

# Pardubice - centrum - západ

urbanistický projekt

Petr Kočíčka

2016 - 2017, publikováno 24.5.2017

Fakulta architektury ČVUT v Praze  
Ústav urbanismu

vedoucí práce:

Ing. arch. Akad. arch. Ir. Jiří Klokočka, ggs UP

konzultace:

Ing. arch. Jana Zdráhalová, Ph.D.

studijní program Architektura a urbanismus  
obor Architektura

diplomová práce



Prohlašuji, že jsem předloženou 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 23.5.2017

Petr Kočíčka, autor



# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

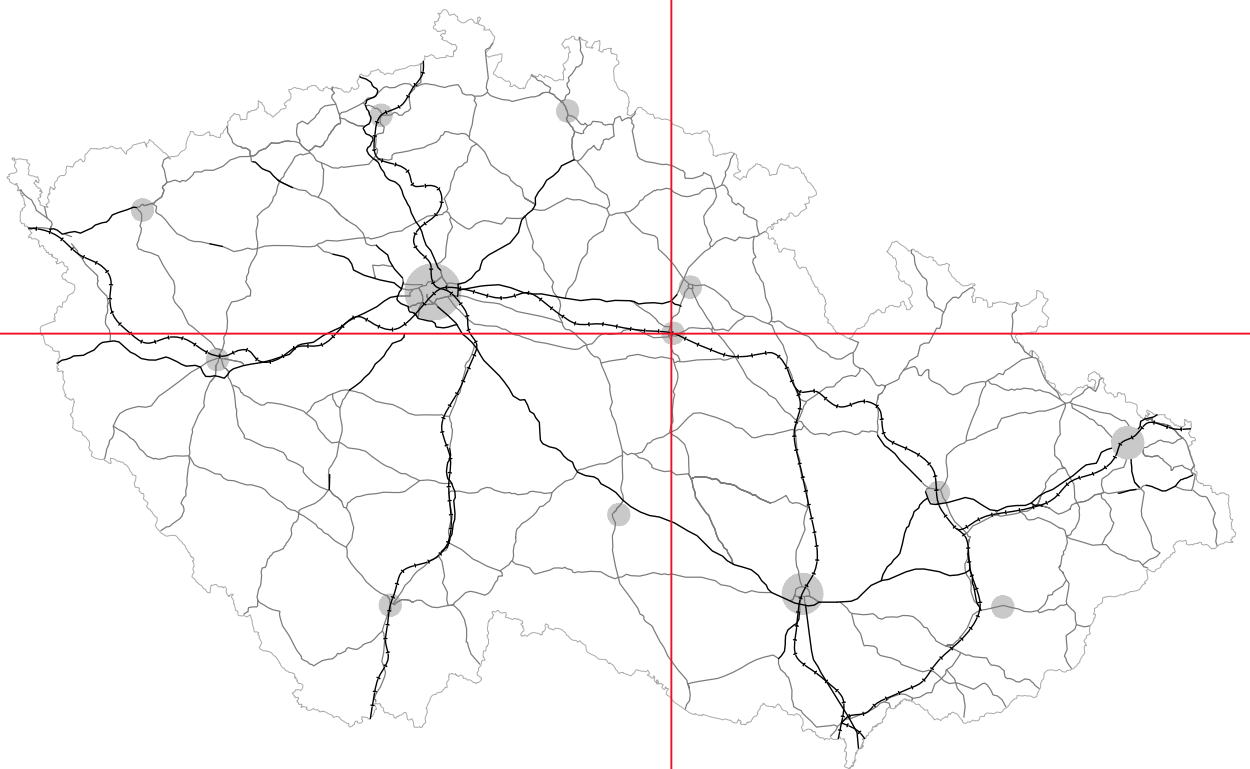
Tématem diplomové práce je území v okolí hlavního nádraží v Pardubicích. Jde o rozsáhlé území v centrální části města, které postupně ztrácí svou funkci průmyslové oblasti. Původně periferní oblast Pardubic se od 60. let, díky rozsáhlé výstavbě na druhé straně Labe, dostává do těžiště města. Rozvíjející se dopravní infrastruktura dělá z území nejlépe napojenou část města na zbytek Hradecko-pardubické aglomerace.

Výsledkem práce bude urbanistická studie území, která bude řešit jeho vnitřní prostorovou a funkční organizaci, vnější vazby a postup transformace. Urbanistická koncepce bude v detailnějším měřítku prověřena na úrovni jednotlivých vybraných lokalit a řešení skladby a struktury vybraných veřejných prostranství.

oficiální formulář s zadáním a fotodokumentace řešeného území a jeho kontextu - viz kapitola Dokumenty

---

PARDUBICE



vytvoreno s použitím: [1g],[2g]



— — — řešené území

1:10000 ⊕

0 100 200 300 400 500 [m]

vytvořeno s použitím: [3g]







0 50 100 150 200 250

[m]

zdroj: [3g]





Děkuji rodině a přátelům za jejich podporu při přípravě práce a po celou dobu studia.

Děkuji Jiřímu Klokočkovi a Janě Zdráhalové za jejich vedení a konzultace v průběhu práce.

Děkuji také Pavle Pannové za vhled do místní situace a poskytnutí podkladů.



# ABSTRAKT

Práce zkoumá hlavní rysy fungování, vývoje a potenciálu velké části centrálního území města Pardubic. Je nastíněna možná budoucí role území, která je společně s obecnými úvahami o budoucím vývoji města a společnosti základem navrhovaného řešení.

Území bylo identifikováno jako klíčový potenciál pro rozvoj struktury a efektivního fungování města.

Je navrženo dotvoření kompozice a základní kostry Pardubic směrem k systémově organizovanému městu. Navržené řešení se snaží podpořit fungování širšího centra jako "města krátkých vzdáleností" a umožňuje efektivní naplnění rozvíjejícího se potenciálu okolí nádraží pro vznik "nové centrality".

This thesis describes general situation of a big brownfield area in the center of Pardubice in terms of its function, evolution and future potencial.

The area has been identified crucial for a future development of city's structure and effective operation.

The proposal defines a systematization of a main frameworks of the city. The aim of this paper is to suggest possible urban progress towards "the city of short distances", sustainable mobility, and effective use of opportunities of the main station area.





# OBSAH

PŘEDMLUVA	19	[C] NÁVRH	71
[A] ANALÝZA ÚZEMÍ	21	Vize	72
[fenomény] Časová a prostorová dostupnost	22	Koncepce území	74
Prostorová a funkční distribuce	29	Dílčí lokality	80
Vývoj	43	Celkové řešení	96
[elementy] Nádraží	46	Etapizace	100
Brownfieldy	47	POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE	103
Hlavní třída	48	DOKUMENTY	107
Silnice I/37 a I/36	49		
Obchodní haly	50		
Labe	51		
[záměry] Plány a koncepce	52		
Studie	56		
[B] SYNTÉZA	63		
Pozice v aglomeraci	64		
Struktura města a jeho centrum	66		
Charakter města	68		



# PŘEDMLUVA

Málokteré české město má tolik nevyužívaných ploch ve svém samotném centru jako Pardubice. Práce se zabývá rozsáhlým územím západně od historického jádra, v okolí pardubického nádraží, kde se většina brownfieldů nachází. Potenciál tohoto území se v posledních padesáti letech výrazně proměnil a území může hrát klíčovou roli v rozvoji města v následujících desetiletích.

Pro některé dílčí části území vznikla celá řada studií (Přednádraží, areál bývalé továrny Prokopka, území odstavného kolejistě nádraží). Chybí ale jak ucelená koncepce pro celé území, tak jakákoli celková vize ze strany města, co by se s územím mělo stát.

Určitý kus práce v tomto směru byl odveden při přípravě územních plánů města. Ale i tyto plány reagují především na dílčí aktuální situace a problémy a celkový budoucí obraz města nastiňují pouze velmi hrubě (přiměřeně měřítku územního plánu).

I přes snahu některých zpracovatelů územních studií řešit i širší kontext svých zadání, absence všeobecně přijímané celkové koncepce území může vést k nevhodným dílčím řešením transformovaných území a zablokování kvalitního rozvoje města. Realizované a i některé plánované změny v území jsou koncipovány spíše ad hoc, bez hlubší provázanosti jednotlivých aspektů utvářejících urbánní prostředí, a mohou tak být ve výsledku neefektivní a zmenšit celkový potenciál území.

Cílem projektu je tedy vytvořit urbanistický názor na základní kostru tohoto území, rámec na jehož podkladě by bylo možné koordinovat podrobnější územní studie a jednotlivé změny v území tak, aby bylo dosaženo kvalitního obytného prostředí.

Vzhledem k velikosti území a absenci konkrétní vize jeho využití byl význam a potenciál oblasti i jejích jednotlivých elementů zkoumán v nejširších souvislostech a ve všech relevantních kontextech. Podstatné informace jsou shrnuty v první kapitole [A] Analýza území.

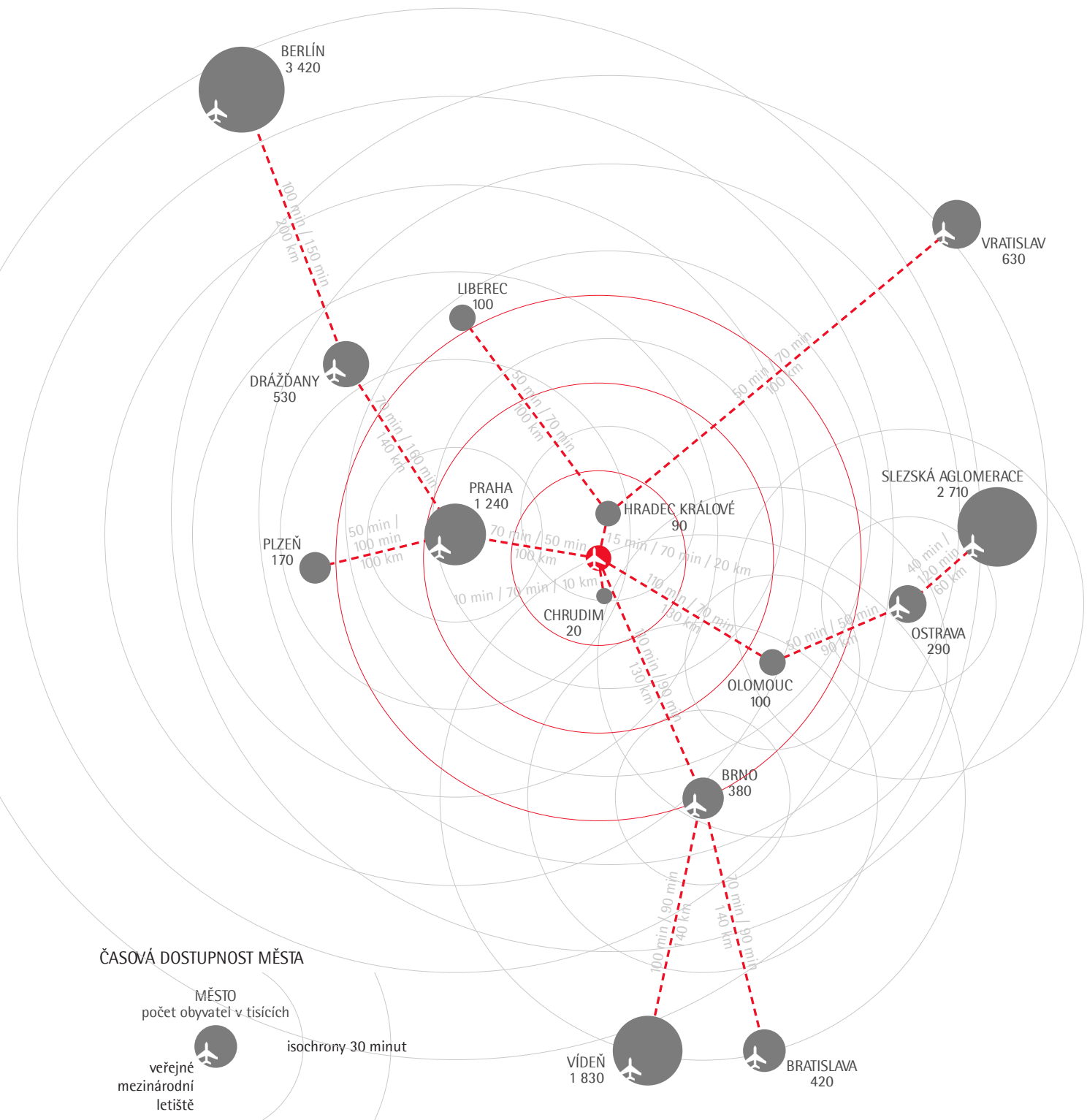
Následně byly informace interpretovány, dány do souvislostí a na základě celkového obrazu byla určena hlavní východiska návrhu vyplývající z vlastností území - viz kapitola [B] Syntéza.

Poslední část [C] práce popisuje navrženou koncepci řešení území a jednotlivých lokalit. Pro lepší pochopení důvodů navrženého řešení je na začátku kapitoly nastíněna velmi obecná vize města a subjektivní názorová báze z které bylo vycházeno. Při vytváření koncepce území byly hledány odpovědi na základní otázky většinou abstrakcí a zjednodušením jednotlivých fenoménů odpovídajícím rozsahu území a nejistotě budoucího vývoje. V některých případech byly tesovány varianty, pro některé případy je řešení zvoleno autorem jako jedno z několika možných a je dále bráno jako fundament pro další části projektu, kterými jsou zpětně ověřovány jeho dopady a přiměřenost. Návrh tedy ukazuje jednou z mnoha cest, lze v něm vyčíst úvahy o potenciálně možných řešeních v některých situacích. Rámcově je popsán i vhodný postup urbanizace území.



# [A] ANALÝZA ÚZEMÍ

[fenomény]		[elementy]	
Časová a prostorová dostupnost	22	Nádraží	46
Dostupnost v rámci ČR a zahraničí	22	Brownfieldy	47
Vázby v rámci aglomerace	23	Hlavní třída	48
Silniční a dálková doprava	24	Silnice I/37 a I/36	49
Městská hromadná doprava a cyklodoprava	26	Obchodní haly	50
Pěší dostupnost	28	Labe	51
Prostorová a funkční distribuce	29		
Reliéf	29		
Distribuce bydlení	30	[záměry]	
Distribuce lidské aktivity	32		
Struktura města	34	Plány a koncepce	52
Struktura zástavby	36	Platný územní plán	52
Funkce zástavby	38	Nový územní plán	53
Občanská vybavenost	40	Plánovaný rozvoj dopravní infrastruktury	54
Veřejný prostor	42	Studie	56
Vývoj	43		
Stabilita struktur	43		
Vývoj města	44		



### ČASOVÁ DOSTUPNOST MĚSTA

MĚSTO  
počet obyvatel v tisících

veřejné mezinárodní letiště

isochrony 30 minut

## Dostupnost v rámci ČR a zahraničí

Od příchodu železnice v polovině 19. století jsou Pardubice regionálně významnou křižovatkou důležitých dopravních tras. Dopravní dostupnost města a jeho relativně centrální pozice v rámci země byla a stále je jeho hlavní strategickou výhodou.

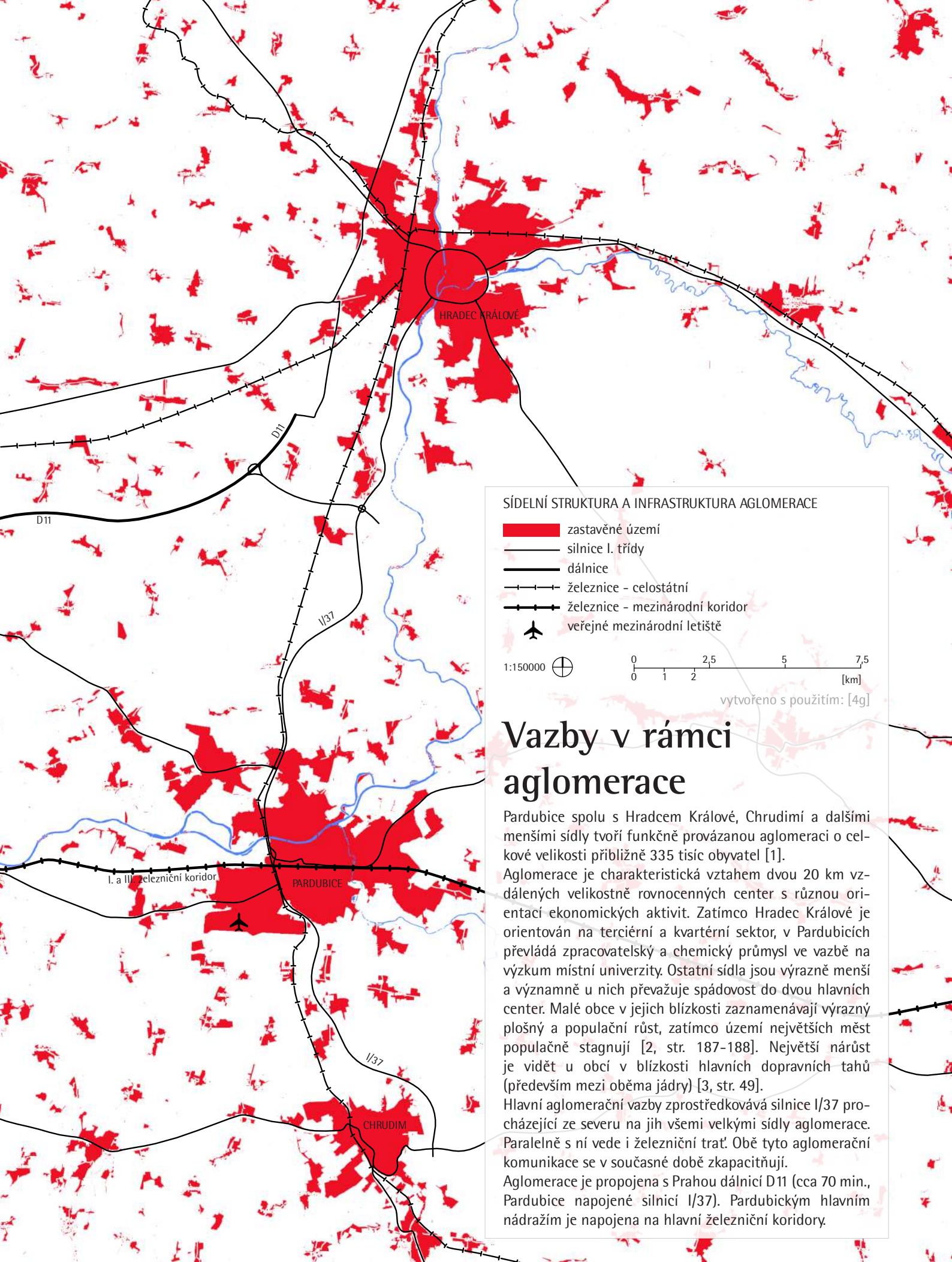
Městem prochází I. a III. železniční koridor. Hradecko-pardubická aglomerace je dálnicí D11 propojena s Prahou. Ve městě funguje veřejné mezinárodní letiště.

Do budoucna je plánováno rozšíření provozu na veřejném letišti Pardubice. Je připravována výstavba dálnice D35 směrem na Olomouc. V dlouhodobém horizontu je plánováno splavnění Labe až do Pardubic a vybudování přístavu s velkým logistickým centrem. Úplně mrtvá stále

není ani myšlenka kanálu Dunaj-Odra-Labe.

Díky jeho strategické poloze, relativně nízkým nákladům v porovnání s Prahou, pracovní síle kvalifikované v určitých odvětvích (elektrotechnika, chemie, doprava) je město atraktivní pro české i zahraniční investory, kteří zde umístí pobočky nebo sídla svých podniků (Foxconn, Panasonic, ČSOB). V tomto směru mohou jiná česká města v budoucnu získat konkurenční výhodu posílením přeshraničních vazeb nebo svou polohou na hlavních trasách vysokorychlostních železnic (Ústecká aglomerace, Ostrava).

Mimo vazeb v rámci aglomerace je pro město významným faktorem dobrá dostupnost Prahy (jak pozitivním, tak potenciálně negativním).



### SÍDELNÍ STRUKTURA A INFRASTRUKTURA AGLOMERACE

- zastavěné území
- silnice I. třídy
- dálnice
- železnice - celostátní
- železnice - mezinárodní koridor
- veřejné mezinárodní letiště

1:150000

[km]

vytvořeno s použitím: [4g]

## Vazby v rámci aglomerace

Pardubice spolu s Hradcem Králové, Chrudimí a dalšími menšími sídly tvoří funkčně provázanou aglomeraci o celkové velikosti přibližně 335 tisíc obyvatel [1].

Agglomerace je charakteristická vztahem dvou 20 km vzdálených velikostně rovnocenných center s různou orientací ekonomických aktivit. Zatímco Hradec Králové je orientován na terciérní a kvartérní sektor, v Pardubicích převládá zpracovatelský a chemický průmysl ve vazbě na výzkum místní univerzity. Ostatní sídla jsou výrazně menší a významně u nich převažuje spádovost do dvou hlavních center. Malé obce v jejich blízkosti zaznamenávají výrazný plošný a populační růst, zatímco území největších měst populačně stagnují [2, str. 187-188]. Největší nárůst je vidět u obcí v blízkosti hlavních dopravních tahů (především mezi oběma jádry) [3, str. 49].


Hlavní aglomerační vazby zprostředkovává silnice I/37 procházející ze severu na jih všemi velkými sídly aglomerace. Paralelně s ní vede i železniční trať. Obě tyto aglomerační komunikace se v současné době zkapacitňují.

Agglomerace je propojena s Prahou dálnicí D11 (cca 70 min., Pardubice napojené silnicí I/37). Pardubickým hlavním nádražím je napojena na hlavní železniční koridory.






## SILNIČNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM A HLAVNÍ ZDROJE AUTODOPRAVY

 dopravní komunikace dle významu (ZÁKOS [4])

 plánované komunikace (dle nového ÚP [5])

 vlakové nádraží

 nádraží linkových autobusů

 nákupní centra a supermarkety s velkou obrátkou automobilů, podniky >500 zaměstnanců, sportoviště regionální, dopravní terminály, nemocnice

 podniky 100–500 zaměstnanců, vysoké školy

1:15000



0 100 200 500 750  
[m]

vytvořeno s použitím: [4], [5], [6], [3g]

## Silniční a dálková doprava

Obecně je doprava uvnitř města vnímána jako jeho největší slabina. Navíc se doprava významně podílí na relativně vysokém hlukovém a emisním zatížení prostředí [3].

Základní kostru dopravního systému města tvoří v současné době především silnice I. třídy (I/36, I/37, I/2) a lokální komunikace propojující jednotlivé čtvrti města a menší sídla.

Silnice I/37 funguje jako páteř aglomerace a je vedena ve směru sever-jih v souběhu se železničními tratěmi, v tangenciální poloze vůči centru města.

Samotným centrem města prochází sběrné komunikace s vysokými intenzitami automobilové dopravy. V několika případech jsou intenzity srovnatelné nebo vyšší, než na průtazích silnic I. třídy. Severojižní osa města je tvořena ze severu ulic Hradeckou-Masarykovo náměstí-17. listopadu-Jana Palacha. V ose východ – západ prochází centrem města ulice Jahnova, Sukova třída a Palackého. Tyto centrální komunikace zároveň charakterizují vysoké intenzity veřejné a cyklistické dopravy [7].

Do budoucna je prioritou města vybudování severovýchodní a později jihovýchodní tangenty, které by měly ulehčit zatížené silnici I/36 – největšímu dopravnímu problému v řešeném území.

Pro město je stále velmi důležitý železniční uzel zprostředkující jak dálková spojení v západo-východním směru, tak regionální dopravu v rámci aglomerace (směr severojižní). Na Hlavním nádraží každý den nastoupí či vystoupí průměrně cca 11 000 osob [8].

Letiště Pardubice má statut veřejného mezinárodního letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem. Počet cestujících se v posledních letech výrazně zvětšuje (150 tisíc v roce 2014 – trojnásobek oproti roku 2004) [1].

Vodní doprava na území aglomerace je realizována na řece Labe, která je zahrnuta do transevropské sítě vodních cest kategorie E (magistrála E20 Severní moře – Hamburk – Ústí nad Labem – Mělník – Pardubice). Z dlouhodobého hlediska se počítá s vybudováním logistického uzlu Pardubice s přístavem na Labi. Řeka Labe je také součástí záměru vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe [1].



## SYSTÉM MHD A HLAVNÍ ZDROJE VNITROMĚSTSKÉ DOPRAVY

linky trolejbusů

linky autobusů MHD

dopravní terminál

nákupní centra, podniky >500 zaměstnanců, vysoké a střední školy, nemocnice, sportoviště celoměstská

podniky 100–500 zaměstnanců, velké supermarkety, sociální zařízení, celoměstská kulturní zařízení,

1:15000



0 250 500 750  
0 100 200 [m]

vytvoreno s použitím: [3], [6], [3g]

# Městská hromadná doprava a cyklodoprava

Vě městě funguje systém MHD tvořený trolejbusovými a autobusovými linkami, který zajišťuje i spojení s nejbližšími obcemi. V distribuci linek v území se nejeví žádné problémy.

Klesající tendenci má počet přepravených osob (z 30 mil. na 27 mil. v posledních třech letech), i přesto je za den přepraveno v průměru ca 76 000 osob. V Pardubicích dnes i přes tato vysoká čísla nefunguje žádný druh preference vozidel MHD na křižovatkách ani jiných lokalitách [7].

I přes rozšiřování počtu linek a udržování četnosti spojů je v Pardubicích silně patrná **tendence zhoršování konkurenceschopnosti a efektivity MHD** v porovnávání s individuální autodopravou (nebezpečný cyklus - úbytek cestujících > zrazení jízdného, omezení spojů, delší intervaly > úbytek cestujících).

Individuální autodoprava tak narůstá nepoměrně k MHD a k úbytku obyvatel.

Nárůst využívání individuální automobilové dopravy ve městech je též důsledkem suburbanizačních tendencí a dojíždky za prací do center a lze ho tak očekávat i do budoucna [1].

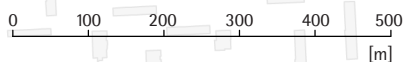
Pardubice mohou být považovány také za město „pěších“, kteří představují zhruba čtvrtinu celé dopravy na území města [7].

Vzhledem k rovinatému terénu, relativní kompaktnosti města a možnosti snadného vedení cyklistických tras mají Pardubice **velký potenciál pro rozvoj cyklodopravy**. To dále podporuje i analýza projektu Central MeetBike [9], která říká, že 77% všech cest na území města je kratších než 5km, a také, že z celkové autodopravy uvnitř města má 60% zdroj i cíl uvnitř města a pouze 9% je čistý transit.

