

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Vliv současné developerské výstavby na fungování města

Bc. Martina Straková

**Diplomová práce
2014**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martina Straková**
Osobní číslo: **E120121**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj: Urbanismus**
Název tématu: **Vliv současné developerské výstavby na fungování města**
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Začátek 21. století je v České republice typický silným nárůstem developerské výstavby. Po útlumu socialistické výstavby a určitém tápání trhu v 90. letech, začala v prvních letech nového století vlna developerského způsobu výstavby domů a bytů, podpořená ekonomickým růstem a poptávkou populačně silných ročníků 70. let, které byly nuceny řešit svou bytovou situaci.

Cílem této práce je vyhodnotit společenské a ekonomické dopady developerských projektů na fungování vybraných měst.

Zásady:

- Rešerše odborné literatury.
- Stanovení cílů práce a hypotézy, volba metod.
- Analýza struktury vybraného města.
- Bytová výstavba ve vybraném městě.
- Dopady developerské výstavby na fungování vybraného města.
- Formulace závěru.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

HRŮZA, J., ZAJÍC, J. Vývoj urbanismu. Vyd. 2. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2002-2007, 2 sv. (373, 137 s.). ISBN 80-01-02551-91.


JACOBS, J. The death and life of great American cities. New York: Vintage Books, 1961, 458 s.

MAIER, K., ŘEZÁČ, V. Ekonomika v území: urbanistická ekonomika a územní rozvoj. Vyd. 3., přeprac. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2006. 91 s. ISBN 80-01-03447-X.

OUŘEDNÍČEK, Martin a kol. Suburbanizace.cz. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2008. 96 s. ISBN 978-80-86561-72-1.

ŠILHÁNKOVÁ, V. Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst. Vyd. 1. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007, 234 s. ISBN 978-80-903813-3-9.

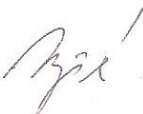
Vedoucí diplomové práce:


Ing. Martin Maštálka, Ph.D.

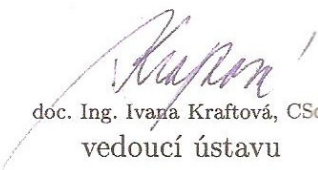
Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání diplomové práce: 1. října 2013

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2014


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 4. 2014

Bc. Martina Straková

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Martinu Maštálkovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině a přátelům za jejich podporu a ohleduplnost nejen během mého studia.

ANOTACE

Tato práce se věnuje developerské výstavbě v 50. až 80. let a v současném období. Cílem je porovnat úroveň developerských výstaveb dle časového a místního hlediska. Dále budou v práci zmíněny dopady těchto výstaveb na současné fungování a vybavenost vybraných krajských měst. Práce se dělí na dva základní oddíly, kterými jsou teoretická a praktická část. Teoretická část je zaměřena na popis období socialismu a jeho architektury, měst a developerské činnosti. Praktická je věnována třem krajským městům, která jsou z developerského pohledu okomentována a zmapována podle vybraných kritérií.

KLÍČOVÁ SLOVA

Socialismus, architektura, město, developerská činnost v ČR, Hradec Králové, Pardubice, Liberec.

TITLE

Impact of the current development construction on the functioning of the city.

ANNOTATION

This thesis is focuses on the construction of development in 50th-80th years and in the current period. The aim is to compare the level of the construction of development according to time and local aspect. This thesis also contains the impact of these constructions on the current functioning and facilities selected regional cities. The thesis is divided into two main sections, which are the theoretical and practical part. The theoretical part focuses on the description of the socialist era and its architecture, cities and development activities. The practical part of the thesis focuses on three regional cities which are commented from the developer's point of view and mapped according to the selected criteria.

KEYWORDS

Socialism, architecture, city, development activity in the Czech Republic, Hradec Králové, Pardubice, Liberec.

OBSAH

ÚVOD.....	11
1 MĚSTO.....	13
1.1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA	13
1.1.1 Geografické začlenění ČR.....	14
1.1.2 Funkce měst.....	15
1.1.3 Prostorové uspořádání měst.....	16
1.2 MĚSTA V ČR	17
2 2. POLOVINA 20. STOLETÍ	21
2.1 CHARAKTERISTIKA 2. POLOVINY 20. STOLETÍ V ČSR	21
2.1.1 Počátek politického režimu 50. – 80. let.....	21
2.1.2 Pád politického režimu 50. – 80. let.....	22
2.2 SOCIALISTICKÝ REALISMUS V ARCHITEKTUŘE	22
2.3 STAVBY 50. – 80. LET	24
2.3.1 Stavby.....	24
3 DEVELOPERSKÁ ČINNOST	26
3.1 DEVELOPER	26
3.2 DEVELOPERSKÉ PROJEKTY	26
3.2.1 Charakteristika.....	27
3.2.2 Fáze developerského projektu.....	28
3.2.3 Vliv na developerské činnosti	29
3.2.4 Developerské společnosti	31
3.3 POROVNÁNÍ DEVELOPERSKÝCH A OSTATNÍCH VÝSTAVEB V ČR.....	32
3.3.1 Výhody a nevýhody.....	33
4 KRAJSKÁ MĚSTA.....	34
4.1 HRADEC KRÁLOVÉ	34
4.1.1 Historie krajského města Hradec Králové	34
4.1.1.1. Počátky osídlování	34
4.1.1.2. 20. století.....	36
4.1.1.3. 50. – 80. léta 20. století.....	36
4.1.2 Developerská výstavba.....	37
4.1.3 Mapování.....	38
4.1.3.1. Labská kotlina	39
4.1.3.2. Moravské Předměstí	40
4.1.3.3. Malšovice	42
4.1.3.1. Porovnání městských oblastí	45
4.2 LIBEREC	46
4.2.1 Historie krajského města Liberce.....	47
4.2.1.1. Počátky osídlení	47
4.2.1.2. 20. století.....	48
4.2.1.3. 50. – 80. léta 20. století.....	48
4.2.2 Developerská výstavba.....	49
4.2.3 Mapování.....	51
4.2.3.1. Kristiánov.....	51
4.2.3.2. Rochlice.....	52
4.2.3.3. Porovnání mapovaných oblastí.....	58
4.3 PARDUBICE.....	58
4.3.1 Historie krajského města Pardubice	58
4.3.1.1. Počátky osídlení	59
4.3.1.2. 20. století.....	61
4.3.1.3. 50. – 80. léta 20. století.....	61
4.3.2 Developerská výstavba.....	62
4.3.3 Mapování.....	63
4.3.3.1. Polabiny.....	64
4.3.3.2. Dubina.....	65
4.3.3.1. Porovnání mapovaných oblastí.....	70
4.4 POROVNÁNÍ KRAJSKÝCH MĚST	70
ZÁVĚR.....	74
LITERATURA.....	77

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Výhody a nevýhody developera	33
Tabulka 2: Občanská vybavenost v mapovaných částech SMHK	44
Tabulka 3: Občanská vybavenost v mapovaných částech Liberce	56
Tabulka 4: Občanská vybavenost v mapovaných částech PCE	67
Tabulka 5: Porovnání sídlišť dle časového hlediska	73
Tabulka 6: Bytová výstavba 1948 – 2012 ČR	89
Tabulka 7: Střední stav obyvatelstva 1948 – 2012 v ČR	91
Tabulka 8: Vzdálenosti k významným bodům - SMHK	92
Tabulka 9: Vzdálenosti k významným bodům - LB	92
Tabulka 10: Vzdálenosti k významným bodům - PCE	93
Tabulka 11: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí krajských měst	93
Tabulka 12: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst v %	93
Tabulka 13: Počet spojů MHD v mapovaných oblastí krajských měst	94

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Lokace mapovaných městských částí SMHK	38
Obrázek 2: Labská kotlina I	39
Obrázek 3: Labská kotlina II	40
Obrázek 4: Moravské Předměstí - jih	41
Obrázek 5: Moravské Předměstí - sever	41
Obrázek 6: Malšovice	42
Obrázek 7: Lokace mapovaných městských částí LB	51
Obrázek 8: Zástavba Kristiánov	52
Obrázek 9: Západní městská část - Rochlice	53
Obrázek 10: Severovýchodní sídliště městské části Rochlice	54
Obrázek 11: Jihovýchodní sídliště městské části Rochlice	55
Obrázek 12: Lokace mapovaných městských částí PCE	64
Obrázek 13: Polabiny - zástavba, PCE	65
Obrázek 14: Dubina - zástavba, PCE	66
Obrázek 15: Hotel Jalta, Praha	83
Obrázek 16: Hotel Internacionál, Praha	83
Obrázek 17: Sídlíště nad Jezerom, Košice	83
Obrázek 18: Aloisina výšina, Liberec	83
Obrázek 19: Wolkerova ulice, Liberec	84
Obrázek 20: Věžový dům na Jindřišce, Ostrava	84
Obrázek 21: Internát Hvězda, Bratislava	84
Obrázek 22: Typický cihlový dům, Labská I	85
Obrázek 23: Moderní hřiště, Malšovice	85
Obrázek 24: Nové sídliště, Malšovice	85
Obrázek 25: Vlnařská ulice - nová výstavba, Rochlice	85
Obrázek 26: Dům č.p. 11, Pardubice	86
Obrázek 27: Dům „U Jonáše“, Pardubice	86
Obrázek 28: Označení budov, Polabiny	86
Obrázek 29: Kamenné zátiší, Dubina	87
Obrázek 30: Nová výstavba, Dubina	87

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Největší česká města podle počtu obyvatel v roce 2011.....	18
Graf 2: Změna bytové výstavby 1948 - 2012 v ČR	19
Graf 3: Střední stav obyvatelstva 1948 - 2012 v ČR.....	20
Graf 4: Dokončené byty v KHK	37
Graf 5: Dokončené byty v HK	38
Graf 6: Vzdálenosti k významným bodům v SMHK.....	43
Graf 7: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech SMHK.....	45
Graf 8: Dokončené byty v LBK	50
Graf 9: Graf dokončené byty v LI.....	50
Graf 10: Vzdálenost k významným bodům v LB	55
Graf 11: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech LB	57
Graf 12: Dokončené byty v PAK	63
Graf 13: Dokončené byty v PU	63
Graf 14: Vzdálenost k významným bodům v PCE	67
Graf 15: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech PCE.....	69
Graf 16: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí krajských měst.....	71
Graf 17: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst	71
Graf 18: Počet spojů v mapovaných oblastech krajských měst	72

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
ČSR	Československá republika
KSČ	Komunistická strana Československa
SRN	Spolková republika Německo
SORELA	Socialistický Realismus v Architektuře
ECI	European Common Indicators
a.s.	Akciová společnost
KHK	Královéhradecký kraj
HK	Okres Hradec Králové
SMHK	Statutární město Hradec Králové
PAK	Pardubický kraj
PA	Okres Pardubice
PCE	Pardubice
LBK	Liberecký kraj
LI	Okres Liberec
LB	Liberec
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
FO	Fyzická osoba
PO	Právnícká osoba
MHD	Městská hromadná doprava

ÚVOD

Diplomová práce *Vliv současné developerské výstavby na fungování města*, se věnuje rozlehlým oblastem českých měst vystavěným v období největšího rozmachu hromadné výstavby bytových domů po konci druhé světové války. Námět byl vybrán, neboť tyto městské části tvoří podstatnou funkci současných měst, vytváří celkový obraz krajiny. Podstatou práce je porovnání developerské výstavby v období od 50. do 80. let a developerské výstavbu posledního čtvrt století.

Aby bylo tohoto hlavního cíle dosaženo, je nutné stanovit cíle dílčí, zaměřené na charakteristiku města, období největšího rozmachu developerské výstavby a developerských společností z teoretického hlediska. Dále je nutné vybrat oblasti, ve kterých je možné provést praktickou analýzu pomocí předem stanovených kritérií. Tyto oblasti jsou představovány porovnatelnými krajskými městy na území České republiky.

