

Urbanistická revitalizace sídlště Polabiny

Diplomová práce
Analytická část



VYPRACOVALA:
Anastasiia Lendiuk

VEDOUCÍ PRÁCE:
doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph. D.

FA ČVUT ZS 2024/2025

OBSAH

01 **ÚVOD**

02 **TEORIE**

03 **PŘÍPADOVÉ STUDIE**

04 **HISTORIE**

05 **SOUČASNÝ STAV**

FOTODOKUMENTACE
DEMOGRAFIE
VÝKRESY

- Širší vztahy
 - Dopravní infrastruktura
 - Toky cyklistů
 - Funkční využití
 - Prostorová struktura
 - Veřejná prostranství
-

06 **ÚZEMNÍ ROZVOJ**

07 **SWOT ANALÝZA**

08 **ZÁVĚR**

ZDROJE

01. ÚVOD

Pardubice jsou krajské město ve Východních Čechách, leží na řece Labi a jsou vzdáleny přibližně 100 km od Prahy. Strategická poloha města z něj dlouhodobě činí významný dopravní uzel, a to jak v historickém kontextu, tak i v současnosti.

Pardubice mají bohatou a rozmanitou historii sahající až do středověku. Město, původně založené jako trhová osada, získalo na významu ve 13. století, kdy bylo opevněno a rozvinulo se v prosperující městské centrum. V průběhu staletí se Pardubice vyvíjely a v 19. a 20. století prošly industrializací, která významně formovala jejich moderní podobu.

Dnes jsou Pardubice známé svou průmyslovou zdatností. Ve městě sídlí několik významných firem, včetně společnosti Panasonic, která se specializuje na elektroniku, a Paramo, významného hráče v chemickém průmyslu. Tato průmyslová odvětví mají klíčový význam pro ekonomické klima Pardubic, poskytují zaměstnanost a přispívají k rozvoji města.

Pardubice jsou součástí širší městské aglomerace Hradec Králové – Pardubice – Chrudim. Tato trojměstská oblast podporuje ekonomické, sociální a infrastrukturní synergie a posiluje regionální rozvoj. Aglomerace umožňuje sdílení zdrojů a společný růst, z čehož profitují obyvatelé a průmyslová odvětví v rámci tohoto klastru.

Předmětem zájmu tohoto projektu je severní část Pardubic, konkrétně sídliště Polabiny a okraje, Univerzita Pardubice a propojenost této oblasti s centrem města a dopravními prostředky. Polabiny jsou významnou rezidenční čtvrtí, která je známá svým dobře urbanisticky řešeným územím a občanskou vybaveností. Univerzita Pardubice, která se nachází nedaleko, je klíčovou vzdělávací institucí, která přispívá k intelektuálnímu a kulturnímu životu města. Tato oblast představuje kombinaci rezidenčního klidu a akademické dynamiky, což z ní činí kritickou zónu pro urbanistické plánování a rozvoj.

02. TEORIE

Urbanistické specifiky sídlišť

Urbanistické struktury panelových sídlišť v České republice představují významný fenomén 20. století. Jejich výstavba byla odrazem modernistických ideálů, které kladly důraz na funkcionalitu, efektivitu a standardizaci. Jak ukazuje publikace *Sídliště, jak dál?* (Kohout, 2014), tyto oblasti jsou dnes výzvou pro urbanistickou transformaci. Následující text analyzuje klíčové urbanistické charakteristiky sídlišť, které tvoří výchozí bod pro jejich revitalizaci

Technický a prostorový standardy domů

Zástavba panelových sídlišť byla formována standardizovanými stavebními metodami, které upřednostňovaly efektivitu před flexibilitou. Jednotlivé obytné jednotky byly navrženy podle idealizovaného schématu užívání, které fixovalo bydlení na jednoduchý model bez ohledu na proměnlivé společenské a demografické potřeby. Používané technologie, jako byl malorozponový stěnový systém, navíc omezovaly možnosti pozdějších adaptací budov. Tento rigidní charakter zástavby znesnadňuje modernizaci a zvyšuje nároky na rekonstrukci

Dopravní infrastruktura a parkování

Jedním z nejdůležitějších problémů sídlišť je nedostatečná kapacita parkování. Projekty 20. století předpokládaly podstatně nižší vlastnictví automobilů, než je tomu dnes. Veškeré volné plochy mezi budovami jsou proto dnes často zaplněny parkujícími vozidly, což degraduje kvalitu veřejných prostranství. Tato situace ukazuje na nezbytnost reorganizace parkování a integrace nových dopravních řešení.

Typologická a sociální uniformita

Panelová sídliště se vyznačují typologickou i sociální uniformitou, která vede k demografické stagnaci. Jednotné typy bytů a zástavby omezují rozmanitost obyvatelstva a často vedou ke stárnutí populace, neboť mladší a ekonomicky úspěšnější obyvatelé oblast opouštějí. Nedostatek různorodých forem vlastnictví a kontroly veřejných prostor navíc oslabuje komunitní soudržnost. Prostory působí anonymně a postrádají identitu, která by podpořila rozvoj lokálních vztahů.

Role typického a atypického

Panelová sídliště jsou příkladem extrémní standardizace. Typizované bytové sekce dominují zástavbě, zatímco veřejné prostory vznikaly jako "svobodně" komponované, ale mnohdy postrádají logický řád. Tato nerovnováha mezi typizovaným a atypickým vytváří prostorovou i vizuální neuspořádanost, která komplikuje orientaci a snižuje estetickou hodnotu sídlišť.

Čitelnost prostorové struktury

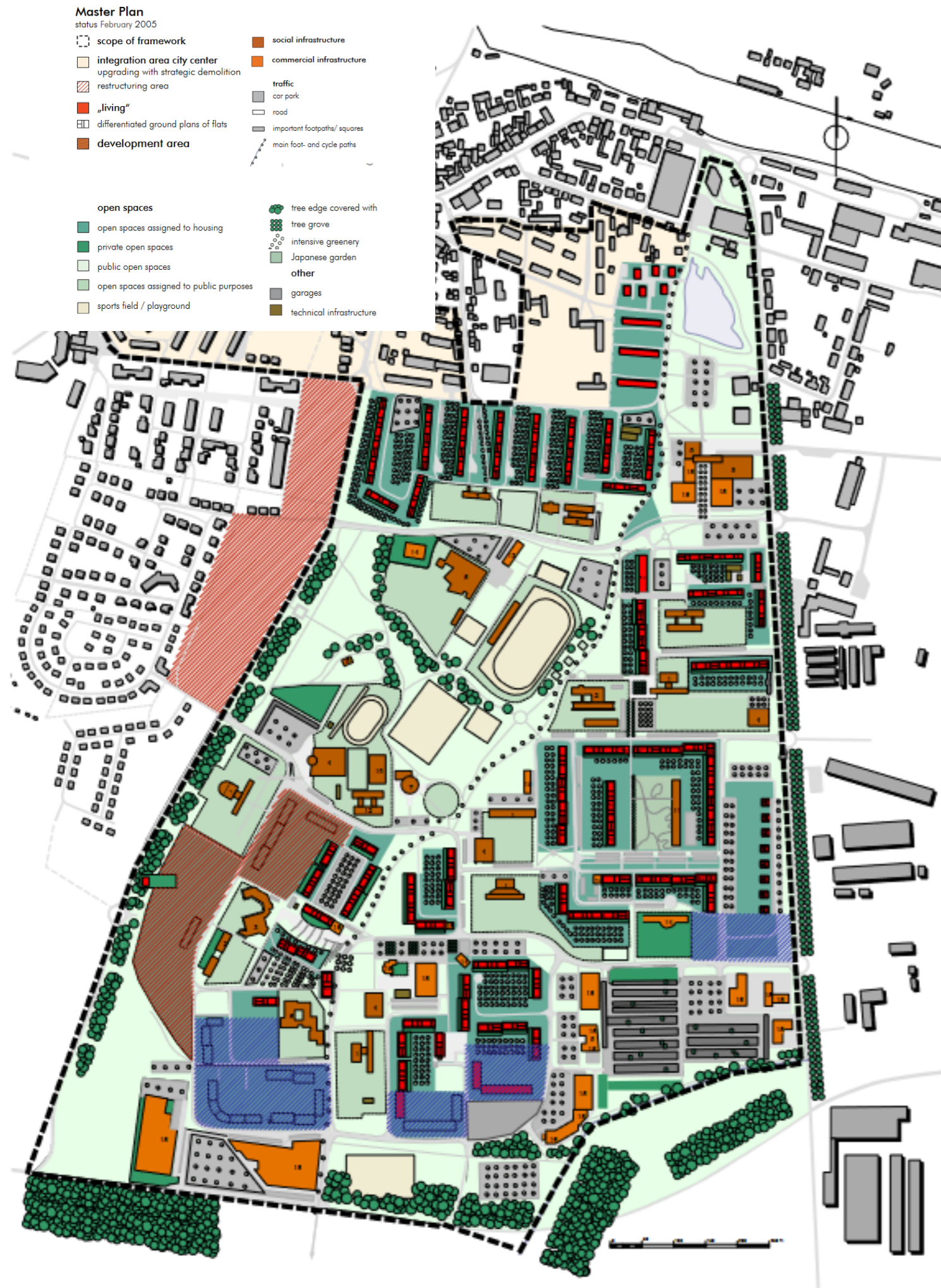
Jedním z klíčových problémů panelových sídlišť je nedostatek tradiční urbanistické struktury, která by definovala jasnou morfologii prostoru. Modernistické solitérní budovy nestaví ulice ani tradiční městské bloky, což oslabuje čitelnost prostoru a ztěžuje orientaci. Komunikační sítě často nekorespondují s umístěním staveb, a veřejná prostranství se tak stávají fragmentovanými, obtížně zapamatovatelnými a postrádajícími výrazné orientační body pro obyvatele.

Rozsah a náplň veřejného prostoru

Ve srovnání s tradičními městy zauímají veřejná prostranství na sídlištích podstatně větší podíl plochy (60-75 % oproti 30-40 %). Tato rozlehlost však nepřináší odpovídající funkční hodnotu. Nevyužité plochy vyžadují vysoké náklady na údržbu a často postrádají jasně definovanou funkci. Ztráta obsahu a smyslu veřejných prostor pak oslabuje jejich komunitní funkci a vede k pocitu nevyužitého potenciálu. Absence hierarchie veřejných ploch a jejich špatná čitelnost navíc ztěžují orientaci a omezují každodenní využití těchto prostor.

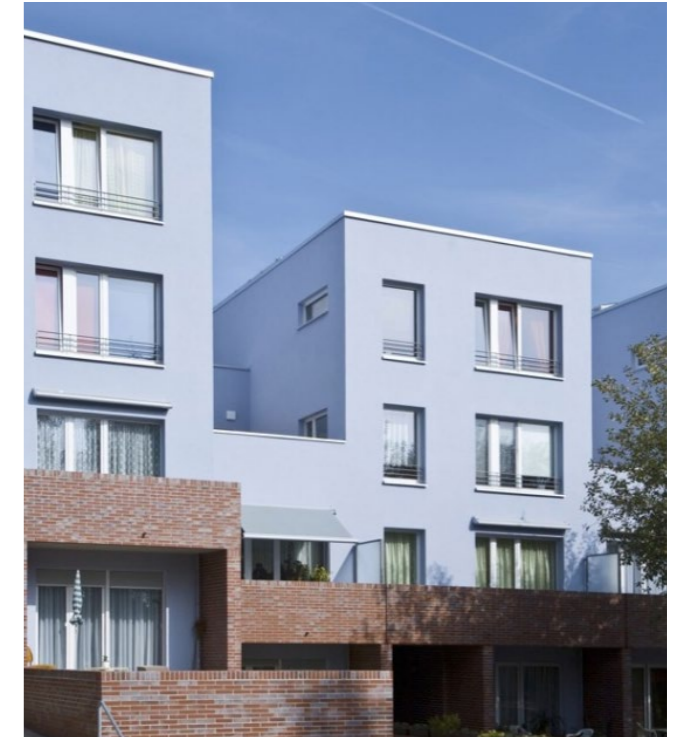
03. PŘÍPADOVÉ STUDIE

Leinefelde, Südstadt - Německo



“Südstadt von Leinefelde je velké sídliště typické pro NDR na západním okraji Durynska. Bylo vybudováno v souvislosti s velkou textilní přádelnou a cementárnou. Na přelomu roku 1989 zde žilo 16 000 lidí. S koncem NDR a zánikem místního průmyslu nastala strukturální změna. Jakkoli byla v dobách NDR velká sídliště považována za znak modernosti a inovace, pohled na ně se změnil. Zchátralá, nerenovovaná sídliště, monotónnost a bezútěšně řešené volné plochy dnes ilustrují hrůzu standardizovaného bydlení. Architekti a urbanisté byli konfrontováni s výzvami, které tato “zmenšující se města” - města s klesajícím počtem obyvatel - představovala: Neobsazenost, stárnutí, ekonomická slabost.

Na architektonické úrovni na tyto výzvy reagovaly dva týmy architektů, Stefan Forster Architekten a Muck Petzet Architekten. Cílem bylo vrátit panelovým budovám lidštější rozměr prostřednictvím redukce.”



Leinefelde Südstadt, Stefan Forster Architekten, Haus 6



Leinefelde Südstadt, Muck Petzet Architekten, Physiker-Quartier



Leinefelde Südstadt, Stefan Forster Architekten, Haus 3 und 5



Klíčové body

- Stabilizace a modernizace udržitelného jádrového území
- Zajištění infrastrukturních služeb pro město příznivé pro rodiny
- Demolice až 50 % stávajícího bytového fondu
- Vytvoření dalších možností bydlení, zejména v sektoru vlastnického bydlení



Leinefelde Südstadt, Muck Petzet Architekten, Physiker-Quartier



Leinefelde Südstadt, Muck Petzet Architekten, Physiker-Quartier

“Projekt byl od počátku koncipován jako integrovaná strategie rozvoje a regenerace města, která kombinuje environmentální, ekonomické, sociální a organizační otázky.

Zlepšení životních podmínek a oživení místní ekonomiky vytvořilo základ pro sociální a finanční stabilitu. Vysoká kvalita veřejných služeb a infrastruktury včetně přístupu do dobrých škol, efektivní a vyhovující systém veřejné dopravy a zázemí pro sport a volnočasové aktivity odstranily hlavní důvody pro migraci obyvatel. Integrovaný přístup obce a spolupráce se soukromými partnery vytvořily zásadní podmínky pro udržitelné soukromé investice v lokalitě a nové městské prostředí láká do města nové obyvatele.

Byla vypracována řada možností řešení různých problémů s bydlením. Na všechny klíčové projekty byly vyhlášeny architektonické soutěže a v celém procesu byly uplatňovány vysoké ekologické standardy, ať už se jednalo o novou výstavbu, rekonstrukci nebo demolici nadbytečných bytů. Klíčovým aspektem tohoto přístupu bylo vytváření pracovních míst, stejně jako revitalizace infrastruktury, a to jak fyzické, tak sociální.

Reorganizace parkování, přístupů do budov a nádvoří zlepšila využitelnost pro obyvatele všech věkových kategorií. Různé možnosti sportovního vyžití a trávení volného času poskytují příležitosti k setkávání, komunikaci a větší sociální integraci.”



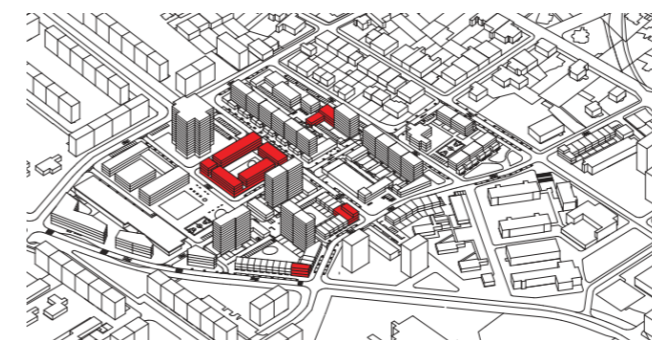
Projekt v regionálním kontextu



Proměna sídliště v Kolíně

Magisterská diplomová práce, Bc. Jitka Molnárová, Letní semestr 2012
Ateliér Kohout-Tichý, FA ČVUT

“Práce se soustředí na prostorové problémy sídlištních struktur, které dělí podle různých měřítek na problémy na úrovni města, lokality, bloku, domu a bytu. Analýza prostorových problémů sídlištní zástavby na několika měřítkových úrovních umožňuje rozklíčovat jejich vzájemné souvislosti a navrhnout strategie, které tyto problémy dlouhodobě řeší. Návrh je aplikací těchto strategií na konkrétní lokalitu centrální části sídliště v Kolíně a na jeden z typových domů nacházející se v daném území. Práce se snaží prověřit možnost přistupovat k revitalizačním projektům jako k návrhu procesu koordinace různých aspektů v různých měřítkových úrovních; tedy k návrhu postupné proměny spíše než jako k návrhu definitivního řešení. “



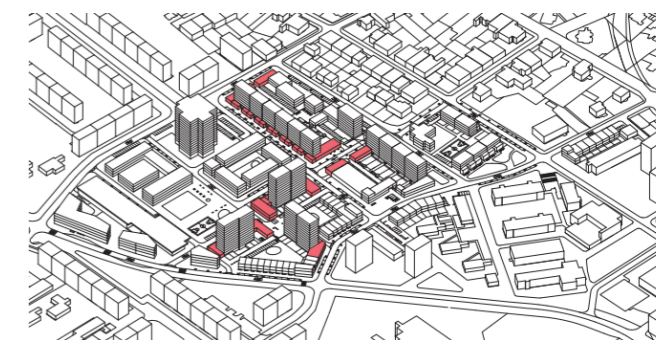
Nové bytové domy



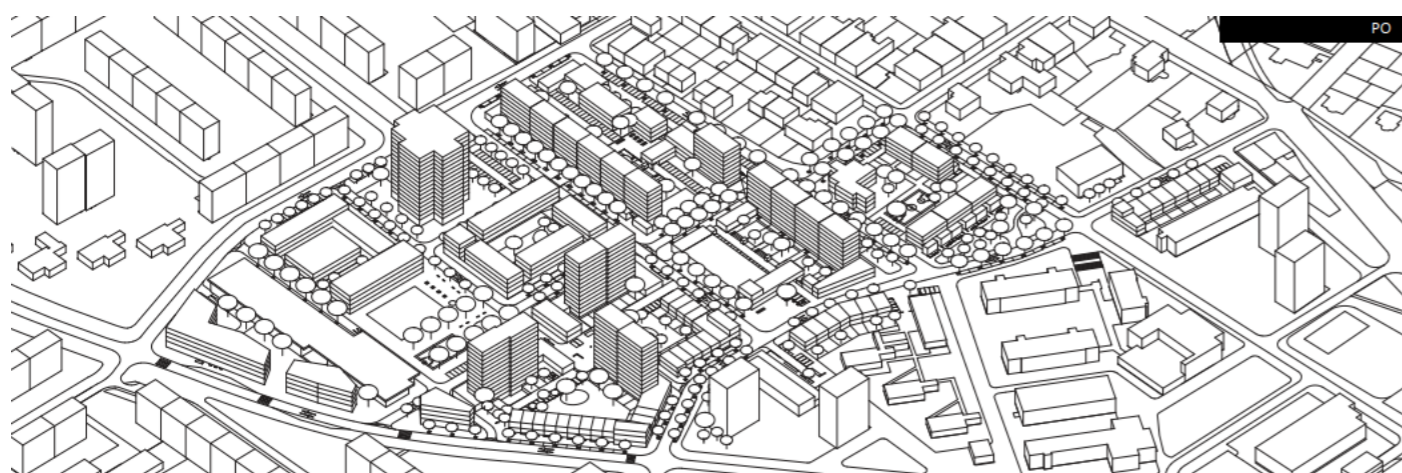
Nové administrativní budovy



Nové řadovky



Nové komerční prostory



Hierarchie prostor



Hierarchie komunikací

Revitalizace sídliště “Severovýchod” v Zábřehu

Architektonická studie, Aapepchaabl, 2017
spolupráce: Ing.Arch. Ondřej Blaha, Ing.Arch. Martin Petřík
grafika: Martin Utíkal, Anna Svobodová

Návrh revitalizace veřejných prostranství největšího zábřežského sídliště. Propojování skrze přehlednost, pointy, identitu míst. Zdvojnásobení počtu parkovacích míst při zachování přírodního charakteru.

“Jako jeden ze zásadních problémů zábřežského Severovýchodu vidí architekti přerostlou a nezřídka problematicky umístěnou zeleň. Tu prý často vysazovali i sami první obyvatelé sídliště, přičemž základem byly břízy a jehličnany. Na veřejné prostory obecně a jejich další osázení zelení v době výstavby nezbývaly prostředky.”



Předprostor školy jako náměstí



Sídliště Severovýchod na mapě



Chodník mezi školním hřištěm a panelovými domy



Plan



Nově navržené hřiště



Náměstí J. E. Welzla

04. HISTORIE

Polabiny byly původně plánovány jako vilová čtvrť architektem Mikluškovičem před druhou světovou válkou, ale jejich realizace byla odložena až do 60. let 20. století. Po vyhlášení celostátní soutěže v roce 1958 na výstavbu sídliště pro 25 tisíc obyvatel zvítězil návrh ing. arch. Krásného. Generálním projektantem se stal Stavoprojekt Pardubice pod vedením ing. arch. Miloše Návesníka.

Výstavba sídliště, která započala v roce 1960, byla komplexní a zahrnovala nejen bytové domy, ale také rozsáhlou infrastrukturu pro zajištění plnohodnotného městského života. První obyvatelé se do Polabin nastěhovali v roce 1962, kdy byly otevřeny první bytové domy. Spolu s nimi se postupně rozvíjela i občanská vybavenost.

Dopravní infrastruktura

Aby byla zajištěna lepší dostupnost nové čtvrti, byl v roce 1960 otevřen nový most, dnes známý jako most Pavla Wonky, který spojuje centrum Pardubic s Polabinami. Původní most přes Labe, v místě dnešního zdymadla, byl kapacitně nedostatečný. Plány zahrnovaly i výstavbu druhého širokého mostu, který měl být umístěn vedle starého Labského mostu z roku 1885, avšak tento projekt nebyl nikdy realizován.

Obchody a Služby

V roce 1965 bylo v Polabinách otevřeno první velké obchodní středisko s největší samoobsluhou potravin v Pardubicích, s prodejní plochou 300 m². V roce 1974 vzniklo nové obchodní středisko, které se stalo jedním z největších v celém kraji. Toto středisko sloužilo jako hlavní nákupní centrum pro obyvatele sídliště a nabízelo široký sortiment zboží a služeb.

V roce 1967 otevřela ve II. okrsku Jednota restauraci, kavárnu a bufet LABE, čímž vzniklo obchodní a společenské centrum, které se stalo důležitým místem pro setkávání obyvatel. V roce 1978 byla otevřena samoobsluha DANA



I. Vojenské mapování



II. Vojenské mapování



Letecký snímek 1953-1954



Ulice Kpt. Bartoše



Brožíkova, v pozadí Labe



Průchod u samoobsluhy v Polabinách I. Foto Jiří Toman.



Nejdelší dům v Polabinách v Bělehradské, vchody má zezadu do Kosmonautů



Náměstíčko s obchody v Ohrazenické. V pozadí cihlové domy ve Stavbařů a jesle



Foto Jiří Toman.



Křižovatka Bělehradské a Mladých. Patrová budova zdravotního střediska.