## PĚŠÍ PROSTUPNOST

veřejně nepřístupná plocha pěšimi

1:10000

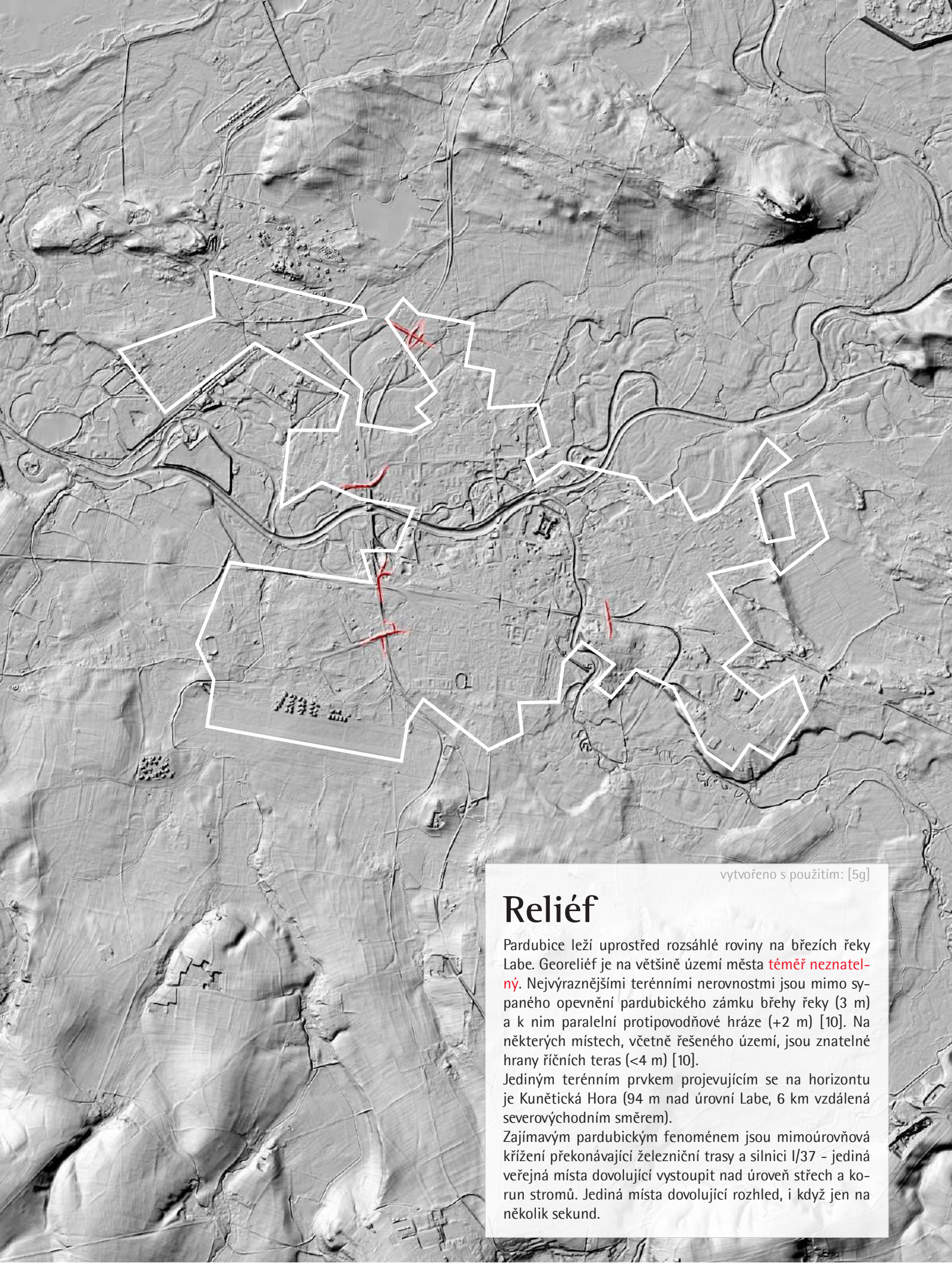


vytvořeno s použitím: [3g]

# Pěší prostupnost

**Největším problémem** prostupnosti města je **kolejiště železničního nádraží**. Vytváří 1.5 km dlouhou bariéru, která brání pěším a cyklistům se pohodlně dostat ze sídliště Dukla na nádraží a jeho okolí. a komplikuje tak i jeho propojení s centrem města. Spolu s rozsáhlými brownfieldy a areály na jeho jižní straně způsobuje periferizaci a znesnadňuje rozvoj obytného města v okolí nádraží.

Velkou bariérou je i severojižní železniční trať sdužená se silnicí I/37. Ta vzhledem k její poloze mimo potenciální významné pěší trasy představuje o něco menší problém, spolu s železničním koridorem však velmi komplikuje cestu pěších a cyklistů ze Svítkova do centra města a ti tak často, stejně jako obyvatelé Dukly, přecházejí koridor po terénu a vystavují se tak nebezpečí.



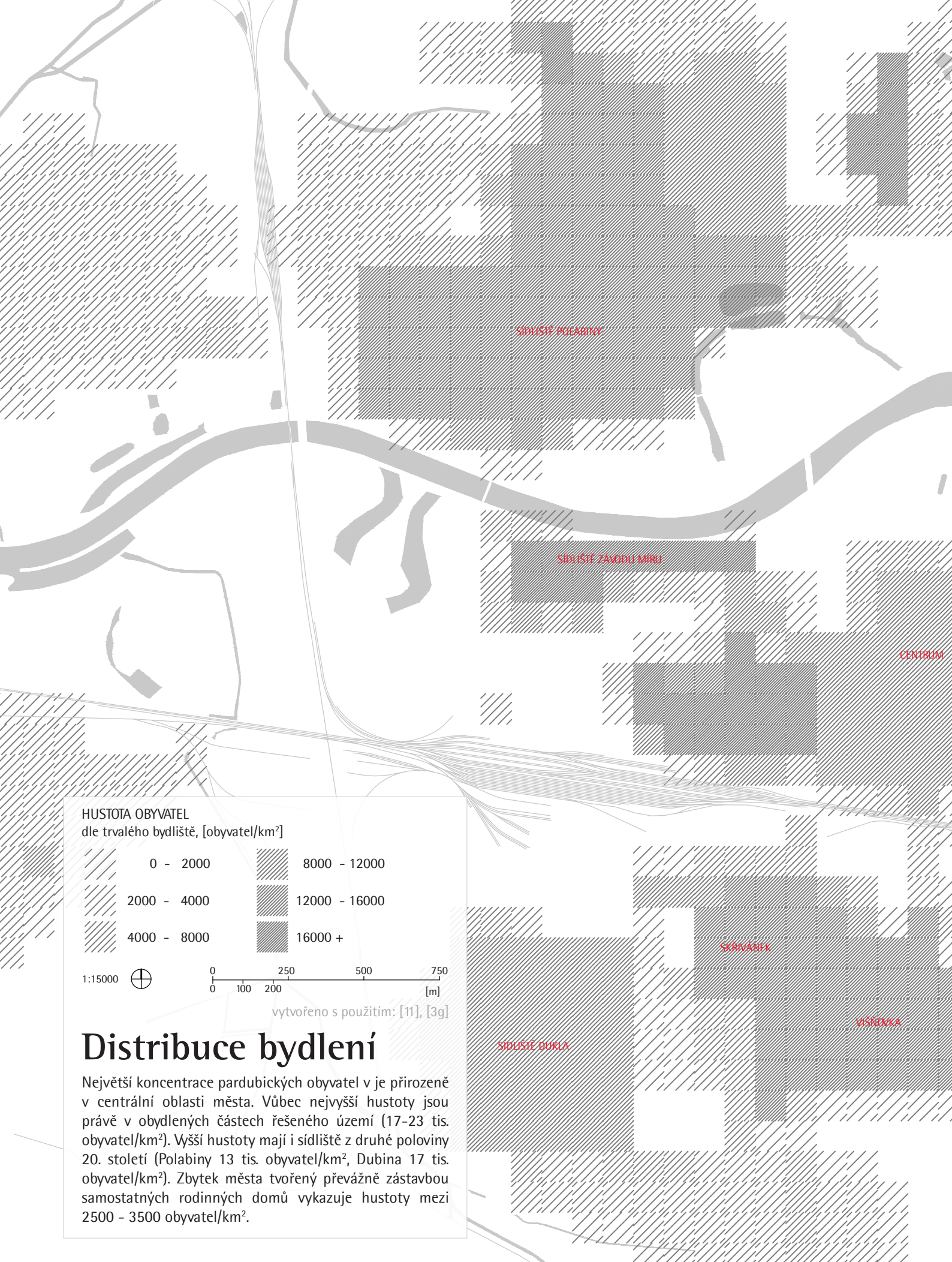
vytvořeno s použitím: [5g]

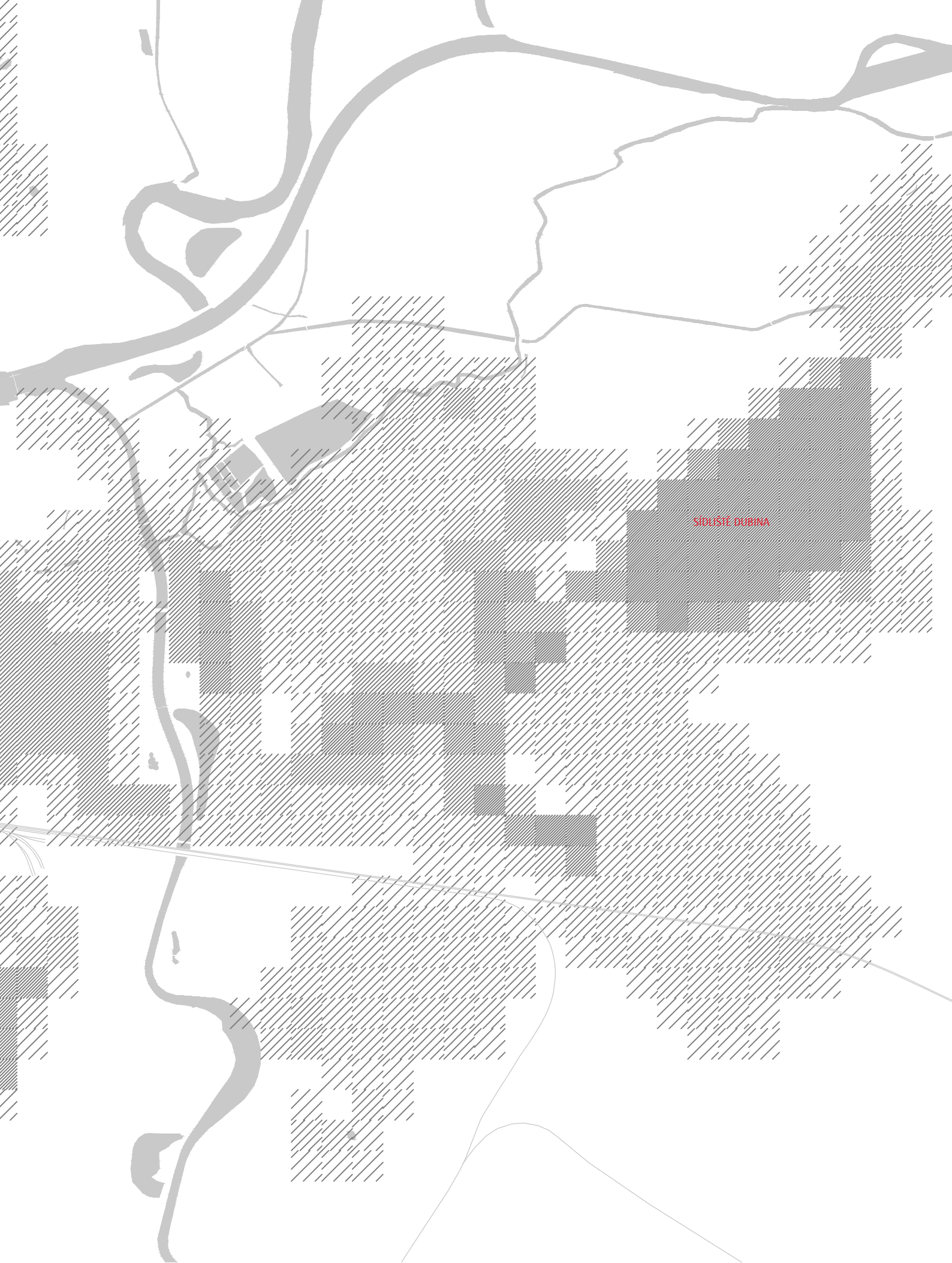
## Reliéf

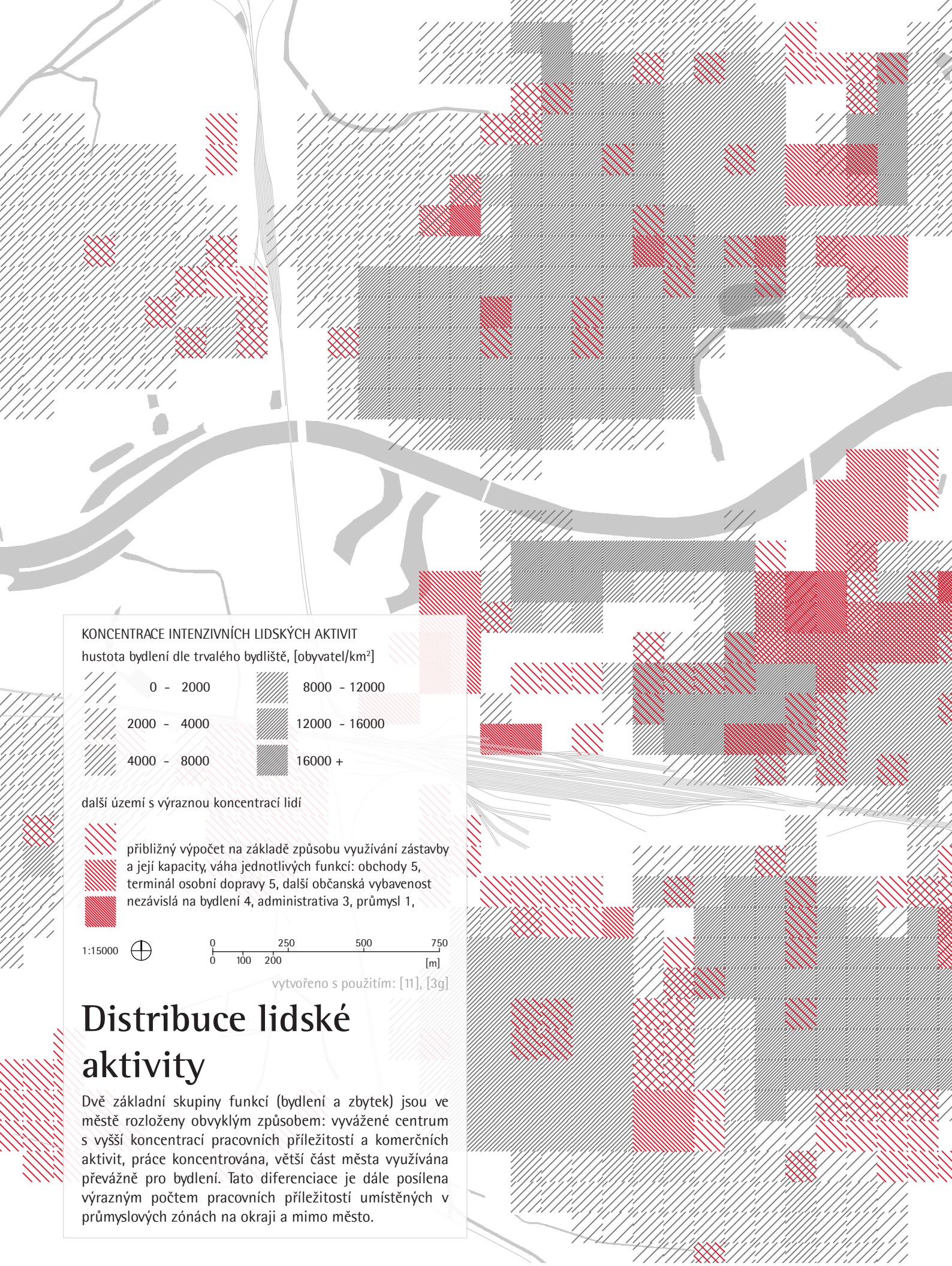
Pardubice leží uprostřed rozsáhlé roviny na březích řeky Labe. Georeliéf je na většině území města **téměř neznatelný**. Nejvýraznějšími terénními nerovnostmi jsou mimo sypaného opevnění pardubického zámku břehy řeky (3 m) a k nim paralelní protipovodňové hráze (+2 m) [10]. Na některých místech, včetně řešeného území, jsou znatelné hrany říčních teras (<4 m) [10].

Jediným terénním prvkem projevujícím se na horizontu je Kunětická Hora (94 m nad úrovní Labe, 6 km vzdálená severovýchodním směrem).

Zajímavým pardubickým fenoménem jsou mimoúrovňová křížení překonávající železniční trasy a silnici I/37 - jediná veřejná místa dovolující vystoupit nad úroveň střech a korun stromů. Jediná místa dovolující rozhled, i když jen na několik sekund.










### KONCENTRACE INTENZIVNÍCH LIDSKÝCH AKTIVIT

hustota bydlení dle trvalého bydlíště, [obyvatel/km<sup>2</sup>]

0 - 2000	8000 - 12000
2000 - 4000	12000 - 16000
4000 - 8000	16000 +

další území s výraznou koncentrací lidí

-  přibližný výpočet na základě způsobu využívání zástavby a její kapacity, váha jednotlivých funkcí: obchody 5, terminál osobní dopravy 5, další občanská vybavenost
-  nezávislá na bydlení 4, administrativa 3, průmysl 1,

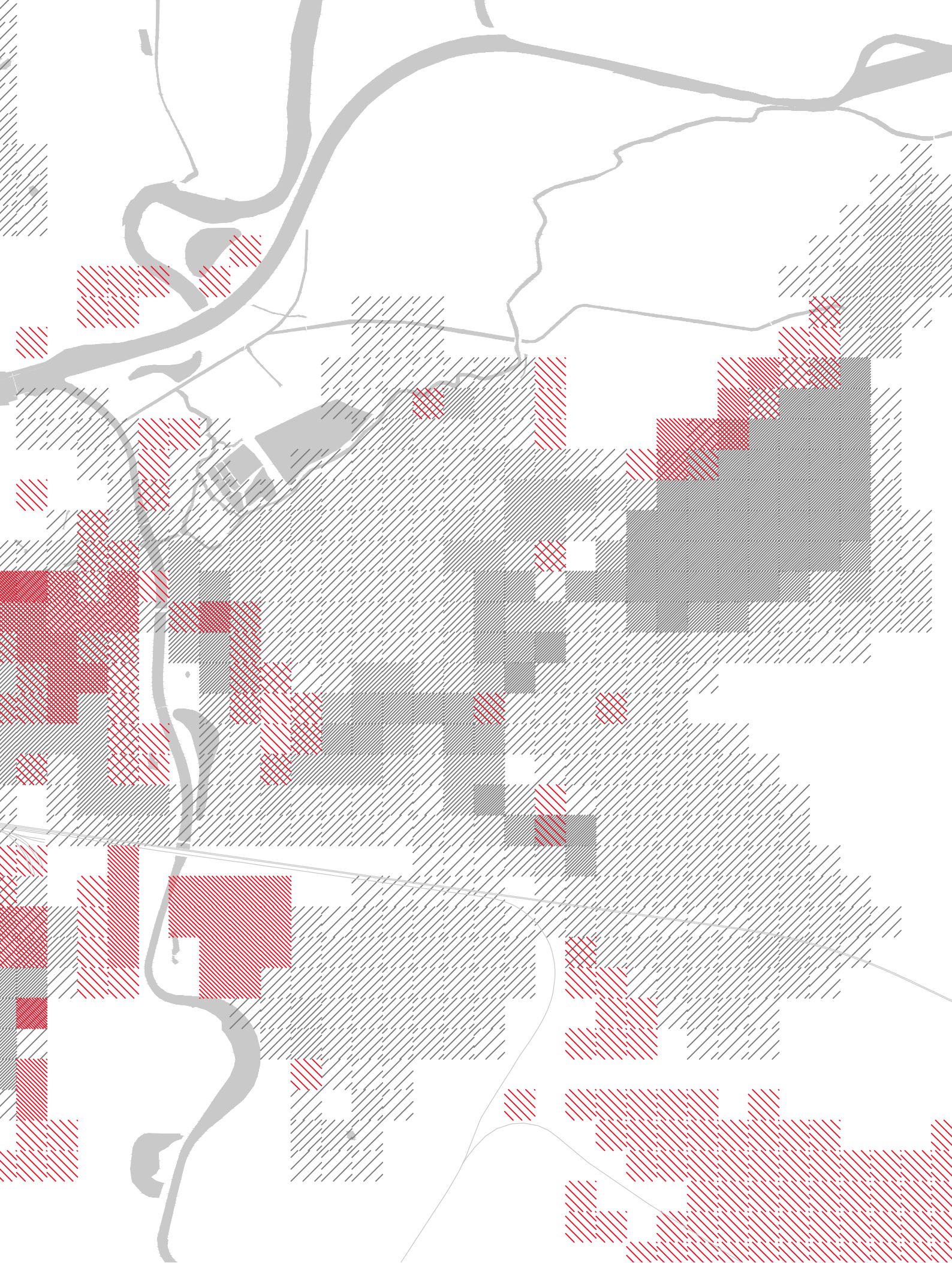
1:15000  0 100 200 250 500 750 [m]

vytvořeno s použitím: [11], [3g]

## Distribuce lidské aktivity

Dvě základní skupiny funkcí (bydlení a zbytek) jsou ve městě rozloženy obvyklým způsobem: vyvážené centrum s vyšší koncentrací pracovních příležitostí a komerčních aktivit, práce koncentrována, větší část města využívána převážně pro bydlení. Tato diferenciací je dále posílena výrazným počtem pracovních příležitostí umístěných v průmyslových zónách na okraji a mimo město.









#### ZÁSTAVBA A JEJÍ VÝŠKA

0 - 10 m	(cca 1-2 NP)
10 - 16 m	(cca 3-4 NP)
16 - 25 m	(cca 5-7 NP)
25+ m	(cca 8+ NP)

— cesty propojující jednotlivé čtvrti města

1:15000

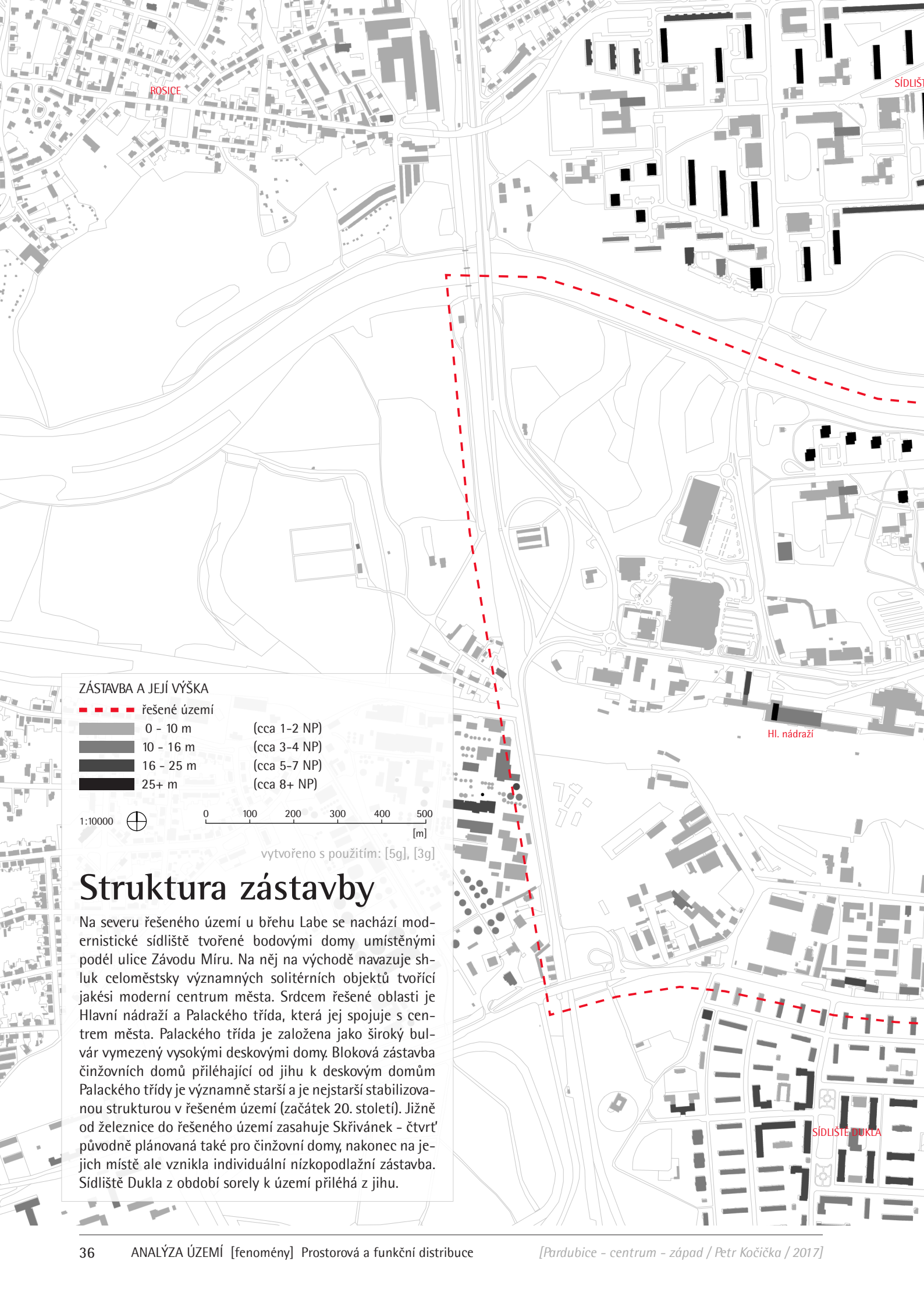


vytvořeno s použitím: [5g], [3g]

## Struktura města





Město je tvořeno velmi různorodou mozaikou urbanistických konceptů a typů zástavby. Jednotlivé čtvrti vznikající rozšiřováním města po příchodu železnice jsou **plánovité**, často **s pravidelným rozvrhem** odpovídajícím rovinatému terénu a nízké diferenciaci významu jednotlivých cest a míst.

Systém cest je hierarchizován na ty, které překonávají bariéry a vykazují tak výrazně vyšší konektivitu a na čistě lokální cesty. Hlavní cesty zajišťují vzájemné propojení jednotlivých čtvrtí a tvořily jakési rozvojové osy podél kterých nové čtvrti vznikaly. Prochází tak zpravidla jádry čtvrtí, zatímco hranice lokalit jsou umístěny v mezilehlých prostorech.