Jak již bylo nastíněno v předešlém odstavci, práce se v první části zaměří na charakterizování města jako takového, přičemž zvláštní pozor bude věnována období 50. - 80. let a dále pak porevoluční období činnosti developerských společností. Město je vyličeeno z pohledu historického vývoje funkčního a prostorového uspořádání. Následující odstavce popisují společenský kontext výstavby 2. poloviny 20. století. Část věnující se tomuto období poskytuje informace o vývoji, charakteristice a architektuře tohoto období. Třetí část se zabývá samotnou developerskou činností, jež je počátkem 21. století typická svým silným nárůstem. Náplní tohoto teoretického okruhu je vysvětlení pojmu development či developer, který tuto činnost provádí. Oblast se též zabývá developerskými projekty a vlivy, které na ně působí. Teoretická část je doplněna o statistické údaje z českého statistického úřadu s návazností na grafické vyjádření a stejně tak o fotografie staveb socialistického realismu. Druhá část této diplomové práce umožní porovnání realizovaných developerských projektů tří krajských měst České republiky. Tato krajská města jsou vybrána, tak aby se rozloha, ekonomická situace a vývoj měst příliš nelišil. Z tohoto důvodu jsou autorkou vybrána sousedící krajská města Pardubice, Hradec Králové a Liberec. Ta jsou v počátečních částech popsána z historického vývoje, což autorce práce umožní poznání, která z městských oblastí mohou být následně využita k jednotlivým analýzám. Ze zjištěných městských částí jsou vybrány ty městské zóny, které představují jedny z největších městských developerských výstaveb 50. - 80. let 20. století. Hlavní součástí je tedy mapování těchto městských zón, a to podle postupu, jenž stanoví předem určená metodika. Ta zahrnuje občanskou vybavenost, dostupnost k významným bodům (náměstí, nemocnice, nádraží) a četnost spojů městské

hromadné dopravy během nejfrekventovanější denní doby. V práci jsou rozlišena vybraná kritéria podle období developerské výstavby a tak lze dosáhnout stanoveného cíle této diplomové práce, což je porovnání současné developerské výstavby na funkci města. V závěru práce by tak mělo být stanoveno, zda developerské výstavby posledního čtvrt století poskytují zázemí pro zástavby realizovaných developerských projektů z druhé poloviny dvacátého století či je tomu právě naopak. Stejně tak by mělo být teoreticky možné porovnat městské lokality jednotlivých krajských měst navzájem.

I praktická část je provázána s informacemi získanými z odborné literatury, českého statistického úřadu, mapových i dopravních portálů či z vlastních zdrojů. Vlastní zpracování materiálu je představováno získanými informacemi a fotografiemi přímo z terénního šetření v rámci vybraných krajských měst. Proto také práce obsahuje přílohy, ve kterých jsou v textu odkazované obrázky či tabulky zmíněny.

1 MĚSTO

První kapitola bude věnována popsání základní charakteristice města, stručnému popsání geologického vývoje České republiky a vlivu různých atributů na funkci měst. Veškeré podkapitoly tak informují o vzniku, rozvržení a funkčnosti českých měst. Stejně tak jsou poslední témata zaměřena na růst výstavby rodinných a bytových domů spolu s poměrem růstu obyvatel na našem území.

1.1 Charakteristika města

Lidské osídlení je velice zajímavé téma studia pro mnohé z nás. Skutečnost jak lidé bydleli, bydlí a budou bydlet, ať v časovém tak prostorovém vymezení, sebou přináší několik otázek. Toto studium patří k nejvíce rozpracovaným ekonomicko-geografickým disciplínám na celém světě. Existence měst je podmíněna nejedním kritériem, méně častá jsou atypická města vytvořená na základě specifických vlastností. Četnější skupina je pak tvořena městy založenými za účelem obchodu.

Zmíněná atypická města jsou spíše výjimkou. Jedná se o sídla umístěná v horních, poutních, rekreačních, lázeňských a posádkových oblastech využívaných k těžbě nerostných či léčivých surovin nebo pro uspokojení vojenských zájmů. Častější existence měst byla podmíněna nadměrnou produkcí a směnou zboží, při níž se shlukoval dav lidí. V pozdějších dobách zde sehrávaly důležitou úlohu i mocenské, kulturní a finanční instituce. Města vznikala náhodně nebo plánovitě v nejvhodnějších lokalitách zajišťující jejich dostupnost, bezpečnost a kontrolovatelnost. Převís nabídky potravin umožňoval vyšší soustředěnost a rozmanitost činností s důsledkem vzniku aglomeračních výhod a specializací. Adam Smith, zakladatel moderní ekonomické vědy v 70. letech 18. století, propagoval koncentraci určitých činností do velkých měst. Následkem této průmyslové revoluce tak mohlo dojít k uvolnění pracovních sil ze zemědělské sféry. Dalšími faktory rozvíjejícího města dnešního typu byl růst mocensko-politického postavení, stejně tak jako kulturního a vzdělávacího zázemí. Teprve rozvoj železniční dopravy a informací zapříčinil vznik industriálních velkoměst na nadnárodní úrovni. [1]

Chceme-li hovořit o ustálených teoriích v oblasti rozvržení měst, nelze nezmínit dva hlavní „urbanistické myslitele“ dvacátého století, kterými jsou Ebenezer Howard a Le Corbusier. Ke konci dvacátého století vznikla Teorie zahradních měst, za kterou se zapříčinil právě Ebenezer Howard. Tato teorie byla ohlasem na problematiku měst 19. století z pohledu přímého vztahu

dvou proměnných, a to množství bytů/obyvatel či počet pracovišť. Obydlí byla rovnocenná s podružnými proměnnými, jako byla hřiště, společenská centra, školy, služby a jiné. Město považoval v přímém vztahu s krajinou. S touto myšlenkou „postavil“ základ teorie soběstačných malých měst, jakožto nástroj pro budoucí rozdělování obyvatelstva ve velkých městech a také tím napomohl regionálnímu plánování. V reálném světě je však toto rozdělení na dvě hlavní proměnné značně obtížné. Další teorie k pochopení rozmístění urbanistických prvků byla ražena Le Corbusierem. Ona vize zářícího města byla vertikálnější a centralizovanější než Howardova zahradního města. Jeho úvahy směřovaly cestou statistického zvládnutí veškerých městských spolu nesouvisejících problémů. I tato teze byla zaměřena na ony dvě proměnné avšak s racionálnější a přesnějším řešením. Hlavním cílem se tedy stala výstavba obchodních domů v odpovídající blízkosti bytové zástavby, popřípadě k vyššímu počtu obyvatel. Le Corbusier prosazoval budování výškových budov rozmístěných v parku, neboť výškové budovy umožní bydlení pro mnoho lidí na malé ploše. [14] Definicí měst se zabývala a v současné době se stále zabývá řada odborníků. Tento pojem je rozlišný především podle oboru specialistů, kteří na danou problematiku pohlíželi z různých hledisek a tak je jednoznačnost definice nemožná.

Některými definicemi jsou:

- RATZEL – město je soustředění lidí a domů pokrývající značnou plochu, umístěné v uzlu důležitých obchodních cest
- BRUNHES – město je sídlo, kde většina obyvatel tráví většinu svého času
- BEAUJEU-GARNIER – v každé zemi je městem sídlo, v kterém se obyvatelé cítí být ve městě. [18]

1.1.1 Geografické začlenění ČR

Poloha a rozloha měst je neodmyslitelně spojena nejen s lidským faktorem, ale především s přírodními a geologickými podmínkami v daných oblastech. Velkou roli v určení osídlení lokality hraje poloha, pahorkatiny, vodstvo, klima, úrodnost půdy, schopnost obrany proti nepřítelům a další vlastnosti a přírodní zdroje, které se v řadě případů ukázaly i s postupem času. Městský terén a jeho utváření se vyvíjí více než stamiliony let, kdy bylo území Čech pouhou součástí pra-kontinentu na jižní polokouli a jeho pozdějším přesunem na severní polokouli. Naše území se natřikrát vyskytlo pod mořem a trvalo to tak 245 milionů let, samozřejmě po sobě tato éra zanechala stopy ve formě usazenin. V tomto období vzniku usazenin žily nejstarší organismy (prvoci a mořské řasy), vznikaly křemičité břidlice, slepence

a skaliska. Po uplynutí desítek milionů let se území opět ocitlo na dně moře. Z počátku bylo moře chladné, to bylo vystřídáno mořem teplým a nakonec tropickým prvohorním s počátkem vzniku křemenců, břidlic, vápence a korálových útesů. Zemětřesení a tlaky zemské kůry, které byly součástí vývoje, zanechaly mnoho geologických stop. Zmíněnými stopy jsou například sopečné vyvěřeliny a pomorské lávové proudy po celém území ČR. Tyto pozůstatky jsou ku prospěchu různých současných odvětví, ať se jedná o cihlářství, těžbu vápence, výrobu cementu a dalších. Před 95 miliony let bylo území opět zaplaveno a zanechalo po sobě další mohutné usazeniny pískovců, opuk a jílu používaných ve stavitelství pozdějších měst. Pozvednutím horninových křídlových tabulí Českého masivu se vytvořily tabulové hory.

V období mezi druhohorami a třetihorami byla Evropa neustále vzdalována od rovníků na sever a tím začalo projevování vodních toků. Řeky sebou přinášely štěrkové terasy i acháty. Koncem třetihor je odborníky popisováno území jako zvlněná krajina s rozsáhlými vodními toky. Doby ledové a meziledové byly příznačné tvorbou ledovců, větrných a vzdušných erozí, vodními toky se štěrky a sprašovými hlínami. Drobné potůčky, mokřany, louže a rybníky se neuchovaly, snad pouze některými názvy. Další podstatné urbanistické ukazatele jsou výsledkem vývoje složitosti a bohatost reliéfu terénu. Vymezenost rozmezí toků, údolí a svahů přírodou je nedílnou součástí členění následné zástavby v rámci přijatelných seskupení. Parky, zahrady a oblasti zeleně byly buď zachovaným, nebo lidským faktorem přetvořeným územím. Příroda poskytla možnost využití dřevin, cihlářské hlíny, opuky a pískovců pro vznik stavebních materiálů. V současnosti existuje v České republice 25 chráněných oblastí, kde lze obdivovat úkazy z minulosti a v současné době omezené či ohrožené druhy. [10]

Faktor územního využití není striktně stanoven. Jedná se o individuální jev, který má zabezpečit efektivní využití potenciálu rozlohy území, a to při zachování určitého stupně přírodního prostředí. Inženýrské a dopravní sítě jsou v poměru k velikosti dané lokality. [26]

1.1.2 Funkce měst

Právě funkční struktura města může pozitivně či negativně ovlivnit funkčnost a provoz města. Úsilí o definování městských funkcí vyústilo v hledání principů uspořádání měst počáteční industriální éry. Jedním z nejvýznamnějších dokumentů, kde byly definovány základní urbanistické funkce, je Athénská charta z roku 1933. Podle této charty byly v článku 77 vyjmenovány tyto čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace a doprava. Podstatou je snaha o nejvyšší reálné časové úspory v rámci koloběhu běžných denních funkcí, jako jsou bydlení,

práce a rekreace, tak aby těžištěm urbanizace bylo lidské obydlí. V současné době jsou tyto funkce rozvinuty do více oblastí, jsou jimi následujících šest navzájem ovlivňujících a propojujících pásem: bydlení, výroba, občanská vybavenost, technická infrastruktura, rekreace a doprava. Promíšením funkcí pak lze dosáhnout barevnější rozmanitosti městského prostředí (známé také jako *urbnita*) pro obyvatele i návštěvníky. Na funkci měst má vliv i trend vzrůstu zaměstnanosti v terciéru a kvartéru a poklesu v sekundárním sektoru, kdy díky těmto faktům jsou funkce více prolnuté i přes značné diference jednotlivých složek. [26]

Podle americké žurnalistky Jane Jacobsové autorky knihy zabývající se velkoměsty, je nutné, aby prolínání základních funkcí bylo především v centrech měst. Toto centrum považuje za „srdce města“, které veškerý městský život oživuje, a pokud „srdce“ stagnuje či se rozpadá, negativně tak ovlivňuje společenský městský organismus. Lidé v centru „tepajícího srdce“ mají možnost vyššího kulturního, společenského a ekonomického vyžití. Centra měst ovlivňují i jiné obvody, například místa kde vznikají nové organizace. Podle profesora ekonomiky na Wisconsinské univerzity Richarda Ratcliffa je decentralizace výsledkem degenerace a úpadku, v případě že po něm zůstává prázdný prostor. Oproti tomu je-li však decentralizace způsobena vlivem centripetálních sil je tento jev zdravý. Některé městské funkce vyskytující se na okraji města, jsou především z důvodu vytlačení, nikoli jeho přitažlivosti k okrajům měst. [14]

1.1.3 Prostorové uspořádání měst

Základním rozlišením strukturálního uspořádání města je členění prostoru na volné a zastavěné plochy spolu s jejich přesně stanovenými řády. Volné prostory, jakožto i veřejná prostranství, jsou spolu s občanskou vybaveností pro různé aktivity občanů provozní páteří celého města. Tyto prostory představují indikátor atraktivity a obyvatelnosti města. Oproti tomu existují již zmíněná zastavěná území, která jsou rozlišitelná z pohledu velikosti, agregace, monofunkčnosti, polyfunkčnosti a dalších kritérií.

