

Jiří Neuvirt
diplomová práce, FA ČVUT, LS 2018
vedoucí práce: Ing. arch. Boris Redčenkov

OBSAH

TÉMA	4
ZADÁNÍ A CÍLE	6
1. ANALYTICKÁ ČÁST	8
KONTEXT	10
Poloha	
Krajina	
Dostupnost	
MĚSTO	18
Minulost města	
Struktura	
Doprava	
ÚZEMÍ	28
Vymezení	
Městské řeky	
Voda v území	
Proudy dopravy	
Instituce	
Pamětihodnosti	
Celostátní výstava	
Areály	
Výchozí stav	
Fotodokumentace	
2. VIZE	62
3. NÁVRH	66
BIBLIOGRAFIE	130

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jiří Neuvirt

datum narození: 4. 6. 1993

akademický rok / semestr: 2017/2018

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Pardubice – Městské řeky

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Práce se bude zabývat prohloubením vztahu města Pardubic a řek Chrudimky a Labe, komplexními na sebe navazujícími úpravami veřejných prostorů městských řek a ověřením jejich městotvorného potenciálu. Dále hledáním rezerv v jejich okolí a možným doplněním těchto rezerv novou zástavbou.

2/

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

Urbanistická koncepce území

Architektonicko-urbanistický návrh veřejných prostorů nábřeží Chrudimky, levého břehu Labe a městské třídy ve vymezeném území.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

autorská zpráva

schémata koncepce návrhu

situace 1:1000 – 1:2000

charakteristické půdorysy, řezy

a pohledy vybraných částí 1:200 – 1:500

vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

fyzický model

portfolio

CD

Uvedená měřítka a výstupy se mohou v průběhu vývoje diplomové práce změnit podle dohody s vedoucím práce.

Datum a podpis studenta 26.2.2018 Jiří Neuvirt

Datum a podpis vedoucího DP

26.2.2018

Datum a podpis děkana FA ČVUT

26.2.2018

registrováno studijním oddělením dne

26.2.2018

ZADÁNÍ A CÍLE

Práce se zabývá prohloubením vztahu města Pardubic s jeho městskými řekami a proměnami jednotlivých míst u vody, v parku, v ulici, či náměstí a vytvořením jejich komplexní provázanosti. Dále navržení nových vazeb ve stávající struktuře města, úpravami území Letního stadionu a humanizací městské třídy s cílem dosáhnout přiblížení řek městu. Městské řeky se tak stanou srozumitelnou a plnohodnotnou součástí struktury města a jeho života.

ZADÁNÍ A CÍLE

1. ANALYTICKÁ ČÁST

ANALYTICKÁ ČÁST

KONTEXT	10
Poloha	
Krajina	
Dostupnost	
MĚSTO	18
Minulost města	
Struktura	
Doprava	
ÚZEMÍ	28
Vymezení	
Městské řeky	
Voda v území	
Proudy dopravy	
Instituce	
Pamětihodnosti	
Celostátní výstava	
Areály	
Výchozí stav	
Fotodokumentace	

POLOHA

PŘI SOUTOKU LABE A CHRUDIMKY



DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ I. TŘÍDY

PRAHA D11
MORAVA R35



POČET OBYVATEL

PARDOBICE 90 044
AGLOMERACE 335 118



ŽELEZNICE

I. TRANZITNÍ KORIDOR
III. TRANZITNÍ KORIDOR



POLOHA

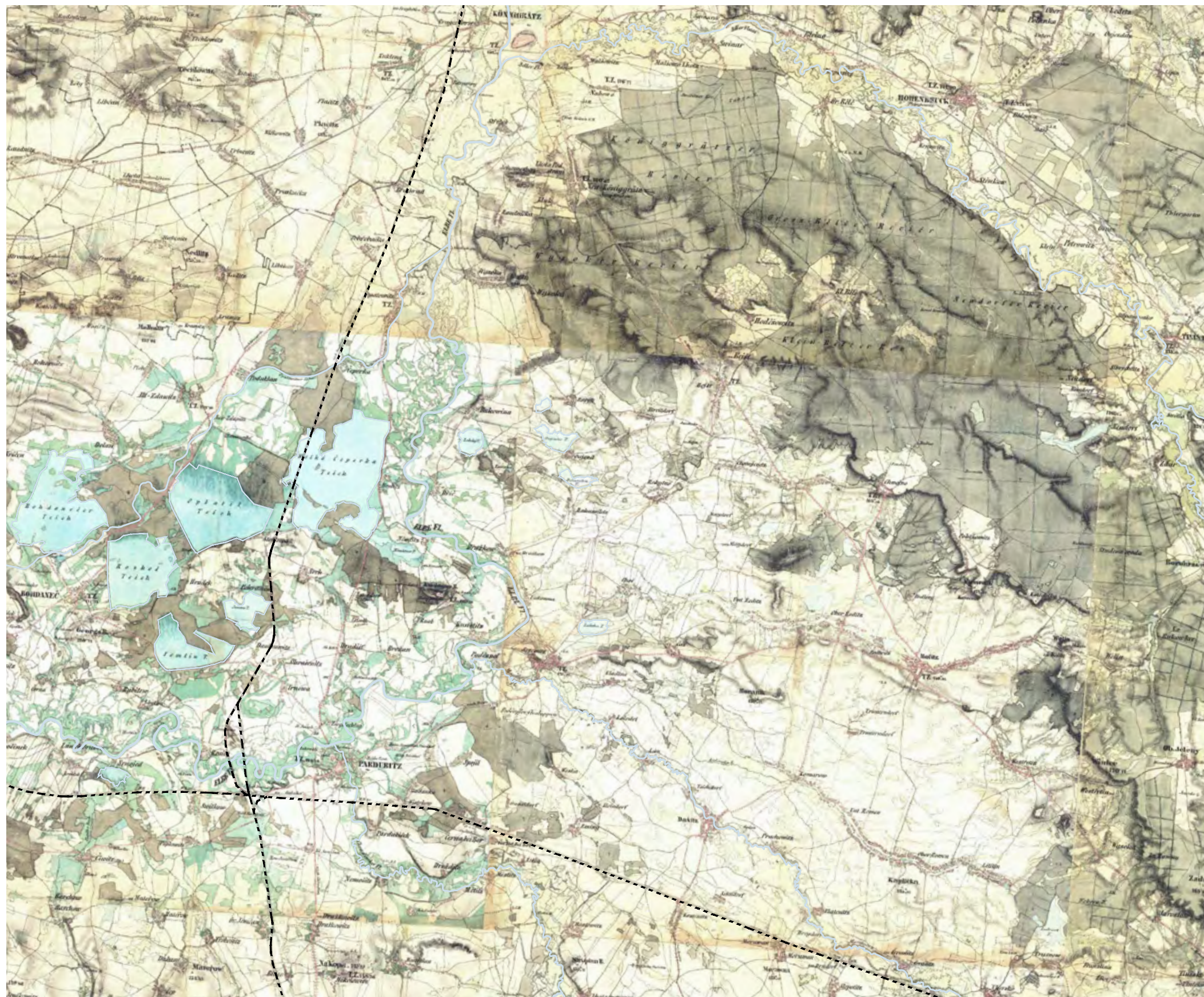
Pardubice jsou umístěny ve východních Čechách přibližně 100 kilometrů východně od hlavního města Prahy a 20 kilometrů jižně od sousedního města Hradce Králové. Pardubice leží na soutoku řek Labe a Chrudimky a ovládají jižní část východočeského regionu.

Pardubice jsou hlavním městem Pardubického kraje. Pardubice mají 90 044 obyvatel. Sousední krajské město Hradec Králové má 92 929 obyvatel. Obě města mají významnou správní, obytnou, funkční a obslužnou úlohu v rámci Hradecko - pardubické aglomerace, která zahrnuje dalších 145 obcí a má výraznou hustotu zalidnění 283 obyvatel/km², která je takřka dvojnásobná v porovnání s celou Českou republikou.

Pardubice kromě dobré dopravní dostupnosti sousedního krajského města profitují i z historicky výhodného postavení na železničním koridoru a jsou tak od 19. století významným dopravním uzlem. Pardubice mají výborné a pohodlné spojení s Prahou díky časté frekvenci vlakových spojů a dále díky poměrně dostupné dálnici D11. Na Moravu, Slezsko a do zahraničních zemí na východě a jihovýchodě (Slovensko, Maďarsko, Rakousko) mají Pardubice opět díky častému vlakovému spojení a v budoucnu i díky plánované rychlostní komunikaci R35, vedoucí přes Vysočinu na Moravu, dobrou dostupnost. V Pardubicích je situováno i vojenské letiště se statutem mezinárodního civilního letiště.

Krajina v okolí Pardubic a v rámci Hradecko - pardubické aglomerace je převážně rovinnatá. Na dohled na horizontu je její okraj rámován ze severovýchodu masivem Krkonoš, Orlických hor a Králického Sněžníku, na jihu se zvedá Vysočina. V krajině převažují pole s lokálními oblastmi lesů a luk. Dominantními prvky v krajině jsou vodní toky a vodní díla.

KONTEXT



krajina na mapě z 19. století

VÝVOJ KRAJINY

Rozvoj Pardubic je historicky spojen s hospodařením s vodou, s utvářením okolní krajiny a s využitím výhod plynoucích z jejich polohy. Ať je to rozvoj města za doby Pernštejnů nebo průmyslový rozvoj po zavedení železnice spojený s Labem.

Významné zásahy do zdejší krajiny podnikal koncem 15. století Vilém z Pernštejna. Ten začal v tomto kraji vykupovat a soustředit do své moci statky a vytvořil tak rozsáhlé prosperující panství. Vilém z Pernštejna využil výhodných podmínek především v území sevřeném k západu zahýbajícím tokem Labe a vybudoval zde soustavu rybníků a kanálů – Opatovický, Počápecký, Halda a Dvakačovický. Rybníky panství generovaly značný zisk. Panství čítalo na 130 obcí, nacházelo se zde na 230 rybníků o rozloze 1 000 hektarů a rozprostíralo se na dvou historických krajích – Kunětická Hora v kraji Hradeckém a Pardubice v kraji Chrudimském. V souvislosti s rozšiřujícím se panstvím vznikl i administrativně správní aparát. Za doby Pernštejnů proto Pardubice zaznamenaly značný rozvoj, který nebyl do zavedení železnice překonán.

Od poloviny 19. století dochází k další fázi rozvoje města, jež je opět spojena s krajinou. Po zavedení železnice těží Pardubice z dopravní dostupnosti, přírodních podmínek - vody z Labe a Chrudimky - a z dostatečného množství pracovních sil v okolí. Podél železnice ve vazbě na vodní toky vznikají nové průmyslové podniky a Pardubice se opět stávají významným centrem oblasti.

Na mapě z 19. století jsou patrné obrysy hradeckých lesů, jejichž hranice jsou i dnes takřka totožné.

KONTEXT



krajina na mapě z počátku 21. století

DNEŠNÍ KRAJINA

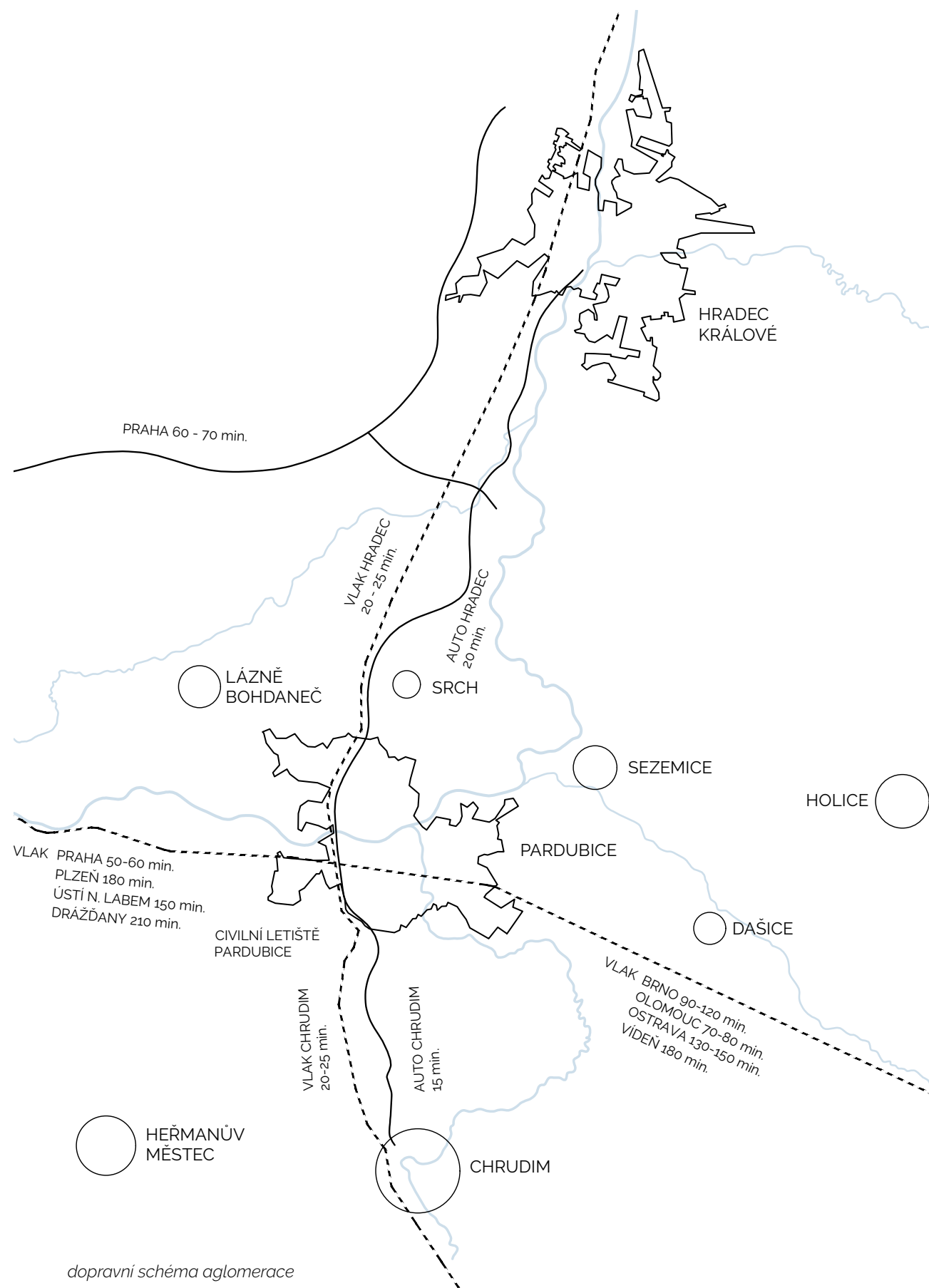
„Kraj je dán pahorkem s obnaženou skálou a zříceninou hradu Kuřka. To je bod, hora v rovině z dálky říkající, že se blížím k domovu, shlížející na úrodnou nížinu, kterou se vine pás vzrostlých stromů, lemujících linii koryta Labe. A temná hmota Hradeckých lesů. Plocha táhnoucí se po horizontu, která je v kontrastu s obdělávanými poli, tvořícími pozadí těmto význačným prvkům.“

To je můj subjektivní dojem z tohoto kraje. Je ovlivněn mým životem v obci na levé straně toku Labe v poloze mezi Pardubicemi a Hradcem Králové.

Významným prvkem ve zdejší krajině je vodstvo, které je zde velmi rozmanité. Tok Labe, do kterého se od severu postupně vlévají Orlice v Hradci, Loučná za Sezemicemi a Chrudimka v Pardubicích. Labe na svém toku prošlo výraznou regulací za Hradcem a dále v oblasti kolem Pardubic, o čemž svěčí řada slepých ramen. Z doby Pernštejnů se zachovaly pouze Bohdanečský rybník, Pohránovský rybník a rybník Labská. Významným reliktem dřívější doby je stále Opatovický kanál a několik akvaduktů. Nově v oblasti mezi Hradcem a Pardubicemi vznikaly vodní plochy po těžbě pisku.

V krajině převažují pole s lokálními oblastmi lesů, luk a pastvin. Významným prvkem v krajině je i plocha lesů táhnoucí se od Hradce Králové k Týništi nad Orlicí dosahující až k Chocni. Sídla mimo větší města mají venkovský charakter.

KONTEXT



dopravní schéma aglomerace

DOSTUPNOST

Pardubice jsou poměrně dobře dostupné díky výhodnému postavení na železničním koridoru s Prahou a s městy na Moravě a ve Slezsku. Autem je díky dálnici D11 dobře dostupná Praha. Problematictější je překonání Vysočiny, zde se čeká na rychlostní komunikaci R35 směřující na Moravu. Mezi Hradcem Králové a Pardubicemi je bezproblémové spojení díky čtyřproudé silnici I 37 a železniční trati.

Železniční spojení je zajištěno díky I. tranzitnímu koridoru směřujícímu od Prahy do Vídně a Bratislavy a III. tranzitnímu koridoru směřujícímu od Prahy k Olomouci a Ostravě. Dále z Pardubic až do Liberce směřuje celostátní trať, která je v úseku mezi Hradcem Králové a Pardubicemi z části dvoukolejná.

Praha 50-60 min., interval 10-30 min.
 Brno 90-120 min., interval 30 min.
 Vídeň 180 min, interval 30-60 min.
 Olomouc 70-80 min., interval 10-23 min.
 HK 20-25 min., interval 30 min.
 Chrudim 20-25 min., interval 30 min.

Automobilové spojení s hlavním městem zajišťuje dálnice D11, z ní se u Opatovic odděluje dálnice R35 směřující na Moravu. Ta je prozatím u mimoúrovňové křižovatky u Opatovic ukončena. Zde se kříží s čtyřproudou silnicí I37 spojující

Hradec Králové a Pardubice. Dalšími páteřními komunikacemi ve spádovém území aglomerace jsou silnice 1. třídy I/33 v úseku Hradec Králové - Jaroměř, I/36 v úseku Lázně Bohdaneč - Pardubice - Holice, I/2 Pardubice - Přelouč, I/35 Holice - Hradec Králové - Sadová, I/11 Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové - Týniště nad Orlicí.

Pro spojení Pardubic a menších obcí a spojení mezi jednotlivými obcemi je možné kromě automobilové a linkové autobusové dopravy používat kolo a to vzhledem k rovinatému terénu. Mezi některými obcemi jsou zbudované oddělené cyklostezky, převážně jsou však značené cyklotrasy vedeny po silnicích II. a III. třídy. V plánu je vybudování cyklostezky mezi krajskými městy, která má být součástí mezinárodní Labské cyklotrasy.

V Pardubicích se také nachází vojenské letiště se statutem mezinárodního civilního letiště. Zajišťuje spojení převážně s východními destinacemi, např. s Moskvou, Petrohradem. Od roku 2017 je zavedeno spojení s Londýnem. V roce 2017 přepravilo letiště 88 490 cestujících.

Vodní doprava probíhá na řece Labi, která je zahrnuta do transevropské sítě vodních cest kategorie E (magistrála E20 Severní moře - Hamburk - Ústí nad Labem - Mělník - Pardubice). V Pardubicích se počítá s vybudováním logistického uzlu s přístavem na Labi. Řeka Labe je také součástí záměru vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe.

MINULOST MĚSTA

Nejstarší osídlení

Významnější osídlení se na území regionu objevilo až v době bronzové (od konce 2. tisíciletí př. n. l.). Na počátku tohoto období byl region Pardubicka osídlen jen řídcy. V mladší a pozdní době bronzové až starší době železné došlo k vyvrcholení pravěkého osídlení v tomto regionu. Ve 12. - 6. stol. př. n. l. zde sídlil lid kultury lužické a jemu příbuzné kultury slezsko-platěnické, obecně označovaný jako lid popelnicových polí. V době laténské, římské a v období stěhování národů se až na ojedinělé nálezy zdá, že intenzita pravěkého osídlení na tomto území ustoupila.

Počátky města a páni z Pardubic

První písemná zmínka o Pardubicích pochází z roku 1295 v bule papeže Bonifáce VIII., ve které jsou Pardubice zmiňovány v souvislosti s klášteřem cyriaků. Území Pardubic však bylo osídlováno už v dřívější době. Ve druhé polovině 13. století dochází k osídlování území na levém břehu Labe. Zde na místě dnešního zámku stálo panské sídlo a přibližně v místě dnešního zřezadla se nacházel brod přes Labe s právem vrchnosti vybírat zde clo za plavení dříví. Území od soutoku Labe s Chrudimkou až po dnešní Pardubičky bylo nazýváno Pardubice.

Prvním známým vlastníkem Pardubic z roku 1313 se stal Půta z Dubé. Jeho synové však toto sídlo směnili s rytířem Arnoštem z Hostýně, s nímž přichází do Pardubic šlechtický rod označovaný jako páni z Pardubic, kteří mají v erbu přední polovinu stříbrného koně s uzdou na červeném štítu. Arnošt z Hostýně založil mezi rameny Chrudimky „město nové“. Jednalo se o poddanské nevelké neopevněné městečko. Tvrz, město nové a další vsi odkázal svým synům. Za Arnošta z Pardubic byla tvrz přebudována na vodní

hrad dokončený v roce 1363. Posledním pánem z Pardubic byl Smil Flaška z Pardubic. Ten musel postoupit část panství včetně Pardubic Hanušovi z Milheimu. V době husitských válek zanikl v Pardubicích klášter cyriaků. Koncem 15. století se ujal panství Vilém z Pernštejna.

Pardubice v době Pernštejnů

Vilém z Pernštejna začal v tomto kraji vykupovat a soustředit do své moci statky včetně statku Pardubického a vytvořil tak rozsáhlé prosperující panství. Vilém z Pernštejna využil výhodných podmínek tohoto kraje a vybudoval na něm soustavu rybníků a kanálů – Opatovický, Počápepelský, Halda a Dvakačovický, které panství generovaly značný zisk. Panství čítalo na 130 obcí, nacházelo se zde na 230 rybníků o rozloze 1 000 hektarů a rozprostíralo se na dvou historických krajích Kunětická Hora v kraji Hradeckém a Pardubice v kraji Chrudimském. V souvislosti s rozšiřujícím se panstvím vznikala i administrativně správní aparát.

Na konci 15. století tak dochází i k rozvoji města. Staví se nové domy s kamenným přízemím. Buduje se opevnění sestávající z valu a kamenné hradby. Město obtékají dvě ramena Chrudimky a tím posilují jeho hradbu. V místě brodu je přes Labe postaven most a stejně tak jsou vybudovány mosty na konci dnešního Bělobranského náměstí a před dnešní Zelenou Bránou. Tvrz se postupně začala přeměňovat na z části pozdně gotický zámek, kolem kterého bylo vybudováno mohutné opevnění. Zámek byl přístupný pouze přes město po překonání dvou bran. Na předměstích města nazývaných Zelenobranské (ve směru dnešní třídy Miru) a Bělobranské (ve směru na Sezemice) začínají v této době vznikat nové domy. Stejně tak kolem západního ramena Chrudimky, které je napájeno kanálem Halda,

který je využíván pro napájení městských pivovarů a pohon vodních kol různých výrobních zařízení. Za doby Pernštejnů zasáhly Pardubice dva mohutné požáry. Po druhém požáru prošly Pardubice včetně zámku renesanční proměnou. Po této přestavbě za Jana Pernštejna bylo ve městě 120 domů. Půdorysná stopa města z této doby se výrazně nezměnila až do poloviny 19. století. Pardubické panství prodává v roce 1560 Jaroslav z Pernštejna králi Ferdinandu I. pro syna Maxmiliána. Panství Pardubické se stalo součástí J.M.C. komorních panství.

Pardubice královským komorním městem, třicetiletá válka, válka o rakouské dědictví

V době, kdy byly Pardubice královským komorním městem, jejich ekonomický potenciál vzrůstal, nicméně s údržbou města se museli potýkat sami jeho obyvatelé a město se proto nemohlo příliš rozvíjet a ztrácelo své postavení. Za třicetileté války v roce 1645 bylo město napadeno Švédy. Ze strategických důvodů byla před útokem srovnána se zemí obě lidnatá předměstí a z ruin byl vytvořen ochranný val. Město bylo za války dvakrát téměř vypáleno. V polovině 18. století se Pardubicemi prohnala pruská vojska a opět poničila obě předměstí. V Pardubicích na rozvalinách valů na počátku Zeleného předměstí byla umístěna jezdecká kasárna. Až do poloviny 19. století, kdy byla do Pardubic zavedena železnice, se nemohlo město rovnat s okolními královskými městy – Chrudimí a Hradcem Králové. Po zavedení železnice nastává další období prosperity města.

Pardubice v době zavedení železnice

Rozvoj dopravní infrastruktury v okolí a na území Pardubic probíhá od počátku 19. století. Pardubice byly spojeny státní silnicí s Chrudimí, Hradcem Králové a Přeloučí. V roce 1845 byl zahájen

provoz na trati Praha – Olomouc. Na přípravě projektu se podílel Ing. Jan Perner pocházející z Pardubic. V roce 1859 byl zahájen provoz na trati Pardubice – Liberec. V této souvislosti bylo otevřeno druhé pardubické nádraží, které sloužilo oběma železničními společnostmi – Severní dráze císaře Ferdinanda a Jihoseveroněmecké spojovací dráze. V roce 1871 byla postavena trať směřující na jih přes Chrudim do dnešního Havlíčkova Brodu. Město se díky spojení stalo důležitým dopravním uzlem a rozvíjejícím městem. Do roku 1869 se počet obyvatel od zavedení železnice v roce 1845 zdvojnásobil na 8 000.

Podél železnice začínají vznikat nové továrny a průmyslové podniky těžící z dobré dopravní dostupnosti, přírodních podmínek - vody z Labe a Chrudimky a zásoby pracovní síly z okolí. Mezi významné průmyslové podniky té doby patřily například u nádraží umístěný lihovar, cukrovar, pivovar, Prokopova strojírna a slévárna, továrna na mlýnská zařízení, směrem na Chrudim to byla pražírna kávy a podél tratě při křížení s tratí na Liberec vznikla ropná rafinerie minerálních olejů firmy David Fanto - dnešní Paramo.

S rozvojem průmyslu a s hospodářským růstem souvisí i zakládání sítě bankovních ústavů. Roku 1886 byla založena Městská spořitelna, kterou následovaly další filiálky. Dochází k rozvoji bytové výstavby a ke konci 19. dosáhly Pardubice počtu obyvatel Hradce Králové a Chrudimi.

Urbanistický rozvoj města se odehrál ve směru na jih, kde kolmo na Chrudimskou ulici byly vytyčeny nové ulice a v oblasti Bílého předměstí za Chrudimkou byla vytyčena pravoúhlá osnova ulic. Pro podporu sociálního zázemí byla do prostoru nad Vinicí umístěna nová okresní nemocnice. Významnou stavbou Bílého předměstí byly Winternitzovy automatické mlýny. Po přemístění kasáren do prostoru dnešního Afi paláce na Zeleném předměstí se uvolnilo místo na lukrativních pozemcích před Zelenou branou. Toto území podél západního ramene Chrudimky bylo

postupně zastavováno reprezentativními objekty. Stojí zde například Krudencův palác, divadlo od architekta Balšánka, kubistická spořitelna vedle Zelené brány. Labe bylo pro Pardubice stále pevnou a nepřátelskou hranicí, za kterou se město nerozvíjelo, na rozdíl od řeky Chrudimky, která byla od pradávna nedílnou součástí města. V letech 1909 – 1911 proběhla regulace obou toků a bylo zasypano západní rameno Chrudimky, kde později vznikla městská třída.

V Pardubicích se rozvíjí i bohatý společenský život. Roku 1895 se konala první Velká pardubická navazující na každoroční parforsní hony. Roku 1910 vzlétl v Pardubicích Ing. Jan Kašpar a o rok později provedl přelet Pardubice – Praha.