Osmnáctipatrák, za ním Bělehradská ul.

Školství a Vzdělávání

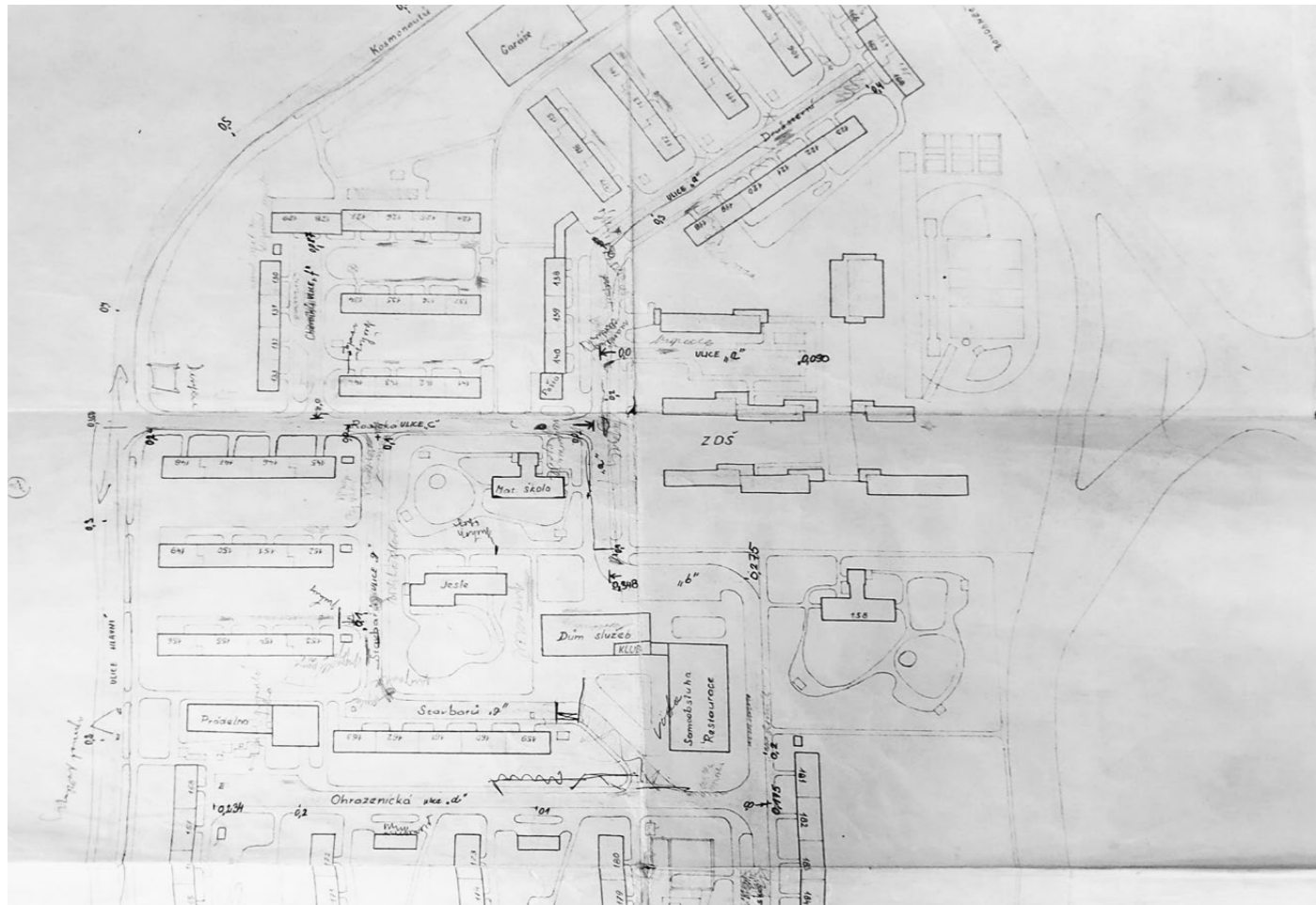
Polabiny byly navrženy s ohledem na potřeby rodin, což vedlo k rychlému rozvoji školské infrastruktury. První základní škola byla otevřena v roce 1965, následovala výstavba dalších škol ve všech okrscích.

Polabiny také nabídl mateřské školy a jesle, které byly postupně budovány v jednotlivých okrscích. V roce 1980 byly dokončeny poslední z nich, spolu s dalšími zařízeními pro děti, jako například dětská hřiště a parky.

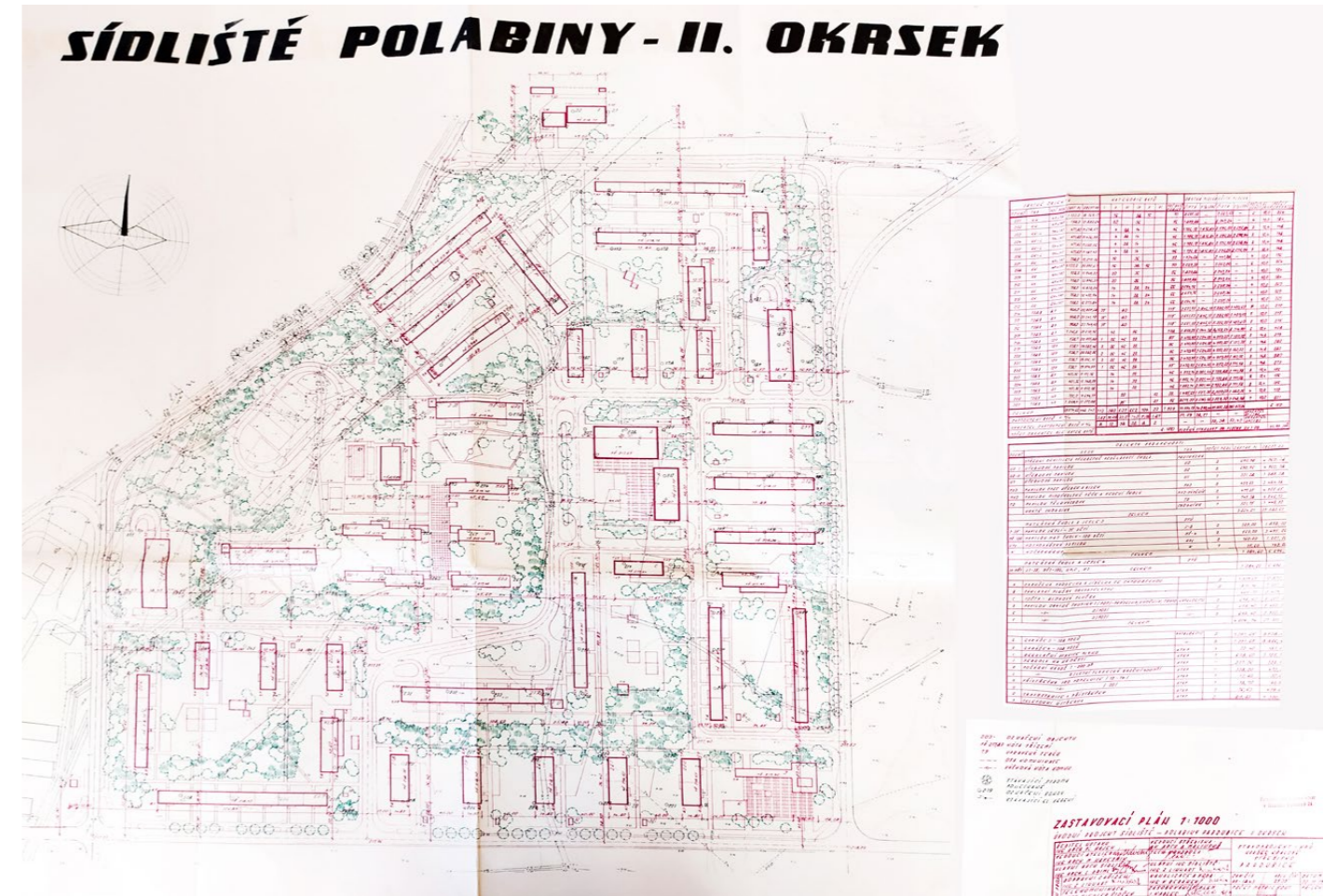
Kultura a Společenský Život

Kromě obchodů a škol byly v Polabinách plánovány také kulturní a společenské objekty. Studie z let 1970-71 navrhovaly výstavbu kulturního domu s kinem pro 600 diváků, hudební školou, koncertním sálem a klubovny pro zájmovou činnost. Tyto plány však nebyly plně realizovány.

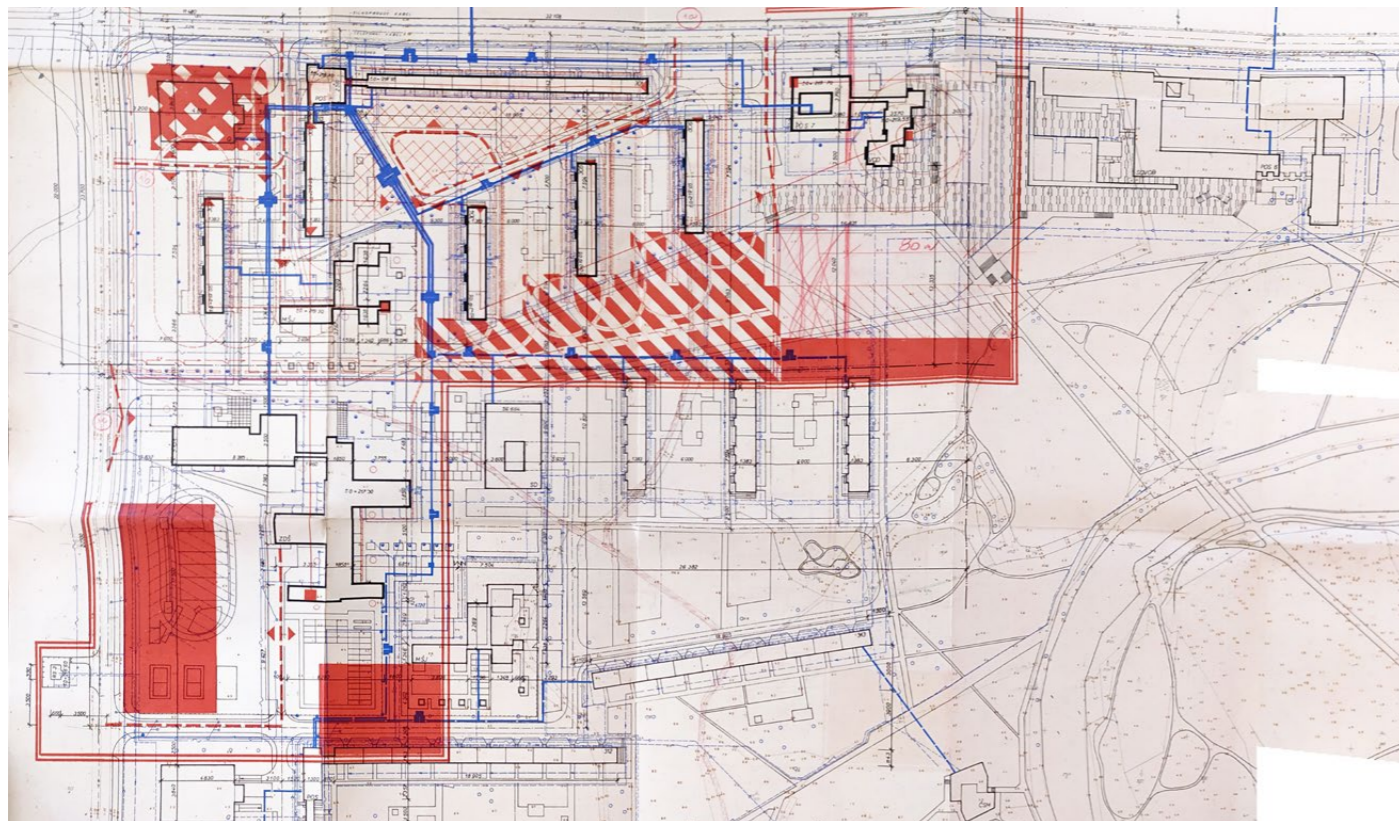
Přesto bylo v centru Polabin otevřeno několik restaurací a kaváren, které se staly oblíbenými místy pro setkávání místních obyvatel. Jako společenské zázemí fungovala a restaurace LABE.



Úvodní projekt sídliště Polabiny. Okrsek I. Situační plán



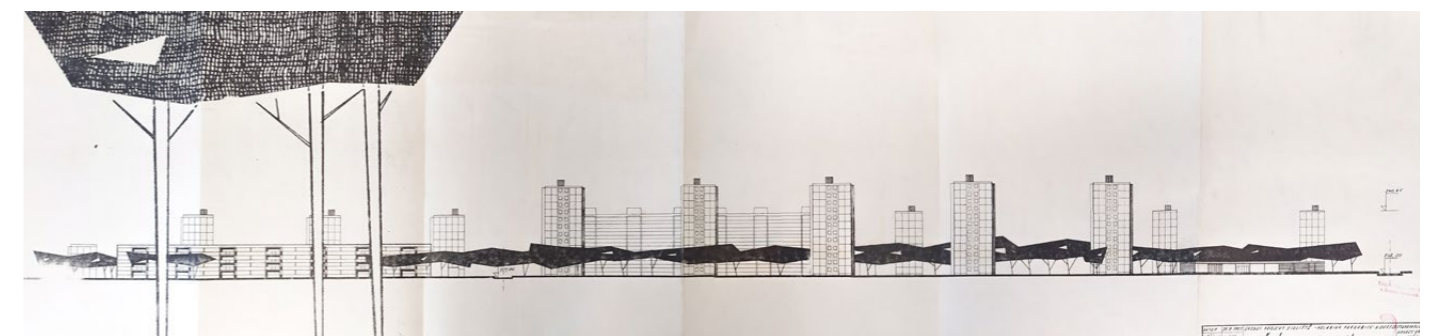
Úvodní projekt sídliště Polabiny. Okrsek II. Situační plán



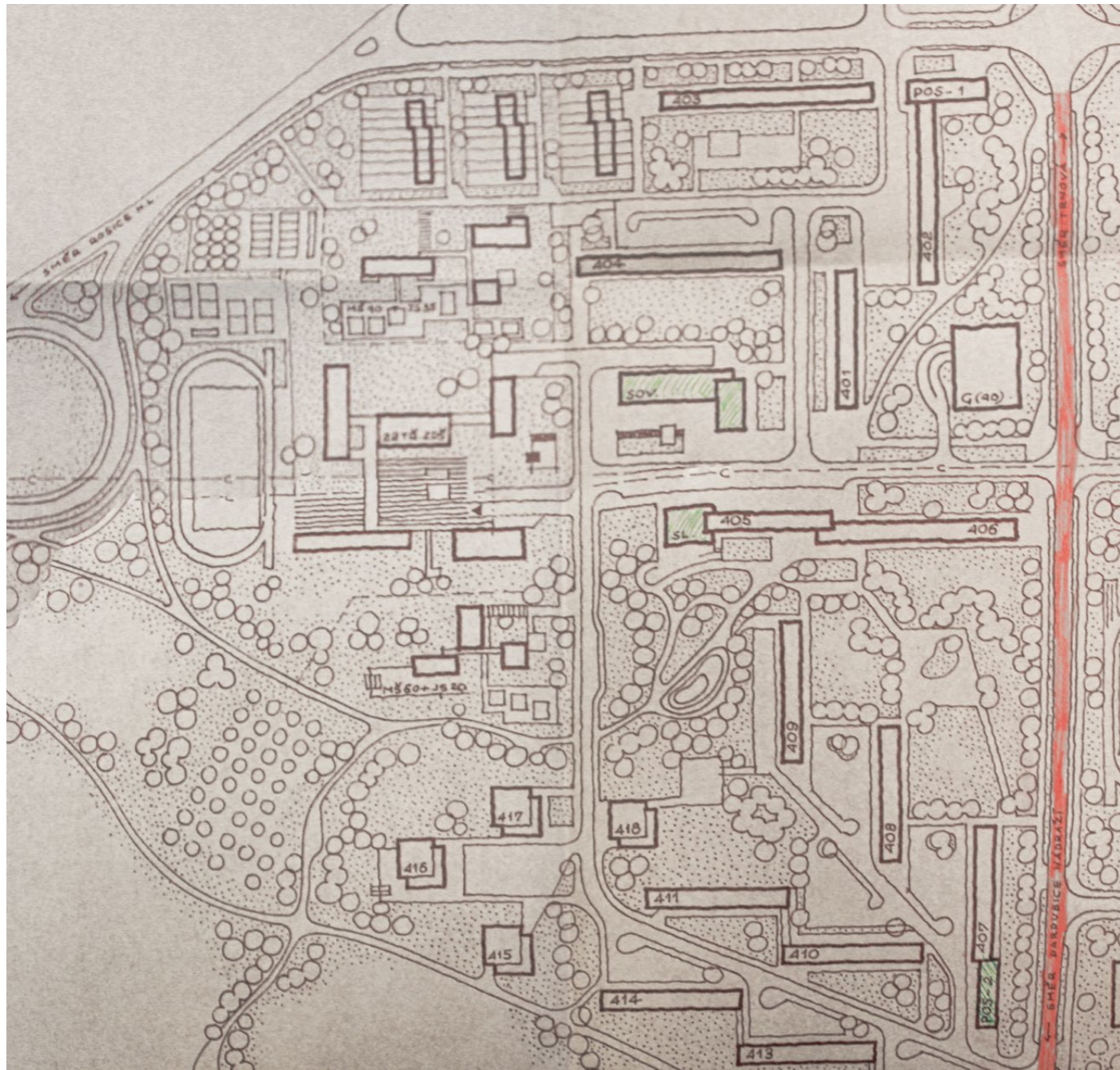
Úvodní projekt sídliště Polabiny. Okrsek III. Detail



Úvodní projekt sídliště Polabiny. Okrsek II. Perspektiva



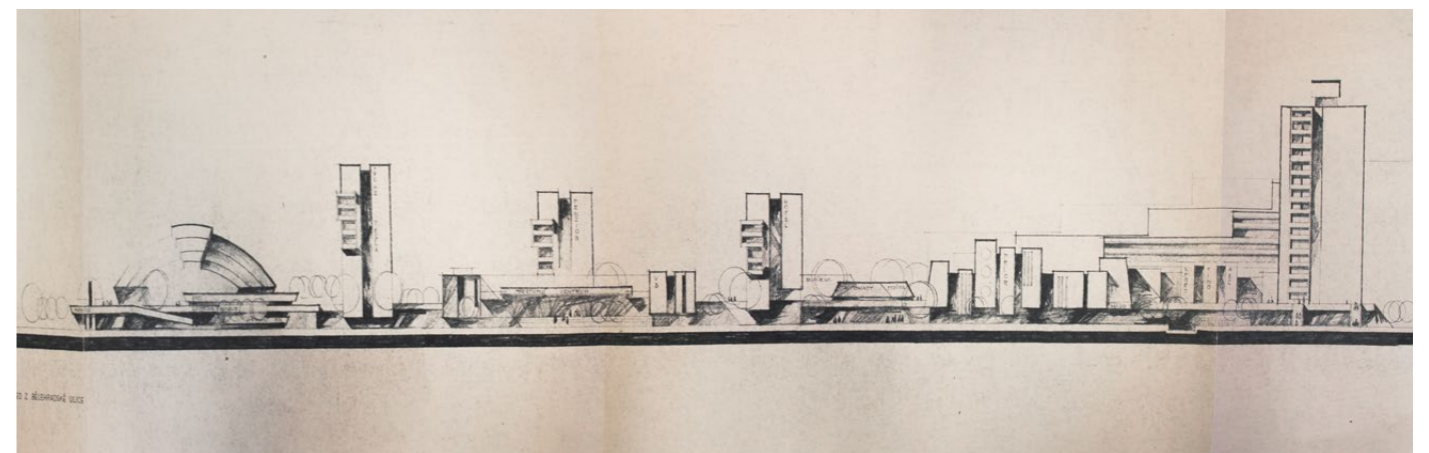
Úvodní projekt sídliště Polabiny. Okrsek II. Jižní pohled



Územní projekt zóny Polabiny III (byty + obvodové centrum)



Územní projekt zóny Polabiny III (byty + obvodové centrum)