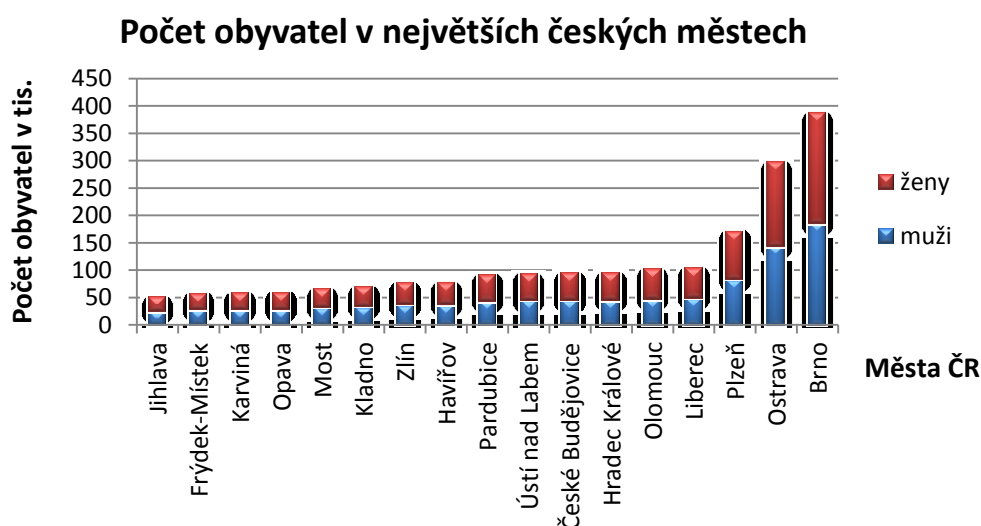
Prostorové uspořádání musí být variabilní a flexibilní, tak aby vždy vyhovovalo ekonomické náročnosti funkčních, prostorových i provozních změn. Závěry vycházející z vyhodnocení daných faktorů slouží pro stanovení konkrétní koncepce rozvoje města, pomocí kterého lze eliminovat negativní následky suburbanizace. Z hlediska rozvoje města se rozlišují následující charakteristiky rozvoje: směr, způsob a dynamika. [26]

1.2 Města v ČR

Stejně tak jako světová města i města v České republice vznikala na základě historického podtextu, tedy důsledkem historických sídelních celků z období středověké kolonizace a s nimi tak související rozdílné charakteristiky a privilegia. Rozdílný pohled je pak na oblasti se starší aglomerací městského typu, která se pojí s pojmem hradiště či tržní osada. Rozlišením dvou základních historických typů sídel pro vládce, družinu, kněze, obchodníky, řemeslníky a další typ určený převážně pro zemědělsky založený lid, tak vznikla území primárního a sekundárního typu. Pod primárním typem si lze představit vesnickou oblast se zemědělskou produkcí a naproti tomu sekundární typ sídel je představovaný městskou zónou s orientací na funkce mocenské, kultovní, obchodní, řemeslné, správní, kulturní a také vzdělanostní. Historická města vznikala pouze svolením panovníka, jednalo se buď o již existující sídelní celky či města nově založená.

Ač v současné České republice existovala osídlení, která žila „městským životem“, oficiální nová převážně královská města vznikala ve 13. a první polovině 14. století. Nejstaršími 10 královskými městy v Čechách jsou „*Hradec Králové (1225), Litoměřice (kolem 1230), Staré Město pražské (kolem 1235), Stříbro (kolem 1240), Loket (po 1240), Žatec (po 1249), Jablonné v Podještědí (1249), Cheb (po 1250), Duchcov (kolem poloviny 13. století), Chrudim (kolem poloviny 13. století)*“. Mezi 10 nejstarších měst na Moravě a ve Slezsku jsou řazena následující města „*Uničov (1213), Olomouc (1220-1230), Krnov (1221), Podivín (1222), Bruntál (1223), Opava (1224), Znojmo (1226), Jemnice (1227), Hodonín (1228?), Bzenec (1231), Jevíčko (kolem 1240)*“.[35, str. 16] Následovala století, ve kterých se městský život v oficiálních městech vyvíjel. S touto historickou problematikou vývoje ČR se však tato práce zabývat nebude.

Na následujícím grafu 1: Největší česká města podle počtu obyvatel v roce 2011 lze porovnat, na základě údajů z Českého statistického úřadu k 26. 3. 2011, obyvatelnost měst. Jak si nelze nepovšimnout v grafu není zařazeno hlavní město ČR Praha a to z důvodu, že jeho počet čítající 1 268 796 obyvatel (muži: 613 738; ženy: 655 058) je více jak třikrát větší oproti druhému největšímu městu Brnu a graf by byl tak značně ovlivněn.



Graf 1: Největší česká města podle počtu obyvatel v roce 2011

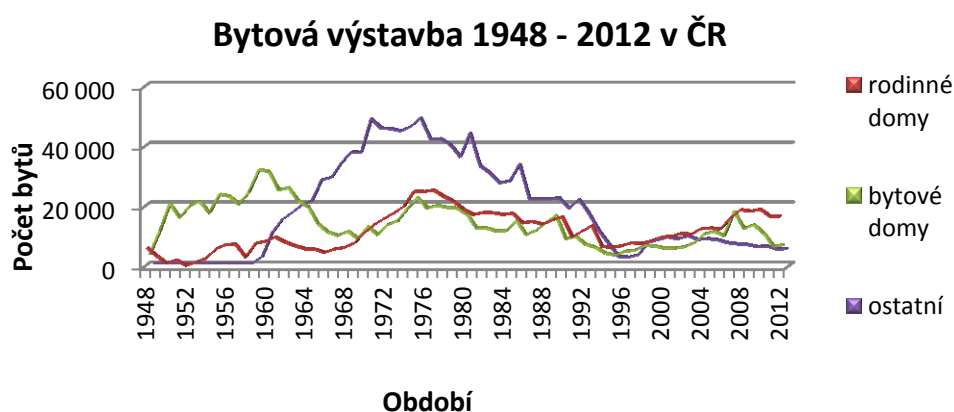
Zdroj: upraveno podle [2]

Existuje také mnoho ukazatelů, které nám pomáhají porovnávat města mezi sebou vzhledem ke specifickým kritériím a to i na mezinárodní úrovni. Pro porovnání údajů na nadnárodní úrovni došlo na základě iniciace Evropské komise k vytvoření „Společných evropských indikátorů udržitelného rozvoje na místní úrovni (European Common Indicators)“. Podstatou jsou společné integrované indikátory odrážející vzájemnost ekonomických, společenských a environmentálních hledisek. K této iniciativě se doposud připojilo několik desítek evropských měst, z nichž cca 40 měst sleduje v současnosti Česká republika s přizpůsobením metodik tuzemským podmínkám. ECI patří mezi nejznámější a nejvyužívanější české způsoby na místní úrovni. [12]

ECI obsahuje následující sada indikátorů:

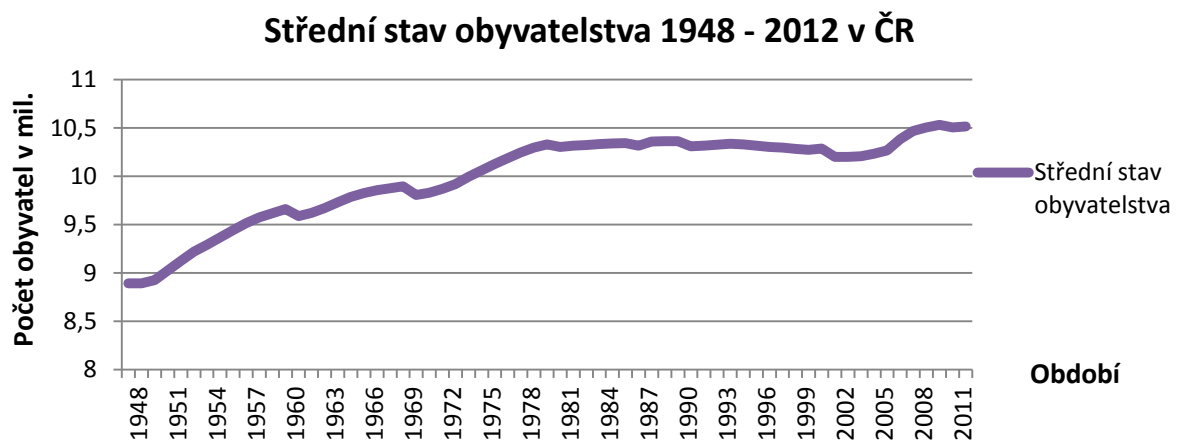
- A1 Spokojenost občanů s životem v obci
- A2 Místní příspěvek ke globální změně klimatu
- A3 Místní doprava a přeprava osob
- A4 Dostupnost veřejných prostranství a místních služeb
- B6 Cestování dětí do a ze školy
- B7 Udržitelný management obce a místních podniků
- B8 Hluková zátěž
- B9 Udržitelné využívání půdy (land-use)
- B10 Udržitelné výrobky [32]

V příloze B je dostupná tabulka 6: Bytová výstavba 1948 – 2012 v ČR vyjadřující počet jednotlivých bytů, které byly v daném roce dokončeny. Jedná se tedy především o **byty rodinného a bytového typu a ostatních druhů bydlení** (nástavby, přestavby, domovy/penziony pro seniory, nebytové prostory a stavebně upravené nebytové prostory). Toto obydlí bylo vybráno vzhledem k bytovému „boomu“, který nastal v ČSSR za totalitního režimu. Jak je zřejmé z tabulky, na kterou navazuje její grafické znázornění, viz Graf 2: Změna bytové výstavby 1948 – 2012 v ČR bytová výstavba se v období od roku 1948 do roku 2012 výrazně měnila. Rok 1948 zmíněný v následující kapitole, je poznamenán změnou politického systému. V tomto roce byla podle údajů Českého statistického úřadu převaha výstavby rodinných domů. Rok poté, tedy rok 1949, byl významný nárůst bytových domů a oproti tomu pokles domů rodinných. Svého dosavadního největšího nárůstu se bytové domy dočkaly s počtem 32 094 bytů v roce 1959. Naproti tomu největšího propadu v počtu bytů na 9 195 prožilo tehdejší Československo za čtyři desetiletí od vzniku socialistického režimu v roce 1969. Rok 1969 je také spojen se stranickými čistkami a likvidací organizací, které vznikly jako důsledek angažovanosti občanů s účelem svrnutí komunistické strany. V tomto roce se značně změnila i křivka růstu rodinných domů, kde jejich výstavba dosáhla v roce 1977 dosavadního historického maxima s počtem 26 155. Jak lze vidět na grafu 3: Střední stav obyvatelstva 1948 – 2012 v ČR střední stav obyvatelstva se spolu s počtem rodinných domů zvyšoval také. Od těchto dvou období následoval pro rodinné a bytové domy až po rok 1996 útlum, avšak s mírnými výkyvy jako je například výjimečný rok 1989, tedy pád komunistické strany. Od tohoto roku jednoznačně převažuje výstavba rodinných domů s převážně rostoucí tendencí.



Graf 2: Změna bytové výstavby 1948 - 2012 v ČR

Zdroj: upraveno podle [2]



Graf 3: Střední stav obyvatelstva 1948 - 2012 v ČR

Zdroj: upraveno podle [2]

2 2. POLOVINA 20. STOLETÍ

Kapitola 2. polovina 20. století se zaměřuje na období, kdy byla developerská výstavba na svém vrcholu. Jedná se o období, pro které je příznačný politický režim 2. poloviny 20. století, jenž ovlivnil nejen politickou, kulturní, socialistickou ale také architektonickou oblast. Pro naplnění cíle této práce je nutno zařadit tuto oblast do hlavních témat. Z počátku tedy budou podkapitoly věnovány historii, charakteristice a dopadu tohoto období. Poté bude tato tematika zacílena na stavitelskou činnost, spolu s jejich hlavními prvky a ukázkami.