### ZÁSTAVBA A JEJÍ VÝŠKA

--- řešené území

	0 - 10 m	(cca 1-2 NP)
	10 - 16 m	(cca 3-4 NP)
	16 - 25 m	(cca 5-7 NP)
	25+ m	(cca 8+ NP)

1:10000



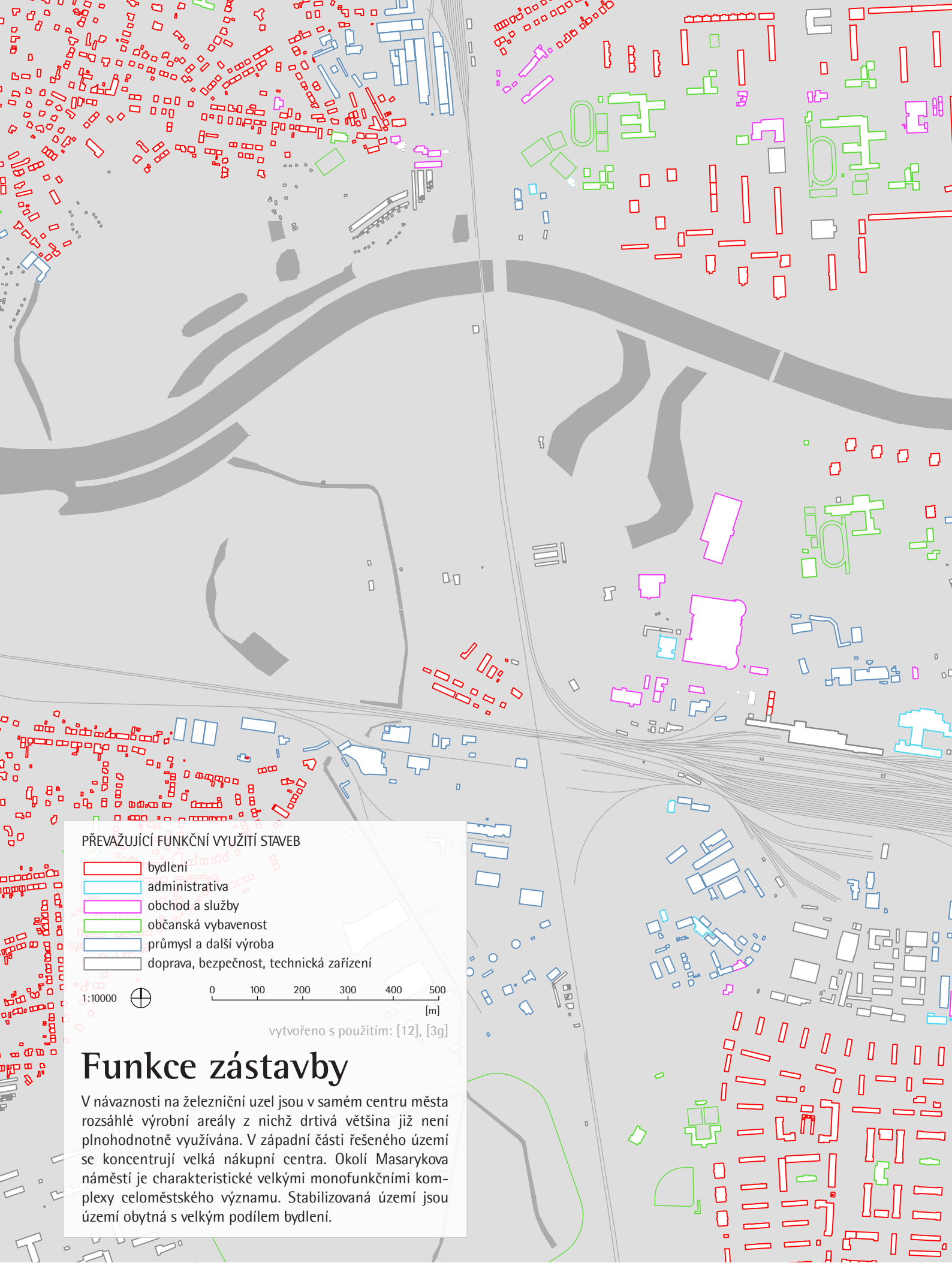
0 100 200 300 400 500 [m]

vytvoreno s použitím: [5g], [3g]

## Struktura zástavby

Na severu řešeného území u břehu Labe se nachází modernistické sídliště tvořené bodovými domy umístěnými podél ulice Závodu Míru. Na něj na východě navazuje shluk celoměstsky významných solitérních objektů tvořící jakési moderní centrum města. Srdcem řešené oblasti je Hlavní nádraží a Palackého třída, která jej spojuje s centrem města. Palackého třída je založena jako široký bulvár vymezený vysokými deskovými domy. Blokovaná zástavba činžovních domů přiléhající od jihu k deskovým domům Palackého třídy je významně starší a je nejstarší stabilizovanou strukturou v řešeném území (začátek 20. století). Jižně od železnice do řešeného území zasahuje Skřivánek - čtvrť původně plánovaná také pro činžovní domy, nakonec na jejich místě ale vznikla individuální nízkopodlažní zástavba. Sídlíště Dukla z období sověly k území přiléhá z jihu.





**PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKČNÍ VYUŽITÍ STAVEB**

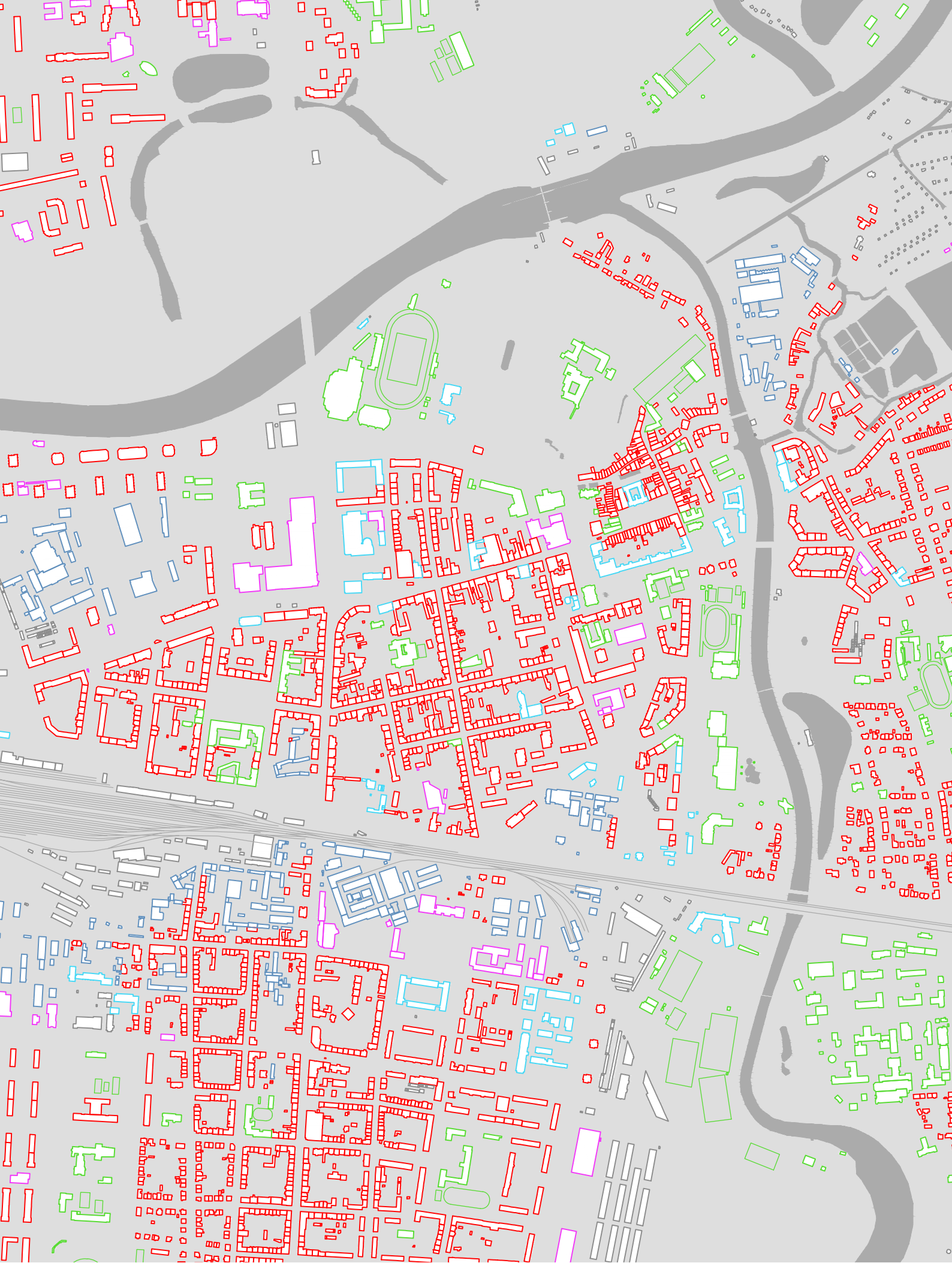
- bydlení
- administrativa
- obchod a služby
- občanská vybavenost
- průmysl a další výroba
- doprava, bezpečnost, technická zařízení

1:10000 0 100 200 300 400 500 [m]

vytvoreno s použitím: [12], [3g]

## Funkce zástavby

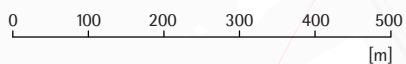
V návaznosti na železniční uzel jsou v samém centru města rozsáhlé výrobní areály z nichž drtivá většina již není plnohodnotně využívána. V západní části řešeného území se koncentrují velká nákupní centra. Okolí Masarykova náměstí je charakteristické velkými monofunkčními komplexy celoměstského významu. Stabilizovaná území jsou území obytná s velkým podílem bydlení.



#### OBČANSKÁ VYBAVENOST

- školy (ekvidistanta ZŠ: 800m, MŠ: 400m)
- obchod a služby (ekvidistanta supermarket: 500m)
- kultura a církev
- sport (ekvidistanta multifunkční sport. areál: 1000m)
- sociální služby
- zdravotnické služby
- dopravní terminál
- linka MHD

1:10000

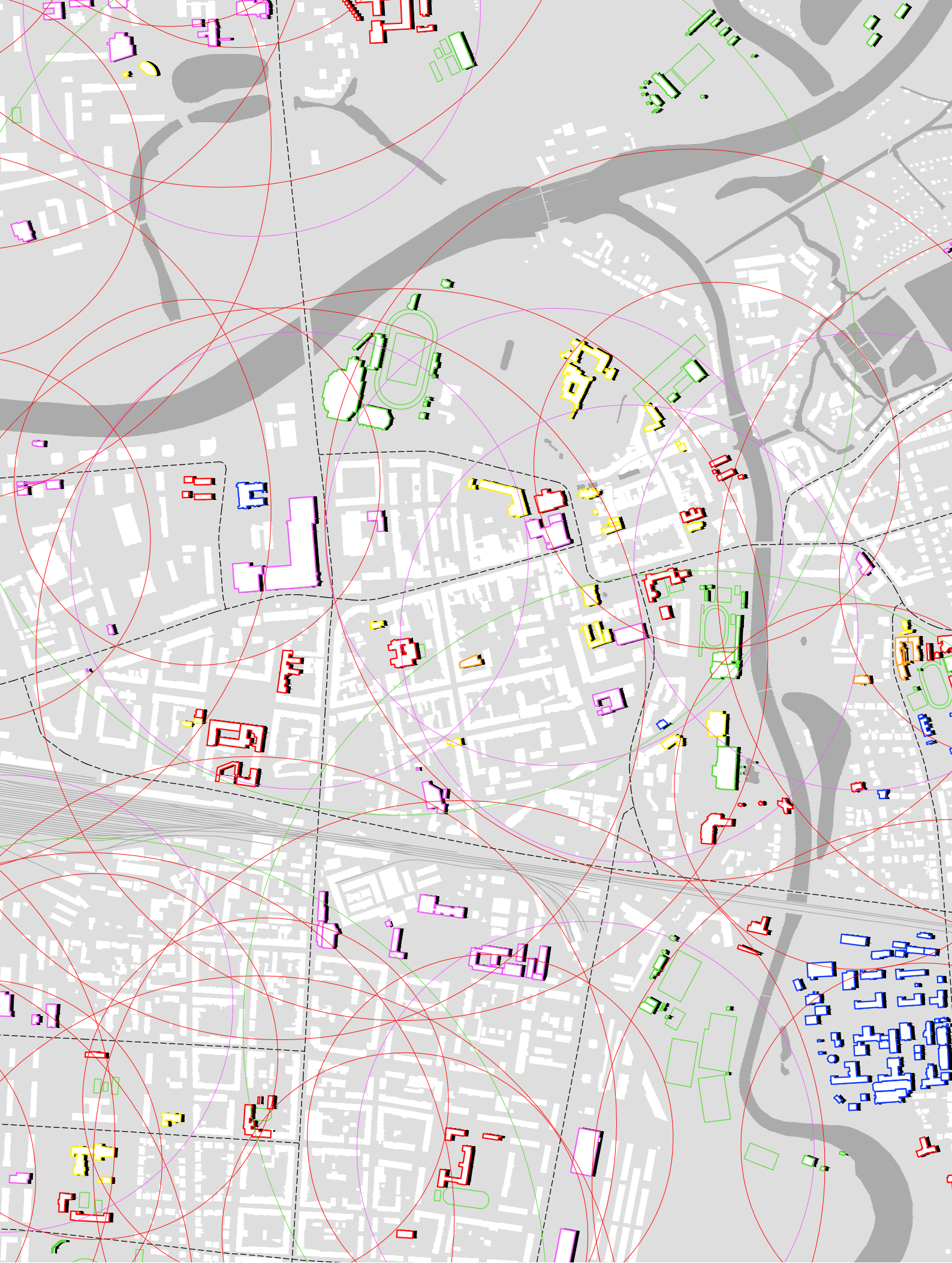


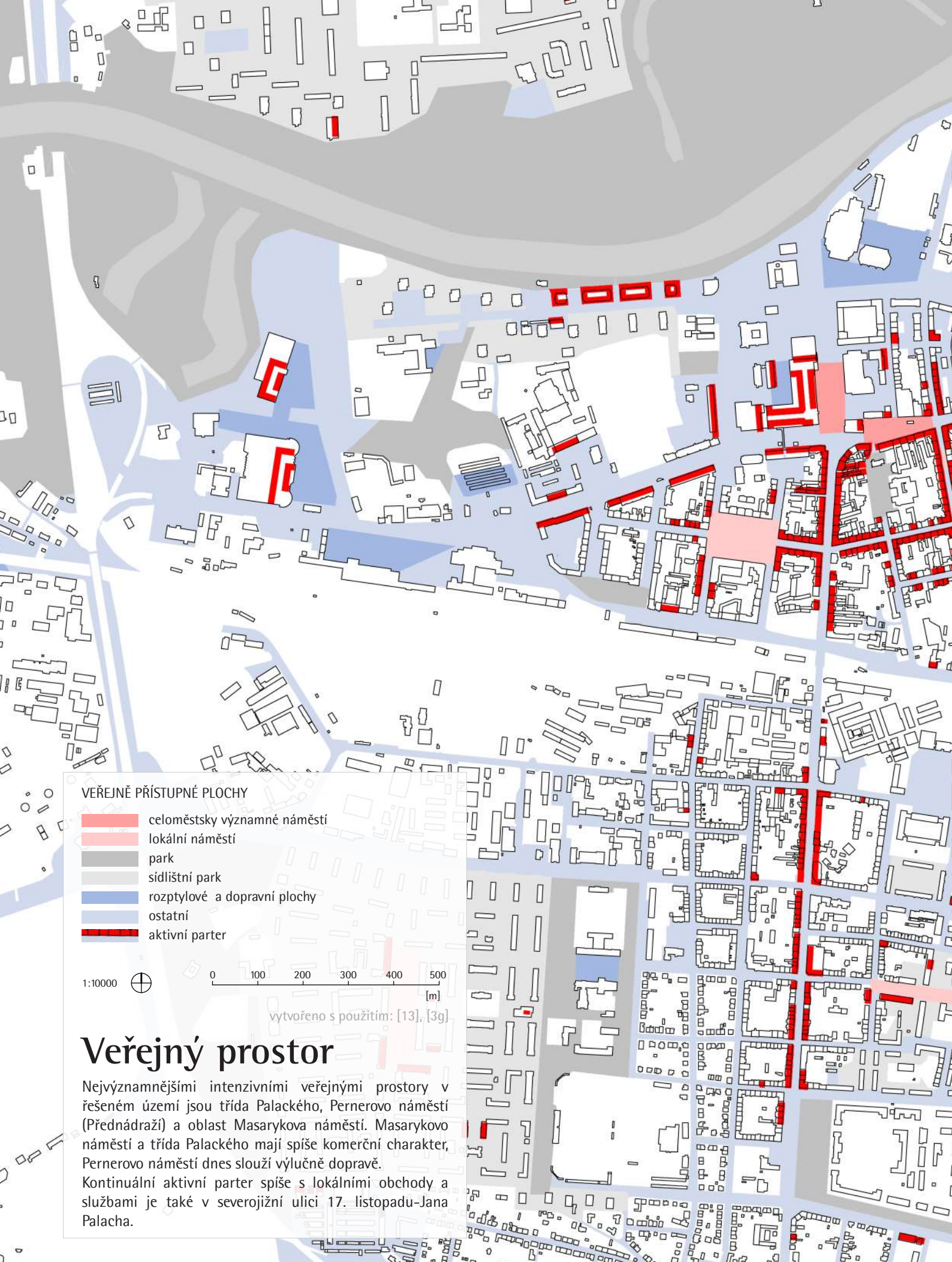
vytvořeno s použitím: [12], [3g]

## Občanská vybavenost

Celé město včetně modernistických sídlišť je relativně dobře pokryto občanskou vybaveností. Oblasti s nízkou hustotou mají pouze minimální vybavenost. Rekreační a celoměstská sportovní vybavenost se koncentruje podél obou řek. Střední školy a sociální zařízení jsou rozloženy po celém městě s dobrým napojením na MHD. Univerzita Pardubice má kampus severně od centra města na okraji sídliště Polabiny. Problémem je chybějící pěší spojení Hlavního nádraží se sídlištěm Dukla a čtvrtí Skřivánek.







**VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ PLOCHY**

- celoměstsky významné náměstí
- lokální náměstí
- park
- sídlištní park
- rozptylové a dopravní plochy
- ostatní
- aktivní parter

1:10000 0 100 200 300 400 500 [m]

vytvoreno s použitím: [13], [3g]

## Veřejný prostor

Nejvýznamnějšími intenzivními veřejnými prostory v řešeném území jsou třída Palackého, Pernerovo náměstí (Přednádraží) a oblast Masarykova náměstí. Masarykovo náměstí a třída Palackého mají spíše komerční charakter, Pernerovo náměstí dnes slouží výlučně dopravě. Kontinuální aktivní parter spíše s lokálními obchody a službami je také v severojižní ulici 17. listopadu-Jana Palacha.

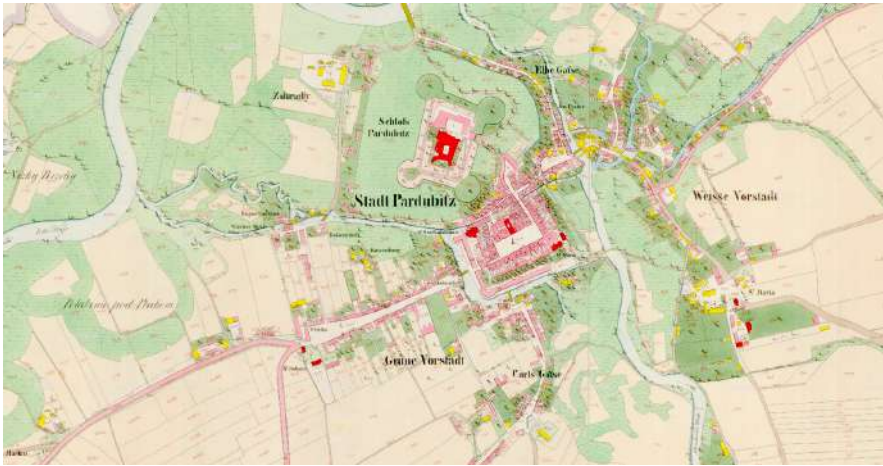


- brownfields
- nevhodně využívaná území
- kulturní památky [14]
- architektonicky cenné stavby (dle [2])
- urbanisticky cenná území (dle [2])

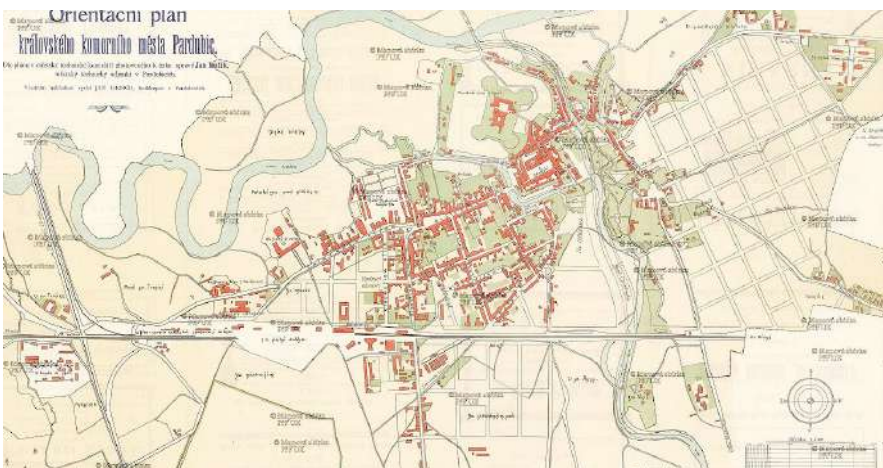
1:10000 0 100 200 300 400 500 [m]

vytvoreno s použitím: [3g]

## Stabilita struktur



Stabilní katastr, mapováno 1839.  
zdroj: [6g]



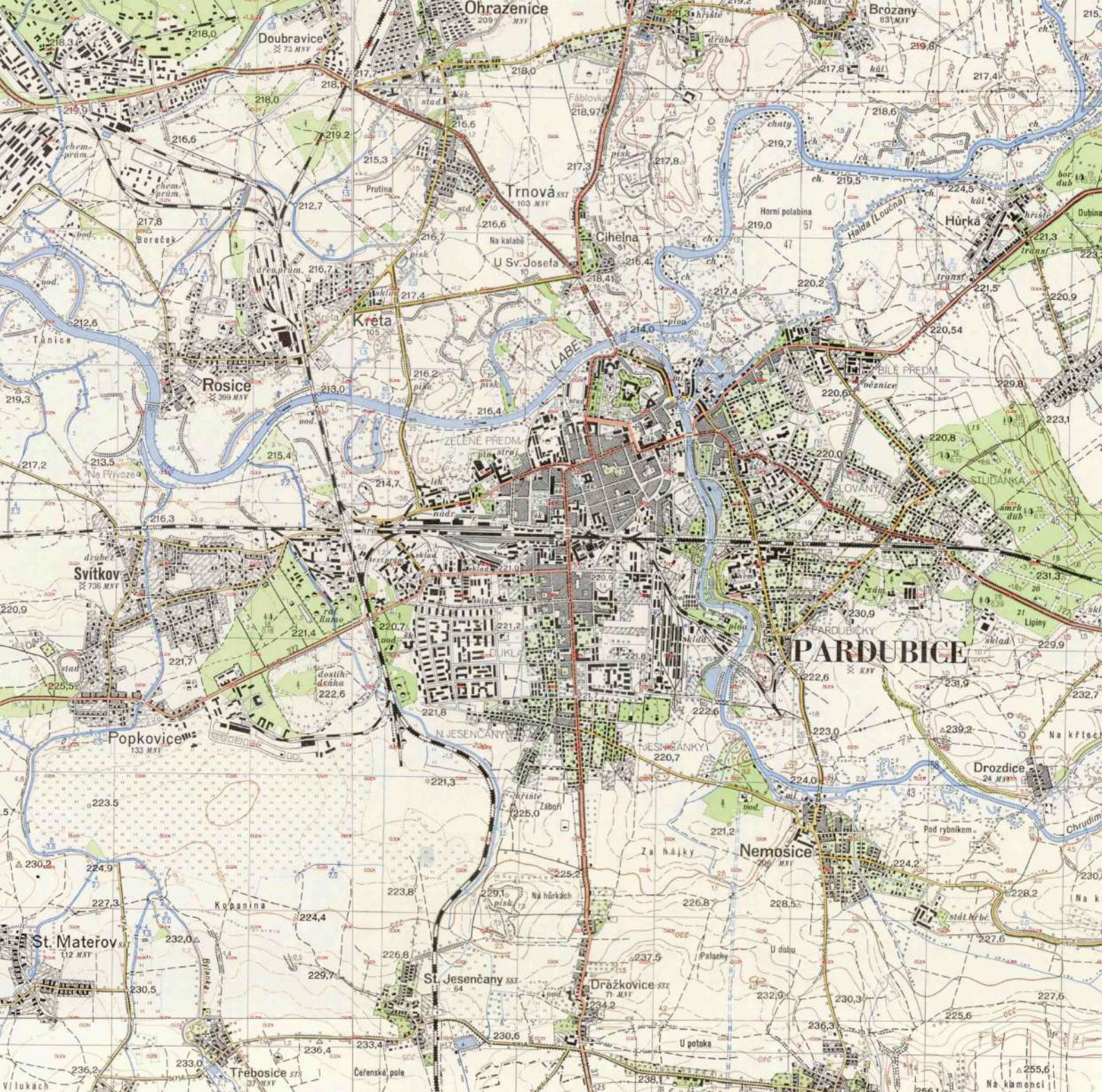
Orientační plán královského komorního města Pardubic, pravděpodobně 1905-1915. zdroj: [7g]



Pardubice dle 3. vojenského mapování, 1944. zdroj: [8g]



Pardubice v roce 2014. zdroj: [9g]



Pardubice v roce 1955. zdroj: [10g]

# Vývoj města

Pardubice vznikly nedaleko soutoku Labe a Chrudimky a až do poloviny 19. století zde nežilo více než 5000 obyvatel. Mimo hradby se město rozšiřovalo především jihozápadním (Zelené Předměstí - za Zelenou branou) a východním směrem (Bílé Předměstí - za Bílou branou). Po vybudování první státní **železnice** (Praha-Pardubice-Olomouc) v roce 1845 a následně dalších tratí se ve městě začal usazovat **průmysl** a společně s ním postupně narůstal i počet obyvatel.

Až do 50. let 20. století město rostlo téměř výhradně jižním a východním směrem. Ze severu bylo omezeno

bariérou řeky Labe a její nivy. Řešené území do té doby bylo průmyslovou oblastí na okraji města.

V roce 1960 Labe překonal nový most a na druhé straně začala výstavba rozsáhlého sídliště Polabiny (nyní 17000 obyvatel [11]). Později byla vybudována hlavní dopravní osa Hradecko-Pardubické aglomerace - silnice I/37, která město protíná tangenciálně ve sružené trase se severojižní železniční tratí.

**Řešené území se tak díky vývoji posledních 50. let dostalo do těžiště města, zatímco průmysl se stěhoval do zón na periferii.**

# Brownfieldy

"Zásadním obratem ve vývoji města bylo zavedení železnice v roce 1845. Podél tzv. Pražské cesty (dnešní Palackého třída) se rozvinula průmyslová čtvrť (lihovar, cukrovar, továrna na mlýnské stroje – Prokopka, pivovar)." [7, str. 225]

Výrobní areály tehdy stály na okraji města na okraji pravidelně zaplavovaného území a tvořily severozápadní periferii města. V průběhu 20. století byla část areálů nahrazena bytovou zástavbou.

Dnes již původní areály nejsou plnohodnotně využívány (s výjimkou pivovaru) a území leží ladem, přestože se posunulo do samotného těžiště města. Průmyslová výroba se přesunula do velkých průmyslových zón na okraji dnešního města s lepším napojením na kapacitní silniční infrastrukturu.

Území jižně od železničního koridoru slouží, kromě menších výrobních areálů, pro železniční nákladní dopravu a potřeby armády.

Brownfieldy způsobují typické problémy velkých uravřených areálů uvnitř města: zhoršení pěší průchodnosti, periferizace přilehlých území (v našem případě bariéra potenciálního oživení území) přerušením kontinuity intenzivního urbánního prostředí.



1:10000



1:10000



0 100 200 300 400 500  
[m]

všechno použít

## Nádraží

Železnice odstartovala průmyslový rozvoj Pardubic a s ním i moderní rozvoj celého města. Byla vždy jednou z klíčových infrastruktur spojující město se světem.

V průběhu doby se postupně zmenšoval význam železnice pro průmysl v řešeném území. Ten navíc v druhé polovině 20. století začal opouštět oblast nádraží. Do dnešní doby se zachovalo původní rozsáhlé kolejiště nádraží sloužící pro potřeby železnice a nákladní železniční dopravu. Z hlediska města začala být podstatná osobní železniční doprava a nádraží jako zprostředkující prvek se stalo generátorem pohybu lidí v lokalitě a nejsilnějším elementem v území.

Nové železniční nádraží bylo otevřeno v roce 1958 na konci Palackého třídy a je významnou památkou poválečného funkcionalismu.