Severní pohled na obvodové centrum

05. SOUČASNÝ STAV

Demografie

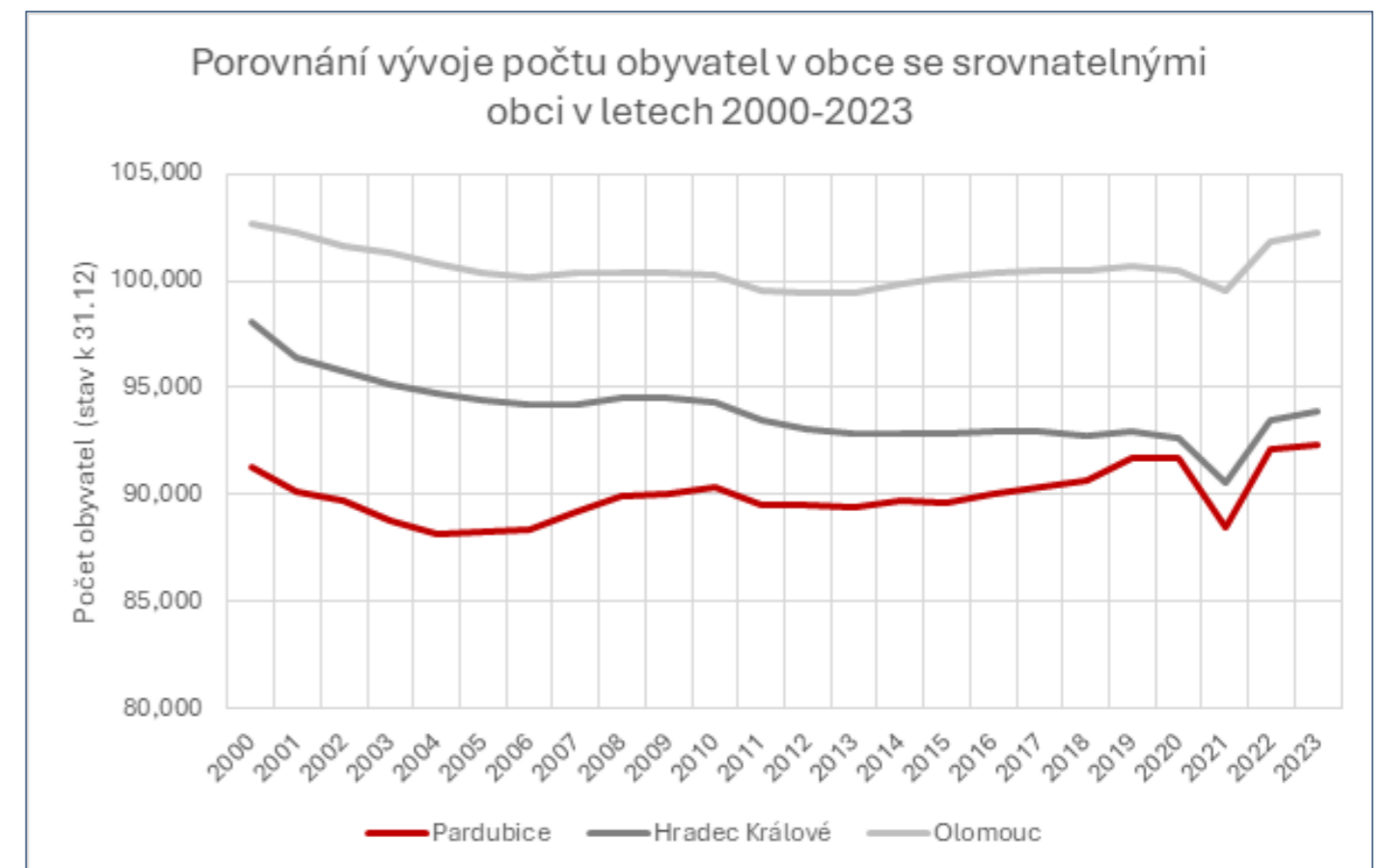
Počet obyvatel v Pardubicích: 92 362

Počet obyvatel v Polabinách: 15 986

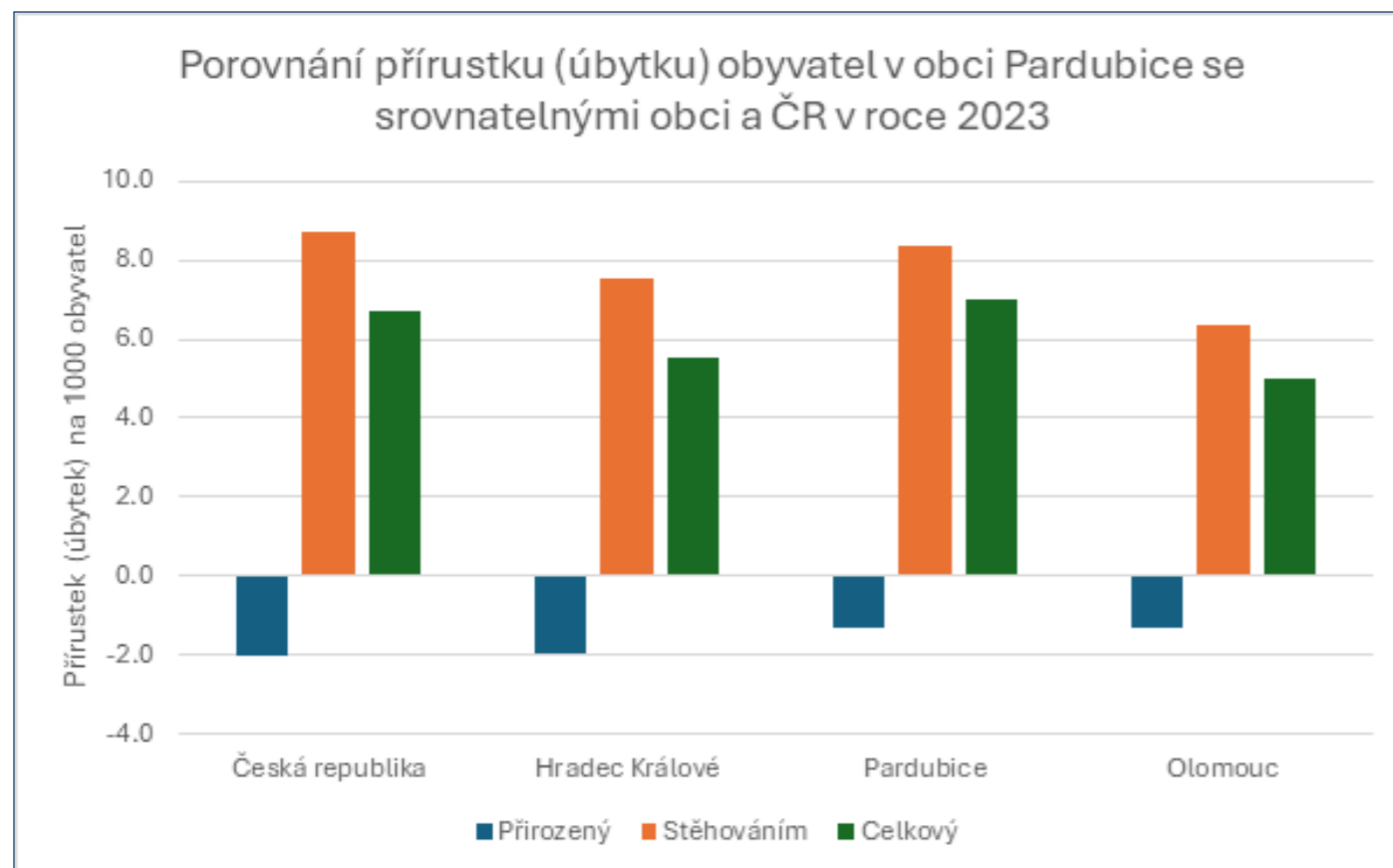
Rozloha: 19,37 km

Město Pardubice, jakožto regionální centrum, vykazuje stabilní demografický vývoj. Město čelí podobným výzvám jako jiná česká města – stárnutí populace, odchod mladých lidí do větších metropolí a potřeba přizpůsobit infrastrukturu a služby měnícím se demografickým potřebám. Specifikem Pardubic je jejich atraktivita pro studenty díky Univerzitě Pardubice a ekonomická role města, která ovlivňuje sociální a věkovou strukturu obyvatel

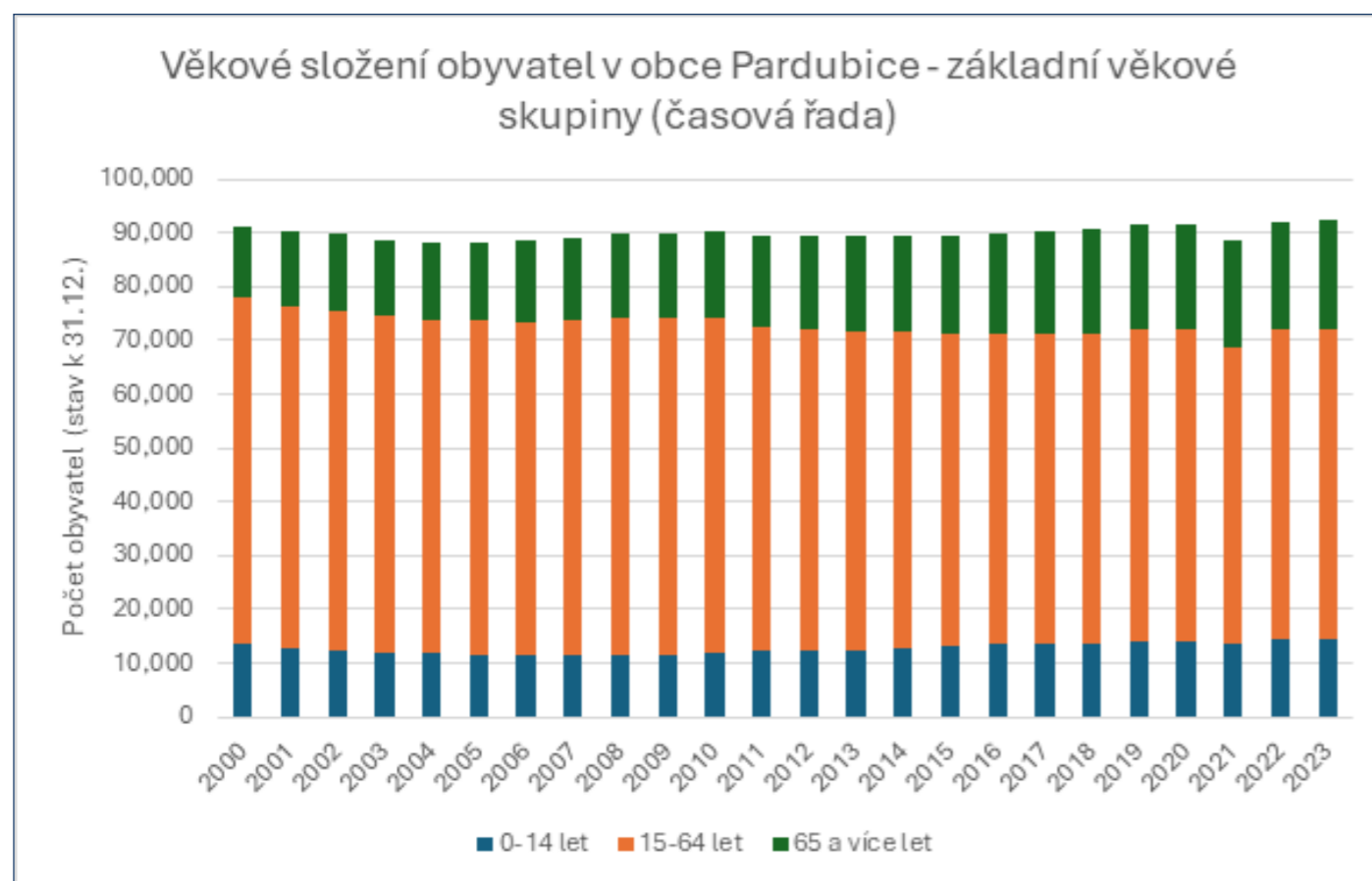
Počet obyvatel města od roku 2000 prudce klesal, stejně jako v podobných městech, ale zhruba po roce 2005 se počet obyvatel až do pandemie relativně více navyšoval. To může naznačovat, že ve městě existují a vznikají nová pracovní místa, což podněcuje lidi k přestěhování a založení rodiny. Po Covidu v roce 2022, v důsledku ruské agrese na Ukrajině, zaznamenaly Pardubice příliv imigrantů, což graf spíše vyrovnalo. I když počet přistěhovalců může v budoucnu kolísat, je třeba s ním počítat.



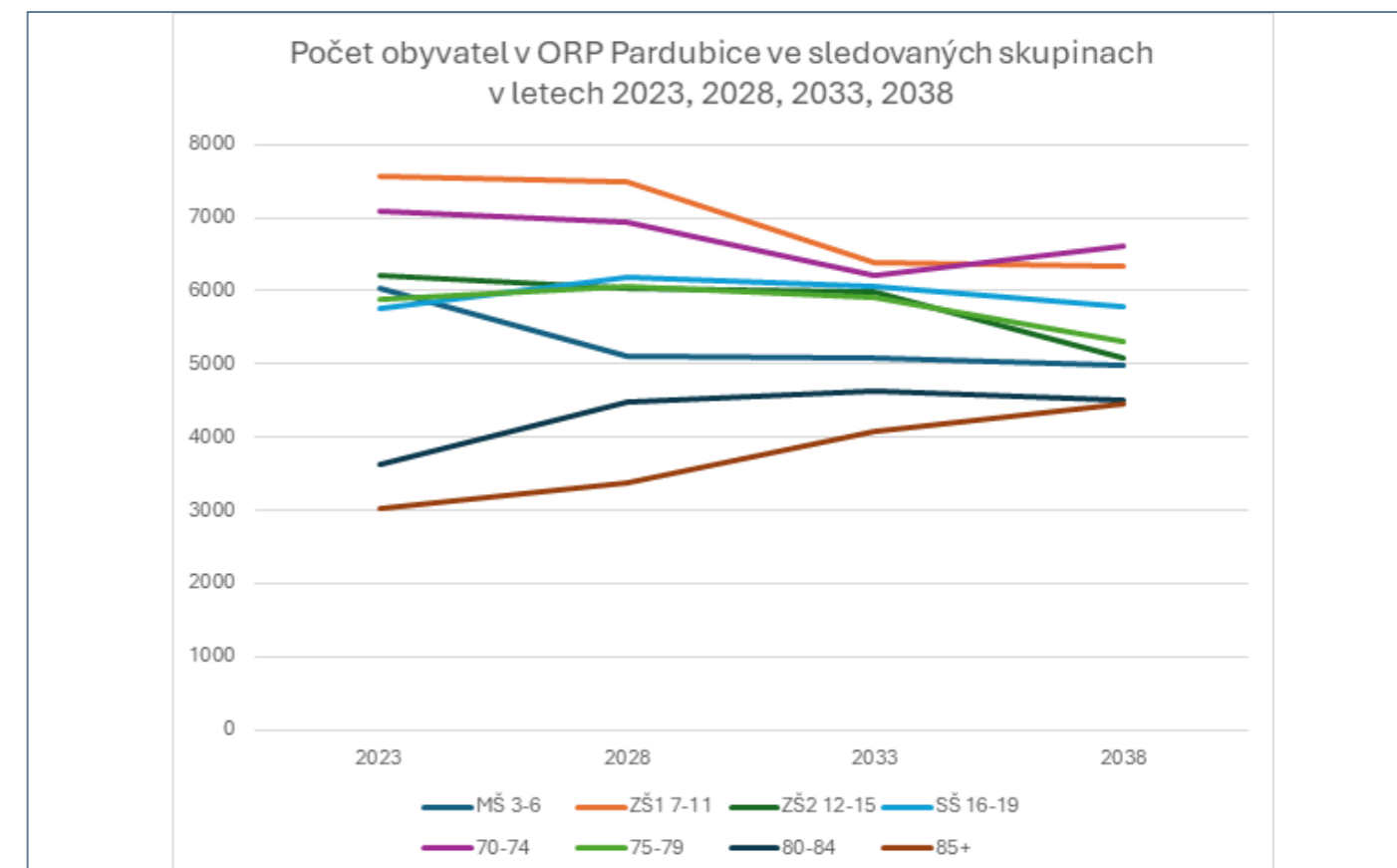
Graf. 1. Vývoj počtu obyvatel v obci Pardubice, Hradec Králové a Olomouc v letech 2000–2023. Hodnoty se vztahují k 31.12. daného roku. Zdroj: ČSÚ – Počet obyvatel – vybrané území (2000–2023)



Graf 2. Porovnání přírůstku (úbytku) obyvatel v obci Pardubice se srovnatelnými obcemi a ČR. Hodnoty se vztahují k 31.12. roku 2023. Zdroj: ČSÚ – Pohyb obyvatel (relativní údaje) – územní srovnání



Graf 3: Vývoj počtu obyvatel v obci Pardubice – základní věkové skupiny v letech 2000–2023. Hodnoty se vztahují k 31.12. daného roku. Zdroj: ČSÚ – Věkové složení obyvatel – základní věkové skupiny (2000–2023)



Graf 4.: Odhad počtu obyvatel ve sledovaných skupinách v ORP Pardubice v letech 2028, 2033, 2038. Zdroj: ČSÚ – Veřejná databáze.

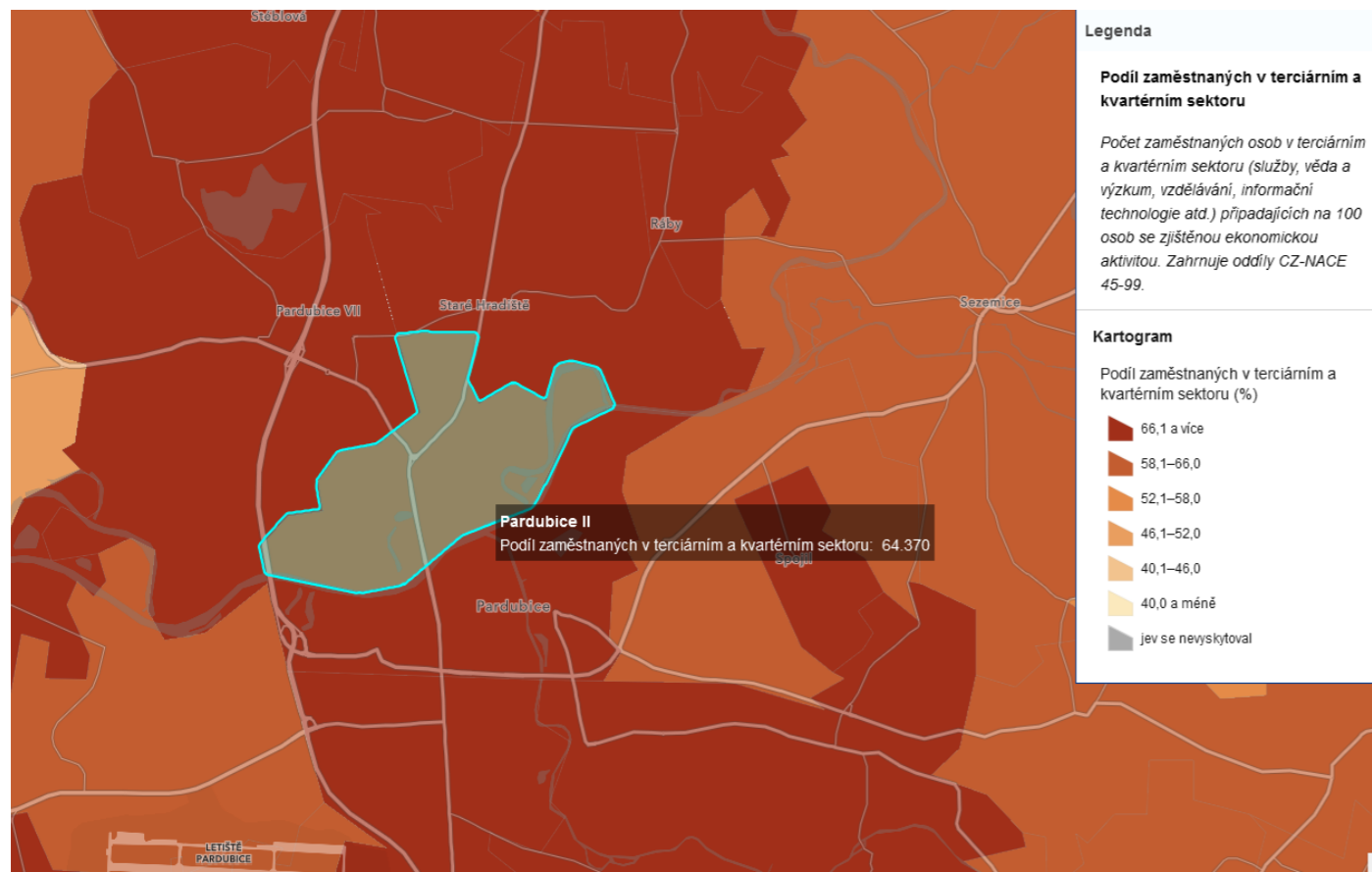
V rámci demografického vývoje sídliště Polabiny lze pozorovat několik klíčových trendů v migraci a přirozeném přírůstku obyvatelstva. Relativně vysoká úroveň migrace, srovnatelná s městy jako Hradec Králové či Olomouc a celkově s Českou republikou, kontrastuje s nižším přirozeným přírůstkem obyvatel. Tento jev naznačuje, že přírůstek obyvatelstva je z velké části způsoben přistěhovalectvím, zatímco přirozená dynamika populace, tedy rozdíl mezi porodností a úmrtností, hraje menší roli.

Při pohledu na věkovou strukturu obyvatel mezi lety 2000 a 2023 dochází k několika významným změnám. Skupina dětí ve věku 0–14 let zaznamenala pouze mírný nárůst počtu, což ukazuje na stabilní, ale relativně nízkou porodnost v této oblasti. Skupina obyvatel v produktivním věku (15–64 let) klesla z přibližně 65 000 na 57 000, což může být důsledkem stárnutí populace, migrace mladších obyvatel za pracovními příležitostmi mimo oblast, nebo nízké porodnosti.

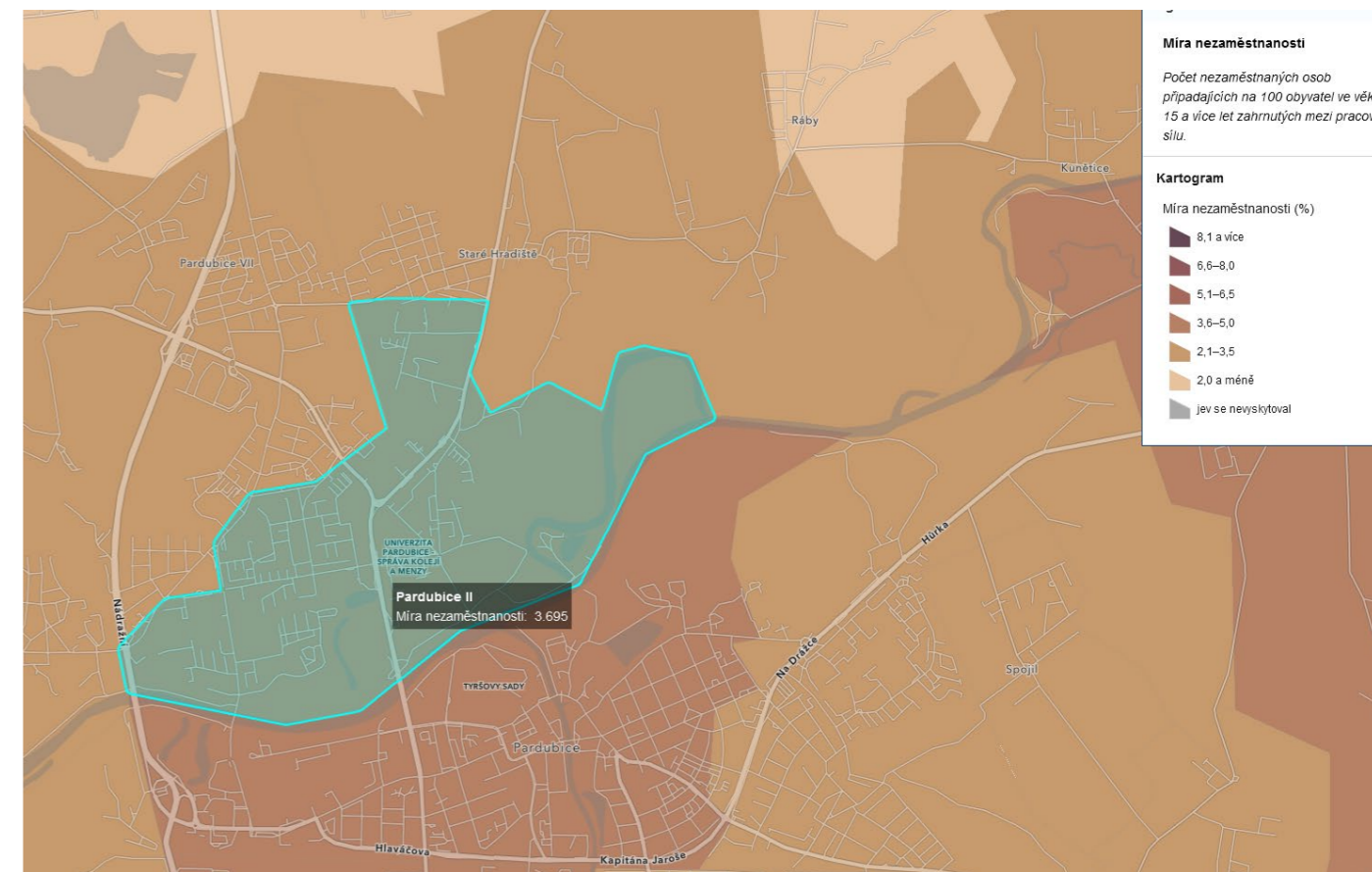
Zároveň došlo k významnému nárůstu skupiny seniorů (65+ let), jejíž počet se zvýšil téměř o 1,5násobek. Tento růst odráží stárnutí populace, prodlužující se délku života a nižší počet mladších generací vstupujících do produktivního věku.

Předpověď věkové struktury pro období 2023–2038 ukazuje na pokračující demografické změny. Očekává se, že počet dětí a mladistvých (0–14 let) bude klesat, zatímco skupina obyvatel starších 65 let se bude nadále zvyšovat, s výjimkou věkové skupiny 75–79 let, která vykazuje mírný pokles. Tato skupina starších obyvatel by mohla dosáhnout podobných čísel jako děti a mladiství, což poukazuje na nutnost připravit se na zvýšené nároky na sociální a zdravotní služby pro seniory v budoucnosti.