2.1 Charakteristika 2. poloviny 20. století v ČSR

Tato celá kapitola diplomové práce bude zacílena na socialistický režim v naší východoevropské zemi, tedy tehdejší Československé republice a od roku 1993 současné České republice. Záměrem práce bude popsat charakteristické rysy tohoto období jak z politického a kulturního, tak především z architektonického hlediska.

2.1.1 Počátek politického režimu 50. – 80. let

V Československu se po druhé světové válce prosadila poválečná lidová demokracie. Znamenala první směřování kroků k hospodářské obnově s pomocí tehdejších projektů mající značný dopad i na současné myšlení a lidská práva ve vyspělých zemích. Sociální státy převzaly odpovědnost za sociálně slabé občany a podporovaly dělnickou třídu. Sociální pomoc a kulturní vyžití bylo zprostředkováno zdravotnictvím, sociálními a vzdělávacími institucemi. *„Na formování sociálního státu se podílely politické, ekonomické a kulturní faktory, tradice zemí i myšlenkové proudy, které se promítly do různých politických hnutí.“* [16, str. 119] Byla též definována řada politik, jako je politika mzdová, zaměstnanosti, životního prostředí, bytová a další. I přes veškerou snahu se tento způsob řízení státu neuplatnil a pokusy o obnovu některých demokratických principů byly prohlášeny za neúspěšné. [16]

Tři roky po světové válce se Československá republika vydala cestou socialistických ideologií. S rokem 1948 byla přijata řada opatření vyhovující danému způsobu řízení. Jednotlivá nařízení, doporučení či zákazy měly samozřejmě i své dopady na rozvoj státu. Zrušeny byly některé úřady a ministerstva věnující se sociální oblasti. Socialistická ideologie též znamenala odmítání požadavku Adama Smithe *laissez faire* (žadající volnou ruku trhu).

2.1.2 Pád politického režimu 50. – 80. let

Šedesátá léta vypovídají o sporech uvnitř politického režimu, který předznamenával rozmach tzv. reformního hnutí v roce 1967. V návaznosti na toto prvotní hnutí se výrazně začala měnit celá politická sféra. Počáteční snahy o zrušení podřízenosti jednotlivých orgánů vzhledem k aparátu KSČ se projevovaly v řadě státních složek. Vláda se později stala iniciativním a samostatným mocensko-politickým činitelem podílejícím se na politické tvorbě. Politické události zasáhly armádu a bezpečnost, státní bezpečnost, odbory, vztahy na česko-slovenské úrovni, respektování církví i národnostních menšin. Toto vše mělo za následek veřejný zájem, který byl uspokojený nezávislými sdělovacími prostředky. KSČ zůstalo i přes vnitřní názorové odlišnosti a spory zachováno.

V důsledku zvýšeného odporu československého obyvatelstva byl zapotřebí nutný zásah tzv. „obnova pořádku“. Tato obnova pořádku představovala stranické čistky a likvidace organizací z roku 1968. Tím si komunistická strana zajistila nejdůležitější zastoupení politického aparátu. Prohloubení rozporu mezi vedením strany a novou generací roku 1986 však vyústilo v listopadu roku 1989 ve ztrátu jejího mocenského postavení. [22]

2.2 Socialistický realismus v Architektuře

„Urbanismus 20. století se neprojevoval pouze v teoriích a koncepcích, v programech avantgardních skupin, na výstavách a konferencích, v knihách a časopisech a v nerealizovaných projektech. Jeho skutečný vývoj probíhal v reálné výstavbě a přestavbě jednotlivých měst a sídlišť, vyjadřujících politické, sociální a hospodářské podmínky jednotlivých zemí – a ovlivněných též teoriemi, které se v daném období považovaly za správné a směrodatné.“ [10, str. 305] Urbanistický rozvoj měst se značně rozlišuje po 2. světové válce, jednalo se o období poznamenané velkými lidskými ztrátami na životech i úbytku materiálu. Svět se rozdělil na dva hlavní celky s dvěma rozdílnými přístupy vedení (Východ a Západ). Západ byl specifikován svým racionálním přístupem, který se vyznačoval snahou neobnovování urbanistických prvků, nýbrž transformace ve funkčnější formu struktury měst.

Východní Evropa působící i na Československou výstavbu byla významně ovlivněna přicházejícím trendem ze Sovětského Svazu - Socialistickým Realismem v Architektuře (SORELA). Tento trend byl násilně prosazován komunistickou stranou ihned po únorovém převratu roku 1948. Přesná definice nebyla doposud stanovena, první osoba, která tento pojem vyslovila, byl roku 1932 Ivan Gronskej na sjezdu moskevských spisovatelů. Počáteční nástin

této orientace v Československu byl naznačen na Sjezdu národní kultury v květnu 1948 v hlavním městě Praze. Jednotlivé výtvarné spolky byly následně sloučeny s odborovými výtvarnými umělci pod záštitou komunistické strany a vytvořili tak Svaz Československých architektů. Tento svaz kontroloval veškerou výstavbu či výtvarnou tvorbu celého státu. [15]

Socialističtí představitelé reagovali na předešlý funkcionalismus, neboť ho považovali za kapitalistický a zkažený. Dobové stavitelství se vyznačovalo značenou geometrickou symetrií a výraznou zdobností, která byla inspirována i obdobím antiky. Častým úkazem tohoto stylu jsou tzv. vchodové plastiky, tedy specifické znaky nad vchodovými dveřmi vytvořené pro jednotlivé domy. Znaky socialistického realismu často představovaly hlavní komponent celých měst či jeho celků [36]. I přesto však nejsou doposud tato jednotlivá paneláková sídliště považována za určitou verzi suburbanizace. Lze na nich však poznávat první náznaky funkcionalistického, tedy uměleckého, a to zejména architektonického a urbanistického směru 20. a 30. let 20. století, které k suburbanizaci směřují. V evropském pojetí byly převážnými fenomény - ztráta tradičního veřejného městského území a snížení hustoty zastavění. Za Československé socialistické republiky byla města rozdělena do monofunkčních zón bez výstavby ulic, náměstí či parků. Stěžejními doplňujícími prvky se uprostřed bytové výstavby stala nákupní střediska spolu s oddělenými komunikacemi a bezbřehou sídlištní zelení. Často se výstavba socialistických celků potýkala s kritikou, neboť její výsledek nepředstavoval město, ale ani venkov. Tím tak lidem scházelo určité citové pouto, které je pro život mnoha lidí velmi důležitý. [32]

Pád socialistického režimu v roce 1989 znamenal pro architekturu návrat k tradičním formám města a jeho „běžnému“ životu, což ne vždy bylo nejlepším rozhodnutím. Značná pozornost byla věnována veřejným prostorům v centrech měst, respektive povrchové úpravy náměstí a pěších zón. Veřejné prostory neměly v tomto období funkční využití a byly téměř bezvýznamné. Tyto oblasti se proto tedy nadále nebudovaly a v územně plánovací dokumentaci se vyznačovaly jako zbytková území. Bylo to jakési území všech a nikoho, pro které nebylo v sub-moderním sub-urbanismu porozumění a proto byly ony nezpenžitelné lokality potlačovány a rušeny. Postupem času však začala být předměstí situována zpět do oblastí, pro kterou jsou předpoklady vytvoření kvalitních kontaktů a vztahů včetně jeho vybavení. V takovémto omezeném a nenahraditelném území lidé mohou realizovat své společenské potřeby. Byla to území podle představ trvale udržitelného města, kde má každá ač malá, ale za to hustě osídlená čtvrť, své dostupné mnohoúčelové jádro. Bylo tedy zapotřebí

radikálních změn dosavadního seskupení měst z počátku 20. století a vyzdvihnout tak důležitost urbanistické disciplíny do dnešních podob. [32]

2.3 Stavby 50. – 80. let

Pokud chceme zjistit specifické rysy staveb za socialismu, lze použít dva typy způsobu zjištění. Jednou z metod je porovnání staveb rozlišných zemí ve stejném období a druhý způsob je naopak porovnání staveb téhož státu v různých časových obdobích. K těmto porovnáním nám pomáhají ročenky, které území od určitých let vydávalo a do dnes stále vydává. Jedním z úhlavních socialistických jevů typických pro tehdejší dobu, byla hromadná a komplexní výstavba bytů v rámci obytných souborů, která se postupem času začala nazývat „sídliště“. Sídliště se však stavila i v mimo-socialistických zemích například ve Francii, SRN, Švédsku a dalších západoevropských zemích. Tyto obytné soubory byly budovány z mnoha příčin. Byla jimi poválečná bytová nouze s přesvědčením, že nejvyšší rychlost a dostupnost staveb může být dosažena pouze veřejným sektorem. Dalšími faktory byly architektonické a urbanistické koncepty různých škol, které se v poválečné situaci hojně uchytily. A v neposlední řadě tzv. „nová města“, která byla přijata jako komplexní a ucelené obytné celky ze zahraničí.

Hlavní myšlenkou stavebních technologií této doby bylo sjednocení výstavby s průmyslem, tak aby se doposud pomalý a zastaralý způsob výstavby změnil v moderní industriální stavbu. Tento způsob hromadnosti, sériovosti a standardizace tzv. „fordismus“ měl však neblahý vliv na urbanistickou, architektonickou a kulturní oblast. [8]

2.3.1 Stavby

Nejvýznamnější socialistické prvky byly především uplatněny v tehdejších nových městech, jako jsou Havířov, Nový Most, Kladno, Ostrava a Poruba. Socialistické stavby se vyznačovaly svou monumentálností a modernizací s ohledem na tehdejší dobu. Do prvotních staveb tzv. „socialisticky holotypů“ realizovali své rozmanité projekty, ve formě balkónů, lodžii, teras, výškových vrcholů staveb, a to vše formou omezených půdorysů budov. Hlavní město Praha se stalo centrálou uměleckých svazů a tak převážně zde vznikly nevyznamenější stavby socialistické výstavby. Jako příklad lze uvést hotel Jalta a hotel Internacionál, ve kterých byl vybudován i protiatomový kryt pro 600 osob na dva týdny. Tyto památky jsou vyobrazeny v příloze A na obrázku 15: Hotel Jalta, Praha a obrázku 16: Hotel Internacionál, Praha. Stejně tak jsou v této příloze přidány další fotografie reprezentující

výjimečné stavby ČSSR. Jedná se však o stavby zkreslující existenci socialistické jednotvárnosti. Jelikož se tato práce zaměřuje na krajská města – Hradec Králové, Pardubice a Liberec byly vybrány socialistické budovy a sídliště i z těchto lokalit. Obrázek 17: Sídliště nad Jezerom, Košice, zobrazuje socialistickou zástavbu navrženou roku 1965 a realizovanou 1972 projektantem Františkem Grobauerem a kolektivem v Košicích. Fotografie pojednává o tradičních panelových objektech s dominantní jezerní hladinou. Rodinné domky na Aloisíně výšině ve městě Liberci navržené Svatoplukem Technikem byly realizovány roku 1974 projektem z roku 1972. Tvar těchto staveb představoval písmeno L s přehlednou dispozicí. Venkovní fasáda byla obložena dřevěnými materiály a spolu s dřevěnými zábradlími navozují pocit útulnosti a pohodlí, viz obrázek 18: Aloisina výšina, Liberec. Obytný dům ve Wokerově ulici v Liberci lze spatřit na obrázku 19: Wolkerova ulice, Liberec, ten byl Jaromírem Vackem projektován roku 1971 a o tři roky později také realizován. Tato výstavba opisuje oblouk kopce a má tak dávat pocit vzdušnosti a prosluněnosti například díky nízkým parapetům, dřevěným zábradlím nebo i pomocí vysunutých slunolamů v posledním patře.

Pokud chceme zaznamenat hlavní socialistické budovy nelze opomenout například věžový dům na Jindřišce v Moravskoslezském městě Ostravě. Projekt byl uskutečněn roku 1970, podle návrhu z roku 1967 Milana Vrány. Fotografie věžového domu je vyobrazena na obrázku 20: Věžový dům na Jindřišce, Ostrava - jedná se o nejvyšší obytný dům města s typickými socialistickými prvky – hladký hranol a pravidelná fasáda s prolomením v osmém podlaží. Další monumentální budova tohoto období je i v hlavním městě Bratislavě, dnešního sousedského Slovenského státu. Jedná se o budovu internátu Hviezda navrženou Cyrilem Sirotným a Jánem Strculou roku 1970 s realizací v roce 1977. Obrázek 21: Internát Hviezda, Bratislava představuje vysoký štíhlý hranol s lemovaným krajkovým zábradlím.

