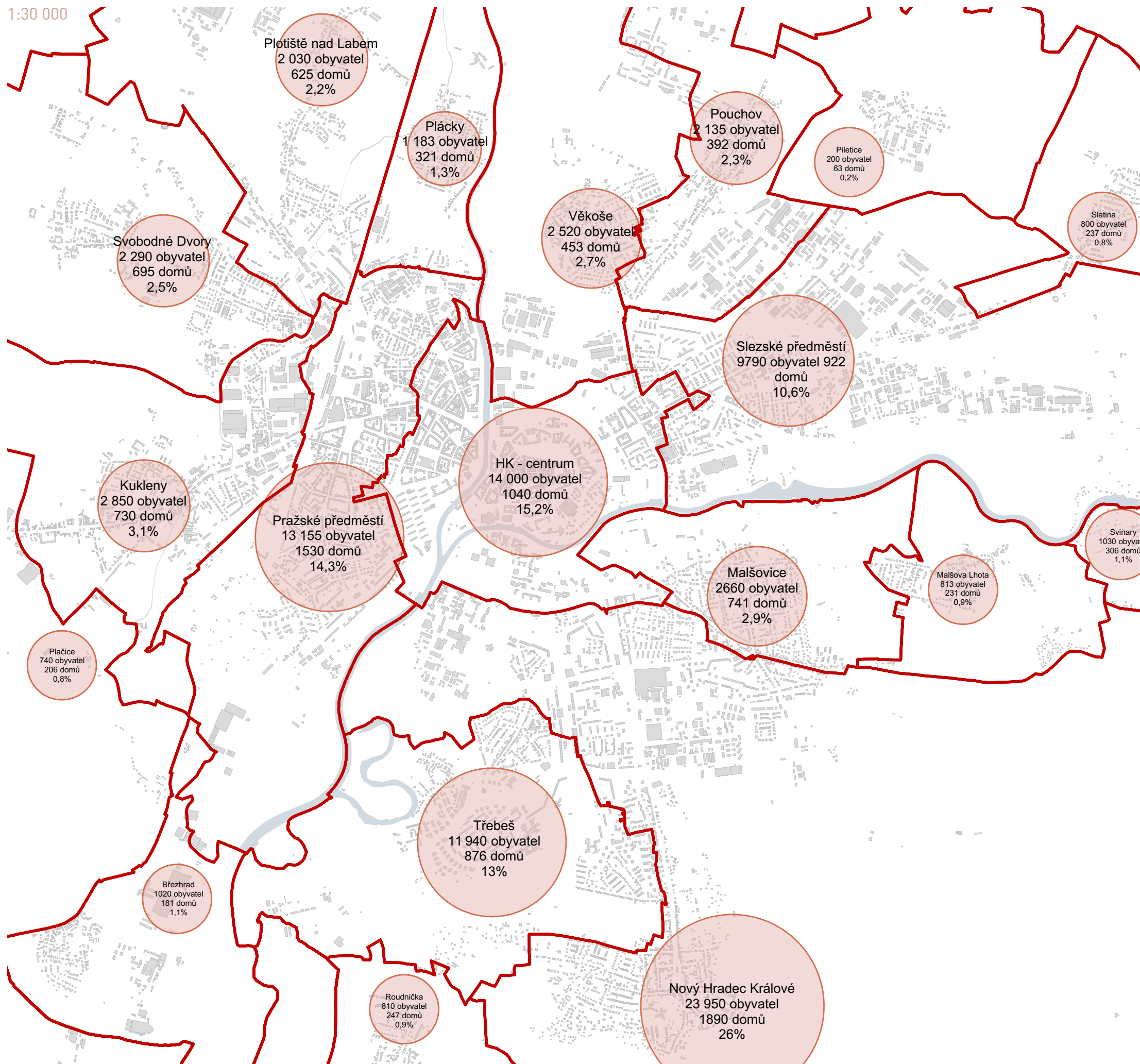


Urbanismus Hradce Králové

Urbanismus Hradce Králové dal městu ráz a určil jeho vývoj od první republiky až do nynějších dob. Na tomto základě byl vybudován celý moderní Hradec. V nynější době se dopravní situace města výrazným způsobem zlepšila, protože byly otevřeny nové úseky dálnic D11 a D35, které dokončili obchvat města pro tranzitní dopravu, která nyní nemusí zajíždět do centra.

Ale i před tím byla městská struktura na velký dopravní nápor připravena. A to zejména díky vizionářskému regulačnímu plánu Josefa Gočára, který město připravil na nápor dopravy a plného nasazení dosáhl až v dnešních dnech. Systém, který byl navržen, se nazývá radiálně okružní a sestává se z radiál a dvou vzájemně propojených okruhů. První okruh obkružuje historické jádro města a tvoří tzv. vnitřní okruh, z něhož vycházejí radiály spojující jej s druhým městským okruhem. Druhý okruh je čtyřproudý a má pojmout zásadní část dopravy, která se do města dostane nebo jím projíždí. Mezi prvním a druhým okruhem jsou navrženy čtvrtě, jež jsou na principu zahradního města. Poté je zde centrální část města spojující centrum a nádraží s hlavní městskou osou. Tento plán navržen ve dvacátých letech 20. století a dokončený v letech sedmdesátých, obstál zkouškou časem na jedničku a výborně slouží městu.

Z důvodu velkého množství tranzitní dopravy se v posledních letech dostal okruh na hranici své kapacity, a to zejména kvůli několika úzkým hrdlům. Ačkoliv dálnice pomohou, stále to problém neřeší zcela. Proto se plánuje tzv. třetí okruh, který je tvořen dvěma tangentami. Jižní tangenta má propojit Hradubickou silnici a dálnici na Prahu a posléze i silnici 1/35. Dále Severní tangenta má vytvořit severní obchvat města přes letiště. Má být spojením dálnice D11 a D35 na Jičín a silnice 1/11 směr Třebechovice pod Orebem. Součástí řešení Severní tangenty má být přeložka silnice 1/11 do nové trasy, aby se vyhnula zastavěným oblastem. Poté se ještě plánuje tzv. zelený okruh, jež má být třetí okruh pro pěší a cyklisty okolo města. Tento okruh má tvořit zelený pás okolo města spojující stávající a nově vytvořené zelené plochy pro rekreaci a má být ekologickou, protihlukovou a rekreační bariérou zvyšující kvalitu života. Všechny tyto návrhy pracují s plány Josefa Gočára, který nastolil základní plán před sto lety.





Městské části Hradce Králové

Hradec Králové se dělí na 21 městských částí. Některé z nich jsou tvořeny původními obcemi posléze připojenými k Hradci, jako například Věkoše. Jiné jsou nově postavené v ochranném perimetru původní pevnosti, jako například Slezské předměstí. Centrální část a jeho okolí má městský charakter s blokovou či bytovou zástavbou. Okrajové části mají spíše vesnický charakter s rodinnými domy. Nejvíce obyvatel žije v městské části Nový Hradec Králové, v jehož území se nachází i velké sídliště. Tato městská část je zároveň nejrozlehlejší. Naopak nejmenší část města zabírají Plácky a nejméně zalidněnou částí jsou Piletice, kde žije pouze 200 obyvatel.



Morfologie

Hradec Králové se nachází v nížině na soutoku Labe a Orlice. Tyto dvě řeky vytvořili rovinatou oblast bez většího převýšení. Původní rozlehlé nivy byly sice regulovány, ale rovinatý terén zůstal. Výškové rozdíly ve městě jsou maximálně 30 metrů. Nejvyšší body přímo ve městě je centrum města a Nový Hradec Králové. Naopak nejnižší bod se nachází v Labi při výjezdu z města. V okolí města je již terén mírně rozmanitější, a to zejména v Hradeckém lese. Nicméně opravdový kopec se nachází až za městem a je jím vrchol Chlum. Tento rovinný terén má zajímavý úkaz a to, že ačkoliv se centrum nenachází na výrazném kopci, přesto se tyčí nad městem a hlavní věže jsou vidět při příjezdu do města z jakékoliv strany. Úrodné nížiny usnadňují pohyb osob a materiálu, nicméně mohou být problémem při záplavách.

-  městská zástavba
-  vrstevnice



Městská zeleň a sport

Hradec Králové je zelené město. Ve městě je mnoho parků a v okolí centra se nachází také větší množství zeleně. Hlavním přírodním prvkem jsou ovšem řeky protékající městem. Již Josef Gočár počítal ve svých plánech s velkým množstvím parků a zeleně podél řek. Důležité bylo, aby byla zeleň rovnoměrně v celém městě a nikdo to neměl příliš daleko do zelené oázy. Dále je zde důležité navázání na Hradecké lesy, které jsou velkou rekreační oblastí pro obyvatele.

Dva parky se nachází přímo v centru města. Jeden přímo na soutoku řek – Jiráskovy sady a druhý ze severní strany centra – Žižkovy sady. Tyto dva parky jsou rekreační oblastí pro samotné centrum. Největší park se nachází kousek dále před městským okruhem, a to jsou zrekonstruované Šimkovy sady. Do všech parků se dostávají vodní prvky, nové lavičky, dětská hřiště a další vybavení.

Hlavní rekreační zónou jsou Městské lesy. Tento obrovský prostor o velikosti samotného města je spojen stezkami, asfaltovými cestami a jsou zde hřiště i občerstvení. V této oblíbené rekreační oblasti je možnost procházek i sportovního využití zejména pro bruslaře a cyklisty. Město dále investuje do lesů a buduje nové naučné stezky, cesty a občerstvení. Na území Hradce Králové se také nachází přírodní památka Plachta, která rovněž láká návštěvníky. Město se nyní zaměřuje na rekonstrukce malých parků a hřišť v okrajovějších částech Hradce, kde dodává nový mobiliář a zeleň. Důležitou součástí městské zeleně jsou stromořadí a aleje. Na bulvárech se vždy nachází stromořadí s trávničky, které zajišťují stínění a ochlazování města.

Hradec Králové je domovem velkého množství sportovních týmů amatérských i profesionálních. Je zde opravující se všesportovní stadion, hokejová hala a mnoho sportovišť. Hradec je ideální pro individuální a týmové sporty, jelikož míst na sport je mnoho. Bohužel nejsou všude rovnoměrně rozprostřeny.

-  zástavba města
-  zahrádkářské kolonie
-  sportoviště
-  travnaté plochy
-  městská zeleň
-  voda



Městské struktury a zóny

Městská struktura je kompaktní zejména v centru a poté se postupně rozpadá. Centrum je kompaktní historické jádro s malými ulicemi a historickým členěním. Okolo se nachází zástavba na půdorysu hradem s významnými městskými budovami, parky a množstvím zeleně. Kompaktní blokové město pokračuje směrem k nádraží, kde se nachází nové centrum z prvorepublikového rozvoje města. Další části od centra odděluje městský okruh. Na okruh jsou napojena sídliště kombinované s vesnickou zástavbou rodinných domů. Tyto struktury jsou samostatné a spojeny s ostatními pouze na minimu místech. Za těmito sídlištními strukturami se nachází vesnická zástavba s občasnou bytovou stavbou. V částech jako Kukleny a Věkoše jsou části s městským charakterem. Ostatní vzdálenější části jsou vesnického charakteru a tvoří předměstí Hradce. Okolo železnice se nachází průmyslové areály oddělující širší centrum a sídliště od vesnické zástavby.

- kompaktní zástavba historického centra
- rozvolněná městská zástavba - nekompletní
- kompaktní městská zástavba - bytová
- rozvolněná zástavba bytových domů
- kompaktní zástavba rodinných domů - vily a rodinné domy - vesnický charakter
- rozvolněná zástavba rodinných domů
- areály a obchodní centra
- významná občanská vybavenost
- nemocnice
- zahrádkářské kolonie



Průmyslové zóny

První průmyslové areály a objekty se nacházely přímo v městských hradbách například městský pivovar. Nyní se průmyslové zóny nacházejí na okraji města. S okolím jsou spojeny železnicí, a to zejména železničními vlečkami pro dopravování materiálu. Průmyslová výroba byla na vrcholu zejména v období komunismu. Posléze s ubýváním výroby se stávaly průmyslové zóny bariérou v rozvoji města. Ačkoliv jich není příliš mnoho, stále jsou některé v provozu. Avšak většina průmyslových zón ve městě upadá. Velké průmyslové podniky již ve městě nejsou a mnoho průmyslových areálů je opuštěných. Hlavní průmyslová zóna, kterou navrhl i Josef Gočár se nachází za hlavním nádražím. Tato zóna již není kompaktní průmyslová zóna a je určena k přestavbě. Další velká oblast je Skladištní oblast za Slezským předměstím. V této oblasti je velké množství firem a skladů materiálu. Poté se již ve městě nachází menší průmyslové zóny. Jedním z příkladů zdařilé rekonstrukce průmyslového areálu je továrna Petrof nebo městský pivovar.

- městská zástavba
- průmyslové zóny



Doprava

Hradec Králové je důležitým dopravním uzlem nejen pro východní Čechy. Díky vizionářskému projektu Josefa Gočára je Hradec velmi dobře dopravně navržen. Proto jako jedno z mála měst zvládl neustálý nárůst dopravy a jeho okruhy jsou na hraně své kapacity až nyní.

Hradec je dopravně řešený jako radiálně okružní systém. Město má dva okruhy propojené radiálami. První okruh se vine okolo historického centra a zajišťuje dopravní obslužnost centra města. Druhý okruh okolo širšího centra. Tento okruh je čtyřpruhový a umožňuje téměř plynulou dopravu a tranzit městem. Velké zátěži také ulevily dostavby dálnic D11 a D35, které napojují město na dálniční síť a odklání část tranzitní dopravy mimo městský okruh. Další úlevou pro město má být tzv. třetí okruh, a tím je jižní spojka a severní tangenta. Jižní spojka je spojení dálnice D11 a rychlostní silnice mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Severní tangenta je přeložka silnice 1/11 přes letiště a její zkapacitnění. Dálnice D11 napojuje Hradec Králové na Prahu a také do Polska. Dostavba dálnice D35 by měla kapacitně propojit Hradec Králové s Olomoucí a Libercem. Hradec Králové je tedy velmi významný silniční dopravní uzel, který tvoří severní cestu z Prahy na Moravu.

MHD je velmi dobře fungující systém s více než třiceti linkami. Dopravní podnik využívá kombinaci autobusů a trolejbusů. Zajímavostí je, že 100% vozů je nízkopodlažních a vysoký počet vozidel na elektrický pohon.

Přes město sice neprobíhá hlavní železniční koridor, který prochází Pardubicemi, ale trať mezi Hradcem a Pardubicemi je velmi hojně využívána. Další důležitá železniční trať vede z HK na Prahu. Tato trať by měla projít celkovou rekonstrukcí a zdvoukolejněním, aby odlehčila přetíženému hlavnímu koridoru. Na druhou stranu trať z Hradce pokračuje na Rychnov nad Kněžnou a Chrudim. Poslední důležitá železniční trať vede severně do Jaroměře, která nyní kapacitně stačí, ale výhledově může dojít i zde ke zdvoukolejnění. Současně s těmito změnami by mělo dojít k rekonstrukci hlavního nádraží.

V plánu je rychlodráha Praha – HK – Wrocław, která zrychlí cestování přinese nové příležitosti. V Hradci se nachází letiště, které se nyní využívá zejména k soukromým letům a kulturním akcím.

Cyklistická a pěší doprava je ve městě také hojně oblíbená. Důvodem bude umístění města v rovinatém terénu a také vysoký počet cyklostezek a zařízení pro cyklisty. Nyní se ve městě nachází víc než 80 km cyklostezek a další vznikají. Hlavní cyklostezkou je Polabská 2 podél Labe. Stále se čeká na propojení cyklostezkou Hradce a Pardubic. Stezky pro cyklisty, pěší a inline bruslaře jsou hojné v Hradeckých lesích.

Demografie Hradce Králové

V nynější době se počet obyvatel Hradce Králové stále pozvolna snižuje. Nejvyšší počet obyvatel zaznamenalo město okolo roku 1990, kdy počet obyvatel přesáhl 101 tisíc. Od té doby se pozvolna snižuje až na nynějších téměř 90 tisíc obyvatel.

Pravděpodobné příčiny úbytku obyvatel. 1 - stěhování se za město – mnoho obyvatel se přestěhovalo mimo oblast města Hradec Králové do sousedních menších obcí. Je to dobře vidět, jelikož počet obyvatel města klesá, počet obyvatel obce s rozšířenou působností stále roste. Tento fenomén stěhování se do satelitů má negativní vliv zejména na dopravu v okolí, dojíždění atd. 2 - drahé město – Ačkoliv se Hradec Králové neřadí mezi úplně největší města v republice, cenově se velmi zdatně dotahuje na ty největší. 3 - Málo pracovních příležitostí – Město je výborné na bydlení, ale převažuje práce ve službách a nejsou zde větší podniky či průmysl. Průmyslový sektor omezuje výrobu a finanční sektor nenabízí tolik pracovních míst. Obyvatelé dojíždí do blízkých Pardubic nebo se za práci přímo stěhují. 4 - Praha – Hlavní město je od Hradce Králové vzdáleno 100 km. Dostupnost hlavního města je stále snadnější a tato vzdálenost již stahuje pracovní síly s vidinou lepšího platu či studenty do pražských univerzit. 5 - Přírozený úbytek obyvatel. Věková struktura obyvatelstva je jedna z nejstarších v republice. Stárnutí obyvatelstva je velký problém města. Nejvíce stárnutí postihuje oblast Slezského předměstí. V této části je podíl osob starších 60 let činí skoro 38%. Nejvíce rostoucí čtvrti, dle přílivu obyvatel, jsou okrajové části města většinou se zástavbou rodinných domů.

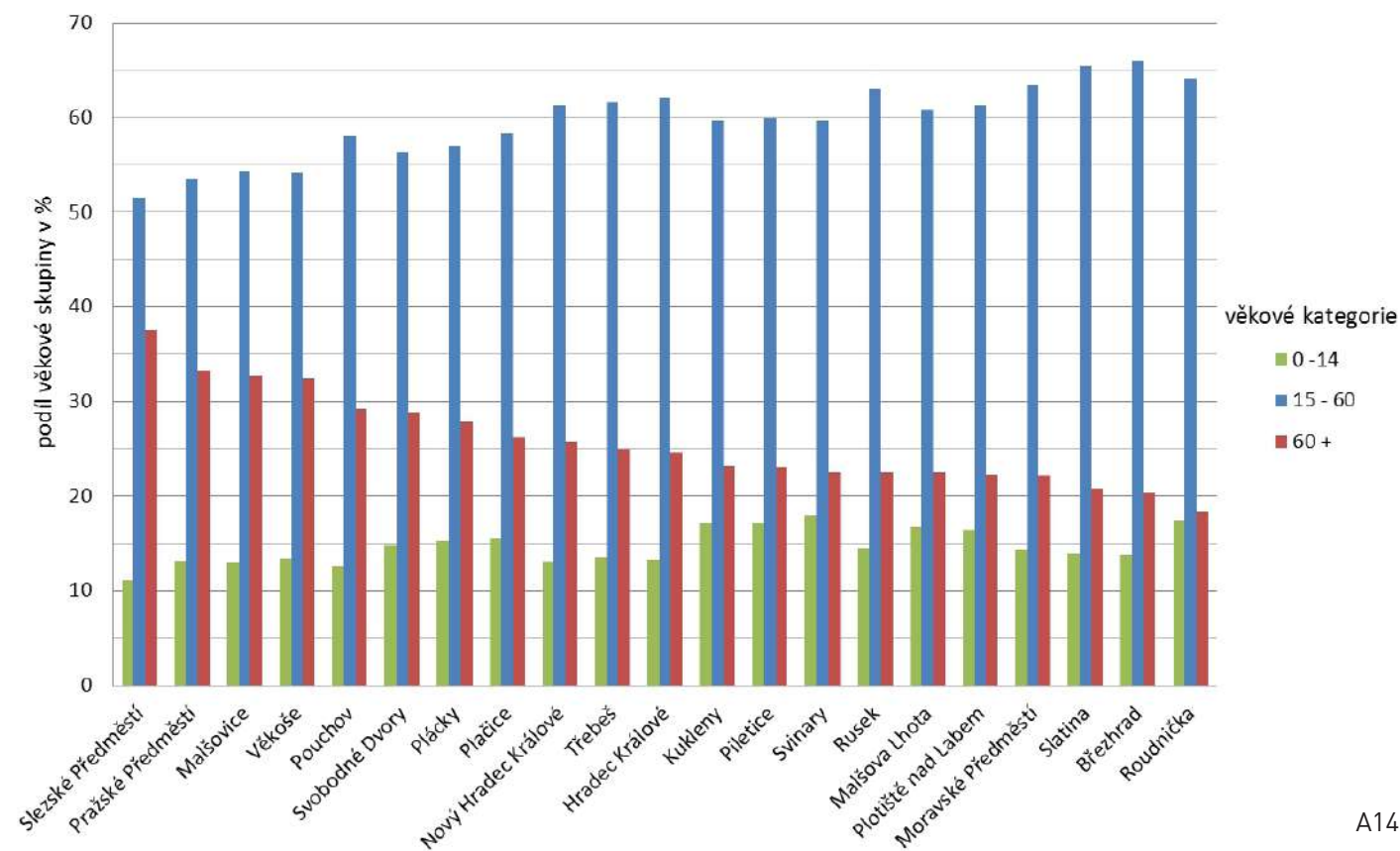
Demografická prognóza do roku 2040 není příznivá. Již nyní je Hradec jedno z nejstarších měst a v roce 2050 by měl být průměrný věk 48,9 let a v roce 2064 dokonce padesát let. Je tedy nutné provádět rozvoj města uvnitř jeho hranic a vynasnažit se, aby obyvatelé neutíkali za hranice města do okolních obcí. Ale je i důležité se připravit, že bude město obýváno staršími lidmi a je nutné tomu přizpůsobit infrastrukturu.



počet obyvatel Hradce Králové v průběhu let

A13

Procentuální zastoupení věkových kategorií v městských částech Hradce Králové v roce 2010



věk obyvatel v městských částech

A14

Kulturní památky a dominanty Hradce Králové

V Hradci Králové se nachází velké množství kulturních památek a významných objektů. Město usiluje dokonce o zapsání na seznam UNESCO. V centru se nachází památky středověké s dlouhou historií a v širším okolí jsou to zejména stavby z 20. století spojené s významnými architekty jako je Gočár či Kotěra. Vyjmenovat všechny nelze proto je zde uvedeno několik z nich jakožto příklad.



Gymnázium J. K. Tyla

Jedna z Gočárových školských staveb ve městě na nábřeží řeky Labe. Budova postavena v roce 1927.



Chrám sv. Ducha, Bílá věž

Centrem města je Velké náměstí s gotickou katedrálou sv. Ducha, renesanční Bílou věž a barokní radnici.



Kostel Nanebevzetí Panny Marie

Barokní kostel na Velkém náměstí. Nachází se v boční linii náměstí.



Muzeum východních Čech

Stavba od Jana Kotěry, která začala novodobý rozvoj města ve 20. století.



Masarykovo náměstí

Centrální náměstí nové zástavby dle plánů Josefa Gočára. Rozvoj města za řeku Labe.



Nádražní budova Hradec Králové

Velká budova nádraží z roku 1935. Hlavní uzel k němuž se při rozvoji rozrůstalo město.



Vodní elektrárna Hučák

Secesní budova vodní elektrárny z roku 1912. Budova stojí na břehu řeky Labe.



Ulrychovo náměstí

Náměstí na hlavní Gočárově třídě. Obdélníkové náměstí s třídou uprostřed náměstí.



Magistrát města

Gočárova budova ve funkcionalistickém stylu. Budova slouží jako pro magistrátní úředníky.



Studijní a vědecká knihovna Hradec Králové

Knihovna z roku 2008 od architektů z Projektilu.



Kostel sv. Anny

Kostel v části Kukleny. Budova stojí na Denisově náměstí.

Historické fotografie Hradec Králové

Hradec Králové má dlouhou a zajímavou historii, která ho ovlivňuje do dnešních dob. Město měnilo svoji tvář od historického centra, pevnost po moderní město jež předběhlo svou dobu.



městská Pražská brána



Nádražní budova Hradec Králové

Velká budova nádraží z roku 1935. Hlavní uzel k němuž se při rozvoji rozrůstalo město.



boření pevnostních hradeb u ulice Jana Koziny



Moravský pevnostní most



bourání Moravské pevnostní brány v sousedství kasáren



pohled na Pražskou pevnostní bránu a pevnostní most z Bílé věže



městský pivovar



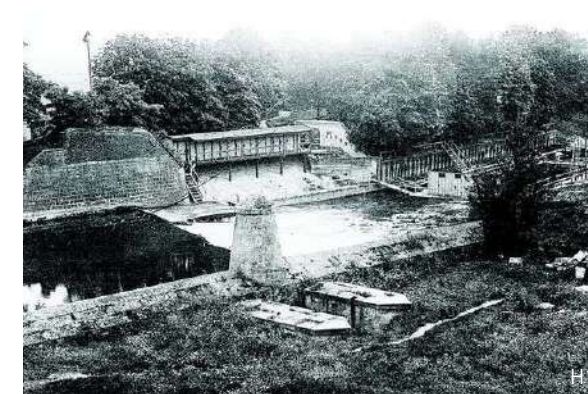
Mýtská (Slezská) brána



někdejší kavalír č. 35 naproti pevnostnímu ženijnímu ředitelství



část někdejšího pevnostního ravelinu č. 9



Orlice pod Moravským mostem s někdejší vojenskou plovárnou v pozadí

Identita města a rozvoj



Hradec Králové je kompaktním městem na Labi a Orlici. Je to město s fungující infrastrukturou a možností snadno se dostat pěšky téměř kamkoliv. Hlavním lákadlem a prvkem, za nímž mohou turisté přijíždět, je historické jádro a nové centrum. Tato oblast je živým pulzujícím místem, kde lidé chodí do kaváren, obchodů a restaurací či korzují po pěší zóně. Nové a historické centrum si nekonkurují, ba naopak se doplňují. Ve větší vzdálenosti od městského jádra se nachází předměstí se svými oblastními centry, která jsou místem setkávání a života. Hradec je významným univerzitním městem s množstvím studentů a mnoha školami.

Fakultní nemocnice zajišťuje bezproblémový chod města společně s poliklinikami. Doprava je odváděna Gočárovým okruhem, který je základ vynikajícího dopravního systému doplněného o dobře dostupné nádraží a terminál pro autobusy.

Velké množství zeleně ve městě je základ. Hradec je protkán zelenými parky a alejemi. Ovšem nic se nevyrovná procházce v Hradeckých lesích jež svojí rozlohou zastíňují samotné město. V neposlední řadě je město často ožíváno kulturními akcemi a divadelními či hudebními festivaly. Ačkoliv stálá nabídka v muzeu či městské galerii je úchvatná. Město je živoucí hmota rostoucí či upadající s veřejným životem v něm.

Rozvoj:

Budoucnost města může být velmi zajímavá a vyhlídky dobré. Ačkoliv město stárne a pomalu se vylidňuje, snaží se představitelé města tento trend změnit a pokud to uchopí dobře, je nejspíše se to povede. Město musí nejdříve vyřešit dlouho odkládané plány, dostavět proluky novými stavbami a přestavět nepoužívané průmyslové část na nové čtvrtě. (Město by se mělo zaměřit na přilákání nových firem s vysokou přidanou hodnotou). Z města se pomalu stává centrum bankovníctví a stává se zde sídla mnoha větších firem. Hradec Králové bude v budoucnu důležitým dopravním uzlem a měl by tohoto faktu náležitě využít. A také jeho blízkost k Praze a snadná dostupnost zaručuje větší provázanost a více možností.

Při rozvoji Východních Čech se musí mluvit o dvojměstí Hradec Králové – Pardubice, jelikož tato města se nachází 20 km od sebe a významnou měrou se ovlivňují. Mezi těmito městy ve velké míře stoupá počet přepravovaných osob, a to jak po železnici, tak auty. Po rychlostní silnici se dostanete z okraje jednoho města na okraj druhého za 10 minut. (Což je v některých případech kratší doba než dostat se na druhý konec města). Města jsou provázána a tvoří aglomeraci s téměř 300 tisíci obyvateli. Což z tohoto místa tvoří jednu z významných oblastí v České republice. Tato aglomerace se bude i nadále rozvíjet a zvětšovat a bude lákat stále více lidí a firem.

Strategický plán města na rok 2030 dopodrobna rozebírá jednotlivé body, jež by měl Hradec dosáhnout. Vypíchnu zde pouze několik bodů. Opětovně dosáhnout 100 tisíc obyvatel, Zkvalitnění veřejných prostor a zeleně, aby se do města chtěli stěhovat noví lidé. Doplnění zástavby v centru a rozvoj školství či sportu. Dokončení plánovaných dopravních staveb s rozvojem MHD, zaměření se na pěší a cyklistickou dopravu. Přilákání nových investic a rozvoj pracovních míst ať už ve službách či zaměření se na průmysl čistých technologií. Bodů je ve strategickém plánu mnoho toto je několik zajímavých bodů, které se zde dají najít.



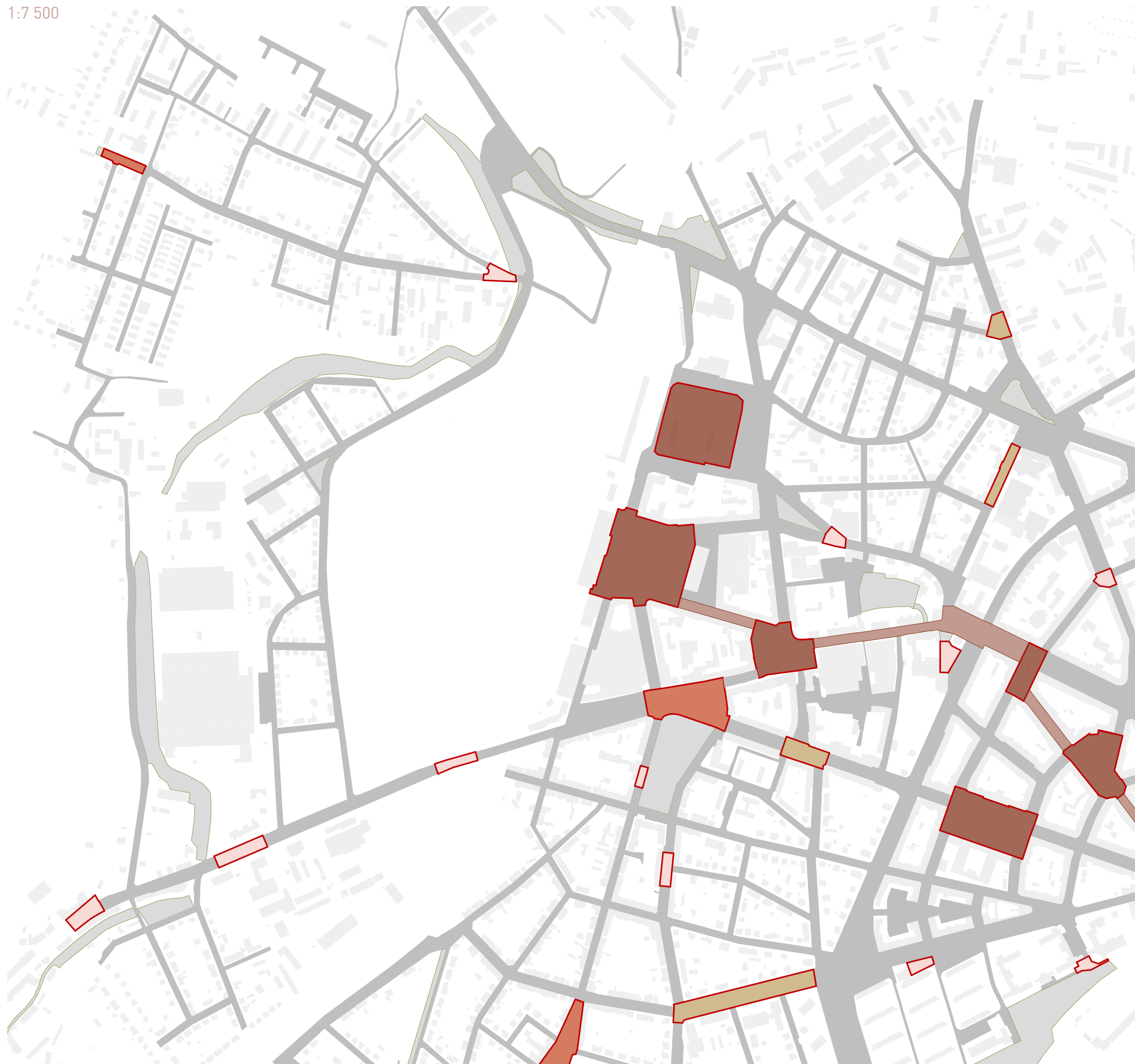
Bližší měřítko



Zvolené území

Mé zvolené území se nachází na západě města Hradec Králové. Konkrétněji je to místo za hlavním nádražím v Hradci Králové. Území je z východu vymezeno kolejemi železniční stanice. Z jihu je ohraničeno železniční tratí na Prahu a ulicí Pražská. Dále je vymezeno ze západu ulicí Za Škodovkou, která ovšem v severní části ohraničení přechází na Labský kanál. A ze severu je území ohraničeno železniční tratí na Hořice.

Zvolené území je průmyslová zóna s velkým potenciálem pro přestavbu. V oblasti se nachází velké haly, některé používané, jiné již opuštěné a dále drobnější objekty spojené s průmyslovou činností. Nachází se zde také železniční depo a vlečky do průmyslových areálů. V severní části poté několik provozoven a bytovacích zařízení. Celé území je zpustlé a zašlé, pouze s minimální využívaností oproti historii.



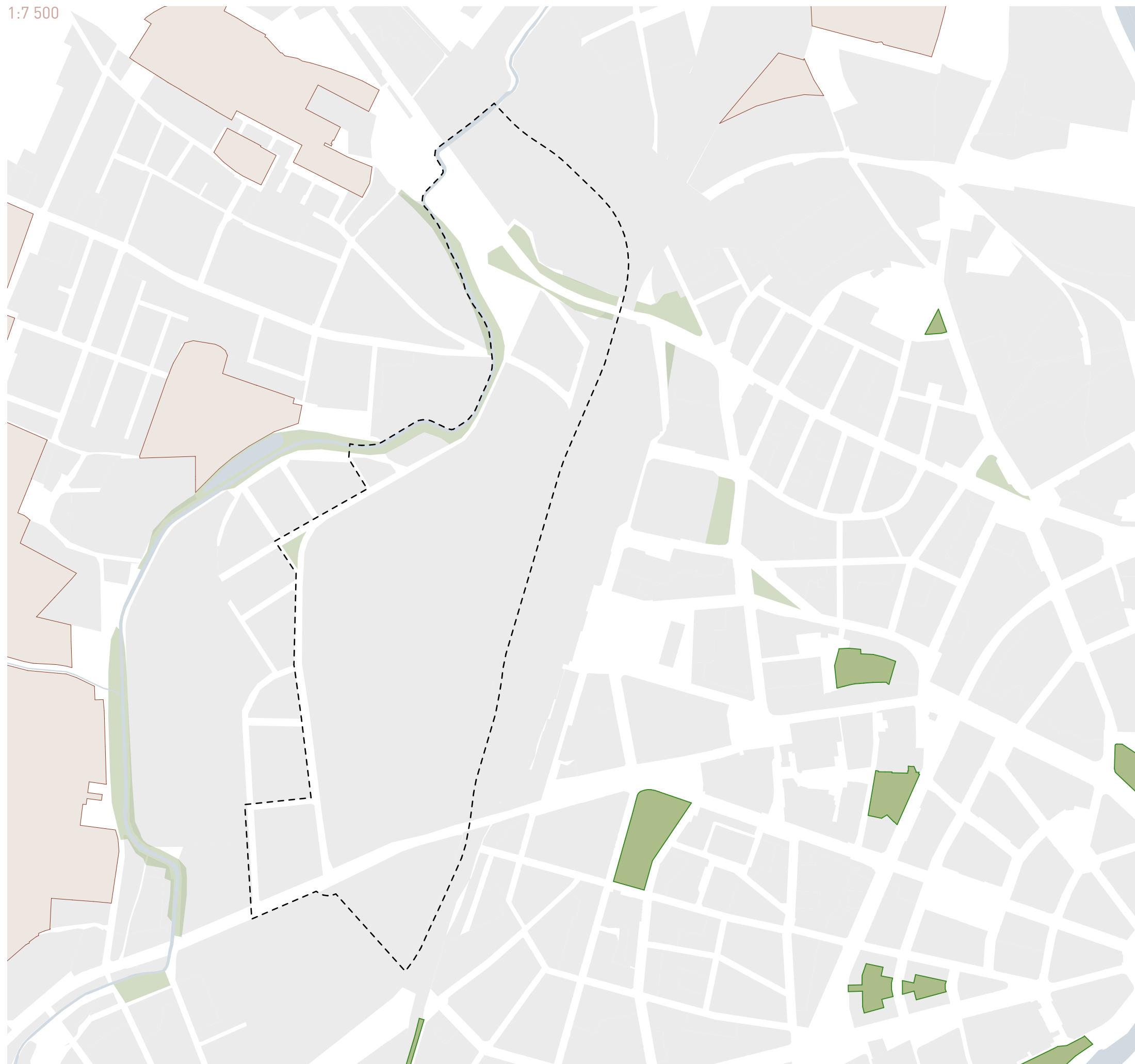
Veřejná prostranství

Na schématu je vyobrazena struktura veřejných prostranství v intravilánu části města zásadní pro návrh.