Celkově tato data naznačují významné změny v demografickém složení Polabiny, s důrazem na stárnutí populace a postupný úbytek mladších věkových skupin.



Graf podílu zaměstnaných v terciárním a kvaternárním sektoru



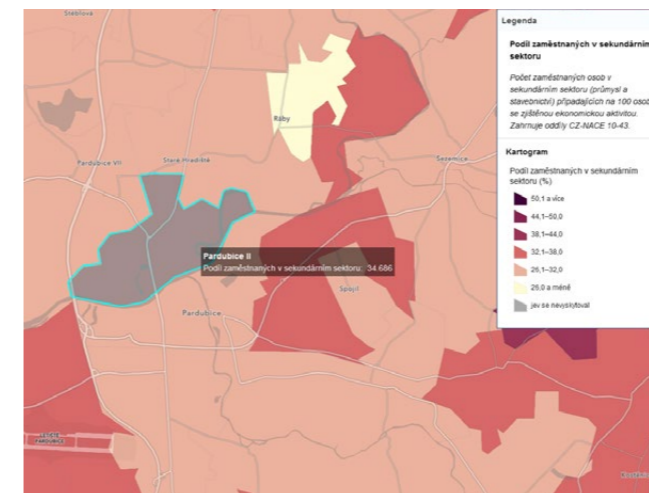
Graf míry nezaměstnanosti

Ekonomická struktura Polabin vykazuje podobné charakteristiky jako většina městských oblastí v České republice, kde převládá zaměření na terciární a kvaternární sektor. Podle oficiálních údajů se v Polabinách téměř nikdo z obyvatel neangažuje v primárním sektoru ekonomiky, což zahrnuje zemědělství, lesnictví a těžbu surovin. To odpovídá charakteru této městské oblasti, kde nejsou příležitosti ani prostor pro rozvoj činností spojených s prvovýrobou.

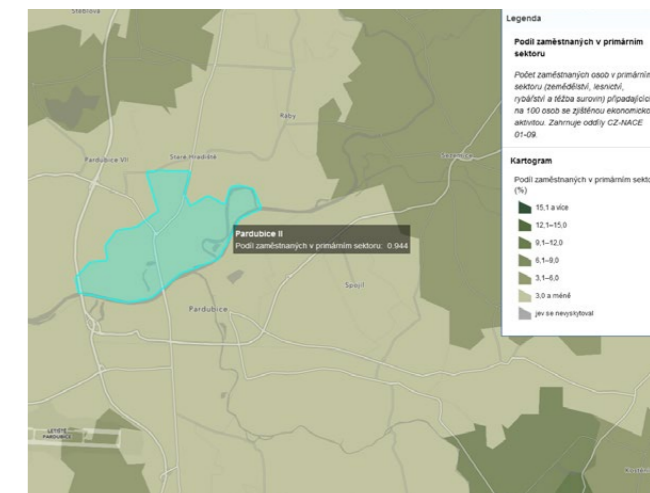
Sekundární sektor, který zahrnuje průmyslovou výrobu a stavebnictví, zaměstnává přibližně 34 % pracovní síly. Tento sektor je v Polabinách zastoupen zejména pracovníky v různých průmyslových podnicích Pardubic a okolí. Mezi hlavní zaměstnavatele v tomto sektoru patří zejména firmy z oblasti strojírenství, chemického průmyslu a elektroniky.

Převážná část obyvatel Polabin, přibližně 64 %, však pracuje v terciárním a kvaternárním sektoru, který zahrnuje služby, vzdělávání, zdravotní péči, obchod a administrativní činnosti. Tento trend odpovídá modernímu rozvoji městské ekonomiky, kde se většina pracovních příležitostí přesouvá do sféry služeb a znalostních odvětví. V Pardubicích a blízkém okolí hrají významnou roli veřejné instituce, školy, univerzity a nemocnice, stejně jako různé obchodní a finanční firmy, které zaměstnávají velkou část obyvatel Polabin.

Míra nezaměstnanosti v Polabinách je relativně nízká, kolem 3,7 %, což naznačuje, že většina obyvatel je ekonomicky aktivní a dokáže nalézt zaměstnání buď přímo v Polabinách, nebo v širším okolí Pardubic. Tato úroveň nezaměstnanosti odpovídá celkovým trendům v regionu a napovídá, že oblast je ekonomicky stabilní s dostatečnými pracovními příležitostmi.

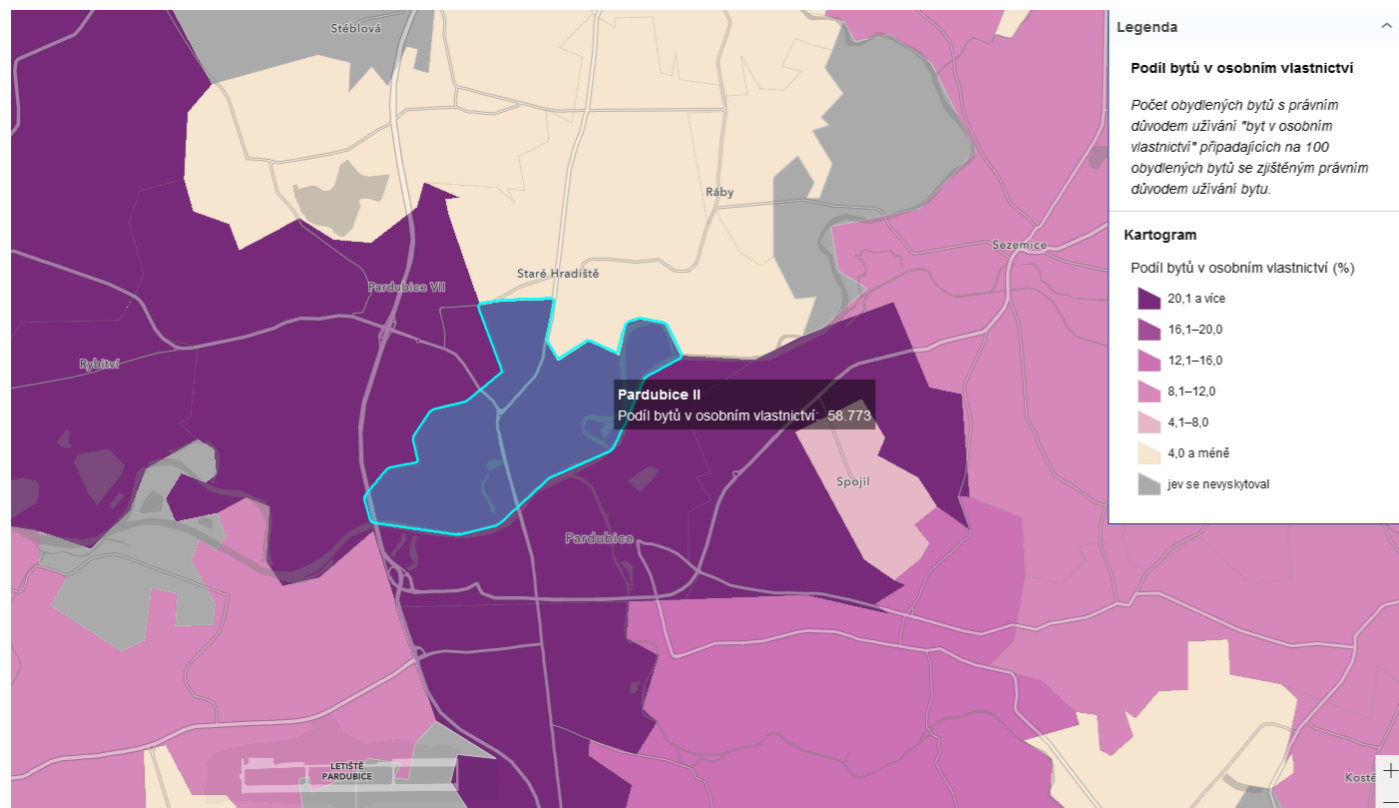


Graf podílu zaměstnaných v sekundárním sektoru

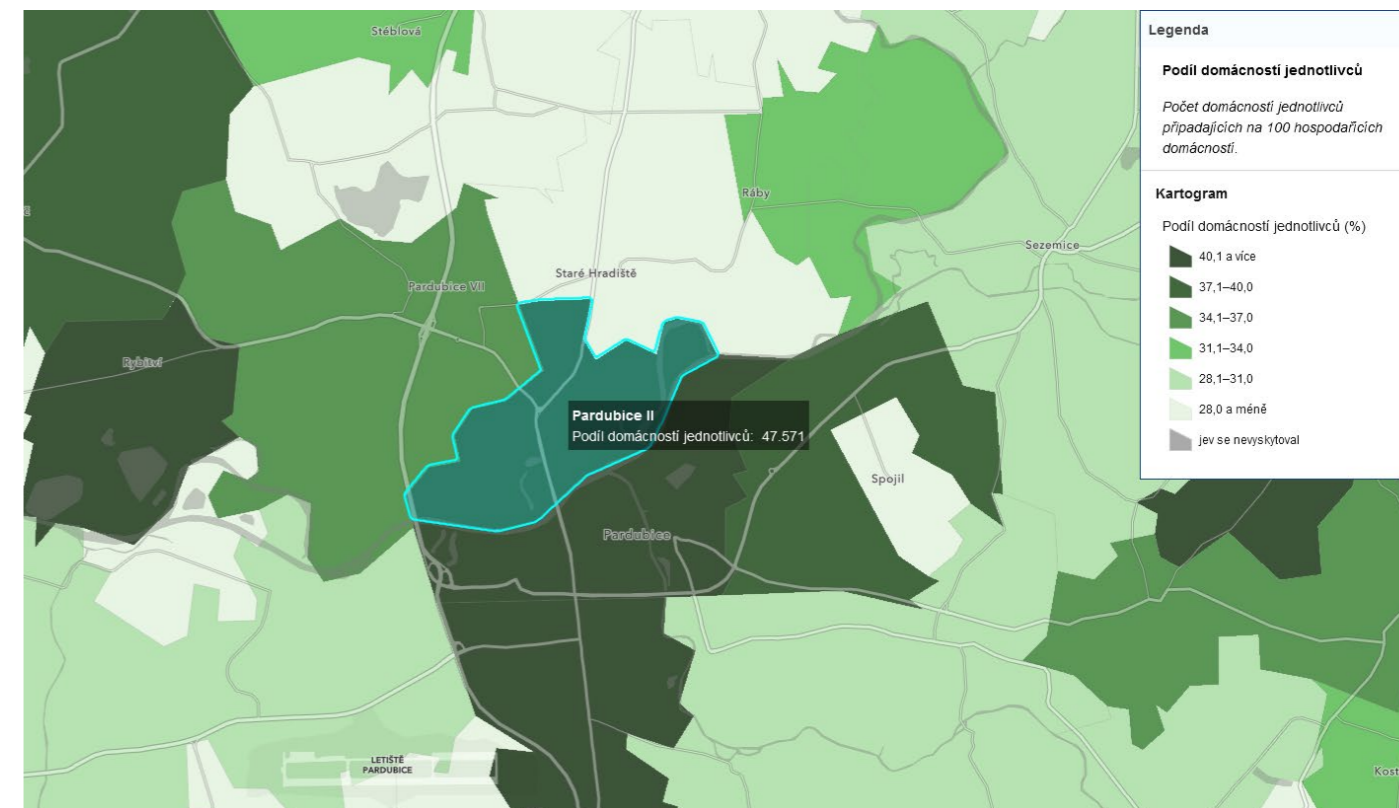


Graf podílu zaměstnaných v primárním sektoru

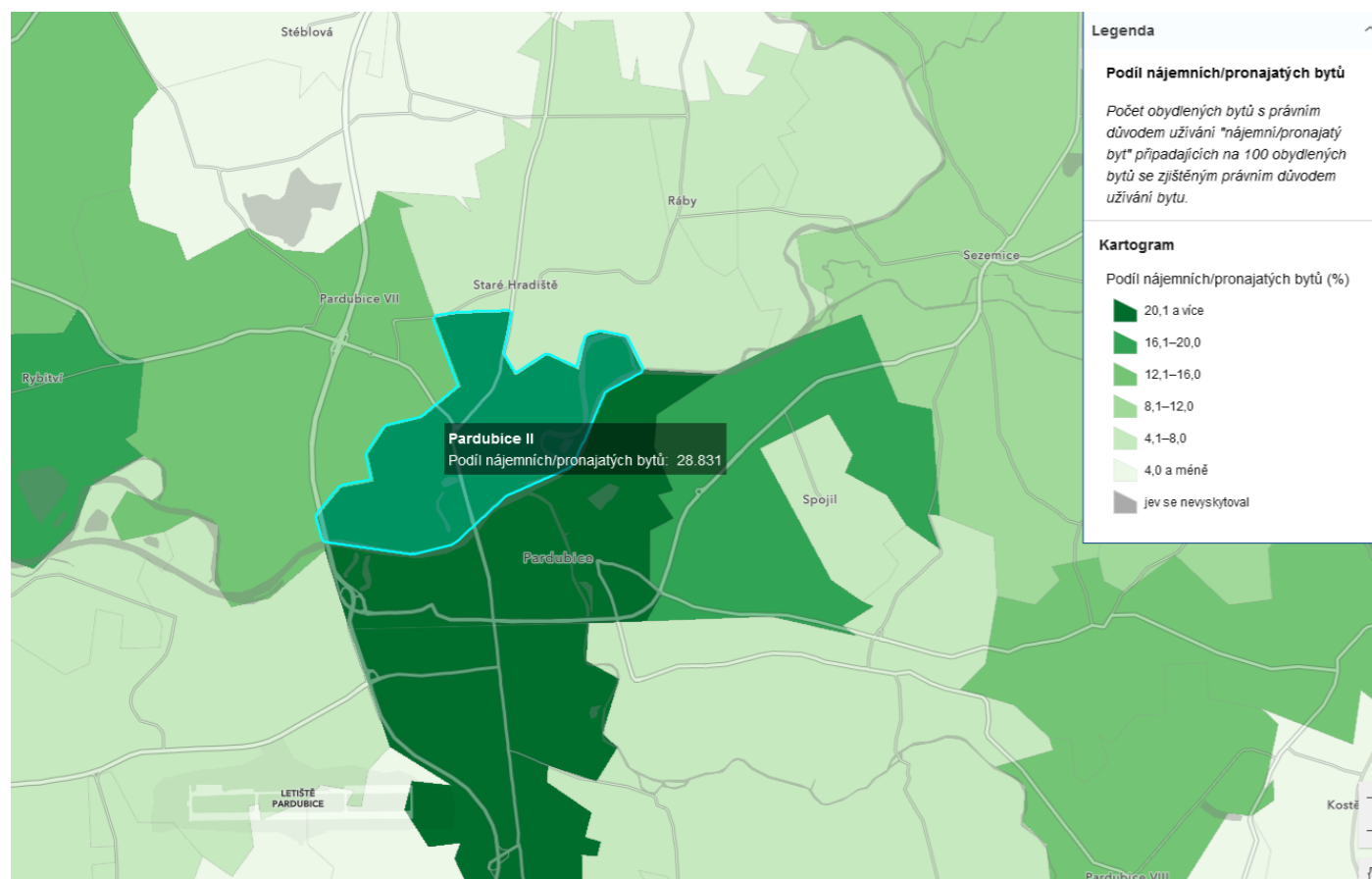
Celkově lze Polabiny charakterizovat jako moderní městskou část s ekonomikou založenou převážně na službách a znalostních odvětvích, kde průmysl zůstává významným, ale ne dominantním sektorem. Hospodářská situace v oblasti je relativně stabilní s nízkou nezaměstnaností a dobrými pracovními vyhlídkami pro většinu obyvatel.



Graf podílu bytů v osobním vlastnictví



Graf podílu domácností jednotlivců

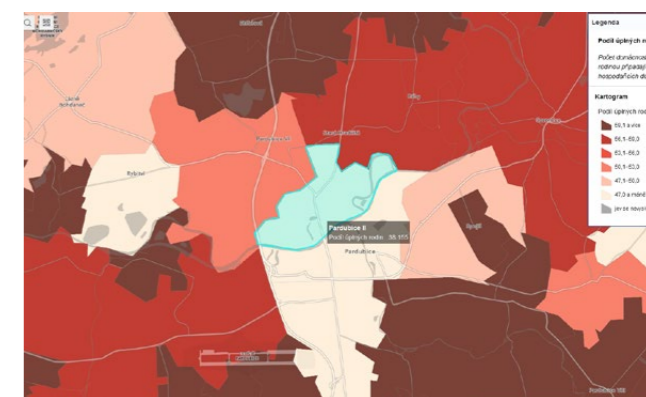


Graf podílu pronajatých bytů

V Polabinách většina obyvatel žije v bytových domech, což odpovídá charakteru sídlištní zástavby. Přibližně 58 % obyvatel vlastní své byty, což naznačuje relativně vysokou míru vlastnictví nemovitosti v této oblasti. Dalších 28 % obyvatel byty pronajímá, což poukazuje na dostupnost nájemního bydlení, které je časté zejména u mladších lidí, rodin na začátku jejich života, nebo u lidí, kteří nemají zájem o dlouhodobé závazky spojené s vlastnictvím nemovitosti.

Co se týče rodinné struktury, 38 % domácností tvoří úplné rodiny, což odráží stabilní rodinné zázemí pro významnou část populace. Na druhou stranu, 11 % domácností jsou neúplné rodiny, kde chybí jeden z rodičů, což může být důsledkem rozvodů, úmrtí nebo jiných životních okolností. Výrazný je také podíl jednočlenných domácností, které tvoří až 47 % všech rodin. Tento trend poukazuje na nárůst samostatně žijících osob, což může být způsobeno stárnutím populace, změnami ve struktuře rodin, či rostoucím počtem mladých lidí a starších občanů, kteří preferují život v samostatném bytě.

Celkově životní situace obyvatel Polabiny odráží moderní trendy bydlení ve městských sídlištích, kde převažuje bytové vlastnictví a nájemní bydlení, a kde velký podíl obyvatel tvoří buď jednočlenné domácnosti, nebo úplné rodiny.