Další doménou tohoto období byly také stavby tzv. svépomocí dělnických a rolnických rodin bez jakékoli pomoci architektů. Hlavním smyslem tohoto typu výstavby bylo ušetření jak na honorářích (ač za kvalitní projekty), schvalovacím řízení i na dozoru při výstavbě. [34]

3 DEVELOPERSKÁ ČINNOST

Třetí kapitola je věnována zacelení teoretické části práce zaměřené na developerskou výstavbu a jejího vlivu na současné město. V předchozích dvou kapitolách bylo již popsáno samotné město a období největšího rozmachu developerské výstavby v českých městech. Aby byla teoretická část kompletní je nutno vysvětlit pojmy vztahující se k oné developerské činnosti. Cílem této kapitoly bude vysvětlení základní charakteristiky a následné zacílení na Českou republiku.

3.1 Developer

Pojem vychází z anglického slova development, tedy vývoj či činnost související se stavebnictvím. Pod tímto označením, které se v České republice objevilo poměrně nedávno, si lze také představit fyzickou či právnickou osobu zajišťující veškeré činnosti. A to činnosti od nákupu pozemku po kolaudaci výstavby stavebních projektů, jež jsou následně nabízeny k prodeji nebo pronájmu. Developer projekt také financuje, avšak nikoli jako finální nýbrž počáteční investor. Tento fakt nadále určuje vlastnictví projektu, kde do jeho dokončení finální investor nepodstupuje rizika výstavby. V převážné většině developer při výstavbě spolupracuje se zhotoviteli - jako jsou stavební společnosti, architekti, projektanti, právníci, poradci a projektoví manažeři. Tento konglomerát lidí pak může představovat jednu velkou developerskou společnost. Dodavatelé staveb však mohou být také obce, „neziskové“ organizace a družstva. [5]

3.2 Developerské projekty

Cílem developerského projektu je efektivní ocenění lokality nebo nemovitosti a připravení jej pro tržní poptávku, dále zajištění financování výstavby a následný prodej konečnému spotřebiteli. Jeho doménou je projektové financování, známé jako project finance. K většině projektů je založena společnost s ručením omezením, tak aby nebyly projekty poznamenány předchozími výstavbami nebo aby jejich současný negativní výstup neměl vliv na další projekty. V minulosti byly projekty financovány v kombinaci developerského úvěru a klientskými zálohami. Dnes existuje v rámci evropských zemí čtyři základní typy finančních institucí, jedná se o hypoteční banky, univerzální banky, spořitelny a stavební spořitelny. Tato financování jsou však pro klienty značně ztížena a mnoho lidí tak na úvěr nedosáhne. Ona komplexní a mutlioborová činnost je rozlišována podle zamýšlených projektů na development objektu průmyslového, obchodního, komerčního, bytového a smíšených staveb.

3.2.1 Charakteristika

Developerské projekty lze rozlišit na dvě základní oblasti, a to jsou jednorázové projekty a tzv. city development. Jednorázové projekty jsou představovány bytovými domy, kancelářskými budovami, nákupními centry a dalšími jimi podobnými budovami. Druhá varianta projektu je reprezentována zmíněným city development, jenž je věnována nikoli na výstavbu jednotlivých objektů, ale na realizaci celých městských částí. Právě varianta výstavby městských částí je v současné době velice populární. Je při ní kladen důraz na zachování krajinného rázu a shodu se stávající zástavbou a to přitom s maximálním využitím charakteristických vlastností stavebních pozemků.

Pro zachování harmonie a funkčnosti všech dosavadních i budoucích prvků lidského osídlení se zpracovává urbanistická studie s cílem dosažení vysoké životní úrovně obyvatel ve vztahu s občanskou vybaveností nových sídel. Životní úroveň v rámci osídlení je dána dopravní dostupností, kulturními a sportovními zařízeními, sportovní areály, zdravotními zařízeními, institucemi pro vzdělání, pohostinstvím, obchody a dalšími. Snahou jak už bylo zmíněno je zajistit tyto možnosti svým budoucím i stálým klientům a pokud již není v blízkém okolí tato vybavenost zajištěna, stává se tak jednou ze součástí celého projektu.

Je-li cílem developerů výstavba bytové jednotky, prvotními kroky jsou studia území a až poté následují architektonická řešení. Na tato řešení mají vliv místní úřady spolu s územním plánem obce. Skutečnost, že mezi developery a úřady existuje úzká spolupráce, představuje vysokou pravděpodobnost prvotřídního výsledku. Tedy rychlejšího vyřízení veškerých formalit spolu s nižšími náklady v porovnání s osobami, které své rodinné domy staví tzv. svépomocí.

Projekty se mohou dělit na greenfields a brownfields, tedy podle místa vzniku. **Greenfields** jsou výstavby, jež byly koncipovány v oblastech bez dosavadní výstavby anebo jsou známé také jako území na zelené louce. **Brownfields** představují rozlehlé oblasti, které ztratily své původní, ať průmyslové či obytné, využití. Právě tyto projekty mají větší podporu, neboť oživují již dávno mrtvé oblasti města. Všechny projekty jsou ovlivněny nejdůležitějším faktorem a tou je poptávka po novém bydlení nebo veřejných prostorech. Právě ona určuje rychlost a rozsah oné výstavby. [5]

3.2.2 Fáze developerského projektu

Developerské společnosti se snaží o maximální komfort a bezstarostnost svých klientů, proto se starají o veškeré ekonomické, technické a jiné prvky s výstavbou spojené. Fáze lze jednoznačně rozdělit do třech základních úrovní, jedná se o následující výčet:

1. Přípravná fáze

V této fázi dochází k vyhodnocování variant feasibility (proveditelnosti) projektu, jako je například z pohledu financování.

2. Realizační fáze

Samotná realizace již představuje nákup pozemku a jeho právní audit, získání územního rozhodnutí, opatření stavebního povolení, výstavbu, uzavření smlouvy o budoucí smlouvě z pohledu pronájmu, koupě a jim podobných.

3. Závěrečná fáze

Konečná fáze se týká prodeje konečnému investorovi a následnému předání.

Nákup pozemku je jednou z nejdůležitějších částí projektu, řeší se zde nejen otázka kvality pozemku, ale také právní vztah vůči němu či budovy. Problémy s vlastníky kvalitních pozemků spočívají v mnoha skutečnostech. Jsou jimi například: zřídka kdy umí developovat, nemají dostatek finančních prostředků či pokud se rozhodnou svůj pozemek prodat, chtějí za něj nereálné finanční částky. Nejčastější způsob pořízení pozemku je koupí od vlastníků. Dalšími jsou například jeho dlouhodobý nájem, odkup podílu společnosti s pozemkem, založení vlastní společnosti s pozemkem vloženého vlastníkem a financemi i znalostmi vložené developery, přestavba či demolice odkoupené budovy pro novou výstavbu. Nákup může být ovlivněn další řadou neekonomických aspektů.

Po nákupu je nutné, aby si developer přesně určil, jak a pro jaké účely bude pozemek využit. Aspekty mající na toto stanovení vliv, jsou dány možnostmi pro jeho rezidenční¹ nebo nerezidenční využití, technickou proveditelností projektu spolu s náklady na realizaci projektu a návratností. Častějším příkladem je situace kdy developer ví předem, jaký projekt bude na pozemku realizovat, jiní dodavatelé stavby si naopak nejprve najdou pozemek a až poté určí záměr akce, zbytek developerů pozemky pouze odkoupí a následně je předprodá dodavatelům

¹ rezidenční pobyt: dlouhodobý pobyt s ubytováním

² Název Liberec však vznikl jako česká zkomolenina německého názvu Reichenberg.

provádějícím skutečný development.[6] Pod textem jsou vypsány nejčastější služby, které developerské společnosti zajišťují.

- a) Nalezení vhodného pozemku pro daný projekt
- b) Obstarání činností související s územním plánem
- c) Obstarání stavebního povolení
- d) Přichystání projektu výstavby a vygenerování projektové dokumentace
- e) Volba subdodavatelů pomocí konkurzu
- f) Stavební dozor
- g) Zajištění financování
- h) Zkolaudování
- i) Obstarání právnických služeb
- j) Obstarání marketingového průzkumu [5]

3.2.3 Vliv na developerské činnosti

Developerské společnosti provádí komplexní činnosti, které jsou součástí mnoha právních odvětví. Tato multioborová činnost obsahuje právní předpisy z obchodního, občanského, veřejného a stavebního práva. Dále také obsahuje předpisy z pohledu ochrany kulturních památek a práva v oblasti životního prostředí, pozemkového i práva finančního. Ač je z rozsáhlého výčtu právních odvětví tato problematika probírána, není doposud jednoznačně zmapována. Tato práce bude obsahovat dva hlavní zákoníky, jsou jimi obchodní zákoník a stavební zákon z roku 2013. Následující řádky budou též věnovány oborům, které se developerskou činností zabývají.

Některé právní předpisy

a) Novela obchodního zákoníku (zákon č. 513/1991 Sb.)

Tento zákoník vymezuje obecné pojmy, jako jsou základní ustanovení, podnikání zahraniční osob, obchodní rejstřík, účetnictví podnikatelů, hospodářská soutěž. V 9. kapitole týkající se Živnostenského zákona, se zmiňuje o formách živnostenského podnikání podle Zákona č. 455/1991 Sb. (řemeslná, vázaná, volná, koncesovaná a živnosti, které je podnikatel povinen zajistit pouze s FO, které mají odbornou způsobilost vzhledem k dané činnosti). V příloze č. 2 tohoto zákona jsou činnosti v oblasti stavebnictví řazeny do živnosti vázané.

Zákoník uvádí, kdo může provádět projektovou činnost ve výstavbě z pohledu vzdělání, praxe a autorizace stejně tak jako u provádění staveb, jejich změn a odstraňování. Na toto vymezení

mají vliv další paragrafy, jako jsou například: §158 a 159 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a §160 zákona č. 183/2006 Sb. [2]

b) Novela stavebního zákoníku (zákon č. 350/2012 Sb.)

Stavební zákon podle novely roku 2012 je první z šesti dalších kapitol zákoníku a obsahuje nejvíce informací ke stavební činnosti ze všech zákoníků. Podle §169 Hlavy III jsou stanoveny obecné požadavky na výstavbu, účely vyvlastnění a úprava některých dalších práv a povinností. Zákon se věnuje definování státního dozoru ve věcech územního plánování a stavebního řádu, vstupům na pozemky a do staveb, pořádkové pokutě i expertní součinnosti. V dalších kapitolách zákoníku jsou popsány způsoby povolení stavby, od schválení žádosti stavebního povolení po kolaudační souhlas a její kontrolu.[3]

Obory zabývající se developerskou činností:

a) Ministerstvo pro místní rozvoj

Z pohledu státu je cílem bytové politiky vytvořit vhodné právní, institucionální a fiskální prostředí aktivitám pro účastníky na trhu s byty. Ministerstvo popisuje koncepční dokumenty a informace k podpůrným programům dané problematiky. Záměr státu může být překážkou fungujícímu ekonomickému bytovému trhu. Na druhou stranu může pomoci navrhnout podporující kroky, které směřují k domácnostem bez možnosti samostatné iniciativy.

Cílem bytové politiky je zejména fungování bytového trhu dle právní úpravy pro vlastnické, nájemní i družstevní bydlení. Stejně tak podpoření domácností s nižšími příjmy v oblasti bydlení, posílení a navýšení tržní nabídky bytů, dohled na kvalitu bydlení a subvence při jeho spravování, monitorování trhu a jeho korekcí případných nedostatků, dohled na dodržování pravidel stanovených státem a jeho institucemi. Na naplnění cílů dohlíží právní předpisy z oblastí občanského zákoníku – informace o nájmu bytu, zákon o jednostranném zvyšování nájemného, zákon o podpoře výstavby družstevních bytů, zákon o vlastnictví bytů a další jim podobných spolu s podpůrnými nástroji v této sekci.