Hlavními veřejnými prostranstvími jsou náměstí podél pěší zóny vedoucí z centra města k hlavnímu nádraží. Pěší zóna vede obyvatele z centra města přes řeku Labe na Masarykovo náměstí dále přes třídu Karla IV. na náměstí 28. října až před budovu hlavního nádraží. V okolí se nachází další významná veřejná prostranství, jako například Ulrychovo náměstí či terminál autobusů vedle nádraží. V blízkosti těchto center se nachází velké množství občanské a komerční vybavenosti. Poblíž se nachází další menší veřejná prostranství se specifictějším určením. Většina důležitého veřejného prostoru je udržování či dokonce zrekonstruováno. Příkladná rekonstrukce proběhla na náměstí 28. října. Pobytový aspekt je splněn zejména na náměstích, ale samotná pěší zóna v některých místech nebo místa u větších cest nejsou příjemná na setkávání.

Problém je za železniční tratí kde veřejná prostranství prakticky nejsou a jediná se nachází vždy u vstupu do významnější budovy. Pobytový aspekt zde vyloženě chybí.

- ulice celoměstského významu
- celoměstský význam
- čtvrťový význam
- lokální význam
- místní význam
- zelené veřejné prostranství
- veřejné prostranství
- okolní zástavba

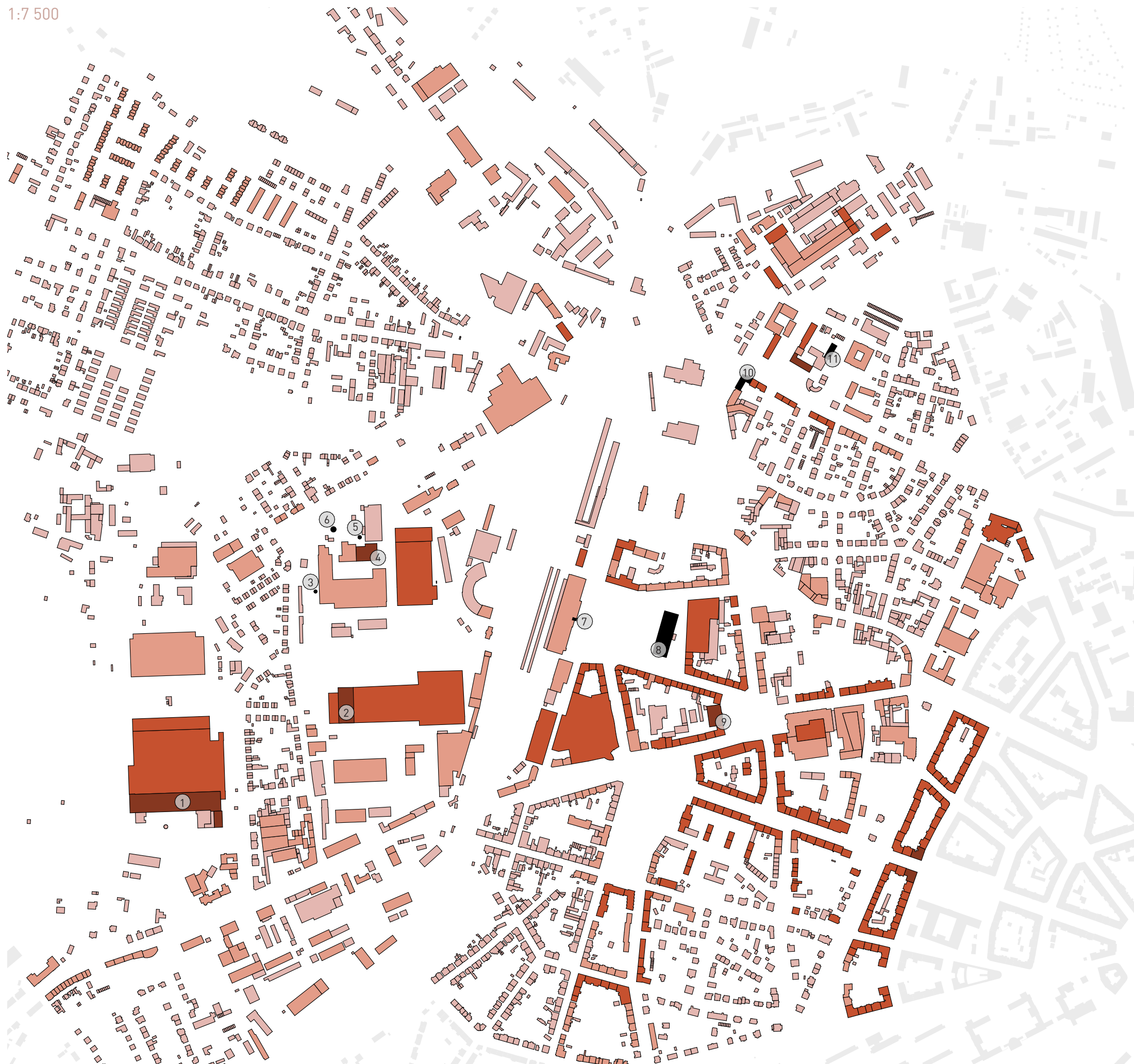


Městská zeleň

Hlavní plochy městské zeleně se nachází mimo zvolené území, a to zejména parky v centru a okraj města. Hlavní zelenou linií je řeka Labe a také nevyužitá zeleň podél Labského náhonu. V širším centru se nachází zejména travnaté plochy či městské parky. Nejdůležitější park v oblasti jsou Sukovy sady u obchodního centra Aupark. Tento park nabízí hřiště pro děti, mobiliář a dostatečně atraktivní místo pro rekreaci. Zajímavá je alej podél železniční tratě, která má padnout za oběť rozšiřování železnice a lidé to nechtějí dopustit. Většina zeleně zejména za železnicí je nevyužitá a je prakticky neprůchozí. Má velký potenciál jako spojení s rekreačními oblastmi.

Oblasti průmyslových areálů obvykle příliš zeleně nebývá a ani tento není výjimkou. Ovšem díky tomu, že mnoho budov leží ladem, se příroda do oblasti pomalu vrací. Ale hlavní rekreační a přírodní potenciál má Labský náhon, okolo kterého se zeleň nachází. Část Labského kanálu v Kuklenách již byly upraveny do podoby parku. V dalším okolí je zeleně spíše nedostatek.

- pole
- městská zeleň
- městské parky
- bloková zástavba
- voda
- řešené území



Morfologie zástavby

Okolo řešeného území se nacházejí spíše nízkopodlažní objekty tvořené zástavbou rodinných budov či malých bytových objektů, nižších administrativních budov a hal. V řešeném areálu a druhé části ZVÚ Strojírny se výšky mění. Nachází se zde velké haly přesahující i 20 metrů a tvoří tak panorama oblasti. A naopak jsou zde i malé jednopodlažní objekty. Většina hal vyniká svojí prostorovou velikostí. Na území se nacházejí také 3 komíny.

Na druhé straně železnice do centra se situace mění. Většina objektů a bloků domů dosahuje výšky okolo 15 metrů. Některé jsou ještě vyšší, protože bloková zástavba má obvykle 5 pater. Jsou zde, ale i výjimky, a to několik vysokých panelových domů v severní části. A v oblasti nádraží tvoří dominantu věž hlavního nádraží a proti němu hotel Černigov. V pozadí se ještě tyčí věž kostela Božského srdce Páně. Blokovaná zástavba bytových domů si drží obdobnou výšku, změna nastává v okolních ulicích, kdy se zástavba mění na rodinné domy.

- ① nejvyšší část haly Top Servis s.r.o. (22m)
- ② nejvyšší část haly velké haly ZVU
- ③ komín (58m)
- ④ budova náhradního zdroje elektrárny opatovice (25m)
- ⑤ komín od elektrárenské budovy (52m)
- ⑥ chladicí věž (32m)
- ⑦ věž hlavního nádraží (46m)
- ⑧ hotel Černigov (55m)
- ⑨ věž kostela Božského Srdce Páně (46m)
- ⑩ komerční banka (28m)
- ⑪ bytový dům (37m)

- vyšší budovy
- 7 - 8 NP
- 5 - 6 NP
- 3 - 4 NP
- 1 - 2 NP
- okolní zástavba



Lokality a jejich charakter

Schéma zobrazuje dělení vybraného území do lokalit. Jedná se o subjektivní členění dle charakteru zástavby. Při podobném charakteru zástavby se dělí také dle významných ulic či znalosti změny charakteru v území. Čím blíže centru tím je zástavba kompaktnější, blíže k nádraží se zástavba rozvolňuje do velkých často veřejných bloků. Na okrajích se nachází zástavba rodinných domů s občasným doplněním bytových budov. Za tímto perimetrem jsou průmyslové lokality.



1 rozpadlá městská struktura Kuklen podél Pražské třídy



2 zástavba rodinných domů v kuklenách mezi průmyslovými areály



3 průmyslová zóna skladovacích hal a showroomů pod Pražskou třídou



4 průmyslová zóna za nádražím
bývalý areál ZVU



5 rodinné domy mezi průmyslovými areály s jasnou blokovou strukturou



6 velké průmyslové haly



16 nesourodá struktura rodinných, bytových a školských budov



17 soliterní budovy veřejné vybavenosti



18 jasná struktura rodinných domů s bytovými domy do hlavních ulic



7 rozvolněná struktura drobných průmyslových objektů



8 vesnická struktura rodinných domů s drobnými bytovými stavbami



9 rodinné domy podél ulice Koutníkův s vloženými průmyslovými areály



19 veřejná vybavenost



20 městská bloková struktura takřka kompaktní



21 kompaktní městská bloková struktura - nové centrum



10 průmyslový areál s nízkými budovami vystavěný na železnici



11 klasická vesnická struktura rodinných domů



12 zahrádkářská kolonie



22 lokalita školských budov



23 zástavba řadových bytových domů v zeleni po 2 světové válce - Labská kotlina



24 vilová lokalita s bytovými domy do důležitých ulic



13 průmyslová zóna skladovacích objektů



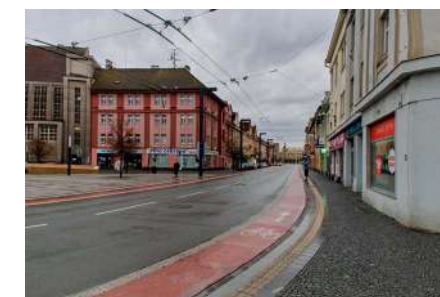
14 průmyslová zóna větších hal



15 drobná oblast rodinných domů u železnice



25 bloková struktura rodinných a malých bytových domů



26 kompaktní velké bloky s veřejností



27 rozvolněné velké bloky s veřejným vnitroblokem a vybaveností



Důležité stavby v okolí

V oblasti se nachází mnoho důležitých staveb, jež mají vliv na řešené území a dotváří veřejná prostranství na něž je nutno navazovat. Před železniční tratí v centrální části je velké množství veřejných prostranství důležitých pro obyvatele. Jsou zde stavby veřejné a občanské vybavenosti, které tvoří identitu oblasti. Za železnicí je několik veřejných staveb a struktur jež ovlivňují území a dělají z něj mix do kterého je možné navrhnout novou zástavbu. V samotném areálu jsou důležité stavby s historickou hodnotou.



3 střední odborná škola veterinární Hradec Králové

Střední škola s historicky zachovalými budovami.



1 bývalá sýpka

Bývalé obilné silo u ulice Koutníkova. Majitel ho postupně opravuje a tvoří z něj společenské centrum.



2 železniční depo a točna

Drážní stavba s potenciálem na zachování. Slouží k parkování železničních vozidel.



4 ZŠ a MŠ Hradec Králové, Pražská

Důležitá Základní škola pro Kukleny, která se nachází v blízkosti řešeného území.



5 kostel sv. Anny

Kostel v části Kukleny. Budova stojí na Denisově náměstí.



6 nádražní budova Hradec Králové

Velká budova nádraží z roku 1935. Hlavní uzel k němuž se při rozvoji rozrůstalo město.



7 hotel Černigov

Jedna z nejvyšších staveb ve městě. Tvoří dominantu před hlavním nádražím. V jeho útrobách se nachází SŠ.



8 kostel Božského srdce Páně

Kostel na náměstí 28. října postaven za první republiky. Věž kostela je dominantou nejen pro náměstí, ale celé okolí.



9 obchodní dům Aupark a okružní křižovatka Koruna

Velký obchodní dům je dominantou Pražské třídy. Křižovatka tvoří dopravní problém na hlavní třídě.



10 terminál hromadné dopravy

Budova slouží pro většinu městských linek MHD a všechny dálkové autobusy a s nádražím tvoří přestupní bod.



11 Sukovy sady














Rekonstruované Sukovy sady tvoří oázu klidu uprostřed města a jsou prostorem pro děti z blízké školy.

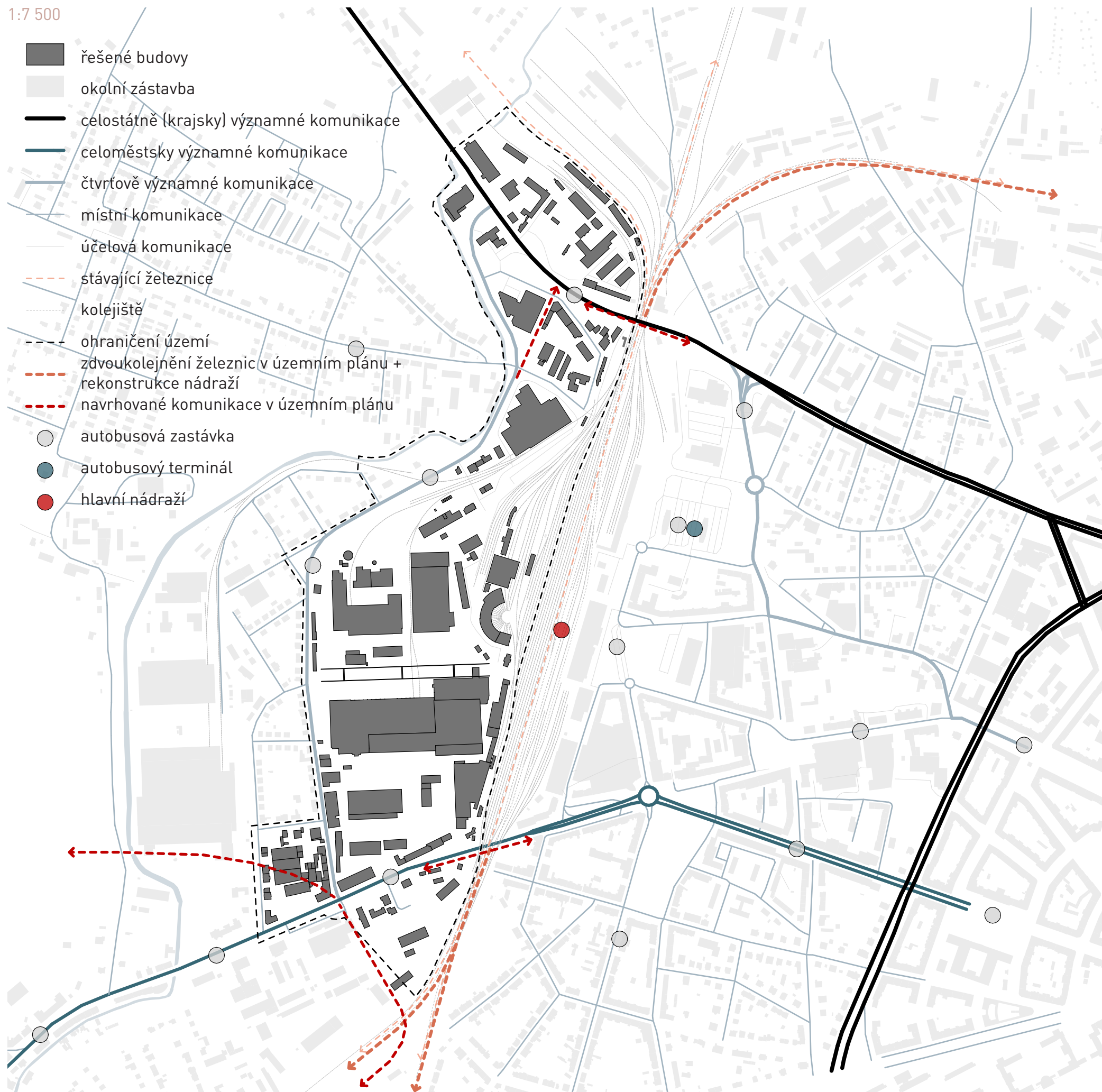
Občanská vybavenost

Ve městě je velký kontrast ve vybavenosti před nádražím a za nádražím. Území před železniční stanicí je městského charakteru s živým parterem, vysokou mírou občanské vybavenosti a mnoha obchody. Například je zde i velký obchodní dům. Naopak území za nádražím je velmi špatně vybaveno. V oblasti Kuklen se občas najde základní občanská vybavenost, ale velmi zřídka. Oblast má v tomto spíše vesnický charakter. A samotný průmyslový areál nyní nedisponuje prakticky žádnou vybaveností. Celkově oblast Kuklen a Svobodných Dvorů je co do občanské vybavenosti velmi nedostatečná. V okolí průmyslového areálu se nenachází žádný obchod či základní vybavení a je nutné se pro nákup dopravit automobilem či MHD. Dochází vzdálenost je pro obyvatele velmi dlouhá, a to i proto, na druhou stranu železnice se dá dostat pouze ulicemi Koutníkova či Pražská.

Hlavním cílem je vytvořit město krátkých vzdáleností a využít tohoto potenciálu k vytvoření dostatečné a dobře rozmístěné občanské vybavenosti nejen pro řešený areál, ale i okolní části města. V tomto území je nutné umístit veškerou vybavenost a zkvalitnit tak místo pro život. Nyní se v místě kromě období pracovní doby nepohybuje nikdo a stává se nevlídným a nebezpečným.



-  oblast s vysokou hustotou vybavenosti, vyznačena pouze vybraná občanská vybavenost
-  sportovní areály
-  zdravotnictví
-  knihovny
-  obchody
-  školství
-  pohostinství
-  supermarkety a obchodní domy
-  řešené budovy
-  okolní zástavba
-  hřiště
-  hlavní pěší trasy s komerčním parterem
-  řešené území



Doprava oblasti

Železniční doprava vymezuje zdejší areál ať už polohou u nádraží, tak vlečkami do jednotlivých hal. U hlavního nádraží je nyní mnoho odstavných kolejí pro nákladní vlaky. Kolejistiště má v nejširším bodě 19 kolejí. Za kolejistištěm je stále funkční vlahové depo s točnou. Dále je zde nákladové nádraží, které je nyní využíváno pouze k odstavení drážních vozidel. Tyto přebytečné koleje by měly být v budoucnu zrušeny při renovaci stanice. Naopak se v plánu uvažuje s vybudováním dalšího nástupiště, tím by mělo být odbavení cestujících efektivnější. Oblast je také určována silniční dopravou a jejím napojením na okolní komunikace. Území je ohraničeno dvěma městskými tahy s velkou intenzitou dopravy. Z Jihu se jedná o Pražskou třídu. Tato komunikace je hlavní spojnicí z centra města k dálnici na Prahu. Třída je v uspořádání dvoupruhovém, ale v některých místech až čtyřpruhovém. Úzké hrdlo je tzv. „Myší díra“, což je podjezd pod jižním zhlavím železniční stanice. Podjezd by měl být rekonstruován a rozšířen. Pražská třída sice neumožňuje kamionovou dopravu, ale velké množství lidí ji používá jako přivaděč z dálnice D11 do centra města. Druhá komunikace je ulice Koutníková, jež území ohraničuje ze severu. Je to jedna z nejvytíženějších komunikací ve městě a je to hlavní tah z města a Gočárova okruhu na Jičín, Jaroměř a i na dálnici D11. Silnice je v uspořádání dva pruhy jedním směrem a jeden druhým a velmi často je při výjezdu z města zdrojem kolon. Silnice překračuje koleje nadjezdem, který je ve velmi špatném technickém stavu. Nadjezd bude v budoucnu odstraněn a nahrazen novým čtyřpruhovým ve stejném místě. Také se plánuje rozšíření celé ulice Koutníková na čtyřpruhovou. Pro tyto dvě komunikace je sběrnou silnicí ulice Za Škodovkou, která je hlavní komunikací v území.

Město hledá možnosti, jak odklonit dopravu z centra Kuklen. V rámci nového územního plánu byly vytyčeny nové městské třídy, jež by měly odvést dopravu z Pražské třídy. Dále mají zajistit lepší dostupnost, propustnost a zklidnění celé oblasti. Prvním tahem je silnice směřující severně podél ulice Zelená. Její název je Nová Zelená a má být paralelní k Pražské třídě a odvést z ní dopravu. Druhá třída má vést směrem na plánovanou Jižní spojku. Komunikace má procházet skrze oblast plynáren a územím Temešváru mezi železničními tratěmi až k plánované Jižní spojce. V plánovaném styku těchto komunikací je navrhována okružní křižovatka.

V areálu je mnoho parkovacích míst a u okolních domů se parkuje venku na ulicích podél obydlí. Zakázáno parkovat je pouze přímo na ulicích Pražská, Za Škodovkou a Koutníková, kvůli velké intenzitě provozu. Kryté parkoviště se nachází na druhé straně kolejí u obchodního centra AUPARK Hradec Králové. Hlavní pěší propojení je pěší zóna z centra, ale do oblasti za nádražím se dá dostat pouze nadjezdem nebo podjezdem.

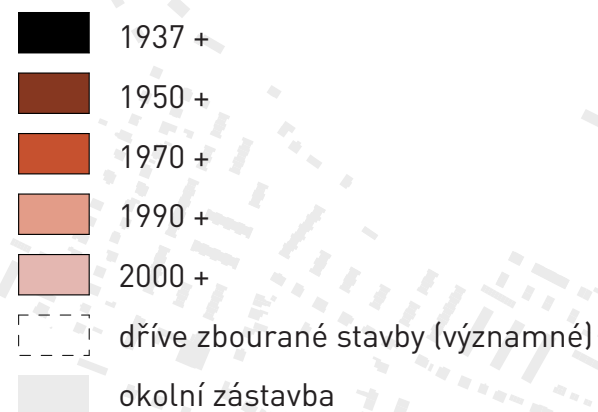


Železniční vlečky

Železniční vlečky jsou nedílnou součástí území a v některých případech ho dokonce přetvářely. Vlečky byly budovány pro snadnou dopravu materiálu pro průmyslové objekty. Proto je území vlečkami protkané. Většina průmyslových areálů v Hradci Králové je navázána na železnici.

Železniční vlečky areálu ZVÚ jsou napojeny na severní zhlaví hradeckého nádraží, kde se nachází odbočka. V území jsou vlečky vedeny až k nádraží ZVÚ u budovy Kavák. V tomto místě se vlečky větví a jsou vedeny k jednotlivým halám. U větších hal vlečka ústí přímo až do haly, aby mohl vlak zajet dovnitř. Nový areál ZVÚ Strojírny u Labského náhonu byl později dále připojen vlečkou přes ulici Za Škodovkou.

- řešené budovy
- okolní zástavba
- železnice a vlečky
- ohraničení řešeného území



Historie území

Areál strojíren byl v Hradci králové založen roku 1869. Původní malá strojírna se zabývala pouze drobnými opravami strojů a výrobou jednoduchých zařízení. Ekonomická krize v osmdesátých letech však přivedla podnik ke krachu. V té době vznikla v Praze nová firma, která Hradecké strojírny odkoupila. Díky velkému rozvoji a mnoha zakázkám se areál továrny rychle rozšiřoval. Nejvyspělejší byla výroba zařízení pro potravinářský ale i jiné výroby. Ačkoliv se podnik i nadále postupně rozrůstal, ani tak nestačil pokrývat poptávku po produktech. Majitelé rozšířili výrobu do jiných měst. Richard Sohr dokázal hradecký podnik dostat do strojírenského kartelu což mu velmi pomohlo k prosperitě. Strojírenský kartel se však před první světovou válkou rozpadl. Po dlouhém vyjednávání byl podnik včleněn spolu se strojírnami Škodových závodů do nově vytvořené společnosti, která později splynula se Škodovými závody v Plzni. Po vzniku Československé republiky strojírenství znovu získalo věhlas. Hospodářská krize vedla v hradeckém podniku k rapidnímu snížení počtu pracovních míst, a i tak mnoho ze zaměstnanců pracovalo pouze na částečný úvazek.

Za druhé světové války byl podnik pod nacisty, kteří požadovali jejich zapojení do zbrojařského průmyslu. Po osvobození a vzniku samostatné republiky se provoz zaměřoval na výrobu těžkotonážních chemických zařízení a napomáhal k obnově válkou zničeného Československa i celého SSSR.

Od názvu Škodovy závody se upustilo roku 1953, kdy byl podnik přejmenován na Závody Vítězného Února. V padesátých letech došlo ke značnému rozvoji areálu o další výrobní haly a pracovalo zde více než 5500 lidí. Po sametové revoluci byl podnik začleněn pod CHEPOS Brno a představovaly jeden z rozhodujících podniků československého strojírenství. V rámci několika vln privatizace však došlo k vlastnickému rozštěpení celého území. To zapříčinilo rozpad ZVÚ jako celku na jednotlivé menší části – například ZVÚ Engineering a.s., ZVÚ Chemie a.s., ZVÚ Strojírny a další.

Současný stav areálu

Velké tovární haly Škodových závodů se stále nacházejí za hlavním nádražím. Hlavní výroba již v halách nefunguje, ale mnoho staveb je buď částečně či úplně opraveno a probíhá zde omezená výroba či jiný druh provozu. Výroba stále více a více ustává. Bývalé učiliště zde je zrušeno. Některé z hal našli nové využití a další byly transformovány pro jiný účel. Zejména pro potřebu kancelářských prostor.

V jižní části před a za ulicí Pražskou se nachází zejména kanceláře a showrooms. Budova bývalé mědikovny je sídlem kuklenské prádelny. Vedle ní se nachází autoservis. Administrativní budova za vjezdovou branou je zrekonstruována a využívá se. Bývalé šatny pro zaměstnance nyní slouží také jako kancelářské prostory a jsou nabízeny k pronájmu. V protější hale stále probíhá výroba. Severní oblast areálu je roztržena a nachází se zde nové budovy a některé zrekonstruované. Východní část areálu slouží správě železnic jako depo a administrativní budovy, které jsou stále v provozu. Po rekonstrukci nádraží již tyto objekty nebudou využity. Vedle se v tovární budově nachází tiskové centrum a nedaleko je objekt Opatovické teplárny, který slouží jako náhradní zdroj. Největší hala v severní části patří společnosti RAVEN CZ a.s. a slouží k výrobě a distribuci hutního materiálu. V severní části se nachází několik novějších objektů, a to obchod firmy Koupelny Ptáček, Regio AUTO – prodej automobilů, benzinová čerpací stanice. Poslední blok spojuje několik menších prodejen a distributorů. V této části se nachází stará chátrající sýpka. I v této části je mnoho budov opuštěných a chátrajících. Za ulicí Koutníková se nachází budovy ČEZ distribuce a poté většinou zachovalé a špatně využívané malé tovární objekty mimo areál ZVU. Před Pražskou třídou jsou spíše kancelářské objekty a například showroom stavebnin Izomat a většina budov je v dobrém technickém stavu.

- neporušeno
- opraveno
- udržováno
- chátrající
- neopravitelné
- okolní zástavba

- ① Texon autoplachty
- ② ČEZ distribuce
- ③ Regio Auto - prodej automobilů
- ④ čerpací stanice Benzina
- ⑤ koupelny Ptáček
- ⑥ velkoobchod Raven
- ⑦ ubytovna Kavak
- ⑧ Tiskárna
- ⑨ sklad Veteránů
- ⑩ náhradní zdroj teplárny Opatovice
- ⑪ Kovárna a.s. - výroba kovů
- ⑫ Bobcat - půjčovna stavební techniky
- ⑬ autoservis
- ⑭ Eva Clinic - estetická klinika
- ⑮ Almet a.s. - výrobce motorů
- ⑯ Auto Kelly, administrativa
- ⑰ původní vstup do ZVU
- ⑱ Izomat stavebniny
- ⑲ Elektrodesign - ventilátory



Současné využití areálu

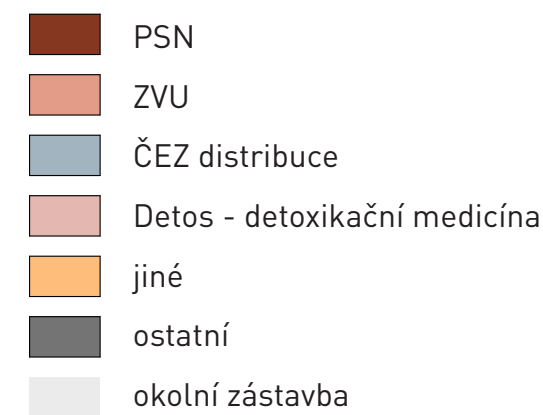
Velké tovární haly Škodových závodů stále na území stojí a dnešní stav celého areálu je v úpadku. Strojírenská výroba klesla a objem zakázek je minimální. Klesá množství kvalifikovaných pracovníků a zároveň se výroba přesouvá do zemí s levnější pracovní silou. Provoz nyní slouží především jako montovna jednotlivých dílů, zkušebna kvality a podobně.

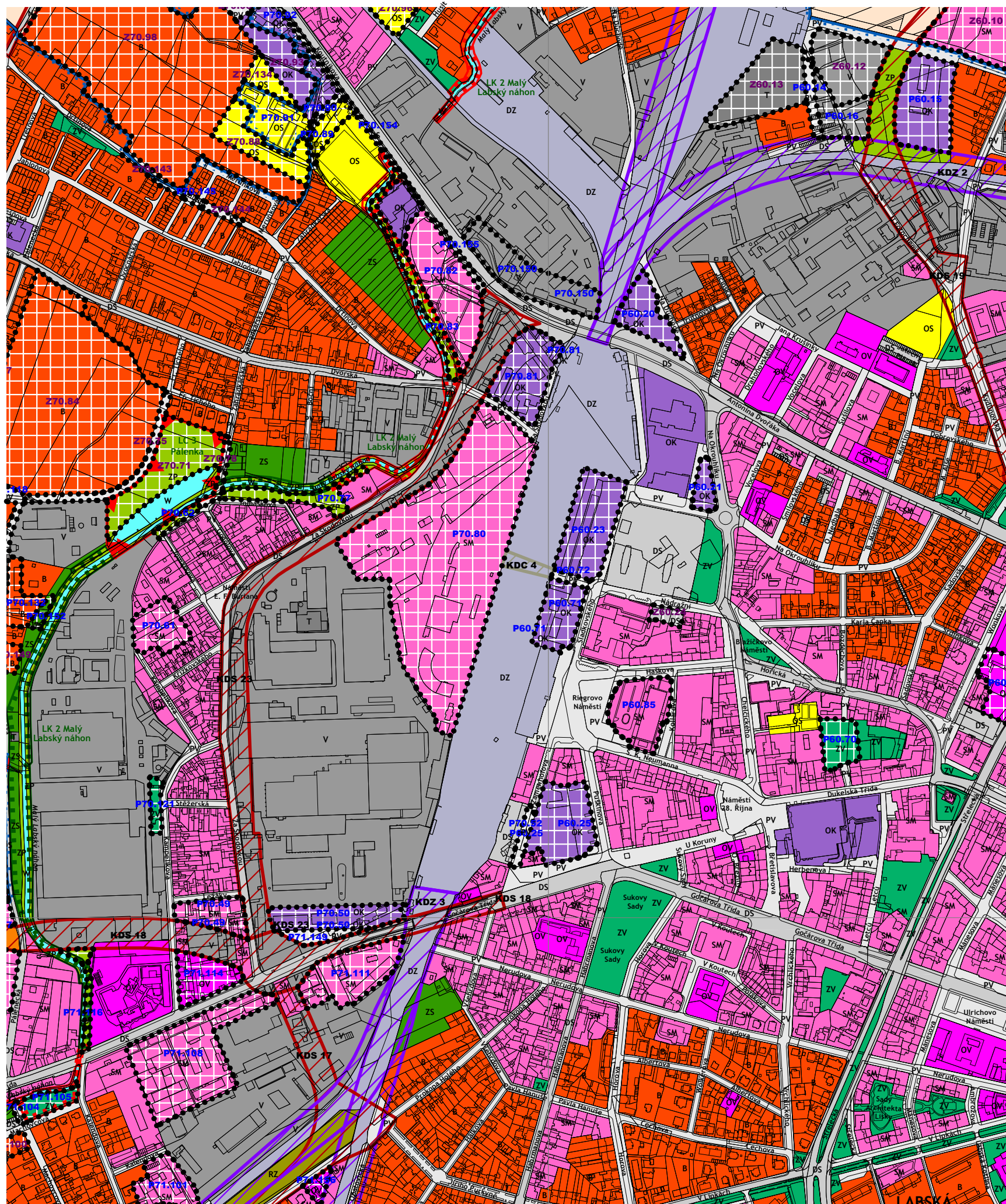
Nejvyužívanější částí areálu je Kovárna, které se stále daří a má potenciál zde ještě pár let zůstat. V oblastech mimo ZVU jsou spíše kancelářské budovy a budovy lehké výroby jež se sice dnes užívají, ale nevyužívají všechny budovy. I zdejší objekty ztrácí zákazníky a musí svou výrobu stále více přeorientovat a spíše budovy slouží jako sklady. Typologie zástavby je nahodilá a nedá se s ní pracovat do budoucna.

- administrativa
- depo Českých drah
- ubytování a bydlení
- výroba
- showroomy
- ostatní
- okolní zástavba

Majetkoprávní vztahy

Do roku 1989 byly veškeré budovy v areálu státním majetkem. Po Sametové revoluci došlo k privatizaci majetku a většina nemovitostí připadla do majetku ZVÚ a.s. Tato společnost se ovšem po velmi krátké době rozpadla na několik subjektů. Největšími jsou ZVÚ Strojírny, ZVÚ Kovárna. Tyto firmy vlastní velkou většinu budov a pozemků bývalého závodu. Z celého areálu bylo mnoho budov rozprodáno soukromým subjektům. Na severní části území je velká většina plochy rozdrobena mezi malé soukromé subjekty. Město má v plánu nastartovat přerod území, a proto musí vyřešit majetkoprávní vztahy. Město by chtělo některé objekty odkoupit a pomoci přestavbě. Mimo areál ZVÚ připadli po revoluci areály také soukromým firmám. Severní část má prakticky dva velké majitele, ale na jihu je majetkoprávní situace složitá a rozdrobena mezi mnoho vlastníků.





LEGENDA

PLOCHY PODLE VÝZNAMU

- PLOCHY ZASTAVITELNÉ
- PLOCHY PŘESTAVBY
- PLOCHY ZMĚN V KRAJINĚ
- PLOCHY ÚZEMNÍCH REZERV

KORIDORY

- KDS** KORIDORY PRO VEDENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ
- KDS-r** KORIDORY ÚZEMNÍCH REZERVY PRO VEDENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ
- KDZ** KORIDORY PRO VEDENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ
- KDZ-r** KORIDORY ÚZEMNÍCH REZERVY PRO VEDENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ
- KDC** KORIDORY PRO VEDENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

- | STAV | NÁVRH | ÚZEMNÍ REZERVA | |
|------|-------|----------------|--|
| | | | PLOCHY BYDLNÍ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - MĚSTSKÉ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ - VENKOVSKÉ |
| | | | PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA |
| | | | PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ |
| | | | PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ |
| | | | PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ - HRBITOVY |
| | | | PLOCHY REKREACE - PLOCHY STAVEB PRO HROMADNOU REKREACI |
| | | | PLOCHY REKREACE - PLOCHY STAVEB PRO RODINNOU REKREACI |
| | | | PLOCHY REKREACE - ZAHŘADKOVÉ OSADY |
| | | | PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ |
| | | | PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - SILNIČNÍ |
| | | | PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - ŽELEZNIČNÍ (DRAŽNÍ) |
| | | | PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - LETECKÉ |
| | | | PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY |
| | | | PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ |
| | | | PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ - VEŘEJNÁ ZELENĚ |
| | | | PLOCHY ZELENÉ SOUKROMÉ |
| | | | PLOCHY ZELENÉ PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU |
| | | | PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ |
| | | | PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ |
| | | | PLOCHY LESNÍ |
| | | | PLOCHY PŘÍRODNÍ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - PŘÍRODNÍ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - PŘÍRODNÍ, ZEMĚDĚLSKÉ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - SPORTOVNÍ |
| | | | PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ - VODOHOSPODÁŘSKÉ |
| | | | PLOCHY SPECIFICKÉ |

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- | FUNKČNÍ | NEFUNKČNÍ | |
|---------|-----------|---------------------------------|
| | | HRANICE BIOCENTRA |
| | | HRANICE BIOKORIDORU |
| | | KÓD LOKÁLNÍHO BIOKORIDORU |
| | | KÓD REGIONÁLNÍHO BIOKORIDORU |
| | | KÓD NADREGIONÁLNÍHO BIOKORIDORU |
| | | KÓD LOKÁLNÍHO BIOCENTRA |
| | | KÓD REGIONÁLNÍHO BIOCENTRA |
| | | KÓD NADREGIONÁLNÍHO BIOCENTRA |

HRANICE

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ K DATU 31.12.2014

PRVKY MAPOVÉHO DÍLA

- KRESBA KN

Územní plán

Stále platný územní plán je z roku 2000 a je pro nynější rozvoj Hradce Králové zcela nevyhovující. Nový územní plán, který se začal řešit v roce 2010, je ve fázi dokončování. Ve svojí práci se budu zaměřovat na nový územní plán, jelikož ten nyní platný má v tomto místě stále průmyslovou zónu.