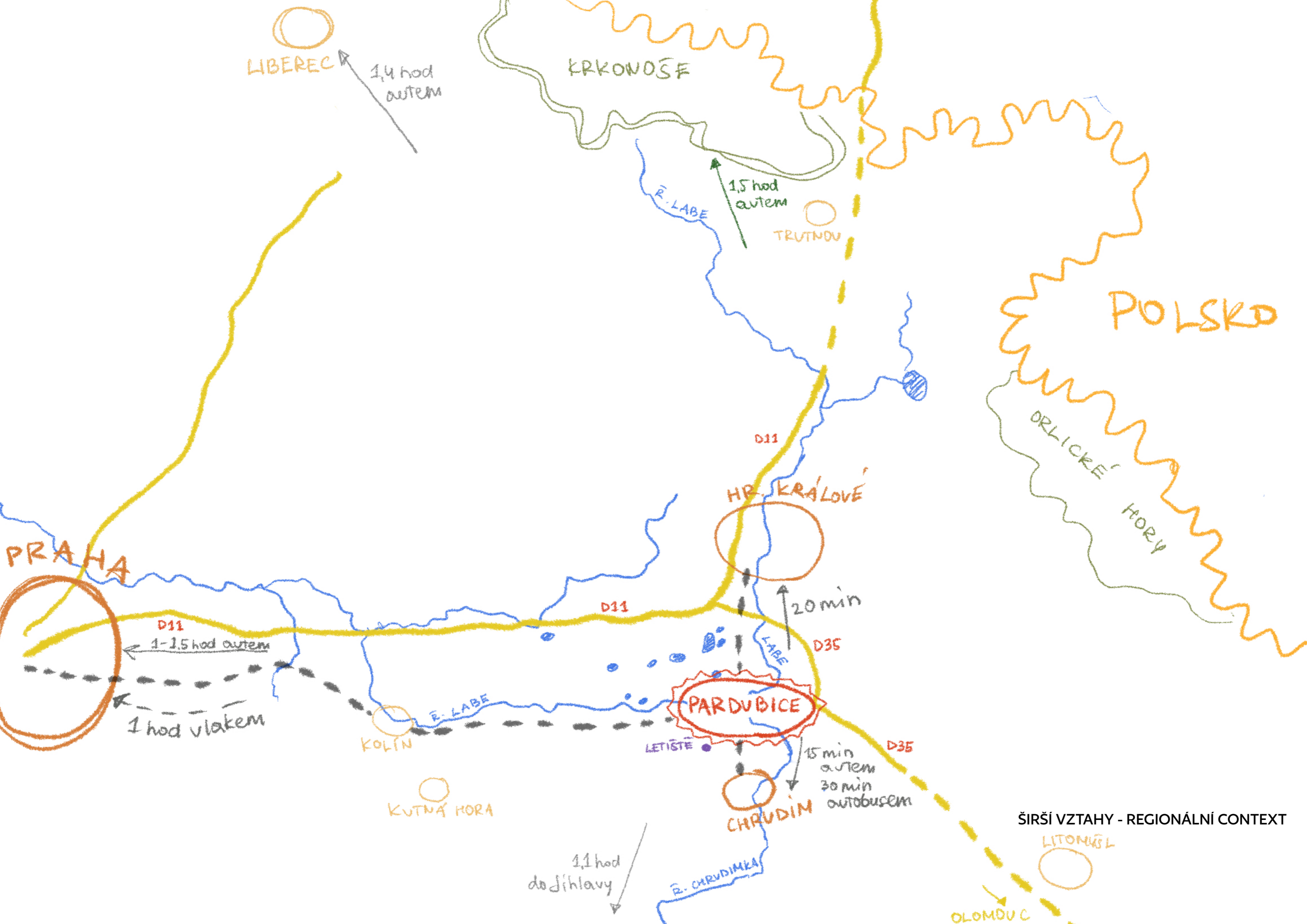
Graf podílu úplných rodin



Graf podílu neúplných rodin



Fotodokumentace



LIBEREC

1,4 hod autem

KRKONOŠE

R. LABE

1,5 hod autem

TRUTNOV

POLSKO

ORLICKÉ HORY

PRAHA

D11

1-1,5 hod autem

1 hod vlakem

D11

HR. KRÁLOVÉ

20 min

D35

PARDUBICE

LETIŠTĚ

15 min autem

30 min autobusem

D35

KOLÍN

R. LABE

KUTNÁ HORA

CHRUDIM

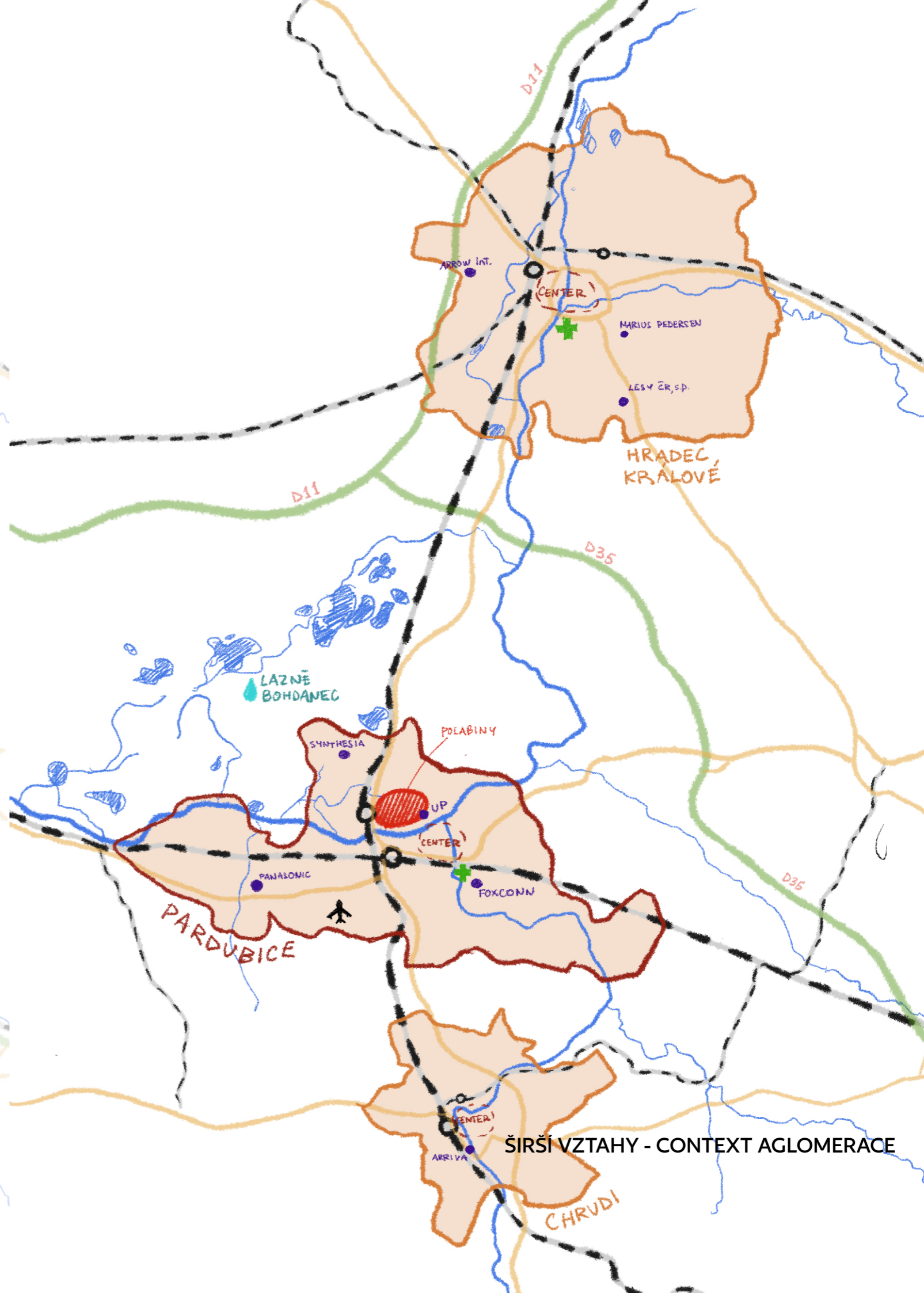
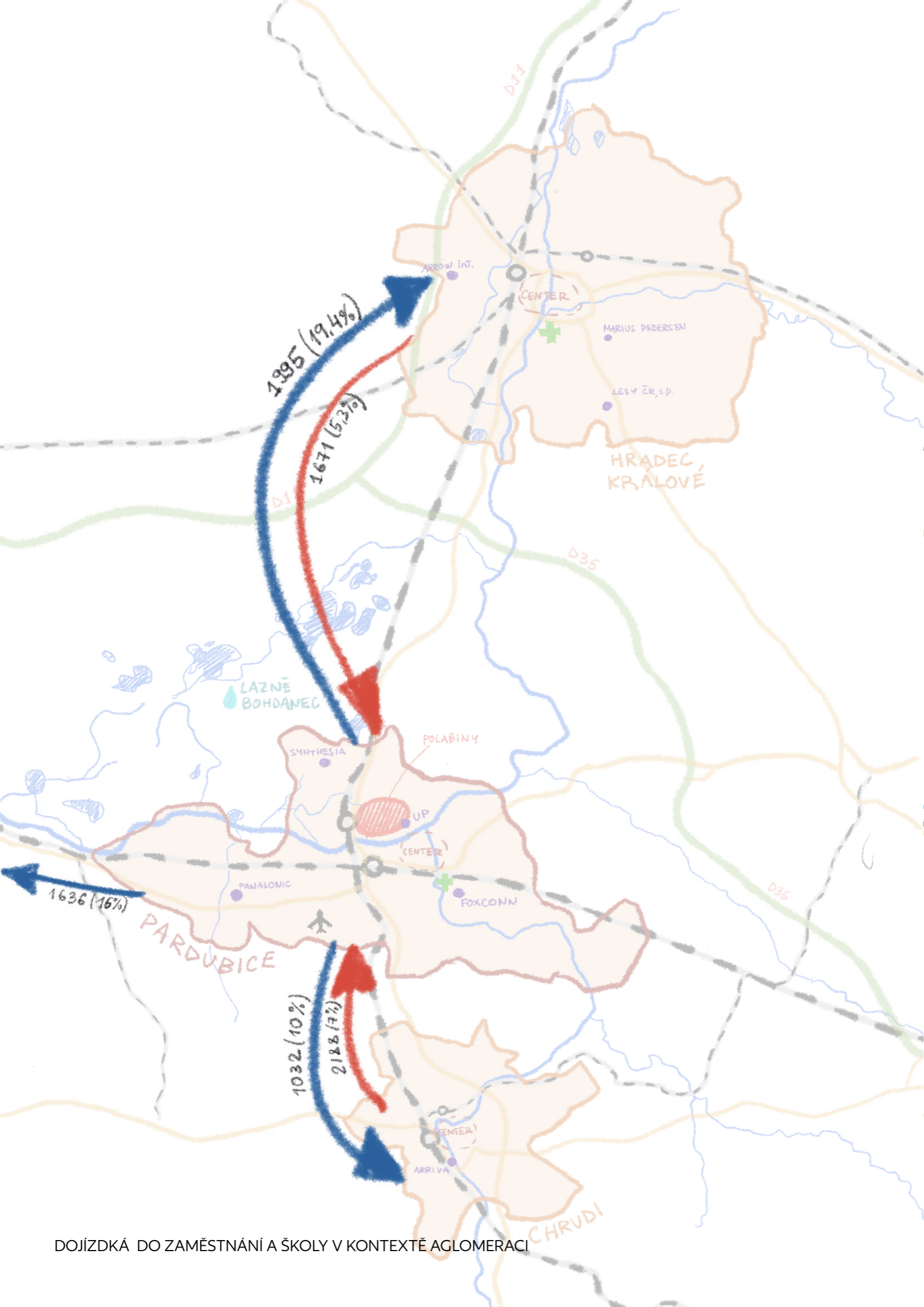
R. CHRUDIMKA

1,1 hod do hlavy

ŠIRŠÍ VZTAHY - REGIONÁLNÍ KONTEXT

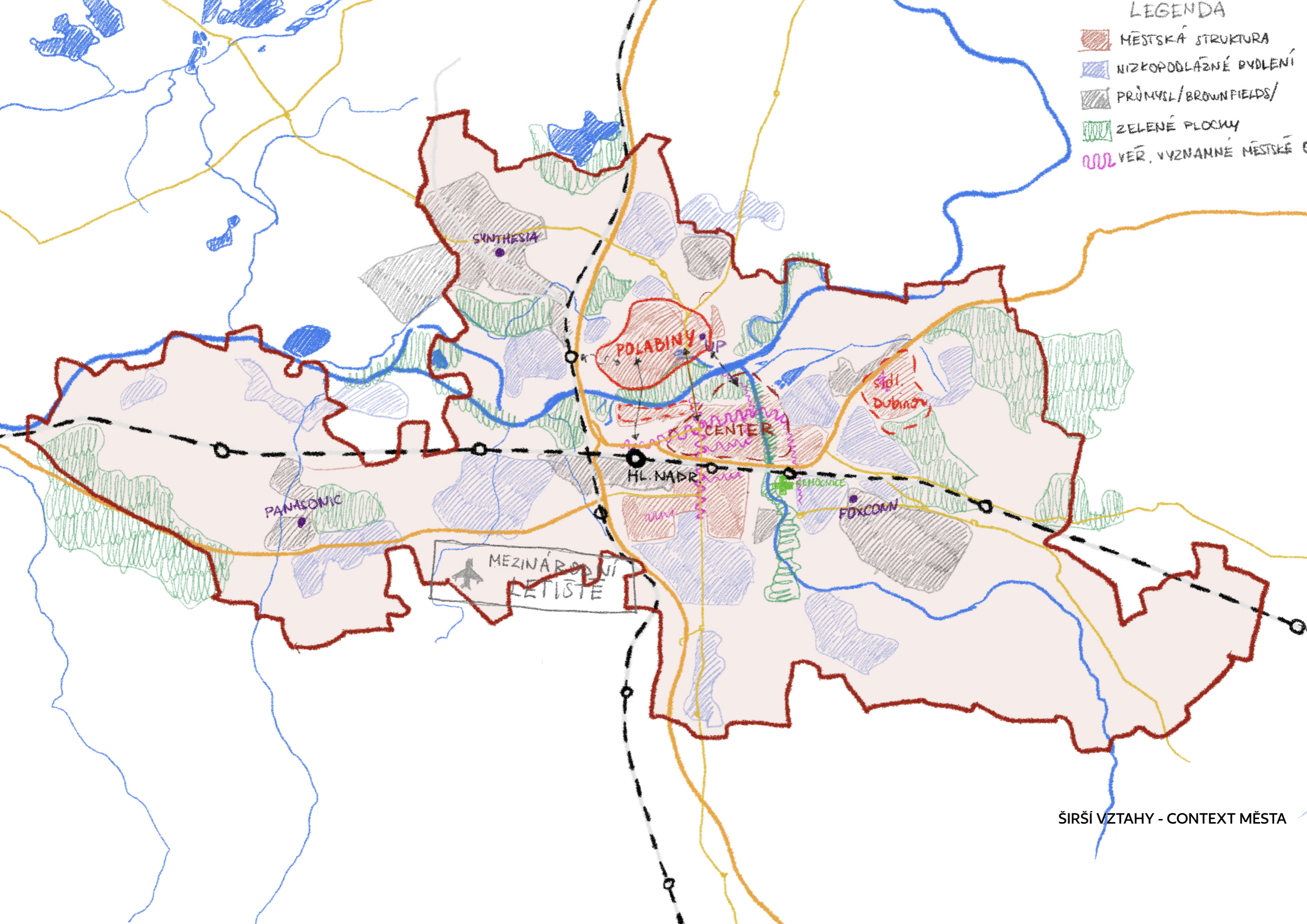
LITOMYŠL

OLOMOUČ



LEGENDA

- MĚSTSKÁ STRUKTURA
- NIZKOPODLAŽNÉ BYDLENÍ
- PRŮMYSL/BROWNFIELDS/
- ZELENÉ PLOCHY
- VERĚ, VYZNAMNÉ MĚSTSKÉ



ŠIRŠÍ VZTAHY - CONTEXT MĚSTA



SENTÍN

OHRAZENICE

STARÉ HRADÍŠTĚ

FÁBLOVKA

TRNOVÁ

KŘETA

UNIVERZITA PARDUBICE

CIHELNA

PARDUBICE ROSICE N.L.

ROSICE

POLABINY

PARK

PARK

KOUPALIŠTĚ

LABE

LABE

ZÁMEK

ARENA

sidl. závodu nírú

HIST. ★ CENTRUM

PIVO

???

???

HL. NADRAŽÍ

ŠIRŠÍ CENTRUM

BÍLÉ PŘEDMĚSTÍ

ŠIRŠÍ OKOLÍ

PARDUBICE

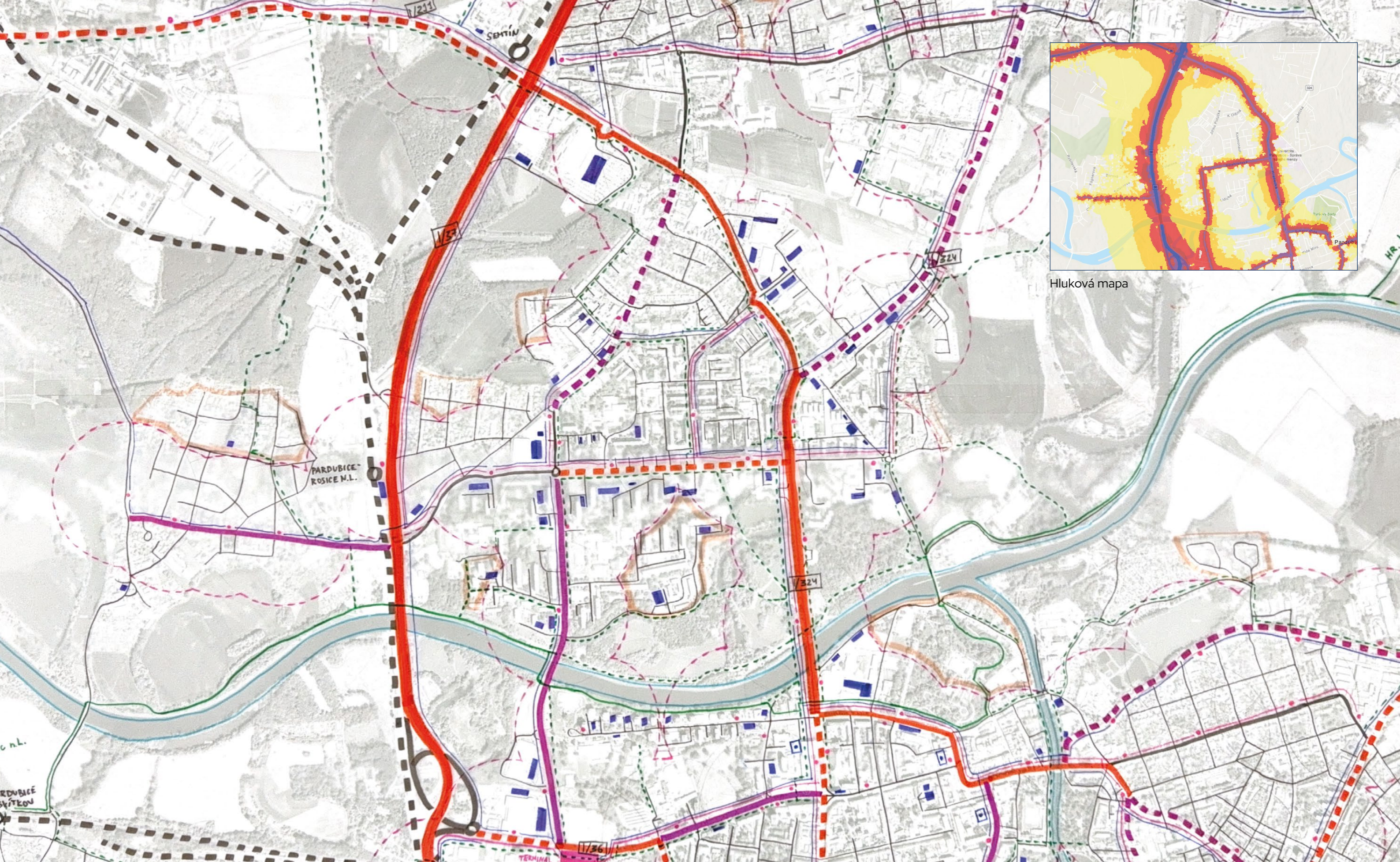
SVITKOV



LEGENDA

- | | | | | | |
|--|----------------------------|--|---------------------------|--|---------------------------------|
| | BYTOVÉ DOMY | | OBČANSKÉ VYBAVENÍ | | GARÁŽE |
| | HOTELY | | PRŮMYSL, VÝROBA | | SPORTOVNÍ AREALY |
| | NIZKOPODLAŽNÍ IND. BYDLENÍ | | TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA | | PARKY A PARKOVÉ UPRAVENÉ PLOCHY |
| | ZAHRÁDKÁŘSKÉ KOLONIE | | JADRO HISTORICKÉHO CENTRA | | LESNÍ PLOCHY |
| | KOMERČNÍ PLOCHY | | PARKOVACÍ PLOCHY | | ZEMĚDĚLSKÉ PLOCHY |

FUNKČNÍ VYUŽITÍ



Hluková mapa

LEGENDA

- | | | | | | | | |
|--|---------------------|--|---|--|----------------------------|--|---------------------------------|
| | ŽELEZNIČNÍ TRAT | | ULICE S DENNÍ INTENZITOU MOTOROVÉ DOPRAVY 25000 - 40000 VOZ/24HOD | | OSTATNÍ SILNICE III. TŘÍDY | | ZASTÁVKA MHD |
| | ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA | | INTENZITOU MOTOROVÉ DOPRAVY 15000 - 25000 VOZ/24HOD | | OSTATNÍ CESTY | | TROLEJBUSOVÁ LINKA |
| | VODNÍ PLOCHY | | INTENZITOU MOTOROVÉ DOPRAVY 10000 - 15000 VOZ/24HOD | | PARKOVACÍ PLOCHY | | AUTOBUSOVÁ LINKA |
| | | | INTENZITOU MOTOROVÉ DOPRAVY 7000 - 10000 VOZ/24HOD | | PARKOVACÍ DOMY | | RADIUS DOCHAZKY 300M |
| | | | INTENZITOU MOTOROVÉ DOPRAVY 5000 - 7000 VOZ/24HOD | | CYKLOTRASY, CYKLOSTEZKY | | OBYTNÉ ÚZEMÍ NEPOKRÝTE RADIUSEM |

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



















Toky běžců (Strava heatmap)



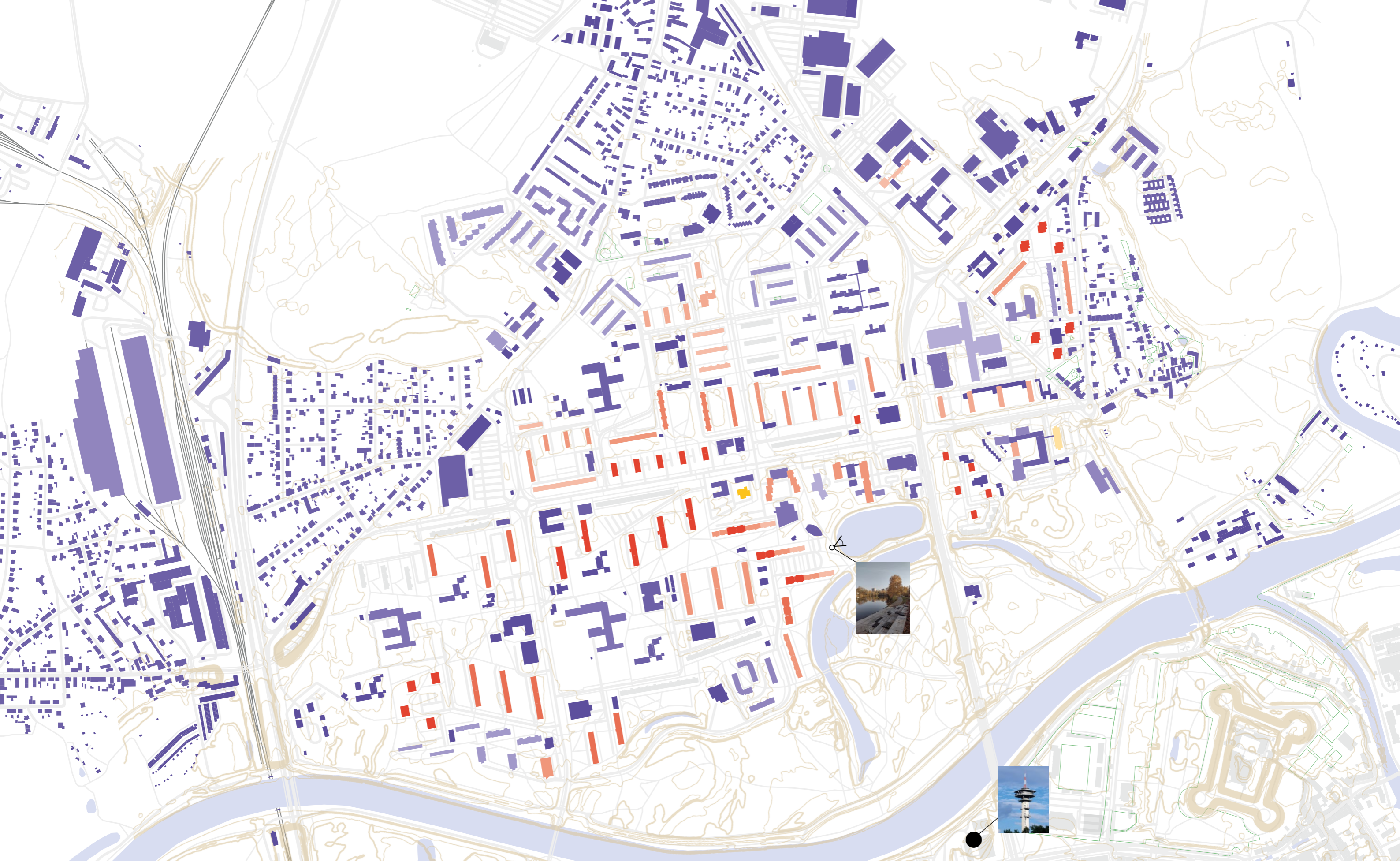
INTENZITA TOKŮ CYKLISTŮ



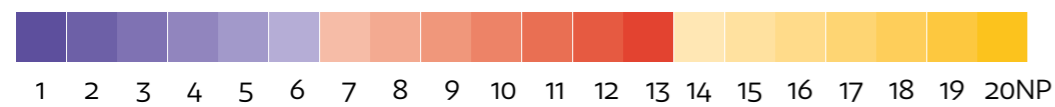
LEGENDA

<ul style="list-style-type: none">  NADREGIONÁLNÍ BIODOR  REGIONÁLNÍ BIODOR  REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM  LOKÁLNÍ BIODOR  LOKÁLNÍ BIOCENTRUM 	<ul style="list-style-type: none">  ZASTAVENÉ ÚZEMÍ  LESNÍ PLOCHY  SÍDELNÍ ZELEN'  PŘÍRODNÍ PLOCHY  ZEMĚLSKÉ PLOCHY 	<ul style="list-style-type: none">  PARKOVÁ ZELEN'  SÍDLIŠTNÍ ZELEN'  NEVEŘEJNÁ ZELEN' NA POZEMKACH ŠKOL  NEVEŘEJNÁ ZELEN' NA SOUKROMÝCH POZEMKACH  SPORTOVNÍ PLOCHY 	<ul style="list-style-type: none">  STROMOŘADÍ
---	---	--	--