Tato oblast je financována programy ze státního rozpočtu prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj a Státního fondu rozvoje bydlení z pohledu nařízení vlády. Jako příklad lze uvést Program podpory bydlení pro rok 2013 schváleným MMR. Jedná se o projekt zaměřený na regeneraci panelových sídlišť, výstavbu technické infrastruktury, výstavbu podporovaných bytů a také opravu domovních olověných rozvodů. [26]

b) Ministerstvo průmyslu a obchodu

Příkladem podpory bytové výstavby z oblasti MPO je Program úvěrů na opravy a modernizace bytových domů – PANEL 2013+. Jedná se o program zaměřený na všechny vlastníky (družstva, společenství vlastníků, FO i PO, obce) bytových cihlových i panelových domů. Program je výhodný z pohledu úročení úvěrů rekonstrukce a modernizace zmíněných budov. [27]

3.2.4 Developerské společnosti

Firmy v oblasti stavebnictví jsou v porovnání, co do velikosti a zaměření (v rámci EU), velmi rozdílné. Odvětví stavebnictví hraje důležitou roli v oblasti ekonomiky z pohledu investic do rekonstrukcí a modernizace bytového fondu. Právě konkurence a poptávka jak již bylo zmíněno, ovlivňuje konečné ceny výstupů těchto společností. V některých státech je právě podpora výstaveb použita pro řešení cyklického vývoje ekonomiky. Nároky na kvalitu bydlení jsou odvíjeny od životní úrovně obyvatel, což znamená další příležitost pro developery. [26]

Developerský „boom“ v České republice byl započat v roce 2000 poskytováním štedrých bankovních půjček pro širokou veřejnost, a to za účelem výstavby bytových jednotek. Druhým a třetím rokem po tomto nastartování bylo dosaženo vrcholu developerských projektů, ten však zdaleka nedosahoval velikosti objemu vzhledem k zemím Evropské unie. Fakt, který může být příčinou, je že český lid nerad mění své bydlení. Oproti tomu důvody proč se docílilo tohoto vrcholu, byl vstup do EU. Dále zde také existoval psychologický nátlak z pohledu rozšíření reklamních kampaní s podtextem zdražení nemovitostí nebo jejich odkoupení zahraničními investory. Nelze opomíjet ani tzv. Husákovy děti, které v tomto období dosáhly dospělosti a začaly toužit po svém bydlení. Rok 2007 přinesl další vlnu developerských výstav a to z obav dalšího zdražení již tak předražených nemovitostí, které byly vyvolané médii a realitními obchodníky. Dodavatelé staveb si účtovaly až 100% provize. Důležitou pomoc v rozkvětu developerských společností sehrály nejen banky, neboť jim na projekty půjčovaly sto-milionové půjčky za minimální finanční prostředky, ale také samotná globalizace.

V současné době existuje v České republice řada míst, na kterých stojí rozestavěné budovy a není jistá jejich budoucnost. Je to způsobeno ať přehnanými bankovními kritérii k získání prostředků pro jejich dostavbu nebo vysokými prodejními cenami. Ubývající stavební pozemky v okolí městských center, ubírají možnosti výstavby a tak musí klienti

respektovat podmínky firmy. Krize v této oblasti je odrazem bankovního kolapsu, demografického vývoje, privatizace obecných domů i poklesem lidí ochotných investovat do bytového fondu. Příležitostí rozvoje projektů by se v současnosti mohlo zdát oživení nájemního bydlení. Z pohledu klientů je tato možnost lákavá, neboť se jedná o získání bydlení bez nutnosti hypotečního úvěru. Avšak pro developery je nezajímavá z důvodu zacílení na prodej bytových jednotek. Nevýhodou pro developera je, že ve většině případů on sám musí splatit svůj splátkový kalendář bance. Je také vhodné připomenout skutečnost chování se lidí k pronajatým a vlastním „věcem“, kde by se následné škody dále odrážely na straně developera. I tak je však nutné tento trh rozpohybovat, záleží tedy na nabídce projektů, jak budou zajímavé, moderní a cenově dostupné pro klienty. [30]

Podle portálu TOP STAV 100 v oblasti stavebnictví byly podle ročního finančního obratu seřazeny také developerské společnosti České republiky s posledními aktualizovanými údaji. Následné pořadí prvních deseti stavebních firem je lépe chápat jako orientační, neboť je třeba brát ohled na jejich rozdílné finanční metodiky.

1. Skanska a.s.
2. METROSTAV a.s.
3. EUROVIA CS, a.s.
4. STRABAG a.s.
5. OHL ŽS, a.s.
6. HOCHTIER CZ a.s.
7. Eiffage Construction Česká republika
8. PSG – International a.s.
9. GEOSAN GROUP a.s.
10. Východočeská plynárenská a.s. [7]

3.3 Porovnání developerských a ostatních výstaveb v ČR

Podle současného výzkumu jsou stavby developerského typu nejvíce situovány ve Středočeském kraji, dále v kraji Jihomoravském a Moravskoslezském. Nejmenší část těchto typů stavitelů je v Ústeckém a Karlovarském kraji. Jak již bylo řečeno práce developera má mnoho výhod, které se však odrazí v ceně výsledné stavby. Tyto výhody i nevýhody budou uvedeny níže v podkapitole věnující se porovnání se stavbami vystavené svépomocí.

Stavba svépomocí obnáší práce od prvních výkopů pro postavení základní desky po kolaudaci. V průběhu jsou však ku pomoci odborníci jako jsou tesaři, instalatéři, truhláři, elektrikáři a mnoho dalších profesionálů najatých budoucími majiteli domu. Na druhou stranu nelze opomenout kromě finančních úspor i čas, který bude oproti využití developerských

firem delší, jelikož je výstavba provádění povětšinou ve volném čase po zaměstnání. I tak se lidé více přiklání k této formě výstavby a existuje předpoklad jeho dalšího růstu. [29] Aby bylo porovnání lépe znázorněno, je tomuto tématu věnována podkapitola věnující se výhodám a nevýhodám různých forem výstavby.

3.3.1 Výhody a nevýhody

Výhody pro zákazníky existují v mnoha podobách. Jedná se například o zrealizování svých představ o ideálním bydlení, další je nalezení již probíhajícího nebo dokončeného projektu rodinného domu/bytu. O všechny tyto varianty se developerská společnost postará a zajistí tak nejen úsporu času, ale také odbornost ve všech ohledech.

Hlavním důvodem proč lidé i v poslední době neustále upřednostňují výstavby tzv. svépomocí oproti využití odborného developera je především z důvodu financí. Představa ušetření peněz a životu bez dluhů je pro český lid klíčový. Vypovídá o tom také Český statistický úřad, firemní partneři i vlastníci ankety společností. Úspory se často dokážou „vyšplhat“ až na poloviční cenu a často se i práce vykonané vlastníma rukama rovnají práci developera, neboť vše dělá člověk pro sebe a snaží se tedy o nejlepší výsledek. Dalším popudem pro stavbu bez pomoci developera jsou rizika spojená s nepoctivostí externích společností. Těmito riziky jsou například ponechání si rezervačního poplatku a následné protahování výstavby, nátlak k převzetí bytu s vadami, o kterých rozhodoval zmanipulovaný „nezávislý“ expert a nutné odsouhlasení kupujícího k dalším výhodám pro dodavatele stavby. [31]

Tabulka 1: Výhody a nevýhody developera, která je pod tímto odstavcem, vypovídá o reálných faktech spojených s developerskými společnostmi oproti stavbám svépomocí.

Tabulka 1: Výhody a nevýhody developera

Výhody	Nevýhody
Možnost vlastní kontroly nad stavbou nebo pomocí technického dozoru	Vyšší finanční náklady
Souslednost stavebních prací	Riziko nekvalitního/nepoctivého developera
Zákonem stanovená záruka na stavbu	Nutnost vyšší obezřetnosti
Časová úspora	Neschopnost kontroly kvality všech sousledných činností
Práce ponechána na odbornících	
Ušetření fyzického i psychického vypětí při zajišťování materiálu, techniky, pracovní síly, učení se novým zkušenostem	

Zdroj: vlastní zpracování

4 KRAJSKÁ MĚSTA

Tato kapitola je věnována třem krajským městům – Hradec Králové, Liberec a Pardubice. Hlavní náplní následujících podkapitol je výběr městských částí, které jsou nejvíce zasažené developerskou zástavbou. V mapovaných oblastech je sledována zmíněná výstavba, doprava, občanská vybavenost, historie výstavby a provázanost staré zástavby s novou. Původní a nově vystavené oblasti budou porovnány vzhledem k vybraným kritériím. V závěru kapitoly pak budou jednotlivé developerské výstavby porovnány z hlediska lokality a období výstavby. K této kapitole jsou v příloze poskytnuty ukázky daných oblastí formou fotografií. Dále jsou přidány mapové výřezy mapovaných částí s jevy popsány v legendě a tabulky, z nichž jsou vytvořeny grafové výstupy.

4.1 Hradec Králové

Krajské město Hradec Králové je těžištěm jak východočeského Polabí, tak celých východní Čech s polohou na soutoku Orlice a Labe. Severovýchodní strana je tvořena kopcem Rožberk, který vznikl důsledkem stavby bastionové pevnosti. Rozvoj města byl díky své poloze na soutoku velkých řek zcela odlišných od jiných měst. Jakékoli změny znamenaly značně problematické terénní úpravy s využitím materiálu ze své pevnosti.

4.1.1 Historie krajského města Hradec Králové

Hlavní úlohou celé této podkapitoly je popsání historického vývoje tohoto města z pohledu osídlení. Budou zde poskytnuty informace od počátečního osídlení po současný stav. Zmíněny budou též osobnosti, které se zasloužily o rozkvět Hradce Králové. Podrobnější popis bude věnován období od 60. let, které znamenalo průlom v architektuře.

4.1.1.1 Počátky osídlování

Oblast okolo města byla osídlena již před příchodem Slovanů a strategicky výhodná poloha vyvýšeného středu okolí nabídla příhodnější polohu opevněného sídla. Mezi 9. a 10. století vzniklo hradiště pravděpodobně s osídlením kmene Charvátů a později slavníkovských držav. Dnes existují naleziště prokazující osídlení zemědělskými osadami v době nepřátelských vpádů. Hradec se stal klíčovým článkem přemyslovské správy po sjednocení české země roku 995. První hlavní urbanistická změna pochází z období mezi 11. – 12. století. V tomto mezidobí byl z jednotné plochy vyčleněn areál knížecího hradu s rozlohou 1,3 hektary a následně i hradecký velkofarní kostel sv. Jana Křtitele. Důležitou roli pro vytvoření aglomerace hrály však i křižovatky významných cest a přírodní podmínky. Nejrozsáhlejší

sídlíště spadající téměř do 10. století se rozprostíralo mezi Pospíšilovou třídou a Buzuluckou ulicí, kam patří i kostel sv. Václava. Následovaly výstavby dalších kostelů a klášterů. Podhradí bylo v držbě hradských správců, úředníků a církevních institucí, řadu majetku tak vlastnil katovický klášter benediktinů.

Charakteristické prvky na přelomu 12. – 13. století v oblasti urbanistického uspořádání aglomerace se od plánů 18. století příliš nelišily. Zástavba se v obou období rozprostírá podél hlavních cest či místních spojnic. Ve 13. století byl vybudován královský hrad, jihozápadní plochu návrší zabralo trojúhelníkové náměstí s farním kostelem sv. Ducha, hřbitova a později radnice. Město mělo dvě brány Pražskou, Mýtskou a dvě fortny Kozí a Rybářskou (Biřičovu) branku. Charakteristickým středověkým prvkem především západní a severovýchodní části města byly izolované dvory a vzhledem ke své poloze také nemožnost využívání studen.

Ve 20. letech 14. století také započala stavba již systematicky stavěných městských domů, cihlových hradeb, bran a fortén. Budovy s jedním podlažím měly široké převážně jednoobloukové podloubí a někdy byly severní a jižní domy propojeny pomocí sklepů. Později v 16. století byly tyto domy zvyšovány na dvoupatrové v renesančním stylu. Za husitských válek však došlo k rozsáhlému plenění a byla tak zničena řada kostelů i klášterů.

Zástavbu vnitřního města velmi poznamenala třicetiletá válka. V tomto 17. století došlo k rozsáhlému plenění celých předměstí a zároveň byla Švédy vybudována bastionová pevnost. V 18. století se města zmocnili Prusové a došlo tak k jeho novému opevnění, z jihu a severu bylo město chráněno vodním korytem. Rok 1766 znamenal pro urbanistický vývoj Hradce velký zlom, neboť bylo dosavadní předměstí zlikvidováno a nahrazeno novým zvaným Nový Hradec Králové. Budování hradecké pevnosti mělo dvě úhlavní etapy. První etapou byla vystavena pevnost v podobě osmicípé hvězdice vysokých bastionů doplněné nižšími trojúhelníkovými ravelinami. S touto etapou byl však rozvezen kopec Rožberk, zlikvidovaný, ale také vybudovány některé hradecké části či kostely. Vybudován byl civilní hřbitov a také předměstí jako jsou Kukleny, Pouchov a Slezské Předměstí. Druhé stádium výstavby pevnosti se týkalo její přestavení na zděnou stavbu a stabilizace uliční sítě. První polovina 19. století byla především věnována komunikačním městským sítím, které tvořilo sedm císařských silnic.