Oblast za nádražím je novým územním plánem rozdělena 3 částmi. První část obsahuje zachování průmyslové oblasti za nádražím a stále využívání onoho území pro průmyslovou činnost. V dlouhodobém horizontu se uvažuje také se změnou územního plánu a přestavbou této oblasti na polyfunkční oblast. Druhá část je označena jako plocha smíšená obytná městská. Je to část průmyslové zóny navazující na první část ZVÚ. Tato oblast končí s ulicí Dvorská, kde se v blízkosti nachází také přechod přes kolejiště hradeckého nádraží. Tato oblast je součástí areálu ZVÚ, ale nachází se zde menší objekty. Další části této přestavbové oblasti se nachází u ulice Pražská na jihu řešeného území. Poslední část je roztržštěna na dvě zóny OK a SM v blízkosti výpadovky na Jaroměř neboli ulici Koutníková. Tyto oblasti jsou rozděleny nově plánovanou ulicí Za Škodovkou, která se má rozšířit a narovnat v nové křižovatce s ulicí Koutníková. Na druhé straně u ulice Pražská vznikne nový kruhový objezd. Na tento kruhový objezd bude napojena nová ulice Za Škodovkou a také ulice Nová Zelená, stará ulice Pražská, nově zrekonstruovaná Gočárova třída s podjezdem před hlavním nádražím. Jako poslední nová ulice K Temešváru, která vede jižně a má se napojit na novou Jižní spojku.

V návrhu jsem se zaměřil na to, aby nebylo nutné celý záměr vytvářet najednou a bylo možné ho budovat postupně. Také se zaměřuji na návaznosti do budoucna, aby bylo možné přestavovat další části průmyslových zón.

Plány do budoucna

Zde se nachází několik plánů, které by se měly v okolí zvoleného území realizovat a bezprostředně ovlivňují návrh a oblast Kuklen. Jedná se jak o urbanistické projekty, dopravní tak o soliterní budovy. Zejména urbanistické mají vliv na život v oblasti. Poté se ještě počítá se stavbami nových tříd Nová Zelená a K Temešváru, které odlehčí Pražské třídě.



Shopping park a bydlení Nová Zelená

V Kuklenách na okraji HK se připravuje velký projekt nákupního centra, obchody, bytové a rodinné domy i parkový pás. Proti plánu shopping parku jsou velké protesty, ale investor je v pokročilé fázi projektu. S tímto Projektem měla být podmíněna ulice Nová Zelená, ale zatím to tak nevypadá. Shopping park je první fáze a obytná zástavba fáze druhá.



F25



F26

Vysokorychlostní trať Praha - Wrocław
Dvoukolejná trať Velký Osek - HK - Choceň

Vznikne dvoukolejná trať s rychlostí až 160 km/h. Po realizaci proběhne přestavba železničního uzlu Hradec Králové. Poté dvoukolejná trať bude pokračovat až do Chocně také s rychlostí až 160 km/h. Trať má ulehčit hlavnímu koridoru přes Pardubice, urychlit cestování z Hradce Králové do Prahy



Dostavba dvoukolejné tratě HK - Pardubice

Dostavba poslední části dvoukolejné trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové se zpožďuje, ale je v plánu začít s realizací v roce 2025. Chybějící úsek je mezi hlavním nádražím v Hradci Králové a Opatovicemi nad Labem. Trať je plánována na rychlost 160 km/h a uleví poslednímu úzkému místu na trati. Vzniknou i nové zastávky na trati. Zrychlí se cesta mezi krajskými městy a zvýší se komfort cestování. Rozšíří se podjezd u nádraží ze stávajících dvou na tři pruhy. Rekonstrukcí projde také hlavní nádraží.



Hotel Clariion a Rieger plaza – náhrada za hotel Černigov

Černigov se nepodařilo zapsat na seznam památek a bude odstraněna. Místo ní vznikne nový hotel s kanceláři a kongresovým centrem. Nová budova tvoří blok s jednou vyšší věží. Budova počítá s komerčním parterem.



F29

Nové Kukleny - vize proměny Kuklen

Tato vize navazuje na řešené území za nádražím a počítá s proměnou Kuklen do roku 2030. Vzniknou zde nové obytné domy a parky zejména u malého labského náhonu. V centrálním prostoru Kuklen zůstane zachována bývalá koželužna a vznikne zde náměstí. Přestavované území má téměř 15 ha. Vzniknou zde také nová hřiště a celková úprava a rozšíření území. Na náměstí u koželužny vznikne domov pro seniory a park. Kukleny jsou v tuto chvíli velmi zanedbanou částí Hradce Králové a tento projekt to má napravit. Projekt je rozdělen na více etap.



F30

Jižní spojka

Jižní obchvat Hradce Králové, který má spojit dálnici D11 a sjezd u Kuklen s výpadovkou na Pardubice a poté v budoucnu přemostit Labe a vyústit v oblasti Třebše. Spojka by měla ulevit přetížené Pražské ulici a Gočárově třídě v Hradci Králové a celkově zlepšit dopravní situaci v centru a v Kuklenách

Shrnutí analýzy

Velikost města je jeho velkou výhodou. Je spádovou aglomerací pro mnoho obyvatel v okolí a nachází se zde veškerá potřebná občanská vybavenost. Benefit je blízkost Pardubic, s nimiž tvoří prakticky souměstí a aglomeraci s téměř 300 tisíci obyvateli. Město má kvalitní dopravní síť založenou na historii. Díky dálnicím a železnici jsou okolní města snadno dosažitelná. Pardubice mají dostupnost cca 15 minut jízdy a Praha okolo hodiny. Kvalitní vnitřní síť silnic funguje znamenitě, ale je na hraně kapacity.

Ve městě se nachází kvalitní občanská vybavenost. Hradec Králové nabízí výběr z mnoha základních, středních a vysokých škol a je považováno za studentské město. Je zde také velká krajská nemocnice a polikliniky pro široké spádové okolí s kvalitní zdravotní péčí a komerční vybavenost všeho druhu od velkých obchodních center po malé specializované obchody.

Velkou výhodou města je velké množství zeleně a rekreačních ploch. Ať už se jedná o parky v centru či Hradecké lesy, které slouží k odpočinku a sportu širokému okolí. Kvalitní zeleň ovšem chybí na předměstích a spolu s ní i kvalitní veřejná prostranství. Sportovního zázemí a vyžití je dostatek, jak pro profesionály, tak pro amatéry.

Město má v centru ucelený systém veřejných prostranství, ale tento řád se vytrácí se vzdáleností od centra. Problémem je nedostatek veřejných ploch na předměstích, kde sídliště slouží spíše k přes-pá-vá-ní či práci, nikoli k trávení volného času.

Velkým problémem je pomalé a nekoncepční zavádění změn do města. Na některé potřebné projekty se čeká přes 30 let. Například rekonstrukce Velkého náměstí. A dále jsou tu nekoncepční projekty, které jsou rychle zrealizovány za pár let a zničí potenciál území. Tento stav se snaží zlepšit nový územní plán, který stále čeká na schválení. Ale vzhledem ke snaze začlenit do plánu mnoho připomínek a návrhů, jsou některé oblasti špatně řešeny. Město se málo snaží zastavovat volné plochy uvnitř města a dochází k neustálému rozpínání do okolní krajiny. S tím souvisí problém postupného stárnutí a vylidňování zejména centra města. Město má obrovský potenciál v plochách v širším centru. Jsou zde brownfieldy s částečnou výrobou, velké plochy polí a zeleně s možností zástavby a přetvoření v plnohodnotnou součást města.

V západní části města u nádraží, okolo řešeného území, je tento kontrast velmi patrný. Veškerá veřejná i občanská vybavenost a veřejné prostory se nachází v centru u hlavního nádraží. Za železnicí je minimum vybavenosti a prakticky žádné kvalitní veřejné prostory. Areály jsou uzavřeny do sebe a bytová zástavba nemá žádné prostory pro setkávání. Vybavenost tvoří pouze školy a nejnnutnější obchody. Je zde obrovský potenciál vybudování kvalitní městské zeleně podél vody, avšak zatím je toto území ne-vábné.

Propojení s centrem je pouze pomocí vytižených komunikací, jež jsou dopravně dávno za svojí maximální kapacitou. Proto do této zmiňované části nepřichází prakticky nikdo, kromě místních lidí a zaměstnanců. Obslužnost MHD je také nedostatečná, a to zejména díky nízké hustotě zástavby a nevhodnému plánování dopravy. Město se staví k oblastem okolo železnice zády a ponechává je ladem. Je nutné toto změnit, propojit tato území s centrem a zkvalitnit veřejné prostory a občanskou vybavenost. Díky tomu se pozvednou celé čtvrtě a může zde vyrůst kvalitní mix zástavby.

Město Hradec Králové má potenciál být kvalitním městem pro život. Není potřeba mnoho, neboť má kvalitní historický základ, na němž může stavět. Je potřeba koncepčně doplnit stávající zástavbu, opravit chátrající části a dokončit kvalitní projekty ve městě. Hlavním úkolem je dobře pracovat s množstvím veřejné zeleně ve městě a vytvářet nová hodnotná veřejná prostranství, zejména ta lokální. Město má dobře našlápnuto, ale je zde mnoho problémů, s nimiž je nutné se vypořádat.

Fotodokumentace



Haly ZVU



Hala Raven



Nadjezd nad železnicí



Vlečky u budovy elektrárny Opatovi-
ce



Bývalá sýpka



Odstavné koleje u vlakového depa



Labský náhon



Jeřábová dráha a přechod přes ulici



Sever území u nadjezdu



Za vlakovým depem

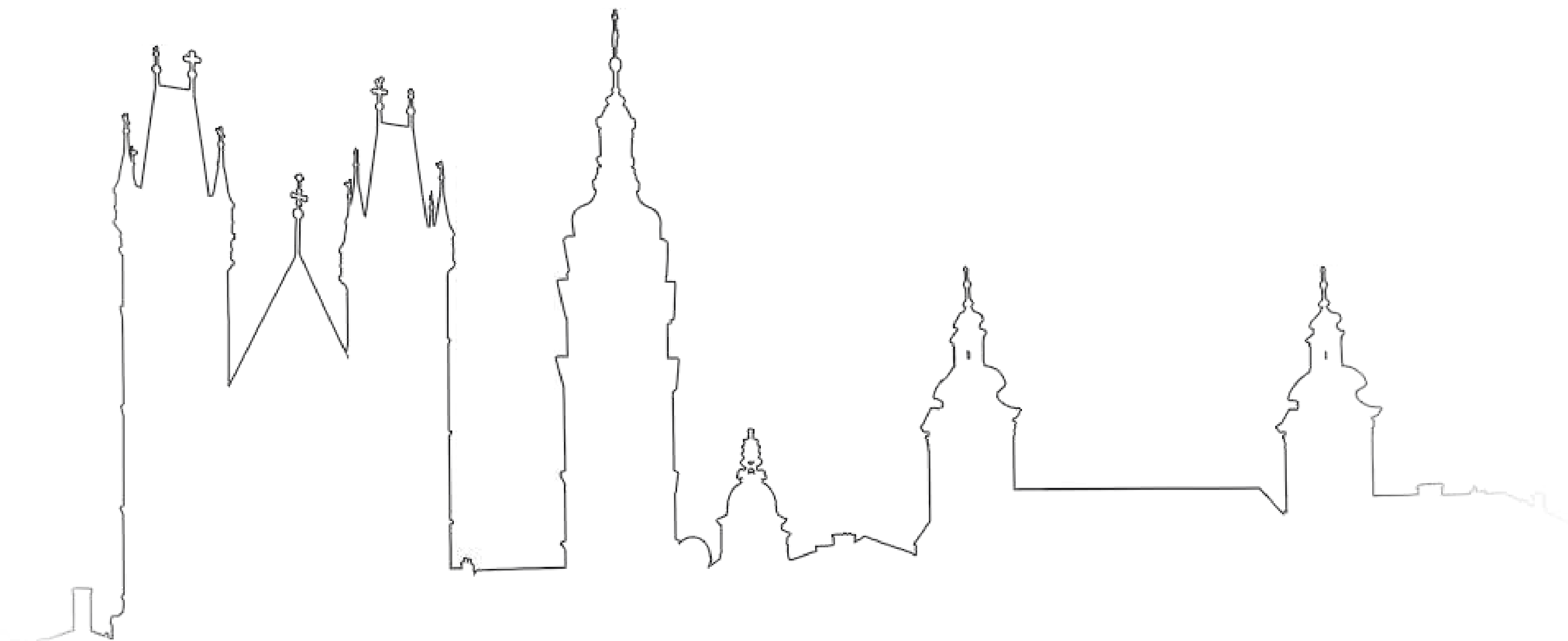


Budova tiskárny



Budovy na ulici Za Škodovkou

Téma návrhu



Téma

Téma práce je urbanistické řešení rozvojové plochy za areálem hlavního nádraží v Hradci Králové. Jedná se o přestavbu průmyslové zóny v novou městskou čtvrť a její začlenění do města. Cílem je navrhnout novou městskou čtvrť dle představ udržitelného města a nabídnout alternativu k dalšímu rozšiřování města za jeho hranice.

Představa udržitelného města je aplikovaná na řešené území. Úkolem je zohlednit ekologické principy s městským uspořádáním, zvýhodnění dobré dostupnosti městské infrastruktury. Dobrý mix dopravy s preferencí pěších a cyklistů s návazností na MHD. Město pro všechny věkové a sociální skupiny. Bezpečné město s živými veřejnými prostranstvími a vyžitím pro jeho obyvatele. A také mix funkcí ve městě, kde bude každý mít možnost najít, co potřebuje.

Tyto principy aplikuji na území o velikosti 54 ha a mým cílem je začlenit toto území zpět do města a smazat bariéru železnice jakožto neprostupné překážky.

Vztažení k územnímu plánu: Dané území je v novém územním plánu určeno jako přestavbové, ale oproti původním návrhům pouze část. Konkrétně jako plochy smíšené obytné a plochy občanské vybavenosti – komerční. Návrh si z územního plánu bere podklad, ale je uvažováno s budoucím utlumením zbylé výroby a poté bude celé území určeno na přestavbu. K území jsou připojeny i další oblasti výroby a návrh je připraven na budoucí přestavbu zbylých ploch výroby v oblasti.

Úvod k návrhu

Téma práce je urbanistické řešení rozvojové plochy za areálem hlavního nádraží v Hradci Město se rozprostírá do krajiny a lidé mizí na okraje a do satelitní zástavby, což tvoří pro město problémy dopravní, sociální i ekologické. Proto bych chtěl nabídnout alternativu. Pomocí přestavby brownfieldu v širším centru ukázat cestu, že ve městě je mnoho prostor, jež se dají změnit. Je potřeba transformovat území, která jsou špatně využívána a znovu je začlenit do města. Chtěl bych ukázat, že ani velké dopravní tepny nemusí být překážkou a město může být přes ně propojeno. Návrhem měním neutěšenou chátrající oblast v plnohodnotnou součást města s místy pro práci, bydlení, rekreaci i sport se snadnou dostupností do centra bez nutnosti používat soukromé automobily. Pomocí hesla ZPĚT DO MĚSTA, bych chtěl ukázat cestu zastavení rozšiřování měst do krajiny.

Problematika území

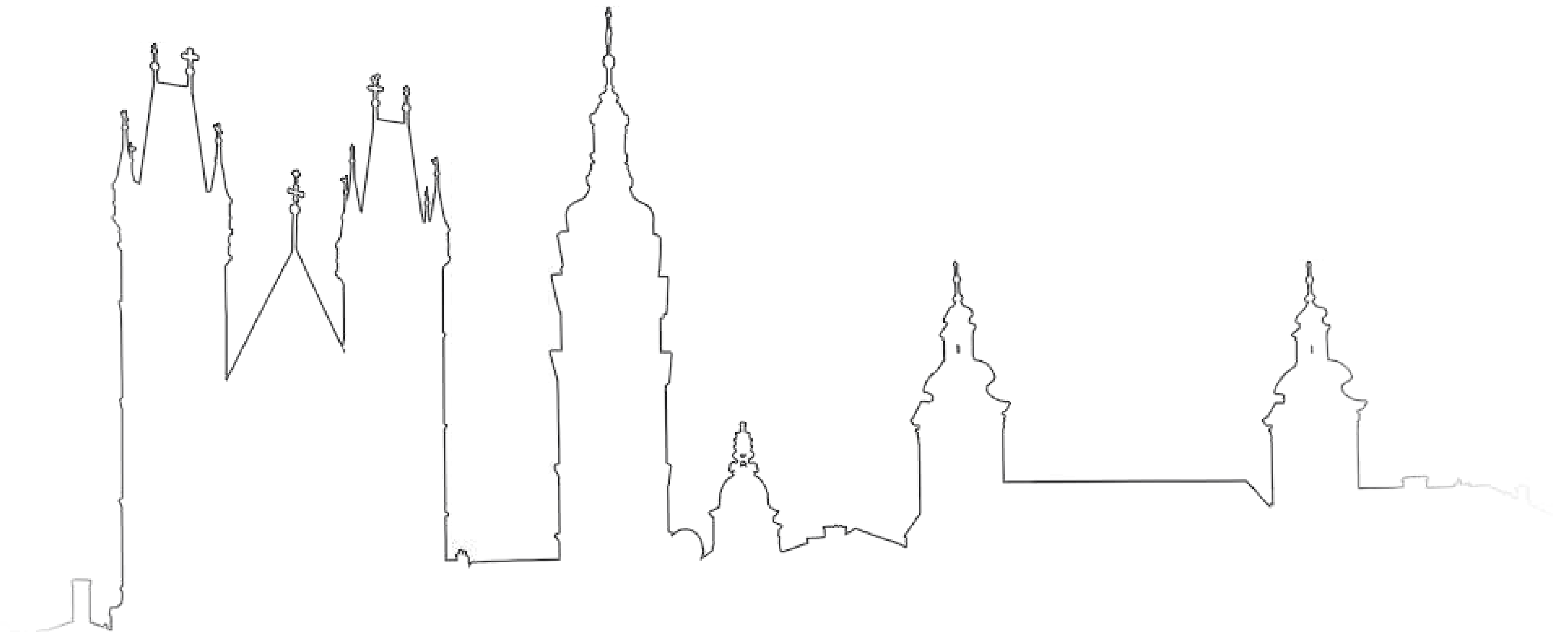
Oblast za areálem hlavního nádraží tvoří prostorově i typologicky rozštěpené území. Část Plotiště nad Labem má své centrum až za železniční tratí na Hořice a okolo Koutníkovy ulice tvoří rozpadlou strukturu střídající průmyslové areály, showroomy a rodinné domy. Část Svobodných dvorů je prakticky pouze satelitní městečko sloužící jako noclehárna bez jakéhokoliv centra či možnosti setkávání. A poté zde jsou Kukleny. Nesourodá struktura bez jasného centra, společenských prostor a systému. Centrum Kuklen s náměstím je velmi vzdáleno od řešeného území a zbytek tvoří pouze zástavba okolo hlavních ulic.

Celkový pohled na území je žalostný. Neexistující či rozbité chodníky, nejsou zde zelené plochy k rekreaci či místa setkávání. Velké území zabírají průmyslové areály oddělené od okolí zdmi. Obyvatelstvo těchto částí za železnicí je uzavřeno do sebe bez komunitních aktivit.

Změna by mohla nastat vybudováním kvalitních veřejných prostranství. Největší potenciál má Labský náhon, jež prochází územím. Dalších volných prostranství na kultivaci jde zde nepřeberné množství. Labský náhon skýtá možnost vytvoření promenády podél vody s rozšířením pro náměstí a parky. Promenáda by se tak stala místem setkávání, ale také dopravní tepnou. Ve Svobodných dvorech je zapotřebí vytvořit centrum oblasti s potenciálem setkávání uprostřed obce s dobrým napojením k Labskému náhonu.

Samotné propojení města a oblasti za nádražím je nejdůležitější pro danou oblast. Návrh by měl redukovat bariéru železnice na minimum. A také by měl propojit oblasti s potenciálem a jednotlivé městské části s centrem města.

Konzept



01- Zelené linie

Území je uzavřeno dvěma silnými prvky – železničními tratěmi a Labským náhonem. Podél těchto os vznikají liniové parky s rekreačním a dopravním potenciálem. Tento prvek se jakožto zelený pás vine krajinou a spojuje jednotlivá místa zájmu a další území. V nejužším bodě mezi těmito zelenými pásy vzniká městský park propojující obě linie a tvořící středobod zeleného konceptu místa.



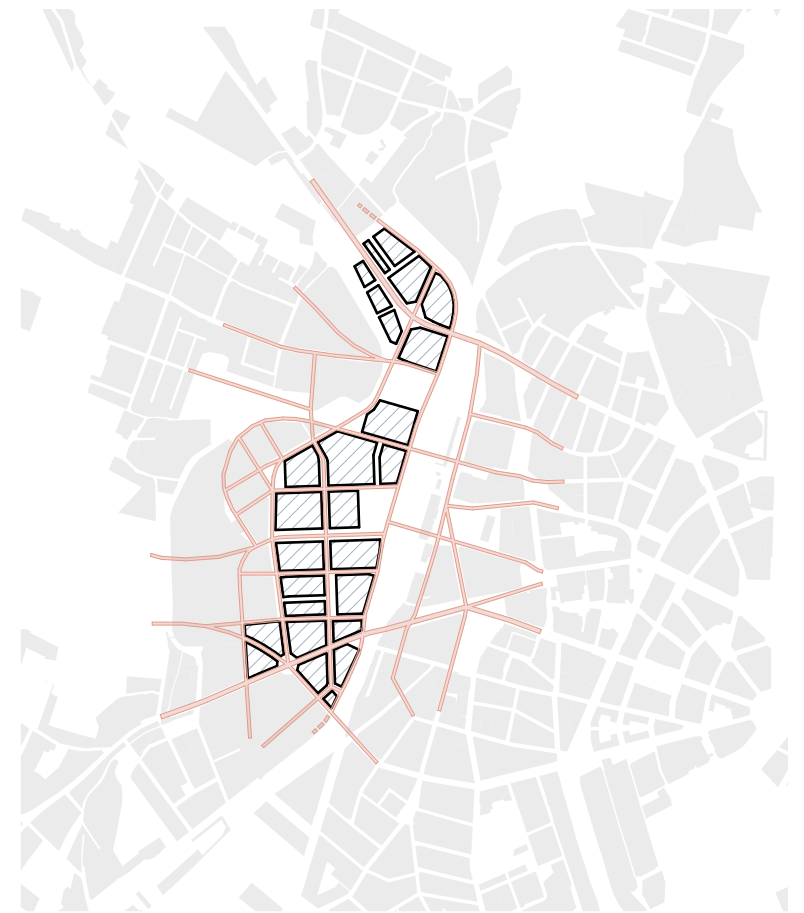
02- Veřejná prostranství

V projektu je vytvořena soustava veřejných prostranství s různou hierarchií. Racionální lokální prostranství s dvěma čtvrtově důležitými a jedním centrálním. Tyto prostranství jsou propojeny do sítě s vzájemnou návazností. Jednotlivá místa mají daný charakter a důležitost.



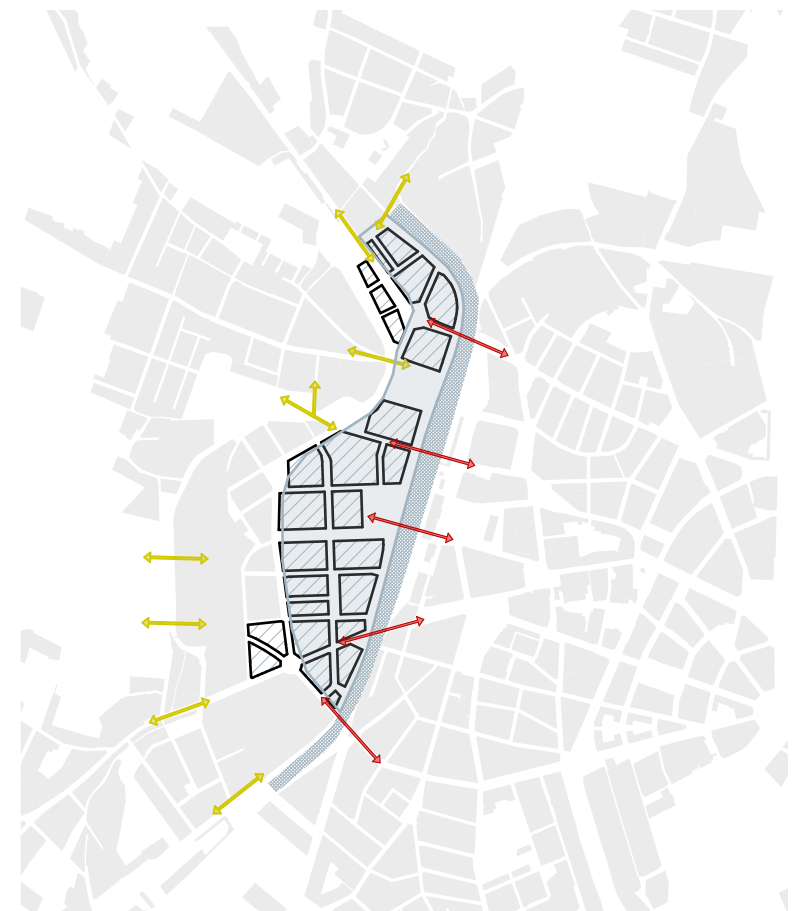
03- Struktura

Členění území vychází z jasné struktury rodinných domů v sousedství a dělení struktury v centru před nádražím. V tomto mixu jsou zohledněny prvky průmyslového areálu, které dohromady tvoří jasnou strukturu. Velikost bloků zapadá do dané struktury a určuje srozumitelnost území. Členění se opírá o dané ulice Za Škodovkou, Pražská a Koutníkova a zapojuje je do městské struktury.



04- Spojení

Navrhované území propojuje mnoho částí dohromady a stává se centrem oblasti za nádražím. Vytváří a zlepšuje spojení do centra města a zmenšuje bariéru železnice na minimum. Buduje nové propojení Kulklen, Svobodných dvorů a Plotiště nad Labem. Smazává bariéru průmyslového areálu a hlavních komunikací, jež jsou odděleny od okolního života. Mezi tyto části vkládá kompaktní území, aby je všechny propojilo. Podporuje další rozvoj města a přeměnu dalších průmyslových areálů.



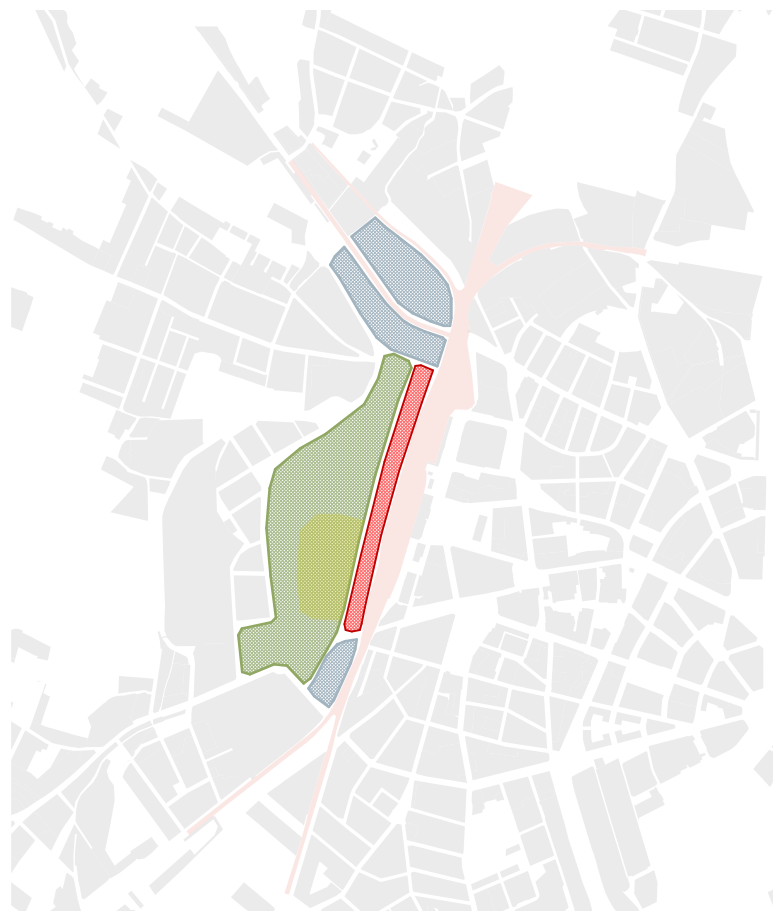
05- Koncepce

Hlavní myšlenkou je vytvoření kompaktního města a zahuštění v blízkosti centra. Přestavba průmyslových oblastí v širším centru na plnohodnotnou součást města a zlepšení prostupnosti území. Zabránění postupnému se rozrůstání města do krajiny a snaha vytvoření města krátkých vzdáleností. Základem je zlepšení prostupnosti přes železniční tratě a vymazání linií jež odřezávají části města od jeho centra. Důležité je začlenění krajinných prvků a zeleně podél Labského náhonu.



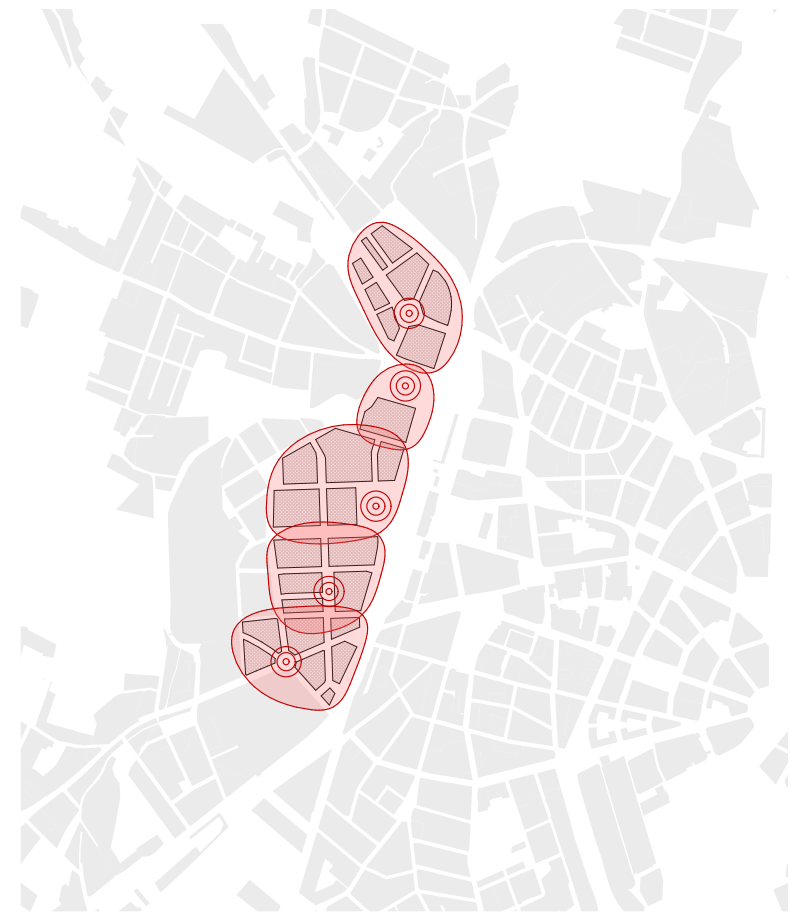
06- Typologie

Cílem je zahuštění a zastavění městskou strukturou. Základní typologií jsou bytové domy s velkou rozmanitostí bytů pro mnoho sociálních vrstev, aby vznikl zdravý mix. Tato typologie je doplněna řadovými domy odcloněnými od hlučného prostředí. U hlavní silnice a železnice jsou do mixu vloženy polyfunkční a administrativní budovy, aby odclonily hlukovou zátěž a doplnily území jakožto multifunkční čtvrť.



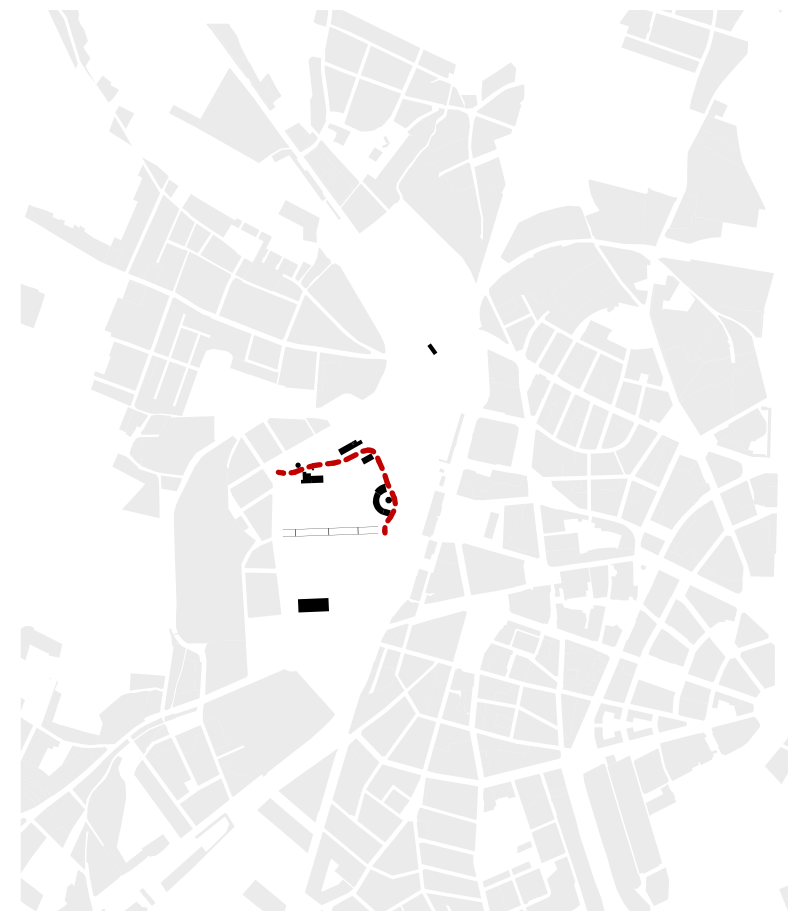
07- Členění

Území je členěno do jednotlivých oblastí, které mají vlastní charakter. Rozděleno je na čtyři části, každé s vlastním centrálním a společným bodem. První na jihu podél ulice Pražská s centrem okolo kruhového objezdu na propojení nových ulic. Druhá jižní část zvoleného území po jeřábovou dráhu s nižší zástavbou, klidným bydlením a centrem před velkou výrobní halou. Třetí je centrální část s pěšími vstupy do území, velkými otevřenými bloky a centrem okolo bývalé točny. Čtvrtá je podél ulice Koutníkova s vyšší zástavbou, odcloněnými bytovými domy od komunikace a centrem okolo křižovatky ulic Koutníkova a Za Škodovkou. Mezi těmito je ještě pátá část. Tou je školní blok s městským parkem a návazností na liniové parky.