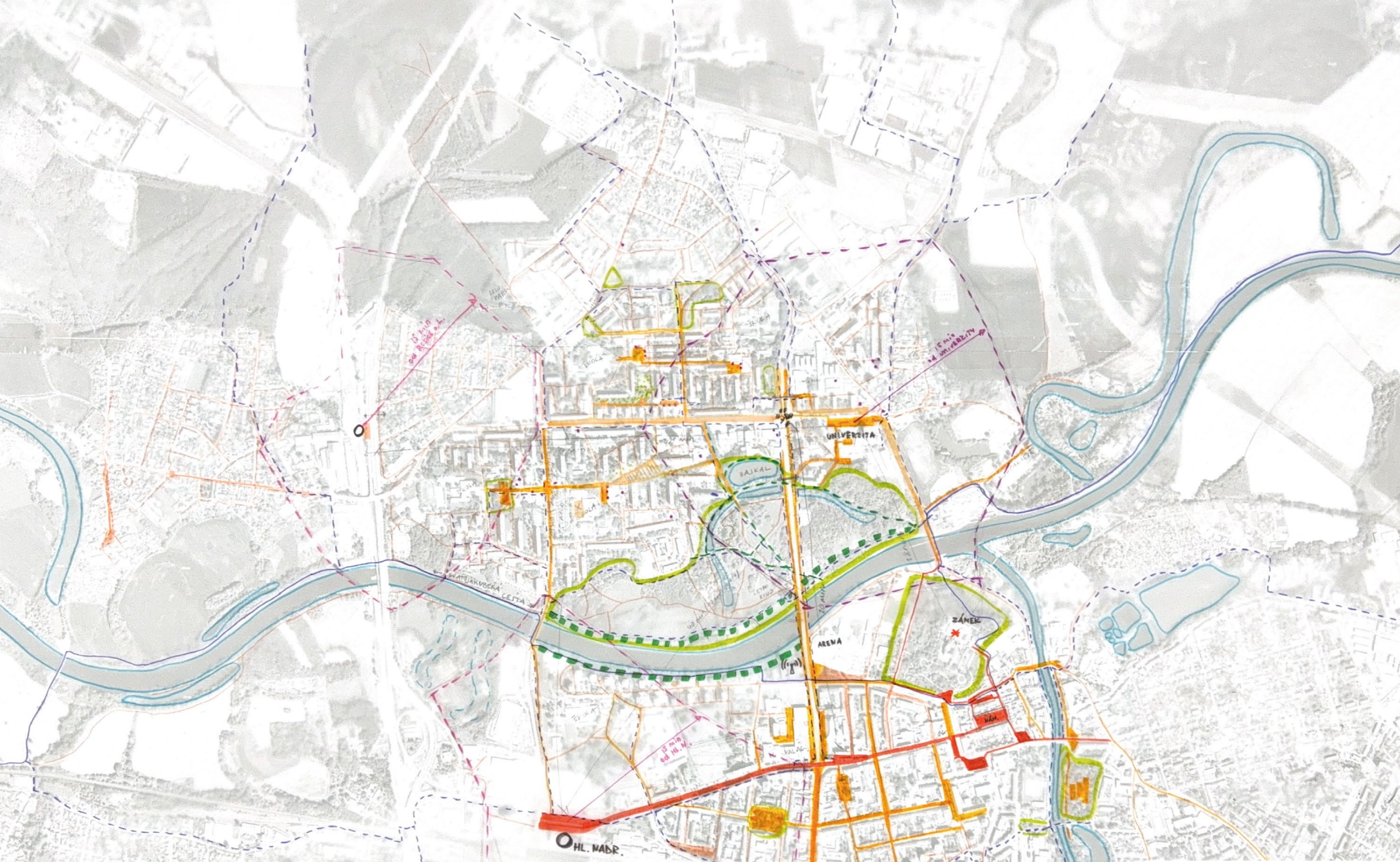
MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA



LEGENDA






PODLAŽNOST



LEGENDA

-  PARKY
-  NÁBŘEŽÍ
-  CESTY V KRAJINĚ

-  ATRAKTIVNÍ BODY
-  PĚŠÍ CESTY
-  DOCHÁZKA 15 MIN

HIERARCHIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

-  VÍČ VYZNAMNÉ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ
-  MENĚ VYZNAMNÉ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



Lokální centrum Polabiny I



Lokální centrum Polabiny II



Lokální centrum Polabiny III



Lokální centrum Polabiny IV



Prostorový shémat lokálního centra Polabiny I



Prostorový shémat lokálního centra Polabiny II

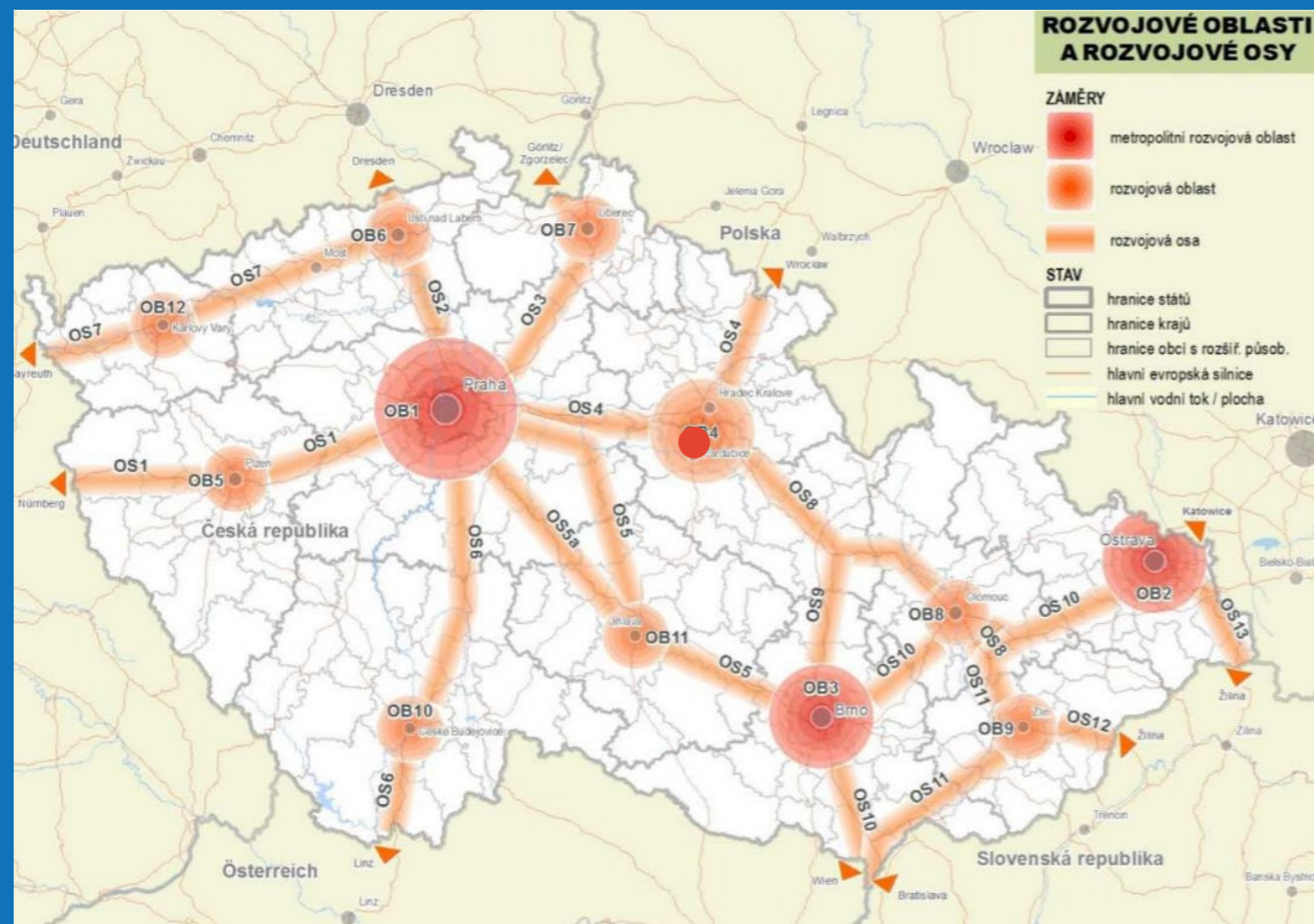


Prostorový shémat lokálního centra Polabiny III

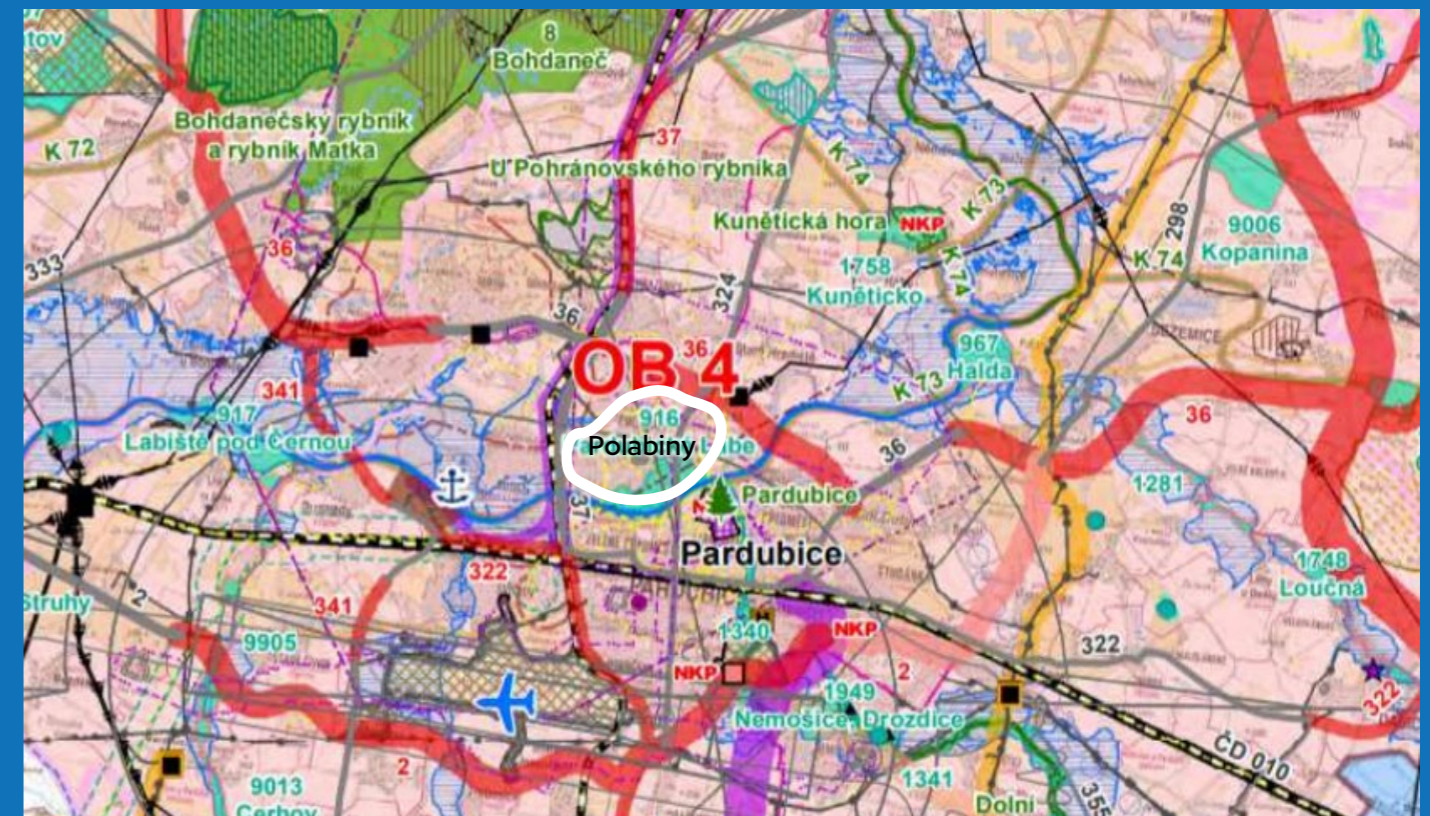


Prostorový shémat lokálního centra Polabiny IV

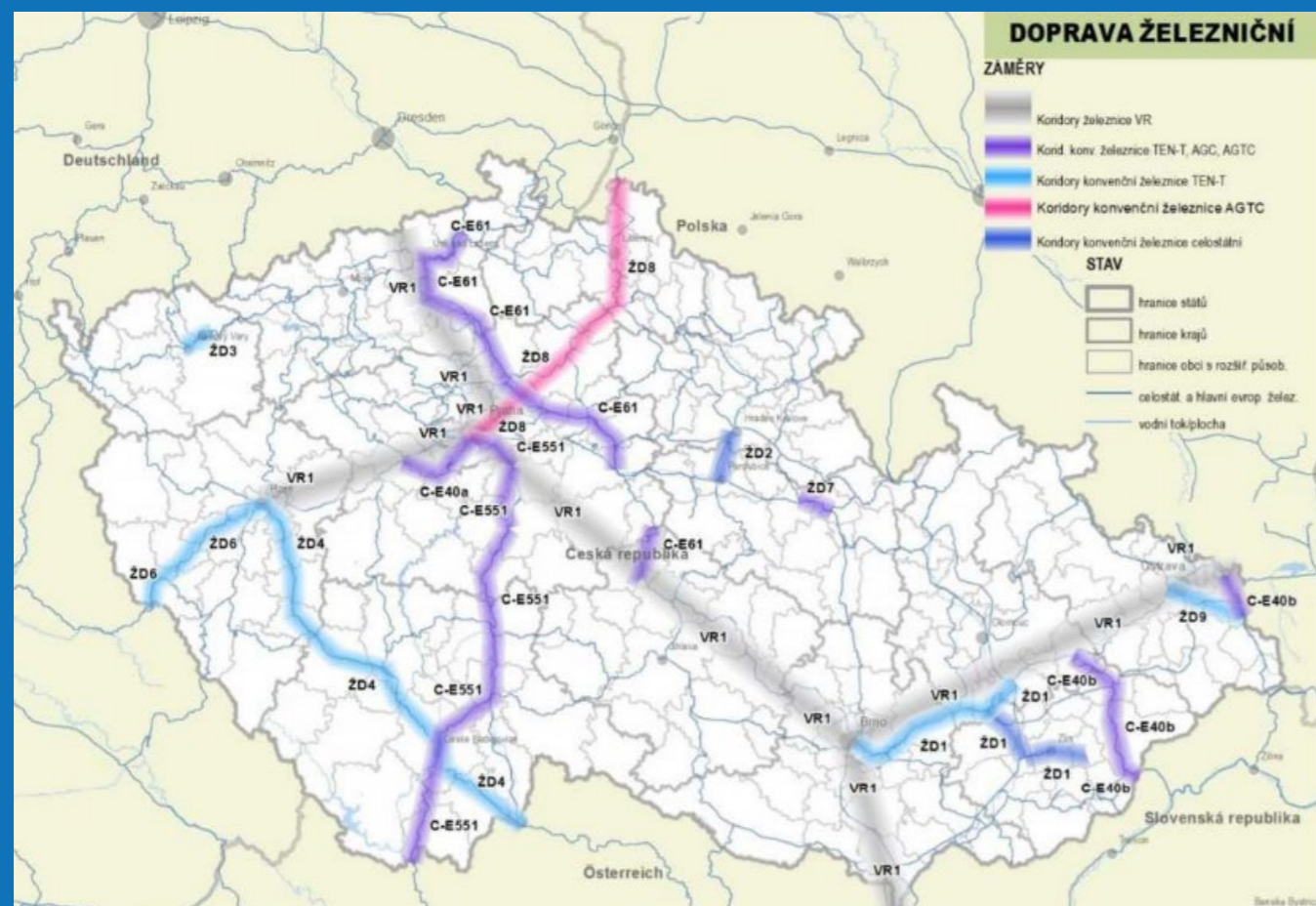
06. ÚZEMNÍ ROZVOJ



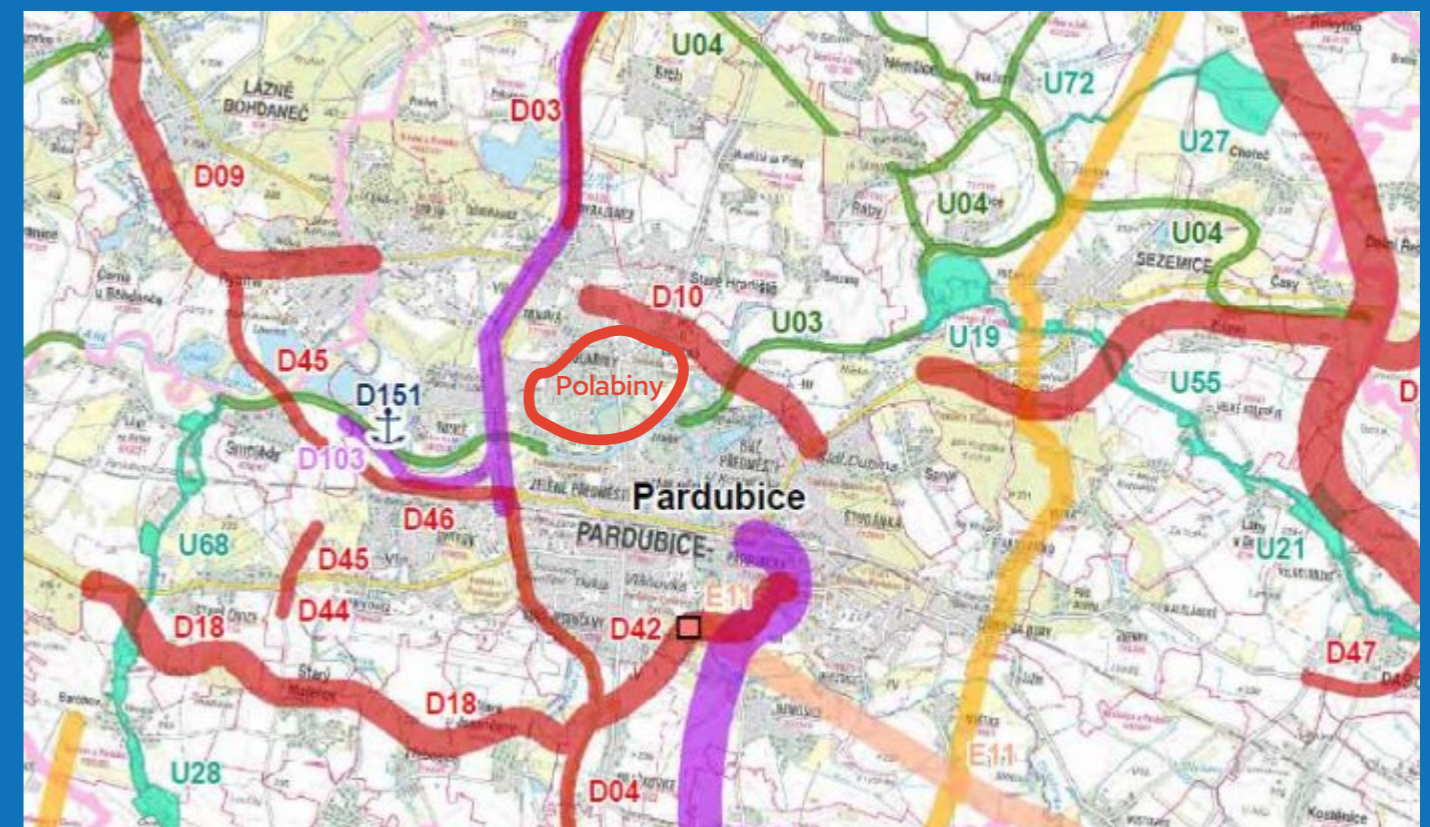
Politika územního rozvoje - Rozvojové oblasti a rozvojové osy



Koordináční výkres ZÚR PK



Politika územního rozvoje - železniční doprava



Koordináční výkres ZÚR PK

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Bydlení vícepodlažní městské
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Bydlení vícepodlažní sídlištní
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Bydlení nízkopodlažní předměstské
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Bydlení nízkopodlažní venkovské

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území jádrové
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území centrální
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území centrální specifické
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území městské
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území městské specifické
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Smíšené území předměstské

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Občanská vybavenost základní
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Občanská vybavenost vyšší
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Občanská vybavenost koncentrovaná
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - obchod
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - služby cestující veřejnosti
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - administrativa
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - školství
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - zdravotnictví
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - kultura
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	občanská vybavenost vyšší - církevní a historické stavby

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Výroba lehká
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Výroba lehká specifická
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Výroba lehká v lokalitě Městské industriální zóny (MIZ)
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Výrobní služby
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Výroba průmyslová

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Sportovní areály
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Rekreační areály
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Rekreační areály - ve vymezené ploše extoparku
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Rekreační areály - ve vymezené ploše koupaliště

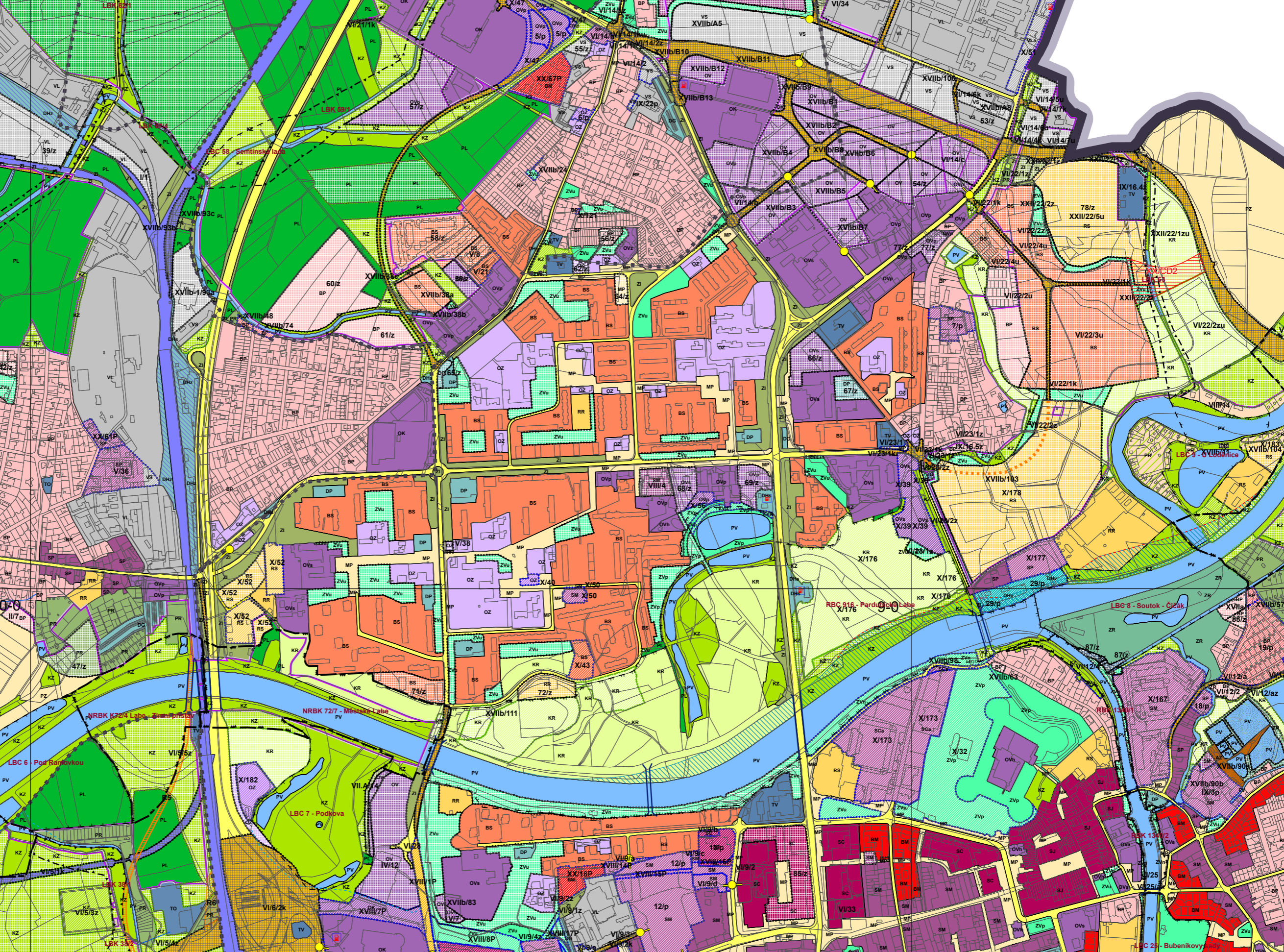
stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hlavní plochy dopravních systémů - železniční doprava
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hlavní plochy dopravních systémů - silniční doprava
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hlavní plochy dopravních systémů - letecká doprava
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hlavní plochy dopravních systémů - vodní doprava
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy velkoplošných parkujících a hromadných garáží
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy garáží
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hlavní plochy dopravních systémů