Nádraží bylo od začátku komplexem integrujícím množství městských funkcí. Kromě obchodů, služeb, restaurace a bufetu zde byl i hotel, kanceláře železniční správy a kino promítající čekajícím krátkometrážní filmy. Dnes je bohužel budova v havarijním stavu a kromě dopravních funkcí zde fungují pouze trafiky, rychlá občerstvení a několik obchodů.

Srdcem nádraží je 90 metrů dlouhá odbavovací hala s galeriemi s exotickými rostlinami po delších stranách a dvěma mozaikami v čelech prostoru. Vysoká budova hotelu tvoří dominantu ukončující Palackého třídu a třídu Kpt. Bartoše.

Prostor přednádraží byl vždy místem přestupu na jiné módy dopravy. V současné době se zde buduje hlavní terminál MHD, v budoucnu by se sem měl přesunout i terminál linkových autobusů a vybudovat kapacitní záchytné parkoviště.

Železniční trať mezi Hradcem Králové a Pardubicemi se v současné době zvukolejňuje a počítá se s vybudováním nové tratě na Chrudim.

Nádraží s Přednádražím se tak pravděpodobně stane nejvýznamnějším multimodálním dopravním uzlem regionu.



## Hlavní třída

Srdcem města je cesta spojující staré jádro města s nádražím. Tvoří ji sekvence navazujících lineárních prostorů a na ně napojených náměstí, pasáží a zahrad. Dvě hlavní fáze [třidu Míru a Palackého třídu] vymezují tři dominanty [Zelená brána, polyfunkční dům Magnum a budova nádraží] jako kameny stojící v cestě.

Původně šlo o cestu z města směrem na západ - na Přelouč, Kolín a Prahu. Cestu v polovině 19. století přetnula železnice a v úseku dnešní Palackého ulice se usídlil průmysl. Rozvoj obytných částí města pak probíhal především podél ulice vedoucí od dnešního domu Magnum na jih (17. listopadu). To určilo rozdílný charakter dvou hlavních úseků cesty.

Na konec Palackého třídy bylo v 50. letech minulého století umístěno Hlavní nádraží a některé výrobní areály - podél ulice nahradily deskové bytové domy.

Později bylo centrum města napojeno na novou hlavní dopravní osu aglomerace (silnice I/37) právě Palackého třídou. Její význam se tak opět posílil. Stala se opět vstupem do města - tentokrát tím jednoznačně nejdůležitějším.

Třída Míru začíná na Náměstí Republiky (původně hradební prostor) a navazuje na ulici procházející Zelenou branou ze starého náměstí. Má charakter městské ulice s přilehlými domy propletenými mnoha pasážemi. Pasáže, které mj. napojují i některé vnitrobloky se zahradami, výrazně zvětšují kapacitu parteru a spoluvytvářejí jasně strukturované, ale prostorově velmi bohaté prostředí. Zástavba podél ulice má malé měřítko a většinou 2 - 4 podlaží. Třída se na západním konci výrazně rozšiřuje a získává formu náměstí, které uzavírá polyfunkční dům Magnum stojící na místě starého hotelu Veselka.

U křižovatky s ulicí 17. listopadu je výškově i jinak velmi rozmanitá zástavba tvořená velkými soliérními objekty (obchodní domy, hotel, administrativní centra, centrální poliklinika, telekomunikační věž).

Palackého třída je založena jako 40m široký bulvár vymezený velkými deskovými domy tvořícími na jižní straně čela bloků přilehlé čtvrti činžovních domů. Kromě velkorysého měřítka samotných domů jsou pro místo charakteristické kšilty a podloubí ochraňující parter a nesouměrný uliční profil větší části ulice. Křižovatky jsou velmi nepravidelnými prostory doplněné vysokými bodovými panelovými domy.



# Silnice I/37 a I/36

Řešené území je na západě vymezeno silnicí I/37, která je hlavním spojením velkých sídel Hradecko-pardubické aglomerace. Silnice se v současné době zkapacitňuje a získává dálniční charakter (2-3 pruhy v každém směru, povolená rychlost až 110 km/h). Město je na ní napojeno čtyřmi mimoúrovňovými křižovatkami. Nejvytíženější z nich je křižovatka U Trojice nacházející se na západě řešeného území napojující na aglomerační osu silnici I/36. Ta shromažďuje východozápadní dopravní proudy podstatné části města.

Právě silnice I/36 je největším dopravním problémem řešeného území – jak kvůli hlukovému a emisnímu zatížení přilehlých lokalit, tak kvůli dopravnímu přetížení oblasti Přednádraží, kde navíc vzniká velký uzel hromadné dopravy. S případnou výstavbou v dnes podvyužívaném řešeném území doprava ještě vzroste. Silnice I/36 má v centrální části města pouze minimum napojení a neslouží tak lokální dopravě.

Přesto, že obě silnice vytváří společně s železnicemi velké bariéry uvnitř města, jejich vedení ve sdružené trase nezvyšuje jejich bariérový efekt.

1:10000



0 100 200 300 400 500  
[m]

Mapa: 1:10 000

1:10000

0 100 200 300 400 500  
[m]

všechno s použitím: 130

## Obchodní haly

V blízkosti železničního nádraží, při napojení silnice I/36 na hlavní aglomerační osu I/37 leží několik velkých obchodních hal, které jsou koncipovány především pro zákazníky přijíždějící autem a v menší míře pro lidi využívající nádraží. To je dáno jak jejich formou, tak umístěním na významném silničním křížení, do neobydlené části města a mimo jakékoli pěší proudy.

Obchodní haly pravděpodobně významně zvyšují dopravní zatížení už tak problematické silnice I/36. Každá z hal vytváří svůj vlastní vnitřní svět, nekomunikují s okolím a pouze využívají dobrou dopravní dostupnost místa.

Rozlehlá, většinou povrchová parkoviště (řádově cca 1200 parkovacích stání) obyvatelé používají také jako záchytné parkoviště železničního nádraží a při příjezdu do města.



1:10000



0 100 200 300 400 500  
[m]

vytvorilo s použitím 339

## Labe

Níva řeky Labe byla po většinu historie bariérou v rozvoji města severním směrem a tvořila tak jeho okraj. Poté co bylo v 50. letech koryto řeky narovnáno a stabilizováno, tok zregulován a překonán novým mostem, rozběhla se naplno výstavba na druhé straně řeky.

Přesto, že byly po obou březích v centrální části města vybudovány protipovodňové valy a původní níva tak přestala být pravidelně zaplavovaným územím, zůstalo území v okolí řeky nezastavěno – s výjimkou sídliště Závodu Míru a obchodních hal v Přednádraží.

Původní níva Labe je dnes parkem a spolu s okolím řeky Chrudimky tvoří hlavní rekreační oblast města s řadou celoměstsky významných sportovišť. Zatímco břehy Chrudimky jsou v centru výrazně urbanizovány, okolí Labe má relativně přírodní charakter a navazuje na přírodní infrastrukturu okolní krajiny.

Říční terasy na nichž se střídají zbytky lužních lesů s parkovými úpravami a loukami protínají fragmenty původních meandrů.



KOORDINAČNÍ VÝKRES (ÚP města Pardubice: právní stav po změnách I., II., III., IV., V., VI., VI.A, VII., VII.A, VIII., IX., XII; 2010)

■ stabilizovaná území

▨ rozvojové

▨ změna funkčního využití

1:10000

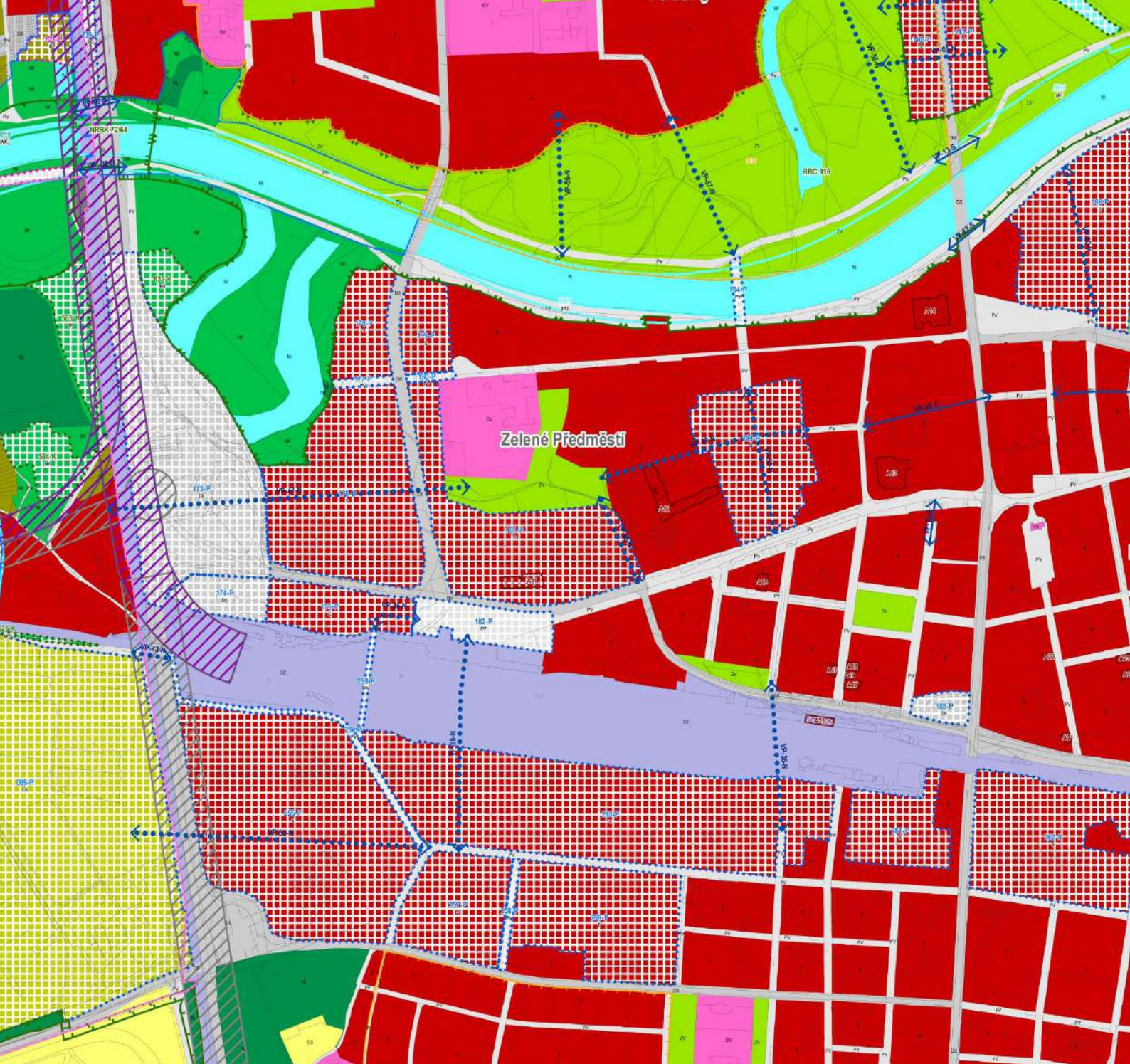


vytvoreno na podkladě: [11g] - zachování aktuálního stavu a změny zeleně převedeny do odstínů šedé (změny barevně)

## Platný územní plán

Platný územní plán z roku 2010 [12] vytváří podmínky pro řešení dopravního přetížení Přednádraží přemístěním závěrečného úseku silnice I/36 do samostatného koridoru za areálem bývalého lihovaru. Na tento úsek předpokládá napojení komunikace zpřístupňující území Prokopy. Počítá také s vytvořením mimoúrovňové křižovatky I/36-17. listopadu a umožňuje také napojení budoucího logistického centra přístaviště (západně od města) z křižovatky

U Trojice. Změnu funkčního využití umožňuje v areálu brownfieldů lihovaru, Prokopy, části území u křižovatky I/37-Teplého a v několika menších plochách. Jako rozvojovou oblast definuje území západně od třídy Kpt. Bartoše a také okolí polikliniky. Na několika částech umožňuje změnu charakteru zeleně, zbytek území víceméně funkčně konzervuje v aktuálním stavu.



HLAVNÍ VÝKRES - ZPŮSOB VYUŽITÍ ÚZEMÍ (ÚP Pardubice, Návrh pro společné jednání, varianta 1; 2015)

1:10000 ⊕

zdroj: [5]

## Nový územní plán

Projednávaný nový územní plán [5] určuje funkce jen obecně. S výjimkou ploch parků a infrastruktur je celé řešené území vymezeno jako plocha smíšená obytná.

Plán z části redukuje kolejiště hlavního nádraží, nepokračuje v myšlence nového napojení silnice I/36 mimo Přednádraží a zajišťuje dobrou peší prostupnost nově urbanizovaných území a bariéry železničního koridoru. Plochy přestavby vymezuje v daleko větším rozsahu než aktuální ÚP - mj. prakticky celou jižní část řešeného území s výjimkou Skřivánku.


Oproti platnému plánu jsou plochy vymezeny především s

ohledem na kvalitu urbánního prostředí, majetková struktura území a dopravní infrastruktura už zde nejsou prioritou.

Plán jako doporučení uvádí neprovazovat křižovátku u Trojice s logistickým centrem přístavu kapacitní komunikací (v návrhu respektuje požadavek ZÚR na propojení). V jedné z variant plán navrhuje vymístění depa MHD mimo řešené území.

Okolí nádraží je vymezeno jako regionální centrum a jako jedna z prioritních oblastí kompozice města (tzv. "bran do města").

VÝKRES KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (ÚP Pardubice, Návrh pro společné jednání, varianta 1; 2015)

1:15000  0 250 500 750  
0 100 200 [m]

zdroj: [5]

# Plánovaný rozvoj dopravní infrastruktury

Ve městě jsou plánovány výrazné změny téměř všech módů dopravy - MHD, silniční infrastruktury, regionální železniční dopravy, rozvoj cykloinfrastruktury, pěších propojení, mezinárodního letiště, vodní dopravy a logistiky.

V současné době probíhá výrazné posílení aglomerační dopravní infrastruktury. Jsou rozšiřovány některé úseky silnice I/37 (a maximální povolená rychlost se zvýšila na 110 km/h). V současné době probíhá zdvoukolejnění trati Pardubice - Hradec Králové a navržena je modernizace úseku Jaroměř - Hradec Králové, včetně vybudování tzv. Medlešické spojky na trati č. 238, čímž by se zrychlilo a zatraktivnilo cestování vlakem mezi významnými sídly aglomerace [1].

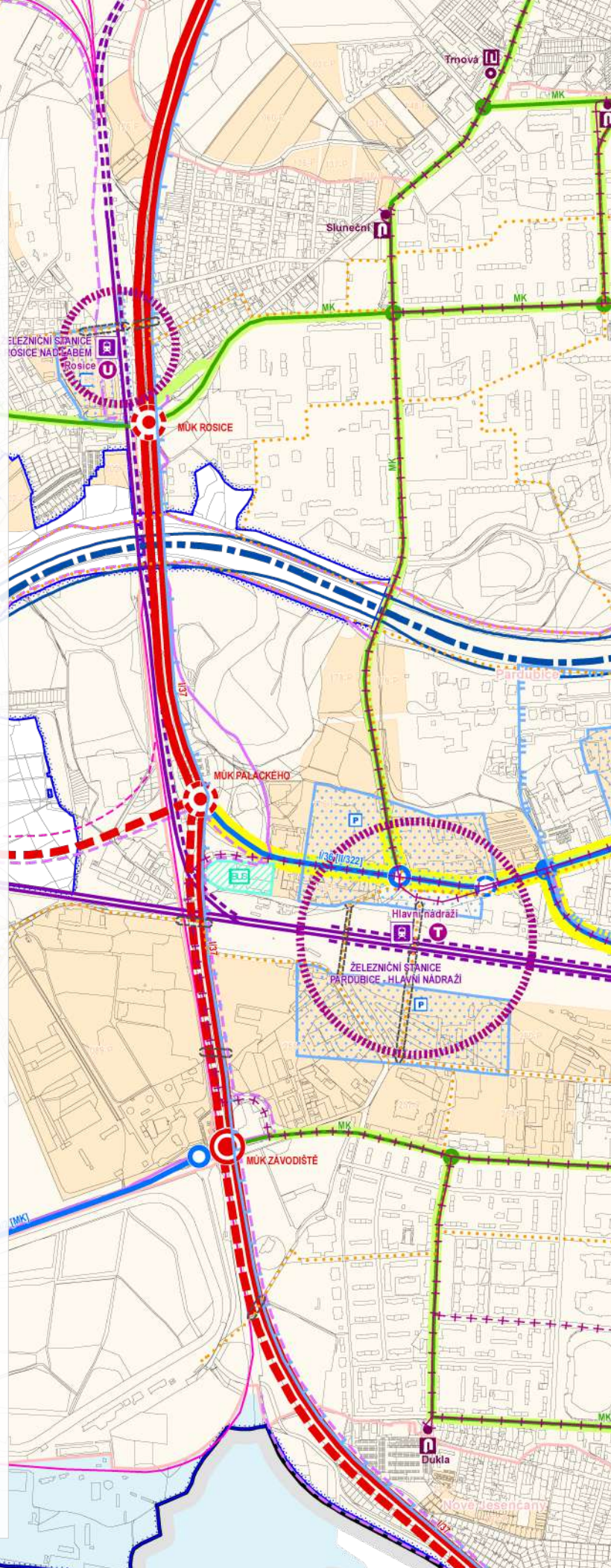
V prostoru nádraží je počítáno se vznikem multimodálního uzlu propojující železnici s terminálem MHD (ve výstavbě), terminálem linkových autobusů (do budoucna) a kapacitním záchytným parkovištěm.

Prioritou města v oblasti silniční infrastruktury je vybudování severovýchodní tangenty, která by měla pokrývat dopravní proudy mezi východní a severní částí města, které v současné době zatěžují centrum města (Sukova třída). Společně s později plánovanou jihovýchodní tangentou by měla také efektivně propojit východní část města a zdejší průmyslovou zónu s aglomerační osou I/37 a zmenšit tak vysoké zatížení silnice I/36, tedy hlavní dopravní problém řešeného území. Je plánováno také vybudování nových křižovatek na silnici I/36.

Na hlavních ulicích centrální oblasti města jsou plánována opatření pro preferenci vozidel MHD a také vybudování inteligentního systému řízení dopravy. V řešeném území se to týká především třídy Palackého.

Připravuje se zbudování pěšího propojení přes kolejiště hlavního nádraží, nová lávka přes Labe na sídlišti Závodu míru a rozšiřují se opatření pro cyklistickou dopravu.

Plánuje se prodloužení vodní dopravní cesty po Labi až do Pardubic a vybudování přístavu s logistickým centrem 2 km západně od řešeného území. Snahou Pardubického letiště je rozšíření provozu veřejné osobní přepravy. Město tak získává unikátní multimodalitu kombinující téměř všechny dopravní módy.



VEŘEJNÉ MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ PARDUBICE



### KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |  |
|------|-------|----------------|--|
|      |       |                | komunikace nadměstského významu - 4-pruhová                                      |
|      |       |                | komunikace nadměstského významu - rozšíření na 4-pruhovou                        |
|      |       |                | komunikace nadměstského významu - 2-pruhová                                      |
|      |       |                | komunikace nadměstského významu - rozšíření, homogenizace                        |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci nadměstského významu - mimoúrovňová                     |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci nadměstského významu - mimoúrovňová - úprava stávající  |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci nadměstského významu - úrovnňová                        |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci nadměstského významu - úrovnňová - úprava stávající     |
|      |       |                | komunikace celoměstského významu - 4-pruhová                                     |
|      |       |                | komunikace celoměstského významu - 2-pruhová                                     |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci celoměstského významu - mimoúrovňová                    |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci celoměstského významu - mimoúrovňová - úprava stávající |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci celoměstského významu - úrovnňová                       |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci celoměstského významu - úrovnňová - úprava stávající    |
|      |       |                | komunikace městského významu   |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci městského významu - úrovnňová                           |
|      |       |                | křižovatka na komunikaci městského významu - úrovnňová - úprava stávající        |

### DOPRAVA V KLIDU

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |   |
|------|-------|----------------|---|
|      |       |                | odstavné parkoviště pro autobusy  |
|      |       |                | veřejné zachytivé parkoviště pro osobní automobily                            |
|      |       |                | plocha pro umístění veřejného zachytivého parkoviště pro osobní automobily    |
|      |       |                | zóna pro výpočet součinitele redukce stání $k_p$ dle ČSN 736110: $k_p = 0,25$ |
|      |       |                | zóna pro výpočet součinitele redukce stání $k_p$ dle ČSN 736110: $k_p = 0,6$  |

### ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |  |
|------|-------|----------------|--|
|      |       |                | železniční trať celostátní - 2 trat'ové koleje               |
|      |       |                | železniční trať celostátní - zdvojkolejňení                  |
|      |       |                | železniční stanice   |
|      |       |                | železniční zastávka  |
|      |       |                | železniční vlečka  |
|      |       |                | úrovňové křížení železnice s komunikací pro motorová vozidla |

### LETECKÁ DOPRAVA

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |  |
|------|-------|----------------|--|
|      |       |                | veřejné mezinárodní letiště              |
|      |       |                | neveřejné vrtulníkové letiště - heliport |

### VODNÍ DOPRAVA

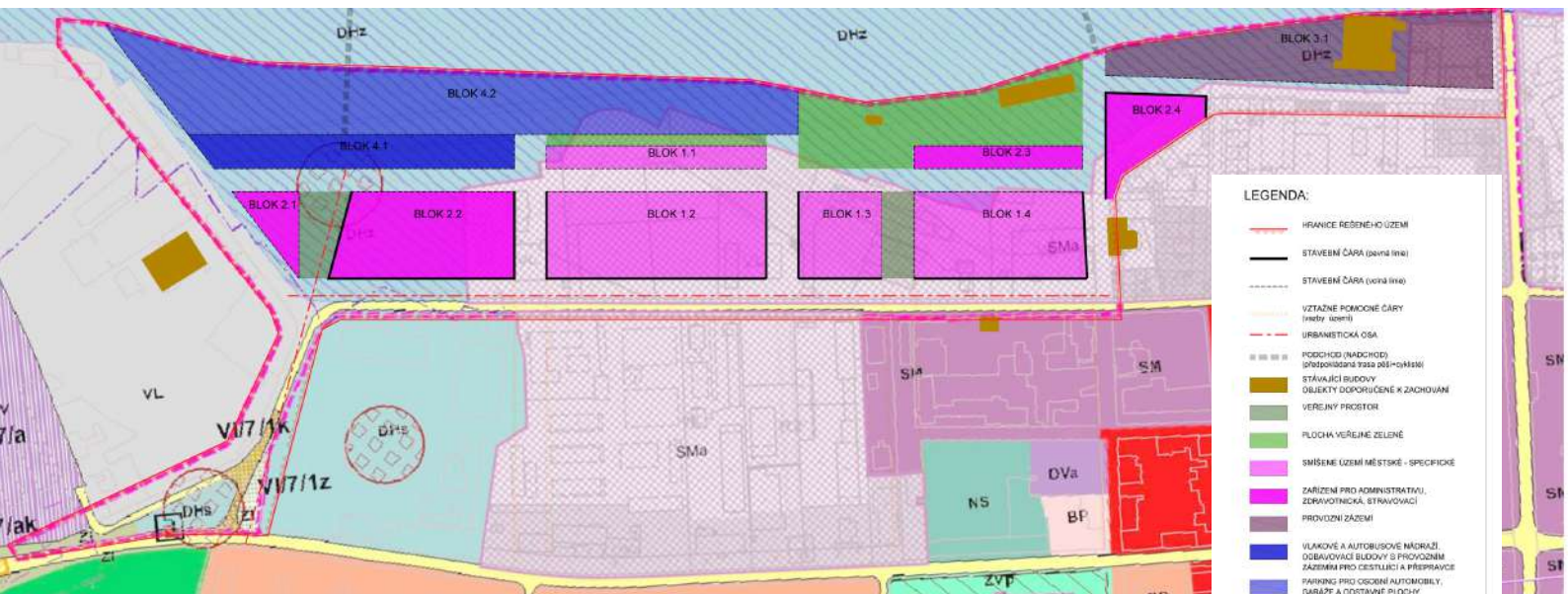
- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |   |
|------|-------|----------------|---|
|      |       |                | koridor pro průplavní spojení Dunaj - Odra - Labe (D-O-L) včetně osy plavební dráhy |
|      |       |                | Labská vodní cesta - parametry třídy Vb a Vlb včetně osy plavební dráhy             |
|      |       |                | veřejný vnitrozemský nákladní přístav   |
|      |       |                | přístav s ochrannou funkcí - zimní přístav  |
|      |       |                | přístav / přístaviště osobní lodní dopravy - marina                                 |
|      |       |                | kotviště osobní lodní dopravy   |

### KOMBINOVANÁ DOPRAVA

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |   |
|------|-------|----------------|---|
|      |       |                | veřejné multimodální logistické centrum |

### VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA OSOB

- | STAV | NAVHR | ÚZEMNÍ REZERVA |  |
|------|-------|----------------|--|
|      |       |                | terminál veřejné hromadné dopravy osob             |
|      |       |                | přestupní uzel veřejné hromadné dopravy osob       |
|      |       |                | trolejbusová dráha                                 |
|      |       |                | točna trolejbusu                                   |
|      |       |                | depo vozidel MHD                                   |
|      |       |                | preferenční vozidel MHD v rámci pozemní komunikace |



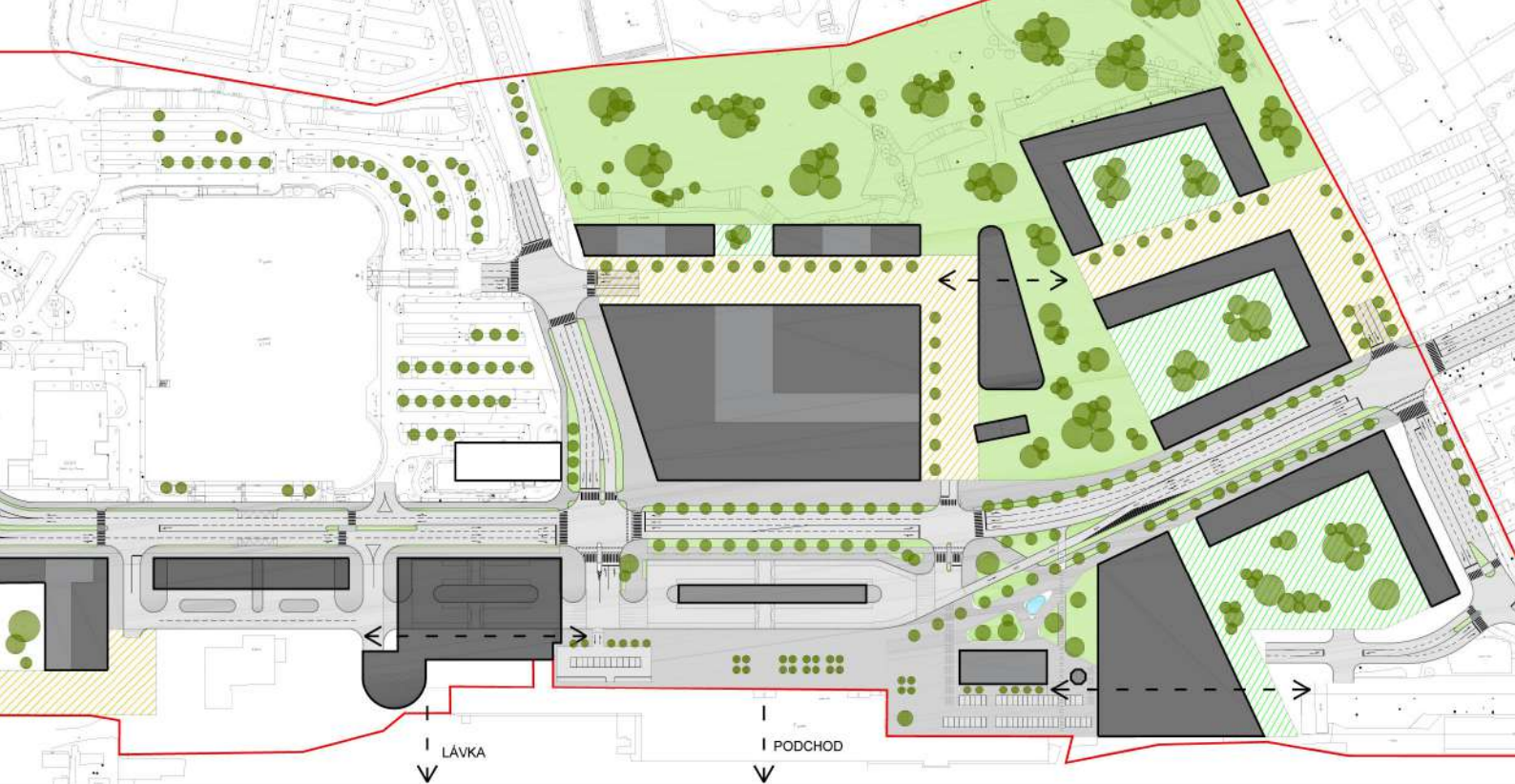
zdroj: [15]

# ÚS Milheimova

Med-Pavlík architekti, 12/2013

V tomto návrhu se objevuje zajímavá myšlenka jižního terminálu veřejné dopravy pro spojení na letiště a obsluhu jižní části města.