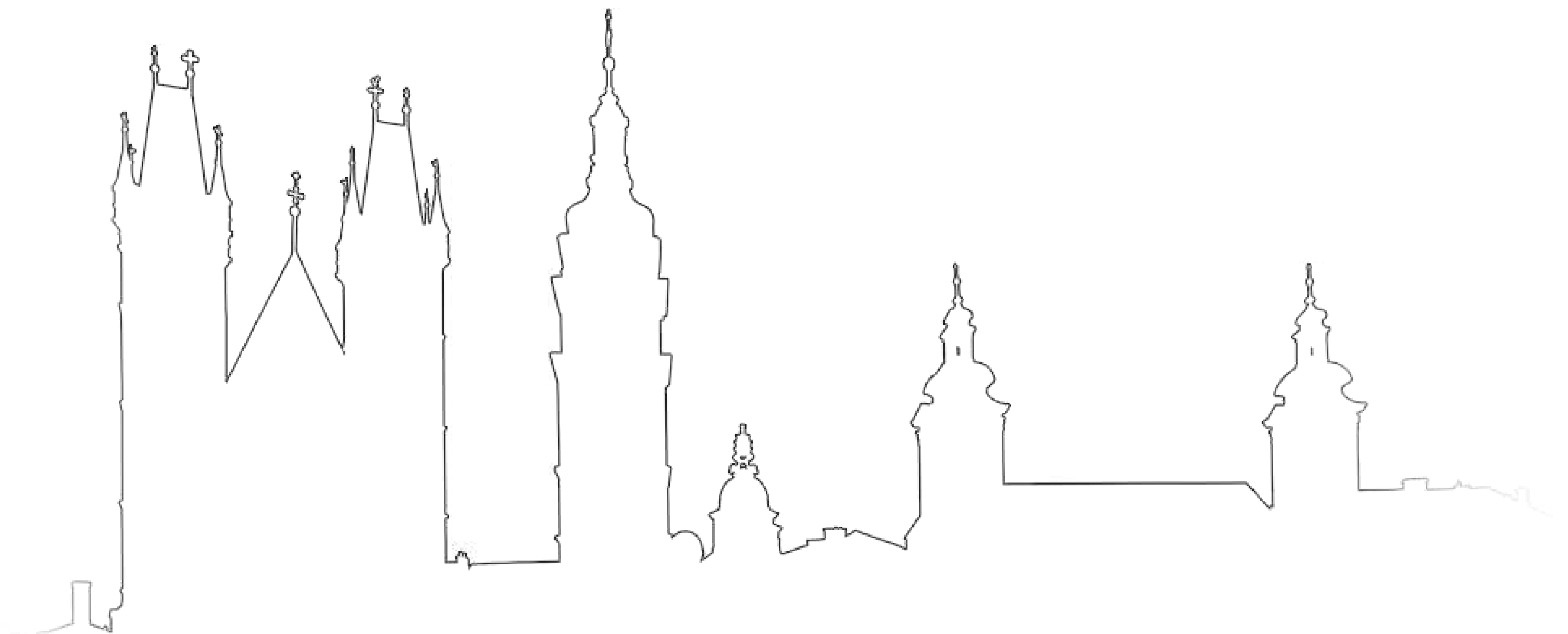


08- Stezka historie

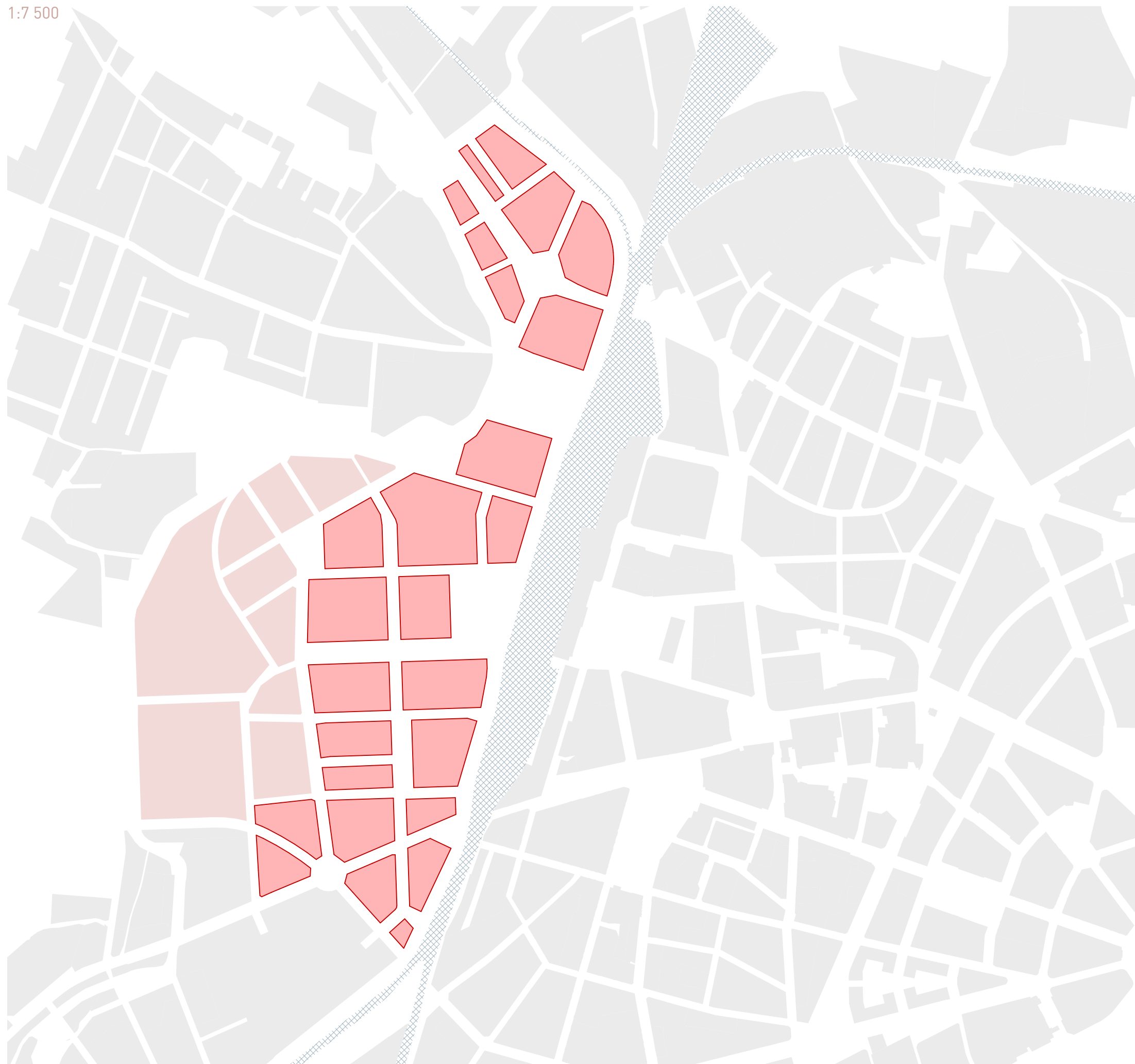
Jednou z hlavních os pohybu jsou otevřené bloky, v nichž se vždy skrývá historická budova s veřejnou funkcí. Tyto bloky je možné použít jako zkratku pro průchod územím či využít navrženou strukturu a poznat zachované bohatství území a jeho nové využití. Zachované budovy nejsou vidět na první pohled, vždy pouze nějaká část a na to aby byly objeveny, se musí člověk vydat do tajů jednotlivých vnitrobloků.



Návrh



Širší měřítko



Bloková struktura

Nové bloky doplňují městskou strukturu a vytváří čitelnou strukturu za vlakovým nádražím. Nová oblast navazuje svojí podobou na městské centrum za železnicí a stává se součástí města. Zástavba navazuje na čitelnou strukturu oblasti rodinných domů v sousedství a předpokládá přestavbu druhé průmyslové oblasti za rodinnými domy. Rastr bloků navazuje na okolní struktury a předjímá budoucí možnosti napojení. Bloky vytváří rozhraní města, krajiny a železnice. Struktura spojuje dvě části města odtržené nádražím.

- stávající stavební bloky
- upravené stavební bloky - budoucí rozvoj
- navrhované stavební bloky
- železnice

Hierarchie veřejných prostranství

Veřejná prostranství jsou kategorizována dle významu pro město. Výřez je určen oblastí bezprostředně ovlivňující navržené území. Nově vytvořená prostranství jsou začleněna do systému náměstí a dotváří narušenou městskou strukturu v oblasti. Nová prostranství netvoří významná místa pouze pro novou čtvrť, ale také pro oblasti Svobodných dvorů a Kuklen, které v blízkosti žádné větší prostranství nemají. Snahou bylo smazat hranici železnice, jež rozdělovala město na centrum plné živých veřejných prostranství a periferii za železnicí bez základních veřejných prostranství. V oblasti Svobodných Dvorů a Kuklen je vyznačeno jejich lokální centrum, jež je potřeba upravit, aby se jím opravdu stalo. Významná prostranství zejména celoměstského a čtvrtového významu jsou formálního charakteru. Lokálně významná místa se dělí na formální a neformální zejména dle charakteru zástavby. Místní prostranství bývají neformální. Do hierarchie jsou zahrnuta lokálně významná vnitrobloková prostranství. Jedná se o veřejně přístupné vnitrobloky s občanskou vybaveností uvnitř.



- ulice celoměstského významu
- celoměstský význam
- čtvrtový význam
- lokální význam
- místní význam
- stávající prostranství
- navrhovaná prostranství
- stávající prostranství s potenciálem
- železnice
- zelené veřejné prostranství
- veřejné prostranství

- navrhovaná městská zeleň
- stávající městské parky
- vnitroblokové parky
- městská zeleň



System městské zeleně

Základní systém zeleně v Hradci Králové je soustředěn okolo řek a vodních toků a do Hradeckých lesů. Blíže k řešené oblasti je zeleň soustředěna do menších ostrůvků. Větší celky zeleně jsou vzdáleny a vyčleněny mimo město. Jedná se zejména o soustavy písniček a lesy za hranicí města. Uvnitř města jsou větší městské parky a zeleň u řek. Návrh tuto ideu aplikuje a rozšiřuje. Vzniká zde jeden park městského charakteru a poté lineární parky podél vodního toku a železnice. Liniové parky slouží zejména k dopravě po území či k vzdálenějším oblastem zeleně a napojují se na linie prostupující městem. Důležitým atributem parků je rekreace či sportovní vyžití.

① Park u školy

Park městského typu s mlatovým povrchem a travnatými ostrovy se stromy. V parku se nachází velké množství veřejné vybavenosti

② Liniový park u železnice

Park odděluje navrženou strukturu od železniční dopravy. Propojuje celé území zejména pro pěší a cyklistickou dopravu. Tvoří ho také terénní zlomy, kvůli odclonění hluku a atraktivitu. Na severu napojen na park u Labského náhonu a na jihu plánované pokračování podél železnice na Prahu a Pardubice, kde se nachází rekreační oblasti.

③ Park u Labského náhonu

Liniový park podél náhonu je dopravní a rekreační osou celé oblasti za nádražím. Spojuje rekreační oblasti u Labe a na severu propojuje městské parky a na jihu míří do rekreační oblasti směrem na Opatovice nad Labem. Liniový park je rozšířen na několika místech o venkovní posilovnu, hřiště, posezení či možnost rekreace. Na západ je plánované spojení podél Chalupecké svodnice. Tyto dva liniové parky uzavírají celou rozvojovou oblast za nádražím zeleným okruhem.

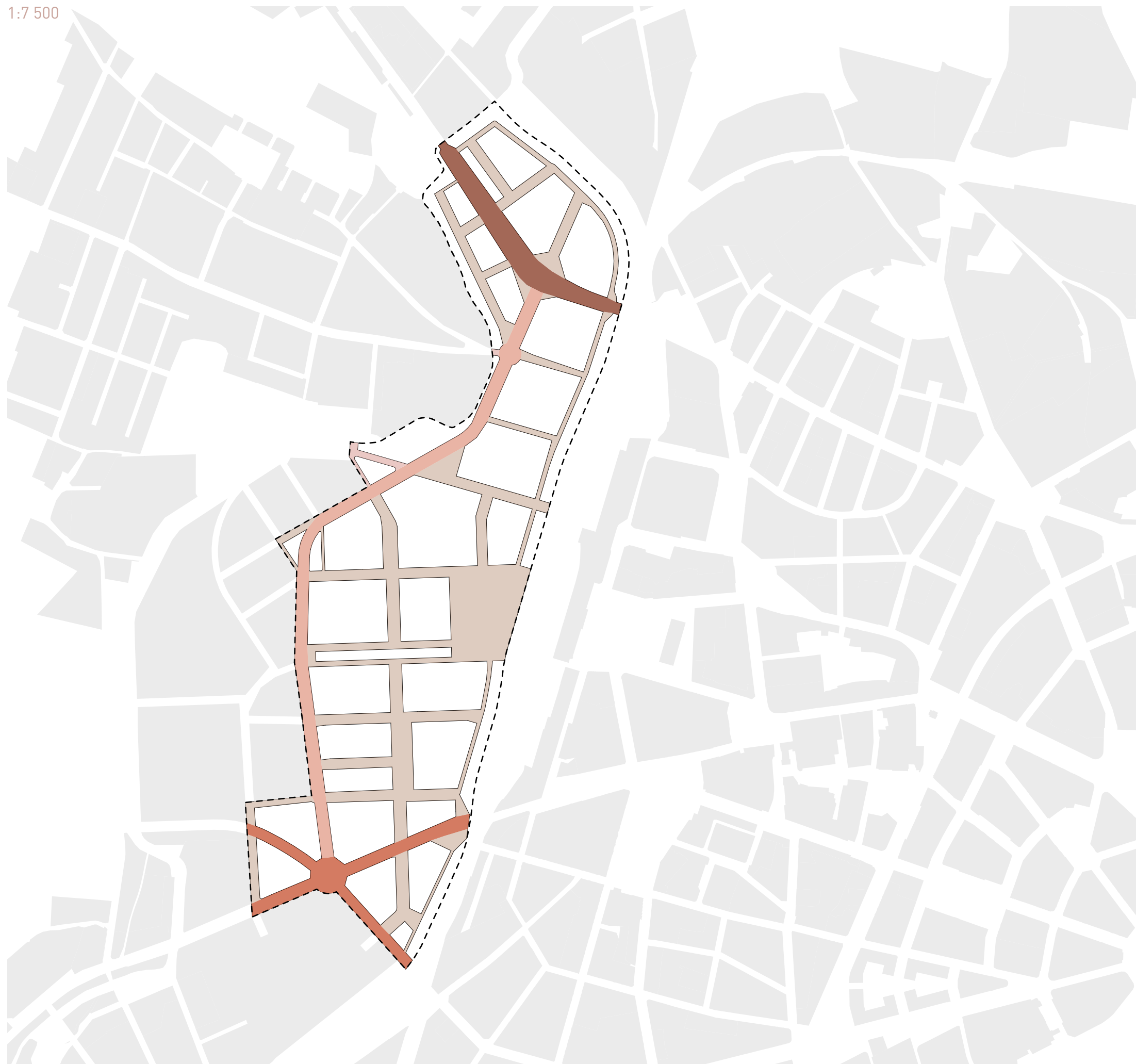
④ Náměstí E. F. Buriana

Zelené náměstí rozdělené ulicí Za Škodovkou je zelenou oázu se stromy mezi městskou bytovou strukturou a nízkopodlažní rodinnou zástavbou.

⑤ Pod jeřábovou dráhou

Parková ulice pod jeřábovou dráhou je městský liniový park. Tvoří prostor pro korzování pěších a cyklistů a také místo pro relaxaci a odpočinek. Je zde hřiště, místo pro posezení a zahrádky restaurací. Doplňen o vodní plochu pod industriálním dědictvím.

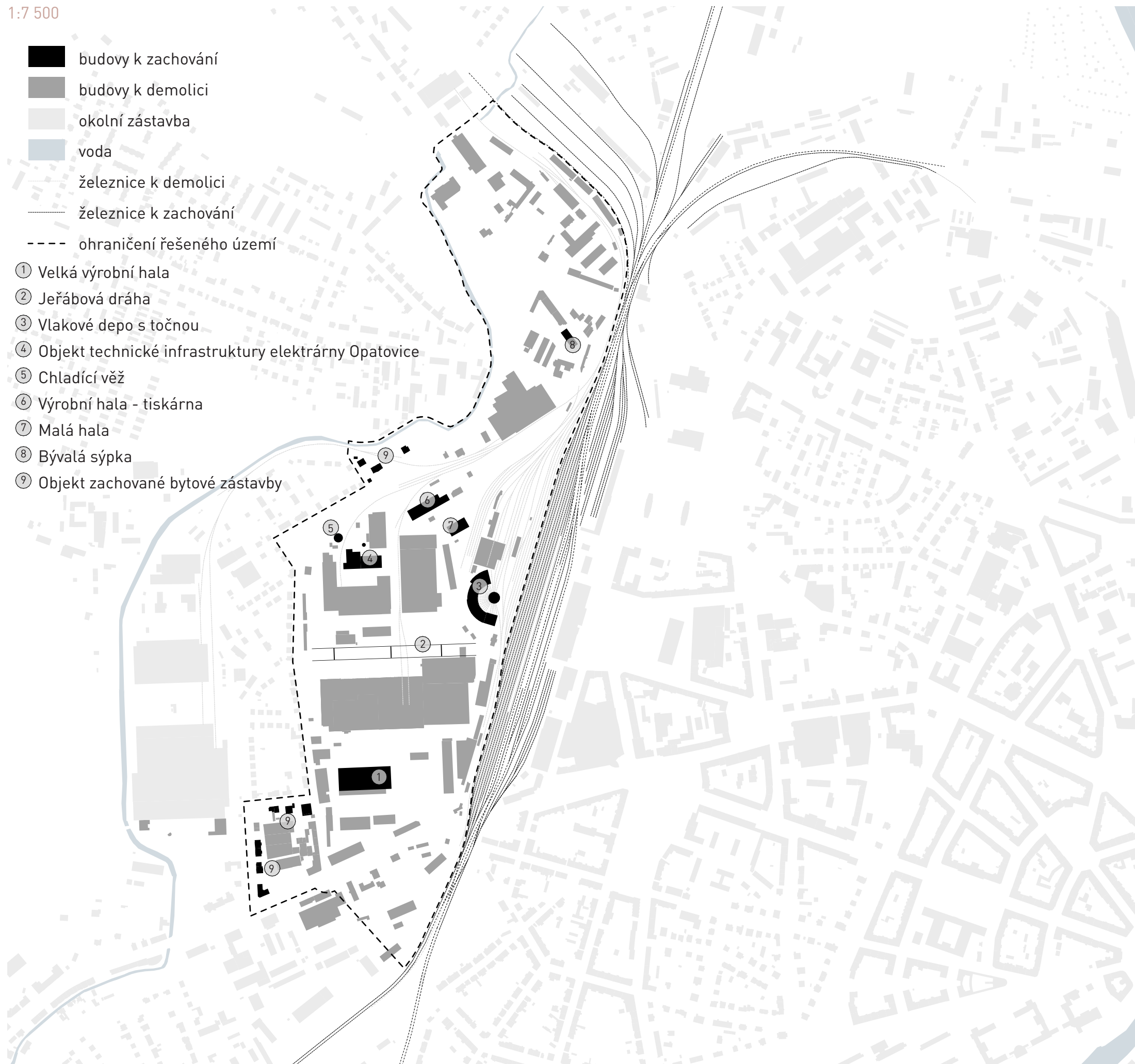
Měřítko území



Hierarchie ulic

Hierarchizace ulic slouží pro lepší orientaci v území. Určuje důležitost komunikací nejen v daném území, ale zejména celoměstsky, se vztahem k území. Komunikace jsou rozděleny do 6 kategorií podle důležitosti, se započítáním pravděpodobné intenzity dopravy. Členění je na místní, lokálně významnou, čtvrtově významnou, celoměstsky významnou a celostátně (krajsky) významnou. Toto členění bylo zvoleno v důsledku velkého množství druhů komunikací různého významu. Územím prochází silnice 11 s celostátním významem ve čtyřpruhovém uspořádání. V území se také střetávají nové celoměstsky významné komunikace nepostradatelné pro fungování města.

- celostátně (krajsky) významná silnice
- celoměstsky významná ulice
- čtvrtově významná ulice
- lokálně významná ulice
- místní obslužná ulice
- okolní zástavba
- ohraničení řešeného území



Demolice v území

V území se nyní nachází velké množství průmyslových objektů minimálně využívaných. V projektu ponechám několik těchto objektů, aby utvářely industriální ráz území. Zachované stavby budou transformovány na novou funkci, aby mohly být začleněny do městské struktury. Nevhodné objekty k transformaci budou zdemolovány. Zachované stavby budou očištěny o neestetické přístavby. Tyto budovy budou odkazovat na průmyslovou historii místa a zachová se tak charakter území a jeho duše. Projekt se také zabývá železničními vlečkami a zrušenými kolejemi hlavního nádraží. V projektu jsou zachovány některé části kolejí pro dokreslení ducha místa.

Přestavba území zruší historický vstup do areálu, ale místo je zachováno jako vstup do území, jelikož hlavní příchozí místo se mění.

[1] Velká výrobní hala je očištěna o přístavbu a je plánována pro dvě možné funkce – sportovní hala či muzeum dopravy a industriální techniky. [2] Objekt jeřábové dráhy je očištěn a má estetickou funkci s možností částečného zakrytí či potažení popínavými rostlinami. [3] Budova vlakového depa je rozdělena na tři části. První kancelářská stavba bude sloužit jako objekt s občerstvením a restaurací a také jako čekárna a objekt pro účely nádraží, aby nebylo nutné docházet do hlavní budovy. Prostřední část slouží jakožto muzejní část se zachovanými prvky depa případně s lokomotivou s možností posezení. Z třetí části zbude pouze střecha na sloupech, která zastřešuje vstup dále do území. [4] Objekt elektrárny Opatovice je zachován a slouží svému účelu i nadále – v budoucnu může být přestavěn dle regulačního plánu. [5] Chladicí věž je zpřístupněna a uvnitř je vytvořena konstrukce pro možný výstup na chladicí věž. [6] Výrobní hala – tiskárna je přestavěna na komunitní centrum s knihovnou. [7] Malá hala bude zcela vyprázdněna a bude tam zřízena galerie s kavárnou. [8] Bývalá sýpka už je nyní rekonstruována a bude zde zřízeno společenské centrum s několika sály a coworkingové centrum.

① Velká výrobní hala

② Jeřábová dráha

③ Vlakové depo s točnou

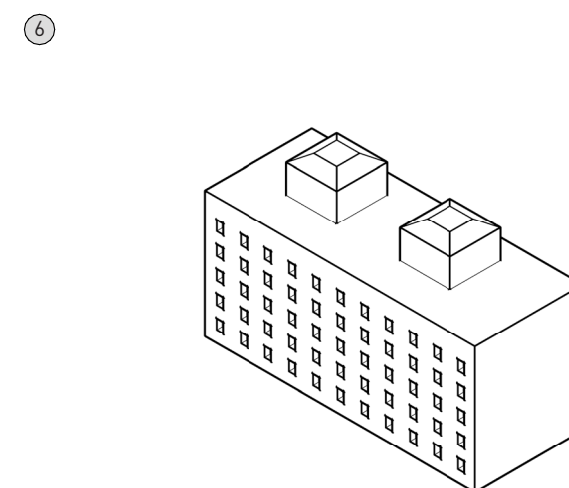
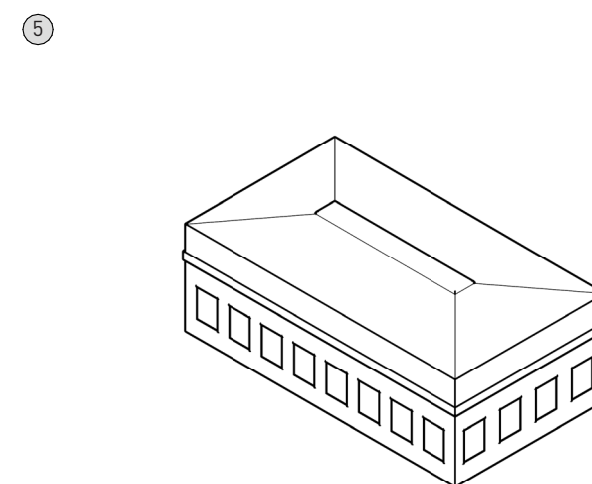
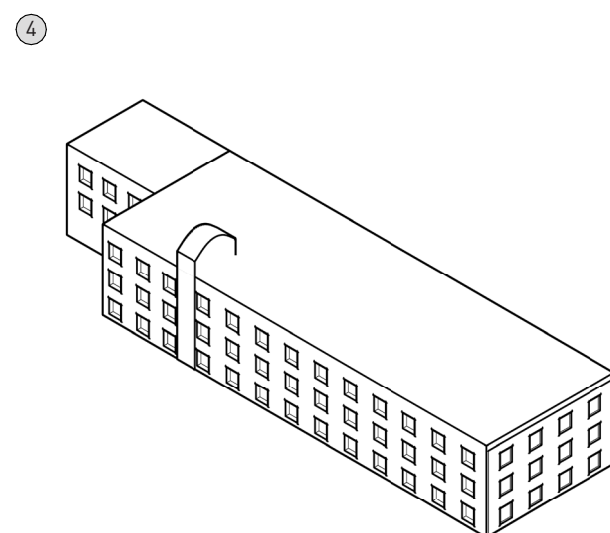
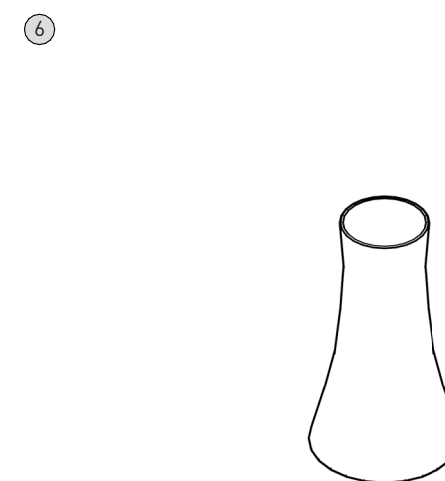
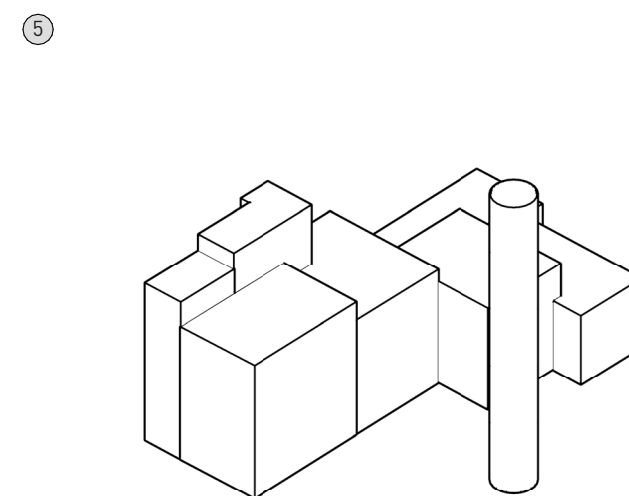
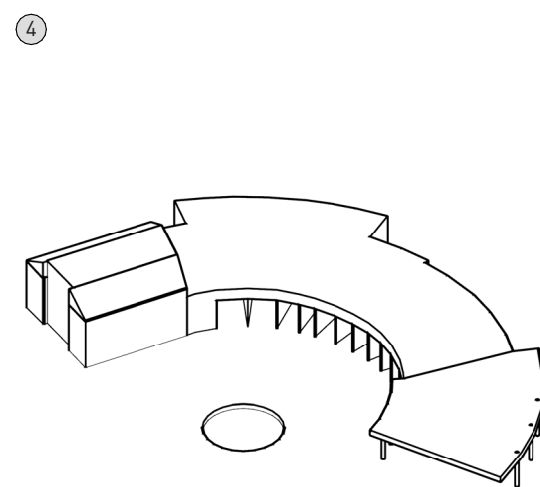
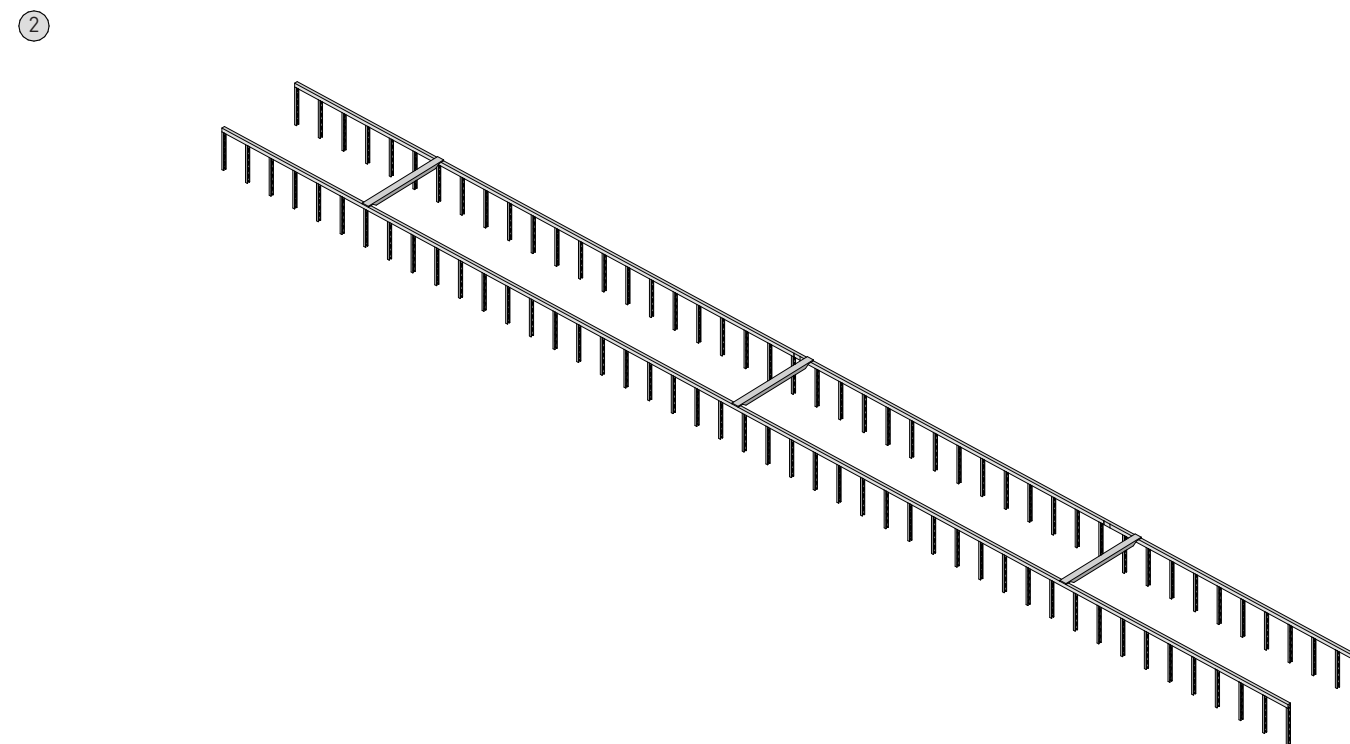
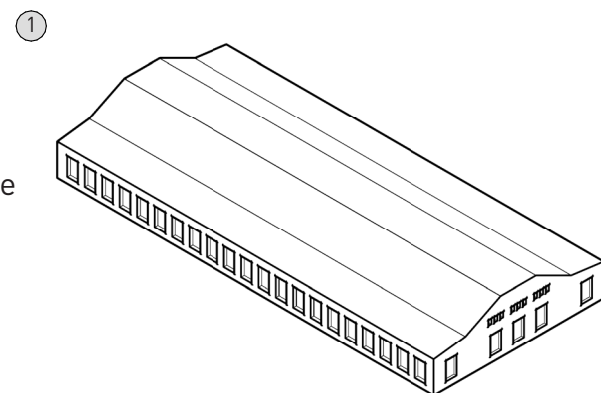
④ Objekt technické infrastruktury elektrárny Opatovice

⑤ Chladicí věž

⑥ Výrobní hala - tiskárna

⑦ Malá hala

⑧ Bývalá sýpka





Doprava

Území je již nyní protkáno základní sítí ulic, jelikož se jedná o přestavbu, nikoliv novou stavbu na zelené louce. Základní rast ulic navazoval na stávající síť a odrážel se v sousedním území, na které navazoval. Samotný areál ZVU má minimum funkčních ulic, proto se zde vycházelo především z okolní sítě a důležitých budov a ploch v území.

- zeleň mezi parkovacími stánkami
- parkovací stání a ulice na úrovni chodníku
- navržené ulice
- bloková struktura v území
- okolní zástavba
- autobusové zastávky
- autobusový terminál
- vlakové nádraží
- řezy
- hlavní komunikace mimo území
- hlavní pěší trasy
- hlavní navržené pěší trasy mimo území
- hlavní pěší komunikace
- navržené spojení přes železnici
- hranice území

- Hlavní dopravní tepna – Nejdůležitější tepnou nejen pro město ale i z pohledu kraje je ulice Koutníkova, jež je hlavní výpadovkou z města na sever i západ. Nyní je ulice v uspořádání 2+1 a na mostě přes železnici je pouze dvoupruhová kvůli havarijnímu stavu mostu. Směrem do města je ulice čtyřpruhová a nový most by měl být taktéž čtyřpruhový. Proto počítám s touto úpravou a na celém území návrhu je ulice ve formátu 2+2 a posléze je připravena v tomto formátu pokračovat z města, aby se zde netvořili kolony jako doposud. Křižovatka a přechody jsou řešeny semaforově. Nová forma křižovatky je lépe začleněna do města a není pouhou překážkou, ale městotvorný prvek.

- Pražská třída a nové ulice – Pražská třída je hlavní spojnice centra města a dálnice D11 a také propojuje celé Kukleny. Podjezd pod železnici a návazná část ulice k navrženému kruhovému objezdu je rozšířena. Třída má tři jízdní pruhy, z nichž prostřední je použit většinou jako odbočný, popřípadě stoupací okolo zastávek MHD. Pro snadnější přecházení jsou zřízeny ostrůvky. Chodníky jsou rozšířeny a jsou přidány cyklopruhy. Pokračující Pražská třída je řešena jako dvoupruhový městský bulvár. Pro odlehčení této třídy a odvod tranzitní dopravy jsou v regulačním plánu a v mém návrhu zřízeny nové ulice. Nová Zelená a K Temešváru jsou nové městské třídy odvádějící dopravu a spojující další rozvíjená území. Ulice k Temešváru podjíždí železniční trat a poté umožňuje pěším a cyklistům snadný přístup do Pražského předměstí podjezdem pod tratí HK – Pardubice.

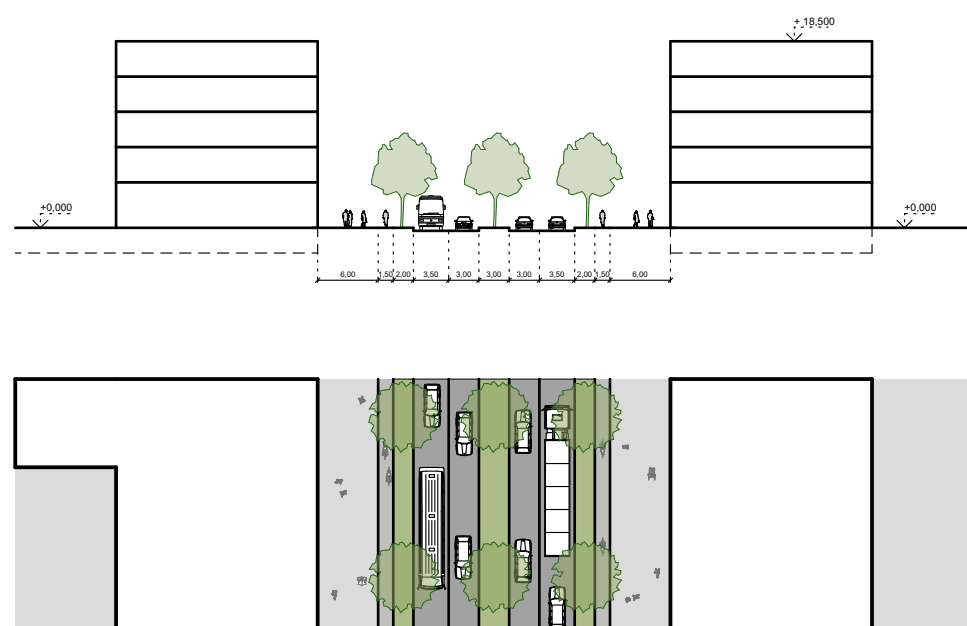
- Ulice Za škodovkou – Hlavní tepnou a pro návrh nejdůležitější je ulice Za Škodovkou. Již více jak 100 let obepíná průmyslový areál. V návrhu je ulice vedena ve stejné stopě kromě severní části, jež je narovnána dle územního plánu. A to kvůli lepšímu napojení a návaznostem území a celkovému zjednodušení. Ulice nebyla možná zachovat v současném rozsahu z prostorových důvodů. Průřez byl upraven ze stávající dvoupruhové komunikace s jedním chodníkem na plnohodnotnou městskou ulici. Ulice se rozšířila na úkor průmyslového areálu. Do této ulice je zaústěna dopravní síť území. Tato síť bude využívána zejména rezidenty, návštěvníky a zaměstnanci této části města.

- Vnitřní dopravní síť – Síť je řešena jako soustava jednosměrných ulic s nikterak velkým profilem pro samovolné snížení rychlosti. Profilem je zajištěna bezpečnost cyklistů a chodců. Tyto jednosměrné ulice protíná jedna obousměrná, která je zklidněna jejím přerušováním a vyzvedáváním na úroveň chodců, tudíž nemůže sloužit jako zkratka. Všechny silnice jsou lemovány parkovacími stánkami a popřípadě i cyklopruhy. Vyzdvižená komunikace na úroveň chodníku se stává obytnou zónou a je zde upravena rychlost a přednost chodcům.