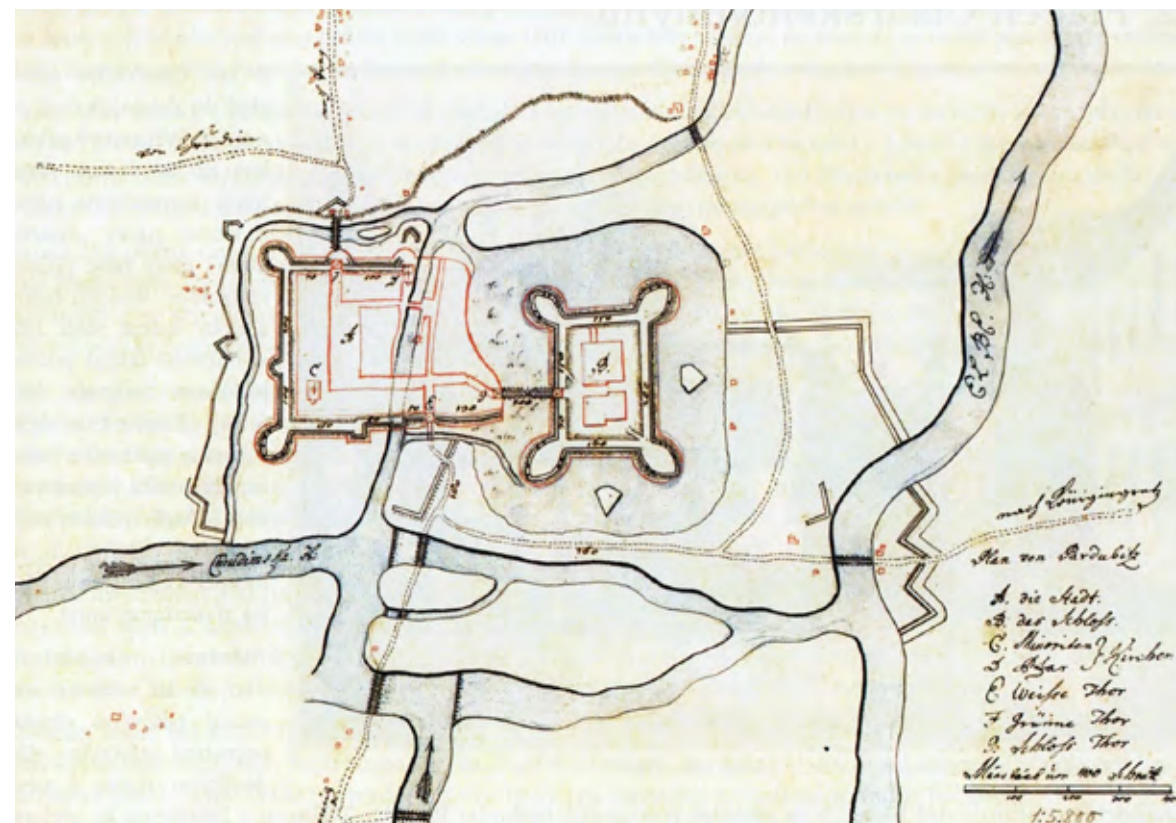
Pardubice za první republiky

Během první světové války vznikla na jihozápadním okraji města válečná nemocnice zvaná karanténa, která byla po válce využívána pro ubytování sociálně slabých. Za první republiky byly Pardubice stále významným hospodářským centrem. Vzniká nová továrna na výrobu výbušnin Explosia Semtin, dále závody Synthesia na průmyslová hnojiva. Od 20. let s rostoucím počtem obyvatel dochází i k další výstavbě a vzniká tak koncept Velkých Pardubic. Vzniká řada významných budov, například Janákovo krematorium, realizace L. Machoně - obchodní dům, pošta, ředitelství pošt a telegrafů a gymnázium na Smetanově náměstí a další jeho stavby. Realizací architekta Josefa Gočáda byly Legiobanka, Hotel Grand a dostavba Winternizových mlýnů. Za první republiky se v Pardubicích v prostoru

pod zámek konala celostátní výstava tělesné výchovy a sportu, na níž se podíleli architekti K. Řepa a F. Potůček.

Vývoj města po 2. světové válce

Za druhé světové války na území Pardubic a v jejích okolí působila odbojová skupina Silver A. Na konci války postihly město tři anglo-americké nálety, které mířily na rafinerii Paramo a poničily další průmyslové závody, historickému centru se naštěstí vyhnuly. Po 2. sv. válce byla roku 1947 zahájena na místě bývalé karantény výstavba sídliště Dukla. Dále byla vystavěna sídliště při Dašické ulici - Tesla, na jihu města Višňovka a sídliště na Drážce ve směru na Sezemice. Po této výstavbě byla značně vyčerpána vnitřní kapacita města a výstavba sídlišť se soustředila do vnějšího obvodu města. Vzniká plán na výstavbu sídliště na druhém břehu Labe. Toto sídliště s názvem Polabiny tak vytvářelo protiváhu celkové kompozici města. V souvislosti s jeho výstavbou musela proběhnout další regulace toku, který od pradávna tvořil nepřekročitelnou hranici města. Řeka je překonána od roku 1960 novým mostem. Dále v průběhu druhé poloviny 20. století byla spolu s Polabinami realizována i výstavba dalších sídlišť Dubina, Závodu Míru, Karlovina a Cihelna. Po roce 1990 je upraven provoz na vojenském letišti, které slouží i jako mezinárodní civilní letiště. V roce 1994 vzniká Univerzita Pardubice a od roku 2000 jsou Pardubice správním centrem Pardubického kraje. Město má dnes kolem 90 tisíc obyvatel.



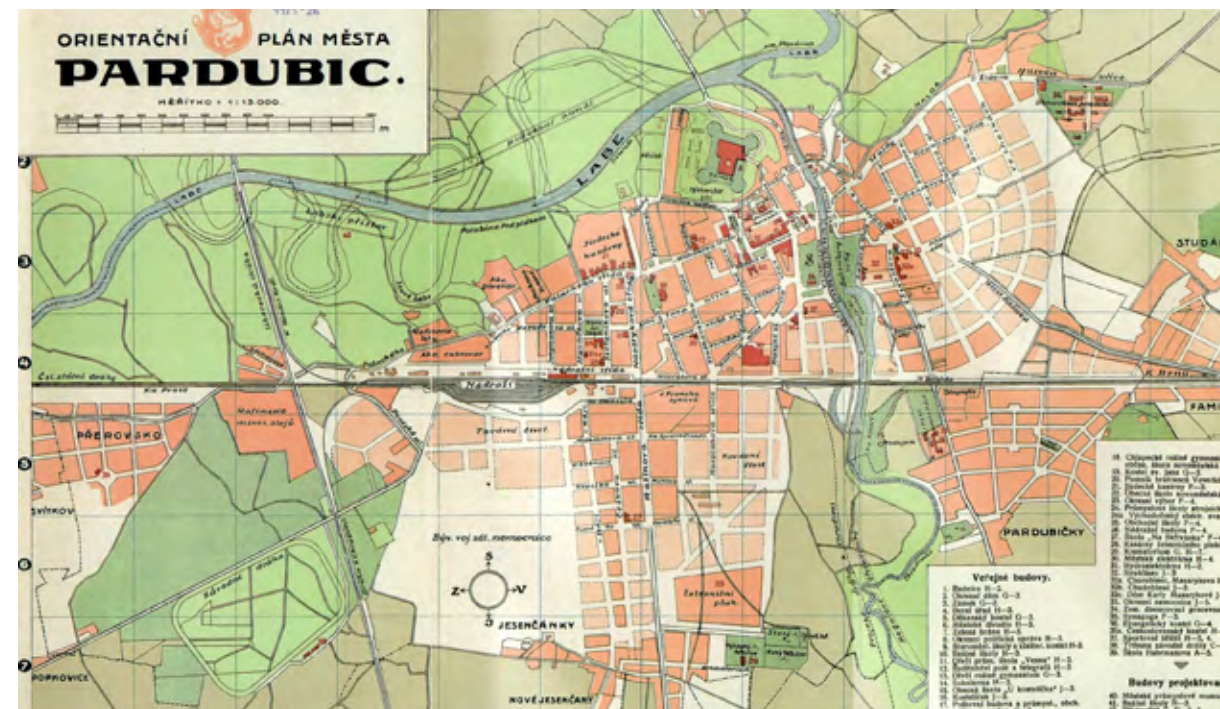
map. 1 - plán Pardubic z doby kolem roku 1740



map. 2 - plán Pardubic z roku 1746



map. 3 - stabilní katastr 1836



map. 5 - plán Pardubic z roku 1925



map. 4 - plán Pardubic z roku 1905-1915



map. 6 - 3. vojenské mapování 1944

MĚSTO



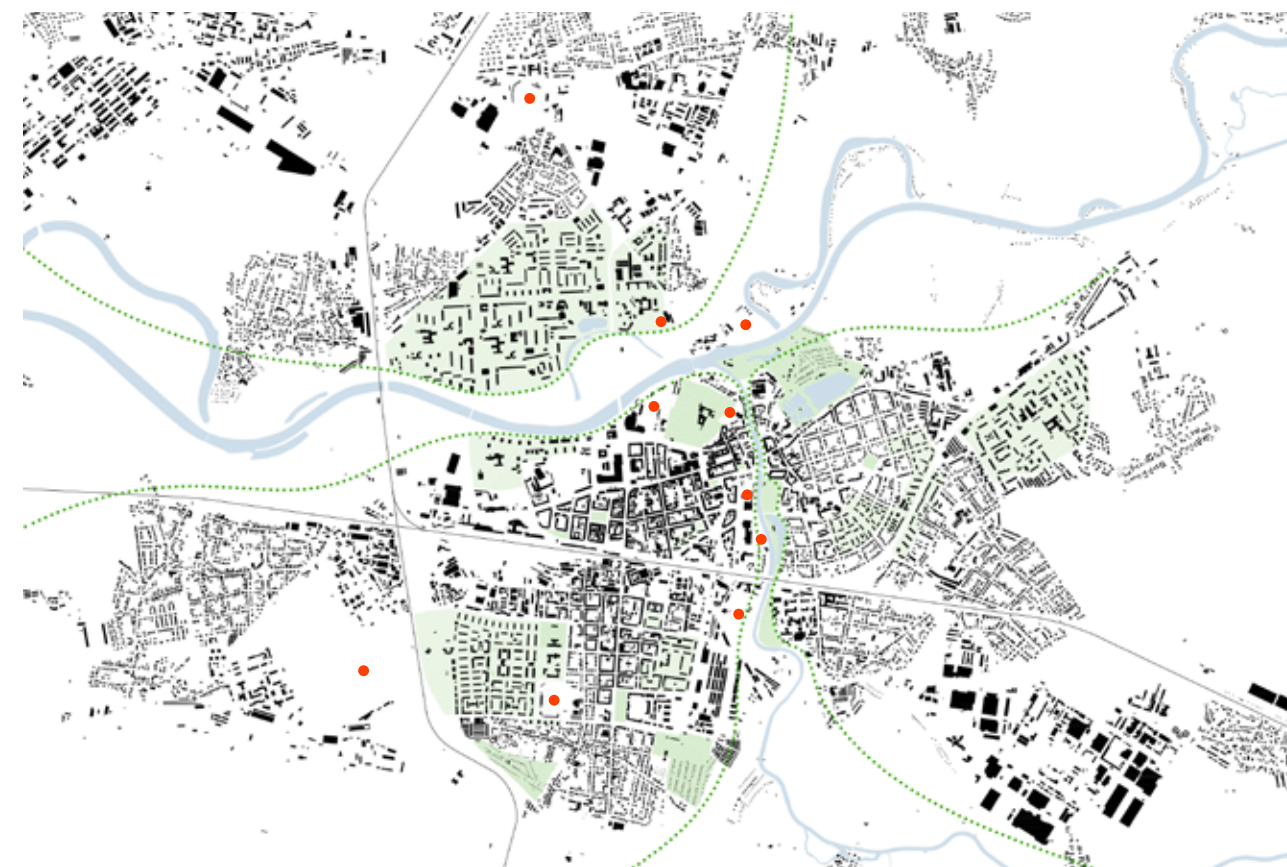
struktura zachycena na schwarzplanu města



kostra města zobrazená pomocí intenzity využívání pěších tras



struktura veřejných prostorů města



krajina ve městě vstupující do města podél řek, oblasti v rámci sídlištní zeleně a parkové úpravy, vyznačena sportoviště

MĚSTO

DOPRAVA VE MĚSTĚ

Pardubice jsou poměrně kompaktním městem, kde je „všude blízko“. Celých 77 % všech cest osob je kratších než 5 km. Ve městě stále převládá automobilová doprava 35 %, pěší 25 %, veřejná doprava 22 %, cyklodoprava 18 %. Velikost podílu cyklodopravy je v porovnání s jinými tuzemskými městy výjimečná. Pardubice mají stále potenciál snižovat podíl automobilové dopravy či posilovat alternativní druhy dopravy (MHD, kolo) a město tak může ovlivňovat dopravní chování bez potřeby státních intervencí.

Silniční doprava

Autem se v Pardubicích uskutečňuje 53 % všech cest do zaměstnání, což klade vysoké nároky na parkovací místa během pracovních dnů. Transzitní dopravu představuje pouze 9 % z celkové automobilové dopravy ve městě, přičemž 31 % cest začíná nebo končí na území města a 60 % cest začíná i končí ve městě.

Základem silniční kostry jsou průjezdní úseky silnic I. třídy: I/37 v tangenciální poloze vůči městu a v souběhu s železniční tratí, I/36 procházející městem ve směru východ-západ a I/2 vstupující do města ze západu.

Centrem města prochází několik sběrných komunikací, které mají intenzity srovnatelné nebo vyšší než silnice I. třídy ve městě. Největší intenzitu dopravy (až 31 tis.) má ulice Hradecká, která je severojižní osou města. Dále v jejím pokračování Masarykovo náměstí, ulice 17. Listopadu a Jana Palacha. Další komunikace s vysokou intenzitou dopravy (až 22 tis.) jsou Jahnova a Sukova třída a Palackého třída procházející v ose východ-západ.

Cyklistická doprava

Při porovnání cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy zaznamenává vysoký podíl právě cyklistická doprava. Pardubice mají příznivé klimatické i terénní podmínky pro cyklistickou dopravu ve městě. Síť cyklostezek je však především v centrální části města přerušena nebo na sebe stezky navenazují. Na mostě Pavla Wonky, třídě Miru v ulici 17. Listopadu a na lávce přes Chrudimku u Matičního jezera dosahuje denní intenzita cyklistů i přes 3000.

Cyklistická doprava se využívá i pro rekreaci. Při dojížděcí na zahrádky, do příměstských lesů, na Kunětickou horu, či do okolních obcí. Velkým potenciálem jsou břehy Labe a Chrudimky, kde je možné vytvořit systém tras pro cyklisty i pěší. Hlavním projektem je v tomto ohledu Labská cyklostezka.

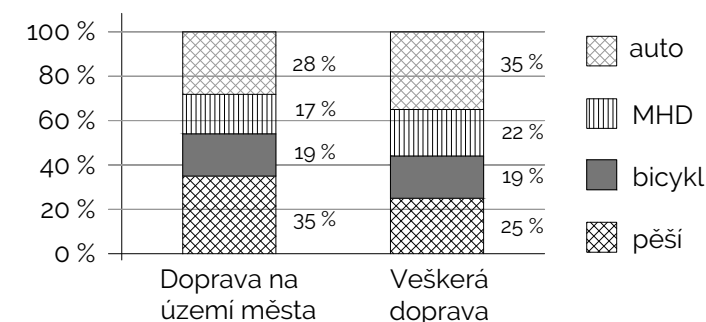
Pěší doprava

Při porovnání cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy zaznamenává pěší doprava čtvrtinu celé dopravy ve městě. U cest, které začínají i končí ve městě dosahuje tato hodnota až 35 %. Pěší doprava je však omezoována množstvím liniových a plošných bariér, které omezují prostupnost města.

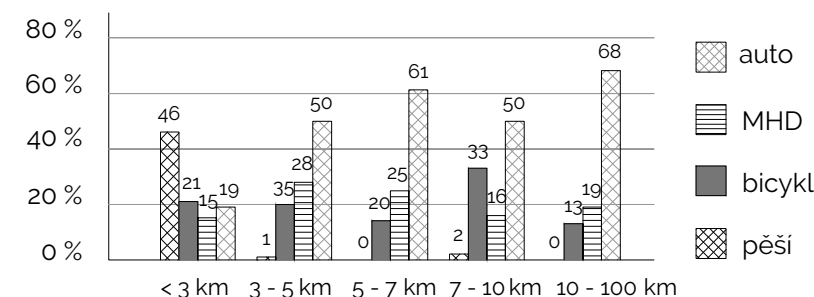
Městská hromadná doprava

Systém je tvořen 28 pravidelnými linkami, z nichž je 11 trolejbusových a 16 autobusových. Některé linky dojíždějí do okrajových částí katastru a také obsluhují některé okolní obce a města. V Pardubicích však nefunguje žádný druh preference vozidel MHD na křižovatkách. Ve městě nejsou vyhrazené pruhy pro MHD. Pardubicím dále chybí systém parkovišť P+R, B+R (pouze u nádraží), K+R v návaznosti na městskou hromadnou dopravu.

MODAL SPLIT PARDUBICE
(POMĚR VYUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY)



MODAL SPLIT A DÉLKY CEST



kostra města zobrazena pomocí intenzity toků automobilové dopravy a jejího plánovaného rozvoje

MĚSTO



VYMEZENÍ

Území, kterým se nadále budu zabývat, se nachází v samém centru města Pardubic. Je vymezeno řekami Labem a Chrudimkou a Sukovou a Jahnovou třídou, kudy historicky protékala takzvaná Městská řeka. Důraz bude kladen na obvod, hranice vytyčeného území, tedy na městské řeky. V ploše území se bude jednat o doplnění a uspořádání městské struktury, která jasně definuje jednotlivé lokality, cesty a místa, a o jeho smysluplnou prostupnost. Cílem řešení je posílení vazeb MĚSTO - HISTORICKÉ CENTRUM, ZÁMEK - ŘEKY.

Vývoj města Pardubic je historicky spjat s vodou a způsobem, jakým se s ní pracovalo a hospodařilo jak na území města, tak v okolní krajině. Proto toky vtékající do města s sebou přinášejí i nesmazatelný genius loci Pardubic.

S Labem a Chrudimkou do města přichází také krajina, která změkčuje jeho vystavěné prostředí. Řeky jsou tak pro ni určitými vstupními branami do města.

Zasypáním Městské řeky vznikla městská třída, která prochází centrem Pardubic a je významnou dopravní, společenskou, kulturní a správní součástí města.

O městské řeky však již jistou dobu není dostatečně pečováno, jako by se zapomnělo, jak se s nimi dříve hospodařilo. Tam, kde by mělo být město, převládá městská divočina. Tam, kde by měl být prohlubován vztah s krajinou, jsou „odpady“ městského života. Tam, kde by měl být život města se valí přívaly aut. Tím se tyto hodnotné prvky až na výjimky mění v bariéry, přetrhávající tradiční vazby a bránící nalezení nových.

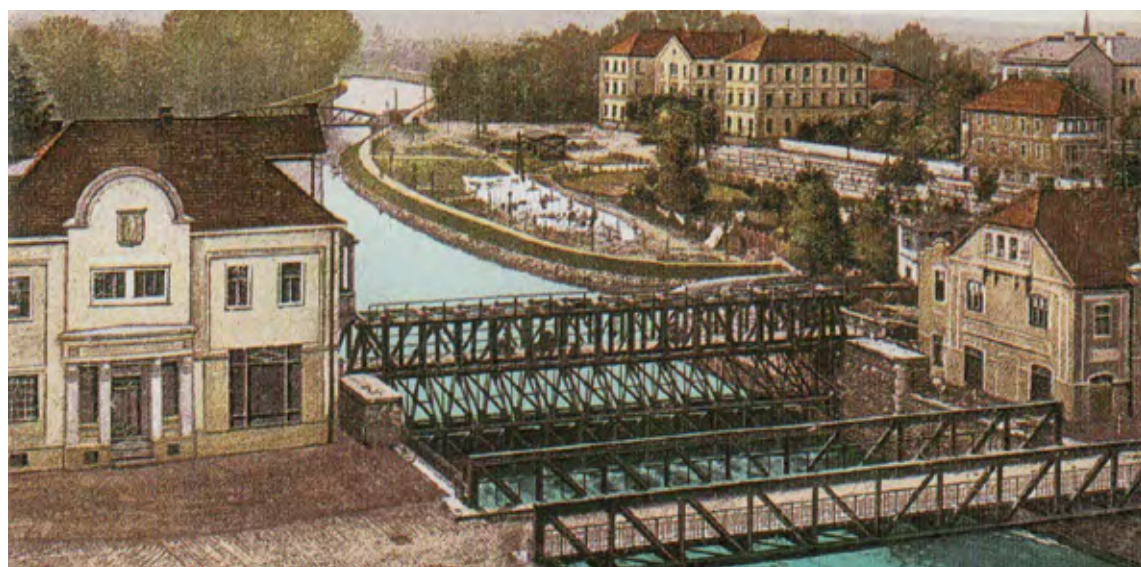
ÚZEMÍ



obr. 1 - most přes Chrudimku u Bělobranského náměstí, kolem roku 1900



obr. 2 - regulace Chrudimky 1910



obr. 3 - Chrudimka po regulaci, nový ocelový most u Bělobranského náměstí 1911

MĚSTSKÉ ŘEKY

Pardubice leží při soutoku řek Labe a Chrudimky, které se promítly do vývoje města. Nejvýznamnější městskou řekou je pro Pardubice právě Chrudimka, která byla již od dob Pernštejnů nejvíce spjata s rozvojem města. Spolu s ní patří nebo patřily k městu i Městská řeka, Halda a Městská struha. Dnes se mezi tyto toky zařadilo Labe, které se po výstavbě sídliště Polabiny na pravém břehu Labe ve druhé polovině 20. století stalo řekou protékající skrz město. Přestože některé městské řeky již neexistují nebo se dochovaly pouze fragmenty, jejich otisky lze ve struktuře města číst i dnes, ačkoliv jsou místa s nimi spojená opomjena.

Chrudimka

Řeka od konce 17. století nazývaná Chrudimka se do Labe původně vlévala několika rameny. Nejdůležitějšími byla dvě – západní a východní. Na konci 15. století v době Pernštejnů bylo východní rameno více napřímeno a svedeno kratším směrem do Labe. Západní rameno přitékající od Olšinek k dnešní Jahnově a Sukově třídě bylo pravděpodobně zčásti zasypano a zčásti využito pro nové rameno Městské řeky. Na východním ramenu v blízkosti mostu vedoucího na Bělobranské náměstí byl vybudován splav, nad nímž se do Chrudimky na jedné straně vléval kanál Halda a na druhé straně z ní vytékala Městská struha.

Na konci Bělobranského náměstí stál Kohoutovský mlýn založený před rokem 1563. Mlýn byl několikrát poničen, zbořen a obnoven. Mlýn podle celny byl vystavěn v roce 1595 a v roce 1652 byl spojen s mlýnem Kohoutovským. Na pravém břehu Chrudimky v místech pozdější hydroelektrárny stával Mlýn Lednovský založený po roce

1500. Naproti mlýnu Lednovskému v místech dnešních Automatických mlýnů stál Mlýn Pekárovský založený před rokem 1515. Všechny tyto mlýny v letech 1910-1911 zanikly v souvislosti s regulací Chrudimky.

Městské řeky a především Chrudimka ohrožovaly město povodněmi. Takřka každoročně zasahovaly město jarní povodně. Z těchto důvodů bylo v roce 1886 rozhodnuto o regulaci Chrudimky. Práce na regulaci začaly roku 1907. Řiční břehy byly zpevňovány žulovou dlažbou, v blízkosti staveb byly budovány nábrežní zdi, dno řečiště bylo tvořeno pásy velkých kamenů. První etapa probíhala v letech 1907 až 1908 a týkala se úseku mezi ústím Chrudimky do Labe a Bělobranským náměstím. Druhá etapa probíhala v letech 1909 až 1911 v úseku mezi Bělobranským náměstím a železničním mostem. V rámci tohoto úseku regulace byly zrušeny starý dřevěný most u Bělobranského náměstí a lávka u staré reálky a nahrazeny novými železnými mosty. Most u staré reálky však nepostačoval narůstající dopravě a byl nahrazen dnešním Prokopovým mostem, otevřeným v roce 1935. Během regulace byl také zrušen jez u Bělobranského mostu a na jeho místě byl postaven jez nový s hydroelektrárnou s dvěma turbinami, která byla uvedena do provozu roku 1911. V roce 1974 byl jez a spolu s ním i hydroelektrárna zrušena v souvislosti se splavňováním Labe do Pardubic a s výstavbou zdymadla na Labi. Po regulaci Chrudimky zbylo z původního toku za Bubeníkovými sady 2 ha velké slepé rameno nazývané Matiční jezero, které od dob první republiky bylo využíváno k rekreačním účelům. V souvislosti s regulací Chrudimky byla po mnoha protestech postupně zasypana vytěženým materiálem při regulaci i Městská řeka a na jejím místě vznikla dnešní hlavní třída (Sukova, Jahnova třída) procházející centrem města.



obr. 4 - Městská řeka před regulací Chrudimky na dnešní Jahnově ulici, před 1910



obr. 5 - Městská řeka v místě náměstí Republiky do roku 1895



obr. 6 - Městská řeka před regulací Chrudimky na dnešní Sukově třídě, před 1912

V roce 2014 byl v území otevřen nově upravený park Na Špici. V rámci tohoto projektu byly lokálně zpřístupněny hladiny Labe a Chrudimky obyvatelovými schody a bylo vytvořeno nové spojení břehů Chrudimky dřevěnou lávkou pro pěši.

Městská řeka

Městskou řeku vybudoval roku 1507 Vilém z Pernštejna. Městská řeka počínala kanálem odbočujícím z Chrudimky v poloze dnešního Prokopova mostu. Obtékala město, kde byla součástí obranného vodního příkopu, a přiváděla vodu i pro vodní opevnění zámku. Městská řeka byla až 17 m široká a protékala dnešní Jahnovou třídou, náměstím Republiky, před kostelem sv. Bartoloměje, kde se spojovala s Měskou struhou, a dále Sukovou třídou. Mezi Pernerovou ulicí a dnešním zimním stadionem se větvila (místo zvané Na Valše) a za telekomunikační ústřednou se vlévala do Labe.

Po spojení s Městskou struhou byla Městská řeka využívána i jako zdroj vodní síly. Především v oblasti Na Valše, kde bylo několik dílen a podniků využívající vodní sílu. Roku 1507 zde Vilém z Pernštejna nechal vybudovat mlýn Podvalchovní. V této oblasti se nacházela i valcha, hamr a pila. Nejnovější mlýn Valcha po požárech několikrát obnovený koupili roku 1909 bratři Winteritzové. Roku 1911 od nich mlýn vykoupilo město z důvodu zasypaní Městské řeky po regulaci Chrudimky a jako kompenzaci jim za výhodných podmínek nechalo pozemky pro výstavbu nového mlýna na pravém břehu Chrudimky.

Po zasypaní Městské řeky vznikla třída procházející centrem města, která je dnes hlavně v dopravní špičce sužována intenzivní automobilovou dopravou degradující její význam.

Halda

Kanál Halda v některých mapách označován jako Počápeľský kanál nebo Struha Sezemská vybudoval Vilém z Pernštejna. Práce na něm byly zahájeny v roce 1495. Kanál je dlouhý 4,7 km a rozdíl výšek mezi jeho konci je pouhých 50 cm. Kanál Halda odbočuje z řeky Loučné a sloužil nejen pro napájení rybníků, ale i pro zásobování města kvalitní čistou vodou. Kanál napájel dnes zaniklý Bukovský rybník a sádka (haltýře) na Bílém předměstí. V místě mezi ulicemi Mezi mosty a Na Vrtálně je dodnes Mejtský jez, kde docházelo k oddělení přebytečné vody z Haldy, která byla odváděna do Labe (dnes do Chrudimky). Před ústím Haldy do Chrudimky se z Haldy odvětovala Požeračka, která ústila do Chrudimky pod splavem, Halda ústila nad ním.

Na Vrtálně při jednom z ramen Haldy byl umístěn Mlýn na bělidlech – Hrkačka. Dále zde byly umístěny tesařské dílny pro vrtání vodovodního potrubí. V dnešní Husově ulici byl roku 1542 založen Mlýn Halda - Švankalovský - Jandíkuv.