Novodobý urbanistický vývoj města Hradce Králové s prohlášením samostatnosti spadá do 2. polovin 19. století. Rozkvět tohoto období dokládá napojení na železniční trať či výstavba plynárny, vodárny, reálky, sokolovny, nemocnice i divadla. Řada staveb byla také postavena jako dvorní objekty, jiná byla inovována v novorenesančním či novobarokním stylu anebo

zanikla jako například Pražská a Mýtská brána. Od konce 19. století docházelo k systematické likvidaci pevnosti, s účelem získání stavebních pozemků a materiálů, trvající tak až do začátku 1. světové války. K tomuto období se též váže vznik prvního regulačního plánu SMHK, jehož stěžejním bodem se staly základní komunikace na předmostí a Pospíšilova třída. Následující roky byl tento plán doplňován a upřesňován.

4.1.1.2. 20. století

Druhým regulačním plánem města byl vytvořen radiálně okružní systém půdorysu, stabilizovala se vnitřní obvodová i vnější okružní třída a zrekonstruovalo se náměstí na pravém břehu Labe. V oblasti architektury se prosazovaly prvky secese a moderny. Ty lze spatřit například na stavbách J. Kotěra, V. Fultnera, B. Waiganta, O. Lisky, J. Gočára či V. Rejchla. Josef Gočár se od poloviny 20. století stal stěžejní osobností urbanismu tohoto města. Jeho tvorba byla architektonickou inspirací pro ostatní stavitele. Zasloužil se o úpravu Masarykova náměstí, gymnázia, obecné a měšťanské školy, mateřské školy, Ambrožova sboru, ředitelství státních drah a jiných. Mezi mnoho urbanistických souborů, které v tomto období vznikly, spadá labské pobřeží. Dalšími jsou náměstí 5. května, polootevřené obytné bloky v oblasti Ambrožova sboru, objekty v podnoží historického jádra, areál okresní nemocnice, sklářský ústav, stavební průmyslová škola a další. Hradec Králové se díky svým možnostem a schopnostem stal za 1. republiky urbanistickým vzorem domácích i zahraničních architektů a právem získal přívlastek salon republiky.

Koncem 30. let 20. století bylo město téměř dobudováno. Západní čtvrť byla představována jako obchodní těžiště celého Hradce Králové a historické město bylo uchráněno před moderními zásahy. Okružní spojení z pohledu aglomerace bylo zrealizováno teprve v 70. letech 20. století. Za německé okupace byla postavena řada obytných domů pro německé občany tzv. Berlinek. Nový regulační plán vycházel z Gočárovy studie s nutností řešení Velkého Hradce Králové a nových dálkových komunikací. Postfunkcionalistickými díly jsou sídliště Labská kotlina a Orlická kotlina. Důležitou roli z pohledu urbanismu v 50. letech byla dostavba Gočárovy třídy a tím získání funkce hlavního městského bulváru.

4.1.1.3. 50. – 80. léta 20. století

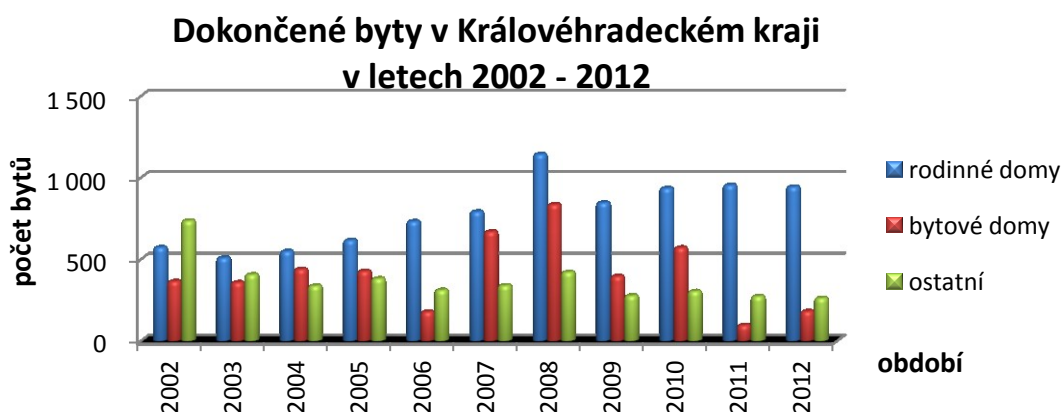
Výstavba bytových domů započala koncem 50. let například na Slezském předměstí, v Sukových sadech, V Koutech, Na Rybárnách, Smetanově nábřeží, Malšovice, Věkoše-Pouchov a Labská kotlina II. Zónám Labské kotlině a Malšovicím bude věnována celá část této práce, neboť jsou jedny z vybraných sídlišť, které byly za účelem splnění cíle práce

zmapovány. Sídliště panelových domů, neměla v Hradci příliš extenzivní charakter, jednalo se spíše o doplnění nezastavěných ploch. Vybudováním II. městského okruhu se vyřešila problematika dopravního zatížení a tím bylo město ochráněno před nucenými nevhodnými zásahy. V socialistickém období mělo město vysokou urbanistickou úroveň, tomu také odpovídala kvalita větších soliterních staveb (Pražské předměstí). Za nevhodné je však v tomto období považováno rozšíření kuklenských strojíren, neboť mezi jejími dvěma částmi se nachází pás rodinné výstavby. Ke konci socialistické architektury bylo jižně od města vybudováno velké sídliště Moravské Předměstí, jež se stalo novou administrativní částí města. [18] I toto sídliště bude tvořit podstatnou roli v následujících kapitolách.

4.1.2 Developerská výstavba

Podkapitola developerská výstavba je zaměřena na znázornění počtu postavených rodinných, bytových a jiných domů. Cílem je porovnání růstu zmíněných staveb v rámci kraje a okresu. Dokončené byty přímo ve městě Hradec Králové nebylo bráno v úvahu, neboť v ostatních dvou krajských městech nebyla tato data k dispozici.

Pro představu krajské výstavby pomocí developerských společností je přidán graf 4: Dokončené byty v KHK. Graf vypovídá růstu bytových jednotek do roku 2008, následující roky byla tato developerská výstavba snížena na své minimum. V královéhradeckém kraji podle vypracovaného grafu převládá výstavba rodinných domů a to jak „své pomocí“, tak s využitím developerů. Pod označením ostatní si lze představit položky popsaná na straně 17 této diplomové práce.

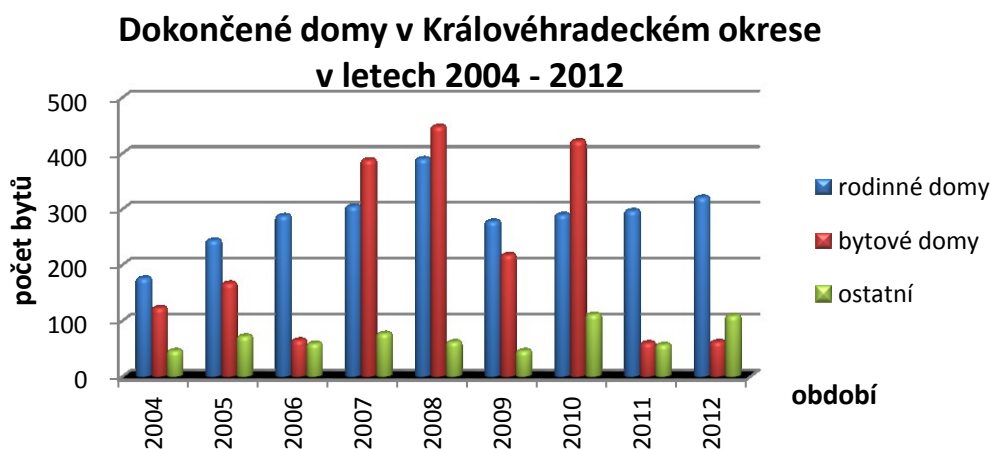


Graf 4: Dokončené byty v KHK

Zdroj: upraveno podle [2]

Pro vyšší přesnost rozlišení staveb na rodinné, bytové a další stavby je tento odstavec věnován dokončeným bytům v okrese Hradec Králové. Text vychází z grafu 5: Dokončené

byty v HK vypovídá o podobné situaci jako v Královéhradeckém kraji. Nejvyšší počet bytů bylo vystaveno v roce 2007, 2008 a 2010. Tento jev je podobný jako v celém kraji. Dokončené rodinné domy téměř kopírují situaci v grafu 4: Dokončené byty v KHK avšak pouze z ohledu růstové tendence.



Graf 5: Dokončené byty v HK

Zdroj: upraveno podle [2]

4.1.3 Mapování

Pro účel práce byly v tomto městě zvoleny městské čtvrti Labská kotlina, Moravské Předměstí a Malšovice. Tyto tři úseky jsou vyznačeny na obrázku 1: Lokace mapovaných městských částí SMHK. Labská kotlina je však rozdělena na dvě části, k tomu také bude přihlížet tato práce. První popsanou zónou bude právě ona Labská kotlina, po ní bude následovat Moravské Předměstí a jako poslední městské předměstí Malšovice. Prvním cílem je posouzení předměstí z hlediska vhodnosti pro bydlení, zahrnující jejich celkovou výbavu a dostupnost k významným městským bodům. Následně bude toto mapování vyhodnoceno se snahou zjištění provázanosti nových zástaveb v okolí původních.



Obrázek 1: Lokace mapovaných městských částí SMHK

Zdroj: upraveno podle [36]

4.1.3.1. Labská kotlina

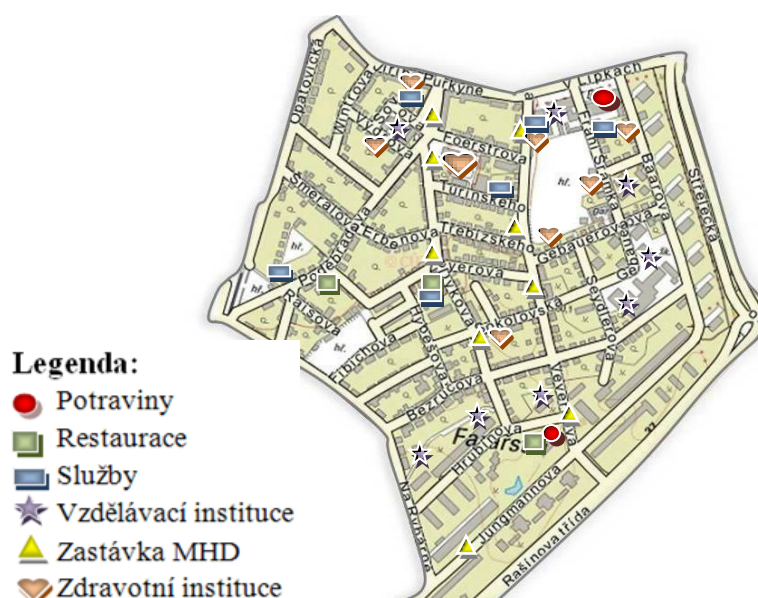
Labská kotlina je úředně rozdělena na dvě hlavní oblasti označované jako Labská kotlina I a Labská kotlina II. Obrázek 2: Labská kotlina I je detailním znázorněním první mapované oblasti. Nachází se východně od ulice Střelecké a západně od soutoku řeky Orlice s Labem. Sídliště je sjednoceno typem cihlových domů z 50. – 60. let viz příloha A, obrázek 22: Typický cihlový dům, Labská kotlina I. Jak lze vidět jedná se o nižší zástavbu čítající čtyři podlaží. Toto území poskytuje svým občanům základní, středoškolské i vysokoškolské vzdělání. Byla zde vystavena také prádelna, která je však používána pouze určitou skupinou osob. Zmíněná družstevní výstavba byla vystavena systematicky, což také dokazuje celková zástavba onoho území.