- Navržená spojení – V návrhu jsou vytvořena nová spojení a úprava stávajících ulic. Tyto úpravy mají zpřehlednit území, dopomoci jeho větší provázanosti s okolím a umožnit obyvatelům využít spojnice s okolím ať už automobilové či pěší a cyklistické. Kde to bylo možné, proběhla úprava stávajících ulic v celém území mezi Labským kanálem a ulicí za Škodovkou. Tato úprava je přípravou na budoucí přestavbu průmyslové zóny u Labského náhonu.

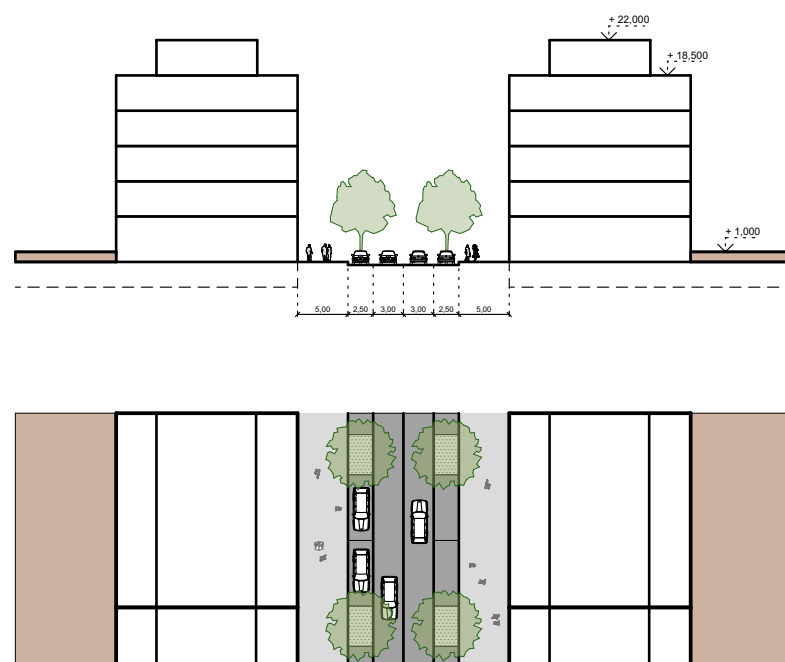
- Pěší a cyklistické spojení – S centrem města byla oblast za nádražím propojena pouze nadjezdem a podjezdem společně s automobilovou dopravou. Návrh přidává pěší propojení protažením podchodů pod železnici, které ústí přímo do nádražní budovy. O blok dále je doplněna lávka nad železnici pro pěší a cyklisty k terminálu hromadné dopravy. Spojení centra s oblastí za nádražím se tak diametrálně zlepšilo. Návaznost na okolí pro pěší a cyklisty je řešena propojením podél železnice a Labského náhonu.

- MHD – Dostupnost MHD je řešena zejména dobrým spojením s nádražím a terminálem, kde zastavuje drtivá většina linek MHD a dálková doprava. Území je také obslouženo autobusy a trolejbusy, a to zejména po jeho obvodu, kde jsou vhodně přemístěny zastávky MHD.



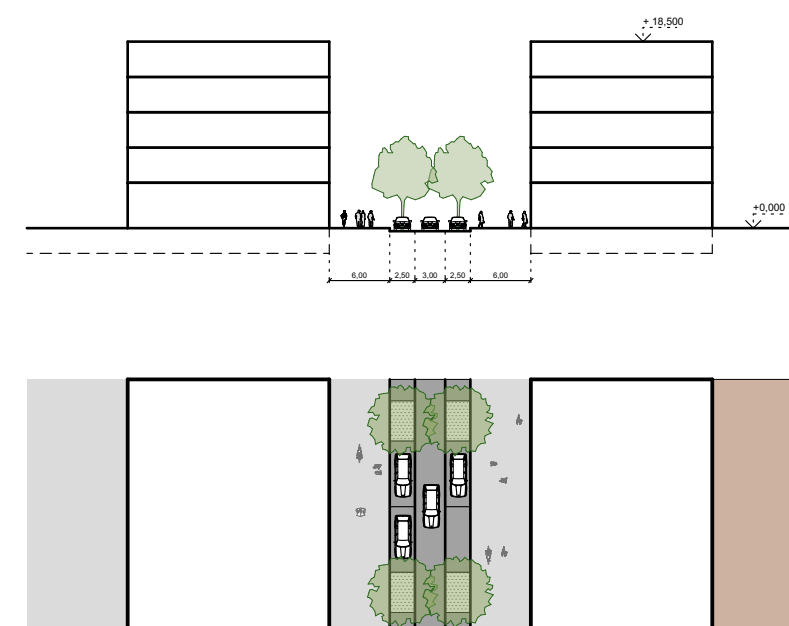
R1 - Koutníkova - krajsky významná ulice

Jedná se o čtyřpruhovou hlavní komunikaci vedoucí z města. V profilu jsou široké chodníky doplněné o zelené pásy oddělující je od vozovky. Odstavné parkování je možné na souběžných komunikacích. Křižovatky a přechody jsou řízeny semaforem.



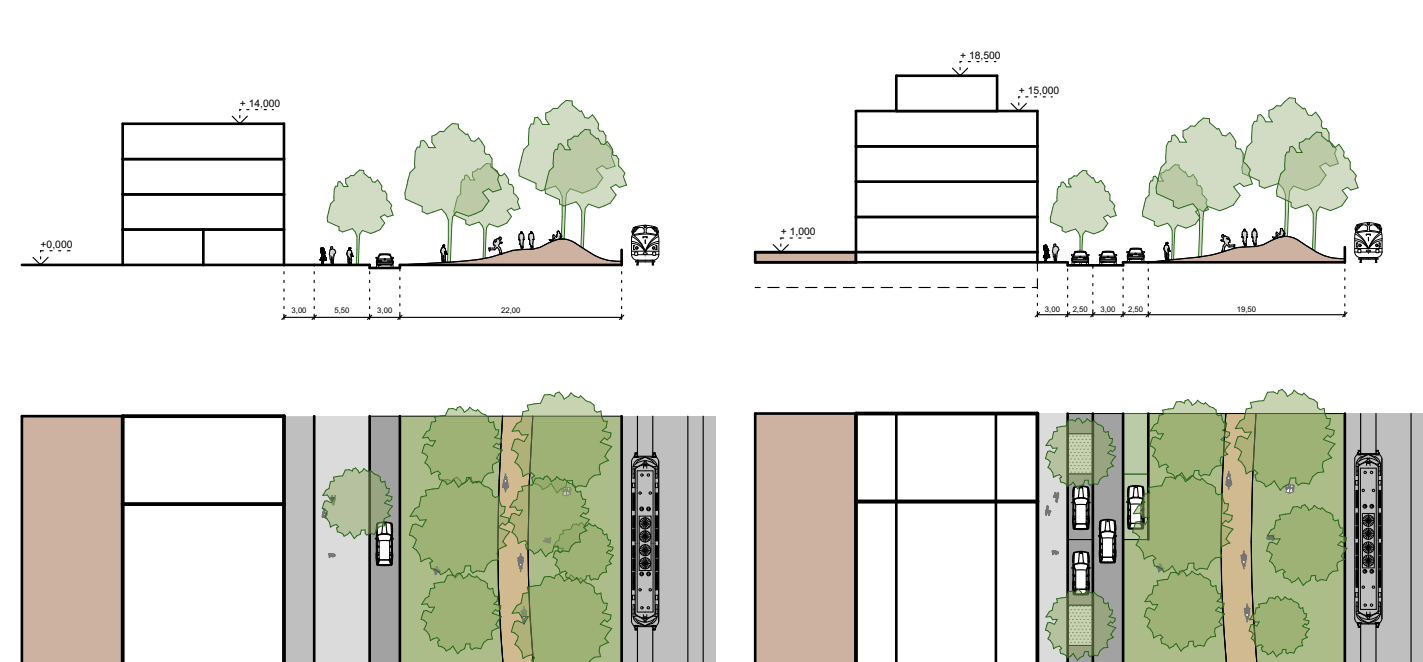
R2 - Lokální ulice obousměrná

Ulice slouží pro příjezd a odjezd rezidentů a zaměstnanců. Ulice dále nepokračuje. V profilu jsou po obou stranách podélná parkovací stání a dostatečně široké chodníky.



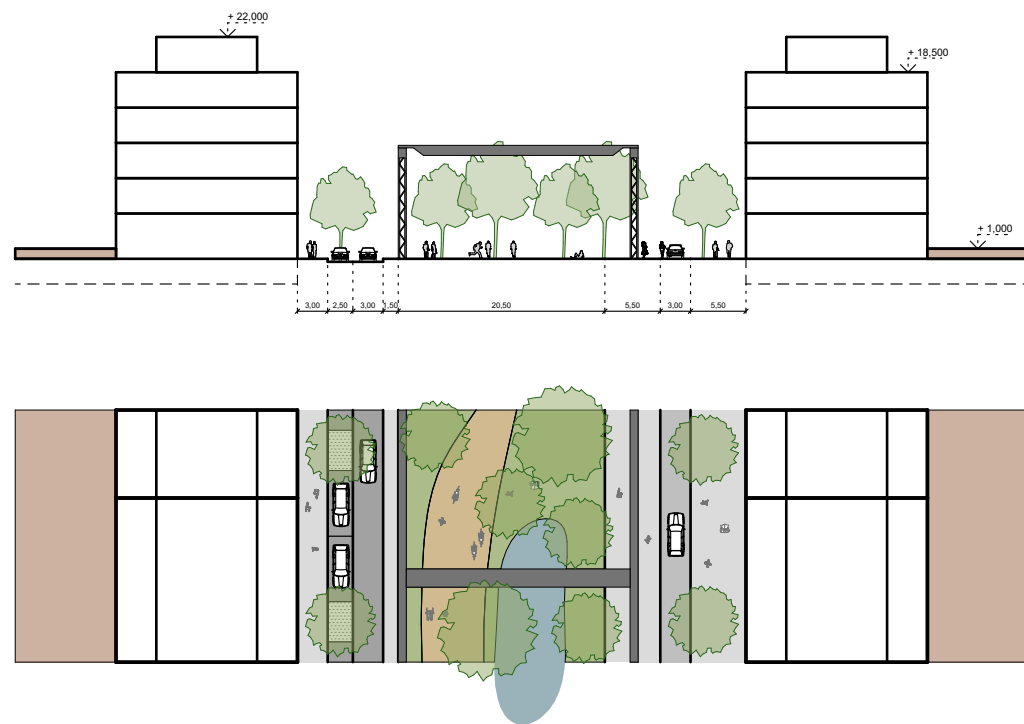
R3 - Lokální jednosměrná ulice s velkým pěším významem

Ulice slouží pro ojedinělý průjezd obyvatel čtvrtě a parkování pro školy a rezidenty. V profilu jsou po obou stranách podélná parkovací stání a široké chodníky, kde se mohou případně setkávat cyklisté i chodci.



R4 - Lokální jednosměrná ulice podél liniového parku

Ulice slouží pro ojedinělý průjezd obyvatel čtvrtě a rezidentů. Podélné parkování souží pro rezidenty a je umístěno zřídka. Na vybraných místech jsou v parku umístěny přidaná parkovací stání ze zachraňovacích dlaždic. V profilu je jednostranný chodník před budovami. Pěší a cyklisté využívají zejména liniový park.



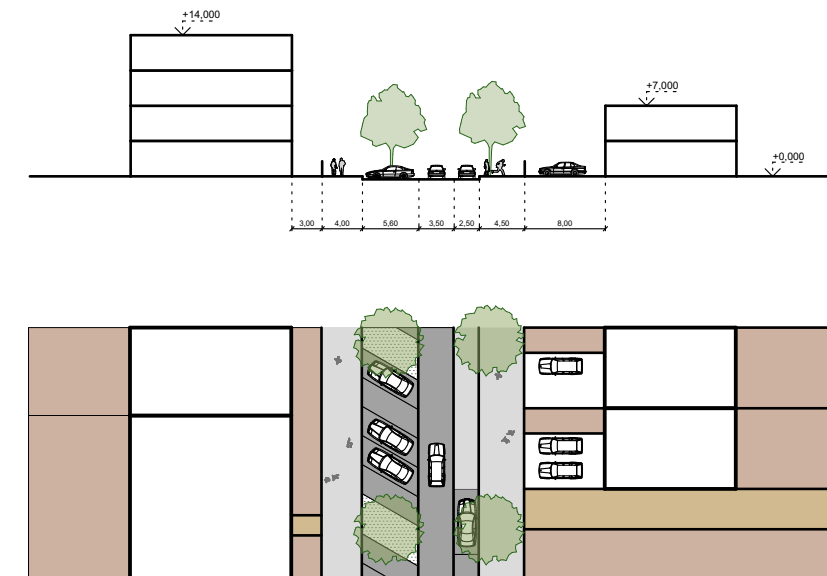
R5 - Hlavní promenáda pod jeřábovou dráhou

Ulice je vyčleněna především chodcům a cyklistům, kteří mají velké chodníky a uprostřed park. V profilu je z jedné strany jednosměrná komunikace s podélným parkováním z jedné strany a na opačné straně je jednosměrná silnice na úrovni chodníku označena jako obytná zóna a je výjimečně používána.



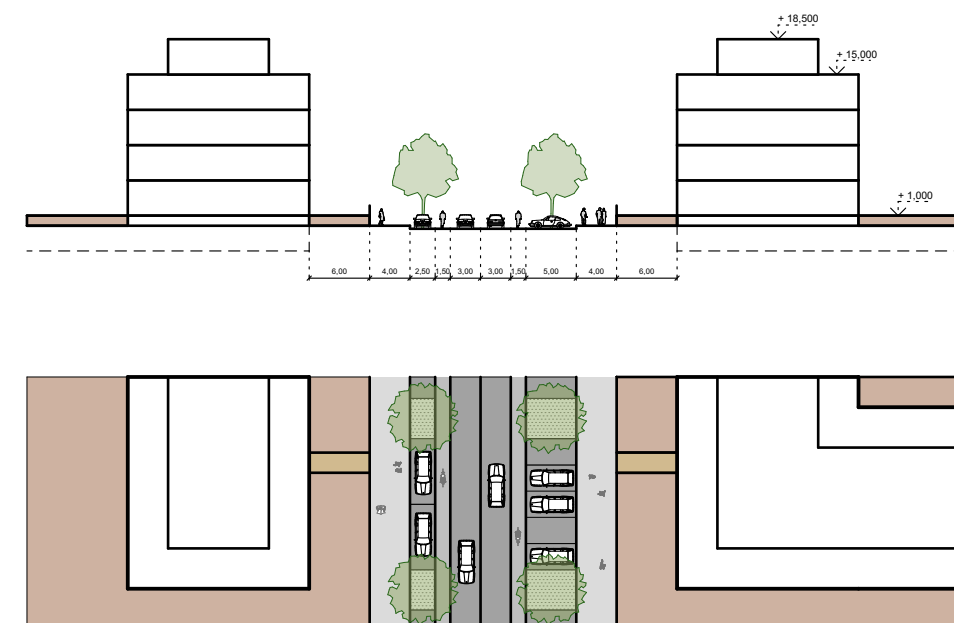
R6 - Čtvrťové a celoměstské komunikace - ulice Za Škodovkou

Ulice slouží pro pohyby mezi místně, mezi čtvrtěmi i celoměstsky. Ulice jsou na některých místech zklidňovány. V profilu je po obou stranách cyklostezka a podélná parkovací stání a dostatečně široké chodníky. Nově navržené komunikace mají stejný profil.



R7 - Lokální jednosměrná komunikace

Ulice slouží pro dopravu místních. V ulici je podélné a šikmé parkování pro návštěvníky a rezidenty. Parkování je přerušováno řadovými domy s parkováním na pozemku. V profilu jsou po obou stranách chodníky.



R8 - Lokální obousměrná ulice - prostřední komunikace










Ulice slouží pro dopravu místních. Ulice je přerušována aby se nepoužívala jako zkratka. V profilu jsou cyklostezky a po jedné straně podélné stání a po druhé kolmé pro vyšší kapacitu. Po obou stranách jsou chodníky.

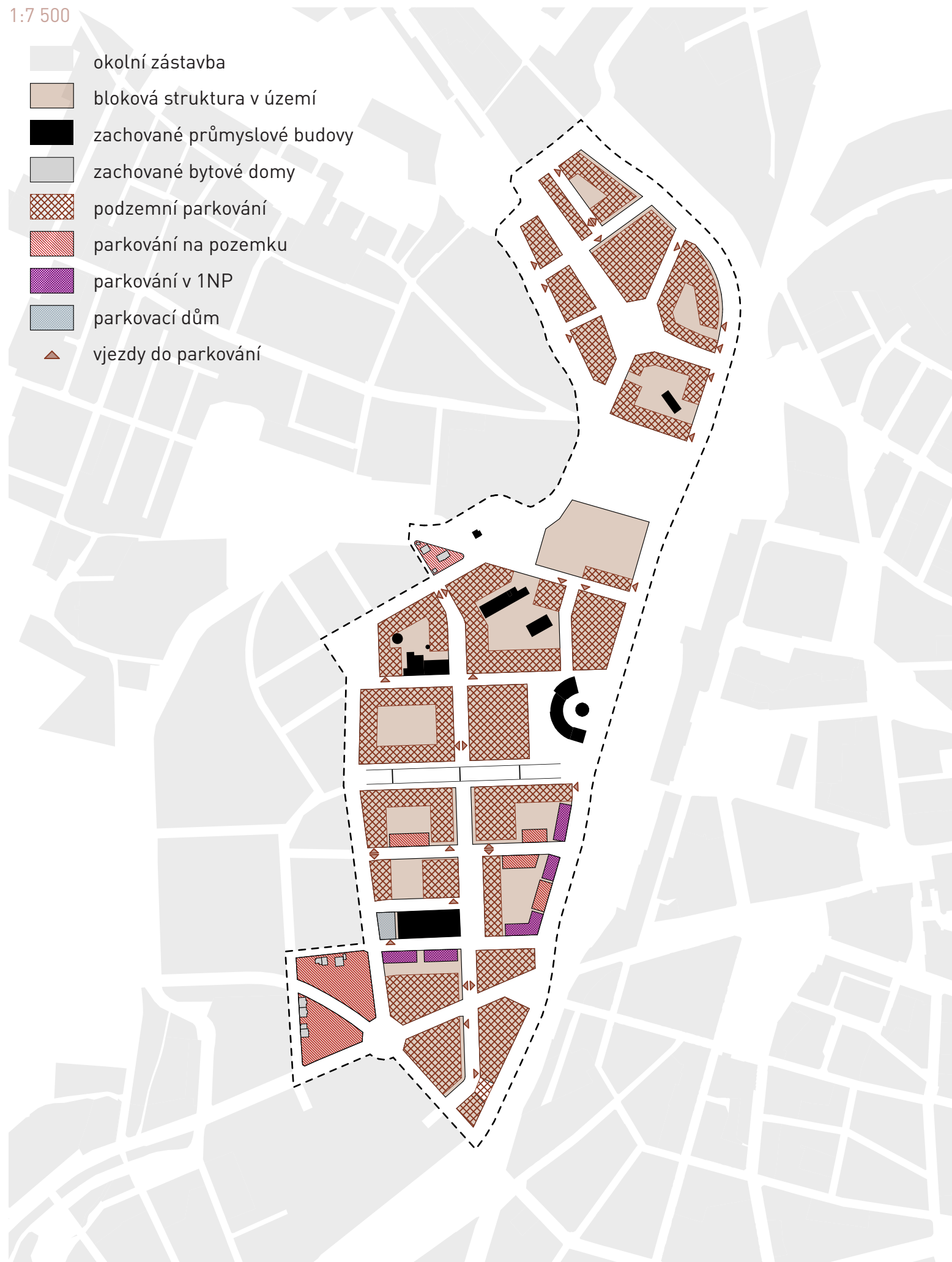


Hluk

Hluková zátěž – Snížení hlukové zátěže v území je důležitý úkol, kvůli hlučné železnici a Koutníkově ulici. Snížení hlukové zátěže je zajištěno pomocí kombinace polyfunkčních budov zejména kanceláří a zeleného pásu s valem. Okolo Koutníkovy ulice jsou administrativní budovy, které roztříští zvukové vlny od projíždějících aut. Podél železnice je zelený pás s množstvím stromů a v některých částech podpořený zemním valem na odklonění hlučností přímo k bytovým domům. Proto není bytová zástavba hlukem přímo zasažena. Snížení hluku na nulu není prakticky možné, avšak je to dáno dobrou dostupností MHD a vlakového nádraží pro obyvatele.

- navržená zástavba
- okolní zástavba
- odhlučnění barierou administrativních budov
- protihlukový val
- železnice

-  okolní zástavba
-  bloková struktura v území
-  zachované průmyslové budovy
-  zachované bytové domy
-  podzemní parkování
-  parkování na pozemku
-  parkování v 1NP
-  parkovací dům
-  vjezdy do parkování



Parkování

Systém parkování je jedna ze základních otázek města. Parkování v území je převážně řešeno jako podzemní. V návrhu se nacházejí převážně 3 základní typy parkování. První je parkování na pozemku. Tato varianta je u řadových domů a také u bloků, kde zůstává zachována současná zástavba. Druhý případ je parkování pod budovou. Tento typ parkování je u bytových domů s nadzemním parkováním. A poslední hlavní možnost parkování je v podzemních garážích. Podzemní garáže jsou vybudovány zejména u vyšších bytových domů, kancelářských budov a polyfunkčních domů. U většiny bytových staveb se parkování nachází pod samotnou budovou, a pokud zde není přítomen aktivní parter, je možné parkování vyzvednout na úroveň předzahrádek či zahrad, aby bylo zmenšeno zahloubení parkovacích stání. Ve vybraných blocích jsou podzemní garáže buď pod celým blokem nebo jen pod jeho částí. Parkování na ulicích je doplňkové a slouží zejména pro návštěvníky, protože jeho kapacita nestačí pro okolní budovy. V některých místech u liniového parku jsou takzvaná doplňková stání, která jsou ze zatravnovacích dlaždic a jsou určena přímo obytným budovám, popřípadě veřejným stavbám při velké vytíženosti. V území se nachází malý parkovací dům sloužící zejména pro velkou výrobní halu, v níž bude muzeum či sportovní hala.

Pro výpočet potřebných parkovacích míst bylo využito předpokládaného počtu bytů, z nichž vyšel základní počet stání, který byl násoben koeficientem pro Hradec Králové, který je 1,67 v oblasti mimo centrum. Pro zaměstnance je předpokládáno, že cca 25 % osob se bude dopravovat automobilem, který zaparkuje v garážích. Tato čísla mohou být taková díky dobré dostupnosti MHD a možnosti pěší a cyklistické dopravy. Toto je možné upravit dle konkrétních požadavků firmy.

Základem podzemních garáží je jedno podzemní patro. Dle výpočtu ovšem jedno podzemní podlaží nestačí na takový počet budov. Projekt ovšem nenakazuje mít vždy dvě podzemní podlaží. Počet podzemních podlaží garáží se bude odvíjet dle požadavků v konkrétních případech a jejich posouzení. Také je zde možnost, že v důsledku dobré dostupnosti MHD a blízkosti centra bude stupeň automobilizace snížena. Také je počítáno v tomto projektu s budoucností, kdy například tolik automobilů domácnost nebude potřebovat, a proto tuto věc nechávám otevřenou. Základem je jedno podzemní podlaží, v odůvodněných požadavcích může být přidáno druhé. Garáže jsou často v bloku propojeny a mohou být pod budovami dlouhé s více vjezdy. Proto je v některých případech navržena možnost jejich předělení, pokud to bude potřeba, aby byly jednotlivé části od sebe odděleny.

Základní počet parkovacích stání: 1kk – 709, do 100m² – 3695, nad 100m² – 500

Základní počet parkovacích stání: 4904 míst

Se stupněm automobilizace: 8424 míst

Parkovací stání pro administrativní budovy: 1355 míst

Celkem potřebných míst: 9779 míst

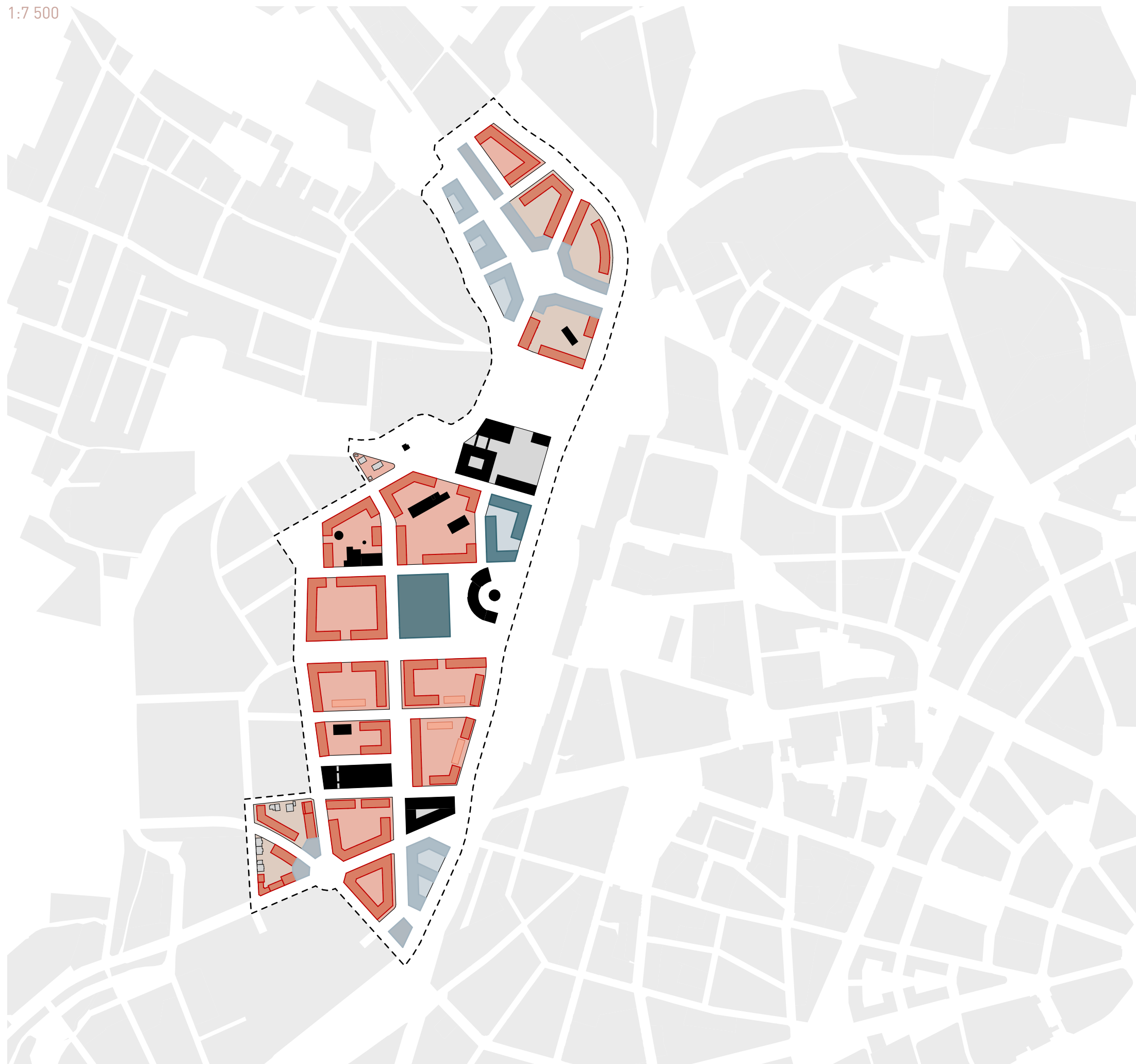
Navrhovaná stání: podzemní parkování 1 auto na 25 m²

Venkovní stání na ulicích: 926 stání

Doplňková stání: 108 stání

Podzemní garáže jedno podzemní podlaží: 6370 míst

Podzemní garáže dvě podzemní podlaží: 12740 míst



Typologie

Železniční koleje v těchto místech značí konec města a začátek předměstí. Typologie pracovala s oběma těmito prvky, ale je zde snaha překlenout železnici a začlenit uváděné území do městské struktury. Území sousedí s dalšími průmyslovými areály a nesourodou zástavbou jednotlivých předměstí. Nachází se zde také zástavba rodinných domů sevřených mezi průmyslové areály. Před železnicí se rozprostírá takřka kompaktní městská zástavba, na niž bylo v typologii navazováno. Území se stalo spojením těchto dvou světů.

Typologie se proto zakládá na blokové zástavbě, která se postupně rozpadá a rozvolňuje. V některých místech se zástavba snižuje až k řadovým domkům, ale většina se stále skládá z bytových domů uzavřených v městském bloku. Domy mají vlastní soukromé pozemky a v kompaktnější zástavbě i předzahrádky, kde ploty či živé ploty dotváří uliční čáru.

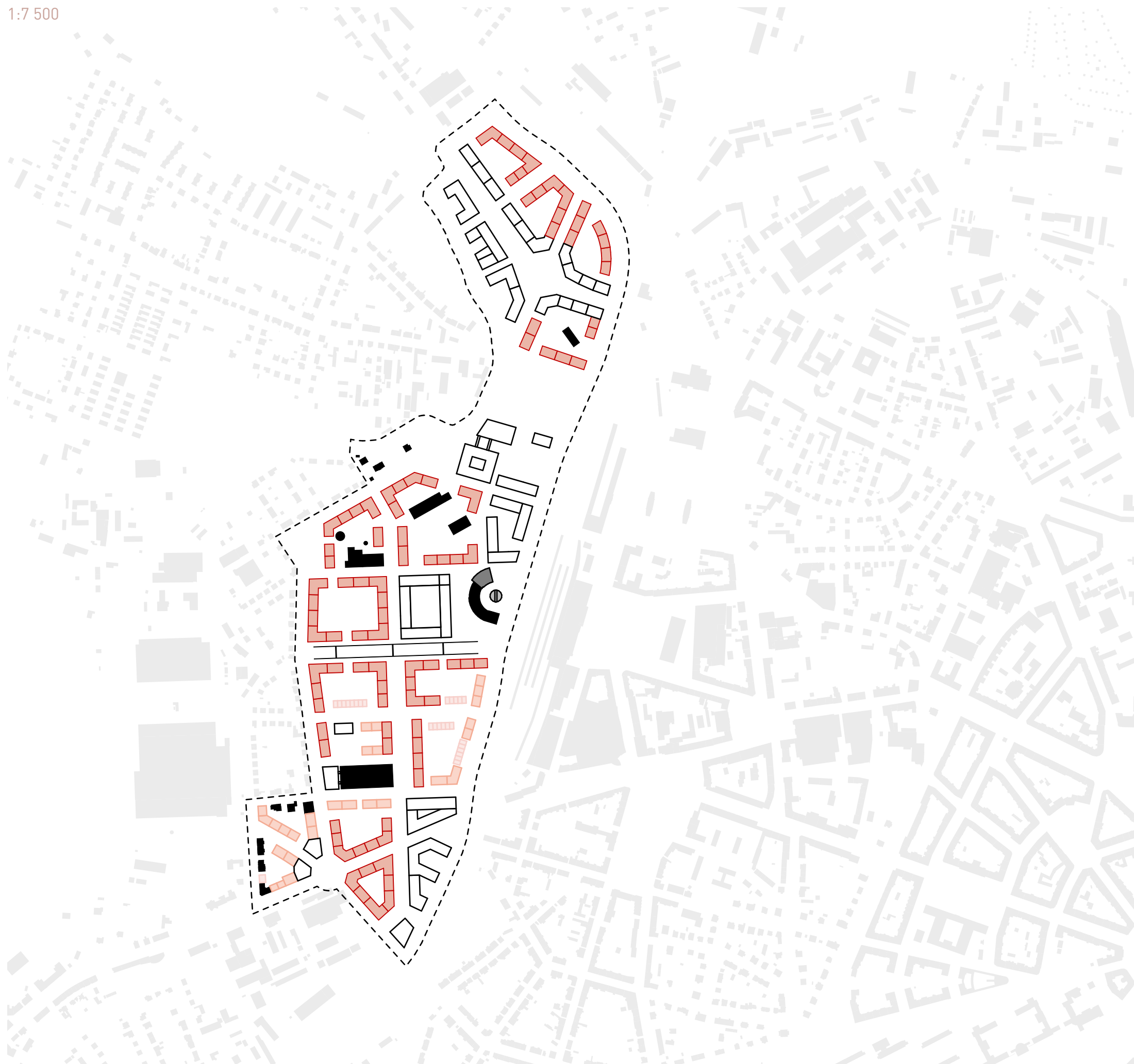
V oblastech náměstí a důležitých ulic jsou budovy tvořeny také kompaktní bytovou zástavbou s parterem připraveným na základní vybavenost. Do městských bloků jsou vloženy kancelářské stavby v místech, kde je potřeba tento typ budovy vsadit. V okrajových částech území se často bloky rozpadají a tvoří samostatné solitéry.

V severní části území jsou budovy větší a typologie je tvořena většími bloky, které jsou otevřené a přístupné a uvnitř se velmi často nachází občanská vybavenost. V jižní části jsou budovy menší, tvoří kompaktnější bytovou zástavbu a vnitrobloky jsou uzavřené veřejnosti. Tato kompaktní zástavba je odcloněna od vnějších vlivů a tvoří oázu klidu před shonem města.

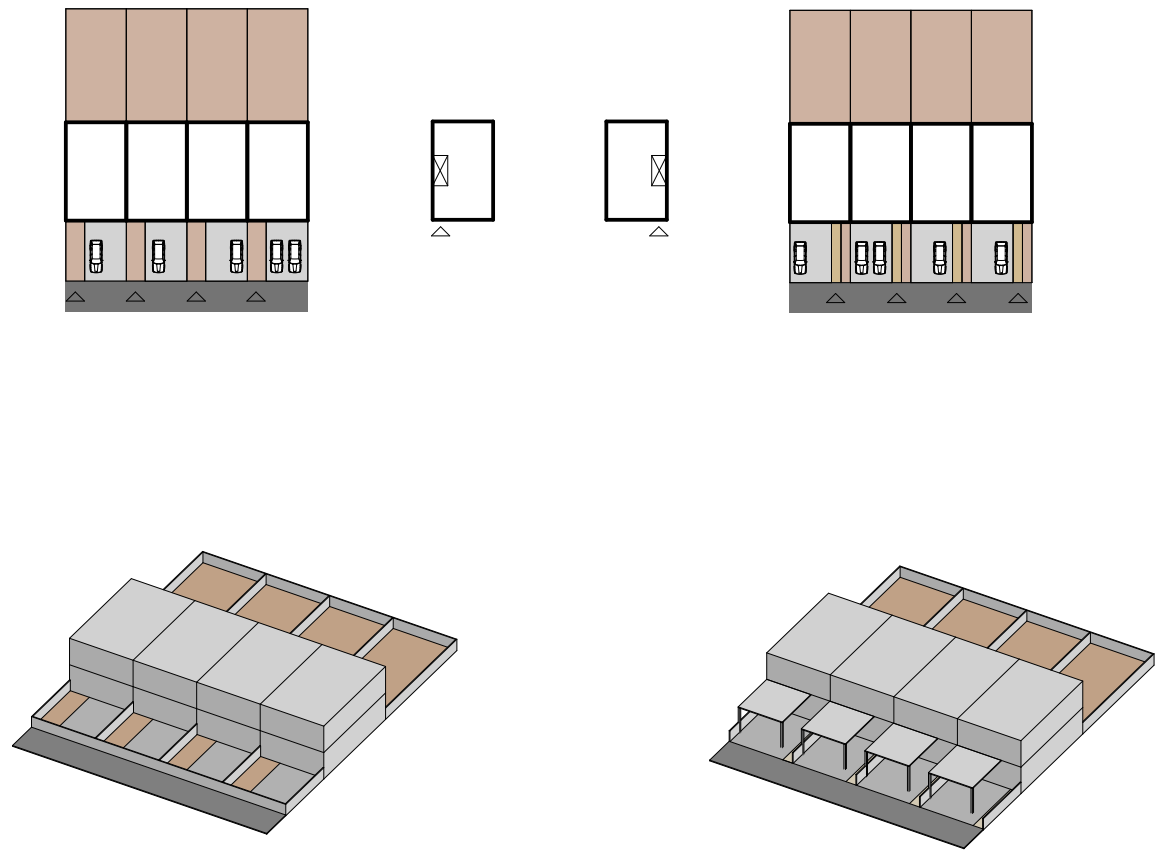
- okolní zástavba
- veřejná vybavenost
- bytové domy
- rodinné domy
- polyfunkční budovy
- administrativní budovy
- kombinované bloky
- obytné bloky
- administrativní a polyfunkční bloky
- bloky s vybaveností

Typologie obytných budov

V návrhu je uvedena kombinace především bytových domů vhodně doplněná o řadové rodinné domy. V typologii se objevují pouze 3 základní druhy obytných domů. Vyvážená nabídka různorodých možností bydlení je docílena zejména vnitřním uspořádáním budov a velkým množstvím druhů bytů pro veškeré sociální vrstvy. Nejvíce převládají byty 2kk a 3kk, kdy návrh cílí zejména na střední vrstvu s možností vzniku nájemních bytů. Kvůli zachování městské struktury a vzhledu je zde minimum rodinných domů, ale je zde umístěno několik pásů řadových rodinných domů v nejladnějších částech území. Druhou typologií jsou drobné čtyřpodlažní bytové domy z lehkých materiálů sousedící s řadovými domy v klidové části území. Převažující typologií je bytový dům s ustoupeným podlažím. Tyto budovy jsou vsazovány do bloků či stojí v řadě ve skupinách. Jejich výška a uspořádání prvního podlaží je proměnlivá dle veřejného prostranství okolo budovy a reagují jimi na vnější podněty.