Městská struha

Městská struha vycházela z Chrudimky do města ve směru kanálu Haldy a byla takřka jeho pokračováním. Aby mohla voda z Chrudimky vtékat do města, byl na Chrudimce před mostem z Bělobranského náměstí vybudován splav, který zajišťoval potřebnou výšku její hladiny. Je však možné, že byl v tomto místě vybudován akvadukt, pomocí něhož Halda překonávala Chrudimku a pak jako Městská struha vtékala do města, kam poté skutečně přiváděla kvalitní čistou vodu. Z městské struhy odbočoval náhon na zámecký příkop, dále protékala pod Pernštýnskou ulicí ("na Kamenném mostě") a pod domem čp. 11, kde je dodnes patrné překnutí. Na Wernerově nábřeží uvnitř města struha poháněla panský a obecní mlýn a pivovar, pro který



obr. 7 - Labe pod pivovarem 1895



obr. 8 - Labský most u zámku, kolem roku 1900



obr. 9 - Občanská plovárna na Labi 1910

sloužila jako zdroj vody k výrobě piva. Zajišťovala vodu i pro lázně a masné krámy v Kostelní ulici. Po vyústění z města se u kostela sv. Bartoloměje spojovala s Městskou řekou. Městská struha měla šířku 8,7 m při vstupu do města, 9,35 m na Wernerově nábřeží a 9,9 u Kostela sv. Bartoloměje.

Na Wernerově nábřeží byl umístěn od roku 1501 Císařský mlýn, který byl v roce 1811 spojen s mlýnem obecním. Roku 1910 byl mlýn zakoupen městem a v souvislosti s regulací Chrudimky zrušen.

Dodnes jsou patrné fragmenty Městské struhy na Wernerově nábřeží a u kostela sv. Bartoloměje. Tyto nádrže jsou zásobovány vodou z Chrudimky potrubním vedením. Z nádrží je voda odváděna potrubím pod zámeckým parkem a končí v rezervoáru pod náspem mezi Labem a Tyršovými sady, odtud odtéká tato voda do Labe.

Labe

V oblasti u Pardubic, kde Labe mění směr ze severojižního na západní, řeka poměrně intenzivně meandrovala. Za soutokem Labe s Chrudimkou v oblasti dnešního zdymadla se nacházel brod, který byl od počátku 14. století pod kontrolou panského sídla s právem vrchnosti vybírat zde clo za plavení dříví. Na tomto místě byl roku 1494 postaven první labský most, na kterém bylo

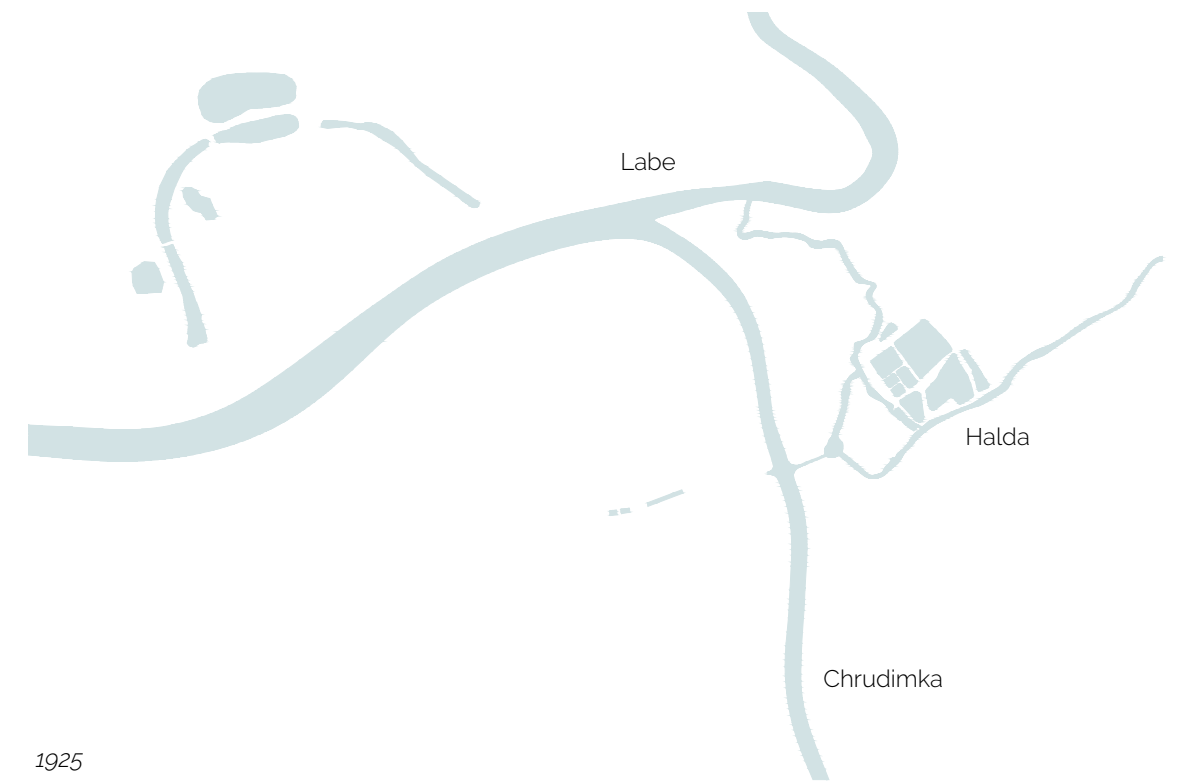
vybíráno mýto. Tento most poničený švédskými vojsky roku 1639 a následně obnovený byl v roce 1793 nahrazen prvním kamenným mostem. Po povodni 1804 byl tento most zničen a až do roku 1866 zde byl opět most dřevěný, který však shořel při ústupu rakouských vojsk po bitvě u Hradce Králové. Roku 1882 byl postaven první most s kovovou konstrukcí, který sloužil veškeré dopravní zátěži směřující z Pardubic na Hradec nebo Bohdaneč. Po válce byl most nahrazen dvěma silničními mosty systému BALEY, jež byly zrušeny roku 1962 při výstavbě zdymadla dokončeného v roce 1972.

Regulace Labe souvisí se splavněním Středního nebo Malého Labe z Mělníka do Jaroměře. První etapa regulace probíhala v letech 1909 – 1911. Po ní zůstala slepá ramena za lihovarem a u Polabin. V roce 1962 je zahájena výstavba zdymadla dokončeného v roce 1972. Spolu s ním pokračovala v roce 1964 druhá etapa regulace Labe. Při ní dochází k „odříznutí“ oblouku pod Rosicemi. Pod zdymadlem je Labe prohloubeno a rozšířeno, nad ním je koryto napřímáno a vzniká slepé rameno u Cihelny.

Na počátku roku 1960 byl v souvislosti s nově budovaným sídlištěm Polabiny na pravém břehu Labe vybudován Wonkův most z předepjatého betonu, který je dodnes velmi frekventovaný a zajišťuje spojení obou břehů Labe. Dále po proudu se nachází železný most do Polabin, využívaný od šedesátých let 20. století.



1746



1925



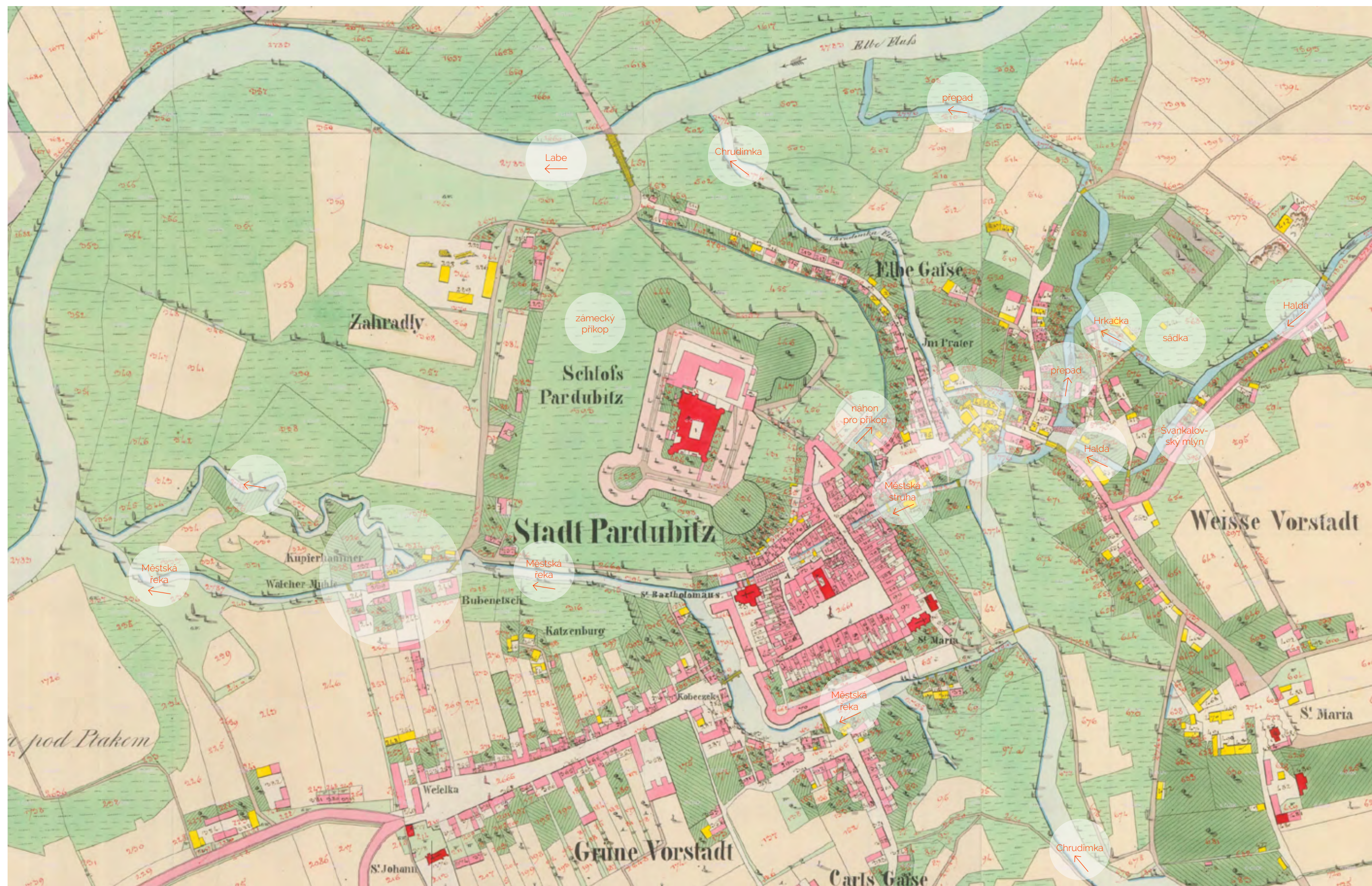
1824

historický vývoj městských řek



2018

ÚZEMÍ

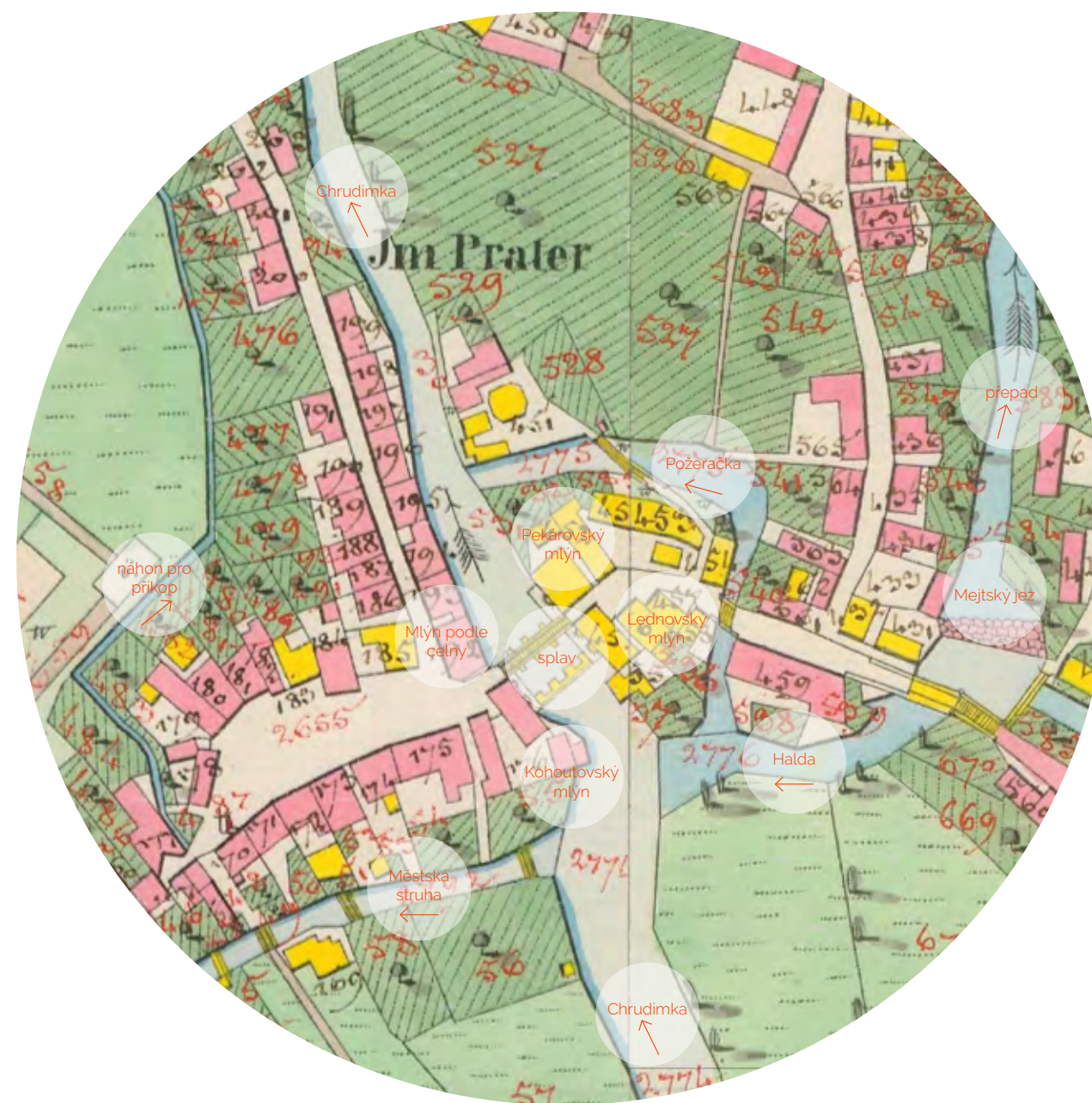


popis městských řek, směru toků vody a podniků na mapě z roku 1824

ÚZEMÍ



detail území Na Valše



detail území u Bělobranského náměstí



současnost městských řek, zobrazení rozlivu při stoleté vodě

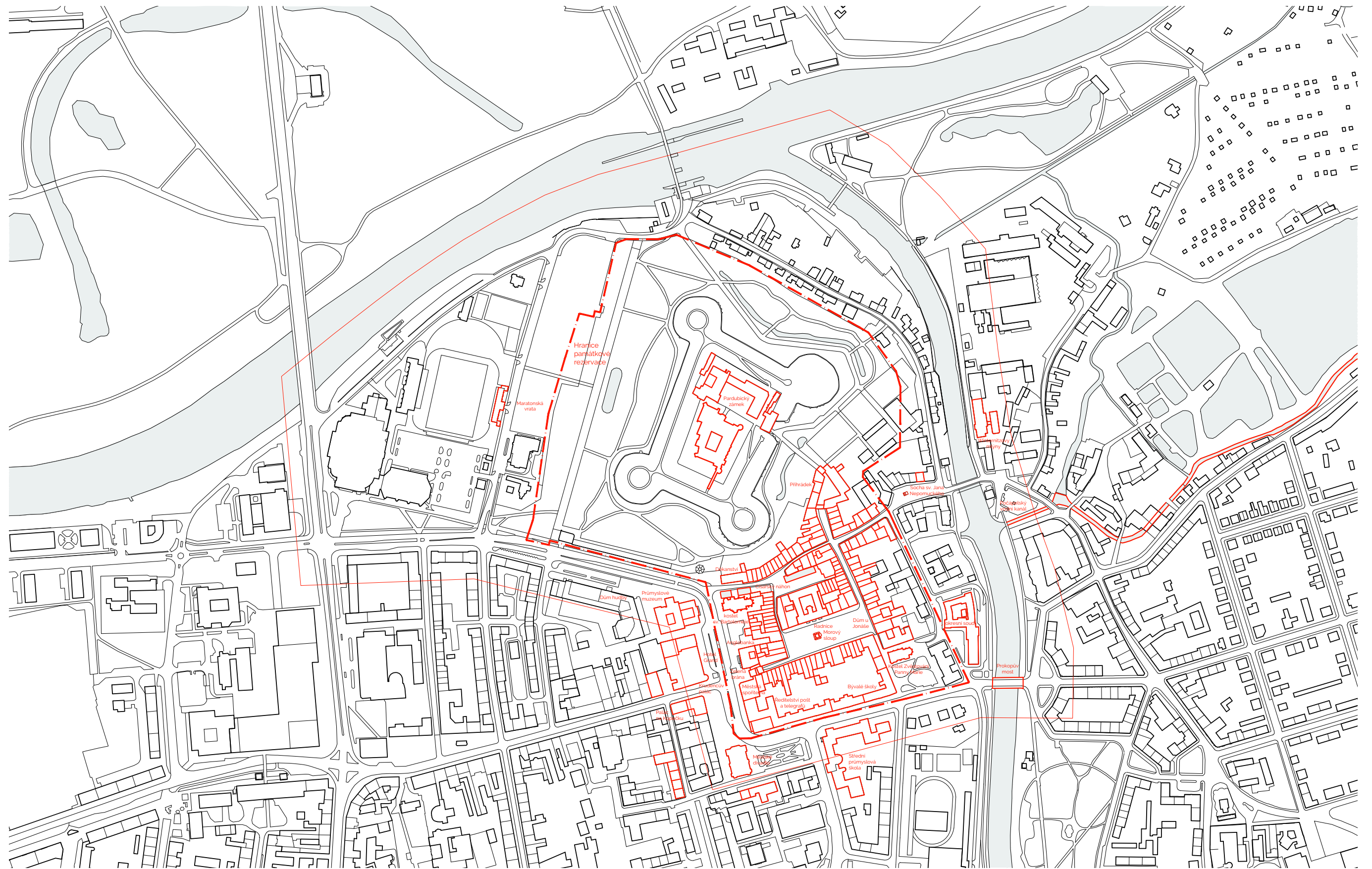


směry automobilové dopravy, intenzity ve všední dny a v dny volna, kapacity pro parkování, zastávky MHD

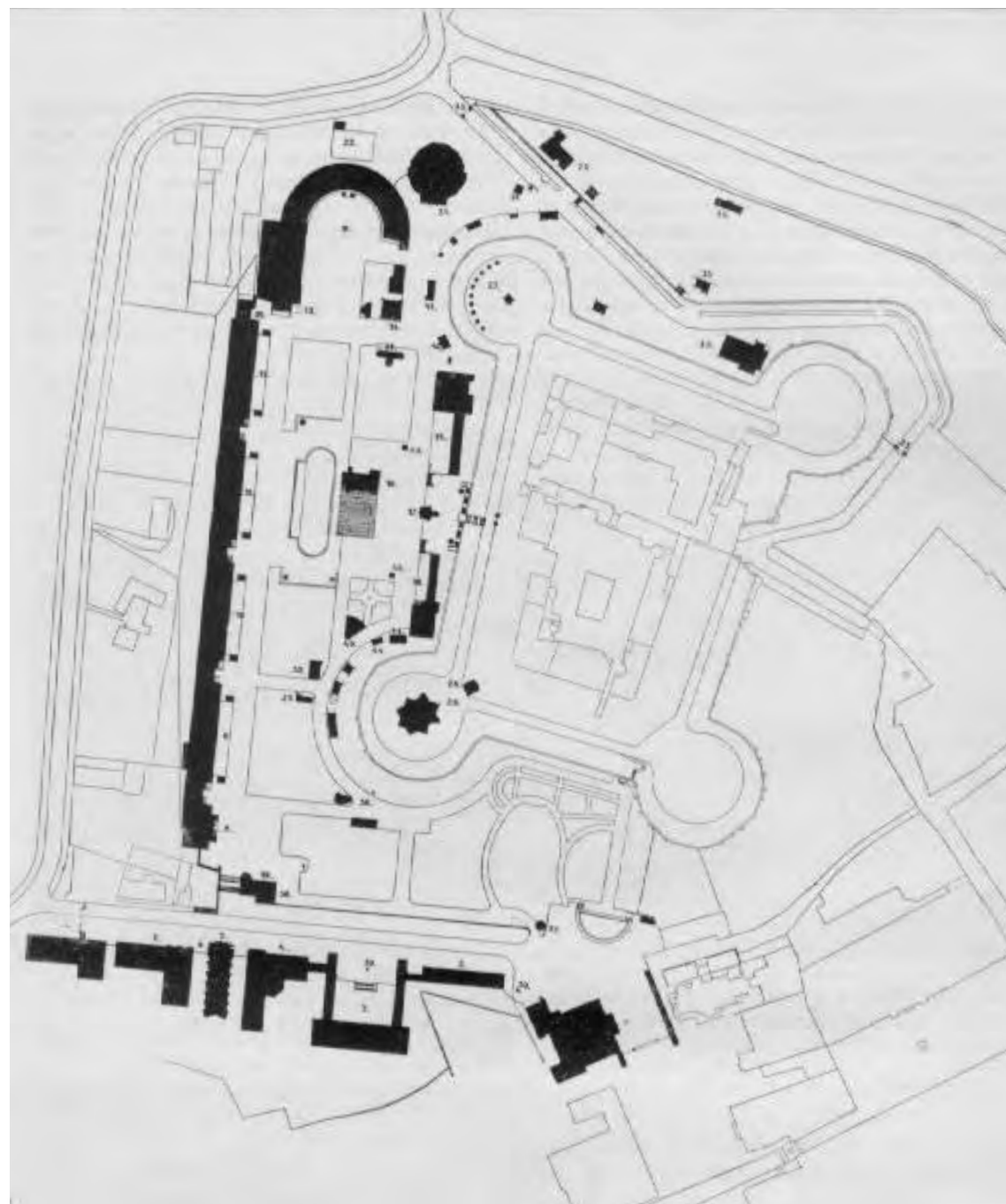


významné instituce v řešeném území

ÚZEMÍ



mapa památkové rezervace s vyznačením kulturních památek v řešeném území



obr. 10 - plán umístění výstavních pavilonů



obr. 11 - Sportovní stadion



obr. 12 - Maratonská vrata

CELOSTÁTNÍ VÝSTAVA TĚLOVÝCHOVY A SPORTU

V roce 1931 se v Pardubicích konala Celostátní výstava tělesné výchovy a sportu. Výstava byla situována v podmáčeném prostoru pod zámekem a na dnešní Sukově třídě a stála tak u počátku vzniku dnešních Tyršových sadů. Pro návrh výstavního areálu vybrala odborná porota architektů Ferdinanda Potůčka a Karla Řepu.

Stavební práce započaly odvodněním plochy pod zámekem na jaře roku 1930. Na podzim byla zahájena výstavba 27 výstavních pavilonů. Pavilony byly vzhledem k mokrému podloží založeny na dřevěných pilotách, měly dřevěnou nosnou konstrukci a byly obloženy rákosou a upraveny bílou omítkou. Celá výstavba areálu trvala 14 měsíců. V souvislosti s výstavou byla roku 1930 započata stavba Sportovního stadionu dle návrhu architektů Karla Řepy a Ferdinanda Potůčka.

Stadion měl vybudovanou tribunu pro 1200 diváků a byl schopen pojmout až 7000 lidí. Jeho součástí byla i 400 m dlouhá běžecká dráha a 500 m dlouhá cyklodráha. Vstupní Maratonská brána je tu zachována do dnes.

Výstava byla zahájena 31. května 1931 a slavnostního otevření se účastnil i T. G. Masaryk. Hlavní vstupní brána do areálu byla mezi Průmyslovým muzeem a kostelem sv. Bartoloměje. Mezi pavilony na nábřeží dále patřily například Pavilon aviatiky, Vládní pavilon, Pavilon umění, Pavilon měst. Mezi pavilony v Tyršových sadech patřily například Pavilon města Pardubic, Autopavilon, Hudební pavilon, Rotunda, kavárna U jezírka. V průběhu výstavy bylo uspořádáno 60 velkých sportovních akcí - sletů, fotbalových utkání, Zlaté přilby, Velké Pardubické nebo Leteckého dne.



obr. 13 - dnešní Sukova třída



obr. 14 - autopavilon

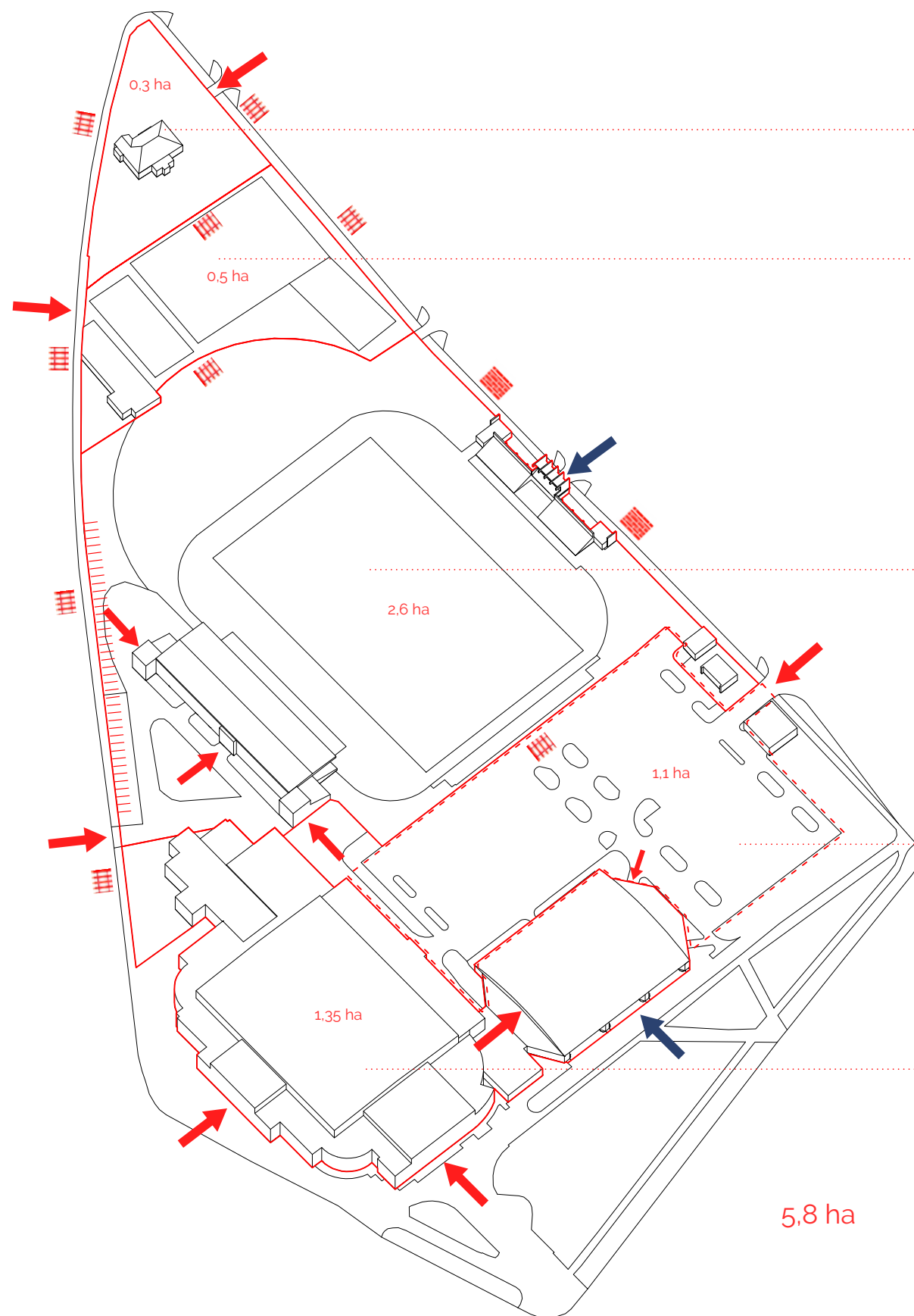


obr. 15 - Pavilon umění



obr. 16 - pohled z valů

ÚZEMÍ



HOTEL A RESTAURACE CARTELLONE

TENISOVÝ KLUB PERNŠTÝN PARDUBICE 1897

6 kurtů, treninková zeď, občerstvení, zimní přetlaková hala
Mužské mužstvo - 2. liga
Tenisová škola - děti do 7 let
Rekreační provoz
Plánovaný přesun na druhý břeh Labe ke koupališti Cihelna