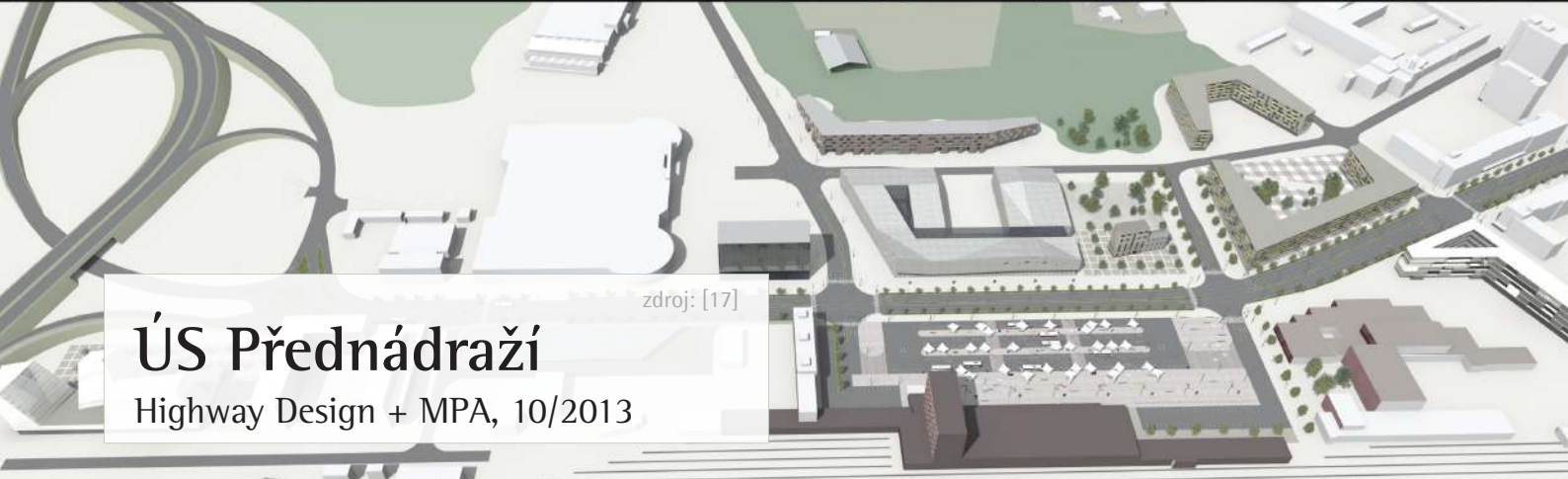




zdroj: [16]

# ÚS Přednádraží

Med-Pavlík architekti, 03/2016



zdroj: [17]

## ÚS Přednádraží

Highway Design + MPA, 10/2013



zdroj: [18]

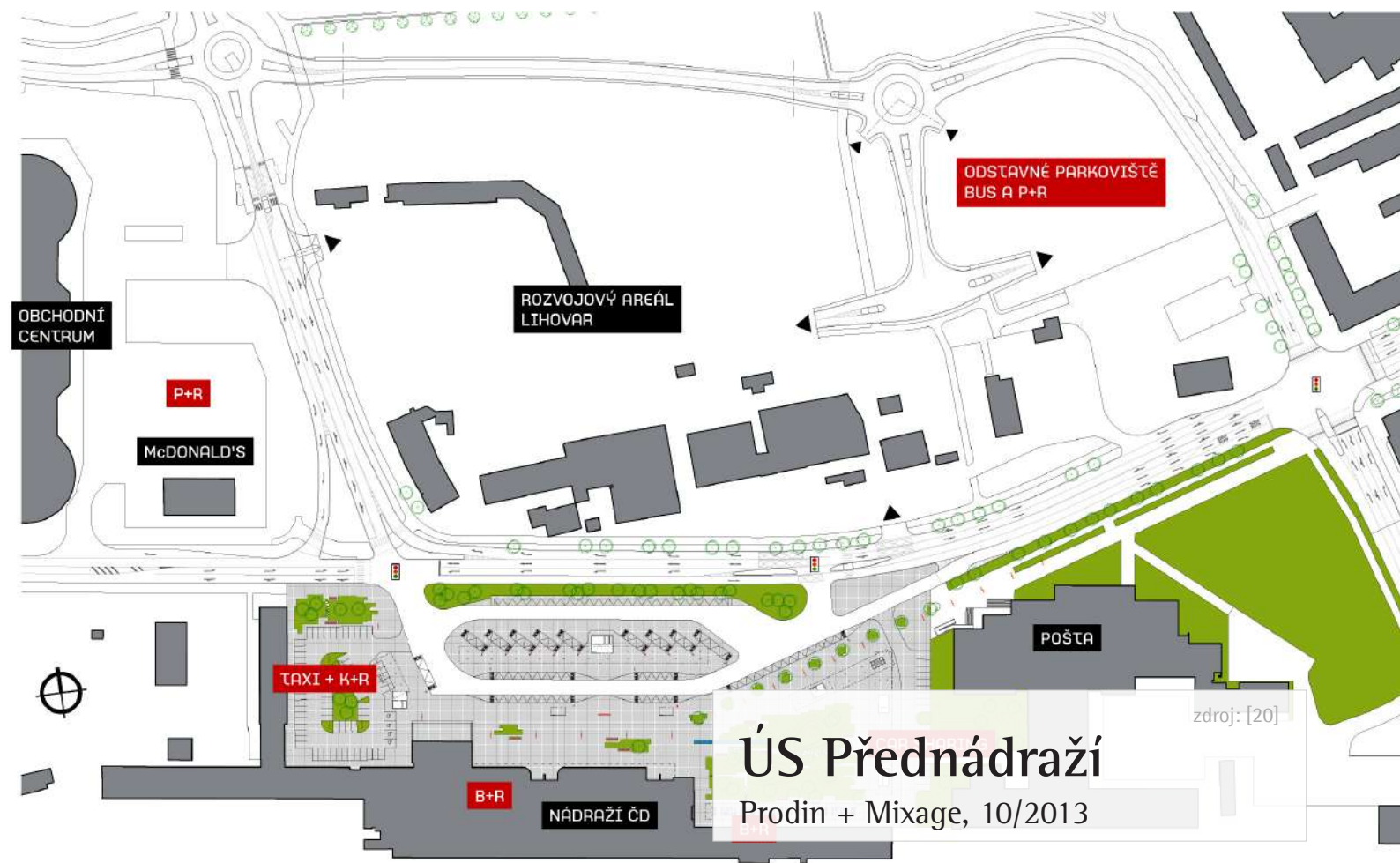
## ÚS Přednádraží

AMOK - Ing. Petr Novotný, 11/2013



**ÚS Přednádraží**  
Atelier AURUM, 10/2013

zdroj: [19]



**ÚS Přednádraží**  
Prodin + Mixage, 10/2013

zdroj: [20]



pozn.:

- stanovené max. procento zastavěné plochy se týká objektů nad 2NP (od PP do 2NP není % stanoveno)
- minimální plocha zeleně zahrnuje zeleň na terénu vč. střech objektů do 2NP



zdroj: [21]

# ÚS Prokopka

Archiko, Ing.arch. Milan Košař, 11/2012

# SWOT řešeného území

## S

vynikající dopravní dostupnost v rámci města i aglomerace

vnitřní a přilehlá stabilizovaná území jsou kompaktní s vysokou hustotou zalidnění

celoměstský park (okolí Labe)

nádraží - generátor pěšího pohybu

## O

plánovaná/probíhající zlepšování dopravní infrastruktury mezi městy aglomerace

volná území (brownfieldy a podvyužívané areály) uvnitř města - možnost rozvoje města bez prostorové expanze >> zefektivnění provozu města, posílení lokální ekonomiky

plánované vytvoření multimodálního uzlu >> komerční potenciál, další zlepšení dopravní dostupnosti

možné překonání bariéry Hlavního nádraží - výrazné zlepšení dostupnosti sídliště Dukla

potenciál oživení Palackého třídy

potenciál pro cyklodopravu

## W

území obklopené bariérami (kromě východní strany) >> omezené zapojení do struktury města, výrazně zhoršuje lokální dostupnost, periferizace

velká dopravní zátěž hlavních komunikací >> dopravní komplikace, zhoršení obytných kvalit okolního prostředí (hluk, emise, omezený pěší pohyb)

velké areály >> zhoršují pěší dostupnost, brání rozvoji komplexního městského prostředí

## T

dopravní kolaps území (např. z důvodu odložení změn v dopravním systému města - hl. SV tangenty, umístění dalších dopravně zatěžujících funkcí (obchodní centra)

pokračování tendence oslabování MHD

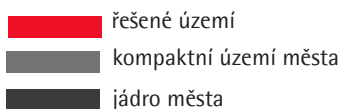
rozvojový potenciál města bude využit jinde (pravděpodobně na jeho okrajích)

zablokování kvalitního rozvoje nekonceptními projekty



# [B] SYNTÉZA

Pozice v aglomeraci	64
Struktura města a jeho centrum	66
Charakter města	68



vytvořeno na podkladě: [4g]

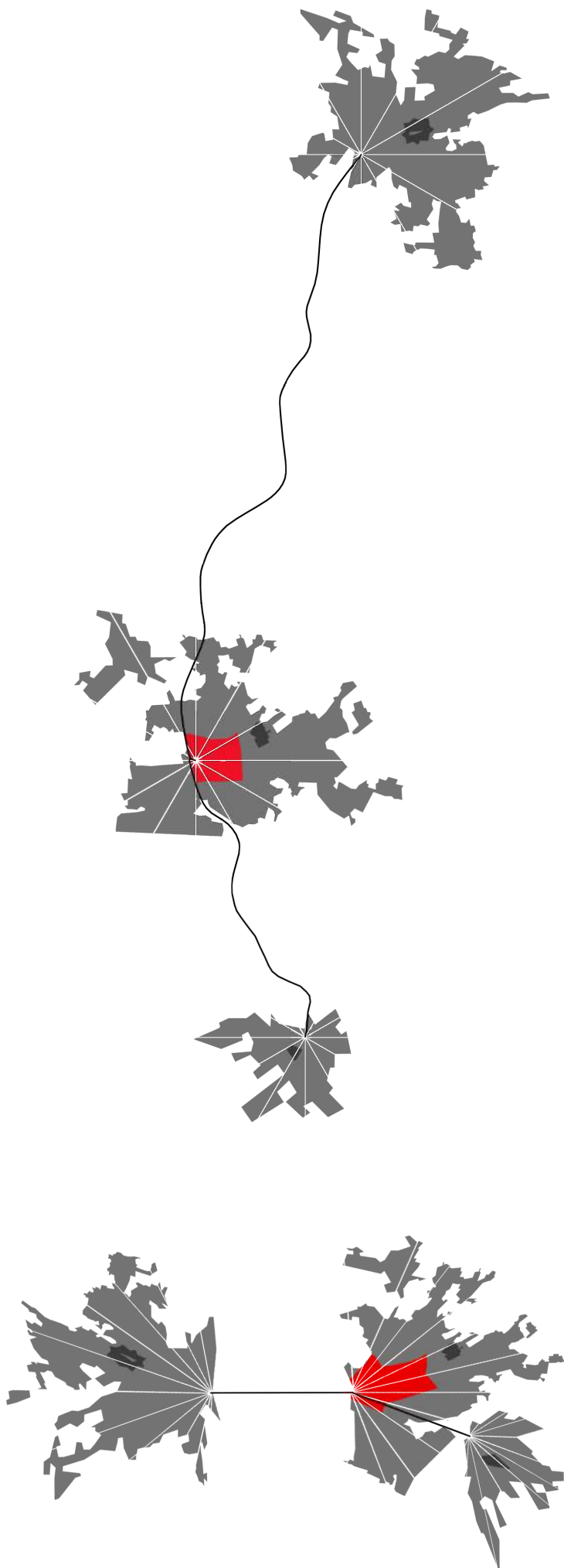
## Pozice v aglomeraci

Od šedesátých let se výrazně zvýšila mobilita obyvatel díky větší dostupnosti osobních automobilů a především díky rozvoji dopravní infrastruktury. Přestože síla některých dopravních proudů uvnitř aglomerace se v poslední dekádě zeslabila (vyjíždka z Pardubic), dlouhodobě lze předpokládat, že vztahy mezi centry aglomerace budou nabývat na významu.

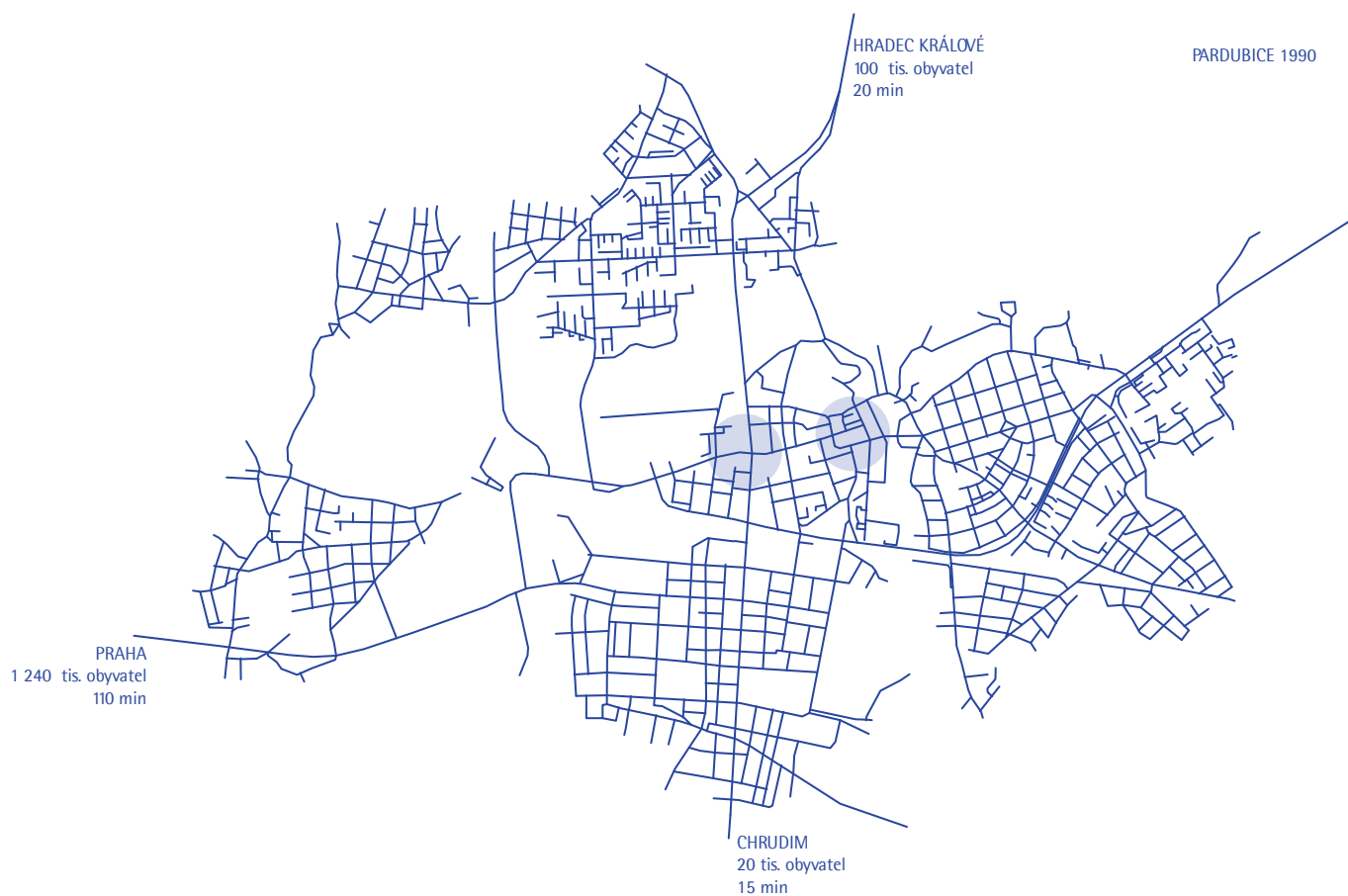
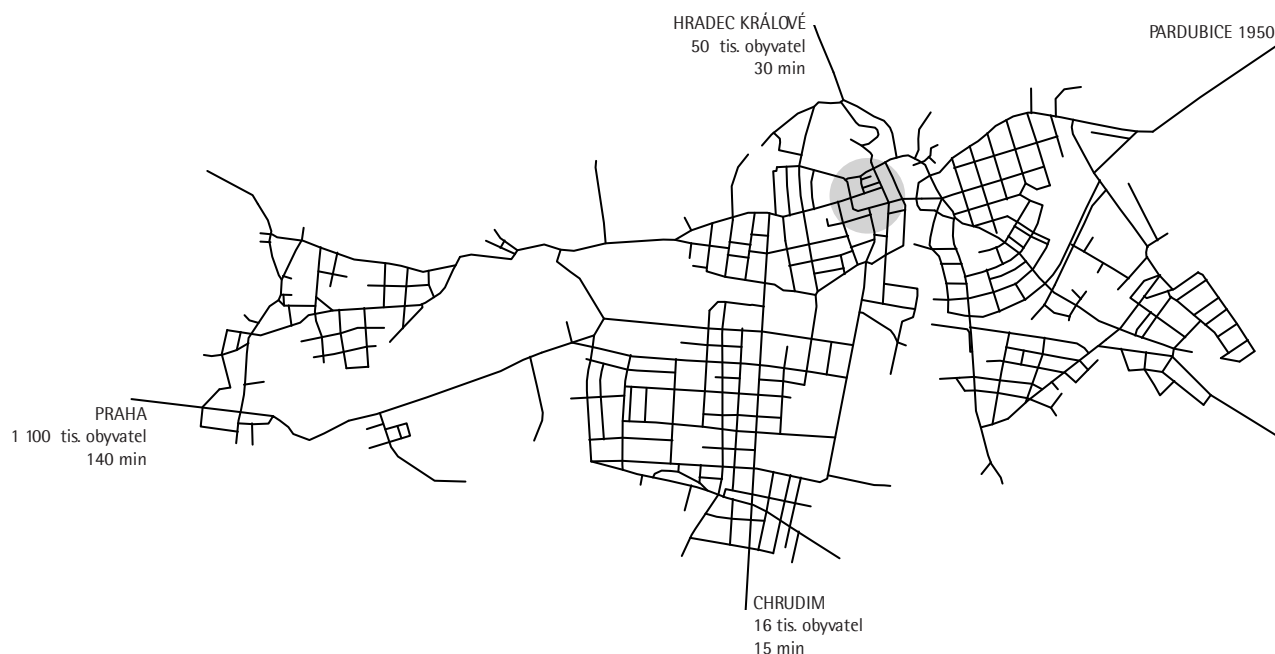
V 90. letech byla vybudována nová dopravní osa aglomerace (silnice I/37), která Pardubicemi prochází v tangenciální poloze západně od nádraží. Tato komunikace se v současnosti rozšiřuje a byla na ni zvýšena max. povolená rychlost. Také se zkapacitňuje železniční spojení uvnitř aglomerace a zrychluje se i dálková doprava.

Právě oblast pardubického nádraží je na všechny tyto infrastruktury napojena zároveň a navíc v nejlepší pozici uvnitř aglomerace - **v těžišti celé aglomerace** a se vznikajícím terminálem bude také **nejlépe napojeným územím města na MHD**.

Časová dostupnost území z Hradce Králové se u automobilů pohybuje od 15 minut na okraj města k půl hodině do jeho vzálenějších částí. Tedy v pohodlném čase pro každodenní dojíždku. Veřejná hromadná doprava (vlak, autobus) v současné době urazí vzdálenost mezi nádražími mezi 17-30 minutami. Po přičtení času stráveného případnými případnými přestupy na MHD a čekání na jednotlivé spoje (intervaly vlaků ve špičce 30 minut) se celková doba často dostává za hranici 45 minut - tedy dobu po kterou je většina lidí ochotna každodenně dojíždět.







## Centrum města

Historické jádro města je stabilně hlavním reprezentativním centrem města a sídlí zde velká část městských a krajských správních institucí.






Poté co v roce 1960 překonal Labe nový most a na hlavní severojižní ulici a rozvojovou osu (17. listopadu-Jana Palacha) se vedle velkého rozvojového území (Polabiny) napojila i hlavní cesta z Hradce Králové začalo u jejího křížení

s třídou Míru-Palackého vznikat nové centrum města (oblast Masarykova náměstí). Spojnice starého a nového centra se přirozeně proměnila v obchodní třídu a stala se nejintenzivnějším veřejným prostorem města (třída Míru). Přílehlá oblast pak funguje jako intenzivní jádrová oblast sloužící celému městu.





#### SYSTÉM HLAVNÍCH ULIC

	0 - 10 m	(cca 1-2 NP)
	10 - 16 m	(cca 3-4 NP)
	16 - 25 m	(cca 5-7 NP)
	25+ m	(cca 8+ NP)
	cesty propojující jednotlivé čtvrti města	

1:15000



0 100 200 500 750 [m]

vytvoreno s použitím: [5g], [3g]

## Struktura města

Pardubice jsou především **křižovatkou cest** - železniční uzel inicioval rozvoj města, dopravní dostupnost a unikátní multimodalita jsou dodnes jeho strategickou výhodou, strukturu města určují cesty podél kterých vzniklo.

Pardubice jsou **relativně kompaktním městem** s poměrně malým historickým jádrem vzhledem k jeho celkové velikosti a zůrnorodou zástavbou vznikající po celé 20. století na okrajích města. Jedinou výraznou česurou ve struktuře města je niva řeky Labe.

Kvůli přítomnosti velkých bariér (řeky, železnice) byla expanze často spojená s jejich překročením (vznikem nových propojení) a **město se tak rozšiřovalo často skokově vznikem nově založených čtvrtí**. Vznikla tak struktura města tvořená čtvrtěmi se specifickým celistvým charakterem.

Vzhledem k poloze významných okolních měst a ortogonální orientaci největších bariér (Hradec Králové severně, Chrudim jižně, Kolín a Praha západně, řeka Labe prochází městem z východu na západ, na ní se kolmo z jihu připojuje řeka Chrudimka, železniční koridor prochází ve východozápadním směru) se město formuje do **nepravidelně ortogonální struktury cest**, na které jsou jednotlivé čtvrtě "navěšeny".

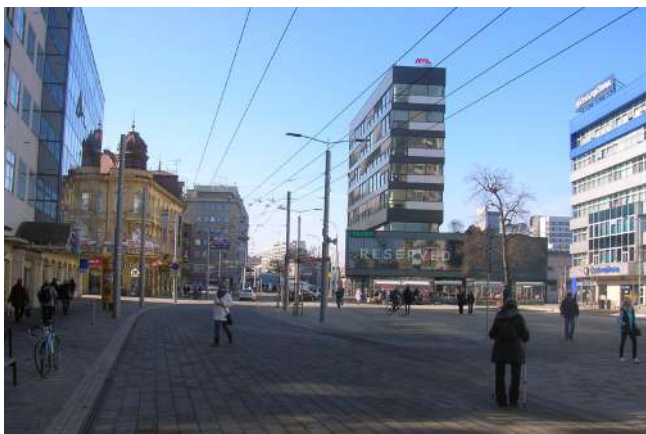
V průběhu historie se několikrát změnila i místa napojení města na cesty do okolních významných sídel (Hradec Králové, Praha).



Pernštýnská ulice, historické jádro města



Kostelní ulice, historické jádro města



konec třídy Míru s polyfunkčním domem Magnum



Masarykovo náměstí, křižovatka dvou nejvýznamnějších ulic města



dostihové závodiště



hlavní nádraží

## Charakter města

[otevřenost a horizontalita]

Pardubice jsou městem uprostřed rozsáhlé planiny, městem s dvěma základními charaktery, které se k otevřenosti okolní krajiny chovají diametrálně odlišně.

Staré jádro se planině brání, je uzavřeno do sebe, horizont zde není přítomen. Žádná z ulic nedovoluje pohled ven z města.

Zbytek města se naopak k planině přiznává. Díky rovným ulicím a relativně otevřené zástavbě je zde neustále přítomný nekonečný horizont, všudypřítomný vjem otevřeného prostoru.

Země i nebe manifestují svoji přítomnost. Město je jako vrstva mezi nimi. Podzemí není přítomné, k nebi se vztahuje pouze několik málo dominant. Téměř vše veřejné se odehrává na úrovni terénu.

[linie, pohyb]

Planinu křížují nekonečné cesty, jejichž cíl ani směr není nezavěšeným jasný. Město leží na těchto cestách.

Živé srdce města tvoří lineární veřejný prostor - třída Míru. Všechna náměstí celoměstského významu (Republiky, Jana Pernera, Masarykovo, Na Veselce) jsou pouze rozšířením významných ulic.

Obraz města je konstruován cestami, jejich návaznostmi, významnými funkcemi a charakterem lokalit.

Hlavní fyzické atributy města (železnice, řeka, letiště, dostihové závodiště, plochá dráha) dobře reprezentují jeho obecné rysy (horizontalita, pohyb, linearita elementů).





# [C] NÁVRH

Vize	72
Koncepce území	74
Nová centralita	74
Kompozice města	76
Nová propojení a kostra území	78
Dílčí řešení	80
Palackého třída	80
Oblast nádraží - centrum	82
Masarykovo náměstí	84
Prokopka	86
Závodu míru	88
Zelené předměstí - jihozápad	90
Oblast nádraží - jih	92
Skřivánek	94
Celkové řešení	96
Etapizace	100





# Vize

[smysl města]

Původ moderních Pardubic je v jejich dopravní infrastruktuře. Na ní se usadil průmysl, který dodnes dává práci velké části místních.

Narůstající mobilita a bohatství obyvatel, rozvoj komunikačních technologií a další probíhající trendy stále ve větší míře uvolňují prostorovou závislost místa práce a bydlení v životě každého člověka. Jeden z fundamentálních smyslů existence tohoto města tak mizí. Proto je dle mého názoru třeba hledat a rozvíjet i jiné hodnoty, které by život na tomto místě mohl nabídnout.