- okolní zástavba
- ostatní navržená zástavba
- zachované budovy
- bytové domy s ustoupeným podlažím
- bytové domy s pochozí střechou
- rodinné řadové domy

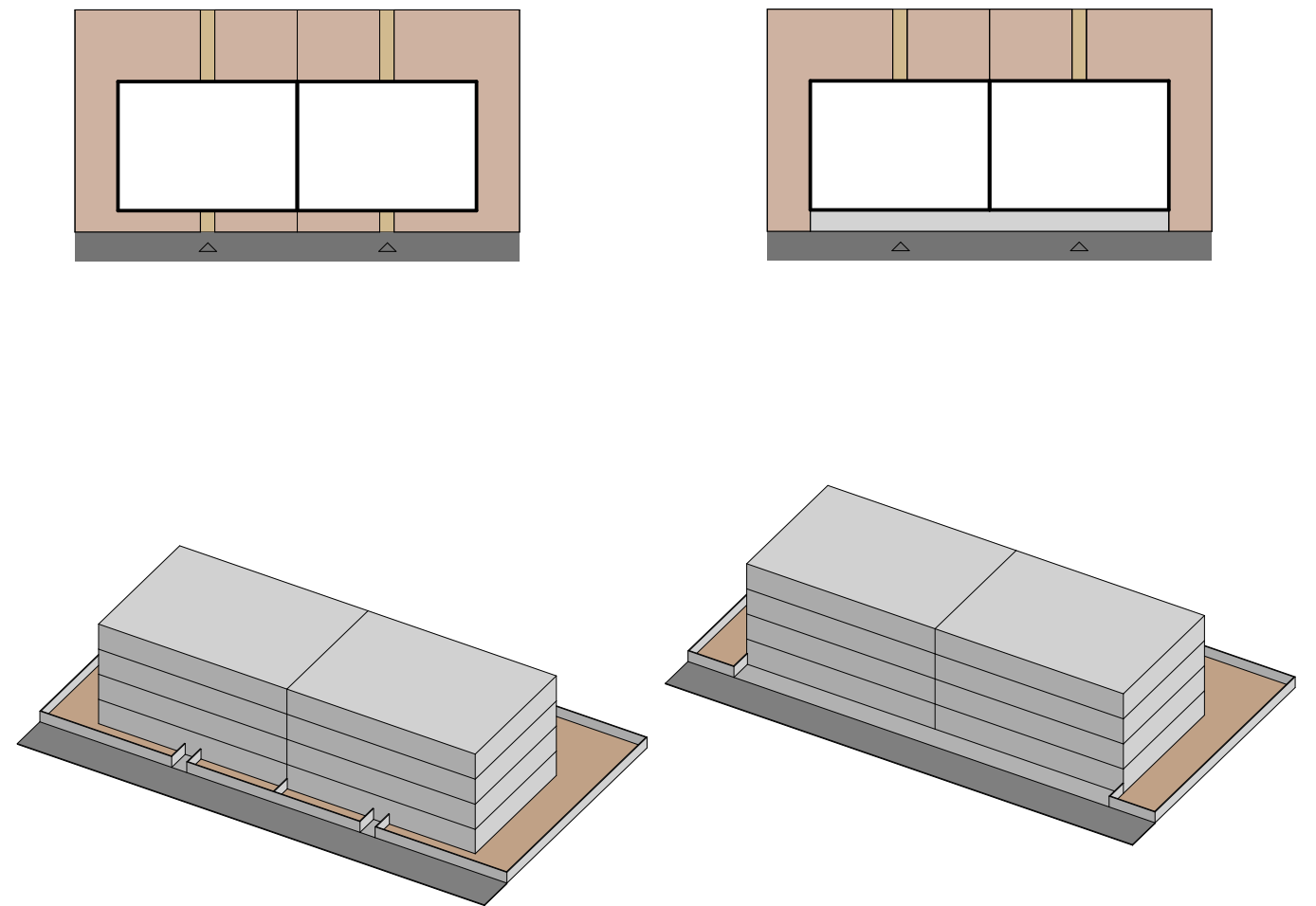


1 - Rodinný dům řadový

Dvoupodlažní rodinný dům s plochou střechou. Parkování je řešeno na pozemku s vjezdem z ulice. Uliční čára je definována plotem či změnou povrchu vůči chodníku. Předprostor před budovou může být oplocený. Za budovou se nachází soukromá zahrada.



-  pěšiny
-  plocha pro stání automobilů
-  chodníky
-  soukromé zahrady



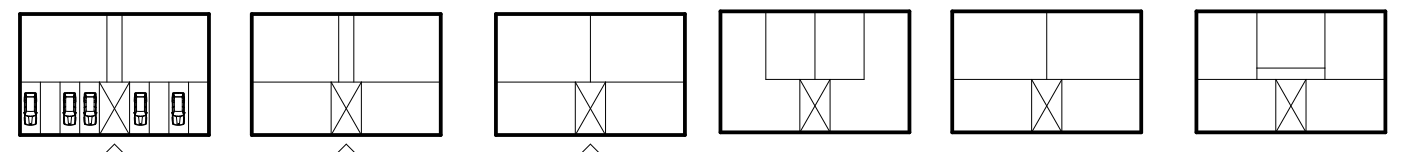
2a - Bytový dům s pochozí střechou

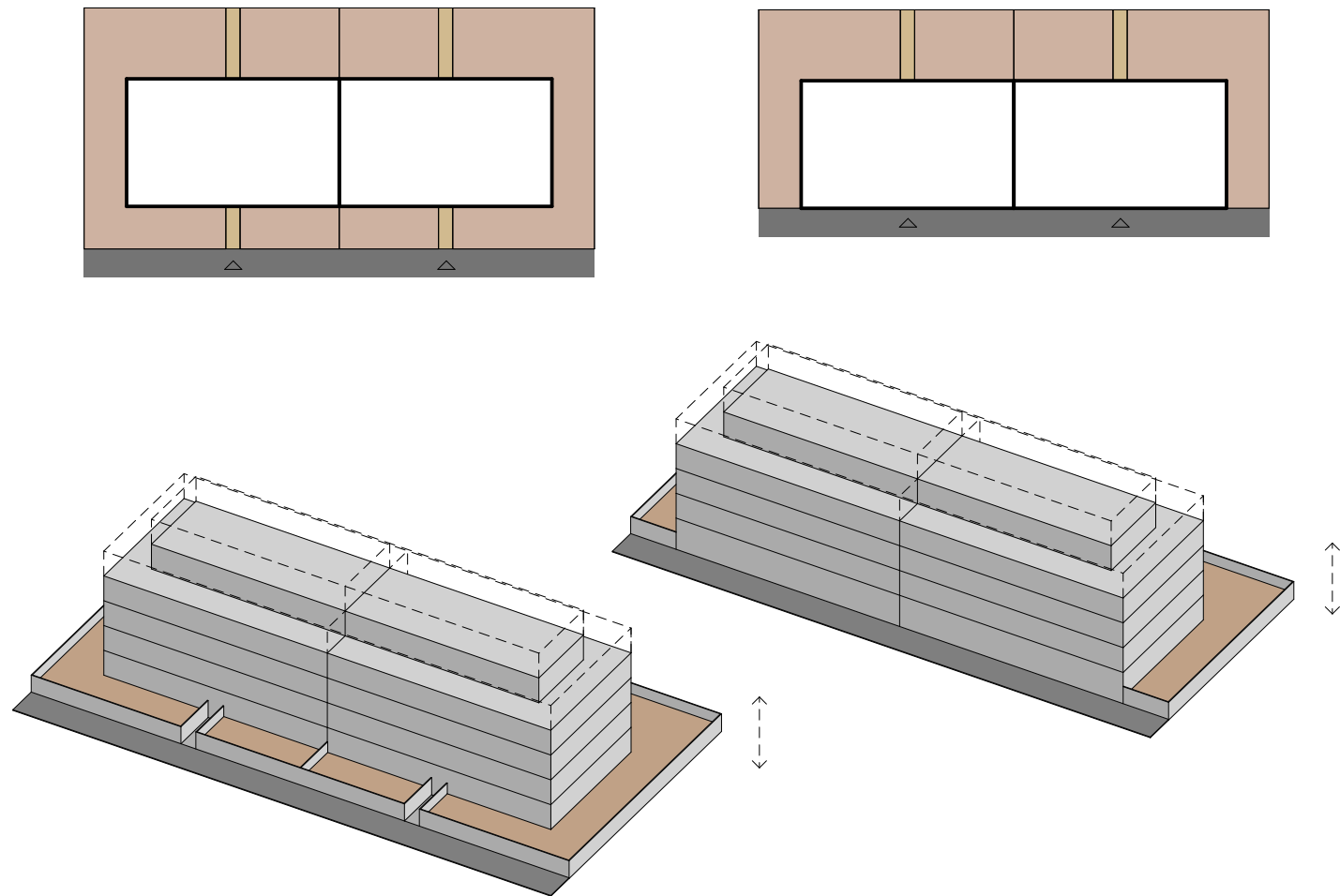
Čtyřpodlažní bytové domy s vlastní zahradou. Parkování je umístěno před budovou s dostatečnou kapacitou a je odděleno sloupky od ostatních parkovacích míst. V jednotlivých podlažích se nachází 2 či 3 byty na patro. Spodní byty mají do ulice malou předzahrádku oddělenou živým plotem. Budova má pobytovou střechu. Uliční čára je definována plotem.

2b - Bytový dům s pochozí střechou a parkováním v 1NP

Čtyřpodlažní bytové domy s vlastní zahradou. Parkování je umístěno v prvním podlaží budovy s možností uzavření. V ostatních podlažích se nachází dva či tři byty na patro. Budova má pobytovou střechu. Uliční čára je definována změnou povrchu oproti chodníku.

Eventuální půdorysy budov:

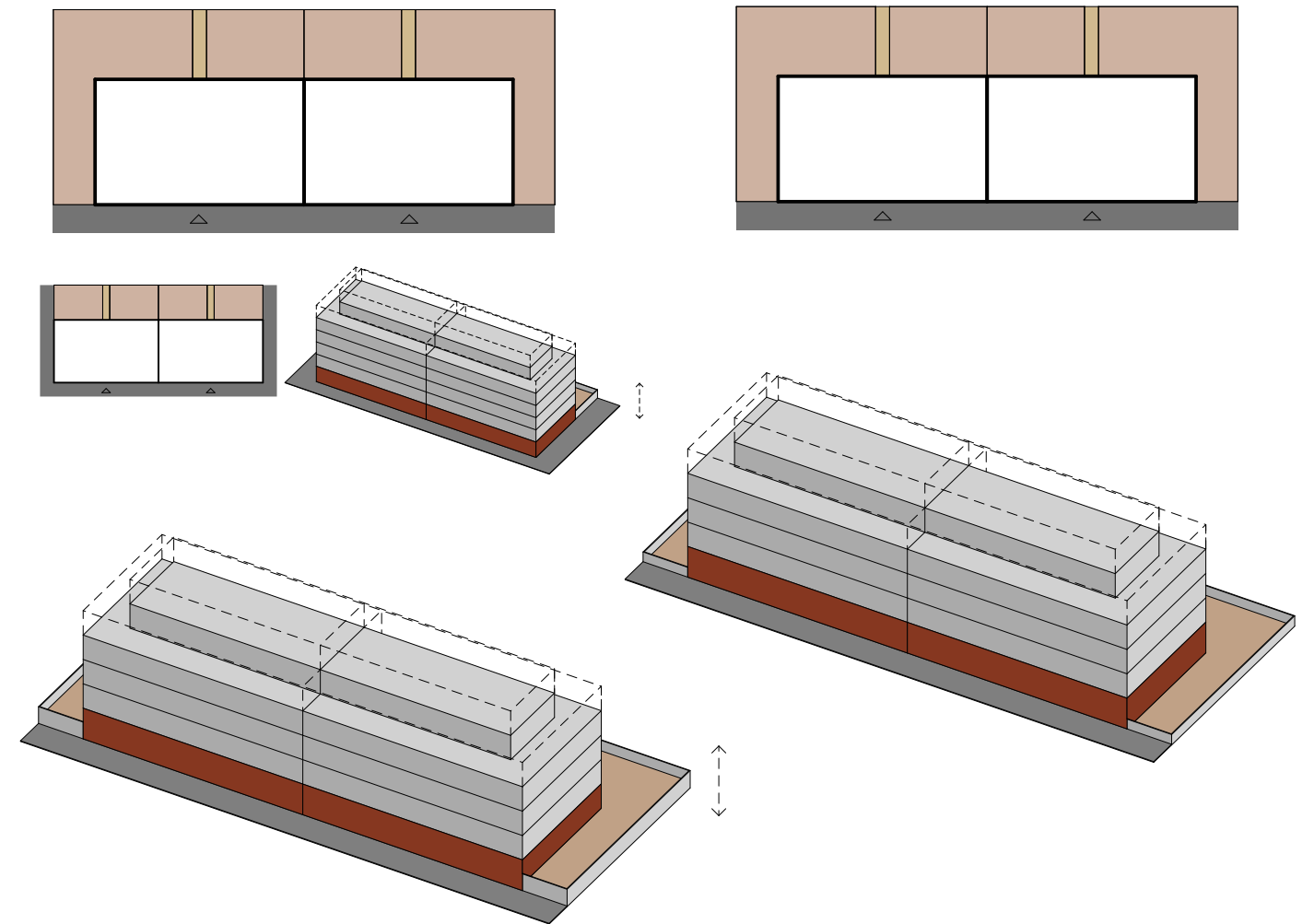




3a - Bytový dům s ustoupeným podlažím

Bytový dům s 4–6ti nadzemními podlažími s jedním ustoupeným podlažím. V přízemí jsou do ulice soukromé předzahrádky, při absenci předzahrádek jsou byty také umístěny výše, aby nebylo z ulice vidět do oken. Směrem do vnitrobloku jsou soukromé zahrady. Zahrady jsou o metr vyzdviženy nad terén pro větší soukromí. V oblasti u haly mají budovy v bloku společné komunitní vnitrobloky.

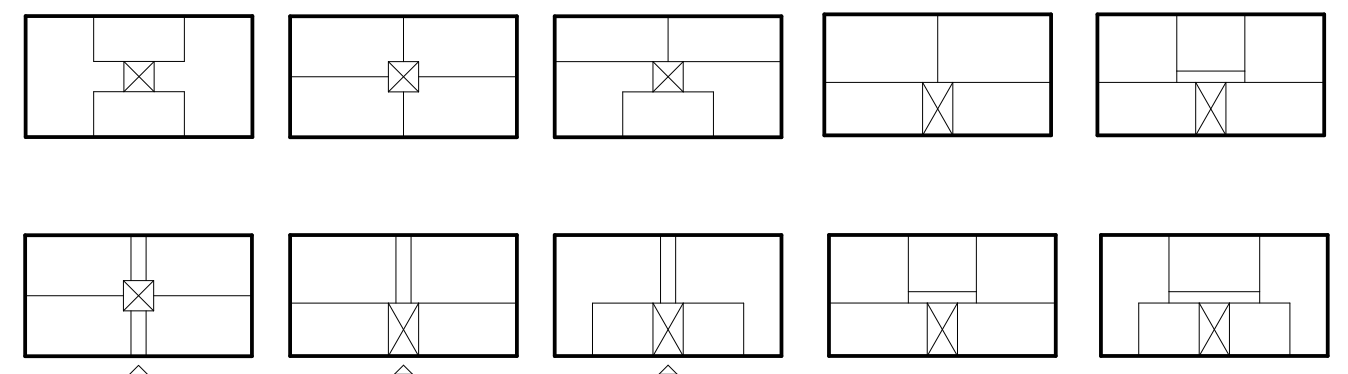
- ustoupené podlaží
- komerční parter
- pěšiny
- plocha pro stání automobilů
- chodníky
- soukromé zahrady
- vyzdvižená zahrada o 1m

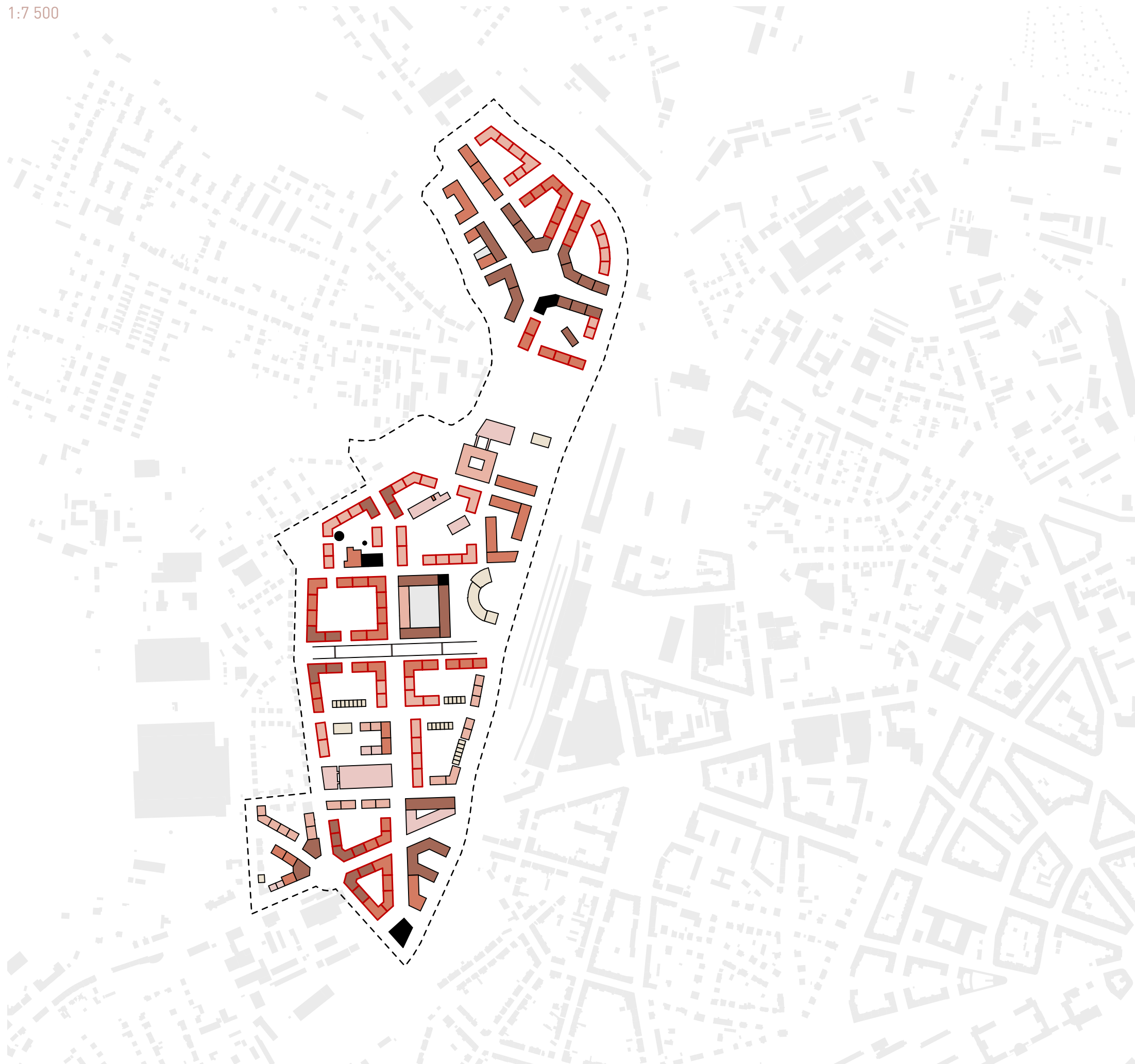


3b - Bytový dům s ustoupeným podlažím a parterem

Bytový dům s 4–6ti nadzemními podlažími s jedním ustoupeným podlažím. V přízemí je umístěn komerční parter. Směrem do vnitrobloku jsou soukromé zahrady. V výjimečných případech může být komerce v celém parteru a mít soukromou zahradu. Zahrady jsou většinou o metr vyzdviženy nad úroveň terénu, ale není to pravidlem.

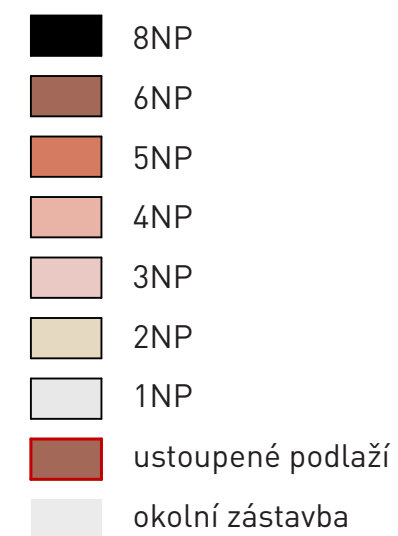
Eventuální půdorysy budov:





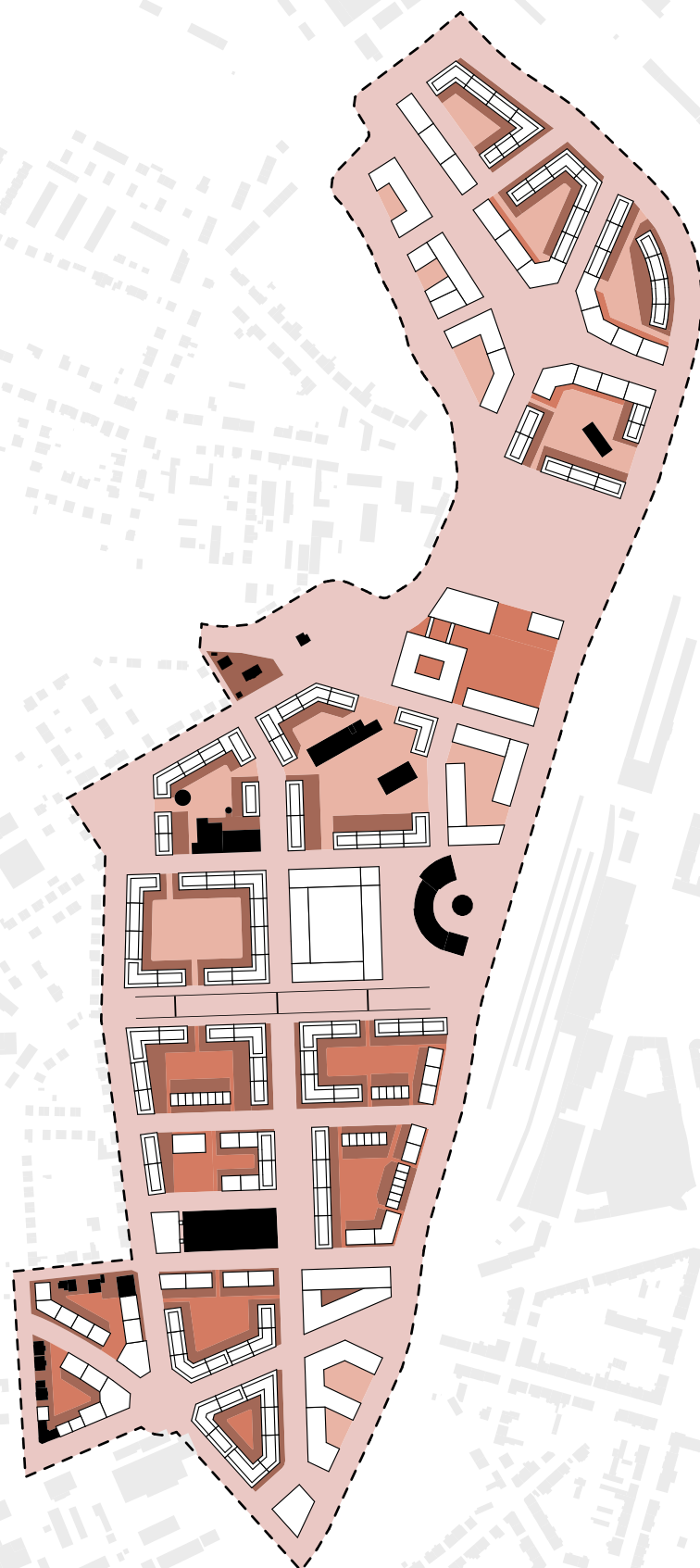
Výšky budov

Podlažnost v návrhu se pohybuje mezi dvěma až osmi podlažími. Výška budov reaguje na několik faktorů. První a nejdůležitější je hierarchie veřejných prostor, kdy okolo důležitějších tras a náměstí jsou budovy vyšší a u méně důležitých prostor naopak výška klesá. Dále uvnitř území výška zástavby mírně klesá, a to zejména u klidnějších míst. V návrhu je velmi akcentován prvek vyvýšení rohových budov na důležitých místech, jež tvoří bránu do oblasti. Tento princip se díky Josefu Gočárovi v Hradci opakuje na mnoha místech. Posledním principem je akcentace pohledových os a vyzdvižení budov na konci pohledové osy. Takto vznikají nejvyšší budovy v území, ať už zvýrazněním osy příjezdu do HK po Koutníkově či pohledová osa věží od nádraží nebo zdůrazněním ukončení prostřední ulice. Tyto principy se mohou navzájem kombinovat a vytváří tak různorodou zástavbu s proměnlivou výškou, kde si nejvyšší budovy nestíní, a naopak akcentují důležité body jako náměstí či hlavní silnice. Na zachovanou zástavbu je reagováno vždy v podobné výškové hladině, aby budovy jemně vynikly a nebyly utopeny.



Hierarchie míry soukromí

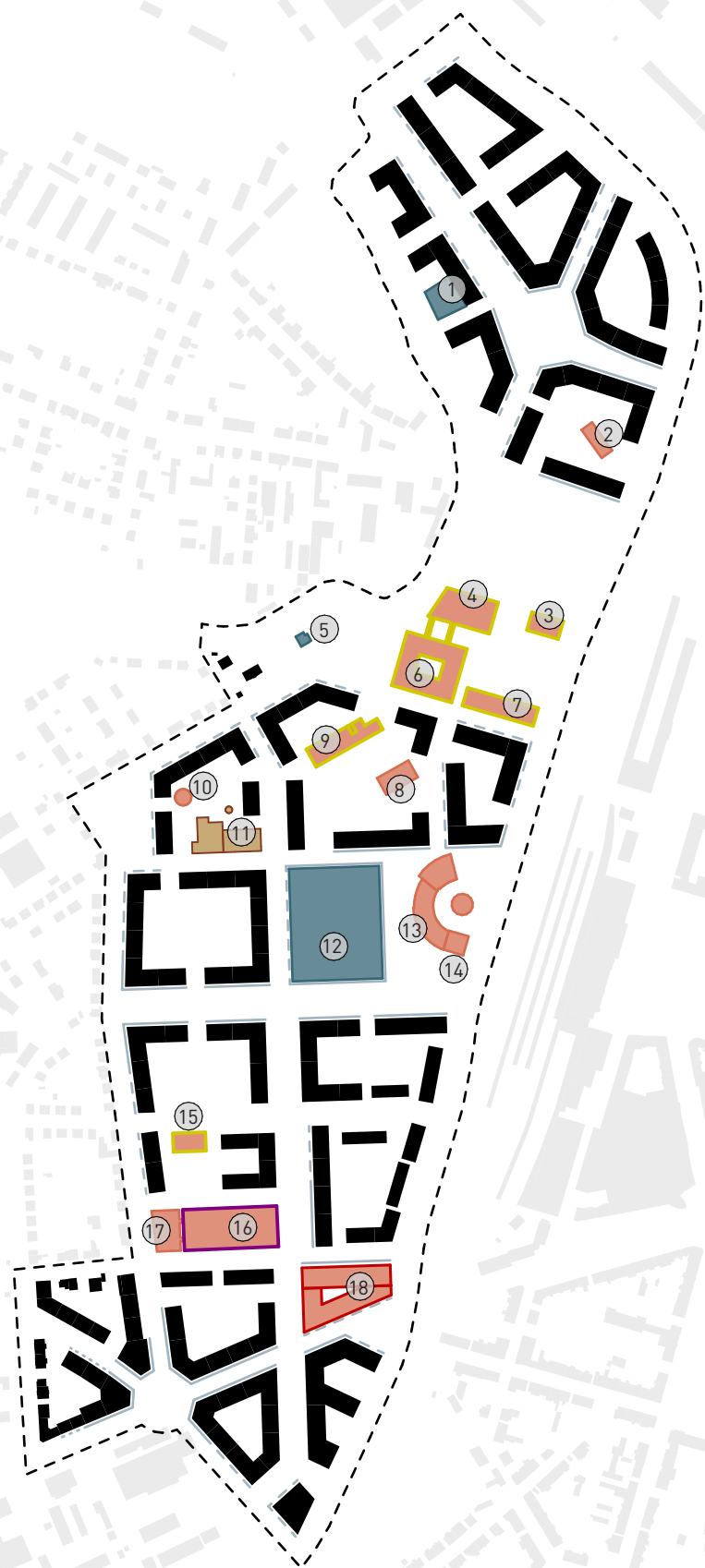
V návrhu je předkládána maximální snaha o vytvoření kvalitního veřejného prostoru, který by měl určovat ráz prostoru a dominovat území. Částečně také nahrazuje absenci kvalitního veřejného prostoru a možnosti setkávání v oblasti Kuklen a Svobodných dvorů. Zelené pásy s obou stran území a jejich rozšířené prostory tvoří příjemné prostředí s možností rekreace a odpočinku. Ulice s jednotlivými náměstími a pěšími promenádami jsou doplněny strukturou veřejných vnitrobloků, kde se může člověk příjemně zastavit a odstoupit z ruchu ulic. Další typy vnitrobloků jsou naopak uzavřeny a slouží pouze rezidentům obývajících onen blok, který jim nabízí místo setkávání a relaxace. Samotné budovy mají soukromé zahrady a předzahrádky. Dokonce i některé administrativní objekty mají své polosoukromé pozemky, kde si každý může odpočnout od práce.



- soukromé
- polosoukromé
- poloveřejné
- veřejné
- zachované budovy
- navržená zástavba
- okolní zástavba

1:7 500

- soukromé
- soukromé
- soukromé
- soukromé
- polosoukromé
- poloveřejné
- veřejné
- zachované budovy
- navržená zástavba
- okolní zástavba



Občanská vybavenost

Velké množství nových rezidentů vyžaduje dostatečnou občanskou vybavenost a je nutné doplnit zejména primární vybavenost i pro části Kuklen a Svobodných Dvorů. Dle návrhu by se mělo v území objevit cca 13 500 nových obyvatel. Pro tyto obyvatele je nutné vybudovat jednu novou základní školu a dvě nové školky. V navrhovaném školním areálu se také nachází nová tělocvična a základní umělecká škola. V území je dále řešeno nové obchodní centrum menšího charakteru zejména pro místní a obyvatele Kuklen a Svobodných dvorů. U ulici Koutníkova nový obchod s potravinami. Další veřejnou budovou je nová poliklinika s pečovatelským domem a lékárnou. V území jsou navrženy další služby a komerce umístěné v parterech bytových domů, obchodech i v polyfunkčních domech. Další vybavenost nabízí poté zachované budovy. Ve velké výrobní hale bude umístěno muzeum či sportovní hala, což bude záležet na městu, financích a popřípadě realizaci sportovní haly v Kuklenách. V železničním depu vzniká spojením přidružené budovy k nádraží občerstvení u zachovaných železničních exponátů. V malé hale vzniká galerijní prostor a vedlejší budova tiskárny obsahuje knihovnu a komunitní centrum. Bývalá sýpka obsahuje společenské centrum.

- ① obchod
- ② společenské centrum - sály, coworking centrum
- ③ mateřská škola
- ④ tělocvična
- ⑤ občerstvení
- ⑥ základní škola
- ⑦ základní umělecká škola
- ⑧ kavárna, galerie
- ⑨ knihovna, komunitní centrum
- ⑩ chladicí věž - vyhlídka
- ⑪ objekt teplárenské sítě
- ⑫ obchodní pasáž, supermarket
- ⑬ občerstvení, zastřešená výstavní plocha
- ⑭ zázemí hlavního nádraží
- ⑮ mateřská škola
- ⑯ muzeum/sportovní hala
- ⑰ parkovací dům pro muzeum/sportovní halu
- ⑱ poliklinika, lékárna, občerstvení, pečovatelský dům

Rezidenční zástavba

Převažující zástavba má funkci bydlení. V této funkci převažuje bytová s drobným doplněním řadových domů. Bytové domy se dělí dle parkování v podzemních garážích nebo v prvním patře budovy. Většina budov má soukromou zahradu, popřípadě předzahrádku. Nižší zástavba má polosoukromé vnitrobloky určené pro setkávání. Rezidenční zástavba ve vybraných místech může či musí nabízet komerční prostor v parteru.

HPP bydlení celkem: 379 810 m²

HPP bydlení bytové domy: 339 460 m²

HPP řadové domy: 5 250 m²

HPP bydlení polyfunkční budovy: 35 100 m²

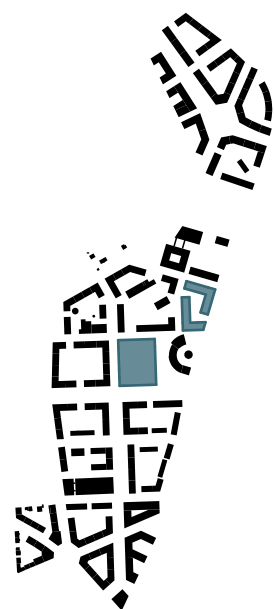


Polyfunkční budovy

Polyfunkční budovy jsou kombinací kancelářských a bytových budov. Nabízejí komerční prostory nejen v parteru, ale případně i v jiných podlažích. Komerční a bytové plochy jsou v budově rozlišeny dle vchodů, aby se v jednom vstupu nemíchaly bytové a komerční jednotky. Náplň budov je rozdělena zhruba 50:50 zejména kvůli hlukové zátěži či komerčnímu 1 patru, které zabírá velká procenta. Doporučené komerční funkce jsou zejména kanceláře, ochody, restaurace, lékařské prostory, případně i nerušící výroba a podobné. Polyfunkční budovy v návrhu jsou pouze dvě na centrálním místě s vysokým potenciálem zákazníků. Ostatní budovy jsou rozděleny na bytové a kancelářské. Bytové ovšem mají možnost využití parteru komerčně a za určitých okolností v nebytových prostorech je možné zařídit například ateliéry a podobné provozy. Základem je kvůli kvalitě bydlení nemíchat funkce dohromady v jedné budově.

HPP bydlení: 35 100 m²

HPP kanceláře: 35 100 m²



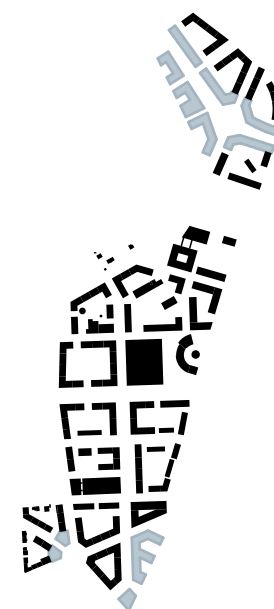
Administrativa

Administrativních budov je v návrhu méně než bydlení, kvůli poptávce a vizi projektu, avšak v celkovém mixu jsou důležité. Budovy je možné využít jakožto kancelářské prostory, showromy, pro veřejnou správu, vědeckotechnické budovy, lehkou nenáročnou výrobu s doplněnými prodejny a obchody a mnoho dalších využití. Administrativa je umístěna okolo ulice Koutníkova a na jihu podél železniční tratě. Budovy jsou tak dobře dopravně napojeny, jak do centra, tak z města. Jsou v dobré dostupnosti MHD a tvoří přirozenou uliční linii podél mohutné ulice Koutníkova. Mix funkcí docílí lepší bezpečnosti a provázanosti území, kdy v žádnou denní dobu není území vylidněno. Díky tomu se území stává městem krátkých vzdáleností s dobrou dostupností pracovních příležitostí. V neposlední řadě slouží budovy jako hluková ochrana před vysokou intenzitou dopravy na Koutníkově ulici a také jako ochrana před hlukem od železnice.