LETNÍ STADION - FOTBALOVÉ HŘIŠTĚ, TRIBUNY, HOTEL

Rozměry hřiště - 105 x 68 m
Stávající kapacita hlediště - 1240
Využíváno mužstvem amerického fotbalu
Zachované tribuny a Maratonská vrata, vybudovaná při příležitosti Celostátní výstavy tělovýchovy a sportu
V hlavní tribuně je umístěn hotel
Požadavkem města je rekonstrukce západní tribuny pro pořádání 2. fotbalové ligy (kategorie 2 UEFA) s rezervou pro rozšíření pro pořádání 1. fotbalové ligy (kategorie 3 UEFA)

STADION KATEGORIE 2 UEFA

1500 sedících diváků, 1/3 krytá, 100 VIP
zázemí pro hráče, rozhodčí, diváky, novináře, TV studio
umělé osvětlení

STADION KATEGORIE 3 UEFA

4500 sedících diváků, 1/3 krytá, 250 VIP
zázemí pro hráče, rozhodčí, delegáty, diváky, novináře, 2 x TV studio
umělé osvětlení, vytápění hrací plochy

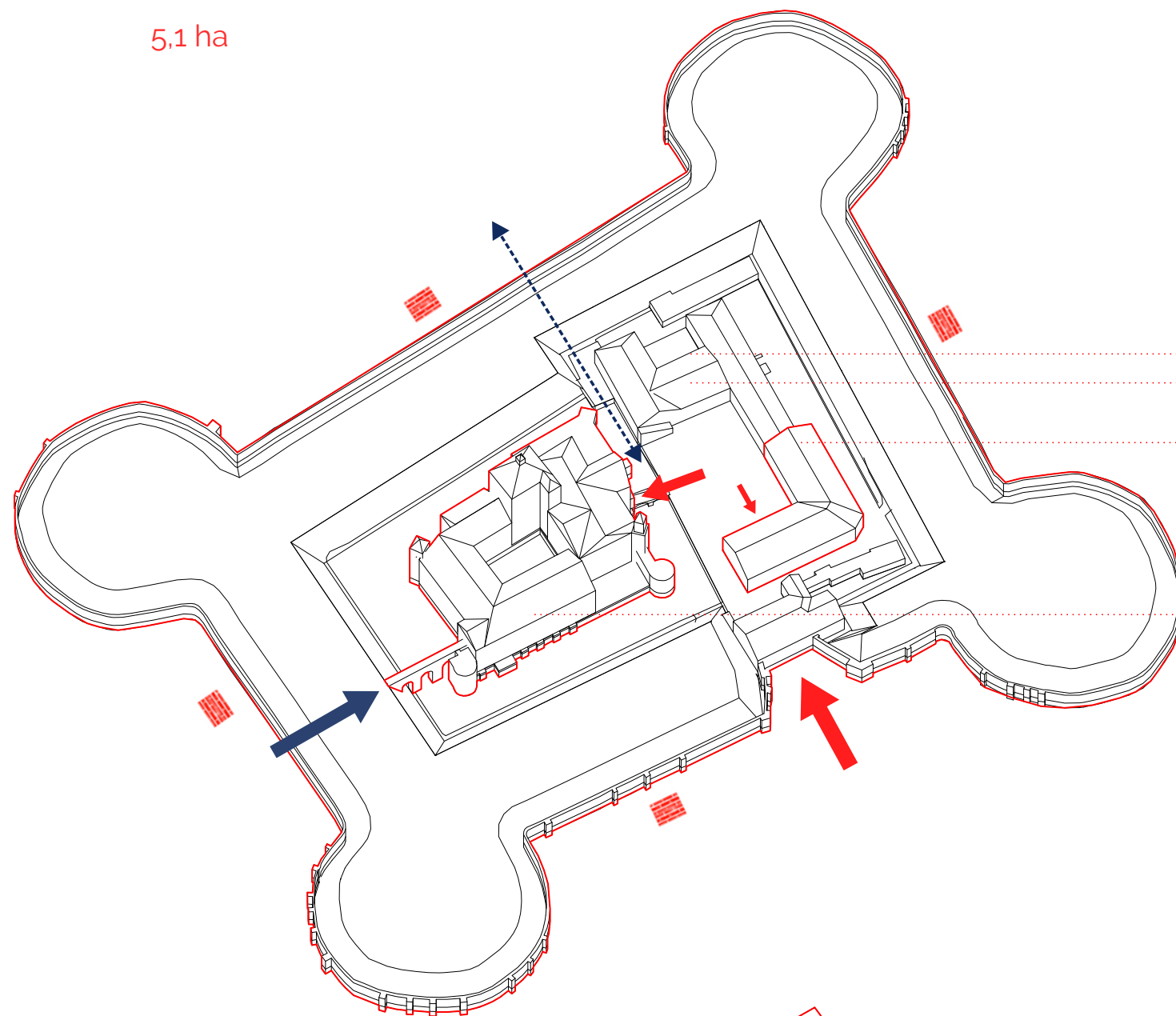
PARKOVÁNÍ PRO POTŘEBY STADIONŮ

VIP, hráči, návštěvníci
270 parkovacích míst

ZIMNÍ STADION, VELKÁ, MALÁ HALA

Kapacita 10 194 diváků
Využívá hokejový extraligový tým Pardubice
Bruslení pro veřejnost, koncerty a další představení
Další součásti - hotel, restaurace Hattrick, fanshop

5,1 ha



KNIHOVNA VÝCHODOČESKÉHO MUZEA

ZÁMECKÁ KAVÁRNA

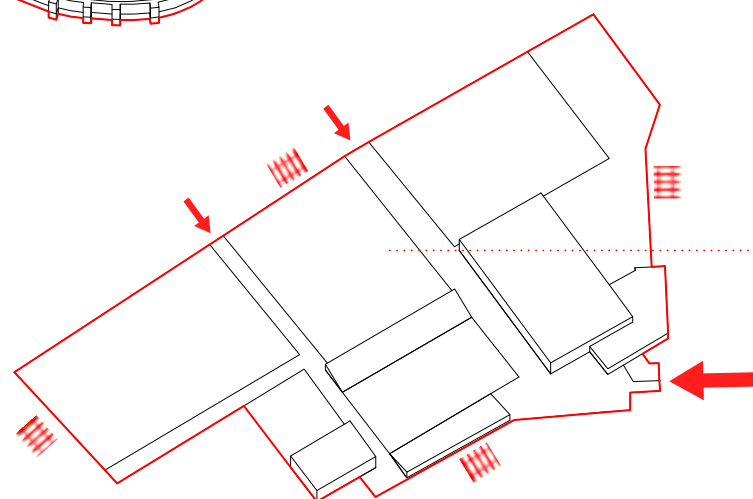
VÝCHODOČESKÁ GALERIE

Plánovaný přesun do nových prostor Automatických mlýnů

ZÁMEK PARDUBICE - VÝCHODOČESKÉ MUZEUM

Prohlídkový okruh zámku, stálé expozice muzea a výstavy, dočasné výstavy, archiv, společenské akce
Vypracován Generel dlouhodobého rozvoje zámku Pardubice:
Vznik nového okruhu, přesun archiválií muzea mimo zámek, přesun galerie, zpřístupnění zámku.

1,3 ha



TENISOVÉ KURTY LTC

10 kurtů, 1 central kurt, tenisová hala, 1 nevyužívaný kurt s umělým povrchem
restaurace Tenis klub, zázemí se šatnami, tenisová prodejna

Tenisová škola do 9 let, rekreační tenis

Mužstvo dospělých hraje nejvyšší tenisovou soutěž

Pardubická juniorka - Mistrovství České republiky dorostu - pořádá každoročně v srpnu, v roce 2018 již 91. ročník

rozbor areálu zámku a přilehlých tenisových kurtů

ÚZEMÍ



*Regulační plán
Pardubice Mlýnský ostrov*

Regulační návrh umožňuje výstavbu nízkopodlažního kompaktního města, klade důraz na veřejná prostranství ve vazbě na vodní prvky v území. Východím stavem pro návrh je příklad struktury zástavby v souladu s regulačním plánem v odůvodnění regulačního plánu.

kapacity:

548 bytových jednotek

1 371 obyvatel

200 zaměstnanců

Revitalizace Tyršových sadů
Revitalizace zachycena na plánu byla dokončena v roce 2016

Generel dlouhodobé prezentace zámku Pardubice
Generel se zabývá rozmístěním expozic, návštěvnického centra a prostor pro kulturní a společenské akce v rozsahu areálu zámku. Dále naznačuje možnost otevření zámku směrem do centra města

východní stav území pro návrh

ÚZEMÍ



1 - pohled na Čechovo nábřeží



3 - předmostí na Bělobranském náměstí



5 - pohled přes Chrudimku z levého břehu k mlýnům
fotodokumentace území



2 - Vrchlického nábřeží s budovou soudu



4 - cesta od mlýnů podél Chrudimky k parku Na Špici



6 - pohled ze zdymadla na břeh Labe

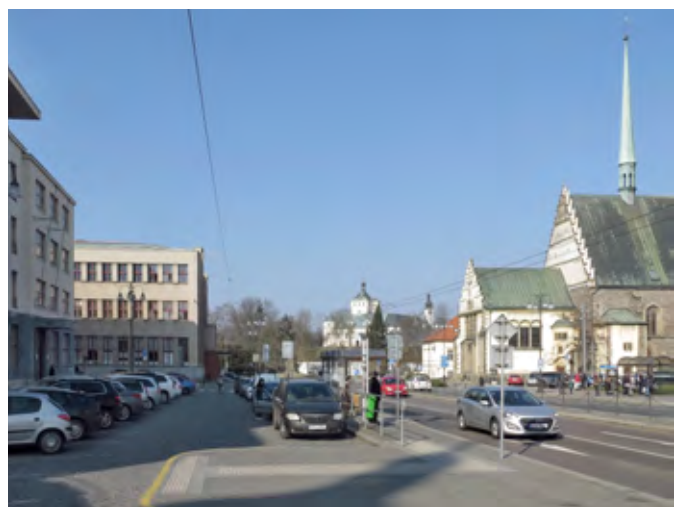
ÚZEMÍ



7 - břeh Labe za stadionem jako odstavné plochy



9 - předprostor zimního stadionu



11 - předprostor Grandu s výhledem na zámek
fotodokumentace území



8 - Labská ulice



10 - pohled na Sukovu třídu a Dům hudby



12 - Prokopův most přes Chrudimku směrem k Bílému před.

2. VIZE



Vývoj města Pardubic je historicky spjat s vodou a způsobem, jakým se s ní pracovalo a hospodařilo jak na území města, tak v okolní krajině. Proto toky vtékající do města s sebou přináší i nesmazatelný genius loci Pardubic.

S Labem a Chrudimkou do města přichází také krajina, která změkčuje jeho vystavěné prostředí. Řeky jsou tak pro ni určitými vstupními branami do města.

Zasypáním Městské řeky vznikla městská třída, která prochází centrem Pardubic a je významnou dopravní, společenskou, kulturní a správní součástí města.

O městské řeky však již jistou dobu není dostatečně pečováno. Jako by se zapomnělo, jak se s nimi dříve hospodařilo. Tam, kde by mělo být město, převládá městská divočina, tam, kde měl být prohlubován vztah s krajinou jsou „odpady“ městského života, tam, kde by měl být život města, se valí přivaly aut. Tím se tyto hodnotné prvky až na výjimky mění v bariéry, přetrhávající tradiční vazby a bránící nalezení nových.



Městské řeky je proto potřeba kultivovat a proměnit v živá místa, která se stanou součástí města a tak znovuvytvoří charakteristický obraz města Pardubic doplněný o chybějící veřejné prostory u řek a nové vazby mezi stávajícími i rozvíjejícími se aktivitami v centru města.

Chrudimka a Městská řeka byly historicky formovány lidskou činností nejintenzivněji a stejně tak se postupně stávaly součástí města. Proto podél břehu Chrudimky vzniká pevné reprezentativní nábřeží a Sukova třída se stává skutečnou městskou třídou.

Labe tvořilo až do poloviny 20. století okraj města, který byl překonán až výstavbou Polabin. Proto je břehu Labe ponechán přírodní charakter.

V zeleném klínu sevřeném městskými řekami vzniká kulturně sportovní park. Příroda se zde stává pojítkem areálu zámku a sportovišť. Proměna území souvisí s obydlím břehu Labe a jeho přimknutím k městskému životu.



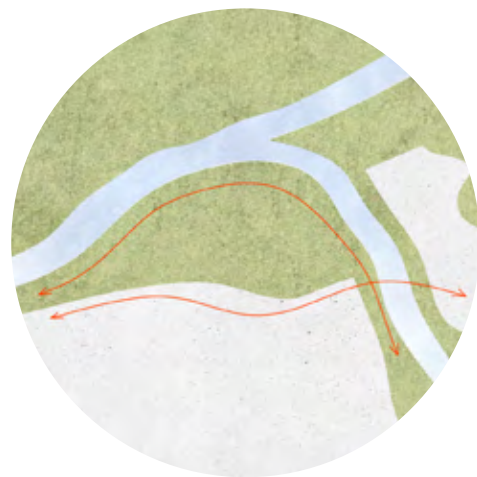
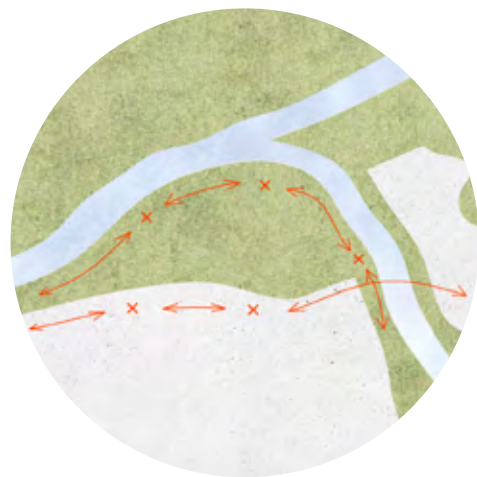
krajina ve městě - zelený klín

Průchod krajiny městem a vytvoření zeleného zámeckého ostrova. Potvrzení historického vývoje místa jako kulturně sportovního parku s vazbou na řeku v samém centru města.



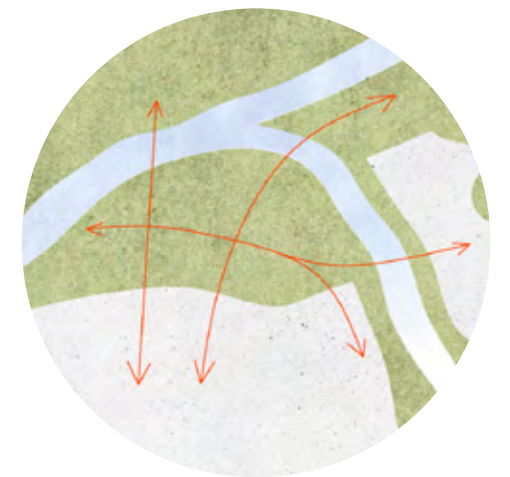
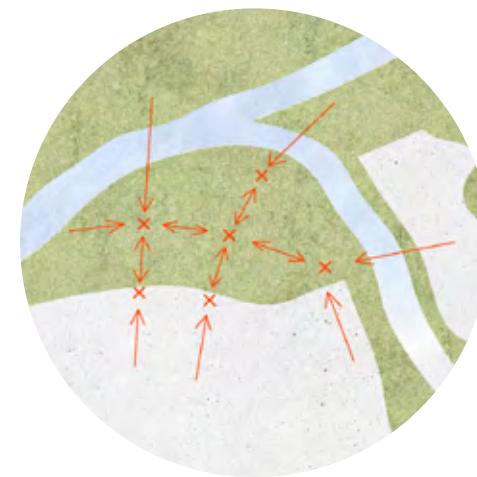
průjezd městem - třída

Vznik dopravně vyvážené třídy schopné pojmout motorovou dopravu a zároveň nepřetrhávat vazby města - zámeckého ostrova - historického centra.



pohyb podél řek - promenáda, třída

Souvislý průchod městem následující přirozené směry toku vody. Vytvoření chybějících veřejných prostorů ve vazbě na řeku.



prostupnost území - klíčová místa

Vytvoření nových příčných vazeb v území a reorganizace stávajících areálů blokujících prostupnost a přetrhávající přirozené cesty.

3. NÁVRH





potenciál rozvoje nábřeží Chrudimky
dnes zanedbané břehy neodpovídající významu místa

náměstí podřízeno motorové dopravě
narušená vazba města s historickým centrem

dominantní motorová doprava přerušující příčné vazby město - park - řeka

rozvojové území v centru města
tvořící vnitřní periferii usekávající park

rozlehlé parkovací plochy

rozvojová oblast Mlýnského ostrova
chybějící příčné spojení se zámekem

areál tenisových kurtů blokující
rozvoj Labské ulice a parku

chybějící prostupnost podél
levého břehu Chrudimky

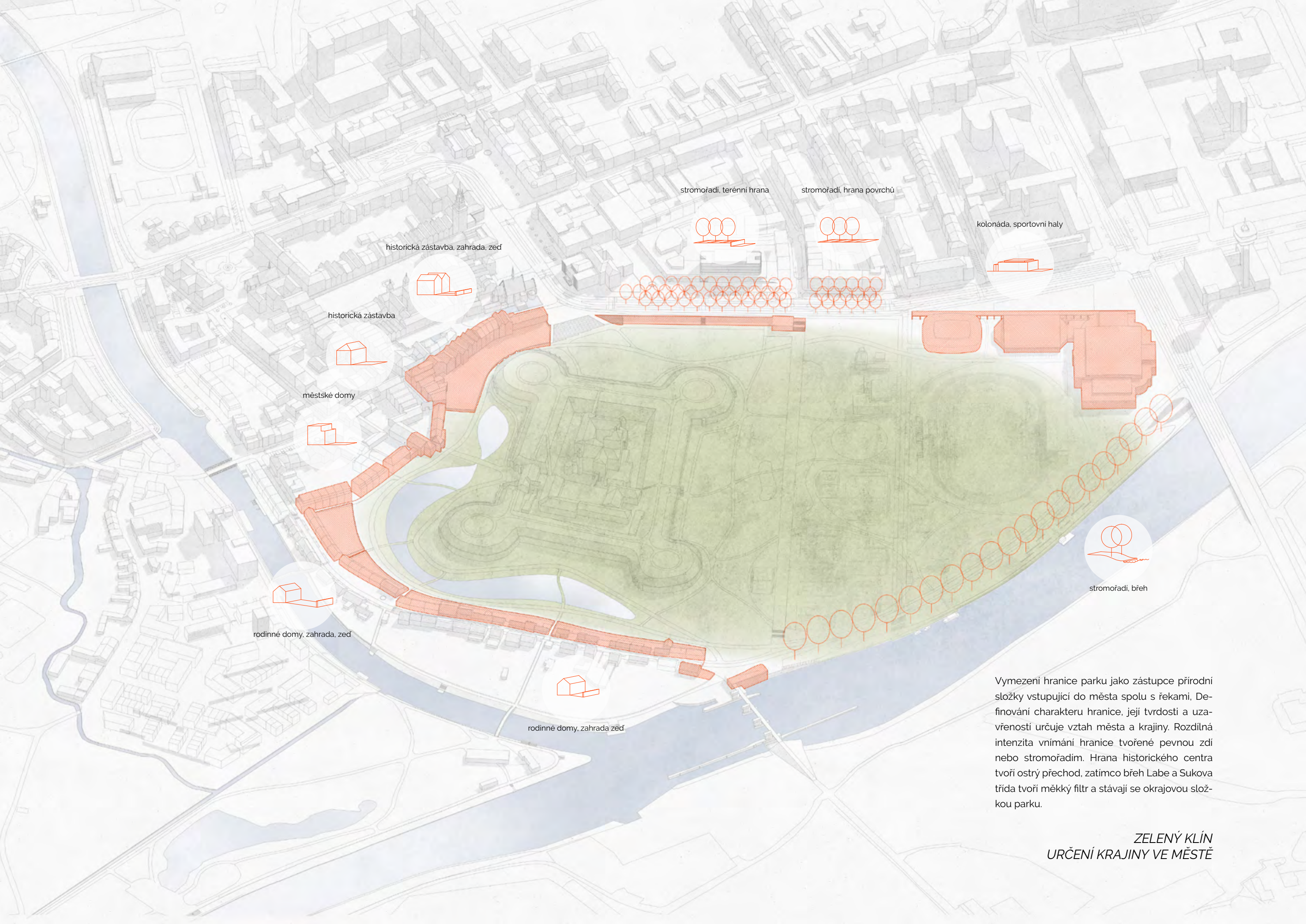
nedůstojný vstup do města

Labská ulice jako zkratka pro automobilovou dopravu do Polabin

areál Letního stadionu blokující
prostupnost územím

potenciál rozvoje nábřeží Labe
dnes sloužící jako odstavné plochy

PROBLÉMOVÝ VÝKRES



historická zástavba, zahrada, zeď

historická zástavba

městské domy

rodinné domy, zahrada, zeď

rodinné domy, zahrada, zeď

stromořadí, terénní hrana

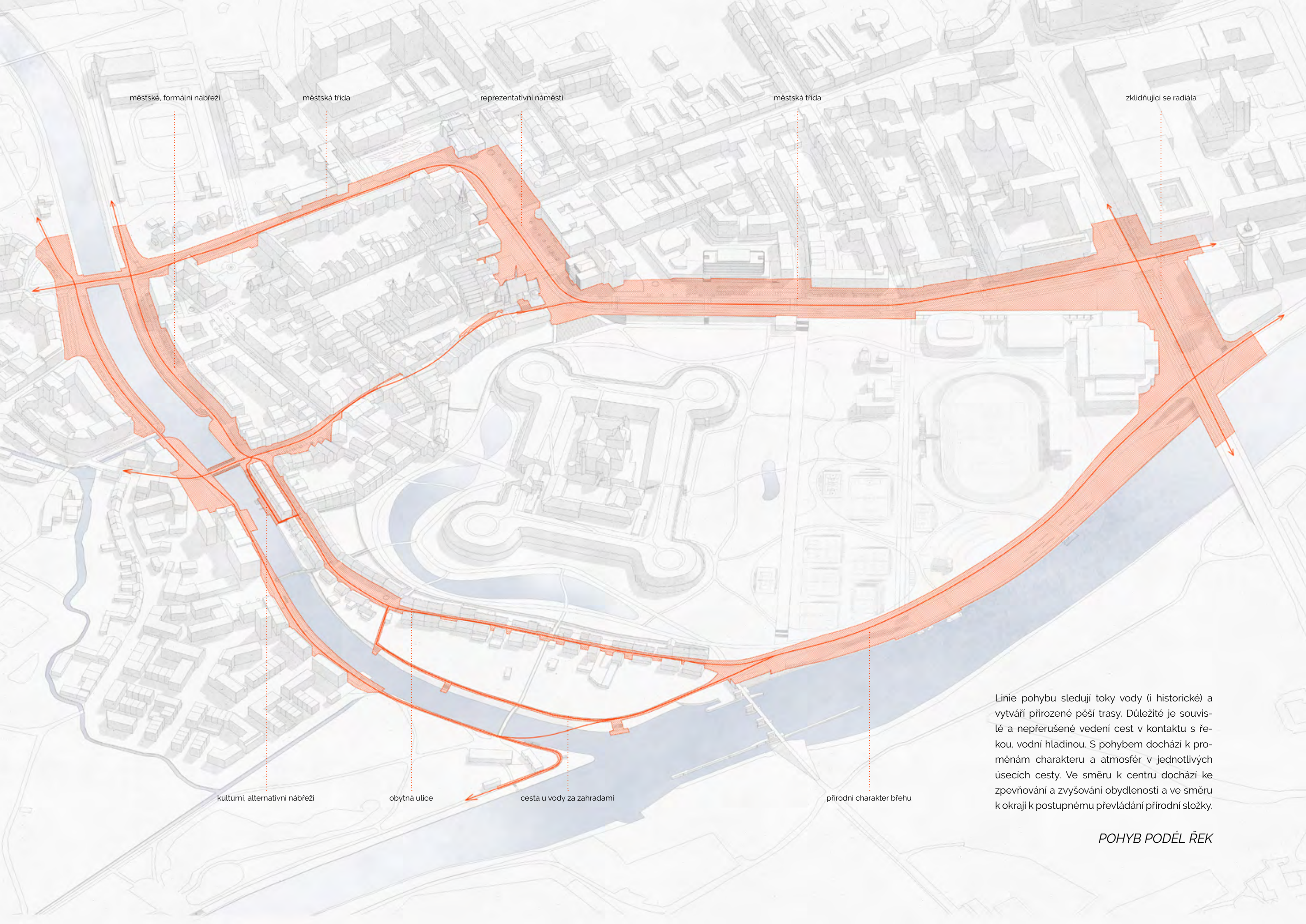
stromořadí, hrana povrchů

kolonáda, sportovní haly

stromořadí, břeh

Vymezení hranice parku jako zástupce přírodní složky vstupující do města spolu s řekami, Definování charakteru hranice, její tvrdosti a uzavřenosti určuje vztah města a krajiny. Rozdílná intenzita vnímání hranice tvořené pevnou zdí nebo stromořadím. Hrana historického centra tvoří ostrý přechod, zatímco břeh Labe a Sukova třída tvoří měkký filtr a stávají se okrajovou složkou parku.

ZELENÝ KLÍN
URČENÍ KRAJINY VE MĚSTĚ



městské, formální nábreží

městská třída

reprezentativní náměstí

městská třída

zklidňující se radiála

kulturní, alternativní nábreží

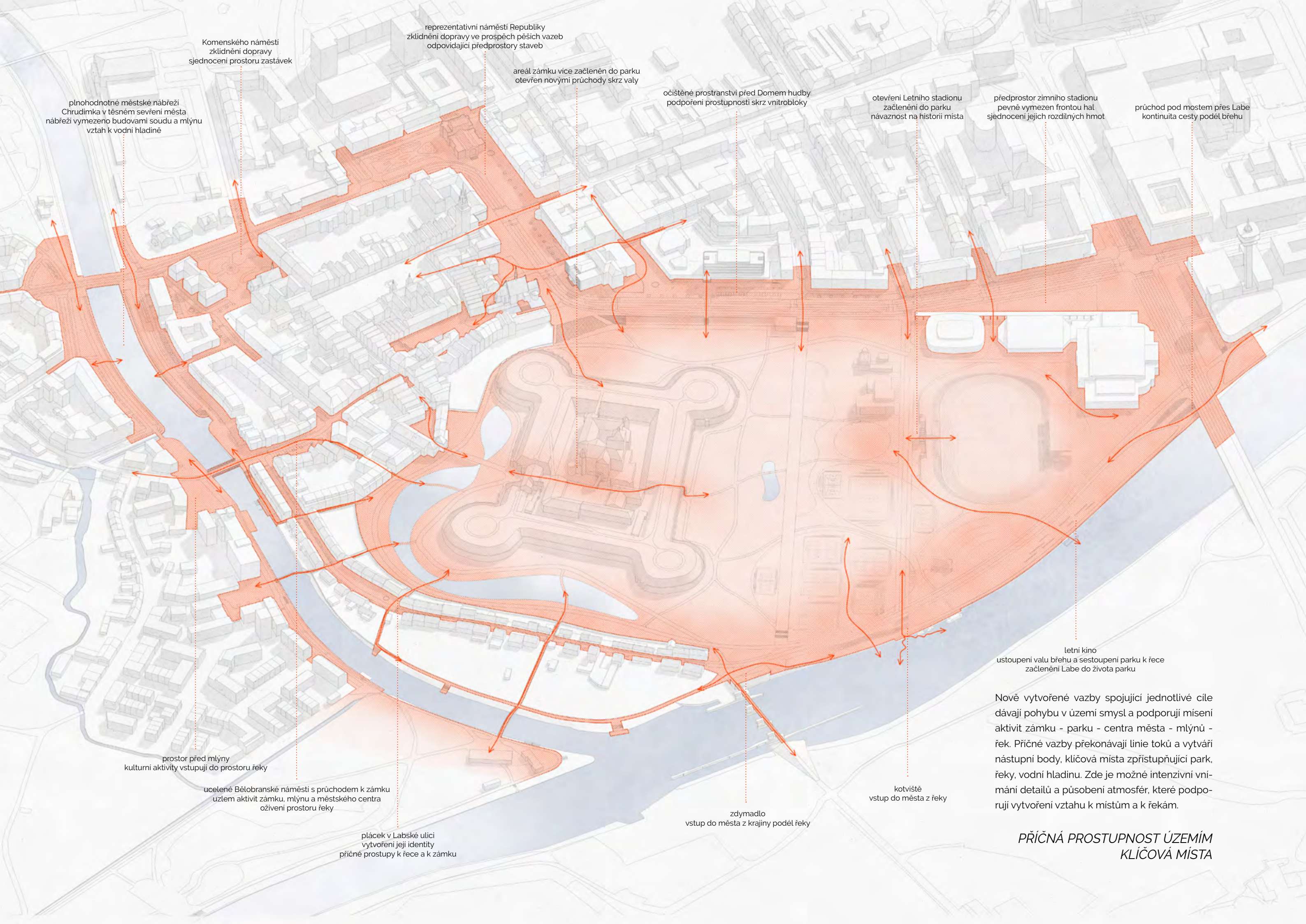
obytná ulice

cesta u vody za zahradami

přirodní charakter břehu

Linie pohybu sledují toky vody (i historické) a vytváří přirozené pěší trasy. Důležité je souvislé a nepřerušované vedení cest v kontaktu s řekou, vodní hladinou. S pohybem dochází k proměnám charakteru a atmosféry v jednotlivých úsecích cesty. Ve směru k centru dochází ke zpevňování a zvyšování obydenosti a ve směru k okraji k postupnému převládání přírodní složky.