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Technická vybavenost
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Nakládání s odpady a odpadními vodami

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Systém silniční dopravy
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Systém železniční dopravy
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Koridor pro homogenizaci stávající komunikace
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Způsob dopravního napojení lokality
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Přemostění, lávky
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Koridor dopravní infrastruktury
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Osa koridoru dopravního propojení

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zemědělská výroba živočišná

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Specifické plochy pro bezpečnostní složky



stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Městský parter

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň městská všeobecná - parky
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň městská všeobecná - parkové upravené plochy
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň městská všeobecná - náhlední řek
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň městská všeobecná - archeologické naleziště
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň izolací
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň rekreační
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň hřbitovů
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Areály zahradnictví
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Zeleň městská všeobecná

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Územní rezerva pro umělé vodní kanál a související zařízení
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Cerpačnice PMM
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Území užívání armádou
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Rekreační areály v funkčních plochách zeleně a - EKOPARK c - GOLF
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Hřbitov
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Odstavná parkoviště nákladních automobilů, překladiště
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Protipovodňová opatření - hrázky
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Protipovodňová opatření - hrázky navržené územním plánem
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Ostatní protipovodňová opatření, suchý poldr

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Nadregionální biokoridor
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Regionální biocentrum
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Regionální biokoridor
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Lokální biocentrum
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Lokální biokoridor

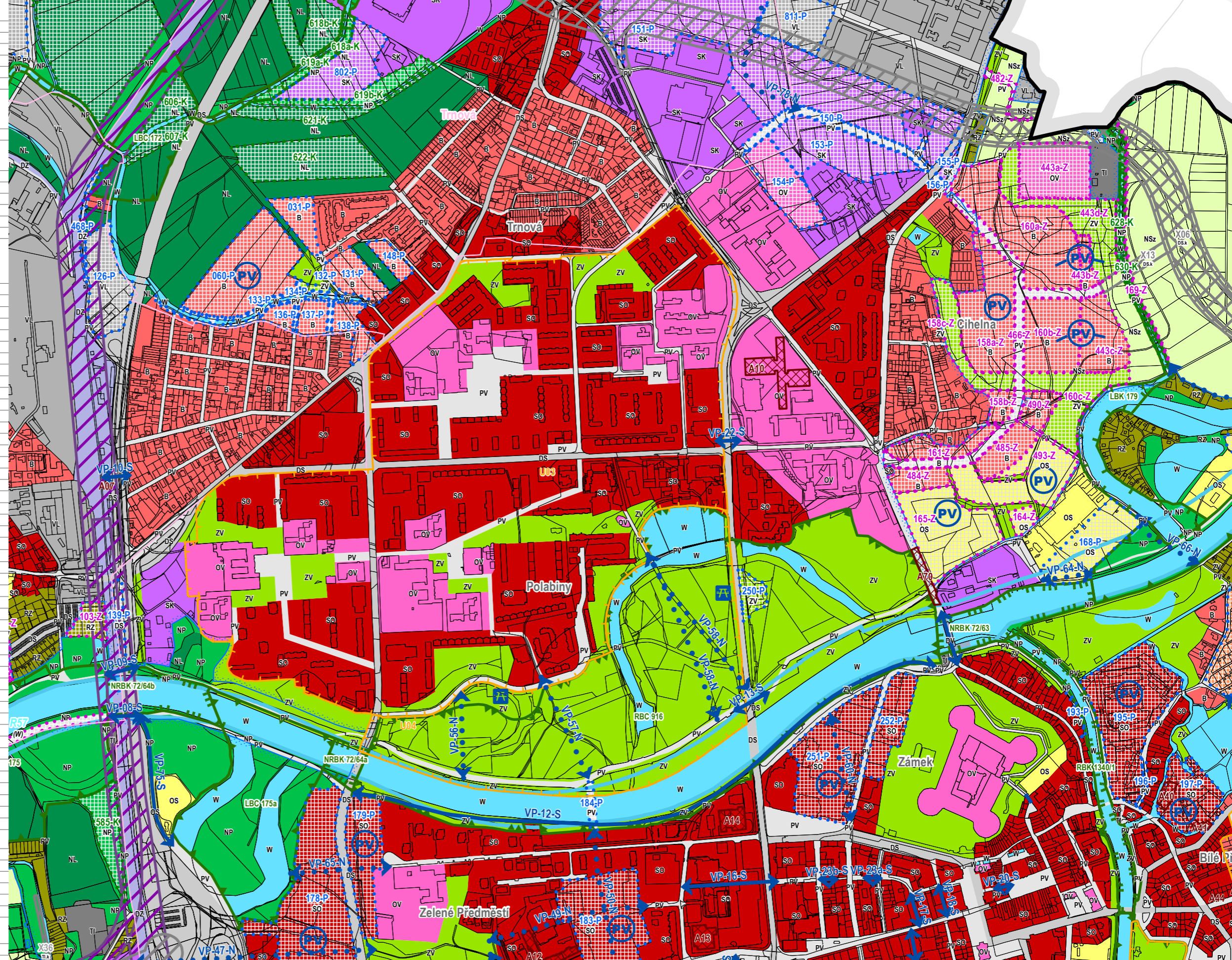
stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy individuální rekreace - zahradnické sady, úživná zahrady
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy individuální rekreace - lesní rekreační území
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Vodní plochy a toky
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy zemědělské využití - pastvy
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Plochy plošně funkce lesa

stav	návrh	změna využití	územní rezerva	způsob využití	index
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	Městský parter

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA PARDUBICE

ÚPLNÉ ZNĚNÍ KE 8.5.2024

	název katastrálního území
	název části obce
	hranice řešeného území
	hranice katastrálního území
	katastrální mapa
	základní báze geografických dat - ZABAGED (mimo řešené území)
JEVY ZÁVAZNÉ / SCHVALOVANÉ	
SÍDELNÍ STRUKTURA	
	zastavěné území (vymezeno v souladu s § 58 SZ ke dni 30. 10. 2021)
OZNAČENÍ PLOCH A KORIDORŮ A ÚZEMNÍCH REZERV	
	plocha přestavby
	plocha zastavitelná
	plocha změn v krajině
	X01 koridor
	R01 plocha územní rezervy
	RK01 koridor územní rezervy
PLOCHY A KORIDORY	
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ	
	PLOCHY BYDLENÍ B - bydlení
	PLOCHY REKREACE RI - rekreace individuální RZ - rekreace v zahradkových osadách RN - rekreace hromadná v zeleni
	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ OV - občanské vybavení veřejné OS - sport OH - hřiště
	PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ PV - veřejné prostranství ZV - veřejné prostranství - veřejná zeleň
	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ SO - plocha smíšená obytná SK - plocha smíšená komerční SR - plocha smíšená obytné rekreace
	PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DS - silniční doprava DZ - drážní doprava DV - vodní doprava DL - letecká doprava
	PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY DS - silniční doprava DZ - drážní doprava DV - vodní doprava DL - letecká doprava
	PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY TI - technická infrastruktura TO - odpadové hospodářství
	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ VT - těžká výroba VL - lehká výroba a skladování VZ - zemědělská výroba
	PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ W - vodní plocha
	PLOCHY LESNÍ NL - plocha lesa NLx - plocha lesa se specifickým využitím
	PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ NSz - plocha smíšená nezastavěného území - zemědělská NSp - plocha smíšená nezastavěného území - přírodní
	PLOCHY PŘÍRODNÍ NP - plocha přírodní
	PLOCHY SPECIFICKÉ XV - věžeřství XO - plocha pro obranu státu
KORIDORY PRO UMÍSTĚNÍ VEDENÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	
	DS.k - koridor silniční dopravy
	PV.k - koridor místní komunikace
	DZ.k - koridor drážní dopravy
	DV.k - koridor vodní dopravy
	TI.k - koridor technické infrastruktury
	W.k - koridor vodního hospodářství
ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY	
	nadregionální biokoridor
	regionální biokoridor
	regionální biocentrum
	lokální biokoridor
	lokální biocentrum
KONCEPČNÍ PRVKY	
	veřejná přístupnost pro chodce a cyklisty
	podmínka vymezení veřejných prostranství
	vybavenost parku
KULTURNÍ HODNOTY	
	urbanisticky cenné území
	architektonicky významná stavba



ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA PARDUBICE (NEVYDÁNÝ)
 SCHEMA HLAVNÍHO VYKRESU, NÁVRH PRO OPAKOVANÉ VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ



(obr. 156) sídliště ve čtvrti



(obr. 157) Parkové náměstí



(obr. 158) Petit Bois Park

D.2.2.3

Koncepce veřejných prostranství sídlišť

Koncepce veřejných prostranství pardubických sídlišť by měla být souhrnem dokumentů, opatření a aktivit, jejichž cílem bude postupné zlepšování kvality veřejných prostranství a to jak v rovině fyzické podoby prostranství, tak často především v rovině optimalizace souvisejících procesů – užívání, správy, investic.

Urbanistické struktury vzniklé na základě centrálně definovaných koncepcí v druhé polovině 20. století jsou specifickou součástí našich měst, ke které je nutné v mnoha ohledech přistupovat zcela odlišně než k tradiční blokové struktuře kompaktního města.

S ohledem k celkově nižšímu technickému a technologickému standardu budov se většina revitalizací u modernistických sídlišť dosud odehrávala v rovině tepelně-technické adaptace jejich obvodových plášťů.

Další specifický prostorový aspekt sídlišť, tedy volný prostor veřejných prostranství okolo soliterních budov, ve většině případů dosud nebyl celostně postihnout a prováděné zásahy se ve velké míře odehrávají na základě akutnosti bez vyhodnocení nebo přehodnocení vztahu k celku. Veřejná prostranství sídlišť jsou zpravidla nenaplněným konceptem modernistické ideje bydlení v parku. Plánovaná podoba veřejných prostranství nebyla s ohledem na socio-ekonomické podmínky v době realizace naplněna.

Tradiční městská prostranství jako ulice, parky a náměstí, vystřídali volný spojitý prostor s nejasnou náplní a hierarchií, často bezradně označovaný jako „zeleň“. Zatímco v tradiční blokové zástavbě tvoří veřejná prostranství zhruba 30% celkové plochy, v modernistických strukturách je tento poměr 60% - 80% na straně veřejných prostranství. Takové prostory tak pro svého správce představují dlouhodobě nejenom výrazně vyšší běžné provozní náklady, ale ve spojení s jejich obecnou anonymitou a celkovou nižší identifikací obyvatel s tímto prostředím také zvýšený vandalismus a s tím spojené riziko jejich fyzické i bezpečnostní degradace.

Na druhé straně prostředí modernistických sídlišť skýtá, jak je to patrné z mnoha především zahraničních revitalizací veřejných prostranství, potenciál být atraktivním prostorem především pro mladé rodiny, pro které je kvalita veřejného prostoru, řešeného s ohledem k potřebám jejich aktuálního

životního cyklu, jedním z klíčových faktorů při výběru místa svého bydliště. Současným úkolem je tedy analyzovat možnosti rozvoje prostředí sídlišť v kontextu potřeb místních obyvatel a těch, o které město dlouhodobě stojí.

Přes stejnou základní charakteristiku modernistické zástavby vyžaduje každé sídliště individuální přístup, proto také neexistuje univerzální postup, kterým se vydat. I tak lze ale vysledovat řadu společných charakteristik, které sídliště odlišují od zbytku města a které je nutné zahrnout do celkového uvažování při vytváření celkových nebo tematických koncepcí.

Koncepční přístup k veřejným prostranstvím sídlišť by měl zahrnovat:

- 1/ Analýzu současného stavu sídlišť, která zmapuje zejména:
 - stav bytového fondu
 - socio-ekonomickou strukturu obyvatel
 - technický stav veřejných prostranství a technické infrastruktury
 - ekonomickou náročnost správy a údržby
 - definuje deficit v oblasti občanské vybavenosti
 - zmapuje očekávání obyvatel
- 2/ Definování obecné Strategie rozvoje veřejných prostranství sídlišť, která určí především:
 - budoucí roli sídlišť v celkové struktuře města
 - obecný přístup k možnostem urbanistického doplnění
- 3/ Místopisné koncepce a generely jednotlivých urbanistických celků sídlišť

D.2.4

Základní přístupy k veřejným prostranstvím dle urbanistické struktury

D.2.4.5

Modernistická sídlištní zástavba



Části města, které tvoří rozvolněná zástavba (vznikající zpravidla od 2. pol. 20. stol. po současnost). Struktura je tvořena solitery a kompozici hmot ve volném prostoru, které jsou uspořádány do převážně monofunkčních obytných celků (sídlišť). Veřejná prostranství jsou obtížně fyzicky vymezitelná, tvoří je zejména silnice, cesty a plochy zeleně. Charakteristická pro oblast je volná stavební čára. Každá urbanistická struktura sídliště je specifická, jelikož je každé sídliště autorským urbanistickým konceptem. Sídliště zpravidla není otevřenou strukturou, je spíše ukončeným autonomním systémem v rámci města. Přes stejné typologické znaky je na ně nutné vždy pohlížet diferencovaně a konkrétní platformy a nástroje pro zvyšování kvality prostředí volit na základě vyhodnocení konkrétního území.

Společným specifickým sídlištních celků je skutečnost, že jejich veřejná prostranství jsou z velké míry tvořena zbytkovými plochami, u kterých nemůžeme snadno definovat účel, význam ani charakter. Zastavěná plocha zpravidla představuje pouhou jednu pětinu daného prostoru.

Množství veřejně přístupných ploch je problematické vzhledem k nalezení jejich adekvátního využití i z hlediska nákladů na údržbu. Na základě celkových koncepcí je nutné plochy redefinovat tak, aby byl celý prostor lépe využitelný a využíváný a odpovídal současným požadavkům na jeho užívání.

Prvním krokem, který by měl předcházet zásadním stavebním nebo parterovým úpravám, je tak vyhodnocení kvality a rozvojových příležitostí každého jednotlivého sídliště. K tomu by mělo sloužit zpracování zastřešující Koncepce veřejných prostranství sídlišť, která by v sobě měla zahrnout rovinu celoměstskou a následně by dílčí koncepce měly specificky pracovat s konkrétními urbanistickými celky jednotlivých sídlišť.

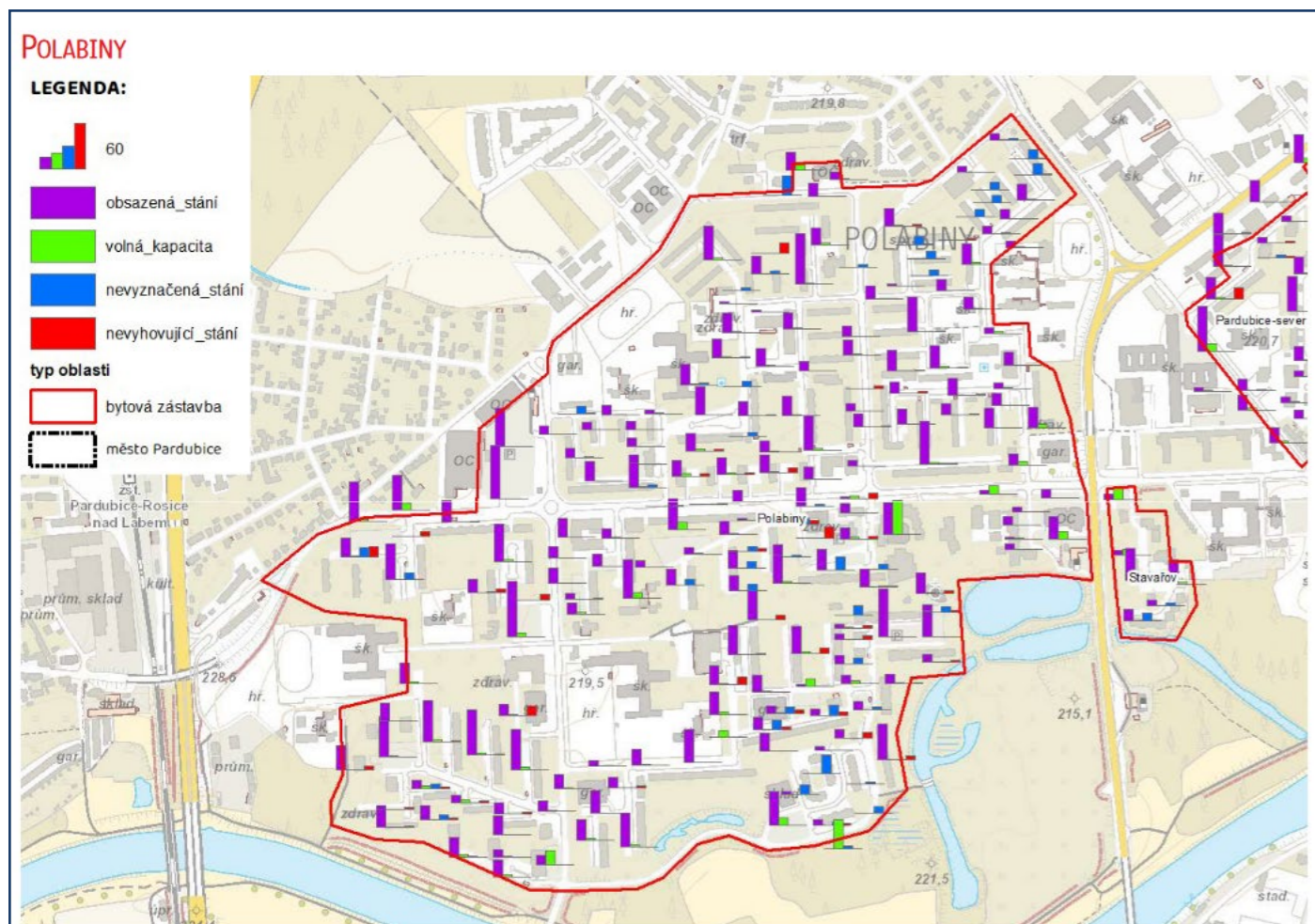
V rámci jednotlivých koncepcí je nezbytné především najít takové nastavení a vymezení veřejných prostranství, které bude reagovat na deficity a problémy, se kterými se sídlištní celky potýkají a kvůli kterým není plně využita jejich rezidenční atraktivita.

Je třeba prověřit možnosti systému parkování, prostorového a provozního uspořádání veřejných prostranství. Součástí návrhu úprav veřejných prostranství by vždy měla být koncepce dopravy včetně dopravy v klidu.

Cílem všech činěných kroků musí být posilování kvality veřejných prostranství z hlediska vytváření příležitosti pro hodnotné každodenní užívání všech věkových skupin obyvatel sídlišť, tzn. vytváření rozmanitého prostředí pro aktivní sousedský život.

STRATEGIE ZKVALITNĚNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚSTA PARDUBIC

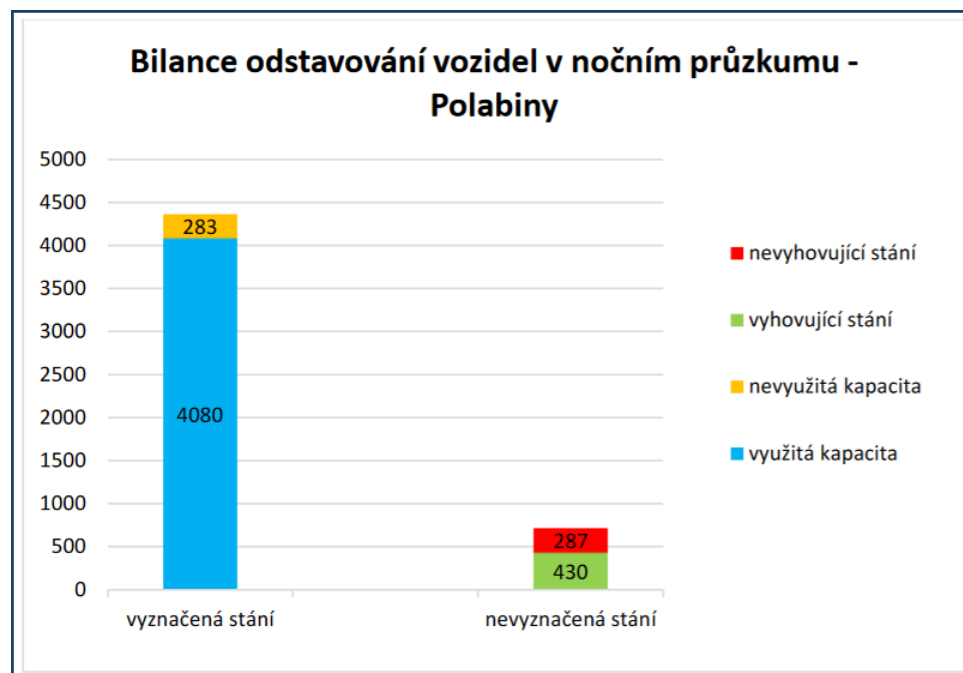
STRATEGICKÝ ROZVOJOVÝ DOKUMENT



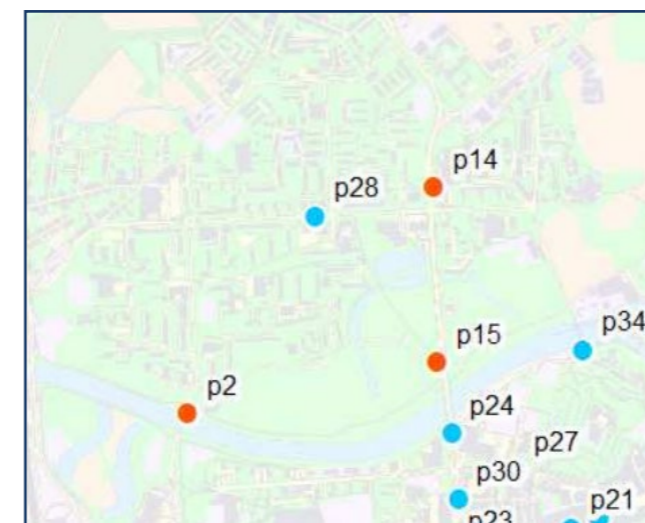
Vymezení oblasti Polabiny včetně orientačního zobrazení poptávky v jednotlivých úsecích a lokalitách

Oblast	poptávka	nabídka	nevyhovující stání	statistická bilance
Polabiny	4510	4793	287	-4