Díky technologickému pokroku v dopravě a průmyslu už velká koncentrace lidí nemusí nutně znamenat výrazně horší životní prostředí. Města naopak disponují efekty vysoké koncentrace lidí, tedy větším výběrem a dostupností fenoménů úzce spojených s člověkem (služby, kultura, vztahy). Novými fundamenty Pardubic by tedy mohla být obecně **obytnost a urbanita**.

[struktura města]

Krása má podle mého názoru základ v řádu, nebo jen v citěné intencionalitě. Hudba, přírodní formy - vše krásné obsahuje nějaký vzorec, pravidelnost nebo smysl.

Město vytváří velký počet lidí - na to aby přirozeně (bez regulace) vznikl jistý druh řádu (celistvý charakter) je třeba, aby aktéři něco sdíleli.

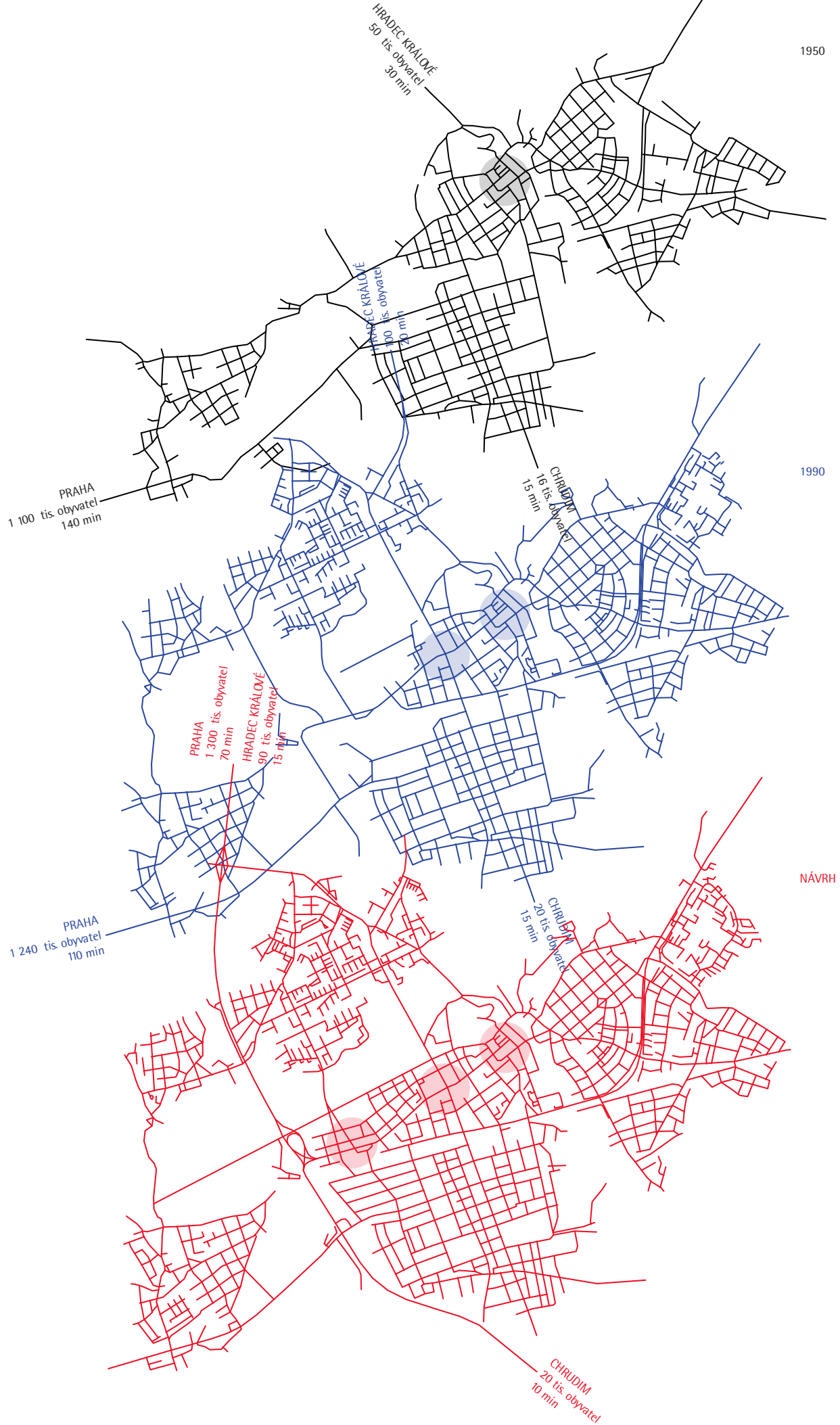
V Pardubicích byl celistvý řád (charakter) jednotlivých čtvrtí dán rychlou výstavbou celé čtvrti naráz (za stejných podmínek). Řešené území se pravděpodobně bude urbanizovat postupně a po dlouhou dobu. Budou do něj vstupovat různé generace, za různých podmínek, navíc v individualizovaném a různorodém světě.

Proto si myslím, že vhodným způsobem dosažení charakteru nových lokalit řešeného území je vytváření urbanistického řádu na základě maximální racionality - východiska v nejzákladnějších a nejtrvanlivějších vlastnostech území a variabilita v nepředdefinovanosti.

Druhou strategií, kterou volím, je určovat charakter spíše formou veřejného prostoru a uliční sítě, než formou zástavby.

Pardubice rostly relativně přirozeným a racionálním způsobem a mají potenciál stát se "systémovým" městem - tedy městem tvořeným vrstvením řádů (systémů). Vrstvení řádů může být efektivním způsobem, jak dosáhnout velmi bohatého a zároveň čitelného prostředí. Systematizací a vrstvením lze podle mého názoru dosáhnout ve výsledku hlubšího a bohatšího prostředí, právě proto, že si zachovává svoji funkčnost i přes svou komplexnost.

Práce se věnuje první fázi - tedy systematizaci.



1950

1990

NÁVRH

## Nová centralita

Nová centralita (nueva centralidad, nova centralitat) je termín používaný mezi španělsky hovořícími urbanisty označující fenomén a urbanistický nástroj rehierarchizace systému intenzivních částí měst pomocí vytváření nových centralit nebo jejich výrazným posílením.

Jako nástroj je obvykle používán u velmi intenzivních měst, jejichž stávající centra jsou vyčerpána, nevyhovují novým nárokům nebo příležitostem, a nebo například pokud stávající systém center vykazuje negativní vedlejší efekty (např. přílišné zatížení dopravou).

Nové centrality jsou většinou vytvářeny v transformačních územích a často jsou iniciovány vhodným nasměrováním a zkoncentrováním infrastruktur, které vytvoří vhodné podmínky pro vznik intenzivního urbánního prostředí.

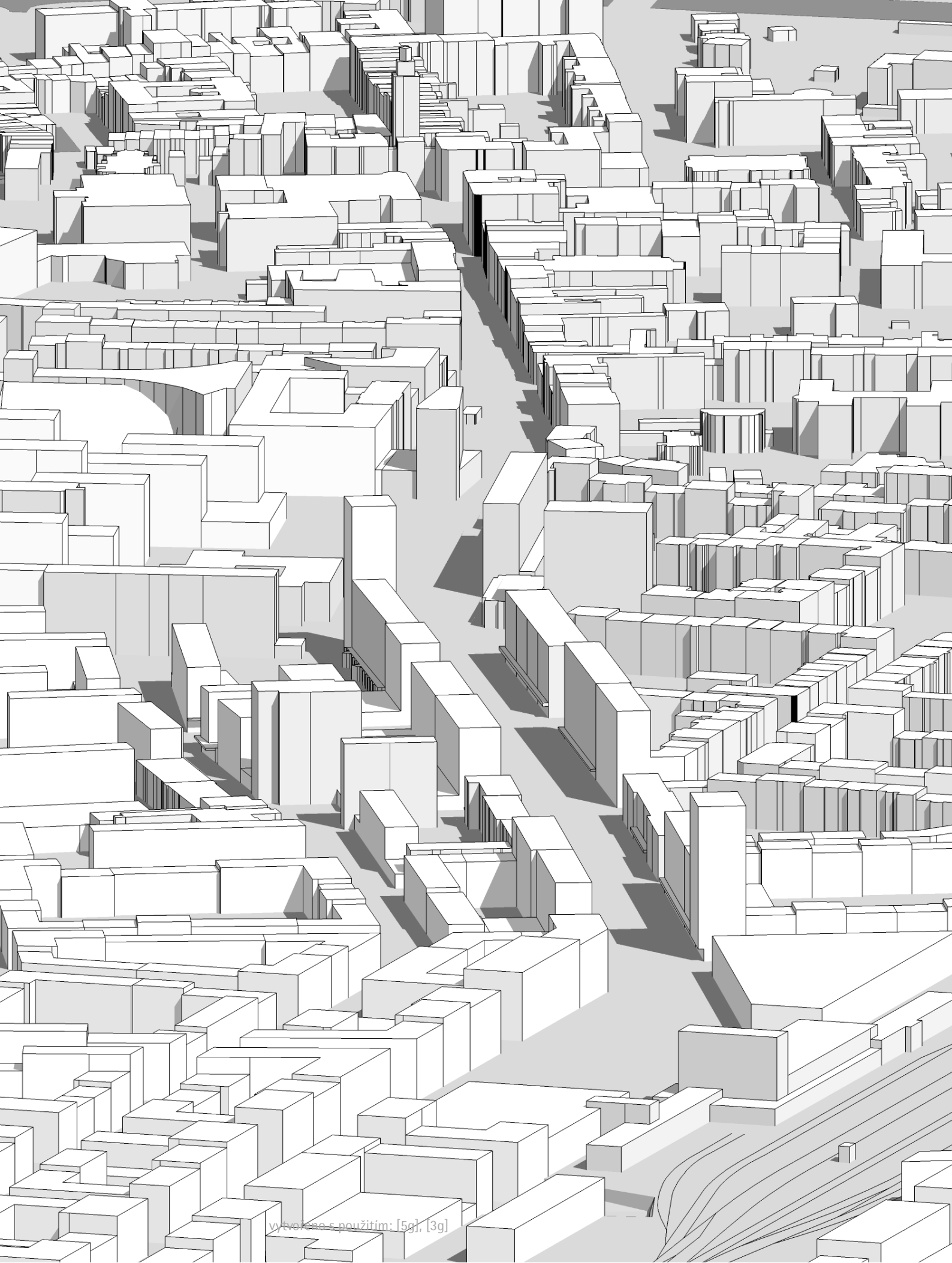
V Pardubicích se systém centralit řídí přirozenou logikou konektivita-dostupnost-intenzita (spacesyntax). Jádra jednotlivých čtvrtí leží na hlavních ulicích a celoměstská centra na hlavních ulicích s nejvyšší konektivitou uvnitř města.

Přestože koncentrace dopravních infrastruktur v oblasti nádraží je spíše důsledkem historie uspokojování potřeb dopravní obsluhy města a sídel aglomerace než záměrným urbanistickým činem, potenciál pro vznik nové centrality je zjevný.

Navrhují umožnit a podpořit vznik nového městského subcentra využívající prostorovou/časovou dostupnost pro pohodlnou dojížďku (< 45 minut) více než 300 tisíc obyvatel a zároveň vynikající pozici uvnitř města.

Nové centrum by mělo striktně využívat právě tyto své klíčové vlastnosti, ale zároveň přispívat k rozvoji kvalitního urbánního prostředí – tedy soustředit především funkce s intenzivní a kontinuální lidskou aktivitou a orientací na nemotorovou a veřejnou dopravu. Pro funkce využívající pouze napojení na kapacitní silniční infrastrukturu a funkce využívané nárazově (pro které zde existuje potenciál také) jsou vhodné pozice i na jiných místech města a aglomerace.

Nové centrum by znamenalo silný impuls k oživení Palackého třídy a pravděpodobně by umožnilo rozšíření intenzivní jádrové oblasti města směrem na západ do oblastí brownfieldů. Pravděpodobně by se tak zvětšil i podíl území schopného fungovat jako město krátkých vzdáleností. Od tohoto cíle se odvíjí i navržená intenzivní zástavba a urbanistická typologie umožňující funkčně komplexní užívání přilehlých lokalit.



vyvíjené s použitím: [5g], [3g]

# Kompozice města

Nové subcentrum spoluvytváří kompozici **tří hlavních center** města **provázaných třídami Míru a Palackého**.

- 1/historického a reprezentativního centra
- 2/centra na křížení tříd protínajících celé město jako cardo a decumanus a tedy v absolutně centrální pozici uvnitř města (oblast Masarykova náměstí)
- 3/centra využívajícího dopravní uzel a dostupnost velké masy lidí (oblast nádraží).

Srdcem města je tak opět charakteristický prostor města – cesta. Cesta od vstupu do města, jakoby zpětně historickými etapami, až do starého jádra.

Navrhují doplnit systém dominant na této hlavní městské třídě, tak aby člověka po cestě provázely. Doplní dvě výškové dominanty na začátek a konec Palackého třídy. Dominanty tak vymezují jednotlivé úseky cesty s různým charakterem (oblast nádraží x Palackého třída x oblast Masarykova náměstí x třída Míru x historické jádro).

dominanta na západním konci je umístěna na dopravně důležitém křížení s ulicí I/36, na pohledovou osu při příjezdu do města a při výstupu z nádraží pak jasně identifikuje hlavní směr do jádra města

dominanta na východním konci třídy je umístěna, tak aby označovala pokračování hlavní cesty města směrem od polyfunkčního domu Magnum na západ



## PROSTUPNOST BARIÉR

- ←→ stávající nebo plánované pěší a cyklistické propojení
- ⇔ stávající pěší a silniční propojení
- ←- - - - -> navrhované pěší a cyklistické propojení
- ←- - - - -> navrhované pěší a silniční propojení

vytvořeno s použitím: [5g], [3g], [12g]

# Nová propojení a kostra území

Pro **posílení nové centrality** navrhují nové severojižní propojení přes bariéru kolejí, tak aby byla oblast nádraží opravdu efektivně napojena i na jižní část města. Nové propojení by mělo také **omezit periferizaci** oblasti ulice Milheimova (jižně od nádraží) a iniciovat její rozvoj.

Nová velká propojení přes liniové bariéry byly v Pardubicích vždy aktem rozvoje. Navrhované nové propojení poprvé není aktem plošné expanze, ale **aktem intenzifikace**.

Koncepčně byly ověřovány různé varianty severojižního propojení s ohledem na předpoklady pro způsob fungování a uspořádání nového centra, organizaci celého území podél severojižní třídy, možnou kompozici pohledových os hlavních tříd na budovu nádraží (motoru rozvoje území) a s ohledem na dopravní zátěž Přednádraží. Byly zvažovány také technické možnosti propojení. Nakonec byla zvolena kombinace oddělující v oblasti nádraží proudy dopravy pěší a motorové. Pěší prochází přímo přes nádraží – jeho podchody. Pro motorovou dopravu navrhují podjezd v západní poloze. Jižní úsek severojižní ulice míří na budovu nádraží, na severu je současná třída Kpt. Bartoše přeměněna na pěší zónu s provozem MHD a automobilová doprava je vedena novou ulicí.

Navrhují dotvořit systém hlavních ulic města do formy nepravidelného rastru a systematizovat jejich urbanistický význam. Příčky rastru jsou vzdáleny řádově 500–800 metrů, v centrální oblasti jsou blíže. Pokrývají tak území města s dostupností některé z hlavních ulic maximálně 400 metrů, tedy pohodlné docházkové vzdálenosti. K tomuto systému ulic s vysokou konektivitou existuje komplementárně řada bariér a periferních území v mezilehlých prostorech.

Navrhují směřovat rozvoj MHD právě na hlavní ulice, případný vznik nových subcenter a lokálních center preferovat právě zde (umístování funkcí intenzivní lidské aktivity a případné zahušťování zástavby) a mj. tak zefektivnit dopravu uvnitř města a zvýšit konkurenceschopnost hromadné dopravy. Nové severojižní propojení přes kolejí je dotvořím této kostry v oblasti nádraží.

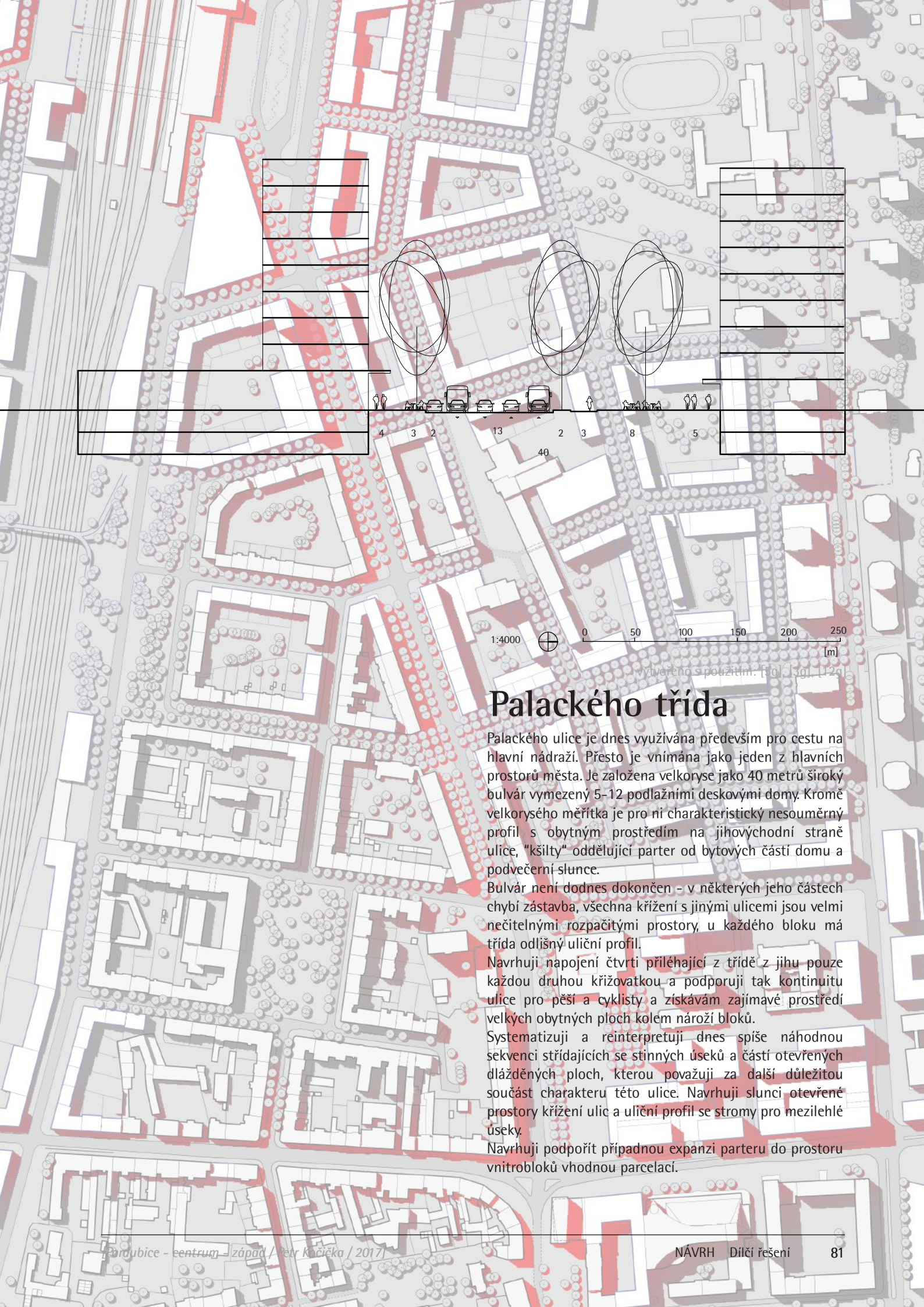
V řešeném území navrhují propojit periferní oblasti gridu do systému propojených parků tvořících jakési prsty napojující většinu městských čtvrtí k celoměstské rekreační oblasti řeky Labe. Do této oblasti navrhují umísťovat rekreační a sportovní vybavenost a vybavenost využívanou čistě nejbližším okolím, která nemůže těžit z dostupnosti pro zbytek města (mateřské a základní školy, lokální sportoviště atp.).

Vzniká tak územní diferenciaci s **dualitou intenzivní-globální a extenzivní-lokální uvnitř každé čtvrti**.



vytvořeno s použitím: [5g], [3g]





# Palackého třída

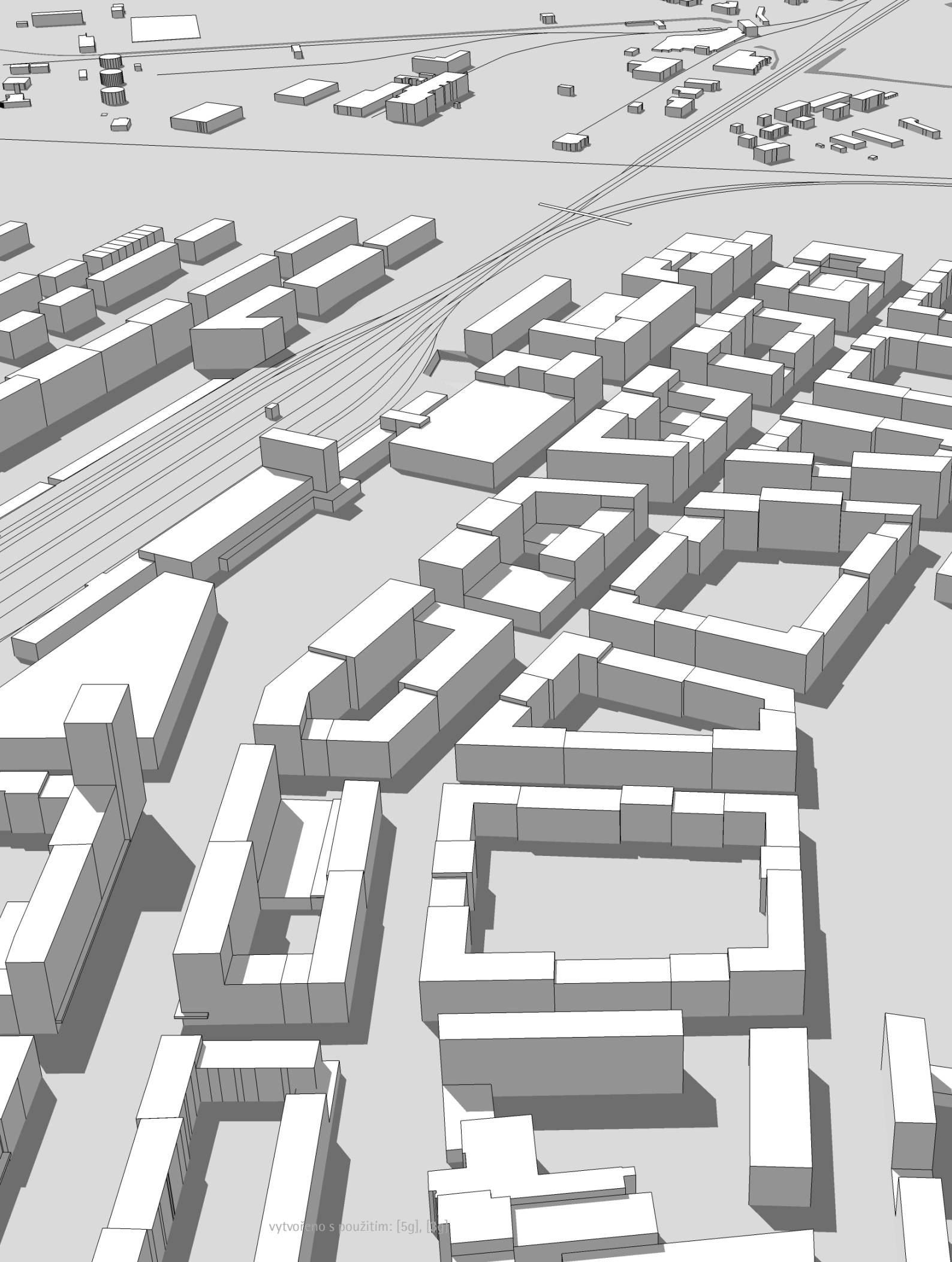
Palackého ulice je dnes využívána především pro cestu na hlavní nádraží. Přesto je vnímána jako jeden z hlavních prostorů města. Je založena velkorýse jako 40 metrů široký bulvár vymezený 5-12 podlažními deskovými domy. Kromě velkorýseho měřítka je pro ni charakteristický nesouměrný profil s obytným prostředím na jihovýchodní straně ulice, "kšiltý" oddělující parter od bytových částí domu a podvečerní slunce.

Bulvár není dodnes dokončen - v některých jeho částech chybí zástavba, všechna křížení s jinými ulicemi jsou velmi nečitelnými rozpačitými prostory, u každého bloku má třída odlišný uliční profil.

Navrhují napojení čtvrti přiléhající z třídě z jihu pouze každou druhou křižovatkou a podporují tak kontinuitu ulice pro pěší a cyklisty a získávají zajímavé prostředí velkých obytných ploch kolem nároží bloků.

Systematizují a reinterpretovali dnes spíše náhodnou sekvenci střídajících se stinných úseků a částí otevřených dlážděných ploch, kterou považují za další důležitou součást charakteru této ulice. Navrhují slunci otevřené prostory křížení ulic a uliční profil se stromy pro mezilehlé úseky.