HPP administrativa: 191 320 m²

ČPP administrativa: 162 622 m²

Počet pracovníků: 1 osoba na 30 m² – 5421 lidí

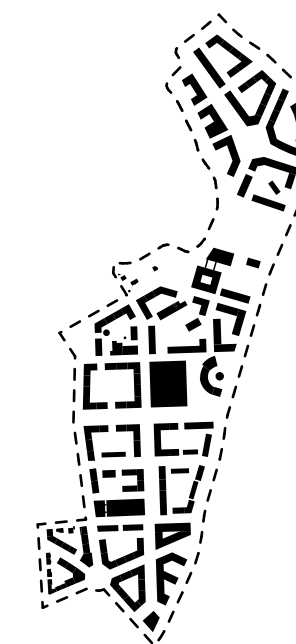


Celková zastavěnost území

Snaha byla vytvořit městskou zástavbu na základě blokové struktury, která se rozpadá a rozvolňuje. V území je velké množství veřejného prostoru, ale i tak je zástavba kompaktní a ne příliš rozvolněná. V území se nachází minimum plošně velkých budov.

zastavěná plocha: 13,5 ha 25%

nezastavěná plocha: 40,2ha 75%



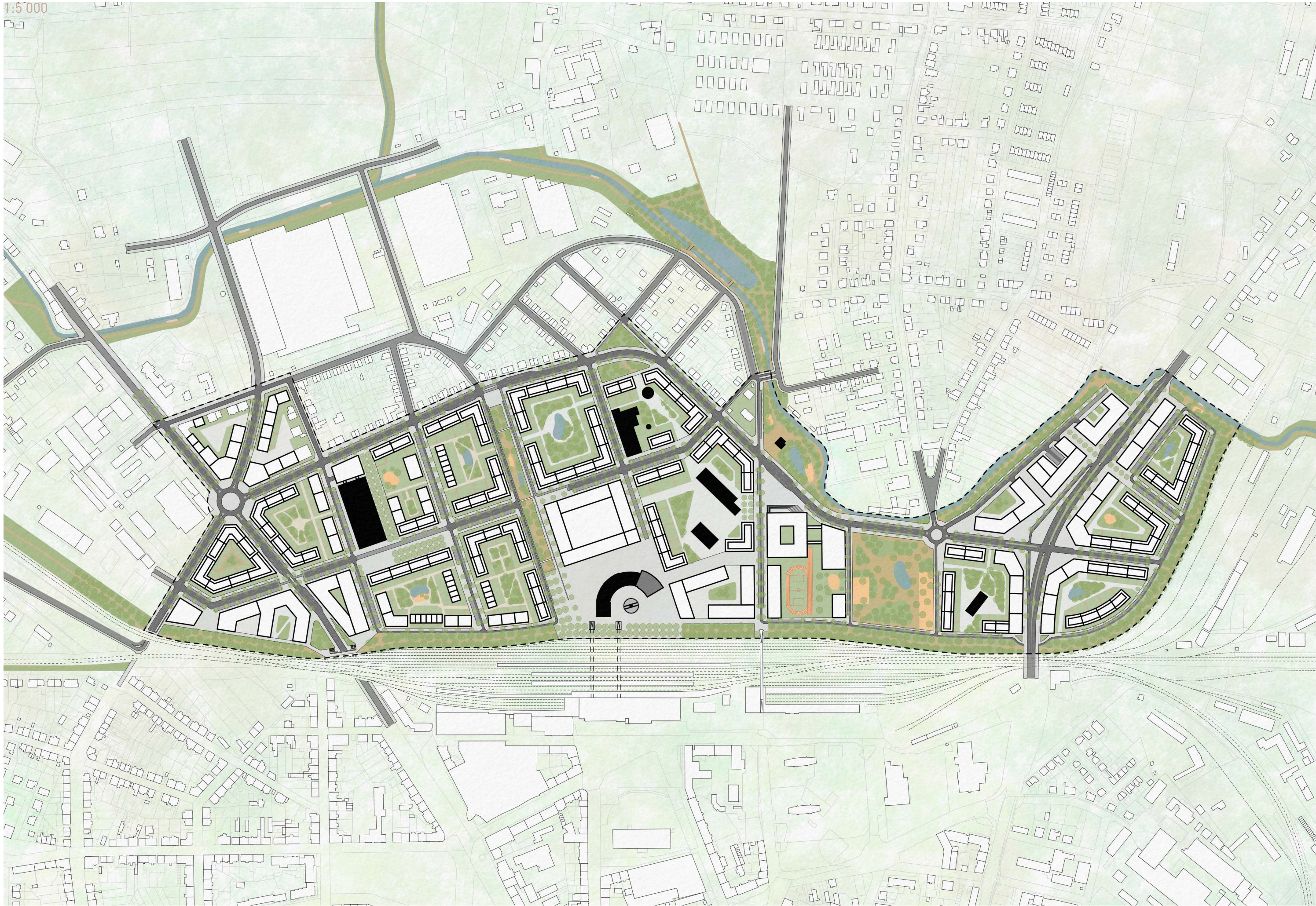
Byt	%	m ²	Počet lidí na byt	HPP	ČPP	Počet bytů	Počet obyvatel	Obyvatele/ha 53,7 ha
1kk	20	40	2	74912	59930	1498	2996	
2kk	55	55	2,5	206008	164806	2996	7491	
3kk a větší	25	75	3	93640	74912	999	2996	
Celkem						5494	13484	251 obyvatel/ha

Vchody

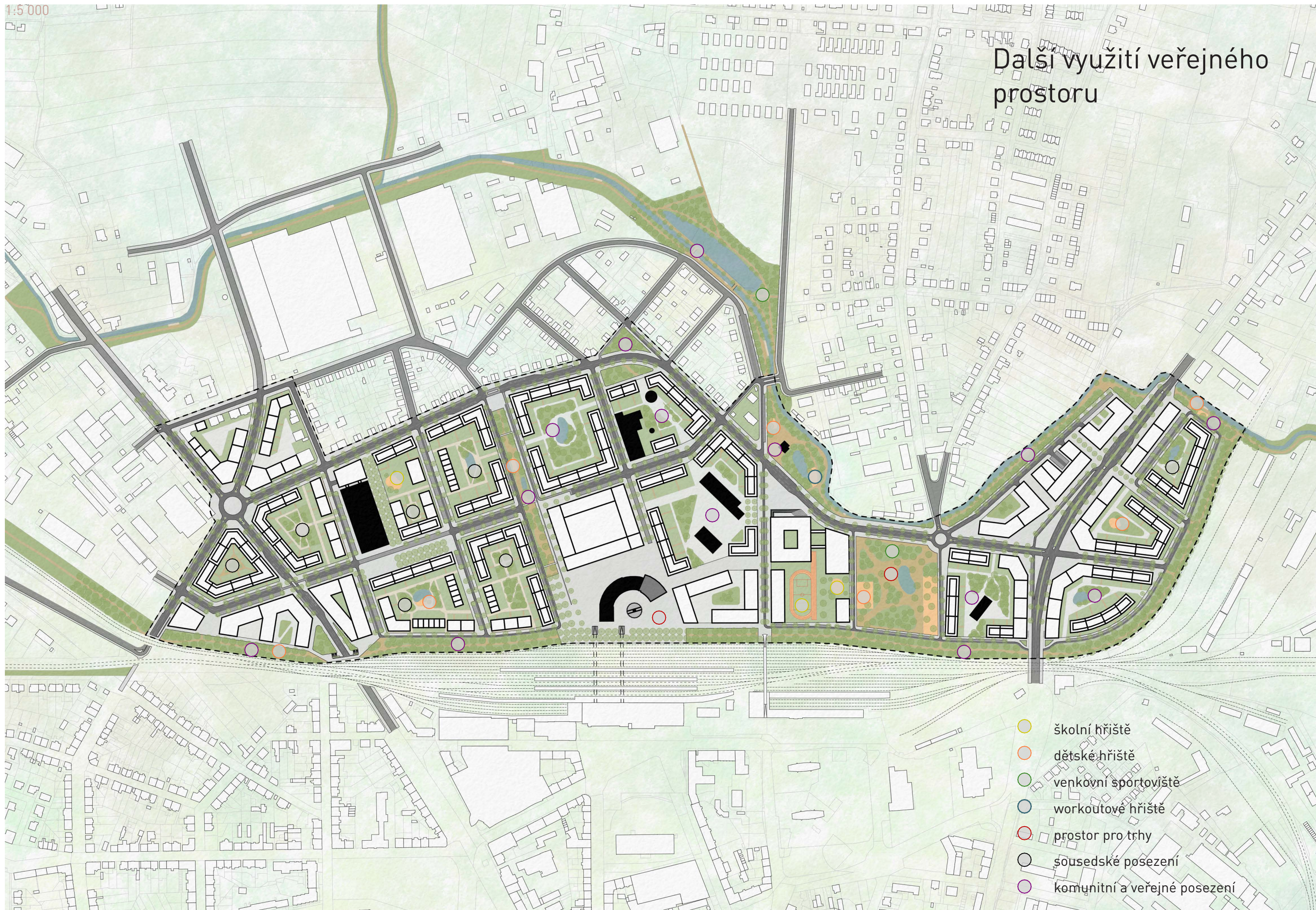
Hlavní vchody do budov jsou řešeny vždy z ulice pro snadný přístup. Budovy mají i zadní vchody, které jsou většinou z vnitrobloku. Velké kancelářské budovy mají hlavní vchod pro zaměstnance a návštěvníky a poté vedlejší vchody do dle rozdělení budovy. Ostatní budovy mají vždy na jednu část jeden hlavní vchod.



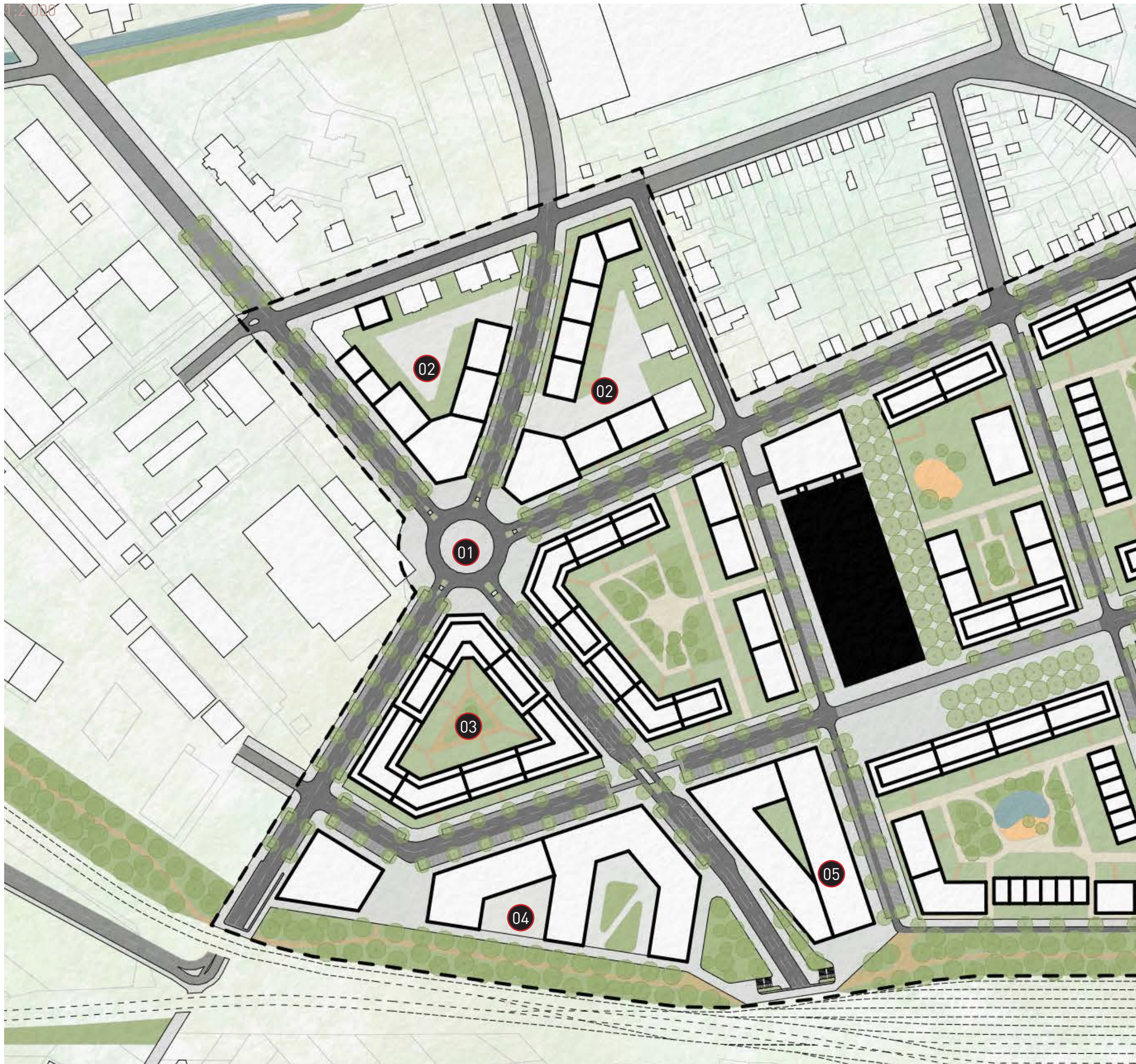
- soukromé prostory u budov
- zachované budovy
- navržená zástavba
- okolní zástavba
- vchody



Další využití veřejného prostoru



Detail návrhu



Podél pražské třídy

Nově navržená lokalita podél Pražské třídy a nově navržených tříd odlehčujících dopravě a spojujících rozvojové oblasti města s řešeným územím. Oblast je rušným jižním vstupem do území a hlavní bránou do Kuklen. Středobodem je okružní křižovatka nových ulic, jež tvoří místní centrum a je protipólem křižovatky Koruna na druhé straně železnice. Oblast je mixem administrativní a bytové zástavby zvyšující se směrem k centru. A také doplnění stávající zástavby směrem na západ. Oázou klidu pro obyvatele jsou polosoukromé vnitrobloky, park a vedlejší ulice bez větší dopravní vytíženosti. Skladbu doplňuje budova polikliniky s pečovatelským domem u liniového parku a podjezdu pod železnici.

- 01 Okružní křižovatka
- 02 Dostavba stávajících bloků
- 03 Uzavřený blok
- 04 Administrativa u parku
- 05 Poliklinika

01 Okružní křižovatka

Centrální bod s vyšší intenzitou provozu, ale zároveň vhodný pro pěší a cyklisty s přechody a dostatkem prostoru. V okolí je velké množství veřejné vybavenosti v partech budov a z tohoto místa se mohou vydat do všech směrů dle zájmu.



R1 - Návrh vítězného náměstí - Hrdlička



R2 - Schuylkill Yards - Návrh

02 Dostavba stávajících bloků

Stávající skupina rodinných domů a bytových objektů s parterem vhodných k zachování je doplněna vhodnou kombinací zástavby. Tento zásah je nutné utvořit kvůli komunikaci Nová Zelená, jež v těchto místech vzniká. Z bývalého jednoho bloku s výrobou vznikají dva doplněné o bytové domy navazující na zástavbu. Na centrální bod se bloky dívají dvěma administrativními budovami, řešící ostré zakončení bloku a dovolují si vyrůst do vyšší výšky. Parkování je zde řešeno ve vnitrobloku.



R3 - Residential Development J.Basanavicius



R4 - Residential and office building - Schulterblatt

03 Uzavřený blok

Blok začíná linií bloků postupně se rozpadajících se do centra území. Blok je místě velké intenzity pohybu ovšem uvnitř se nachází komunitní prostor pro setkávání a soukromé zahrádky s naprostým klidem. Dokonce z méně vytižené ulice jsou zřízeny předzahrádky pro oddělení ulice a soukromého prostoru.



R5 - South Kilburn Regeneration - Alison Brooks Architects



R6 - Blok - Smíchov city

04 Administrativa u parku

Dvě administrativní budovy, jež uzavírají linii prostřední ulice v území a zároveň reagují na osu liniového parku. První bodová stavba zakončuje svojí hmotou prostřední ulici a zároveň je první stavbou po příjezdu z jihu, a proto si dovoluje být velkorysá. Druhá budova držíci linie vytváří poloveřejné prostory využívané zejména pracovníky z budovy, popřípadě využijí blízkost parku.



R7 - Fornebuporten



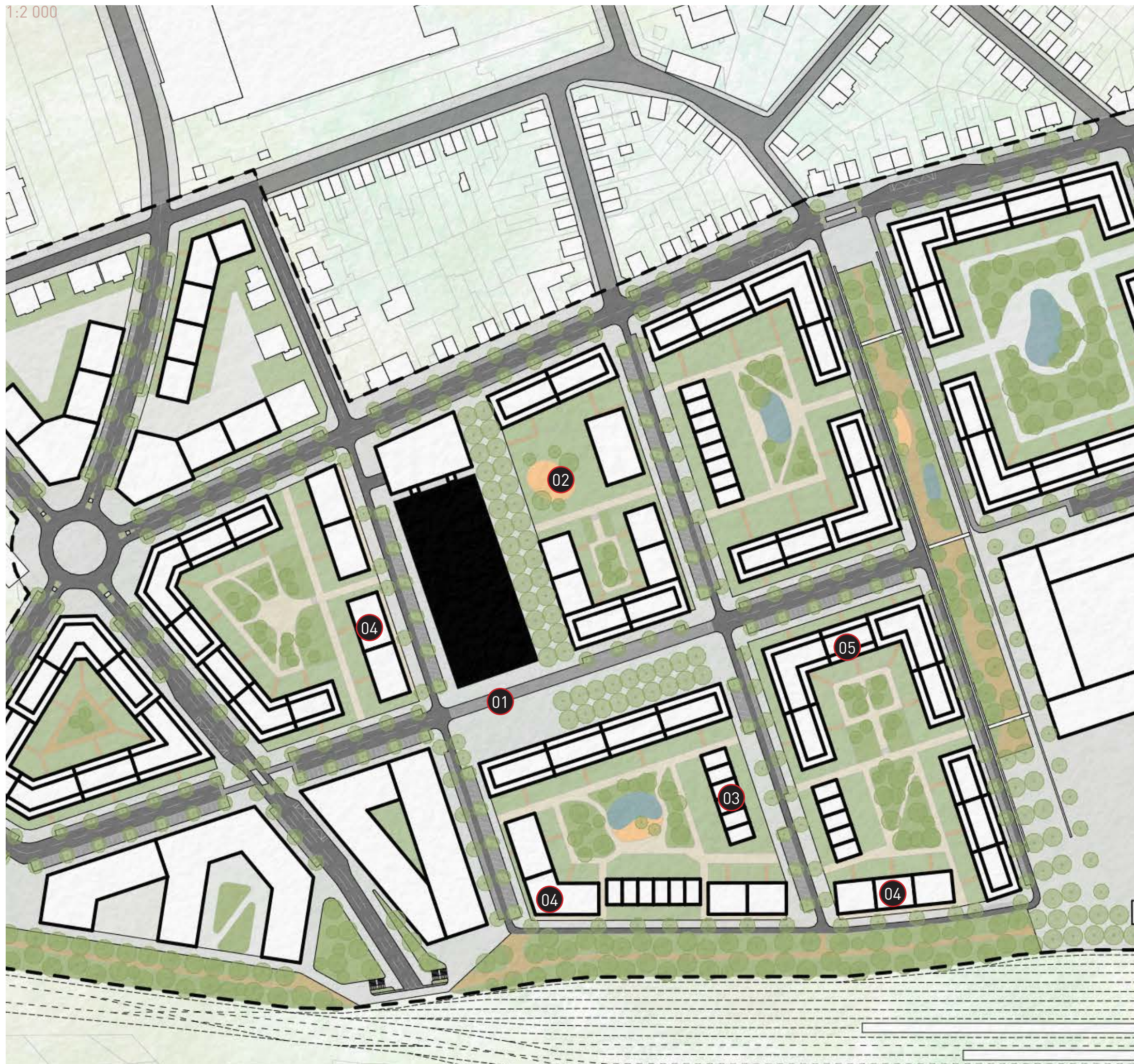
R8 - SEB bank and pension headquarters

05 Poliklinika

Budova hmotově vyplňuje malý blok mezi Pražskou třídou a nově nevrženými ulicemi a propojuje obě části. Hmota drží linie ulic. Jedná se o podstavu s atriem a šestipodlažní desku zejména pro dům s pečovatelskou službou. Uvnitř podstavy se nachází poliklinika s veškerým zázemím a možností i mnoha soukromých ordinací a jiných služeb příkladem mohou být masáže, psycholog atd. Součástí by měla být minimálně lékárna a občerstvení.



R9 - Block 32, edificio de viviendas en Lyon



U haly

Oblast s nižší zástavbou, polosoukromými vnitrobloky a začleněnými řadovými domy. V území se nachází velká hala s parkovacím domem, školka a zástavba bytových a rodinných domů. Uprostřed se nachází komunitní náměstí před halou, kde se nachází veřejná vybavenost. Oblast je dopravně zklidněná jednosměrkami a prostřední ulice nepokračuje přes jeřábovou dráhu a je na náměstí výškově vyrovnána s chodníky.

- 01 Velká hala
- 02 Školka
- 03 Řadové domy
- 04 Bytové domy s pobytovou střechou
- 05 Bytové domy

01 Velká hala

Velký výrobní hala je zachována ze současného stavu a její architektonická výjimečnost je použita v návrhu. Je očištěna o přístavby a hmotově zapadá do soustavy ulic, kdy vytváří důležitý roh veřejných prostranství. Vedle ní se nachází alej stromů spojující náměstí s hlavní ulicí. Její využití záleží na městu a požadavcích dle realizací v okolí. První možností je sportovní hala, do níž se vejde většina halových sportů. Druhá možnost je muzeum dopravy či ZVU a jiných průmyslových areálů ve městě a výroby samotné. K hale je připojený parkovací dům pro dostatečnou kapacitu parkovacích míst.

02 Školka

Budova hmotově navazuje na vedlejší blok a stejně předzahrádka, která chrání děti před pohledy z ulice. Školka je uzavřená budova s hlavními prostory do zahrady s dětským hřištěm pro děti. Budova je zakomponována do bloku a v regulačním plánu může být její přesné umístění změněno.



R11 - Parkovací dům - Gayerovy Kasárny



R10 - Vítkovice hala U6



R12 - Školka Solangen preschool



R13 - Školka Vizafogo Budapest kindergarten

03 Řadové domy

Rodinné domy se nacházejí zakomponovány do větších bloků s bytovými domy. Domy mají vlastní zahradu a před prostor před budovou určený pro parkování aut a malou předzahrádku. Hmoty jsou ustoupené od hrany bloku, aby bylo rodinám vytvořeno soukromí. Obyvatelé rodinných domů mají přístup do sdíleného vnitrobloku.



R14 - Řadové domy - Záhorské sady

04 Bytové domy s pobytovou střechou

Menší bytové domy o čtyřech patrech, jež jsou hmotově určeny, aby držely rohy zejména bloků s řadovými domy. Domy mají soukromé zahrady a buďto předzahrádku či parkování v prvním nadzemním podlaží. Jsou obloženy dřevem a mají pobytovou střechu. Budovy mají přístup vnitrobloku. Jsou umístěny zejména na méně vytížených veřejných prostorech.



R15 - Obytný soubor Escherpark



05 Bytové domy

Základní druh bytových domů v této oblasti zejména se soukromými předzahrádkami. Tyto části bloků mají společné podzemní parkování. Budovy mají zdvižené předzahrádky i zahrady o metr, tím pásem oddělují veřejný a soukromý prostor. Vnitrobloky nad parkováním společně pro tyto budovy jsou zdviženy také a vytváří relaxační prostor pro obyvatele budov. Poslední výhodou je vyrovnání výšky římsy prvního podlaží s budovami, jež mají komerční parter, kde byty bez parteru jsou o metr vyzdviženy.



R17 - Bytový projekt Sakura



R17 - Wohnüberbauung Badenerstrasse, Zürich



R18 - St Andrews Block B



R19 - Soukromé předzahrádky - Central Group Residence Radlická



Centrum

Hlavním centrem území je oblast okolo železniční točny a podchodů do centra města. Oblast je tvořena velkými rozvolněnými bloky, které jsou veřejně přístupné a uvnitř se nacházejí veřejné body zájmu. V této části je velké množství zachovaných budov a nových využitím, které dotváří veřejný prostor. Blok na náměstí má průchozí první partu s obchody a vybaveností. Pohybuje se zde nejvíce lidí a nachází se zde nejvíce veřejné vybavenosti. Výška zástavby se zvyšuje směrem k důležitým veřejným prostranstvím.

- 01 Jeřábová dráha
- 02 Náměstí u točny
- 03 Polyfunkční budovy
- 04 Stezka historie
- 05 Náměstí E. F. Buriana
- 06 Veřejné vnitrobloky
- 07 Zachované dědictví

01 Jeřábová dráha

Jedná se o veřejný prostor pod jeřábovou dráhou, která sloužila v průmyslovém areálu. Jsou zde rozšířené chodníky a doprava omezena pouze na jižní část. Pod jeřábovou dráhou se povrch postupně mění ze zpevněného povrchu náměstí do mlatového povrchu s oblastmi zeleně. Jsou zde prostory pro zahrádky restaurací, individuální posezení, hřiště či vodní plocha s rekreačním potenciálem. Prostor je také hlavní pěší komunikace z náměstí do zastávkám a vilové čtvrti. Samotná konstrukce je možná zastřešit či zazelenit popínavými rostlinami.



R20 - Jeřábová dráha Burbank Water and Power EcoCampus



R21 - Domino park New York

02 Náměstí u točny

Centrální náměstí se nachází u výstupů z podchodů z hlavního nádraží, na ose liniového parku podél železnice a linie jeřábové dráhy. Centrálním bodem je železniční depo s točnou. Tato budova je využívána část jako čekárna a proozy nádraží, dále jako restaurace a občerstvení a veřejné muzeum železnice. Z části budovy je zachováno pouze zastřešení. Náměstí je tvořeno z velkoformátové dlažby a v oblasti točny jsou zachovány koleje a je možnost točnu přecházet či se do ní dostat. Po obvodu se nachází stromořadí, jež spojuje liniové parky.



R22 - Občerstvení uprostřed náměstí - Plac Nowy Krakow



R23 - Náměstí Quintin Lake



R24 - Náměstí Frýdlant



R25 - Podchod pod železnici - San Sebastian Subway Entrance

03 Polyfunkční budovy

Budovy s kombinací komerčních a bytových prostor. Tvoří kompaktní blok a nemají žádná ustoupená podlaží. V parteru budovy na náměstí se nachází obchodní pasáž. Druhý blok má aktivní parter a průchozí vnitroblok. Parkování je umístěno pod celým blokem.



R26 - Polyfunkční budova Drn



R27 - Polyfunkční budova Charles Square Center

04 Stezka historie

Atrakce území díky většímu množství zachovalých průmyslových staveb. Stezka vede od železničního depa skrze otevřené veřejné vnitrobloky až na náměstí E.F. Buriana. Při pouti může návštěvník sledovat průmyslové stavby, jež v sobě mají nové využití a doplňují vnitrobloky o možnost posedět zastavit se či se něco naučit. Budovy mají většinou komunitní náplň a doplňují podstatu těchto bloků. Návštěvník si cestu k nim musí najít. Nachází se zde Malá hala jakožto galerie s kavárnou. Dále bývalá budova tiskárny, v níž vzniká knihovna a komunitní centrum. A také chladicí věž s vyhlídkou. Stavba náhradního zdroje není přístupná veřejnosti. Tato stezka se proplétá mezi budovami a vyústí na zeleném náměstí.



R28 - Dolní Vítkovice Ostrava



R29 - Elektrownia Powiśle Varšava

05 Náměstí E. F. Buriana

Náměstí je zelené veřejné prostranství v polovině protnuté ulicí Za Škodovkou. Je zde travnatý povrch se stromy a může sloužit pro odpočinek. Toto náměstí je vstupem na jedné straně do stezky historie a na druhé straně do zástavby rodinných domů. Je to střed dvou světů a náměstí je na pomezí. Není to hlavní prostranství s velkým množstvím lidí, ale menší plac pro místní.



R30 - David Chipperfield Georg Knorr Park

06 Veřejné vnitrobloky

Velké bloky v této části umožňují přístup veřejnosti do jejich útrob. Vždy je uvnitř ukryt nějaký bod zájmu, jak pro obyvatele bloku, tak pro veřejnost. Vnitřní prostor je většinou z betonových cest v kombinaci se zelení. V některých se nachází historické budovy. V jiných vodní plocha sloužící jako rezervoár pro dešťovou vodu. Tyto vodní plochy jsou po celém území. Veřejný prostor ve vnitrobloku je od budov oddělen soukromou zahradou.



R31 - Karlínský vnitroblok - Kasárny Karlín



R32 - Westgarten 01 Frankfurt

07 Zachované dědictví

V území se nachází zachované industriální budovy a bývalé vlečky. Tyto budovy jsou zakomponovány do veřejných vnitrobloků. Zachovávají si svůj industriální styl a jsou naplněny novou funkcí. Chladicí věž je zpřístupněna a je z ní vyhlídková plošina. Tiskárna se změnila v knihovnu a malá hala v galerii. Železniční vlečky jsou v některých částech zachovány a vystupují z povrchu a znovu se ztrácejí, jako historická připomínka. V území jsou zachovány i jiné industriální prvky dle možností. Jsou zde například stará potrubí, pásy a mnoho dalších prvků.



R34 - Malá hala - Kotelna v Libčicích nad Vltavou



R35 - Zachování industriálního bohatství - Landschaftspark Duisburg-Nord



R36 - Železniční vlečky - New York Highline



R33 - Cesta na náměstí -Plintenleistraad rivium district



R37 - Výstup na chladicí věž - Bolt tower Vítkovice



Školní areál a park

Území se vyznačuje velkým množstvím zeleně. Z této oblasti se střetávají dva liniové parky, uprostřed nichž přecházejí v centrální park. Vedle těchto zelených ploch se nachází školský blok, v jehož areálu je základní škola s hřištěm a tělocvičnou. Dále se zde nachází základní umělecká škola a školka. Před vchodem do školy se nachází malé školské náměstí.

- 01 Liniový park podél Labského náhonu
- 02 Liniový park u železnice
- 03 Park u školy
- 04 Školský areál
- 05 Náměstí před školou

01 Liniový park podél Labského náhonu

Atraktivní park vedoucí podél Labského náhonu by měl v budoucnu vést podél celé délky náhonu od letiště až po písáky u Opatovic nad Labem. Jeho základ je vytvořen právě v tomto návrhu a stejně jako v návrhu zde bude probíhat rozšiřování o parky a hřiště a rekreační oblasti s vodními prvky. Liniový park je tvořen jako park podél železnice mlatovou cestou s návazností na okolí a stromořadími s travnatým povrchem. Park se uprostřed rozšiřuje a tvoří zákoutí s jezery místem na občerstvení, posezení a odpočinek. V těchto místech je zřízeno workoutové hřiště a dětské hřiště. Občerstvení je zřízeno v zachovalé budově. Za mostem pro auta se park rozšiřuje na oba břehy Labského náhonu a tvoří trasy podél vodní plochy a mostky umožňují přecházet z jedné strany na druhou. Po každých cca 200 metrech je cesta rozšířena k vodě a je umožněn sestup až k hladině. Jsou zde vytvořeny dřevěné pobytové schody. Je zde připravena návaznost na stezku podél Chalupecké vodnice.

02 Liniový park u železnice

Podél železnice se celým územím táhne liniový park oddělující železnici od zastavby. Celým parkem prochází mlatová cesta vinoucí se pod alejemi stromů. Cesta slouží jako spojnice pro pěší a cyklisty, ale také jako komunitní cesta, kdy si vedle ní člověk sedne do trávy. V parku se nacházejí možnosti sezení a malá dětská hřiště. Liniový park se v určitých částech zvedá a tvoří val, který zabraňuje šíření hluku z železnice a může být využit k zábavě a relaxaci. Park spojuje sousedství, ale i vzdálené území mimo řešený projekt. Na jihu se rozdvouje podél železničních tratí a na severu se spojuje s liniovým parkem podél Labského náhonu.



R38 - Mercandinovy sady



R39 - Park na špici



R40 - Forest Park in Bad Lippspringe

03 Park u školy

V nejbližším místě spojení obou liniových parků vzniká centrální park městského typu. Park vyplňuje plochu jednoho bloku a je tvořen mlatovým povrchem do nějž jsou vsazeny ostrovy zeleně s větším počtem stromů. V parku se nachází vodní plocha, dětské hřiště, prostor pro zahrádky restaurací a prostor pro uspořádání malých trhů. Park je spojnicí obou linií, ale láká k rekreaci, procházkám či posezení.



R41 - Letenské sady



R42 - Park Zahradní město

04 Školský areál

Celý areál je hmotově navržen tak, aby budovy nesly hrany bloku a uvnitř byl volný prostor pro děti. U náměstí se nachází budova základní školy, která má zvýšený vchod, který podporuje důležitost stavby. Budova je kompaktní blok s vnitřním atriem s možností setkávání dětí. První i druhý stupeň jsou ve stejné budově, avšak odděleny do jednotlivých částí. Budova ZUŠ je přesunuta od základní školy Habrmanova, kde kapacitně nestačí a poté se bude moci rozšířit základní škola. Stavba je jednoduchá budova s třídami a malým sálem v prvním patře. Děti zde budou rozvíjet dvě dovednosti. Tělocvična je připojena mosty ke škole a hmotově s ní souzní. Uvnitř se nachází zázemí a hala pro sporty. Budovu je možné využívat samostatně i pro návštěvníky z venčí. Uvnitř bloku se nachází hřiště a běžecké dráhy pro sportování dětí. Budova školky je obdobná jako druhá v území ovšem materiálově souzní s budovami v areálu.



R43 - Základní škola Slavkov



R44 - Základní škola Amos

05 Náměstí před školou

Vchod do školy umocňuje malé trojúhelníkové náměstí sousedící s parkem u Labského náhonu. Náměstí je tvořeno vydlážděnou plochou s vyvýšeným vchodem do budovy a zastávkou autobusu u náměstí. Slouží jakožto místo setkávání studentů a blízký prostor pro cesty do parku



R45 - Náměstí před budovou J. K. Tyla



Podél Koutníkovy ulice

Koutníková ulice je čtyřpruhová tranzitní komunikace směřující od Hradeckého okruhu mimo město. Silnice překračuje železnici nadjezdem. V místě křížení s ulicí Za Škodovkou se nachází centrum oblasti. Podél Koutníkovy ulice se nacházejí administrativní budovy a za nimi jsou od provozu schovány bytové domy. Území je ze všech stran obeháno zeleným parkem umožňující rekreaci.

- 01 Náměstí na křížení
- 02 Administrativa u náhonu
- 03 Veřejný blok u sýpky
- 04 Administrativně bytové bloky

01 Náměstí na křížení

Na spojení Koutníkovy ulice s ulicí Za Škodovkou vzniká křižovatka řízená semaforem, okolo níž se nachází náměstí. Budovy tvoří čtvercové náměstí s dostatkem prostoru, aby se lidé nemuseli zdržovat bezprostředně u Koutníkovy ulice. V parteru budov se nachází komerce a pro snadnější přístup jsou vytvořeny příjezdové jednosměrky s možností krátkodobého parkování. Ulice dál pokračuje v širokém profilu s velkými chodníky a cyklostezkou oddělené od dopravy stromy pro pohodlný pohyb osob.



R46 - Hradec Králové Ulrichovo náměstí



R47 - One Jackson Square

02 Administrativa u náhonu

Tyto mohutné budovy zabírají plochu malého bloku. U ulice Koutníkova tvoří uliční frontu a směrem k parku se rozpadají a vytváří tak poloveřejný prostor pro zaměstnance, kde si mohou oddechnout. Budovy mohou mít komerční parter a měl by zde být zakomponován obchod s potravinami. Ten by měl sloužit hlavně místním a díky mostu přes náhon se sem dostanou rychle i lidé ze Svobodných Dvůrů. Blízkost parku umožňuje zaměstnancům trávit pauzy v příjemném prostředí zeleně.



R48 - Budova ČSOB Hradec Králové

03 Veřejný blok u sýpky

Blok vedle parku se velmi podobá veřejným blokům v centrální části. Uliční čáru ulice Koutníkova drží administrativní budova s vysokým nárožím, jež tvoří dominantu pro lidi přijíždějící do Hradce. Blok se nadále skládá z bytových domů s ustoupeným podlažím. Směrem do parku se zde nachází restaurace s možností posezení v parku. Vnitroblok je otevřený a uvnitř se nachází společenské centrum se sály a coworkingovými pracovišti v budově bývalé sýpky. Budovy mají soukromé zahrady a vnitroblok je tvořen zpevněnou plochou s oblastmi zeleně.