Souhrnná bilance odstavování vozidel



Výsledná bilance odstavných vozidel v oblasti Polabiny

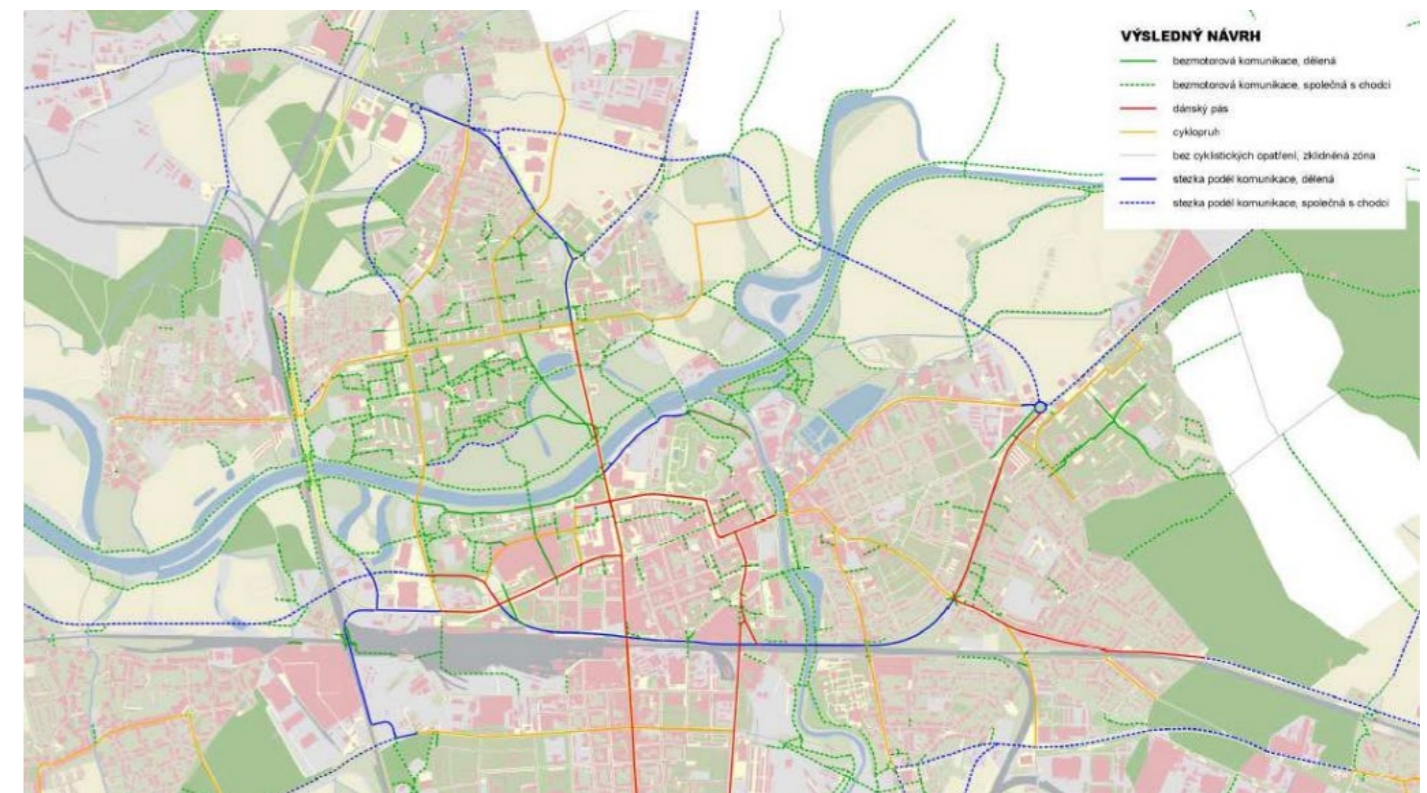


Lokalizace stanovišť průzkumu cyklistické a pěší dopravy, „ruční“ průzkum oranžovou, kamerový průzkum modrou

“...v případě profilu p28 bylo zjištěno, že 142 cyklistů/8 h (31 %) nelegálně využívá chodník”

komunikace	PROFILY										celkem (8h)		
	chodník		smíšená stezka		stezka		vozovka	ostatní		chod.	cyk.	SUM	
prof.	chod.	cyk.	chod.	cyk.	chod.	cyk.	cyk.	chod.	cyk.	chod.	cyk.	SUM	
p2			841	976						841	976	1817	
p14								867	460	867	460	1327	
p15			795	1002						795	1002	1997	
p35	1		56	371			7			57	378	435	
p28	561	142			303	20	20			561	465	1046	
p34			534	753						534	753	1287	

Objemy cyklistické a pěší dopravy po vybraných jednotlivých profilech a komunikacích



Návrh tras cyklistické dopravy podle Cyklogenerelu Pardubice

PARDUPLÁN - DOPRAVNÍ PRŮZKUM

07. SWOT ANALÝZA

POZITIVA

Kompozice

1. Návaznost sídliště Polabiny na rozsáhlý park podél řeky Labe
2. Kompozičně je sídliště Polabiny skvěle napojené na levý břeh Labe ve strategických místech – u hlavního nádraží a historického centra
3. Rovnoměrné rozmístění lokálních center uprostřed jednotlivých okrsků
4. Univerzita Pardubice je situována mezi dvě hlavní trasy do centra města a na kompoziční ose Polabin

Veřejné prostranství a občanské vybavení

5. Veřejný život Polabin se soustřeďuje převážně uvnitř rezidenčních ploch mimo ulice zatížené motorovou dopravou
6. Dostatek středních, základních a mateřských škol
7. Lokální centra v Polabinách jsou často napojena na předprostory škol, což zvyšuje míru sociální kontroly

8. Rozsáhlá síť veřejné zeleně v rámci sídliště
9. Plochy pro rekreaci a sport
10. Dětská hřiště uvnitř bloků podporují sociální kontrolu

Doprava

11. Ulice Kpt. Bartoše je přímo napojena na hlavní nádraží a autobusový terminál
12. Obytné plochy jsou výborně pokryty trolejbusovými a autobusovými linkami
13. Historicky rozvíjená aglomerační osa Hradec Králové – Pardubice – Chrudim
14. Silnice I. třídy I/37 je napojena na dálnice D35 a D11
15. Budoucí propojení dálnice D11 s polskou dálnicí S3 přinese

PŘÍLEŽITOSTI

1. Modernistická prostorová struktura sídliště zanechává velké nezastavěné plochy, což poskytuje Polabinám značnou flexibilitu pro bodovou zástavbu mezi domy
2. V Polabinách originálně byla navržena řada veřejných garáží, harmonicky umístěných mezi zástavbou, která v současné době nenabízí dostatek parkovacích míst, ale tyto pozemky mohou sloužit jako základ pro výstavbu tří nebo čtyřpodlažních parkovacích domů.
3. Veřejná prostranství, jako jsou parky a ulice, mohou být revitalizována prostřednictvím přidání mobiliáru, dětských hřišť či cyklistických stezek

strategické mezinárodní spojení.

16. Plánované prodloužení dálnice D35 do Olomouce umožní rychlejší spojení s Ostravou
17. Přeložka silnice I/36 (severovýchodní obchvat) bude v budoucnu odvádět část zbytné tranzitní dopravy, zejména nákladní, mimo urbanizované obytné území města
18. Cyklistika je v Pardubicích, v porovnání s jinými českými městy, poměrně populární nejen jako forma rekreace, ale také jako prostředek každodenní dopravy
19. Dobrá integrace cyklostezek do městské struktury propojuje klíčové body (zastávky MHD, univerzitu, centrum, občanskou vybavenost) mezi sebou i s rekreačními plochami
20. Nadregionální cyklotrasa Labská (Dresden – Ústí nad Labem – Mělník – Kolín – Hradec Králové – Krkonoše)
21. Mezinárodní letiště Pardubice poskytuje exkluzivní dopravní možnost pro krajské město

Ekonomika

22. Univerzita Pardubice představuje významný ekonomický a společenský potenciál města a jeho aglomerace
23. Průmyslové aktivity jsou převážně situovány mimo urbanizované území, avšak mají napojení na městskou hromadnou dopravu
24. Průmyslový a logistický park Pardubice Rosice je lokalizován podél železniční trati, v blízkosti železniční zastávky Pardubice-Rosice nad Labem, a je napojen na silnici I. třídy. Park přináší městu ekonomické přínosy, nabízí možnosti pronájmu pro místní podniky a vytváří pracovní příležitosti

4. Možnost zlepšit infrastrukturu pro cyklisty a chodce. Široké ulice v modernistických sídlištích dávají prostor na rozšíření chodníků a vytváření cyklostezek, oddělených od motorizované dopravy
5. Polabinský park by mohl být ještě atraktivnější pro pěší a cyklisty z centra města i mimo něj. Za tímto účelem by mělo být v parku blíže k mostu vytvořeno více rekreačních možností a logická pěší síť
6. Univerzita vytváří neustálý tok lidí v okolí kampusu, což vytváří potenciál pro místní podnikatele, kulturní akce atd.
7. Až se v budoucnu postupně zastaví území na Cihelně, Fáblovce a Trnové, mají Polabiny potenciál stát se plnohodnotným polycentrem Pardubic.

NEGATIVA

Kompozice

1. Lineární bariéra – silnice I. třídy I/37
2. Lineární bariéra – železniční trať
3. Lineární bariéra uprostřed urbanizovaného území – ul. Hradecká, výrazně zatížená motorovou dopravou a hlukovým znečištěním
4. Lineární bariéra – řeka Labe
5. Vzdálenost mezi centrem Pardubic a Bělehradskou ulicí podél Hradecké ulice se mentálně zvětšuje, protože ulice vede nejen přes most přes řeku, ale také přes převážně nezastavěnou parkovou plochu, která nemá žádné atraktivní obchodní ani pohledové body
6. Absence přímého napojení Polabin na železniční zastávku Pardubice-Rosice n. L., nepřijemný a nebezpečný podzemní průchod
7. Nová zástavba v okolí sídliště Polabiny nenavazuje na stávající urbanistickou strukturu, což způsobuje špatnou orientaci

Veřejné prostranství a občanské vybavení

8. Cesta k železniční zastávce Pardubice-Rosice n. L. je klikatá a neintuitivní
9. Chybějící komerční vybavenost a atraktivita v okolí kampusu Univerzity Pardubice
10. Absence přímého pěšího propojení mezi kampusem Univerzity Pardubice a sídlištěm Polabiny přes ulice Hradecká a Bělehradská
11. Nedostatečné stínění na některých úsecích ulic Kpt. Bartoše a Hradecká během letního období
12. Park v blízkosti slepého ramene je zanedbaný, působí nepořádně, zápachově zatěžuje okolí a navozuje pocit nebezpečí; zeleň není udržovaná
13. Nízká čitelnost území pro návštěvníky, chybí orientační

HROZBY

1. Další chaotický rozvoj v okolí Polabin, který by mohl narušit urbanistickou koncepci a prostorovou soudržnost sídliště
2. Zvyšující se počet a rostoucí poptávka po parkovacích místech – tento trend podporuje další automobilizaci, zvyšuje zatížení automobilovou dopravou a přispívá k nárůstu hlukového a emisního znečištění
3. Odchod mladých lidí, pokud bude pokračovat uniformita bydlení a životního stylu, bez podpory inovací a modernizace prostředí
4. Stárnutí populace, které předpokládá zvýšenou poptávku po sociálních službách, například domovech důchodců, zdravotnických zařízeních či jiných podpůrných infrastrukturách

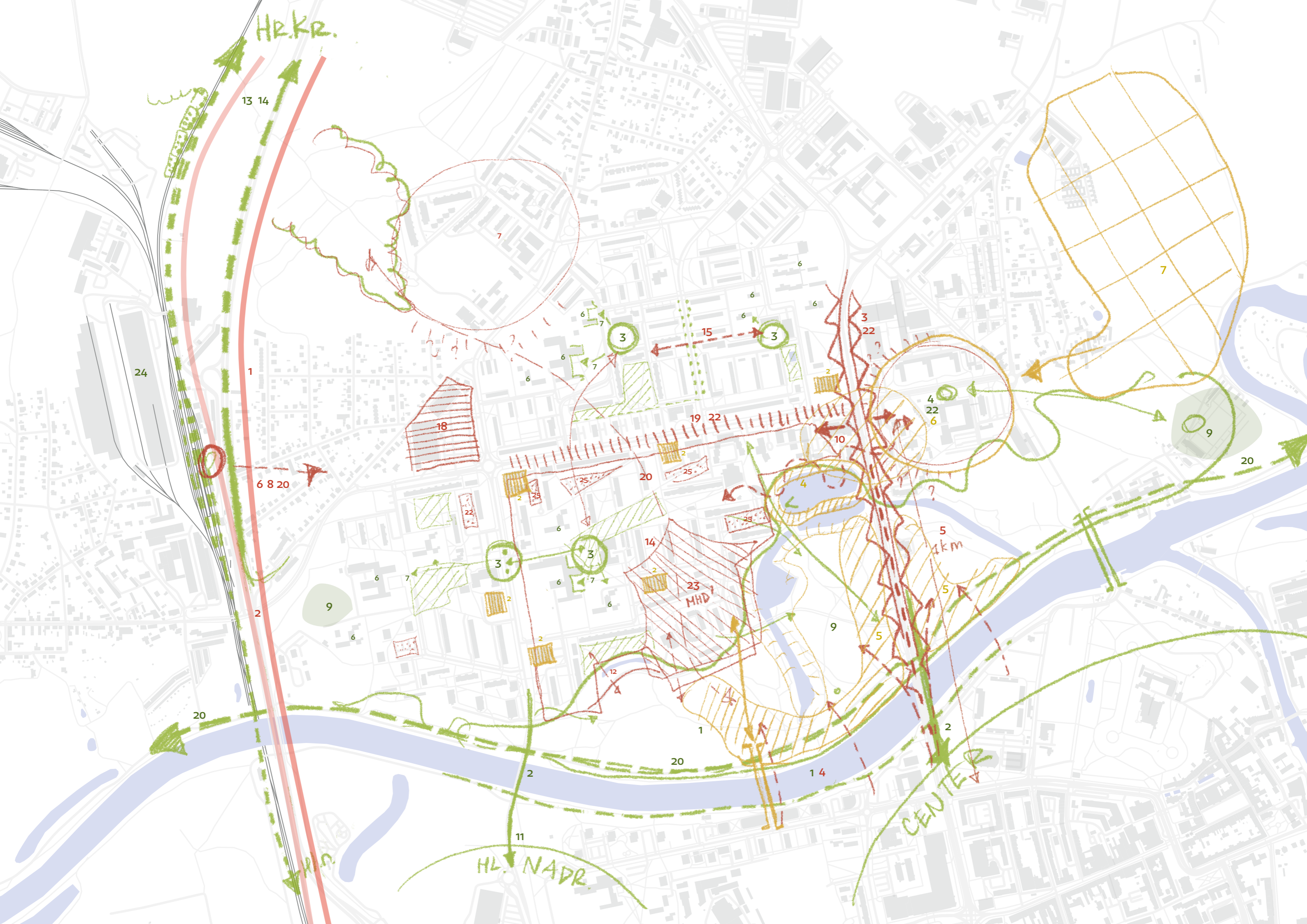
prvky (lineární i bodové)

14. Urbanistická struktura Polabin není čitelná z úrovně chodce – příliš velké urbanistické bloky
15. Nedostatečné propojení mezi lokálními centry Polabiny I a Polabiny II
16. Veřejná prostranství jsou často omezena na travnaté plochy s lavičkami. Chybí soukromá a polosoukromá prostranství a různorodé prostory pro odlišné účely
17. Nedostatek kulturních prostorů pro různé věkové skupiny
18. Velkoplošný obchodní centrum nenavazuje na urbanistickou strukturu Polabin a Kréty
19. Ulice Bělehradská, která měla být historicky hlavní tepnou veřejného života v Polabinách, tuto funkci neplní, je široká, domy po stranách silnice nevytvářejí městskou ulici v lidském měřítku a je poměrně hlučná kvůli motorizované dopravě
20. Chybí logické pěší propojení parku u Labe s další krajinou na sever od Polabin

Doprava

21. Absence propojení MHD se železniční zastávkou Pardubice-Rosice n. L.
22. Vysoký podíl tranzitní nákladní dopravy přes urbanizované území způsobuje hlukové a vzduchové znečištění
23. Docházkový radius 300 m kolem zastávek MHD neopokývá území mezi Polabinami III a Polabinami V
24. Naddimenzované křižovatky v obytném území
25. Velký počet povrchových parkovacích ploch v obytných zónách, avšak absence parkovacích domů
26. I přes rozsáhlé parkovací plochy je kapacita míst stále nedostatečná

5. Odchod úspěšných a kvalifikovaných lidí způsobený nedostatkem pracovních příležitostí ve kvaternárním sektoru, stejně jako nedostatkem kulturního vyžití a aktivit
6. TTechnický stav současného bytového fondu, který často neodpovídá energetickým standardům budoucnosti, představuje významnou výzvu pro revitalizaci
7. Vysoký podíl bytů v osobním vlastnictví komplikuje plánování a realizaci komplexních urbanistických změn či renovací



HR.KR.

13 14

24

1

6 8 20

2

20

7

3

15

3

22

7

4

22

6

9

20

18

19 22

10

5

1km

3

3

14

23

MHD

9

5

12

1

20

14

HL. NADR.

CENTER

08. HLAVNÍ TÉMATA K ŘEŠENÍ

Integrace do městské struktury – prostorová a mentální

Jednou z klíčových výzev pro Polabiny je jejich přeměna z izolovaného „ostrova“ na plnohodnotnou součást městské struktury. Cílem je snížit potřebu každodenního dojíždění do centra nebo na nádraží tím, že se některé funkce typicky soustředěné v centru (např. kultura, zábava, kanceláře) přesunou přímo na sídliště. Vzhledem k vysokému počtu obyvatel Polabin a intenzivnímu pohybu osob přes řeku mezi sídlištěm a zbytkem města je zřejmé, že po těchto funkcích existuje poptávka.

Čitelnost území – navigace a orientace v Polabinách

Struktura Polabin je založena na základních osách a superblocích, které definují jednotlivé části sídliště, jako jsou Polabiny I, II atd. Přesto však obrovské superbloky často postrádají jasnou orientační logiku a ztrácejí lidské měřítko. Místo klidnějších ulic zde dominují průjezdy pro vozidla, lemované zaparkovanými automobily. Chybí zde jasné oddělení veřejného a soukromého prostoru, přičemž chodci mají obvykle na výběr buď rušné automobilové komunikace, nebo tiché dvory připomínající parky s velkými parkovišti.

Při návrhu lze aplikovat principy Kevina Lynche, které by pomohly vytvořit srozumitelnější a navigačně přívětivější prostor. Doplnování chybějících prvků hierarchie veřejných prostorů, jako jsou zřetelné pěší trasy, místa pro komunitní setkávání či drobné obchody, by mohlo výrazně přispět k logické a intuitivní struktuře sídliště.

ZDROJE

KOHOUT, Michal et al. Sídliště, jak dál? První vydání. vyd. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2016. ISBN 9788001059050;8001059057;

LYNCH, Kevin. Obraz města: The image of the city. 1. do češtiny přeložené vyd. vyd. Praha: Polygon, 2004. ISBN 9788072730940;8072730940;

JACOBS, Jane a Jana SOLPEROVÁ. Smrt a život amerických velkoměst. 2., aktualiz. a dopl. vyd. vyd. Dolní Kounice: Mox Nox, 2013. ISBN 9788090506442;8090506445;

ROGERS, Richard a POWER, Anne. Cities for a Small Country. Faber & Faber; Main edition. 2000. ISBN 0571206522.

MOLNÁROVÁ, Jitka. Proměna sídliště v Kolíně. Magisterská diplomová práce. Praha: Ateliér Kohout-Tichý, Fakulta architektury ČVUT, 2012.

Úvodní projekt sídliště Polabiny. Státní okresní archiv Pardubice; Městský národní výbor Pardubice, (1902) 1954 - 1990 (1996) (NAD 1151); inv. č. 1709; sign. pův. 326/4; ukl. j. 888;

Výstavba okrsku Polabiny IV. Státní okresní archiv Pardubice; Městský národní výbor Pardubice, (1902) 1954 - 1990 (1996) (NAD 1151); inv. č. 1710; sign. pův. 326/4; ukl. j. 888;

Územní projekt zóny Polabiny III (byty + obvodové centrum). Státní okresní archiv Pardubice; Městský národní výbor Pardubice, (1902) 1954 - 1990 (1996) (NAD 1151); inv. č. 2292; sign. pův. 326/3; ukl. j. 1025;

ONLINE ZDROJE

Examples on Lynch 5 elements from Oslo. Online. Dostupné z: https://www.researchgate.net/figure/Examples-on-Lynch-5-elements-from-Oslo-left-and-an-example-of-analysis-based-on-Kevin_fig3_334670964. [cit. 2025-01-09].

15 Minute city Ottawa. Online. Dostupné z: <https://healthydesign.city/15-minute-city-ottawa/>. [cit. 2025-01-09].

The compact sustainable city. Online. Dostupné z: https://www.designingbuildings.co.uk/wiki/The_compact_sustainable_city. [cit. 2025-01-09].

City centre Leinefelde. Online. <https://www.leinefelde-worbis.de>. 2016. Dostupné z: <https://www.leinefelde-worbis.de/de/unsere-stadt/stadtentwicklung/stadtumbau/stadtumbau-leinefelde/>. [cit. 2025-01-07].

ZukunftswerkStadt Leinefelde. Online. <https://world-habitat.org>. 2016. Dostupné z: <https://world-habitat.org/world-habitat-awards/winners-and-finalists/zukunftswerkstadt-leinefelde/#award-content>. [cit. 2025-01-07].

Revitalizace sídliště "Severovýchod" v Zábřehu. Online. <https://www.atelierpchalek.com>. 2017. Dostupné z: <https://www.atelierpchalek.com/severovychod>. [cit. 2025-01-07].

Vizualizace revitalizace sídliště "Severovýchod" v Zábřehu. Online. <https://sumpersky.denik.cz>. 2017. Dostupné z: <https://sumpersky.denik.cz/galerie/vizualizace-revitalizace-sidliste-severovychod-v-zabrehu.html?photo=4>. [cit. 2025-01-07].

Letecké snímky z let 1953 a 1954. Online. 2017. Dostupné z: https://mapy.pardubickykraj.cz/wms/orto/wms_orto?MAP=22&lon=15.7602477&lat=50.0417942&scale=18060. [cit. 2025-01-07].

Pardubice, sídliště Polabiny. Archivní fotografie z počátků největšího sídliště v Pardubickém kraji. Online. 2024. Dostupné z: <https://www.rajce.idnes.cz/rehaak/album/pardubice-sidliste-polabiny>. [cit. 2025-01-07].

Schéma sítě MHD Pardubice. Online. Dostupné z: <https://www.dpmp.cz/cestovani-mhd/schema-site-mhd-pardubice.html>. [cit. 2025-01-07].

Platný územní plán města Pardubice. Online. 2024. Dostupné z: <https://pardubice.eu/uplne-zneni-uzemniho-planu-mesta-pardubice-po-vydani-jeho-xxii-zmeny>. [cit. 2025-01-07].

Nový územní plán města Pardubice (nevydáno). Online. 2024. Dostupné z: <https://pardubice.eu/novy-uzemni-plan-mesta-pardubice>. [cit. 2025-01-07]

Územně analytické podklady ORP Pardubice. Online. Dostupné z: <https://pardubice.eu/uzemne-analyticke-podklady-443>. [cit. 2025-01-07].

Plán mobility města Pardubice. Online. Dostupné z: <https://parduplan.cz/dokumenty/>. [cit. 2025-01-07].

Strategie zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubic. Online. Dostupné z: <https://pardubice.eu/strategie-zkvalitneni-verejnych-prostranstvi-mesta-pardubic-3457>. [cit. 2025-01-07].

Výsledky sčítání lidu, domů a bytů 2021 (SLDB 2021). Online. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/portal/apps/sites/#/homepage> [cit. 2025-01-08]

Výstupy z celostátního sčítání dopravy 2020. Online. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>. [cit. 2025-01-08].

Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice. Online. Dostupné z: <https://parduplan.cz/dokumenty/>. [cit. 2025-01-09].