POHYB PODÉL ŘEK



Komenského náměstí
zklidnění dopravy
sjednocení prostoru zastávek

reprezentativní náměstí Republiky
zklidnění dopravy ve prospěch pěších vazeb
odpovídající předprostory staveb

areál zámku více začleněn do parku
otevřen novými průchody skrz valy

očistěné prostranství před Domem hudby
podpoření prostupnosti skrz vnitrobloky

otevření Letního stadionu
začlenění do parku
navázání na historii místa

předprostor zimního stadionu
pevně vymezen frontou hal
sjednocení jejich rozdílných hmot

průchod pod mostem přes Labe
kontinuita cesty podél břehu

plnohodnotné městské nábřeží
Chrudimka v těsném sevření města
nábřeží vymezeno budovami soudu a mlýnu
vztah k vodní hladině

prostor před mlýny
kulturní aktivity vstupují do prostoru řeky

ucelené Bělobranské náměstí s průchodem k zámku
uzlem aktivit zámku, mlýnu a městského centra
oživení prostoru řeky

pláček v Labské ulici
vytvoření její identity
příčné prostupy k řece a k zámku

zdyadlo
vstup do města z krajiny podél řeky

kotviště
vstup do města z řeky

Letní kino
ustoupení valu břehu a sestoupení parku k řece
začlenění Labe do života parku

Nově vytvořené vazby spojující jednotlivé cíle dávají pohybu v území smysl a podporují misí aktivít zámku - parku - centra města - mlýnů - řek. Příčné vazby překonávají linie toků a vytváří nástupní body, klíčová místa zpřístupňující park, řeky, vodní hladinu. Zde je možné intenzivní vnímání detailů a působení atmosféry, které podporují vytvoření vztahu k místům a k řekám.

**PŘÍČNÁ PROSTUPNOST ÚZEMÍM
KLÍČOVÁ MÍSTA**



trasa přes atributy města



procházková promenáda



sportovní spojka



trasa přes atributy města



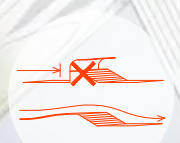
rozlítní vodní plochy



historická alej



stadion součásti parku



rekreační smyčka pojítkem zámeckého ostrova



regulace ohrazení zahrad



sportoviště součásti parku



cesta na Cihelnu



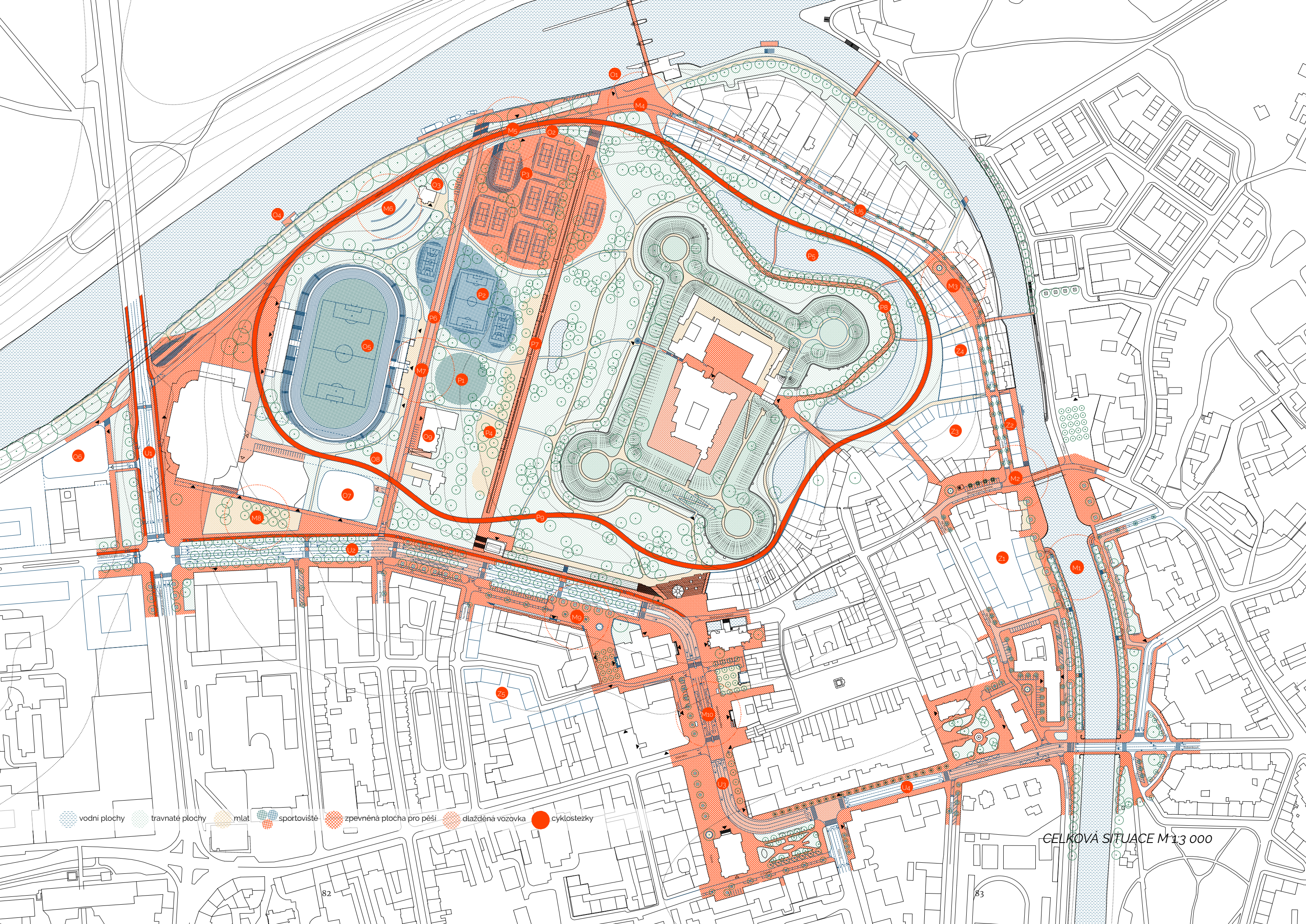
Řešení břehu Labe, jeho zabydlení souvisí se zpřístupněním a proměnou území zeleného klínu. Labe tvoří okraj města se prostřednictvím obývaného parku přimyká k městu a stává se součástí parku.

Zámecký ostrov tvoří sportovně kulturní park vycházející z historie místa a potvrzující cennost území v centru města. Park je společným pojítkem areálu zámku, Letního stadionu a jednotlivých sportovišť, která se vhodným řešením stávají jeho součástí.

ZÁMECKÝ OSTROV







vodní plochy travnaté plochy mlát sportoviště zpevněná plocha pro pěší dlažďená vozovka cyklostezky

CELKOVÁ SITUACE M1:3 000

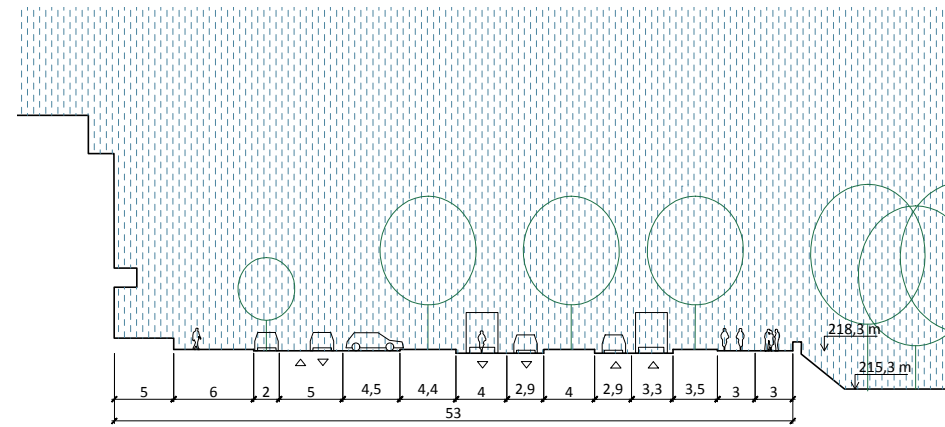
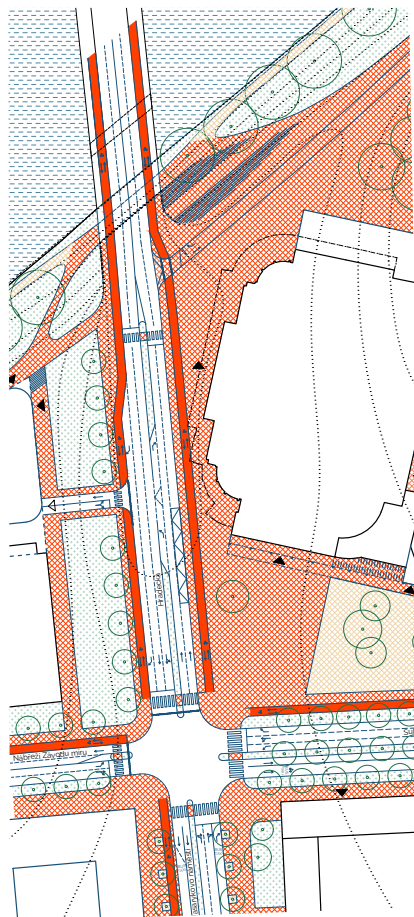
82

83

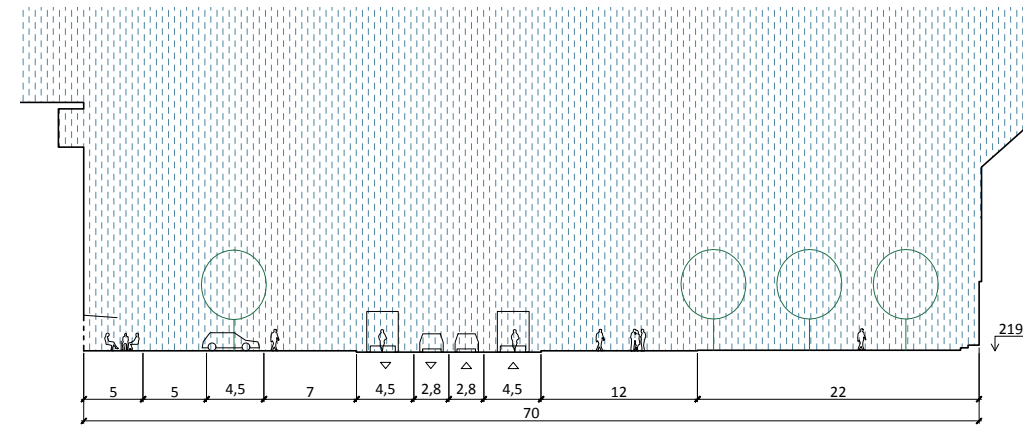
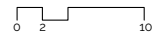
- Z1** Bloková zástavba pětipodlažních bytových domů s ustoupeným posledním patrem. V přízemí umístěn komerční parter především ve vazbě na Vrchlického nábřeží. Do nábřeží orientovány předzahrádky s možností umístění letního posezení. Vnitrobloky soukromé.
- Z2** Řada třípodlažních městských domů ukončující Labskou ulici s převýšeným přízemím otevírajícím se na náplavku. Komerční využití přízemí – restaurace, bary, půjčovny lodí, kol..
- Z3** Doplnění bloku čtyřpodlažními městskými domy s posledním podlažím na straně k zámeckému parku ustoupeným. Soukromý vnitroblok.
- Z4** Doplnění struktury Labské ulice dvoupatrovými řadovými domy se sedlovou střechou, s obytným podkrovím a polozapuštěným suterénem. Přízemí může být využito ke komerčním účelům především v části ve vazbě na nový plácek. Zahrady ukončeny zdí vymezující zámecký park.
- Z5** Zacelení bloku za domem hudby souborem pětipodlažních bytových domů s veřejným prostupným vnitroblokem. Parter možný pro komerční využití.
- O1** Objekt se sjezdem ze zdymadla integrující technologie Malé vodní elektrárny Pardubice a ve směru nad řeku při ukončení parkové promenády kavárnu.
- O2** Objekt tenisového klubu umístěný ve valu. V části k řece je situováno zázemí blízkého kotviště. Součástí je i sportovní bar pro veřejnost orientovaný k centrálnímu kurtu. Řešení tenisových kurtů předpokládá i konání tenisových turnajů jako je Pardubická Juniorka.
- O3** Stávající objekt restaurace zbaven oplocení a integrován do parku. V létě slouží i jako zázemí pro letní kino.
- O4** Sauna na molu nad řekou s možností ochlazení v řece.
- O5** Objekt Letního stadionu je doplněn běžeckým oválem a terénní tribunou a je zpřístupněn až na fotbalový trávník a hlavní tribuny veřejnosti. Stadion je upraven, aby splnil parametry UEFA jako stadion kategorie 2. Objekty u Maratónských vrat sloužící zázemí veřejných sportovišť a konání fotbalových zápasů jsou umístěny v rámci terénního valu tribuny letního stadionu.
- O6** Objekt parkovacího domu u Hradecké ulice využívá terénní hrany při Hradecké ulici. Objekt má dvě podzemní podlaží a tři nadzemní s kapacitou 400 stání. Vjezd i výjezd je umožněn z Hradecké ulice, v případném rozvoji území je možné napojit suterén na další objekty a připojit nový vjezd do ulice Závodu míru. Východ je orientován u vjezdu a při nábřeží Labe, kdy průchod pod mostem umožňuje pohodlné spojení se stadiony při konání sportovních akcí.
- O7** Objekt multifunkční sportovní haly pro veřejnost i pořádání sportovních akcí doplňuje frontu hal ledního hokeje. Představená kolonáda sjednocuje rozdílné hmoty hal. Vstup do malé hokejové haly je přeorientován do předprostoru.
- O8** Objekt jednopodlažního podzemního parkování s kapacitou 150 – 200 míst. Z části umístěn pod terénním valem letního stadionu. Vjezd je integrován do nové sportovní haly z ulice U Stadionu.
- O9** Objekt České správy sociálního zabezpečení je transformován na hotel integrováný do parku s kapacitou cca 100 lůžek a úřad je přemístěn do vhodnější části města.

- U1** Hradecká ulice - Ponechány dva pruhy v každém směru, přidán vjezd do parkovacího domu. Cyklistické stezky provedeny po obou stranách ulice přes Wonkův most.
- U2** Sukova třída – Ponechány dva pruhy v každém směru. Krajiní pruhy vyhrazeny pro autobusovou dopravu a taxi, zrušeny zastávky v zálivu. Ve směru do centra je umožněn průjezd cyklistů ve vyhrazeném pruhu pro autobusy. Podél parku je provedena obousměrná cyklostezka. Mezi ulicemi Sladkovského a Na Hrádku, kde jsou umístěny autobusové zastávky, dochází ke změně povrchu – dlažební kostky, pro posílení příčných vazeb město – park. Ulice je doplněna trojitým stromořadím.
- U3** Náměstí Republiky – Ponechány dva pruhy v každém směru. Krajiní pruhy vyhrazeny pro autobusovou dopravu a taxi, zrušeny zastávky v zálivu. V rozšířených vyhrazených pruzích pro autobusovou dopravu je umožněn průjezd cyklistů přes náměstí a nedochází k přerušení cyklistické trasy. V celém území náměstí je vozovka z dlažebních kostek. V místech přechodů u Grandu dochází ke zvednutí vozovky na úroveň chodníků.
- U4** Jahnova třída – Ponechán stávající stav rozčlenění vozovky, kladen důraz na bezpečné provedení cyklistů zúženými úseky ulice pomocí vyhrazeného pruhu pro cyklisty. Prostor ulice ve vazbě na Komenského náměstí a zastávky MHD je vydlážděn.
- U5** Labská ulice – Zrušen jednosměrný provoz, pro ulici platí předpis zóna 30 a vjezd je umožněn dopravní obsluze a cyklistům a tím je posílen charakter obytné ulice. Změna dopravy vychází z předpokladu vybudování severovýchodní tangenty města. Ulice svým charakterem umožňuje plynulé pokračování nábřežní promenády podél Chrudimky v místě, kde není umožněna cesta podél vody. V části ulice s nově navrženou zástavbou je umožněn obousměrný provoz i podélné parkování. Ve stávající struktuře je nutné pro provedení stromořadí a parkovacích stání vždy ulici lokálně zjednosměrnit. Cyklistům je umožněn průjezd obousměrně. Ulice dále pokračuje podél Labe, kde se spojuje s parkovou smyčkou a promenádou podél Labe a vyúsťuje do Hradecké ulice.
- P1** Travnaté prostranství před stadionem s pravidelnou údržbou, možnost sportování mimo hřiště (frisbee, joga...)
- P2** Multifunkční sportoviště s umělým povrchem 2 x hřiště o rozměrech 18 x 36,5 m a 1 x hřiště 40 x 60 m
- P3** Tenisové kurty 10 x krut pro čtyřhru.
- P4** Stávající relaxpark pro děti i dospělé.
- P5** Podzámecký biotop navazující na stávající Podzámecký potok.
- P6** Ulice U Stadionu – Zrušena parkovací funkce ulice. Ulice slouží hlavně cyklistům a pěším ve vazbě město – zdymadlo – Cihlena/univerzita a obsluhuje veřejná sportoviště a je sportovní paralelou ve srovnání se stávající parkovou procházkovou promenádou v Tyršových sadech.
- P7** Stávající podzámecká promenáda
- P8** Stávající historická alej.
- P9** Rekreační smyčka – cesta obepínající zámecký ostrov, užívána pro chůzi, běh, bruslení, jízdu na kole.
- M** Klíčová místa - popsány v následující části portfolia

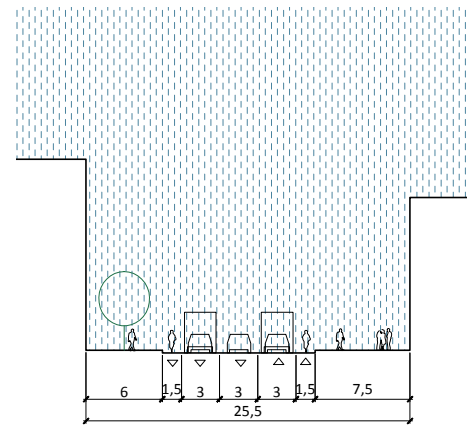
LEGENDA - POPIS



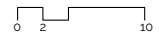
2 - Řez Sukovou třídou v úseku u Domu hudby



3 - Řez v úseku náměstí Republiky



4 - Řez Jahnovou třídou



Hrana změny povrchu na dlažbu v prostoru zastávek, podpoření pěších vazeb ve směru města a parku.

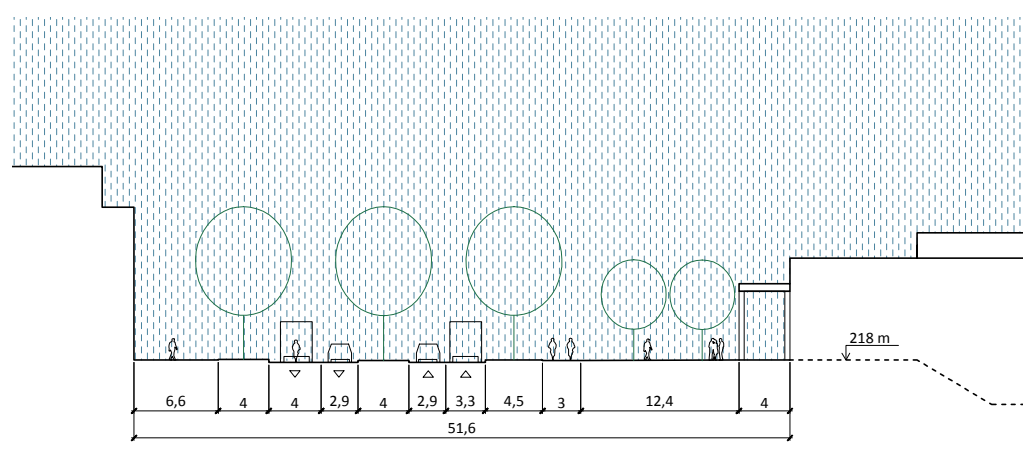
Hrana změny povrchu na dlažbu při vjezdu do centra města. Cyklisté ve směru z centra přejíždí na cyklostezku vedoucí podél parku.

Hrana změny povrchu na dlažbu při vjezdu do centra města. Cyklisté přejíždí do vyhrazeného pruhu pro MHD.

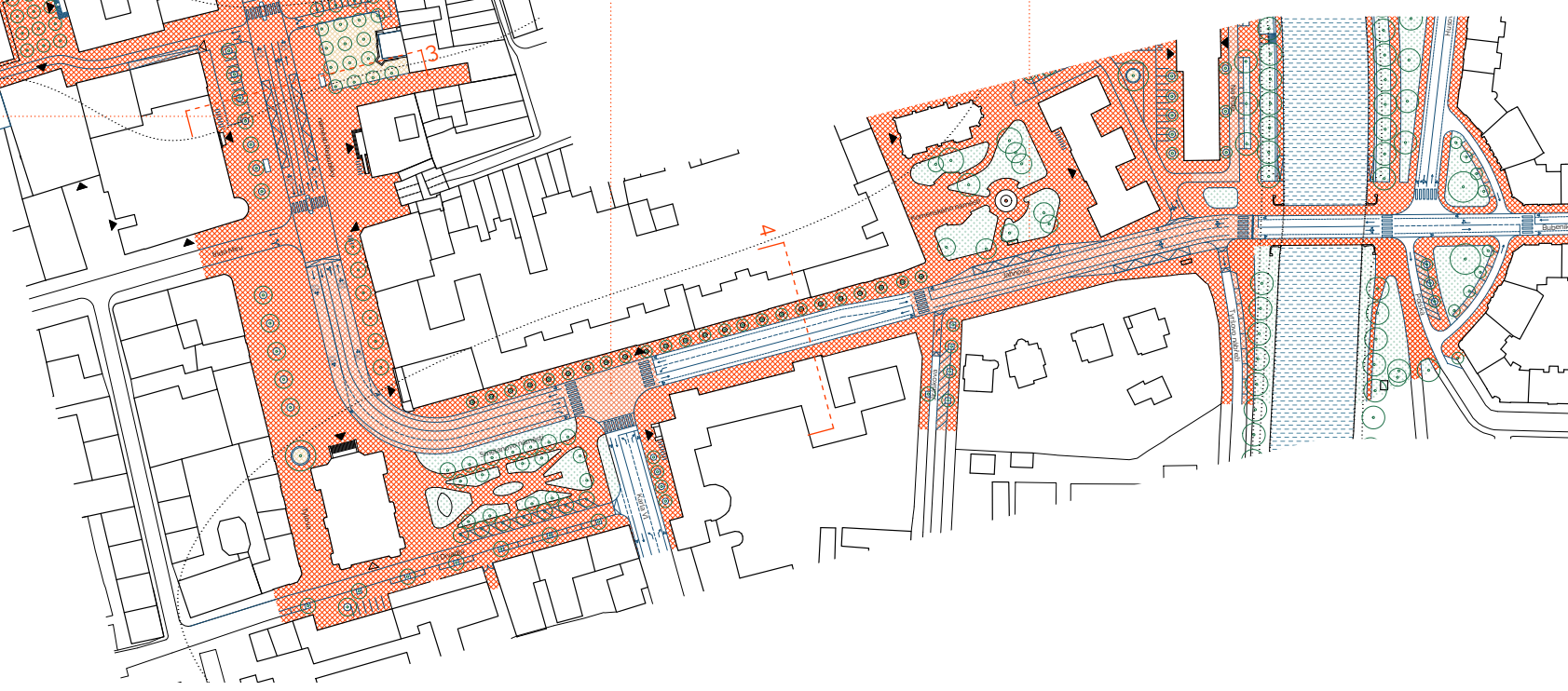
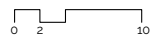
Sjednocení povrchu vozovky s povrchem náměstí (dlažba) - vymezení prostoru autobusových zastávek. Cyklisté provedení úsekem ve vyhrazeném pruhu.

Čtyřpruhý úsek Sukovské třídy je doplněn trojitým stromořadím. Krajní pruhy jsou vyhrazeny MHD a taxi, ve směru do centra mohou být využívány i cyklisty. Podél parku je vedena cyklostezka navazující na stezku na nábřeží Závodu Míru a Wonkové mostě. Středový pruh je zcezen a tím je podpořeno přecházení chodců.