R49 - Bývalá sýpka Hotel Lotrinský Velké Pavlovice



R50 - Krøyer's Square Kodaň

04 Administrativně bytové bloky

Větší bloky, kde se nachází kombinace bytových a administrativních budov. Administrativní budovy staví hradbu hluku z ulice Koutníkova a za nimi jsou bytové domy otevřené do parku a vnitrobloku. Zástavba se zvyšuje směrem k centrálnímu bodu oblasti. Bloky jsou sice veřejně přístupné, ale je zde koridor a vstup budov kudy mohou lidé chodit a zbytek je určen více místním. Bytové domy mají zahrady i předzahrádky a uprostřed bloku hřiště či vodní plochu. Bloky jsou chráněny od hluku železnice valem. Silnice v okolí jsou slepé a slouží pouze pro místní.



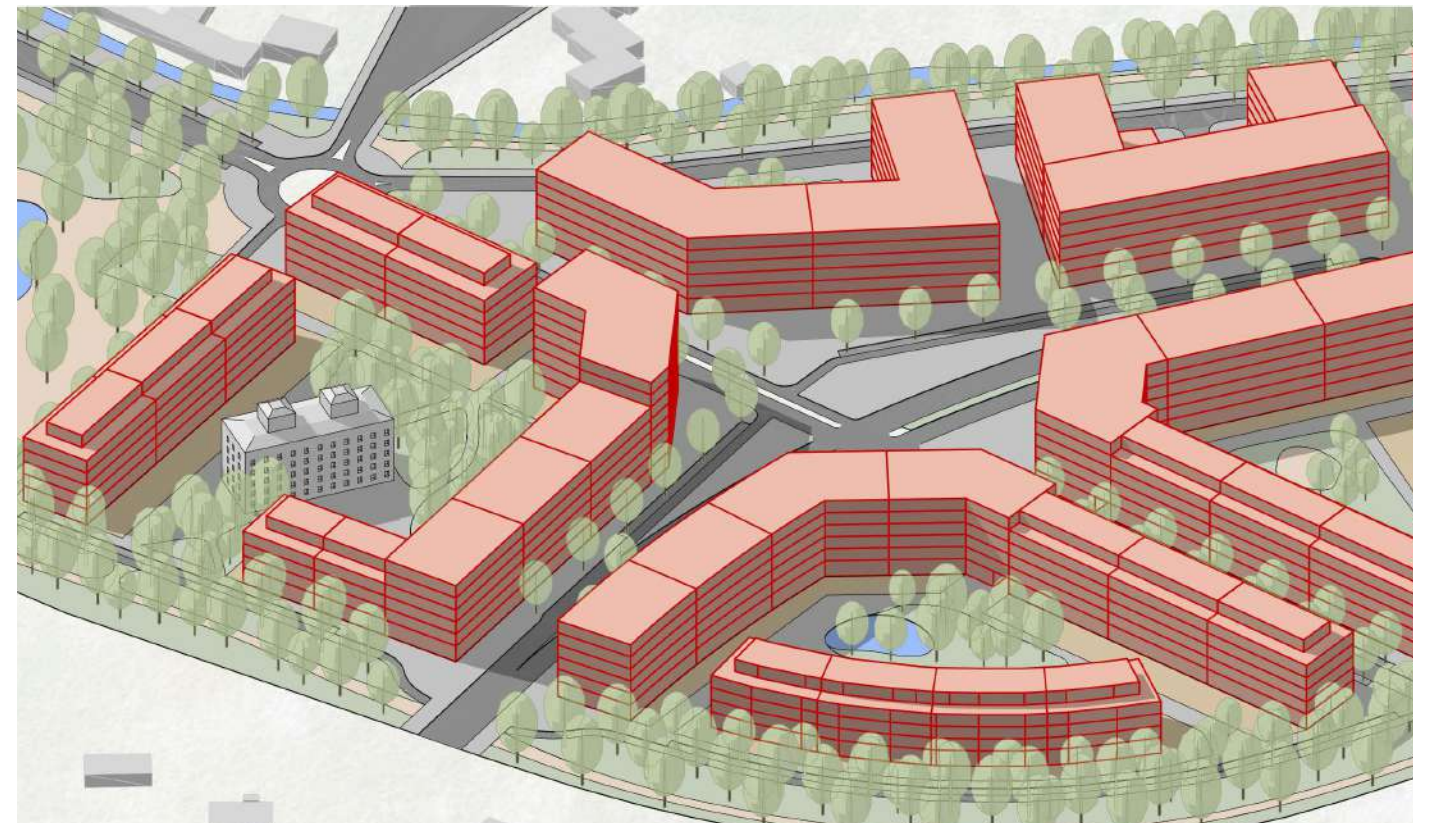
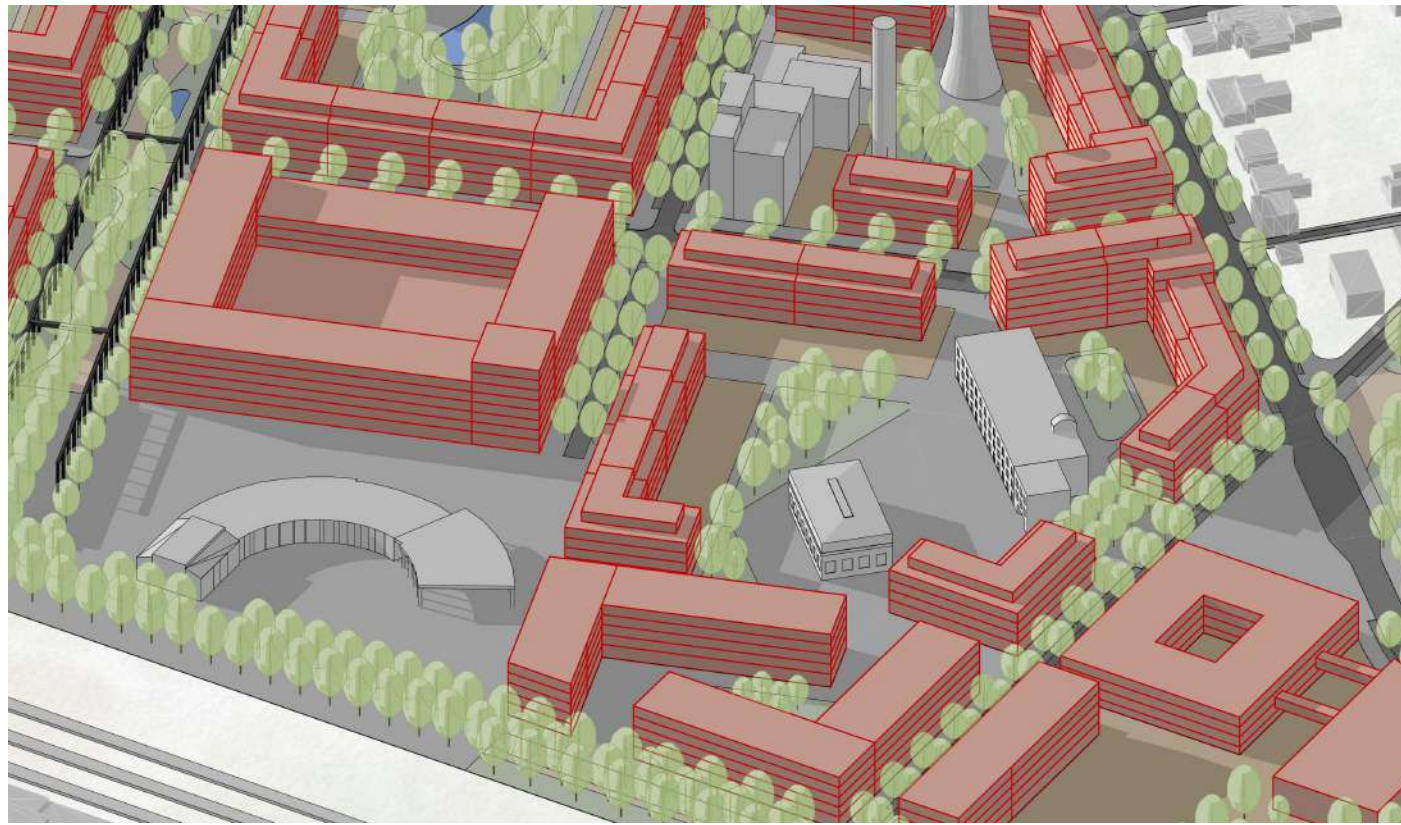
R51 - Schneider Studer Primas Zürich



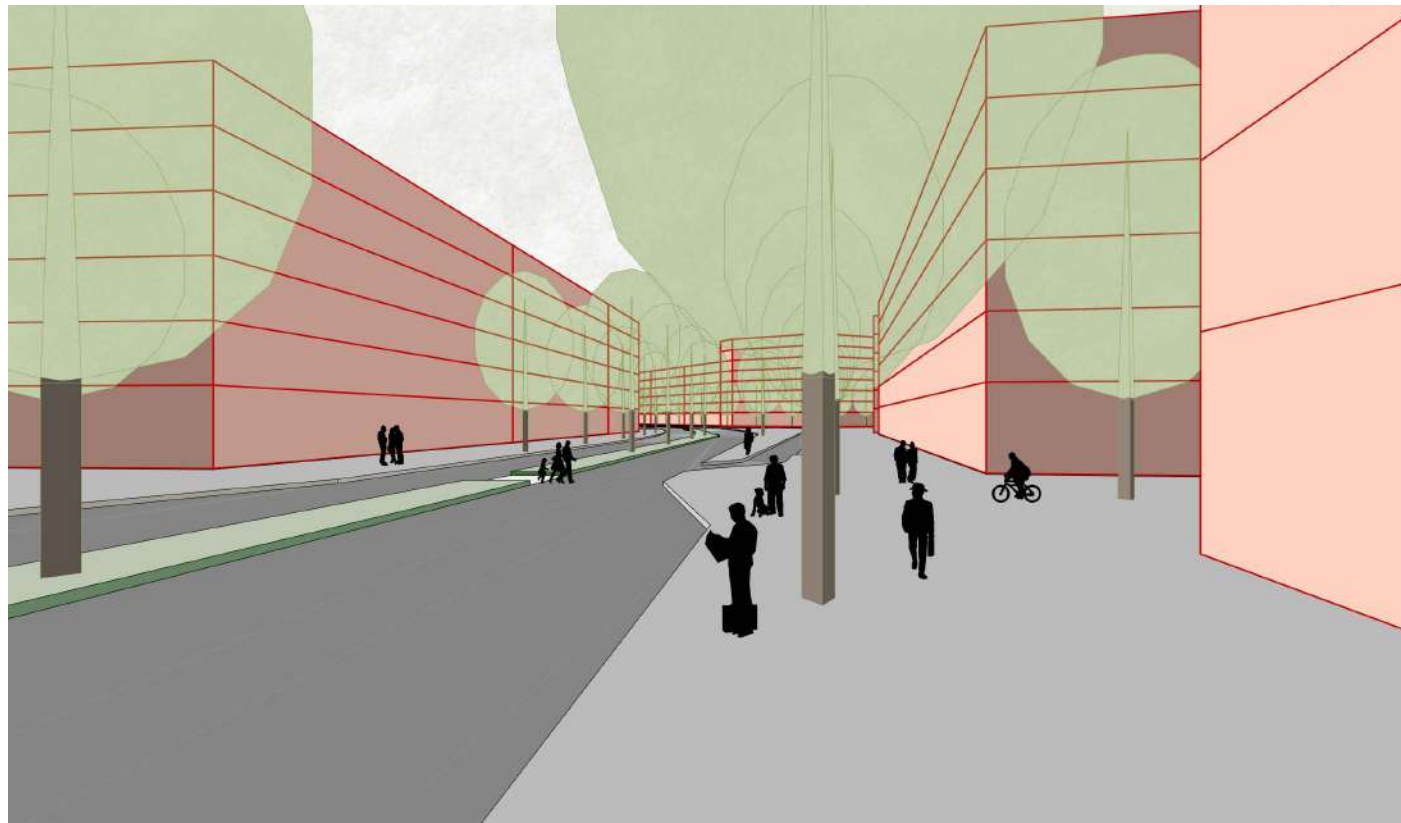
R52 - Nová centrála České spořitelny na Pražském Smíchově

3D model









Regulace

Regulační plán

Na území o velikosti 53,7 ha je zhotovena regulace navrženého území. Regulační plán vytyčuje uliční a stavební čáry, koeficient zastavěnosti, maximální výškovou hladinu, funkční využití parcel, návaznosti jiných území, podzemní parkování, chráněné budovy, vymezení komerčního parteru atd. Řešené území je zastavěné zejména blokovou zástavbou bytovou a administrativní. Výjimkou jsou solitérní administrativní budovy či stavby veřejné občanské vybavenosti. Převažuje funkce bytová dále smíšená, veřejná vybavenost komerční i veřejná. Všechny budovy musí být přístupné z ulice. Výjimku tvoří zachované industriální stavby. Výška budov je rozdělena na budovy s možností přidání ustoupeného podlaží a budovy bez této možnosti. Jsou definovány vstupy do bloků. Tedy kde musí být umožněn přístup do bloku. Dále je určeno, který blok musí být veřejně přístupný. Ve veřejném prostoru jsou určena místa pro stromořadí.

Přípustné využití navržených ploch

- 01 – Bydlení, administrativa, služby, obchod, ubytovací zařízení, zdravotnická zařízení, turistický ruch, lehká nerušící výroba, showroomy, veřejné stravování. Zachované vybrané budovy (01X) – sociální služby, kultura, veřejná správa, vzdělání a výchova, komunitní služby, body 01. Elektrárenské zařízení (01Y) – zachování dle požadavků majitele budovy – poté přestavba dle 01X
- 02 – Bydlení, komerční vybavenost v parteru – obchod, služby
- 03 – Sociální služby, kultura, veřejná správa, vzdělání a výchova, komunitní služby, zdravotnictví
- 04 – Administrativa, služby, obchod, ubytovací zařízení, turistický ruch, lehká nerušící výroba, showroomy, veřejné stravování, sport
- 05 – Bydlení, administrativa, služby, obchod, ubytovací zařízení, zdravotnická zařízení, turistický ruch, lehká nerušící výroba, showroomy, veřejné stravování
- 06 – zeleň, rekreační plochy, hřiště, venkovní posilovny, prostor pro zahrádky restaurací



- hranice řešeného území
- uliční čára
- stavební čára uzavřená
- - - stavební čára otevřená
- stavební čára volná
- . - . stavební čára nepřekročitelná
- - - - stavební čára chráněných objektů
- aktivní parter požadovaný
- - - aktivní parter doporučený
- stromořadí

- okolní zástavba
- budovy v řešeném území
- stavební blok smíšené obytné
- stavební blok obytný
- stavební blok občanská vybavenost - veřejná infrastruktura
- stavební blok občanská vybavenost - komerční vybavenost
- stavební blok smíšený - administrativně obytný
- nestavební plochy
- stavební plocha určená pro rodinné domy
- stavební plocha určená pro bytové domy

- ⊙ maximální podlažnost
- ⊕ maximální podlažnost s ustoupeným podlažím
- ⊠ oblast jiné maximální podlažnosti
- ↔ chráněný průhled
- ← návaznost mimo řešené území
- veřejně přístupný vnitroblok
- začlenění mateřské školky do bloku
- podzemní garáže v bloku
- ★ objekt památkové ochrany
- ▲ místo vjezdu do podzemních garáží
- ▲ veřejný pěší přístup
- ▲ pěší přístup
- △ pěší přístup budovou

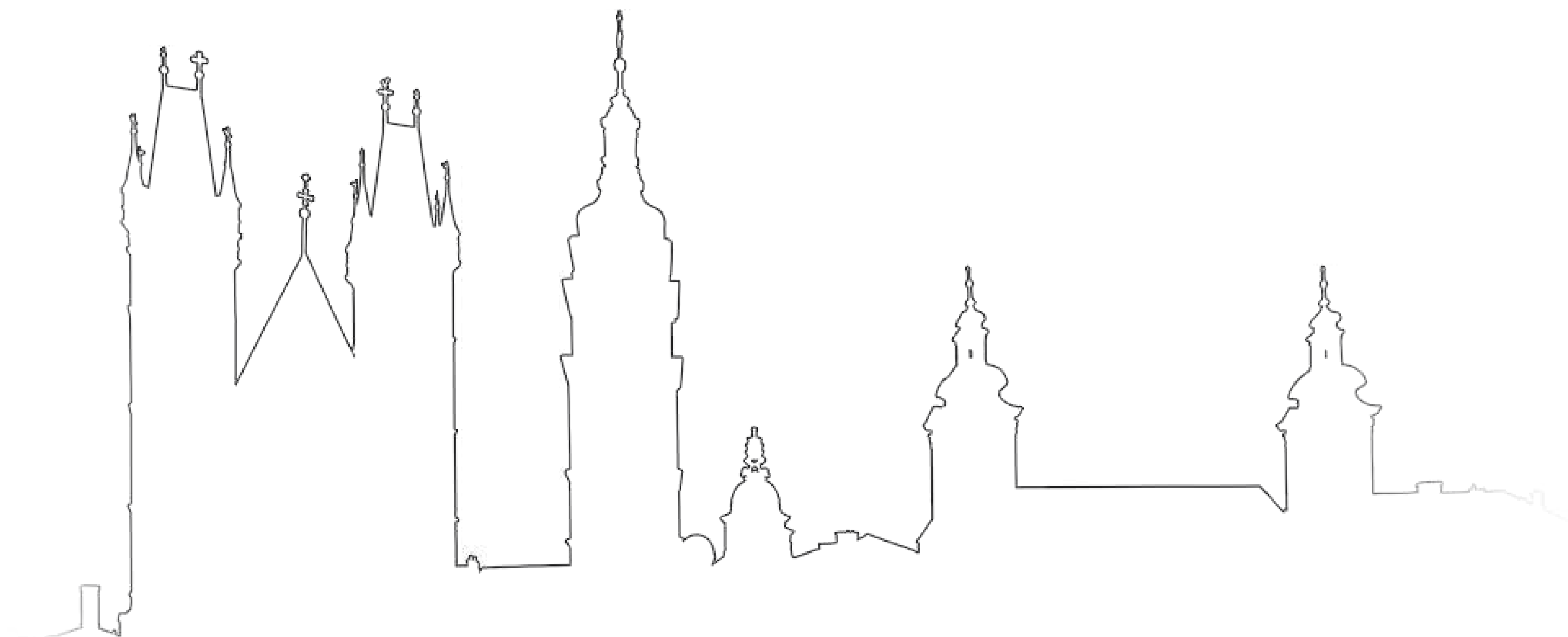
hlavní využití

0,5
1,17 1,0

plocha pozemku (ha)

maximální koeficient zastavěnosti

Závěr



Bilance

Plocha navrhované oblasti je 53,7 ha
Počet obyvatel v území je cca 13 500 obyvatel.
Počet obyvatel na hektar je cca 250 obyvatel na hektar.
HPP obytných budov činí 380 000 m²
Počet nových pracovních míst je cca 5400.

Kukleny před projektem 2848 obyvatel a 403 ha.
Oblast je spíše novou městskou čtvrtí než součástí čtvrti Kukleny, která má jinou charakteristiku.

Závěr

Diplomová práce měla za úkol ukázat možnosti přestavby bývalého průmyslového areálu v plnohodnotnou součást města. Hlavním úkolem bylo zabránit nekontrolovatelnému rozšiřování hranic města do krajiny a nabídnout možnosti přestavby uvnitř města. Zde jsem se také snažil ukázat, že železnice či velká dopravní tepna nejsou nepřekonatelnou překážkou plnohodnotnému městu a že se k těmto liniím nemáme stavět zády, ale začlenit je do městského prostoru. Celý návrh se zaměřuje na kompaktní město a město krátkých vzdáleností, které nabídne obyvatelům veškeré vyžití a omezí nutnost využívání aut. Město, jež nabídne velké množství kvalitních veřejných prostorů, dostatek zeleně a možnosti rekreace a odpočinku. Kromě kvalitního bydlení, také dostatek komerčních ploch, služeb a pracovních prostor v příjemném prostředí.

Návrh vytváří část města, kde byste chtěli žít. Řídil jsem se motem ZPĚT DO MĚSTA, které jsem se snažil dodržovat a zvrátit současnou tendenci rozšiřování měst. Víze udržitelného města, dle které jsem navrhoval, je důležitou koncepcí. Tou by se měla řídit všechna města. Spojení znovuobjevené zeleně, vodních toků, zachování historické hodnoty a připojení současné vrstvy je něco, co můj návrh tvořilo. Hradec Králové je mým domovským městem s bohatou a hodnotnou historií a velmi dobře se v něm žije. A já chtěl ukázat budoucí možnosti pro město, jak může navázat na svou historii a dále se udržitelně rozvíjet. Doufám, že budou ještě přehodnoceny projekty na plošnou nízkopodlažní zástavbu na okraji města a vrátíme se k využití městské struktury poblíž centra. Můj návrh ukazuje, jak zpět do města vrátit ubývající populaci a chtěl bych, aby naše město bylo znovu oním stotisícovým městem. Víze přestavby vnitřních brownfieldů je problém mnoha měst, a tak doufám, že se jejich přeměna bude dařit. Snad se alespoň někdo nad mým projektem zastaví, zamyslí se, a bude o něm debatovat. A doufám, že magistrátem dlouho odkládané projekty na úpravy města se začnou pomalu realizovat, aby naše město bylo znovu Salonem republiky.

Zdroje

A1 - <https://www.vennamesta.cz/kralovske-venne-mesto/hradec-kralove>
A2 - https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Okresy_-_slep%C3%A1_mapa.png
A3 - <https://www.czso.cz/csu/czso/mapy-a-kartogramy7516>
A4 - <https://www.hrdeckralove.org/demograficky-vyvoj-mesta-hradec-kralove/d-55027>
A5 - <https://www.hrdeckralove.org/historicke-mapy-hradce-kralove/d-54258>
A6 - <https://www.hrdeckralove.org/historicke-mapy-hradce-kralove/d-54258>
A7 - <https://www.hrdeckralove.org/historicke-mapy-hradce-kralove/d-54258>
A8 - <https://www.hrdeckralove.org/pevnost/gs-1577>
A9 - <https://www.hrdeckralove.org/pevnost/gs-1577>
A10 - <https://www.tourismato.cz/prvni-regulacni-plany-mesta-hradce-kralove-aneb-jejich-vyvoj-pred-profesorem-josefem-gocarem-p143877>
A11 - <https://www.archiweb.cz/news/dopis-jana-kotery-frantisku-ulrichovi-ze-dne-25-ledna-1910-v-souvislosti-se-souteznim-planem-na-regulaci-labske-a-ortlicni-kotliny-v-hradci-kralove-v-roce-1909>
A12 - <https://www.hkcity.cz/2012/03/20/urbanismus-a-plany-v-tom-hradec-od-doby-gocara-vynika/>
A13 - <https://www.hkcity.cz/pocet-obyvatel-hradec-kralove/>
A14 - <https://www.hrdeckralove.org/demograficky-vyvoj-mesta-hradec-kralove/d-55027>
A15 - <https://galeriegoltzovatvrz.cz/produkt/skala-vit-hradec-kralove-velke-namesti/>
A16 - <https://www.muzeumhk.cz/muzeum/sbirky.html>

F1 - <http://hradec-kralove.sije.cz/album/historicke-centrum/foto-361.php>
F2 - <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/kostel-nanebevzeti-panny-marie-v-hradci-kralove>
F3 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Gymn%C3%A1zium_J._K._Tyla
F4 - <https://www.muzeumhk.cz/muzeum.html>
F5 - <https://kam.hradcekralove.cz/objekt/158-masarykovo-namesti>
F6 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD
F7 - <https://www.hkregion.cz/dr-cs/100162-labska-vodni-elektrarna-hucak.html>
F8 - <https://www.hkregion.cz/dr-cs/103476-ulrichovo-namesti.html>
F9 - <https://mapio.net/pic/p-86818071/>
F10 - <https://www.archiweb.cz/b/studijni-a-vedecka-knihovna-v-hradci-kralove>
F11 - [https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_svat%C3%A9_Anny_\(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_svat%C3%A9_Anny_(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9))
F12 - <https://www.hrdeckasypka.cz/>
F13 - https://nicelocal.cz/hradec-kralove/public_services/hradec_kralove_railway_station_railway_turntable/
F14 - <https://mapy.cz/letecka?source=firm&id=363365&gallery=1&x=15.8021145&y=50.2089760&z=17>
F15 - <https://www.firmy.cz/detail/357258-zs-a-ms-hradec-kralove-prazska-hradec-kralove-kukleny.html>
F16 - [https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_svat%C3%A9_Anny_\(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_svat%C3%A9_Anny_(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9))
F17 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD
F18 - <https://domaci.hn.cz/c1-63233560-legendarni-hradecky-hotel-cernigov-pujde-k-zemi-nahradi-ho-multifunkcni-centrum>
F19 - [https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_Bo%C5%BEsk%C3%A9ho_srdce_P%C3%A1n%C4%9B_\(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Kostel_Bo%C5%BEsk%C3%A9ho_srdce_P%C3%A1n%C4%9B_(Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9))
F20 - https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/jak-sviti-krizovatka-koruna-hradec-kralove.A161130_2289411_hradec-zpravy_the
F21 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Termin%C3%A1l_hromadn%C3%A9_dopravy_Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9
F22 - <https://www.turistika.cz/mista/hradec-kralove-sukovy-sady/detail>
F23 - <https://www.novazelenashopping.cz/>
F24 - <https://www.hkcity.cz/nova-zelena-hradec-kralove/>
F25 - <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/praha-hradec-kralove-wroclaw>
F26 - <https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1rz/p1999.htm>
F27 - <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-trati-hradec-kralove-pardubice-chrudim-1-stavba-zdvoukolejneni-useku-steblova-opatove-nad-labem-pokracovani/>
F28 - https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/cernigov-padne-vstane-clarion-20170807.html
F29 - <https://www.hkcity.cz/projekt-nove-kukleny-park-sadky-a-pernstejnu/>
F30 - <https://www.hkcity.cz/jizni-spojka-hradec-kralove/>

H1 - H11 - https://www.hrdeckralove.org/vismo/galerie2.asp?id_galerie=1577&n=pevnost&pocet=24&stranka=1, https://www.hrdeckralove.org/vismo/gallery-viewer.asp?id_galerie=1576&width=412

R1 - <https://iprpraha.cz/projekt/25/vitezne-namesti>
R2 - <https://www.archdaily.com/868075/new-renderings-revealed-of-shop-and-west-8-s-3-dollars-5-cents-billion-schuykill-yards-project>
R3 - <https://www.archdaily.com/882012/residential-development-jbasanaviciaus-9a-paleko-architektu-studija>
R4 - <https://divisare.com/projects/437028-lh-architekten-dorfmuller-klie-residential-and-office-building-schulterblatt>
R5 - <https://alisonbrooksarchitects.com/project/bronte-fielding/>
R6 - <https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha5-smichov-city-sever>
R7 - <https://www.fornebuporten.no/>
R8 - <https://landezine.com/park-by-sla-landscape-architecture/>
R9 - <https://arqa.com/arquitectura/block-32-la-duchere-lyon.html>
R10 - <https://www.archiweb.cz/b/parkovaci-dum-jana-gayera>
R11 - <https://www.dolnivitkovice.cz/maly-svet-techniky-u6/>
R12 - <https://www.mattiashamren.se/en/street-monkey-architects/solangen-preschool>
R13 - <https://www.archdaily.com/977278/vizafogo-kiindergarten-budapest-archikon>
R14 - <https://www.archiweb.cz/b/obytny-soubor-zahorske-sady-3>
R15 - <https://www.archiweb.cz/b/obytny-soubor-escherpark>
R16 - <https://www.realism.cz/sakura>
R17 - <http://www.vbk-arch.ch/preview-detail/items/098-wohnueberbauung-badenerstrasse-707-zuerich.html>
R18 - <https://archello.com/project/st-andrews-block-b>
R19 - <https://www.central-group.cz/page/ke-stazeni-186>
R20 - <https://worldlandscapearchitect.com/burbank-water-and-power-ecocampus-ahbe-landscape-architects/>
R21 - <https://www.citysignal.com/domino-park-brooklyn-guide/>
R22 - https://pl.wikipedia.org/wiki/Plac_Nowy_w_Krakowie
R23 - <https://www.archdaily.com/904676/coal-drops-yard-heatherwick-studio>
R24 - <https://www.archiweb.cz/b/rekonstrukce-frydlantskeho-namesti>
R25 - <https://www.archdaily.com/187520/san-sebastian-subway-entrance-snohetta>
R26 - [https://cs.wikipedia.org/wiki/Drn_\(budova\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Drn_(budova))
R27 - <https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/1404-budova-charles-square-center>
R28 - <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/dul-hlubina-a-vysoke-pece-a-koksovna-vitkovickych>
R29 - <https://elektrowniapowisle.com/>
R30 - <https://www.archdaily.com/935484/david-chipperfield-architects-wins-competition-to-transform-former-industrial-site-in-berlin>
R31 - <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/3398/kasarna-karlin>
R32 - <https://www.architonic.com/en/project/stefan-forster-architekten-westgarten-01/5100231>
R33 - <https://www.riviumdistrict.nl/content/uploads/2021/06/Bijlage-1.1-Plintenleidraad.pdf>
R34 - <https://www.archiweb.cz/b/kotelna-rekonstrukce-kotelny-na-restauraci-a-multifunkcni-sal>
R35 - <https://www.landschaftspark.de/>
R36 - <https://www.archiweb.cz/b/high-line-park>
R37 - <https://www.dolnivitkovice.cz/bolt-tower/>
R38 - <https://www.archiweb.cz/b/mercandinovy-sady>
R39 - <https://www.parkroku.cz/cs/menu/predchozi-rocniky/2017/revitalizace-parku-na-spici-v-pardubicich/>
R40 - <https://landezine-award.com/forest-park-in-bad-lippspringe/>
R41 - <http://www.praha-priroda.cz/parky-a-zahrady/letenske-sady/>
R42 - <https://theproductofboardom.com/2013/10/01/spot-searchlight-park-malinova-zahradni-mesto/>
R43 - <https://www.pelcak.cz/projekty/zakladni-skola-slavkov/>
R44 - <https://www.archiweb.cz/b/zakladni-skola-amos-pro-psary-a-dolni-jircany>
R45 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Gymn%C3%A1zium_J._K._Tyla
R46 - https://cs.wikipedia.org/wiki/Ulrichovo_n%C3%A1m%C4%9Bst%C3%AD
R47 - <https://www.kpf.com/project/one-jackson-square>
R48 - <https://www.hkcity.cz/regionalni-sidlo-banky-csob-hradec-kralove-aldis/>
R49 - <https://www.designmag.cz/architektura/83674-barokni-sypka-ve-velkych-pavlovicich-byla-prestavena-na-moderni-hotel-lotrinsky.html>
R50 - <https://www.archdaily.com/803510/kroyer-square-vilhelm-lauritzen-architects-plus-cobe>
R51 - <https://www.world-architects.com/de/schneider-studer-primas-zurich/project/zwicky-sud>
R52 - <https://www.archiweb.cz/b/nova-centrala-ceske-sporitelny-na-prazskem-smichove>

Zdroje

Hradec Králové

Internetové odkazy:

https://www.hradeckralove.org/ https://www.hkcity.cz/ https://www.hradeckralove.org/demograficky-vyvoj-mesta-hradec-kralove/d-55027 https://geoportal.mmhk.cz/portal/ http://mapserver.mmhk.cz/tms/hkupn/ajax/#c=-642420%252C-1041554&z=2&l=hkupn_hv,ku&p=& https://www.hradeckasyпка.cz/ https://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9 https://www.hradeckralove.cz/ https://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9 https://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108/ https://cs.wikipedia.org/wiki/Kr%C3%A1lov%C3%A9hradeck%C3%BD_kraj https://hradecky.denik.cz/zpravvy_region/hluk-obyvatele-jako-by-zili-v-tunelu-metra-ci-ve-s.html https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=63333 https://www.hradeckralove.org/strategicky%2Dplan%2Drozvoje%2Dmesta%2Dhradce%2Dkralove/ds-2027/p1=18785 https://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD https://geoportal.mmhk.cz/mapa/mapa-dtmm/?c=-640061.65%3A-1045031.95&z=6&lb=osmll&ly=hr%2Cad&lbo=1&lyo= https://www.earch.cz/architektura/clanek/novodoby-urbanisticky-rozvoj-hradce-kralove https://www.hkcity.cz/2012/03/20/urbanismus-a-plany-v-tom-hradec-od-doby-gocara-vynika/ https://www.planergruppe-oberhausen.de/zollverein-park/ https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=69466 https://cs.wikipedia.org/wiki/ZVU_Stroj%C3%ADrny https://www.zvu.cz/file:///C:/Users/vit.michl/Downloads/SPRM%20N%C3%A1vrhov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st%20-%20aktualizace%20[PDF,%20450%20kB].pdf https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=59033 https://www.novazelenashopping.cz/ https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravvy/hradec-kralovehradecky-severni-tangenta-jizni-spojka-rsd-silnice-okruh-eia.A200421_544228_hradec-zpravvy_tuu https://www.hkcity.cz/category/doprava/zeleznice/ https://www.zurich.com/en/about-us/offices/skykey-zurich https://www.baukultur-bw.de/initiativ/staatspreis-baukultur-2020/staatspreis-baukultur-2016/nominierte/alte-weberei-in-lustnau-tuebingen https://www.uur.cz/media/bdsip33u/35-standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-aktualizace-2020-03.pdf https://www.fa.cvut.cz/studium/predmetry/nauka-o-stavbach-iv/ns4-02-verejne-budovy-a-mesto.pdf https://www.dolnivitkovice.cz/ https://adoc.pub/projektovani-mistnich-komunikaci.html https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=59540 https://www.hrdecjede.cz/wp-content/uploads/2021/08/ZDPHK2019.pdf https://www.archiweb.cz/b/obytny-soubor-escherpark https://www.stavbaweb.cz/jedineny-koncept-bydleni-v-praze-na-vackov-prav-dokonen-7939/clanek.html https://www.archiweb.cz/b/nova-centrala-ceske-sporitelny-na-prazskem-smichove https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap http://podnikamvhk.cz/strucna_historie_mesta_hradce_kralove/ https://www.e15.cz/magazin/tovarny-ktere-udavaly-rytmus-hradce-dnes-uz-jen-kulisy-836849

Práce:

diplovová práce – ZÁVODY VÍTĚZNÉHO ÚNORA - REVITALIZACE BROWNFIELDU V HRADCI KRÁLOVÉ dostupné z: https://www.fa.cvut.cz/cs/galerie/atelierove-prace/20201-zavody-vitezneho-unora-revitalizace-brownfieldu-v-hradci-kralove
Bakalářská práce – URBANICSTICKÝ VÝVOJ MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ OD PPOČÁTKU 20. STOLETÍ PO SOUČASNOST Dostupné z: https://www.vut.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=155380
Práce - Modernizace železniční tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň 2018/2019, Martin Starý https://cena-dekana.fd.cvut.cz/prezentace/11_rocnik/prace/stary.pdf

Přednášky a videa

CAMP PRAHA. Nové vysokorychlostní železnice v ČR – 2021 Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=aBEFg5ESwFg
CAMP PRAHA. Tomáš Hudeček: Městověda 1 – 2021. Dostupné z: www.youtube.com/watch?v=79vthrdmtZU
CAMP PRAHA. Tomáš Hudeček: Městověda 2 – 2021. Dostupné z: www.youtube.com/watch?v=2l0cLrj8EMg
CAMP PRAHA. Cor Wagenaar: Architektura, urbanismus a zdraví – 2022 Dostupné také z: https://www.youtube.com/watch?v=6ShZFApbhnc
CAMP PRAHA. Nové městské čtvrti – 2022 Dostupné z:https://vimeo.com/664314951?embedded=true&source=video_title&owner=112223304
CAMP PRAHA. Motolské údolí a Botič – 2020 Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=lAhMcjwhJRg
Adam Gebrian pořad plus – minus Dostupné z: https://www.mall.tv/gebrian-plus-minus
GREENTV. Creating Sustainable Cities – 2014. Dostupné z: www.youtube.com/watch?v=fcDDUSUUbq9A
Jay Foreman YouTube videa o plánování Londýna Dostupné z: https://www.youtube.com/@JayForeman

Hradec Králové

Bibliografie:

Hradec Králové

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Vydání druhé, upravené. Praha: Ausdruck Books, 2018. ISBN 978-80-270-4920-2.
GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. Tema (Kniha Zlin). ISBN 80-858-3479-0.
prof. Ing. arch. Michal Kohout a doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D., Plánování města: Příručka mladého urbanisty: České vysoké učení technické v Praze 2021. ISBN 978-80-01-06879-3
JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo: o krajíně, urbanismu a architektuře. Praha: Ausdruck Books, 2013. Edice architektury. ISBN 978-80-260-5399-6.
MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.
KOLEKTIV AUTORŮ ZVÚ. ZÁVODY VÍTĚZNÉHO ÚNORA: nositel Řádu Vítězného února a Řádu práce. 1989.
KOHOUT, Michal, David TICHÝ a Filip TITTL. Collective housing: a spatial typology. V Praze: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2015. ISBN 978-800-1058-480