Navrhují podpořit případnou expanzi parteru do prostoru vnitrobloků vhodnou parcelací.



vytvořeno s použitím: [5g], [3g]

zmenšení bloků podél hlavní ulice - podpora intenzivního využití území  
parcely na celou šířku bloku - vjezdy automobilů na pozemek zezadu -  
mimo Palackého třídu (důležitý veřejný prostor, dopravně velmi vytižená  
komunikace)

parkovací dům (záchranné parkoviště) - v  
jeho přízemí K+R a aktivní parter, v případě  
nedostatečné kapacity terminálu před  
nádražím pro linkové autobusy, navrhuji  
nový terminál umístit do přízemí par-  
kovacího domu

železniční nádraží

terminál MHD a  
linkových autobusů

obchodní centrum

1:4000



0 50 100 150 200 250  
[m]

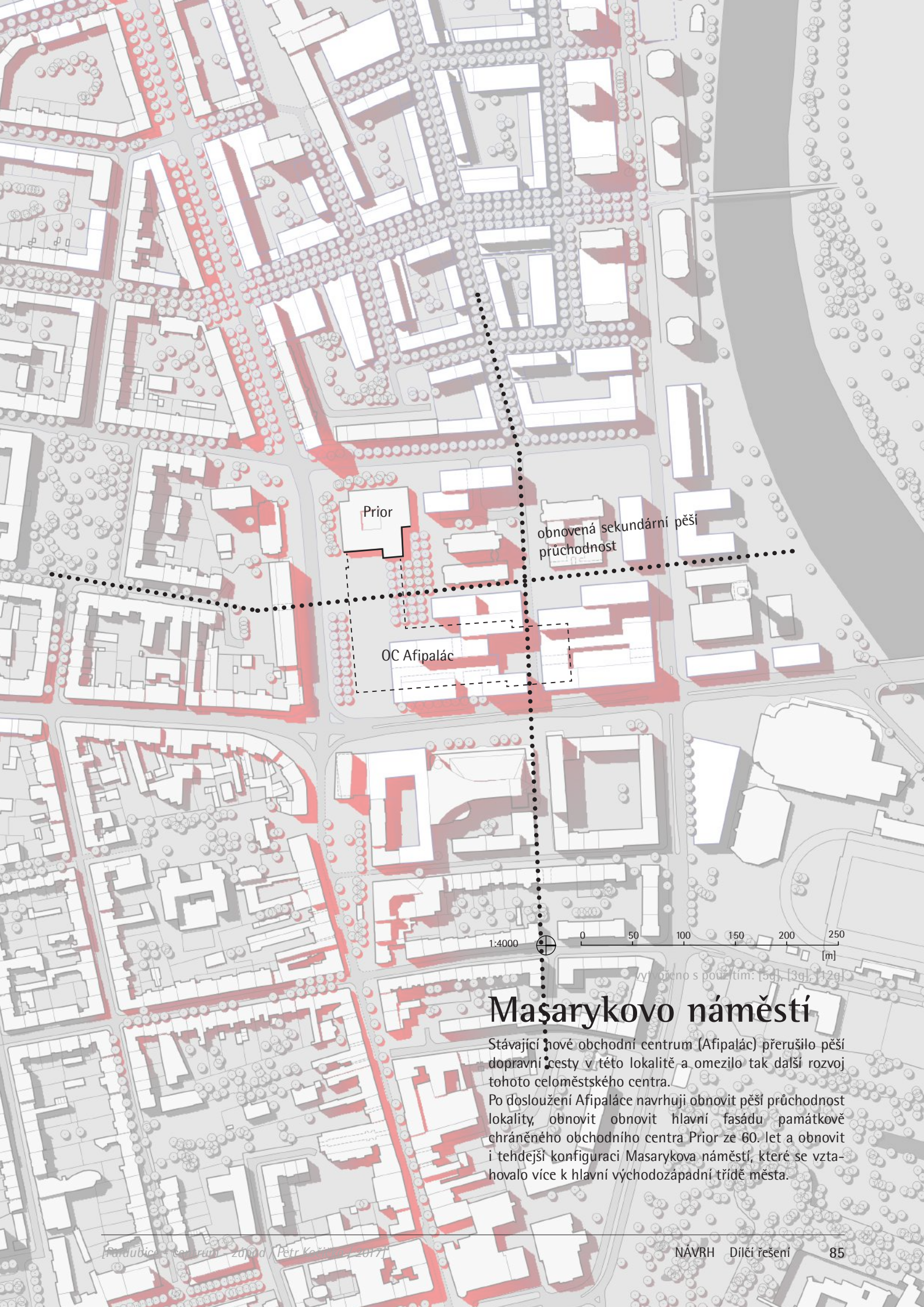
vytvořeno s použitím [5g], [3g], [12g] řešení terminálu: [18]

## Oblast nádraží – sever

Navrhuji postupné vymístění obchodních center orientovaných na zákazníky dojíždějící automobilem, tak aby uvolnily cenné území a dopravní kapacitu oblasti nádraží. Plánovaný multimodální dopravní uzel má potenciál místa přestupu - místo s velkou koncentrací pěších při změně fáze jejich denní aktivity, tedy velký komerční potenciál. Ten by však měl být orientován právě na pěši a proto pro případné obchodní centrum vymezuji místo na cestě hlavního pěšího proudu z nádraží.



vytvoreno s použitím: [5g], [3g]



Prior

obnovená sekundární pěší průchodnost

OC Afipalác

1:4000

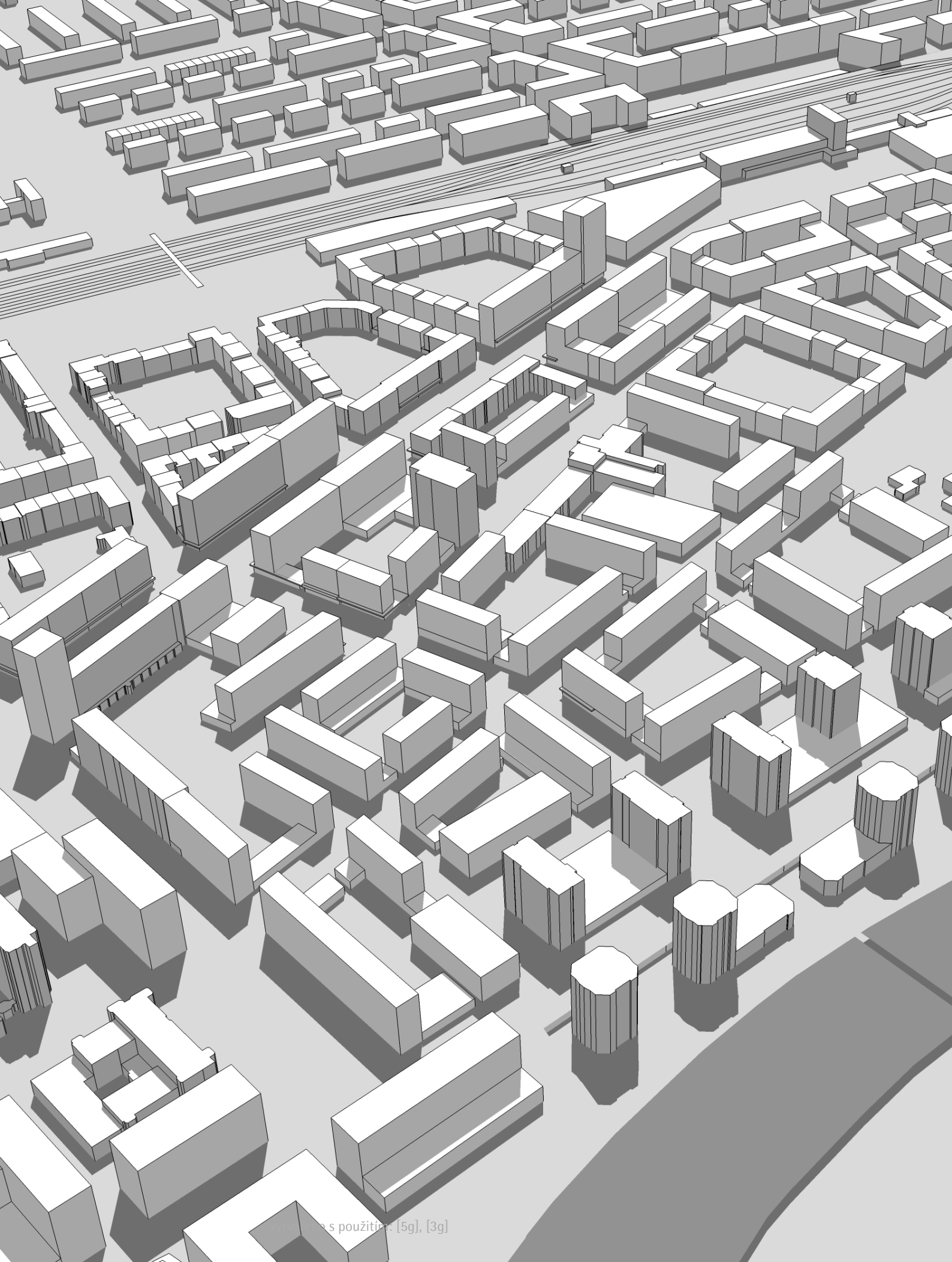
0 50 100 150 200 250 [m]

vytvořeno s použitím: [5g], [3g], [2g]

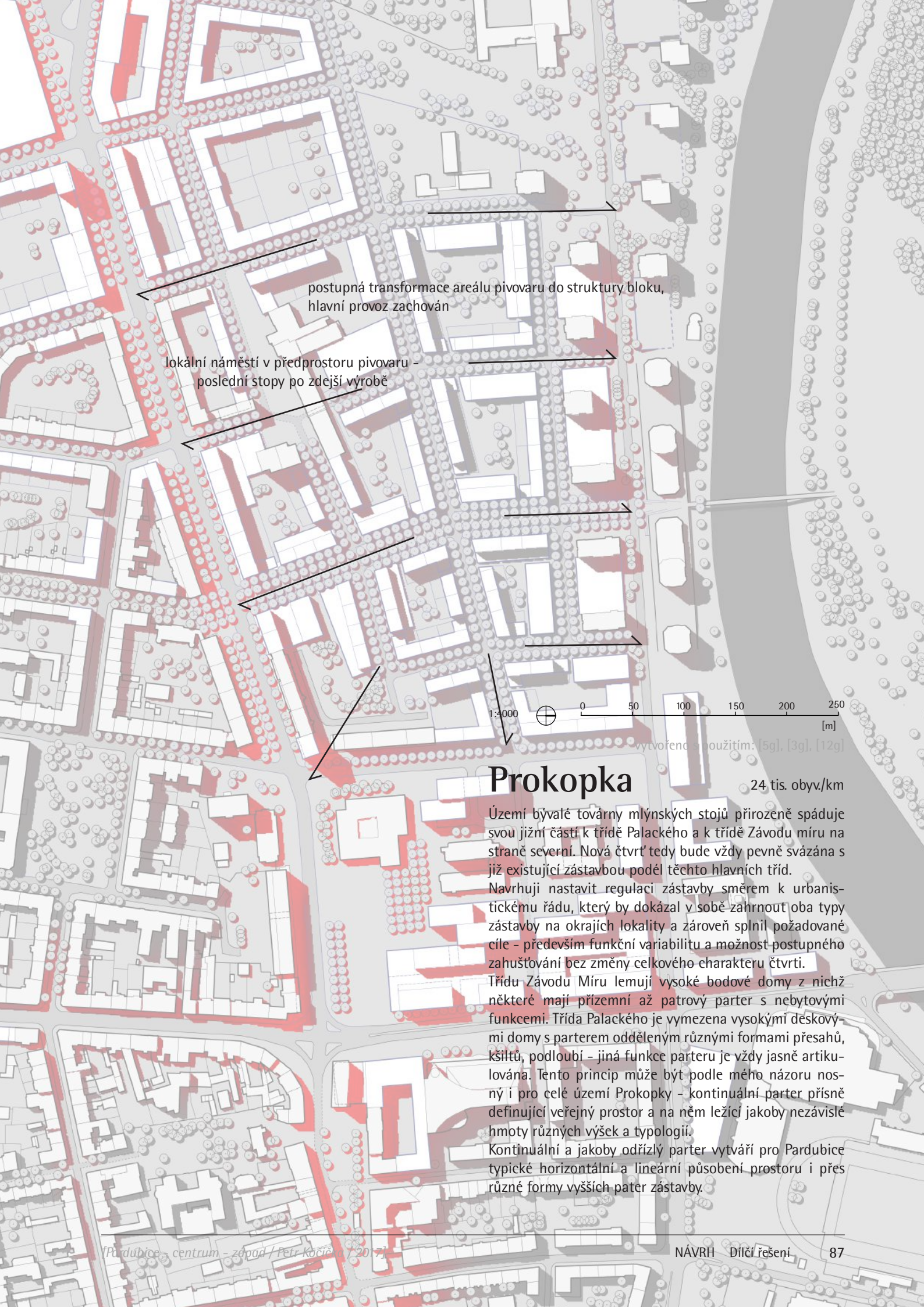
# Masarykovo náměstí

Stávající nové obchodní centrum (Afipalác) přerušilo pěší dopravní cesty v této lokalitě a omezilo tak další rozvoj tohoto celoměstského centra.

Po došluzení Afipaláce navrhuji obnovit pěší průchodnost lokality, obnovit hlavní fasádu památkově chráněného obchodního centra Prior ze 60. let a obnovit i tehdejší konfiguraci Masarykova náměstí, které se vztahovalo více k hlavní východozápadní třídě města.



s použitím: [5g], [3g]



postupná transformace areálu pivovaru do struktury bloku,  
hlavní provoz zachován

lokální náměstí v předprostoru pivovaru -  
poslední stopy po zdejší výrobě

## Prokopka

24 tis. obyvk/km

Území bývalé továrny mlýnských stojů přirozeně spadáne svou jižní částí k třídě Palackého a k třídě Závodu míru na straně severní. Nová čtvrť tedy bude vždy pevně svázána s již existující zástavbou podél těchto hlavních tříd.

Navrhují nastavit regulaci zástavby směrem k urbanistickému řádu, který by dokázal v sobě zahrnout oba typy zástavby na okrajích lokality a zároveň splnil požadované cíle - především funkční variabilitu a možnost postupného zahušťování bez změny celkového charakteru čtvrti.

Třidu Závodu Míru lemují vysoké bodové domy z nichž některé mají přízemní až patrový parter s nebytovými funkcemi. Třidu Palackého je omezena vysokými deskovými domy s parterem odděleným různými formami přesahů, kšiltů, podloubí - jiná funkce parteru je vždy jasně artikulována. Tento princip může být podle mého názoru nosný i pro celé území Prokopky - kontinuální parter přísně definující veřejný prostor a na něm ležící jakoby nezávislé hmoty různých výšek a typologií.

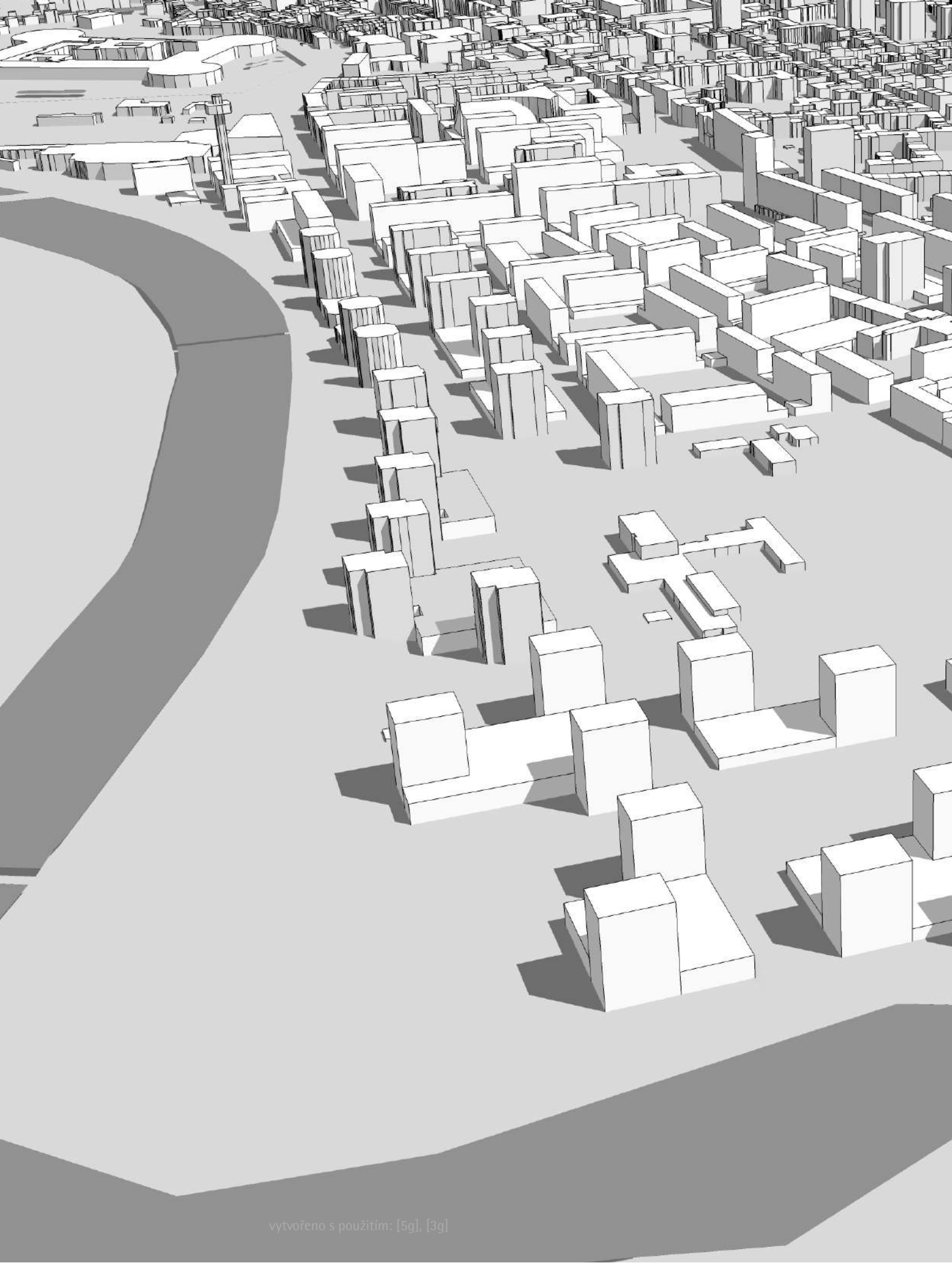
Kontinuální a jakoby odřízlý parter vytváří pro Pardubice typické horizontální a lineární působení prostoru i přes různé formy vyšších pater zástavby.

vytvořeno s použitím: [5g], [3g], [12g]

1:4000



0 50 100 150 200 250 [m]



vytvořeno s použitím: [5g], [3g]



Vě velmi dlouhodobém horizontu při nutnosti budoucího plošného rozvoje města navrhuji i prodloužení třídy Závodu Míru směrem na západ a případné otevření nové rozvojové plochy v okolí čističky odpadních vod (západně od komunikace I/37).

Touto novou cestou by podle mého názoru bylo vhodné napojit i budoucí přístav s logistickým centrem (dále na západ). Jeho napojení je v současné době plánováno zároveň západním obchvatem města, ale také přímým napojením na křižovatku U Trojice (napojení I/37 u nádraží). Přímé neprovázání přístavu s komunikací I/37 v centrální zóně města by zajistilo používání obchvatu mimopardubickými. V okolí prodloužené třídy by se mohla umístit i případná rekreační, sportovní nebo jiná nárazově využívaná vybavenost.

přetažením povrchu terénu přes parkovací objekty (střecha vybavenosti na úrovni vrcholu protipovodňové bariéry) zajišťují vizuální kontinuitu parku mezi domy a zároveň odstiňují prostor hlavní ulice od rekreačního nábřeží.

1:4000



0 50 100 150 200 250  
[m]

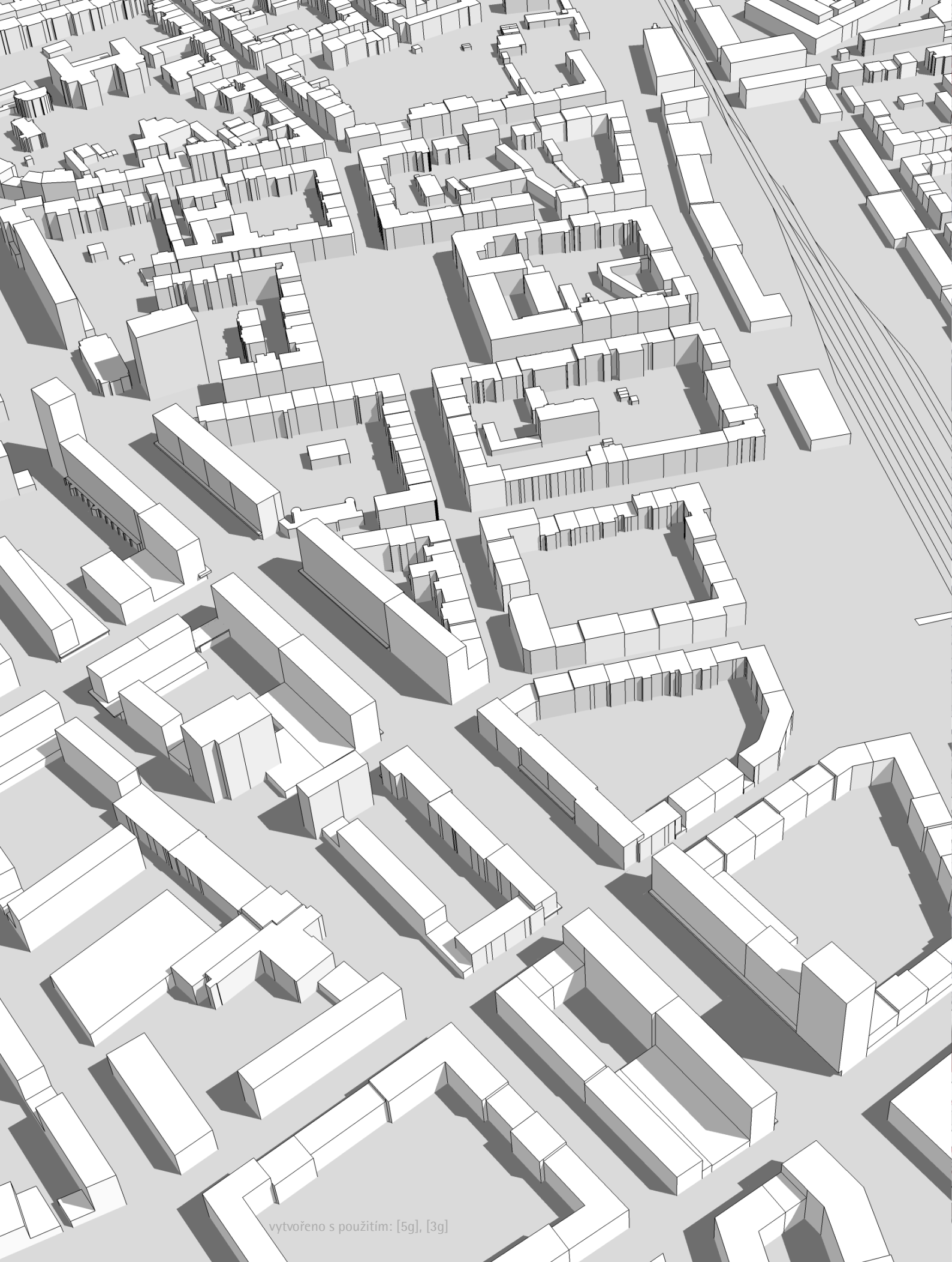
vytvoreno s použitím ICG 1301-129

## Závodu míru

17 tis. obyv./km

Pokračuji v charakteru zástavby bodových bytových domů nabízejících výhledy na řeku a celoměstský park, kterého je čtvrť tak trochu součástí.

Navrhuji doplnit sídliště 1-2 podlažními domy integrujícími parkování přilehlých domů a nové prostory pro maloobchod, služby a veřejnou vybavenost. To by mělo pomoci integrovat charakter sídliště s charakterem lokality Prokopka, pro jejíž severní část bude pravděpodobně třída Závodu míru plnit roli nejbližší lokální centrality.



vytvoreno s použitím: [5g], [3g]

přeložení napojení I/36 na Palackého třídu, dostavba bloku v charakteru čtvrti a vytvoření nového parku

provázání čtvrti s I/36 křižovatkami a omezení jejího tranzitního charakteru

## Zelené předměstí – jihozápad

Řešená část zeleného předměstí je co se týče zástavby stabilizovanou lokalitou. Navrhují změny týkající se stávající komunikace I/36 která probíhá po její jižní hranici.

namísto plánovaného vybudování mimoúrovňového křížení navrhuji využít nezastavěný prostor v okolí stávajícího křížení k úpravě terénu - postupnému sklesání komunikace I/36 na úroveň podjezdu, provázání ulic na jedné úrovni standardní křižovatkou a k dostavbě bloků na úrovni klesající ulice

obdobně navrhuji dostavět i jižní vyústění severojižní třídy a nastolit tak **kontinuitu hlavní severojižní třídy** města. Toto místo je výraznou česurou v jinak velmi aktivním parteru ulice, který funguje v obou jejích úsecích



vytvoreno s použitím: [5g], [3g]

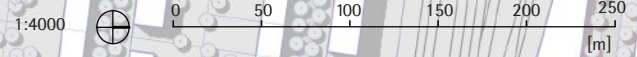
terén je upraven tak, aby postupně sklesal na úroveň náměstí, které v rovině navazuje na podchody pod kolejí. Výškový rozdíl mezi kolejí a náměstím je vyrovnán jednopodlažním parterem, který umožňuje pohled na nádraží – dominantu náměstí a hlavní ulice čtvrti

extenzivní - lokální

intenzivní - globální

extenzivní - lokální

pohledová osa



vytvoreno s použitím: [5g], [3g], [2g]

## Oblast nádraží – jih

14 tis. obyvk./km

Nová čtvrť na místě stávajícího kolejíště je formována striktně pohybem mezi jednotlivými fenomény území. Bariéra kolejíště, průchozí pouze v návaznosti na nádraží, odděluje čtvrť od centra města – omezuje tak severojižní pohyb mezi nimi a koncentruje ho do jednoho bodu. Navrhují koncentrovat ho už uvnitř čtvrti a vytvořit tak pohoubí pro aktivní parter v centru lokality. severojižní průchodnost zajišťují mimo hlavní ulici pouze pěší propojení neprovazující významná místa. Hlavní ulice čtvrti slouží i k napojení sídliště Dukla na oblast nádraží a obecně na centrum města, což by mělo dále posílit její potenciál.



Vyvořeno s použitím [3d]3a

navrhují pokračovat v již zavedeném systému větších bloků podél hlavní třídy a menšími bloky na periferii. To hierarchizuje uliční systém do tří skupin a ve směru k intenzivnějšímu jádru čtvrti (hlavní třídě) koncentruje pěší provoz ze dvou ulic do jedné a při stávající nevyšší hustotě obyvatel tak vytváří předpoklad pro možný aktivní parter na větším území než rozřídný nehierarchický systém.

extenzivní - lokální

intenzivní - globální

1:4000



0 50 100 150 200 250  
[m]

vytvřeno s použitím: [5g], [3g], [2g]

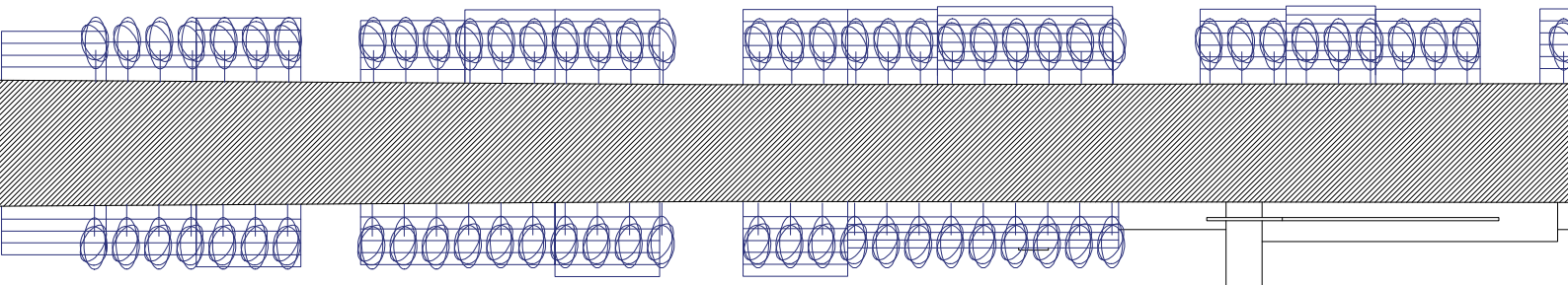
## Skřivánek

V 80. letech 19. století byl vytvořen plán výstavby Nového města jižně pod tratí, ovšem z důvodu nedostatku finančních prostředků města nedošlo k výstavbě činžovních domů, ale k nízkopodlažní individuální zástavbě dnešní čtvrti Skřivánek a jižní části Bílého Předměstí. [7, str. 225] čtvrť je postupně zahušťována obměnou za 4-5 podlažní zástavbu. Navrhují pokračovat ve stávajícím vývoji lokality. Brownfieldy v jeho severovýchodní části navrhují transformovat do stejné urbanistické struktury jako zbytek čtvrti.