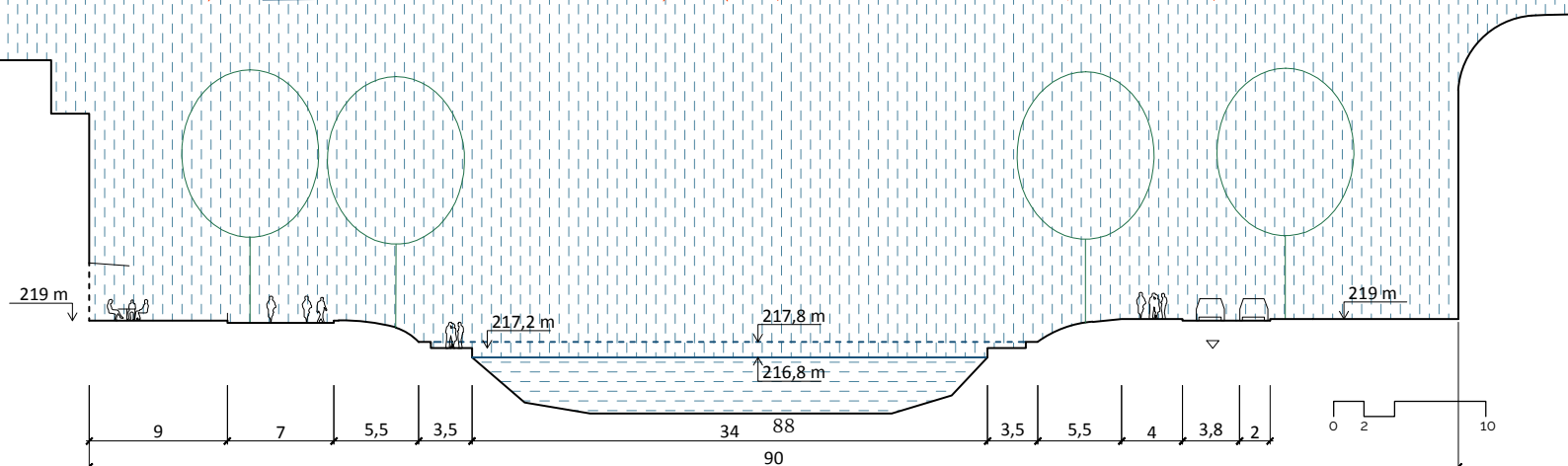
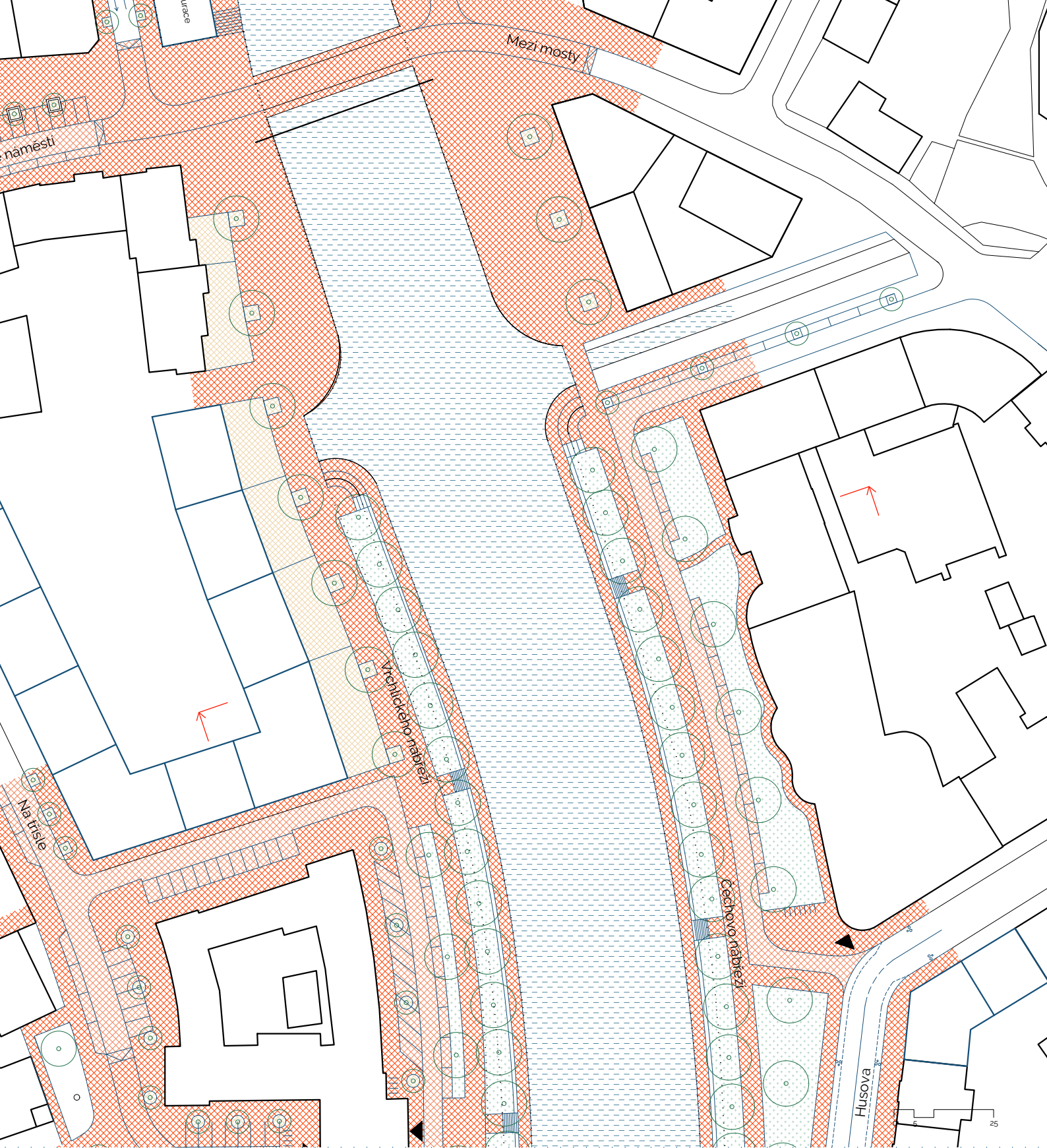
Mezi přechody na náměstí Republiky dochází ke zvednutí vozovky na úroveň chodců pro podpoření pěších tras. Autobusové zastávky jsou v rámci vyhrazeného jízdního pruhu. Cyklisté projíždí ve vyhrazeném pruhu pro MHD, v místech zastávek je pruh rozšířen na 4,5 m.



1 - Řez Sukovou třídou v úseku u sportovní haly



MĚSTSKÁ TŘÍDA



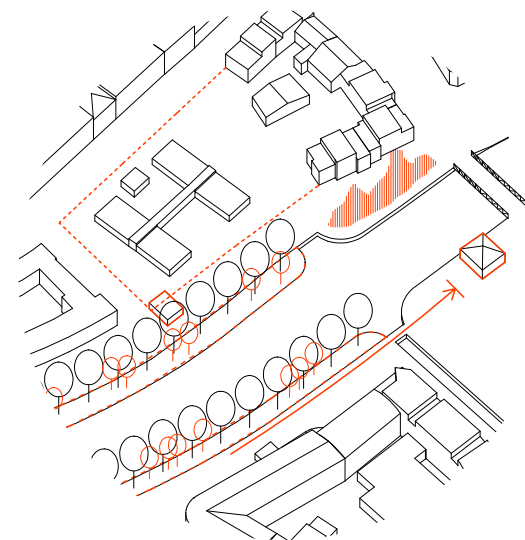
NÁBŘEŽÍ CHRUDIMKY

M1

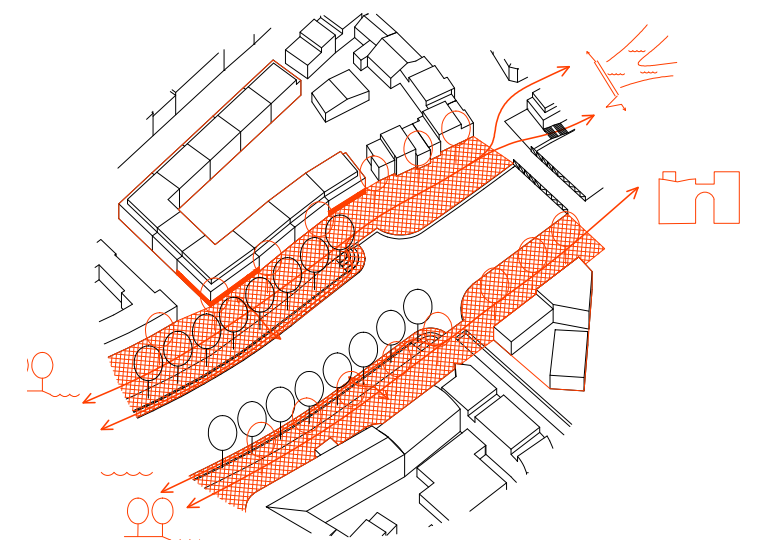
Chrudimka v těsném sevření města vymezena dominantními budovami soudu a mlýnů se stává plnohodnotným městským nábřezím.

Na levém břehu je doplněna bloková zástavba s parterem otevírajícím se k řece. Břehy jsou očištěny od rušivých staveb a náletové zeleně.

V úrovni ulice je vedena po obou březích stezka/promenáda pro chodce a cyklisty, v úrovni hladiny vody je umístěna náplavka s hranou na sezení. Břehy jsou doplněny dvojitým stromořadím. Stromy vyrůstají z travnatého valu břehu, který umožňuje intenzivnější kontakt ulice s náplavkou.



očištění břehů, doplnění fronty domů.



definování prostoru nábřeží, aktivní parter, prolínání úrovní promenády a náplavky

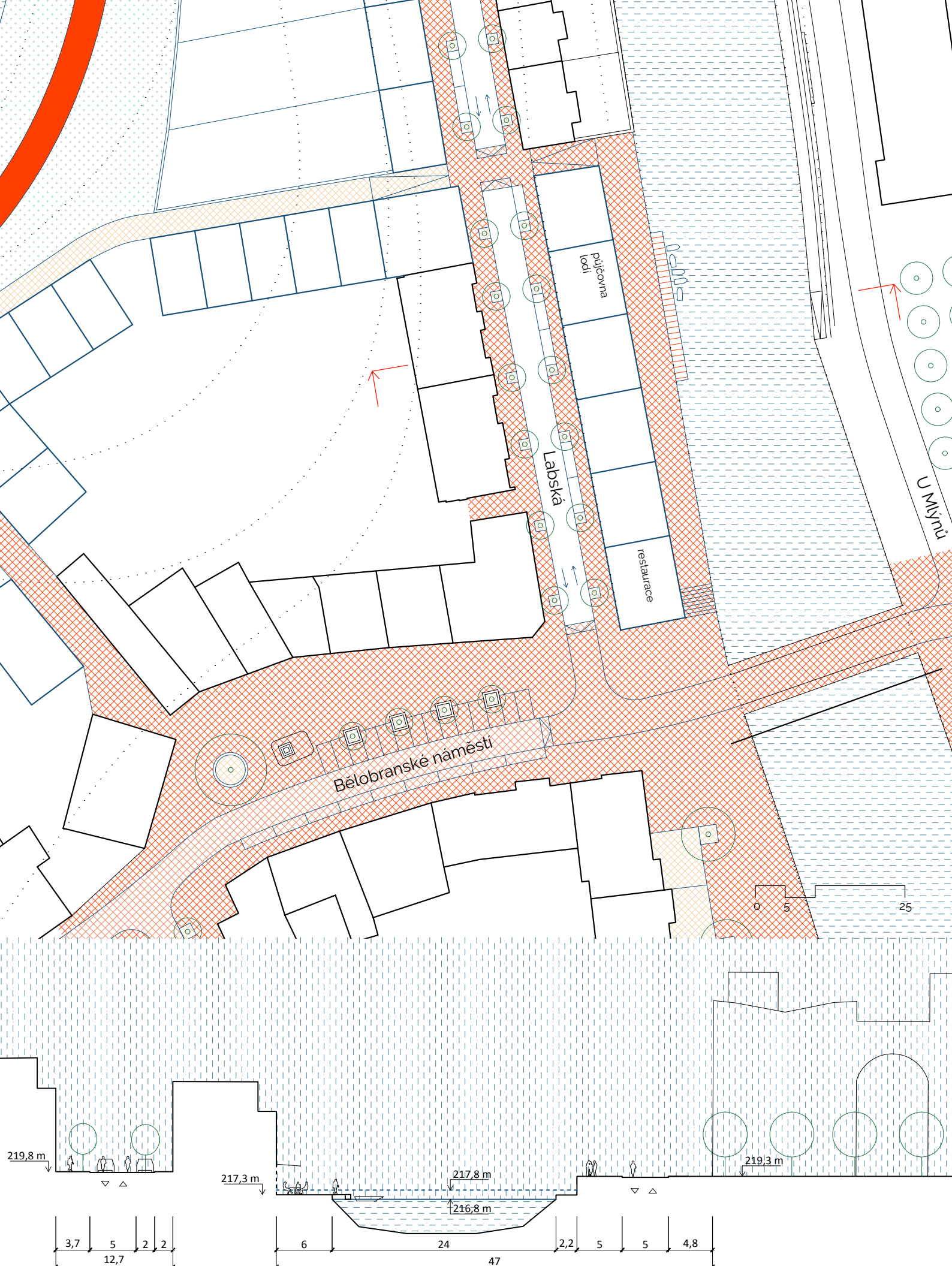


odstranění náletu a rušivých staveb - výhled na budovu mlýnů vedení promenády pod klenbou stromů, zpevnění břehu náplavkou



otevření prostoru předmostí, pokračování listnatým stromořadím doplnění fronty domů, přiblížení se k hladině náplavkou



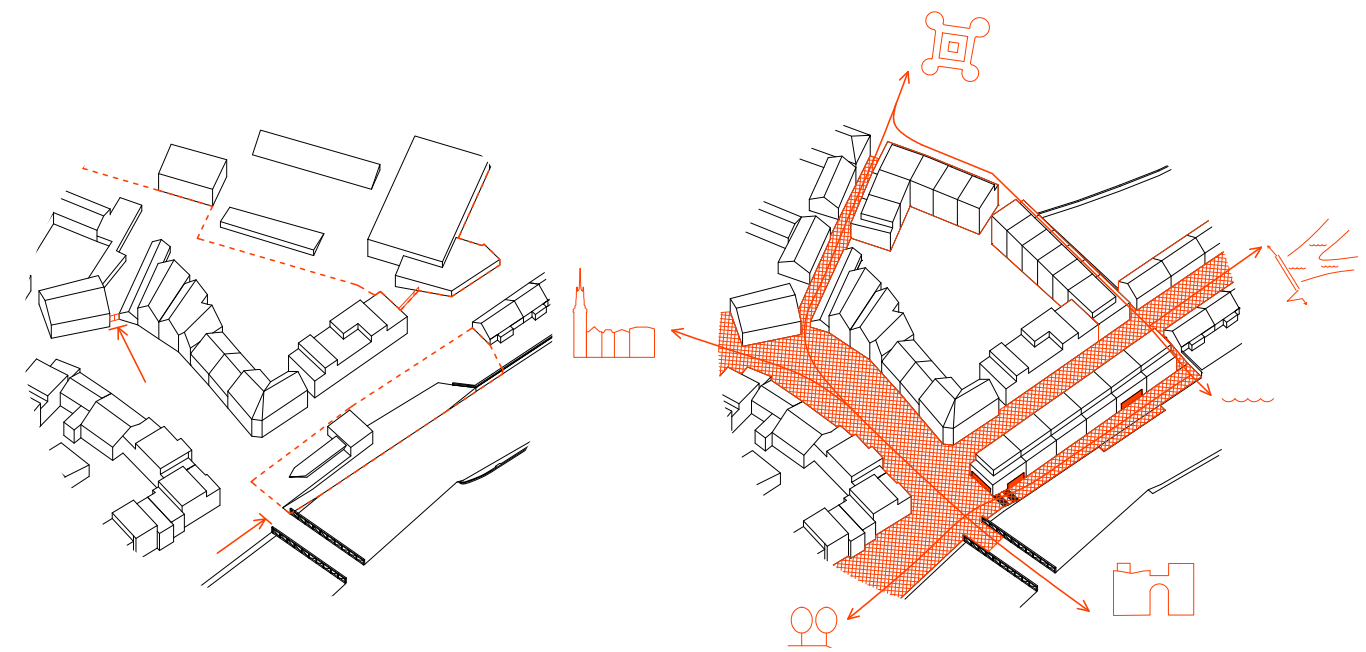


BĚLOBRANSKÉ NÁMĚSTÍ

Místo je uzlem aktivit zámku, mlýnů a historického centra, které se zde mísí na náplavce u řeky Chrudimky a v prostoru Bělobranského náměstí.

Promenáda zde sestupuje na náplavku pod nově navrženou řadu městských domů. Domy se k řece otevírají parterem a vzhledem k umis-

těné půjčovně lodí ožívá i prostor řeky, do kterého mohou vstupovat i alternativní aktivity mlýnů jako například podium na vodě. Bělobranské náměstí je směrem k řece uceleno a v jeho rohu je vytvořen nový průchod k zámku, čímž vzniká atraktivní cesta mezi zámkem a Automatickými mlýny.



nepřístupná náplavka u Chrudimky
tenisový areál blokující přístupnost

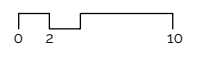
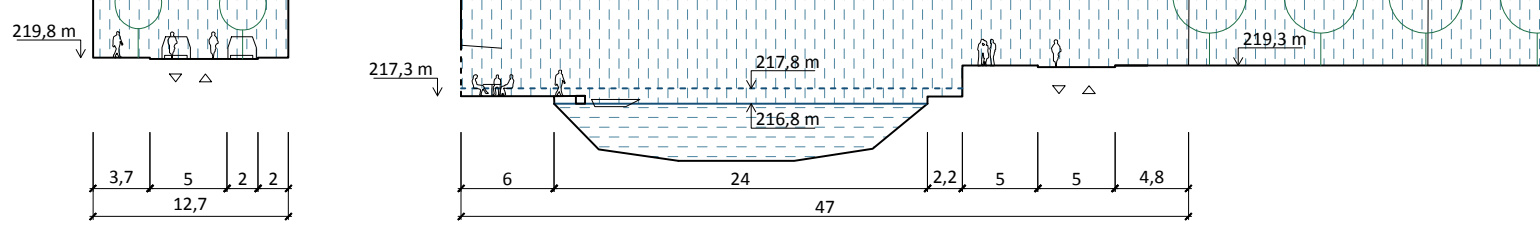
definování prostoru náměstí, Labské ulice a řeky Chrudimky
vytvoření nových přístupů a vazeb mezi zámkem, mlýny a řekou



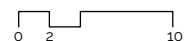
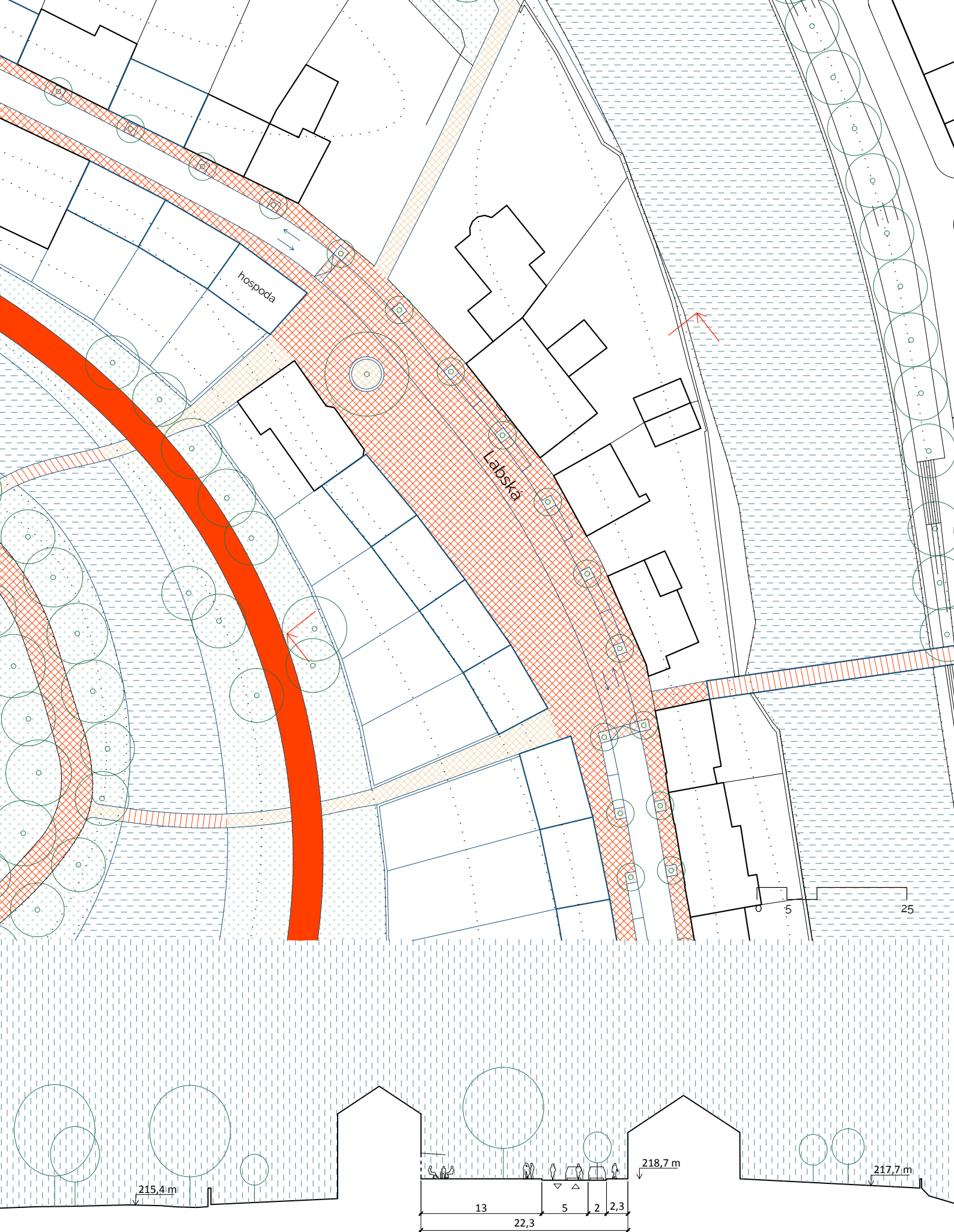
zpřístupnění náplavky, doplnění Labské ulice



regulace parkování, nový průchod k zámku





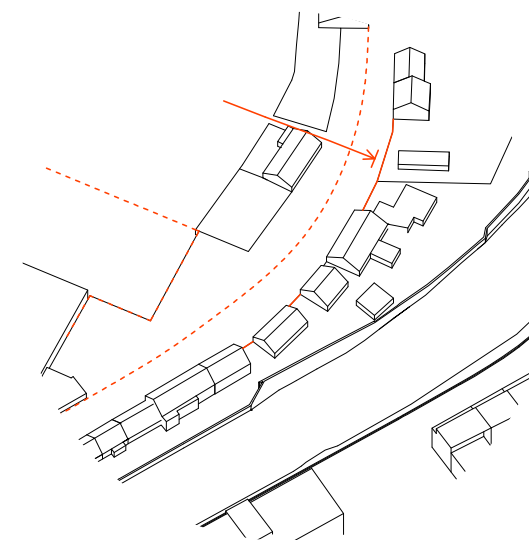


LABSKÁ ULICE

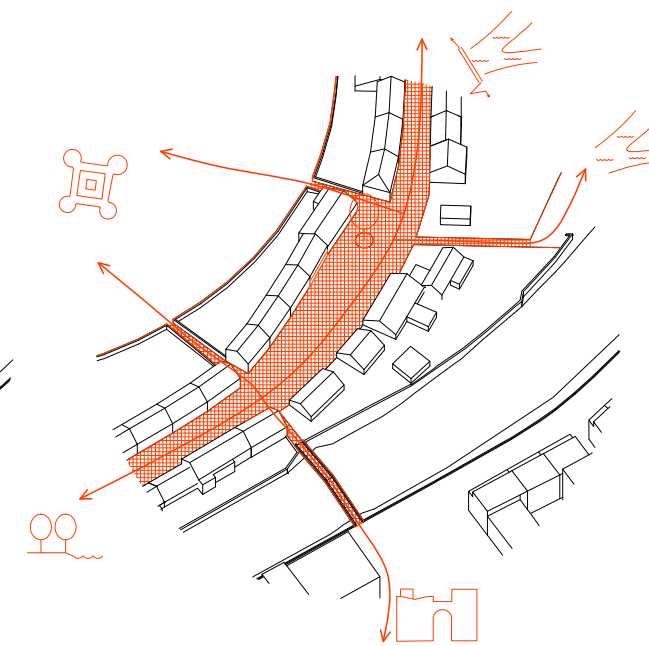
Charakter obytné ulice udáván pláčkem v jejím ohybu a mísením jejich obyvatel, cyklistů projíždějících na kole a návštěvníků města.

Ulice se promění dostavbou proluk a omezením průjezdné dopravy. Ulice je obousměrná a je určena dopravní obsluze a cyklistům projíždějícím od zdymadla podél Chrudimky městem. Ulice

je ožívována i plynulým pokračováním pěší trasy podél Chrudimky v úseku, kde je břeh nepřístupný. Její dlouhý charakter je rozrušen novými průchody k řece a do podzámeckého parku, kde se v kontrastu se sevřenou ulicí otevře volný prostor. Do plácku ústí čtyři pěší průchody, z nichž jeden vede na most přes řeku Chrudimku ústící do prostoru za Automatickými mlýny.



rozpadající se Labská ulice
tenisový areál blokující prostupnost, chybějící vazba na řeku



definování prostoru Labské ulice a plácku
vytvoření nových prostupů a vazeb mezi zámekem, mlýny a řekou

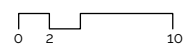
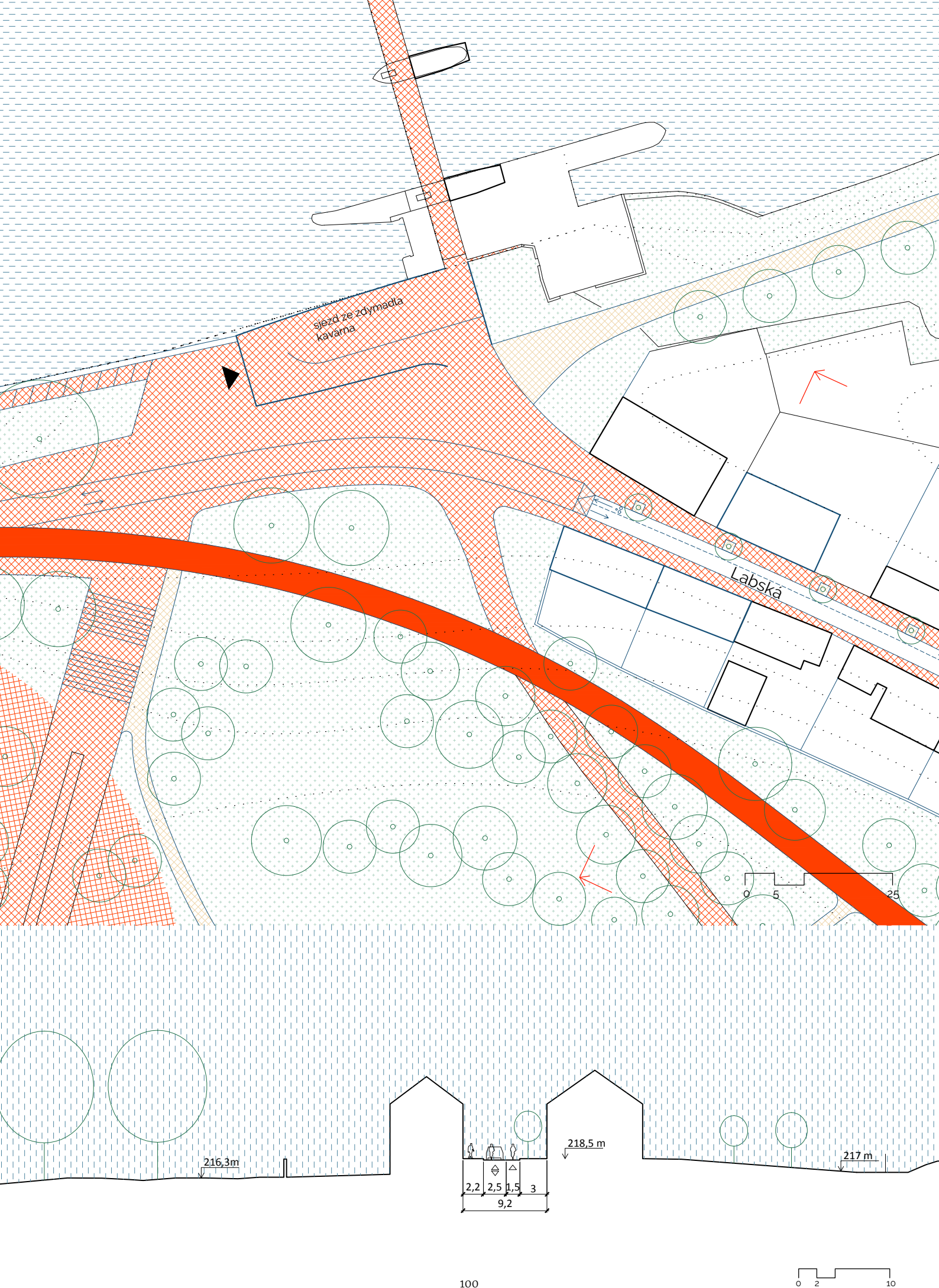


regulace dopravy v ulici, doplnění zástavby,
vytvoření lokálního centra ulice



regulace dopravy v ulici, doplnění zástavby



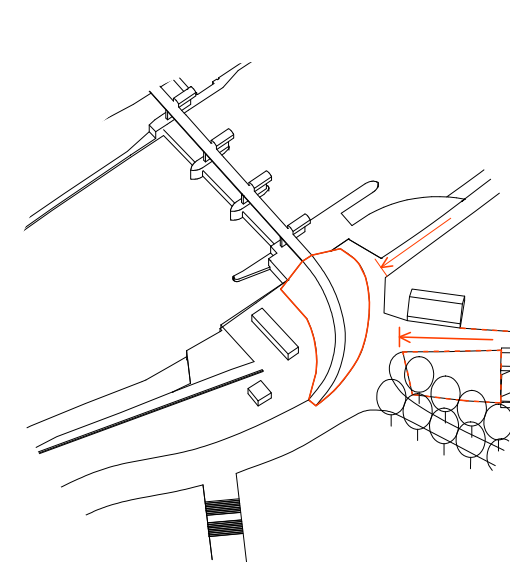


ZDYMADLO

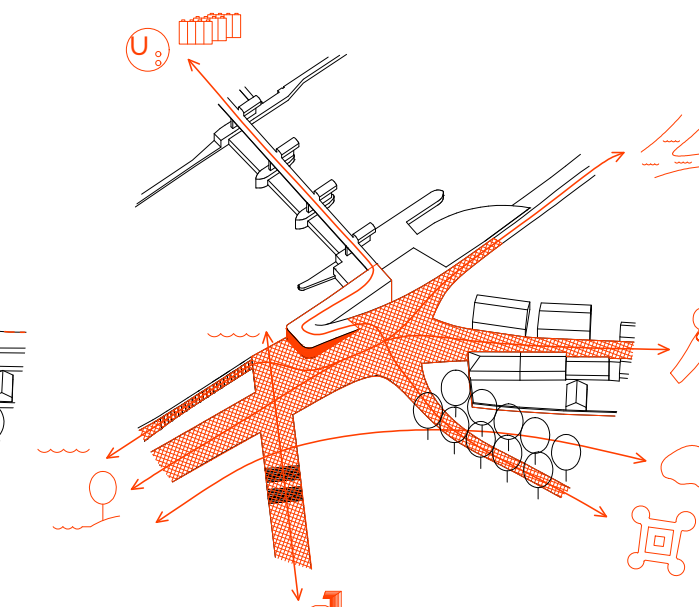
Místo je charakterizováno od nepaměti neměnným vstupem do města z volné krajiny rozprostírající se při řece Labi.