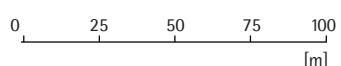




## ŘEZ CENTREM MĚSTA

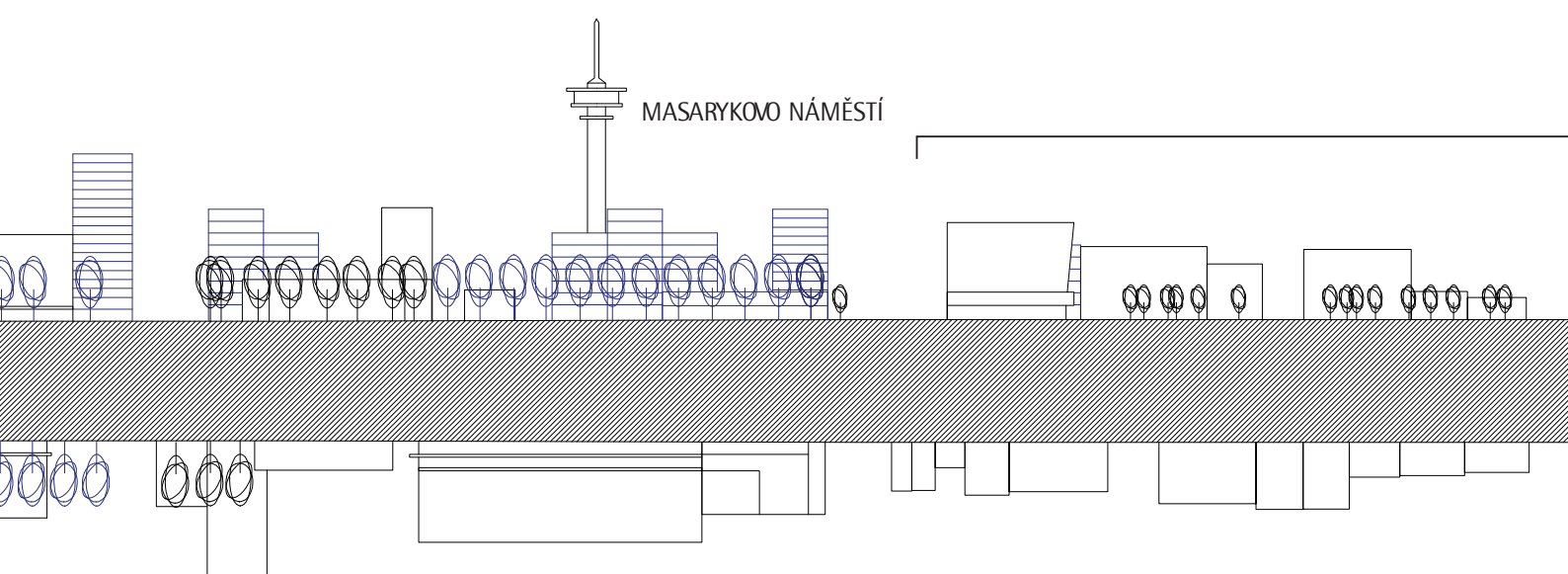
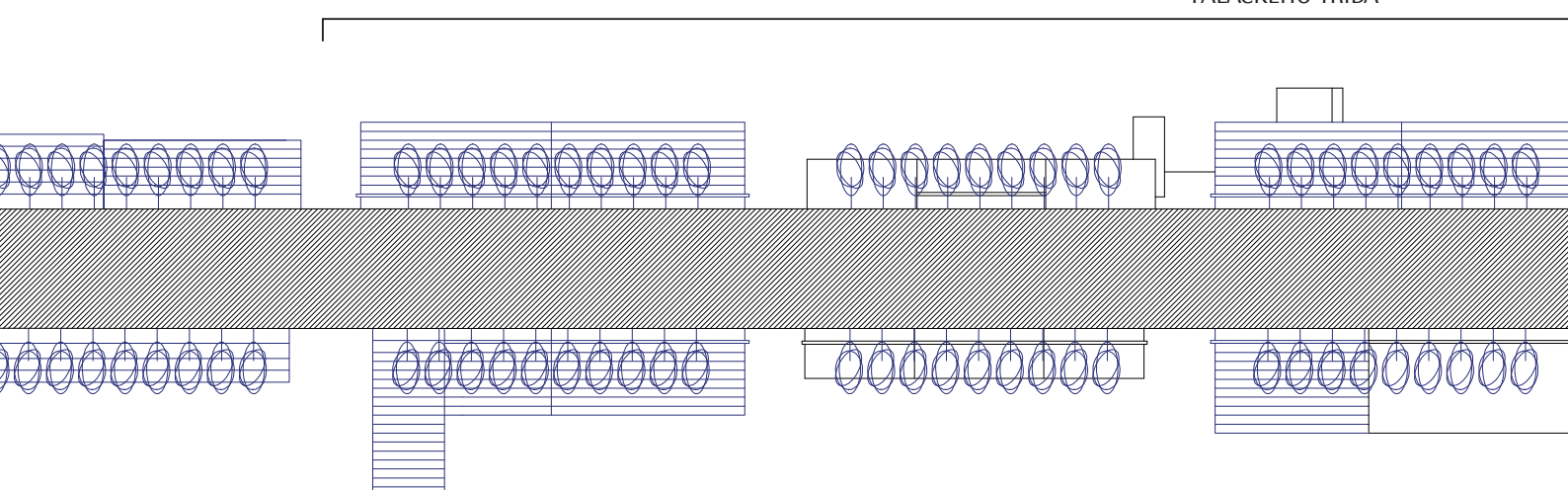
- navrhovaná zástavba
- stávající zástavba

1:2500

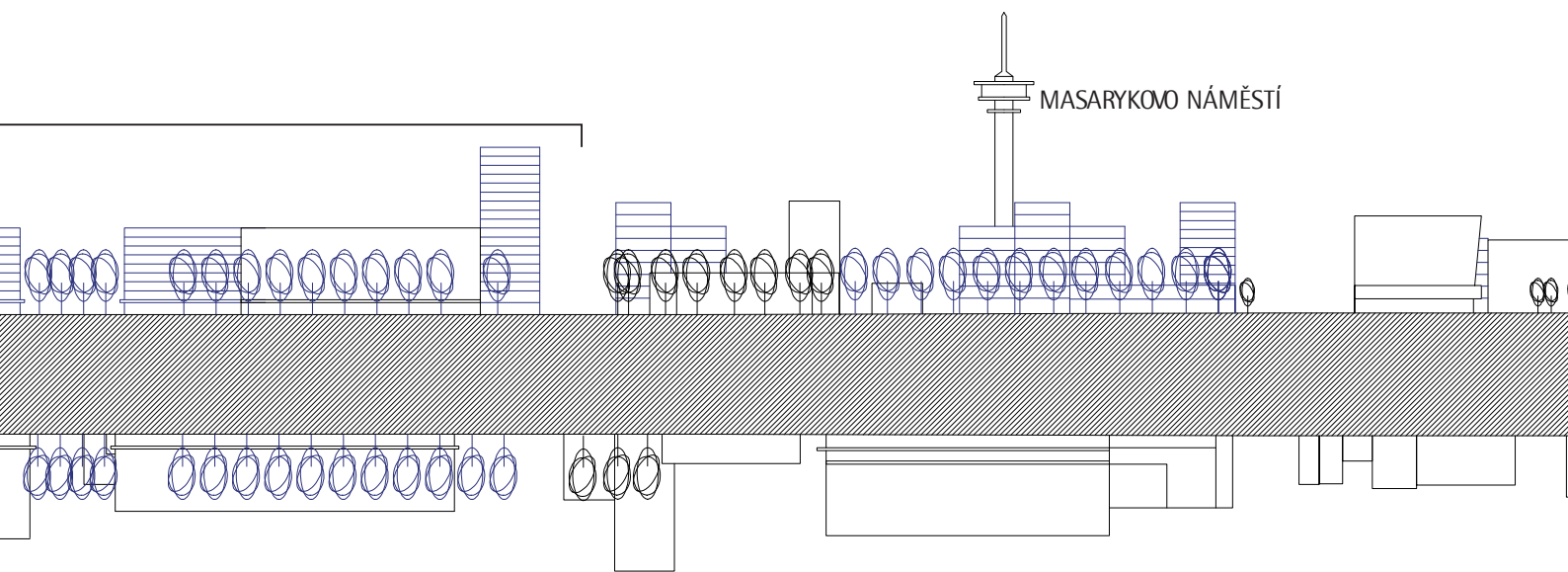
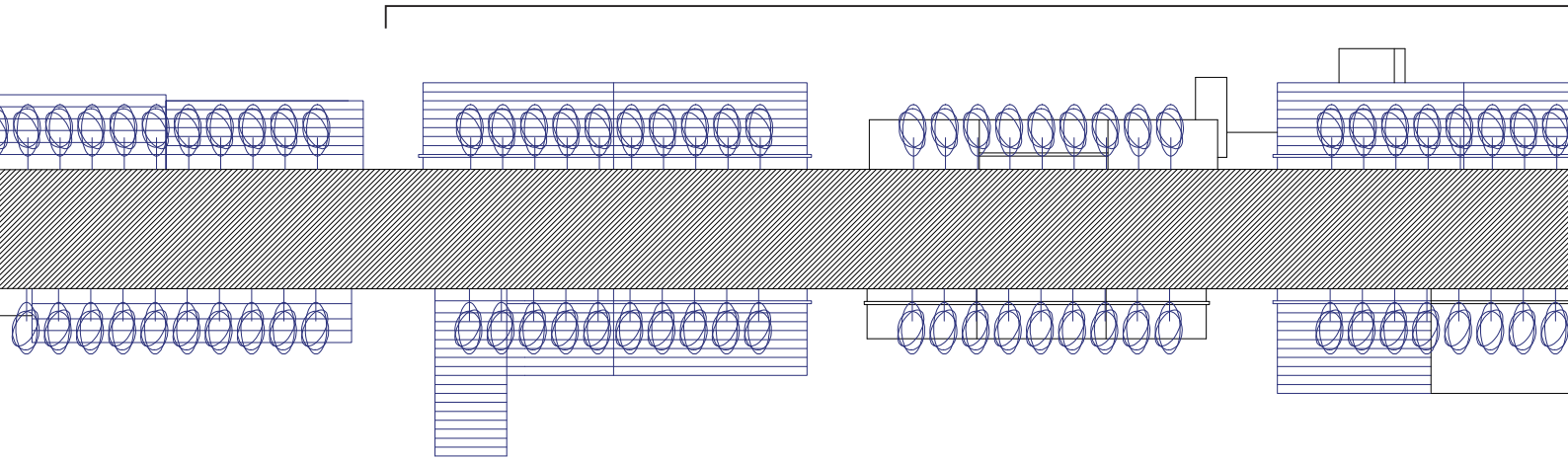


vytvořeno s použitím: [10], [3g]

## PALACKÉHO TRÍDA



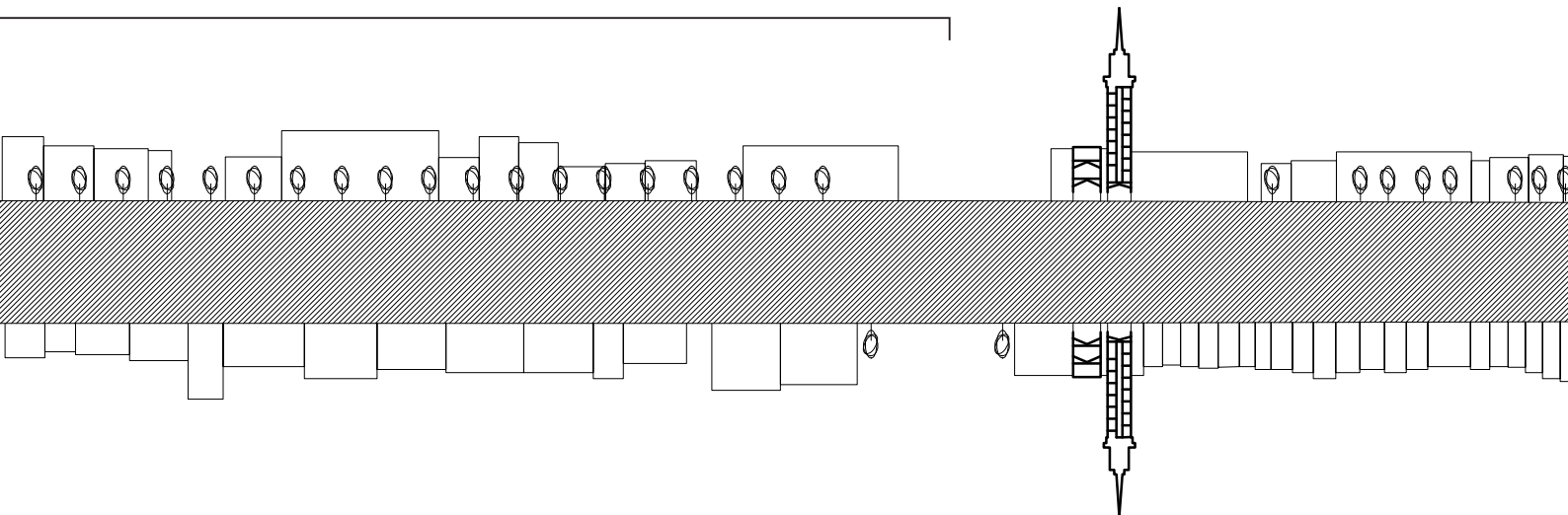
## MASARYKOVŮ NÁMĚSTÍ



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

TŘÍDA MÍRU

STARÉ MĚSTO



# Etapizace

Pardubice jsou devadesátitisícovým městem, u kterého se předpokládá stagnace počtu obyvatel nebo jejich mírný úbytek [7]. Nelze tedy předpokládat, že by město bylo schopno reurbanizovat celé řešené území během nejbližších 20 let. Proto je podle mého názoru třeba jeho rozvoj usměrňovat a rozvojový kapitál města využívat s dlouhodobě největším efektem pro kvalitu města. Město by mělo dorůstat postupně, tak aby dobře fungovalo v každé fázi - tedy nejlépe od dříve popsaných hlavních ulic, tak aby vždy tvořilo kompaktní formu a dorůstalo k lokální periférii.

## fáze 0/

zmenšení dopravního zatížení silnice I/36 (vybudování severovýchodní tangenty, provázání silnice s dalšími vhodnými směry)

postupné vymístění dosluhujících obchodních center orientovaných na automobily >> uvolnění dnes již vyčerpané dopravní kapacity silnic v Přednádraží

vybudování pěšího propojení přes kolejiště nádraží >> okamžité zlepšení dostupnosti sídliště Dukla

// tuto fázi lze provádět souběžně s fází 1 a 2, vhodné provést jakmile bude možné

## fáze 1/

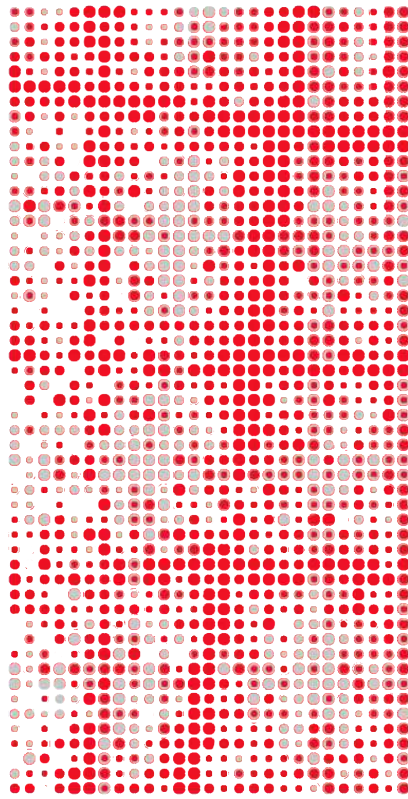
počáteční nová výstavba v Přednádraží a pokračující budování multimodálního uzlu >> zatraktivnění lokality + případně vybudování nového obchodního domu mezi nádražím a Palackého třídou >> možné přiblížení ekonomického konce obchodních hal

## fáze 2/

další rozvoj Přednádraží >> oživení Palackého třídy >> zatraktivnění území Prokopky; zrušení nevyužívaného odstavného kolejiště hlavního nádraží a otevření tohoto brownfieldu výstavbě

## fáze 3/

postupný růst ve směru od hlavních ulic, příp. intenzifikace; vybudování silničního propojení přes bariéru kolejiště





# POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

[literatura a další informační zdroje]

1. CENTRUM INVESTIC, ROZVOJE A INOVACÍ. *Strategie integrované územní investice Hradecko-pardubické aglomerace* [digitální data]. verze 3.3. říjen 2015.
2. ŠINDLEROVÁ, Veronika et al. *Územní plán Pardubice: odůvodnění variantního návrhu pro společné jednání* [digitální data]. 2015.
3. PECKA, Lubomír, KUBÍČKOVÁ, Marcela. *Územně analytické podklady ORP Pardubice* [digitální data]. 4.aktualizace. prosinec 2016.
4. EDIP. *Koncepce rozvoje dopravního systému [města Pardubice]*. 2010.
5. ŠINDLEROVÁ, Veronika et al. *Územní plán Pardubice: variantní návrh pro společné jednání* [digitální data]. 2015.
6. ŠINDLEROVÁ, Veronika et al. *Analýza potřeb a potenciálů rozvoje pěší dopravy na území města Pardubice* [digitální data]. červen 2013.
7. PŮČEK, Milan, KOPPITZ, David, ŠIMČÍKOVÁ, Alexandra. *Strategický plán rozvoje města Pardubic pro období 2014 – 2025: Analytická část* [digitální data]. prosinec 2013.
8. ČESKÉ DRÁHY. *Datová tržiště osobní přepravy* [digitální data]. 2010.
9. CENTRAL MEETBIKE. *Výsledky průzkumu dopravního chování Pardubice* [digitální data]. 2012.
10. ZEMĚMĚŘIČSKÝ ÚŘAD. *Analýzy výškopisu* [online]. [s.a.]. [vid. 2017-03-14]. Dostupné z: <http://ags.cuzk.cz/dmr>
11. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Sečítání lidu, domů a bytů 2011* [online]. [2013]. [vid. 2017-03-15]. Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/sldbvo/>
12. PETRŮ, Ivana et al. *Územní plán města Pardubice: právní stav po změnách I., II., III., IV., V., VI., VI.A, VII., VII.A, VIII., IX., XII.* [digitální data]. 2010.
13. ŠINDLEROVÁ, Veronika et al. *Analýza soustavy veřejných prostorů města Pardubice: A2 Aktivní parter* [digitální data]. červen 2012.
14. NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. *Památkový katalog* [digitální data]. [s.a.]. [vid. 2017-05-15]. Dostupné z: <http://www.pamatkovykatalog.cz>
15. MED, Tomáš, PAVLÍK, Lukáš. *Územní studie Milheimova ulice – sever* [digitální data]. prosinec 2013. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/uzemni-planovani/uzemni-studie-mesta-pardubice/uzemni-studie-milheimova/>
16. MED, Tomáš, PAVLÍK, Lukáš, KMONÍČEK, Jindřich. *Územní studie Přednádraží (aktualizace)* [digitální data]. březen 2016. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/uzemni-planovani/uzemni-studie-mesta-pardubice/uzemni-studie-prednadrazi-aktualizace-2016/>
17. KMONÍČEK, Jindřich, NÝVLÍ, Jiří, MED, Tomáš, PAVLÍK, Lukáš. *Přednádraží – brána do města* [digitální data]. říjen 2013. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-pardubicich-prednadrazi/dosavadni-prubeh/ideove-studie-prednadrazi-brana-do-mesta/>
18. NOVOTNÝ, Petr et al. *Přednádraží – brána do města* [digitální data]. listopad 2013. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-pardubicich-prednadrazi/dosavadni-prubeh/ideove-studie-prednadrazi-brana-do-mesta/>
19. PETRŮ, Ivana. *Přednádraží – brána do města* [digitální data]. říjen 2013. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-pardubicich-prednadrazi/dosavadni-prubeh/ideove-studie-prednadrazi-brana-do-mesta/>

20. PRODIN, MIXAGE. *Ideová studie Přednádraží – brána do města* [digitální data]. říjen 2013. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/multimodalni-uzel-verejne-dopravy-v-pardubicich-prednadrazi/dosavadni-prubeh/ideove-studie-prednadrazi-brana-do-mesta/>
21. KOŠAŘ, Milan. *Územní studie "PROKOPKA", Pardubice* [digitální data]. listopad 2012. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/uzemni-planovani/uzemni-studie-mesta-pardubice/uzemni-studie-prokopka/>

[zdroje grafických podkladů]

- 1g. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Dálniční síť: stav k 1. 1. 2017* [online]. [s.a.]. [vid. 2017-03-13]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/de115f79-2623-4dc9-b1be-befb0050cdc8/rsd-mapa-dalnice-stav-2017-01-13\\_web.pdf](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/de115f79-2623-4dc9-b1be-befb0050cdc8/rsd-mapa-dalnice-stav-2017-01-13_web.pdf)
- 2g. KRÝŽE, Pavel. *Tranzitní koridory* [online]. 4. 11. 2016. [vid. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/koridory.pdf>
- 3g. STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE. *Data z informačního systému města Pardubic* [digitální data]. [s.a.].
- 4g. GOOGLE. *GeoBasis-DE/BKG: Basic Maps* [online]. [s.a.]. [vid. 2017-03-22]. Dostupné z: <http://maps.google.com>
- 5g. ZEMĚMĚŘIČSKÝ ÚŘAD. *Analýzy výškopisu* [online]. [s.a.]. [vid. 2017-03-14]. Dostupné z: <http://ags.cuzk.cz/dmr>
- 6g. STABILNÍ KATASTR: CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY [mapa]. Měřítko 1:2880. 1839 [mapováno]. At: Ústřední archiv zeměměřičtví a katastru, Praha. Dostupné online: [http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio\\_query\\_01.html?mapno\\_cm=c5633-1](http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_query_01.html?mapno_cm=c5633-1)
- 7g. MUŽÍK, Jan. *Orientační plán královského komorního města Pardubic* [mapa]. Měřítko 1:7400. [1905-1915]. At: Mapová sbírka PířF UK. Dostupné online: [http://digitool.is.cuni.cz/R/TF8IM2NV9UTJAR15RURY5JBU43B-73B65JN1UMDA3KMMBMY1LB-00045?func=dbin-jump-full&object\\_id=1041267](http://digitool.is.cuni.cz/R/TF8IM2NV9UTJAR15RURY5JBU43B-73B65JN1UMDA3KMMBMY1LB-00045?func=dbin-jump-full&object_id=1041267)
- 8g. *TOPOGRAFICKÁ SEKCE 3. VOJENSKÉHO MAPOVÁNÍ: 3955/4* [mapa]. Měřítko 1:25000. 1944. At: Ústřední archiv zeměměřičtví a katastru, Praha. Dostupné online: [http://archivnimapy.cuzk.cz/topo3v25/3955/3955-007\\_index.html](http://archivnimapy.cuzk.cz/topo3v25/3955/3955-007_index.html)
- 9g. NÁRODNÍ ARCHIV LETECKÝCH MĚŘICKÝCH SNÍMKŮ. *Archivní ortofoto 2014* [online]. [s.a.]. [vid. 2017-03-20]. Dostupné z: <http://lms.cuzk.cz/lms/>
- 10g. LAURICH, J., SLIVKOVÁ, E. ROHÁČOVÁ A. *Topografická mapa v systému S-1952: M-33-68-D-c* [mapa]. Měřítko 1:25000. 1956. At: Ústřední archiv zeměměřičtví a katastru, Praha. Dostupné online: [http://archivnimapy.cuzk.cz/topos52/025k/M\\_33\\_68\\_D\\_c\\_index.html](http://archivnimapy.cuzk.cz/topos52/025k/M_33_68_D_c_index.html)
- 11g. PETRŮ, Ivana et al. *Územní plán města Pardubice: právní stav po změnách I., II., III., IV., V., VI., VI.A, VII., VII.A, VIII., IX., XII.* [digitální data]. 2010.
- 12g. SDRUŽENÍ DTMMP. *Data z digitální technické mapy města Pardubic* [digitální data]. [s.a.].







# DOKUMENTY

Zadání diplomové práce	108
Prohlášení autora	110

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Petr Kočička

datum narození: 1.1.1991

akademický rok / semestr: 2016/2017 LS

ústav: 15119 (ústav urbanismu)

vedoucí diplomové práce: Ing.arch. Akad.arch. I. Jiří Klokočka, ggs UP

téma diplomové práce: Pardubice - centrum - západ  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

---

### 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce je transformace území v okolí hlavního nádraží v Pardubicích. Jde o rozsáhlé území v centrální části města, které postupně ztrácí svou funkci průmyslové oblasti. Původně periferní oblast Pardubic se od 60. let, díky rozsáhlé výstavbě na druhé straně Labe, dostává do těžiště města. Rozvíjející se dopravní infrastruktura dělá z území nejlépe napojenou část města na zbytek Hradecko-pardubické aglomerace.

### 2/

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

Výsledkem práce bude urbanistická studie území, která bude řešit jeho vnitřní prostorovou a funkční organizaci daného území, vnější vazby a postup transformace. Urbanistické koncepce oblasti bude v detailnějším měřítku prověřena na úrovni jednotlivých vybraných lokalit a řešení skladby a struktury vybraných veřejných prostranství. Vzhledem k povaze úlohy není detailní stavební program součástí zadání.


### 3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování


- širší vztahy (kontext, prostorové a funkční vazby)	1:15000
- řešené území (celkové urbanistické řešení)	1:5000
- dílčí vybraná území (důležité elementy, popř. vzorové části)	1:2000
- vizualizace	

Podrobnosti zadání jednotlivých měřítek mohou být v průběhu semestru upřesněny po konzultaci s vedoucím diplomové práce.


### 4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model
- portfolio projektu
- poster
- CD

Datum a podpis studenta 2.3.2017 

Datum a podpis vedoucího DP 2.3.2017 

Datum a podpis děkana FA ČVUT 13.4.2017 

registrováno studijním oddělením dne 2.3.2017 

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE</b>	
<b>FAKULTA ARCHITEKTURY</b>	
<b>AUTOR, DIPLOMANT: PETR KOČIČKA</b> AR 2016/2017, LS	
<b>NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:</b> (ČJ) PARDUBICE - CENTRUM - ZÁPAD  (AJ) PARDUBICE - CENTER – WEST	
<b>JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA</b>	
<b>Vedoucí práce:</b>	Ing. arch. Akad. arch. Ir. Jiří Klokočka, ggs UP <b>Ústav: 15119 Ústav urbanismu</b>
<b>Oponent práce:</b>	Doc. Ing. arch. Zdeněk Jiran
<b>Klíčová slova</b> (česká):	město, urbanismus, transformační oblast, nová centralita, brownfield
<b>Anotace</b> (česká):	Práce zkoumá hlavní rysy fungování, vývoje a potenciálu velké části centrálního území města Pardubic. Je nastíněna možná budoucí role území, která je společně s obecnými úvahami o budoucím vývoji města a společnosti základem navrhovaného řešení. Území bylo identifikováno jako klíčový potenciál pro rozvoj struktury a efektivního fungování města. Je navrženo dotvoření kompozice a základní kostry Pardubic směrem k systémově organizovanému městu. Navržené řešení se snaží podpořit fungování širšího centra jako "města krátkých vzdáleností" a umožňuje efektivní naplnění rozvíjejícího se potenciálu okolí nádraží pro vznik "nové centrality".
<b>Anotace</b> (anglická):	This thesis describes principal conditions of a big brownfield area in the center of Pardubice in terms of its function, evolution and future potencial. The area has been identified crucial for a future development of city's structure and effective operation. The proposal defines a systematization of a main frameworks of the city. The aim of this paper is to suggest possible urban progress towards "the city of short distances", sustainable mobility, and effective use of opportunities of the main station area.

## Prohlášení autora

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

V Praze dne 20.5.2017

Petr Kočíčka, autor-diplomant



 P A R D U B I C E

STRABAG



E hlavní nádraží

STRABAG

STRABAG