Lávka nad zdymadlem umožňuje rozhled na řeku a jejich soutok, přes podzámecký park na zámek a na město. V místě vyústění sjezdu ze zdymadla se schází několik cest - pěšina vedoucí

ci za zahradami podél Chrudimky navazující na cestu u hladiny Labe, Labská ulice, historická alej vedoucí k zámku, parková promenáda a rekreační smyčka obepínající zámecký ostrov. Místu je přikládána důležitost, a tak je zde umístěno zázemí pro návštěvníky s kavárnou nad řekou Labem sloužící jako sjezd ze zdymadla a ukončující parkovou promenádu.



potlačení valu pro překonání výškových rozdílů



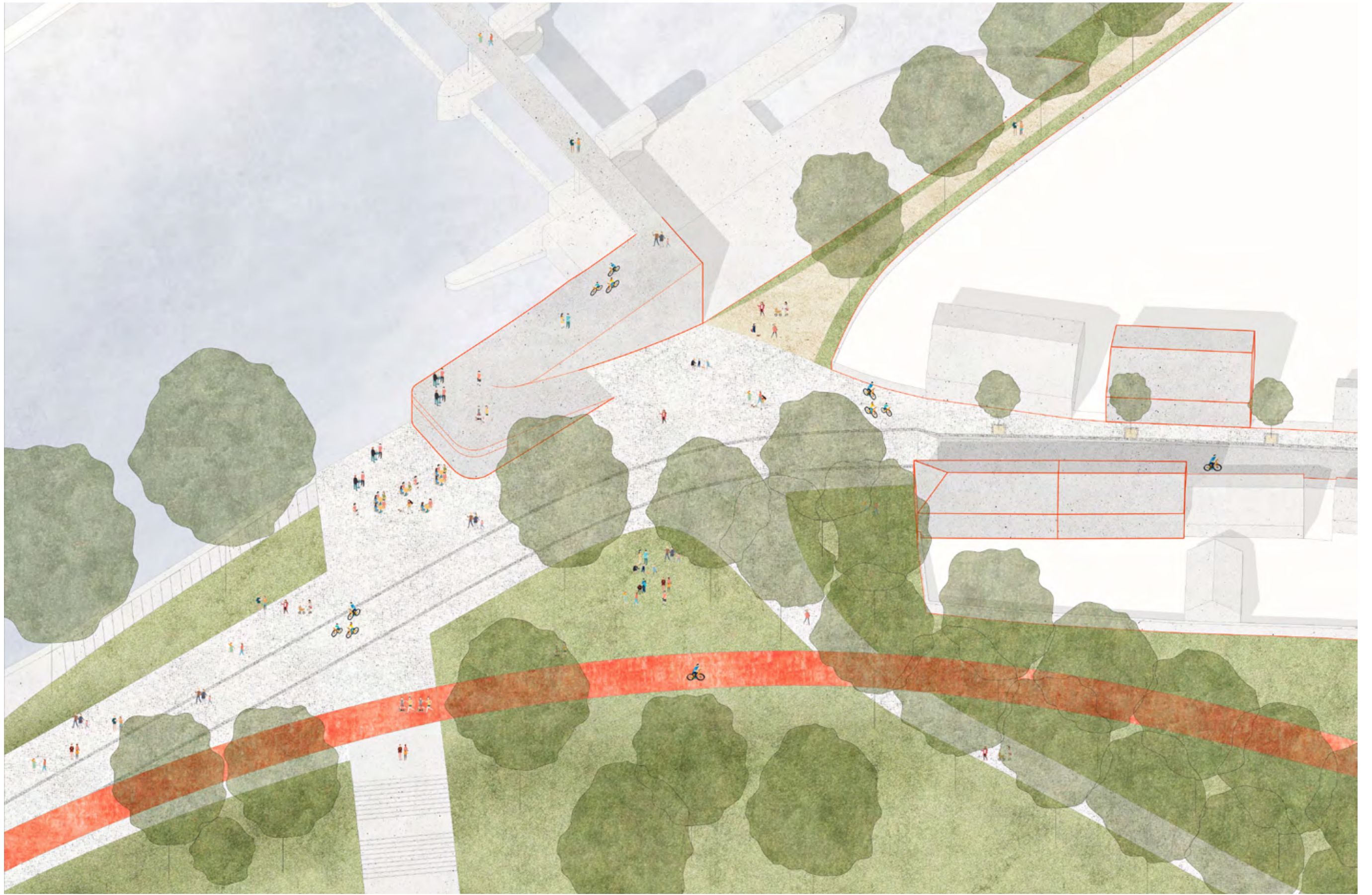
vytvoření prostoru pro vstup do města
uspořádání sbíhajících se cest



úprava sjezdu ze zdymadla
reorganizace vedení cest

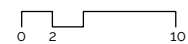


očistění území



TENISOVÝ KLUB

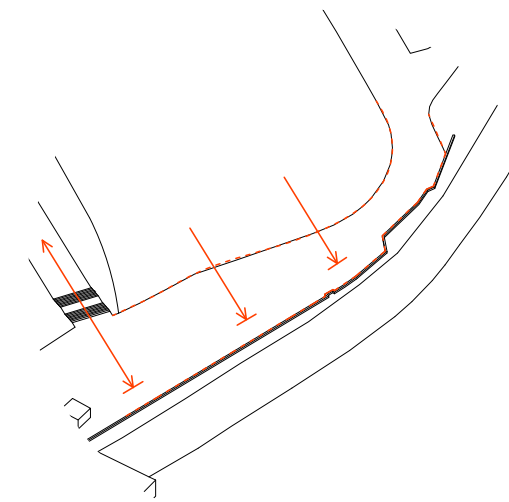
M5



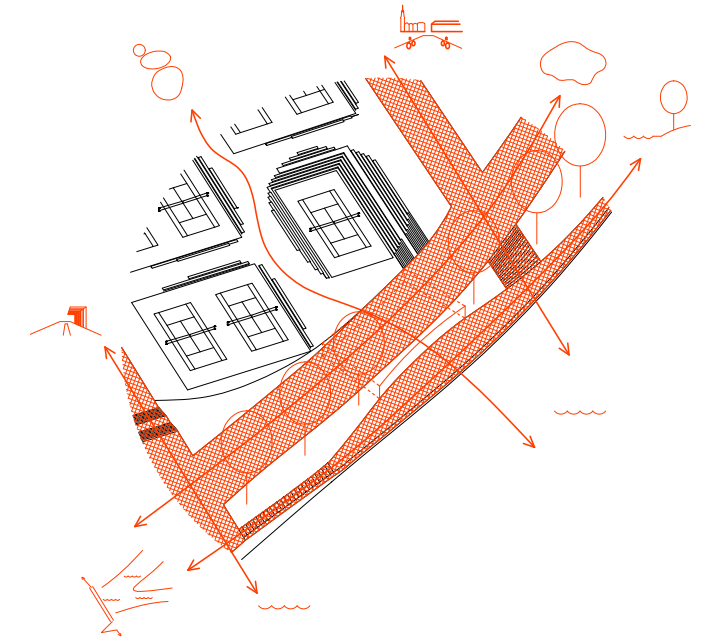
U tenisových kurtů dochází ke kontaktu cesty vedoucí podél břehu se sportovním charakterem části parku.

Tenisové kurty jsou rozmístěny tak, aby byly v kontaktu s úrovní stávající parkové promenády, s úrovní ulice U Stadionu a v návaznosti na hladinu Labe. Tenisový areál se tak stává součástí

parku, který je tím doplněn o děje. Terasovitým uspořádáním vystoupají kurty na výškovou úroveň historické hráze - ulice U Stadionu. Z té se sestoupí přes tribuny centrálního kurtu k objektu tenisového klubu jehož prostřednictvím prochází serie sportovišť skrz val k řece. Na straně u řeky je umístěno kotviště výletních lodí, jímž je pomyslně ukončena sportovní ulice U Stadionu.



bezcharakterní val břehu řeky
rozlehlé neuchopitelné plochy



definování prostoru promenády a cesty u vodní hladiny
rozčlenění pláně kurtů, pokračování sportovišť skrz tenisový klub k řece

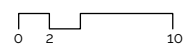
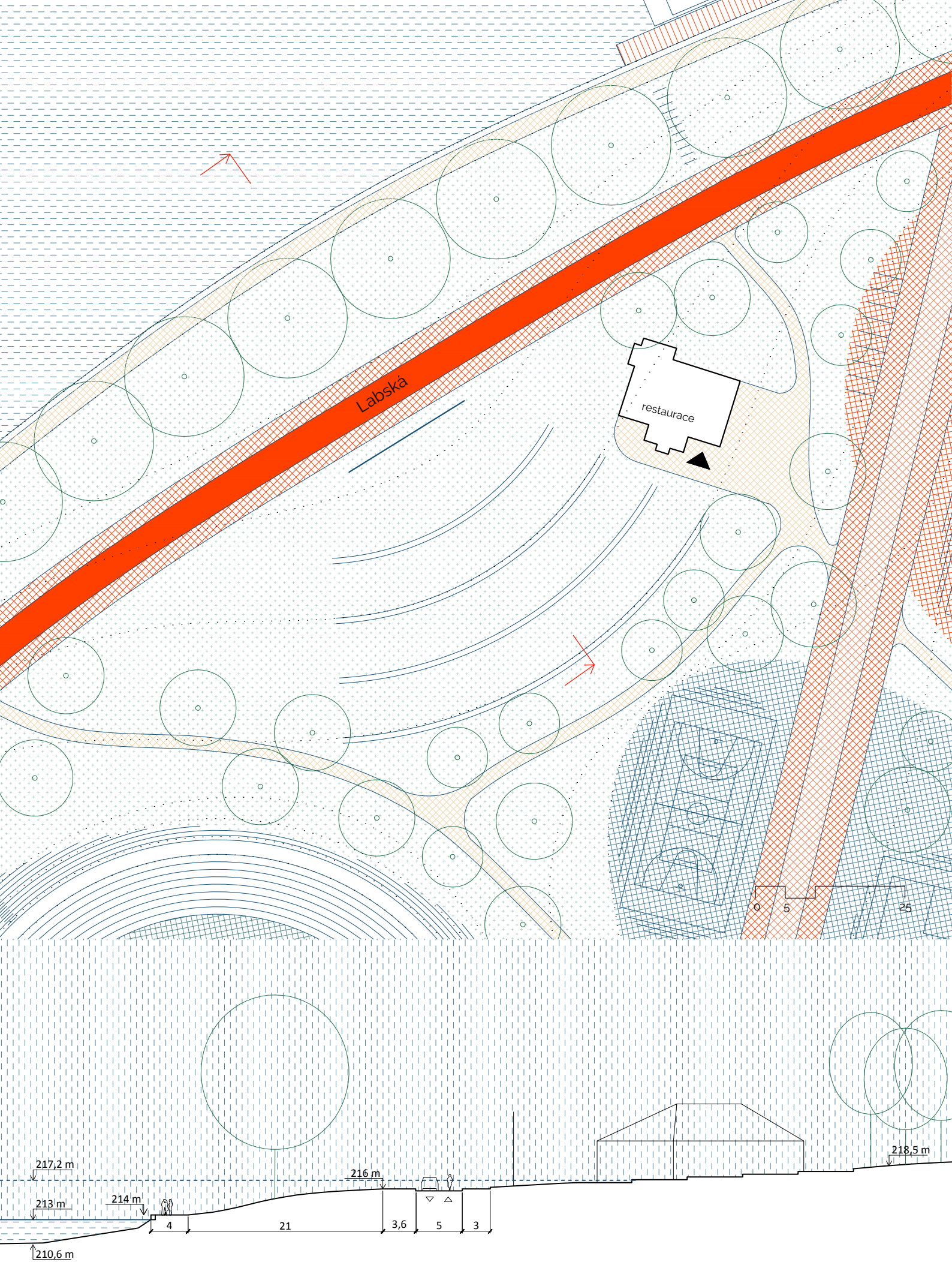


zásah do valu břehu Labe



rozčlenění pláně
překonání výškových úrovní



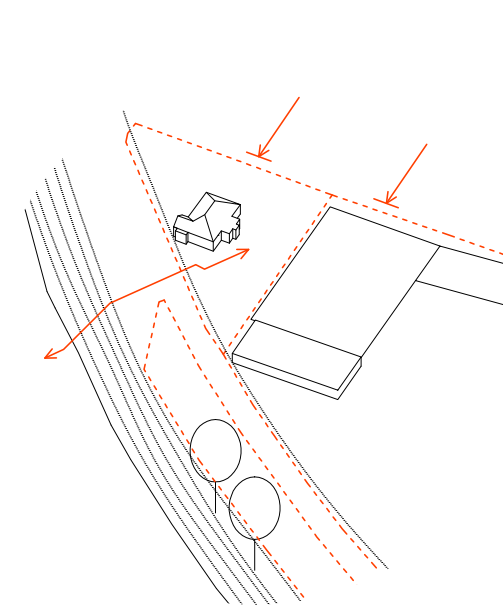


LETNÍ KINO

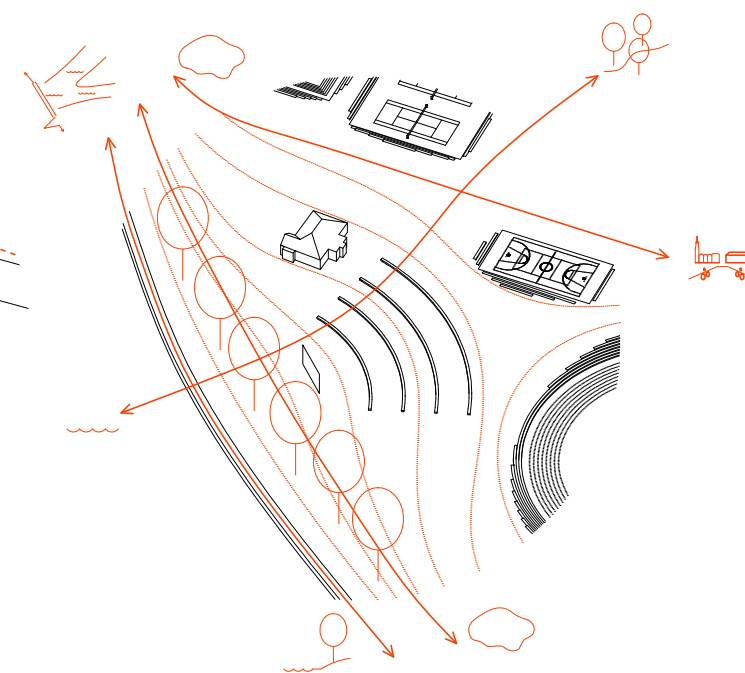
Místo charakterizuje nejintenzivnější zapojení Labe do struktury parku, města a nočního života kolem domku s restaurací a v letním kině za teplých letních nocí.

Letní kino je umístěno do ustoupeného valu břehu Labe, který tak může pozvolně sestupovat

k vodní hladině a dochází tak k začlenění Labe do parku. Výška valu zároveň vytváří vyvýšenou úroveň ze které se sestupuje do tribun Letního stadionu. Domek s restaurací slouží přes léto jako zázemí kina, které v odlehlější části parku nenarušuje noční klid města. Podél břehu je navázáno na stávající stromořadí.



domek s restaurací je zapadlý za valem
bariéra areálu sportoviště, val využíván jako parkoviště



odsunutí valu, vytvoření nálevky letního kina
park sestupuje k řece, Labe se stává součástí parku

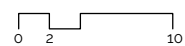
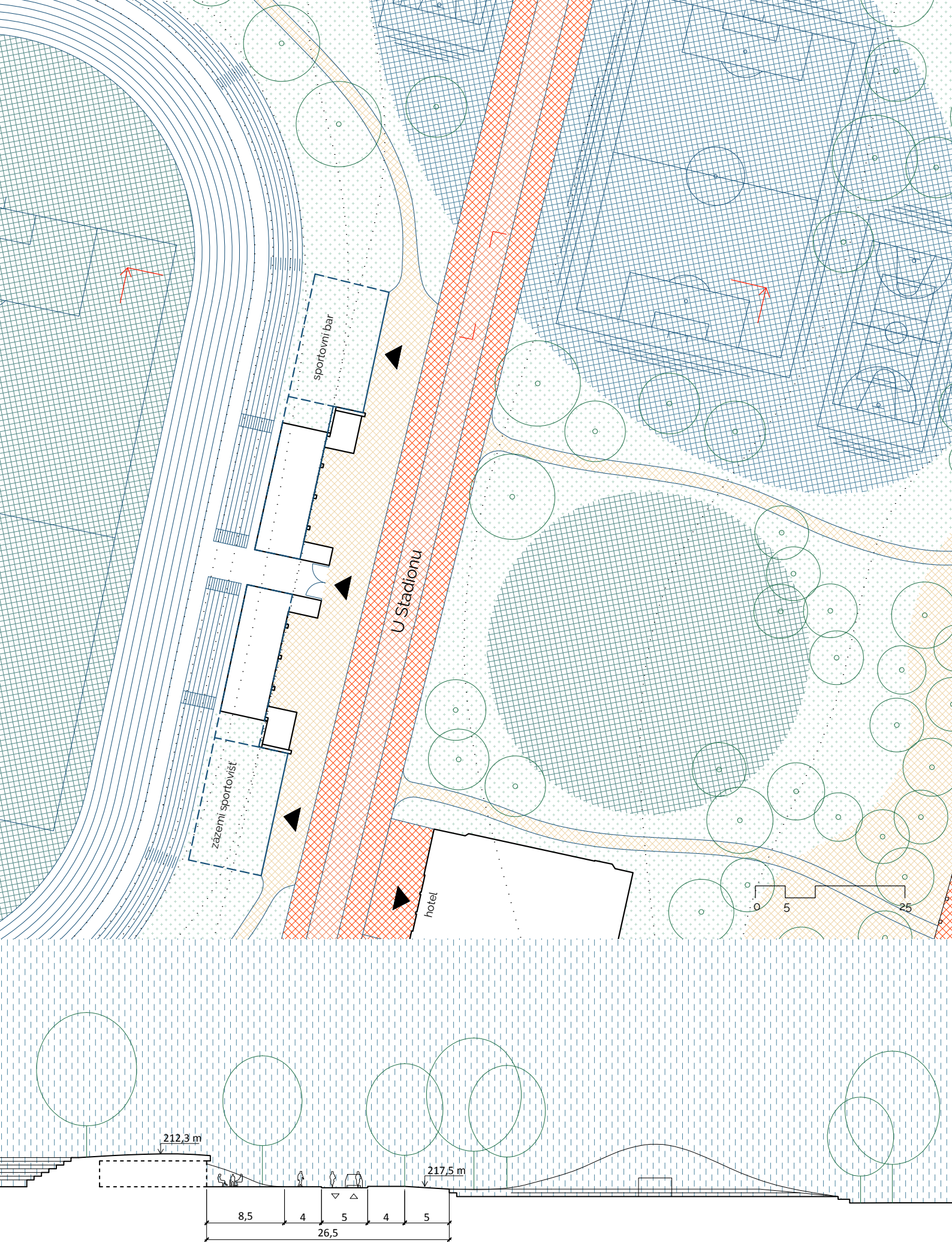


regulace parkování
otevření areálu Letního stadionu



regulace parkování, zapojení restaurace do parku
otevření areálu Letního stadionu



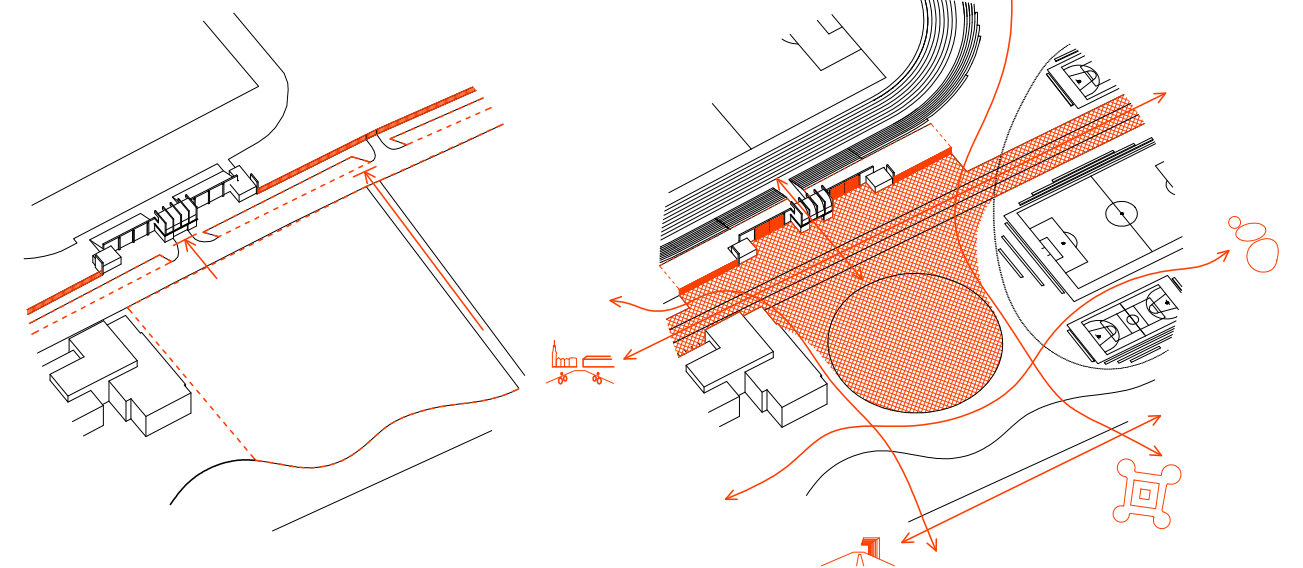


MARATÓNSKÁ VRATA

Maratónská vrata jsou symbolem sportovní části parku a odkazem na historický vývoj místa a stávají se centrálním bodem veřejných sportovišť.

Udržovaným travnatým prostorem před Maratónskými vraty začíná série sportovišť zahrnující i areál tenisových kurtů. Hřiště jsou materiálově vymezena a sjednocena oproti parku.

ale zároveň nesnižují jeho prostupnost a jsou do něho přirozeně začleněny. Letní stadion je vraty otevřen veřejnosti a je doplněn o běžecký ovál a tribuny zapuštěné v terénním valu. Pouze hlavní tribuny a fotbalová hrací plocha je ponechána uzavřená. Při ulici U Stadionu v prostoru Maratónských vrat a pod valy tribuny je umístěno zázemí sportovišť a sportovní bar.



bariéra areálu stadionu, ulice využívaný jako parkoviště bezcharakterní plán

začlenění areálu stadionu do parku aktivace prostoru maratónských vrat

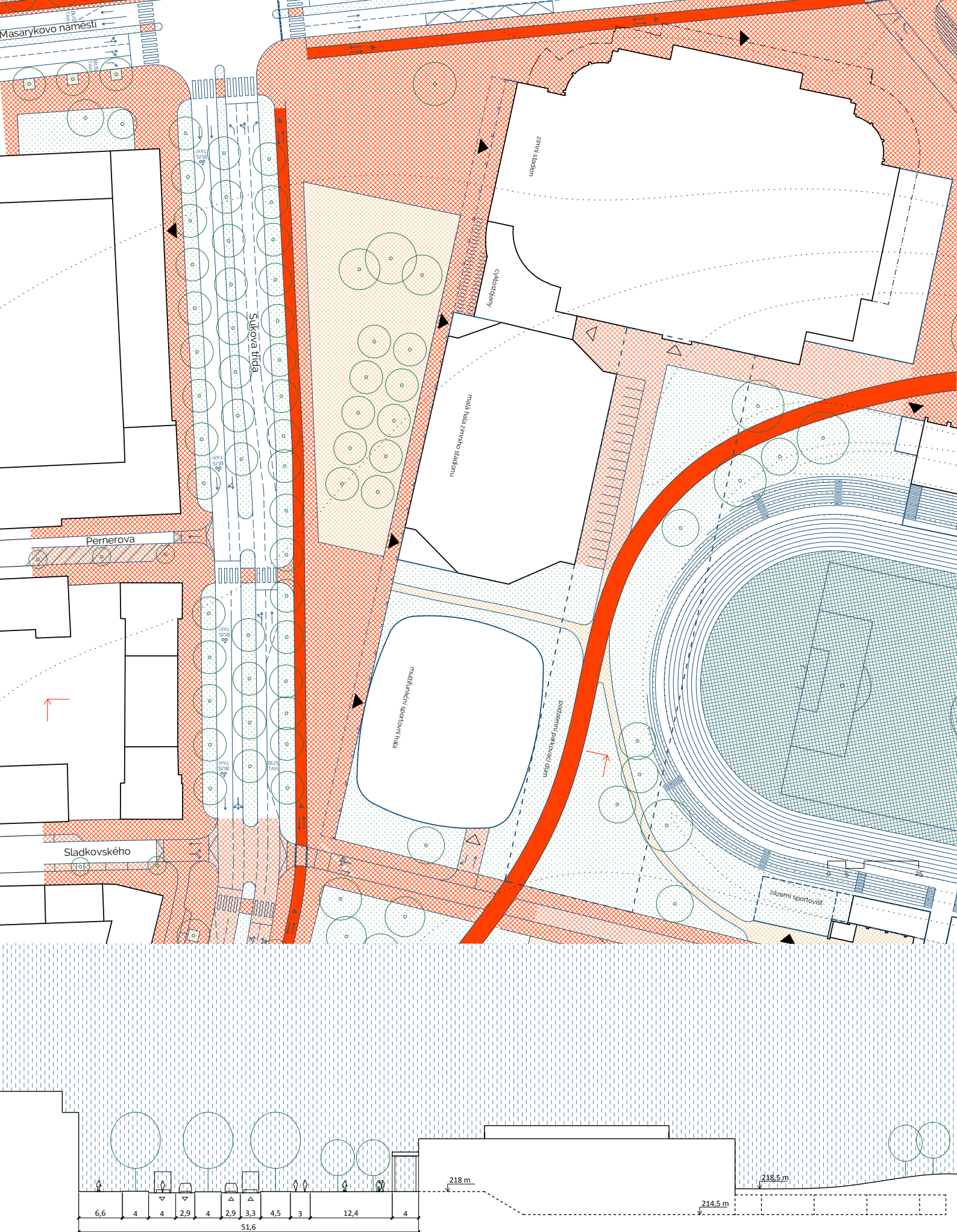


změna charakteru ulice rozčlenění pláně, otevření Letního stadionu



otevření Letního stadionu využití prostoru Maratónských vrat



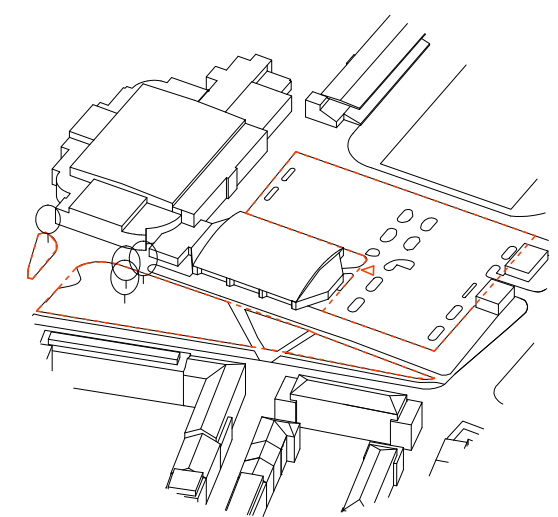


ZIMNÍ STADION

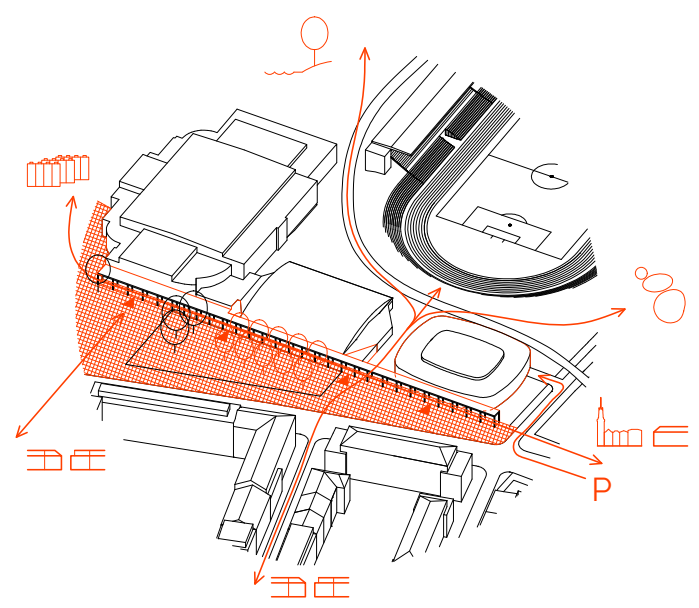
Prostranství před zimním stadionem sloužící ke shromažďování návštěvníků udává fronta velkých hmot hal spojených kolonádou

Haly zimního stadionu jsou doplněny o třetí objekt multifunkční sportovní haly, která je ve vazbě na veřejná sportoviště. Rozdílné hmoty hal jsou sjednoceny kolonádou navazující na pří-

moou linii Sukovy třídy. Předprostor hal je očištěn, povrchově sjednocen a je vytvořen adekvátní rozptylový prostor. Samostatné vstupy do malé haly jsou přeorientovány do nového prostranství. V rámci nové haly je z ulice U Stadionu umístěn vjezd do podzemních garáží, částečně zahrnutých pod valy Letního stadionu, sloužící potřebám sportovišť i stadionu.



*extenzivní plochy pro parkování, nekoncepčně řešený předprostor stadionu
nehodná orientace vstupu do malé haly*



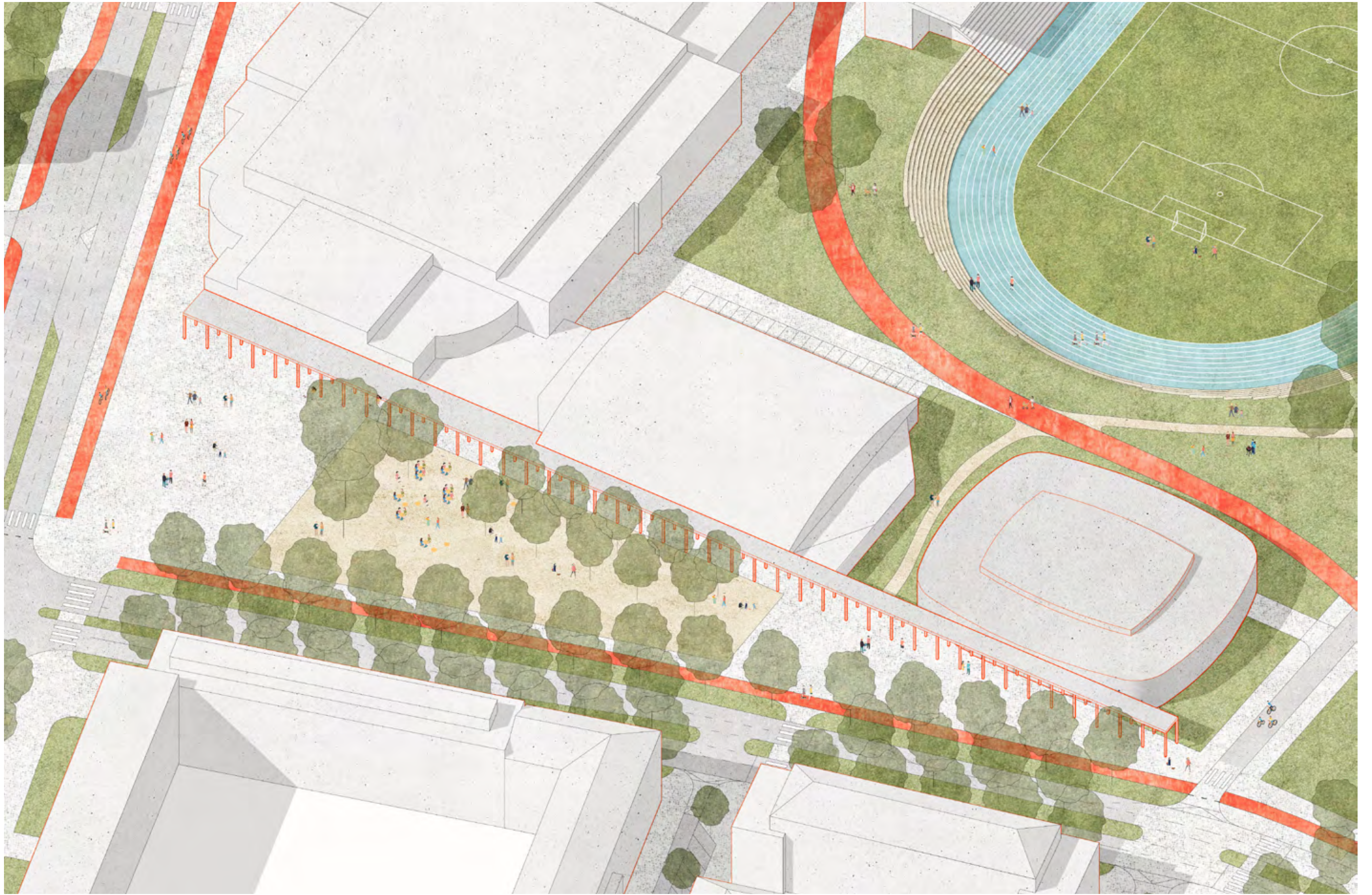
*doplnění fronty sportovní haly, sjednocení hmot kolonádou
zcelení předprostroru jako rozptylové plochy*

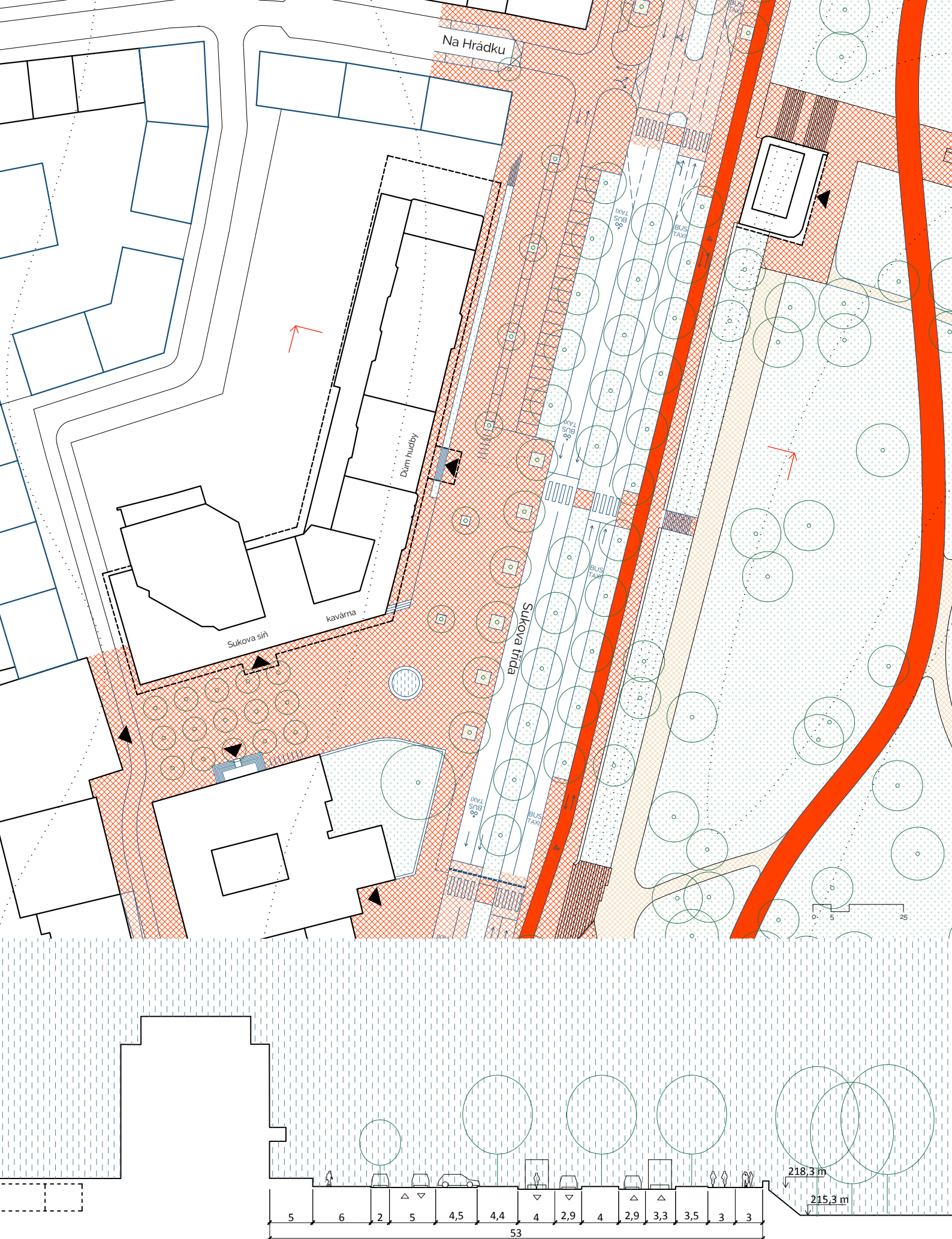


*vytvoření důstojného předprostroru sportovních hal
sjednocení rozdílných hmot protažením kolonády*



*doplnění o multifunkční sportovní haly
očištění předprostroru*

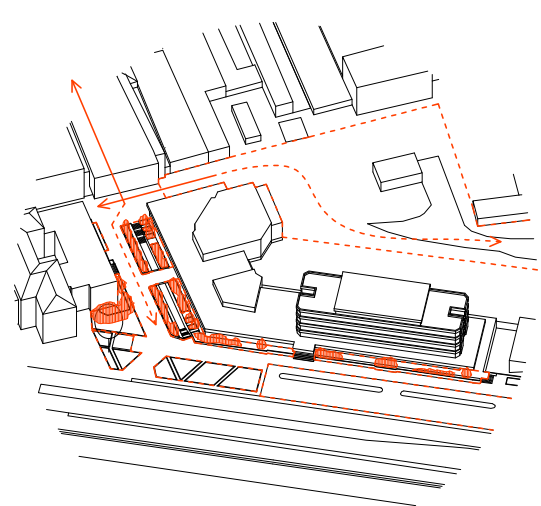




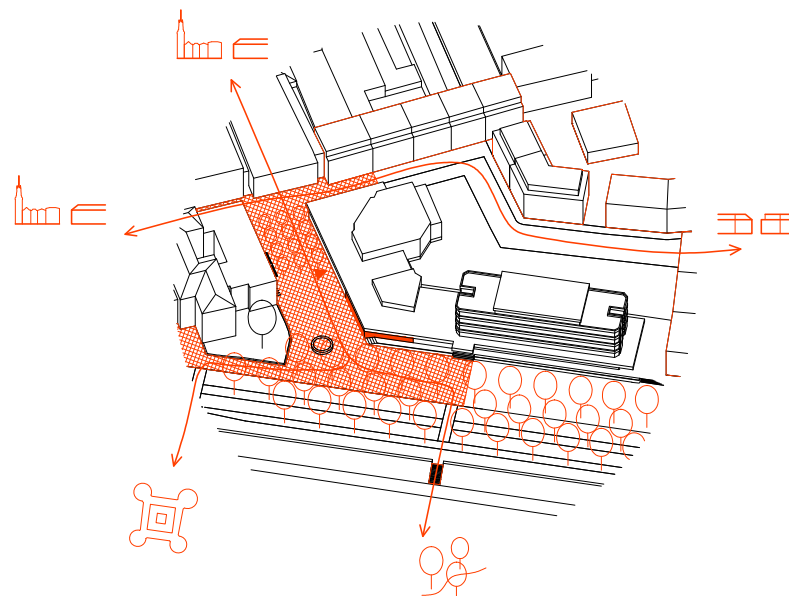
DŮM HUDBY

Prostory okolo domu hudby jsou ovlivňovány charakterem jeho okolí. Prostor při Sukově třídě se otevírá k parku, zatímco prostor v sevření mezi budovami u vstupu do Sukovy síně je charakteristický svou uzavřeností a návazností na sekundární průchody městem. U prostranství u Sukovy třídy je potlačen cha-

rakter parkovací plochy. V nároží je umístěna kavárna, která se otevírá do prostoru za školou a vytváří tak příjemné prostředí pro trávení přestávek či podvečerní čekání na koncert. Vstup do Sukovy síně je dispozičně upraven tak, aby bylo možné vstupovat z úrovně nového prostranství doplněného rastroem stromů.



prostory kolem Domu hudby podřízeny neefektivnímu parkování
potlačené průchody územím, nedůstojný předprostor a vstup do Sukovy síně



vytvoření předprostoru, doplnění zástavby vnitrobloku, regulace parkování
plnohodnotné „sekundární“ průchody územím skrz vnitrobloky

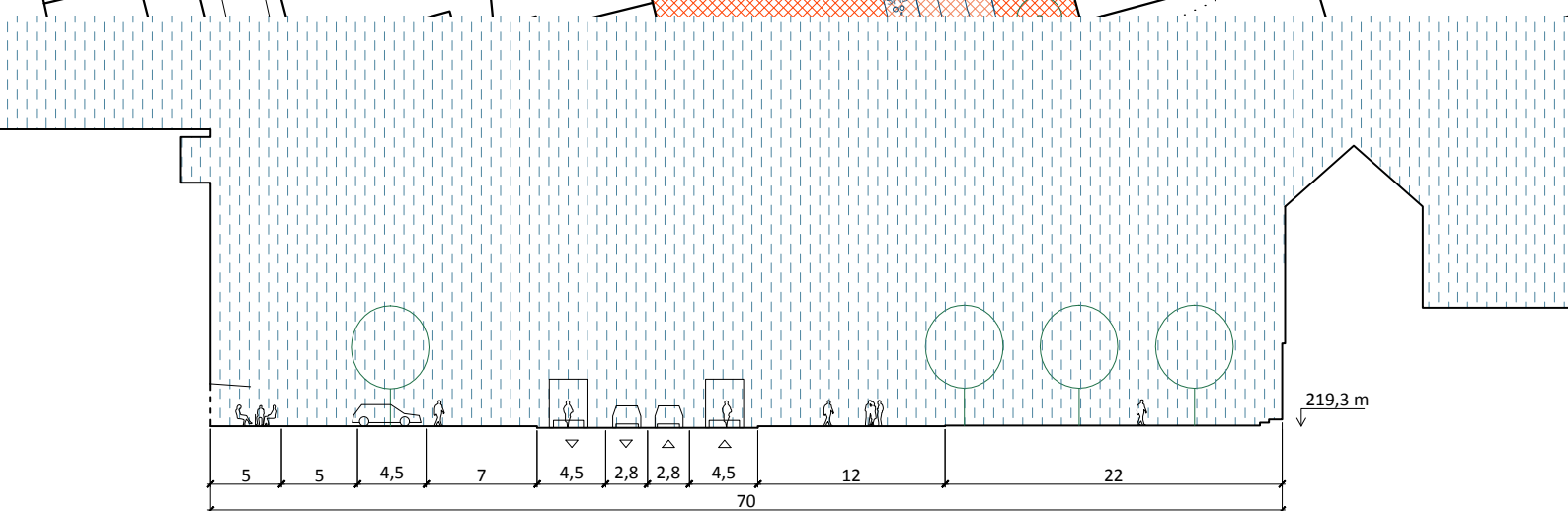
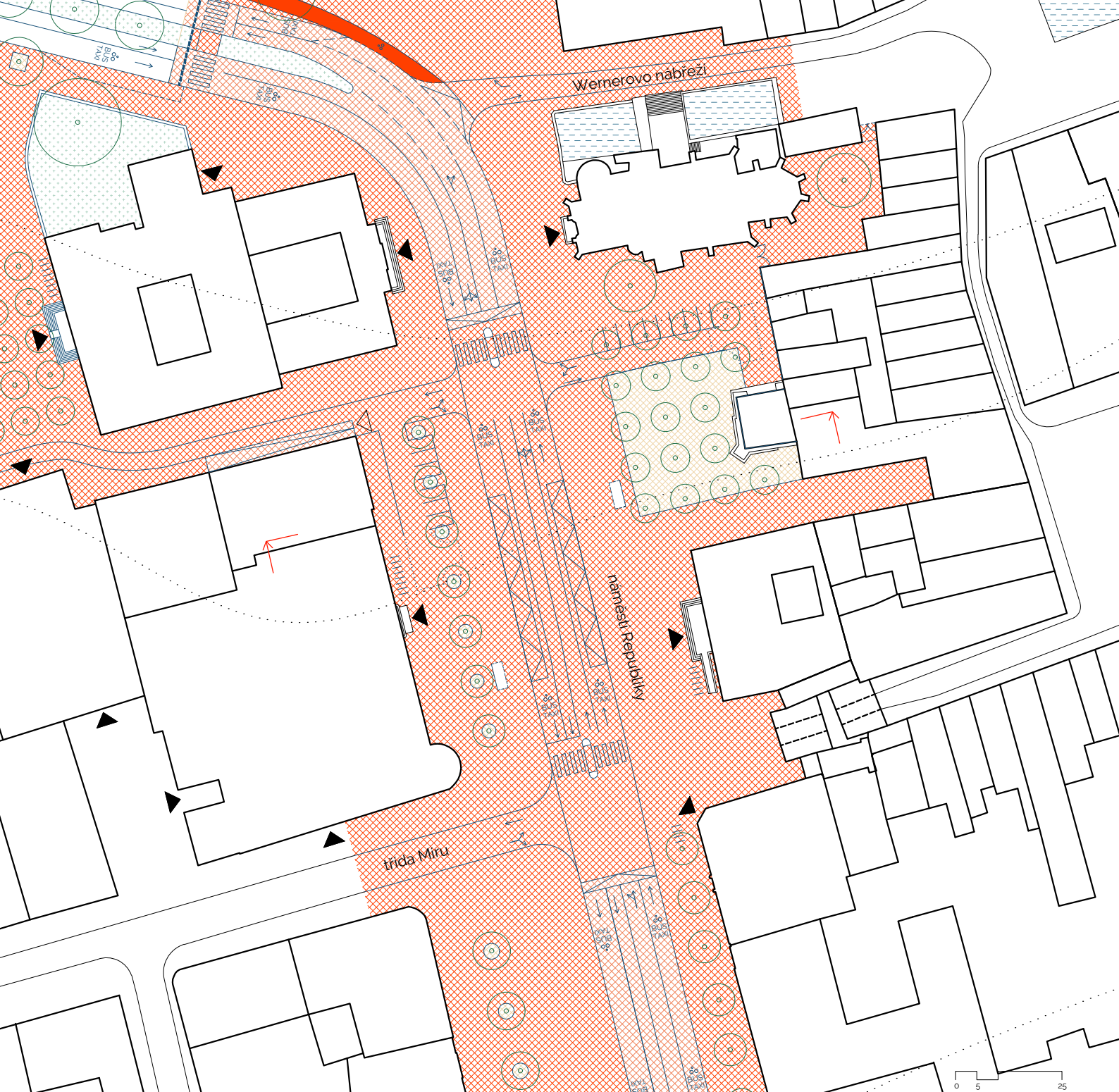


předprostor jako odstavná plocha



nehodně úpravy u vstupu do Sukovy síně



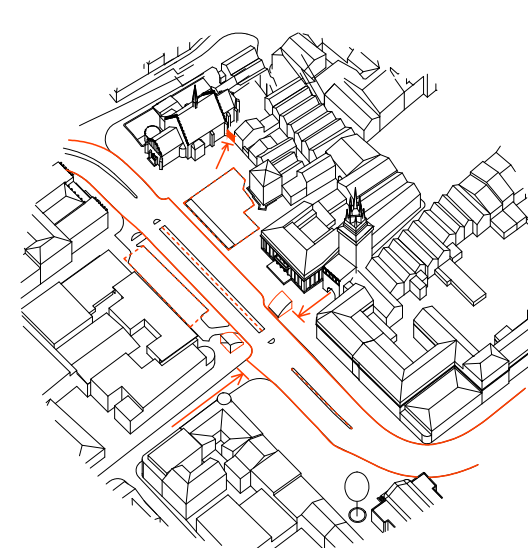


NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

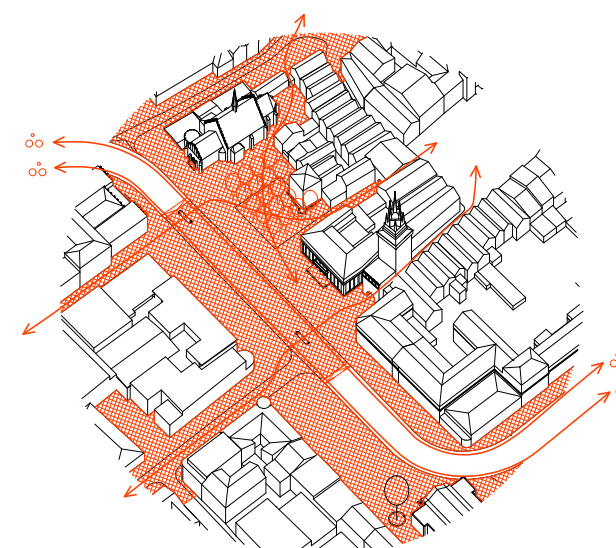
Náměstí charakterizují kolmé křižící se směry pohybu chodců a automobilů. Definuje ho řada dominant a kulturních a správních cílů obyvatel města.

Doprava je zklidněna změnou povrchu na vydlážděnou vozovku, mezi přechody před budovou Grandu je vozovka zvednuta na úroveň

chodníků. Prostory před budovami jsou očištěny od parkovacích stání a je možné rozvinutí života v parteru. V části náměstí před zvonici je mlátová plocha s rastroem stromů umožňující příčný pohyb přes náměstí a využívání průchodů do historické části města. Mezi stávající průchody je zařazen i nový přes sevřený prostor za kostelem Svatého Bartoloměje.



městská třída jako bariéra pěšího pohybu
rušivé vstupy nefunkčního podchodu, zbytková prostranství



potlačení automobilové dopravy, zvednutí na úroveň chodců, jasné provedení
cyklistů úsekem náměstí, vytvoření plochy náměstí



regulace parkování
vytvoření adekvátních předprostorů



odstranění rušivých objektů
zvednutí vozovky mezi přechody





Městské řeky jsou historicky v Pardubicích technickým dílem. Toky byly formovány lidskou činností, byly součástí života ve městě, jeho nezbytnou potřebou k přežití a obživě, toky měly lidské měřítko. Hospodaření s vodou ve městě se však v minulém století proměnilo. Řeky se staly koryty, kde již převládá pouze jedna funkce a to odvézt vodu (dopravu) skrz město, aby nás neomezila. Proto se řeky postupně vytěsňují z městského života a zapominá se na ně. Návrh k řekám přistupuje jako k technickému dílu, avšak se snaží tuto dnešní ryze funkční podobu změkčit, polidšitit, nalézt kompromis pro dnešní využití řek ve struktuře města.

Území zeleného klínu, zámeckého příkopu je formováno vodou, pohybem hmoty v krajině. Ve stejném smyslu jsou tvořeny i valy zámku. Proto principy přístupu vytvoření sportovní části parku s vazbou na Labe nacházejí svou oporu v modelaci terénu. Oproti zámku ji však využívají k překonání bariér a k zpřístupnění jednotlivých míst v parku - hladiny Labe, Letního stadionu, nebo sportovišť na terasách.

ZÁVĚR

Děkuji Ing. arch. Borisovi Redčenkovi, vedoucímu mé diplomové práce za cenné rady a pomoc při zpracování.

PODĚKOVÁNÍ

BIBLIOGRAFIE

HOFMAN, Jiří PALEČEK a Jan ŘEHÁČEK. Historie pardubických městských částí. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2016.

PODDANÁ, Jana, Miroslav KLIMPL a Lubomír NETUŠIL. Pardubická zastavení. Pardubice: Helios Jiří Razskazov, 2002. ISBN 808521111-4.

ŠEBEK, František. Stoleté ohlédnutí. Pardubice: Helios Jiří Razskazov. ISBN 80-85211-09-2.

ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic. 2016. Pardubice: Helios Jiří Razskazov.

HRSTKA, Josef a Jan ŘEHÁČEK. Pardubické městské řeky, mlýny a mosty. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2011.

ŠEBEK, František. Přehled dějin Pardubic [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://www.pardubice.cz/historie-pardubic>

ŠIMČÍKOVÁ, Alexandra, David KOPPITZ a Milan PŮČEK. Strategický plán města Pardubic pro období 2014 - 2025 [online]. MEPCO, s.r.o. ve spolupráci s Magistrátem města Pardubic [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.pardubice.eu/o-pardubicich/strategicky-plan/2014-2025/>

Royal Haskoning DHV Czech Republic spol. s r.o. Nový územní plán [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.pardubice.eu/urad/radnice/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-pardubice/novy-uzemni-plan-mesta-pardubic/>

Analýzy a rozbor pro nový územní plán [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.pardubice.eu/urad/radnice/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-pardubice/novy-uzemni-plan-mesta-pardubic/analyzy-a-rozbor/>

Ing. PETR VŠETEČKA, autorizovaný architekt, Ing. arch. TEREZA NOVOTNÁ, TRANSAT architekti: Generel dlouhodobé prezentace zámku Pardubice, 2017
unit architekti: Regulační plán, Pardubice Mlýnský ostrov, 2017

new visit: Revitalizace Tyršových sadů - Podzámeckého parku v Pardubicích, 2012

Český statistický úřad [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

Český úřad zeměměřičský a katastrální [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>

Ústřední archiv zeměměřičství a katastru [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz/>

Geoportál ČÚZK [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://geoportál.cuzk.cz/>

Národní památkový ústav [online]. [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs>

Pardubice [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <https://www.pardubice.eu/>

map. 1, 2 - ŠEBEK, František. Toulky historií Pardubic. 2016. Pardubice: Helios Jiří Razskazov.

map. 3, 6 - Ústřední archiv zeměměřičství a katastru [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz/>

map. 4 - MUŽÍK, Jan. Orientační plán královského komorního města Pardubic [mapa]. Měřítko 1:7400. [1905-1915]. At: Mapová sbírka PíF UK. Dostupné online: http://digitool.is.cuni.cz/R/TF8IM2NV9UTJAR15RURY5JBU43B-73B65JN1UMDA3KMMBMY1LB-00045?func=dbin-jump-full&object_id=1041267

map. 5 - PODDANÁ, Jana, Miroslav KLIMPL a Lubomír NETUŠIL. Pardubická zastavení. Pardubice: Helios Jiří Razskazov, 2002. ISBN 808521111-4.

obr. 3, 5, 6 - PODDANÁ, Jana, Miroslav KLIMPL a Lubomír NETUŠIL. Pardubická zastavení. Pardubice: Helios Jiří Razskazov, 2002. ISBN 808521111-4.

obr. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 Státní okresní archiv Pardubice [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://archivpu.cz/akce/vi199811/uvod.htm>

obr. 1, 2, 4, 7, 8, 9 - ŠEBEK, František. Stoleté ohlédnutí. Pardubice: Helios Jiří Razskazov. ISBN 80-85211-09-2.