Obrázek 2: Labská kotlina I

Zdroj: Upraveno podle [24]

Labská kotlina II vyobrazena na obrázku 3: Labská kotlina II se rozkládá od ulice Na Rybárně a Kuklenské směrem k silnici Střelecká. Hlavním projektantem byl Břetislav Petránek. Projekt byl započat v roce 1967 a k jeho realizaci došlo 1973. Sídliště se nachází v blízkosti městského jádra, kde byla nová městská čtvrť vystavena na volných pozemcích doplňujících dosavadní zástavbu. Panelová obydlí 70. – 80. let vyznačující se vysokým počtem pater, se nachází především v blízkosti Rašinovy třídy a ulice Střelecké. Developerská výstavba za touto „stěnou“ je převážně nižší. Občanská vybavenost, nacházející se ve středu seskupených budov je pro obyvatele, dle subjektivního názoru autora, dostačující. V největší zástavbě panelových domů se nachází moderní dětská hřiště s vysokou návštěvností, potraviny, restaurace, kadeřnictví, základní škola, rehabilitační oddělení, sportovní areál a jiné možnosti v dalších částech této kotliny.



Obrázek 3: Labská kotlina II

Zdroj: upraveno podle [24]

Vzdálenosti k významným bodům v Hradci Králové jsou popsány v příloze B Tabulka 8: *Vzdálenosti k významným bodům – SMHK*. Z této tabulky pak vychází graf, který v porovnání s druhou mapovanou lokalitou jednoznačně poukazuje na výhodnější polohu z hlediska jejich dostupnosti. Byly vybrány body téměř totožné s dalšími dvěma krajskými městy. Dále byly také vybrány informace o občanské vybavenosti. Tyto informace o veřejných službách, které město svým obyvatelům nabízí, lze nalézt v tabulce 2: *Občanská vybavenost v mapovaných částech SMHK*.

4.1.3.2. Moravské Předměstí

Další oblastí Hradce Králové bylo zvoleno předměstí, jež bylo počátkem 80. let značně změněno. Moravské Předměstí patří mezi nejnovější hradecké sídliště s lokalitou mezi Hradcem Králové, Třebší, Novým Hradcem Králové a Malšovicemi. Podkapitola Moravské Předměstí se však zabývá i lokalitou Nový Hradec. Názorné umístění lze spatřit na předchozím obrázku 1: *Lokace mapovaných městských částí SMHK*. Tato část města se jednoznačně odlišila od dosavadního urbanistického směru. Jeho fádňí paneláková architektura a zároveň celkově nepřehledná kompozice je výsledkem jednoho z nejhorších příkladů tohoto architektonického období u nás. Díky jeho vybudování bylo také nutno, vzhledem ke zvýšené dopravní zátěži, přeložení Brněnské třídy kolem Nového Hradce Králové, jež původně měla být hlavní osou tohoto sídliště. Z důvodu rozsáhlosti je toto předměstí rozčleněno na dva díly – severní a jižní díl.

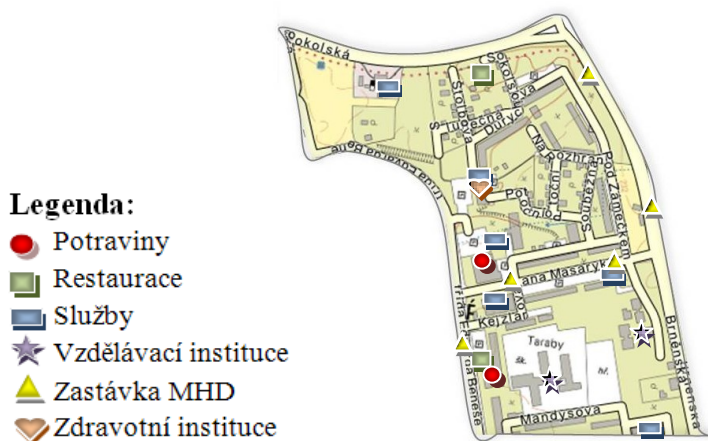
Developerská výstavba se na tomto předměstí vyznačuje značně táhlými a vysokými budovami čítající 8 pater a více. Vybavenost zástavby sídlišť je doplněno o znaky vysvětlené v legendě, toto lze spatřit na obrázku 4: Moravské Předměstí – jih. Část této zóny je na obrázku 4 obkreslena červenou korekturou. Červené označení je zde představováno novou zástavbou, která byla budována počátkem 21. století. V původním předměstí se nachází školní instituce, supermarket, nemoderní dětská hřiště, separované odpady, parkoviště, zastávky MHD a území borového lesu. Podrobnější popis vybavenosti je popsán v tabulce 2.



Obrázek 4: Moravské Předměstí - jih

Zdroj: upraveno podle [24]

Druhou částí je totéž předměstí avšak ze severní strany. V této oblasti se nachází již slabší občanská vybavenost. Výhodou je však blízkost historického jádra města a z pravé strany nákupního centra Tesco. Tím tak může být občanská vybavenost doplněna o nezbytné služby či statky, které by jinak obyvatelé tohoto předměstí mohli postrádat.



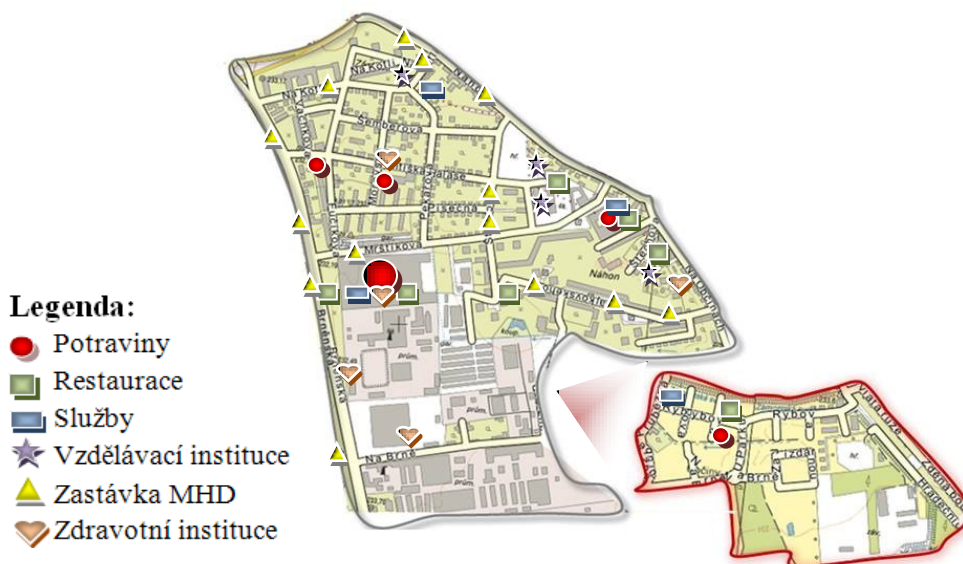
Obrázek 5: Moravské Předměstí - sever

Zdroj: upraveno podle [24]

4.1.3.3. Malšovice

Malšovice byly vybrány s cílem porovnání občanské vybavenosti původního a nově vystaveného sídliště. Prvotní výstavba pochází z 60. – 70. let kdy byl koncept vybudován ve značně velikém měřítku. Obyvatelům této městské zóny je poskytována široká občanská vybavenost, podporující růst jejich spokojenosti. V současné době je velkou výhodou nákupní centrum spadající do této městské zóny. V tomto nákupním centru – Tesco se nachází statky a služby zvyšující životní úroveň obyvatel. Jak lze vidět z obrázku pod textem, ve staré zóně se dále nachází zdravotní instituce, školy či školky s moderními vybavenými hřišti, a dále stadion, průmyslová zóna či rozlehlé moderní hřiště. Toto hřiště lze spatřit na obrázku 23: Moderní hřiště, Malšovice, nacházející v blízkosti restaurace a na rozhraní staré a nové výstavby sídlišť. Celkově však sídliště působí nepřehledným dojmem s řadou vysokých panelových budov čítající převážně 4 až 5 podlaží.

Nová výstavba vybudovaná po roce 2005 není z důvodu neaktualizovaného portálu čerpaného autorkou zcela zřejmá, jedná se však o dokončenou oblast vyobrazenou červeným obrysem. V této oblasti se nachází nemnoho možností pro obyvatele. Zóna se nachází v těsné blízkosti mateřské školy a moderního hřiště zobrazené na obrázku 23, proto jsou alespoň potřeby a přání dětí splnitelné. Stavby typické pro toto sídliště jsou zobrazené na obrázku 24: Nové sídliště, Malšovice.

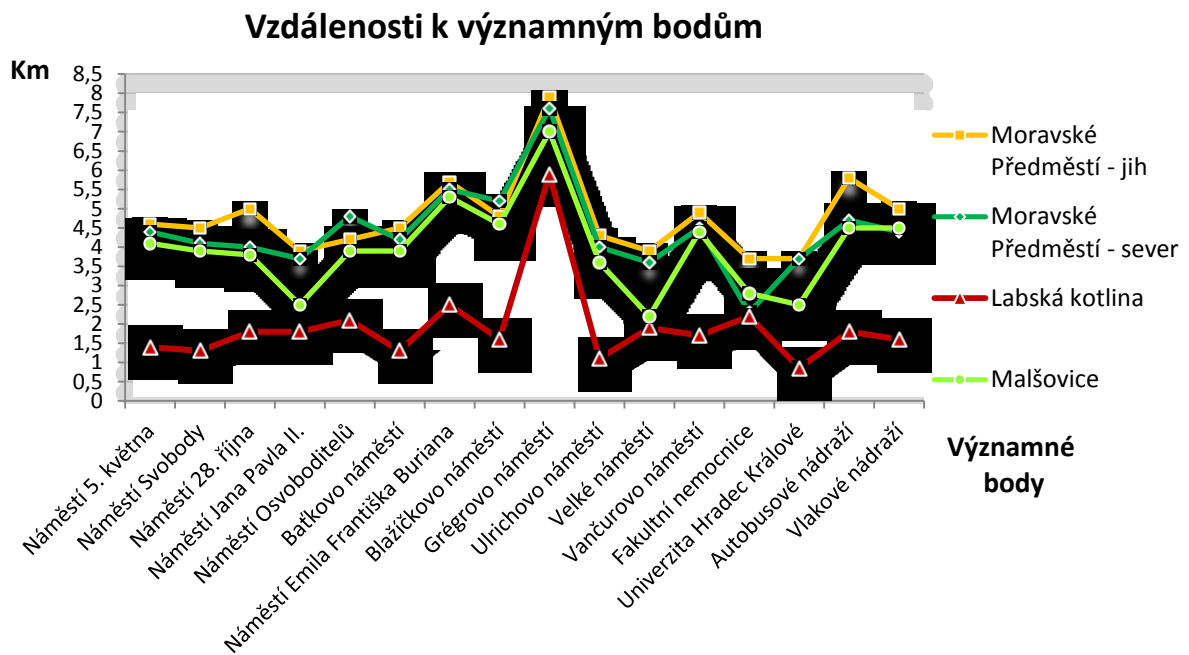


Obrázek 6: Malšovice

Zdroj: upraveno podle [24]

VZDÁLENOSTI K VÝZNAMNÝM BODŮM

Z tabulky 8 Tabulka 8, obsažené v příloze B, vychází níže zobrazený graf 6: Vzdálenosti k významným bodům v SMHK. Graf slouží k porovnání nejlépe situovaných mapovaných městských zón. Hlavním účelem je poukázání na jejich blízkost k důležitým městským bodům, jako jsou náměstí, nemocnice, univerzita a nádraží veřejné dopravy. Z tohoto výčtu a jejich porovnání se na místě s nejbližší vzdáleností uvedené v kilometrech umístila Labská kotlina. Naopak jako nejvzdálenější v porovnání dopadla jižní část Moravského Předměstí.



Graf 6: Vzdálenosti k významným bodům v SMHK

Zdroj: upraveno podle [23]

OBČANSKÁ VYBAVENOST

Graf 6 však nevypovídá o životní úrovni obyvatel žijící v těchto oblastech. Pro zjištění životní úrovně obyvatelstva v daných lokalitách, je níže vypracována tabulka 2: Občanská vybavenost v mapovaných částech SMHK. Z tohoto výčtu je zjevné, že bydliště v jižní části Moravského Předměstí není v porovnání s ostatními částmi pro obyvatelé příznivé nejen z důvodu nedostatečné občanské vybavenosti, nepřehlednosti, zastaralosti ale ani z pohledu blízkosti vybraných bodů. Celkově lze tedy v porovnání dvou částí SMHK označit Labskou kotlinu za nejvhodnější, a to z hlediska příznivějších podmínek pro život či vzdálenosti k významným bodům. Nutno podotknout je-li v tabulce 2 kritérium automobily parkující mimo vyznačená místa označeno jako kladné, v hodnocení bude bráno jako jev negativní.

Tabulka 2: Občanská vybavenost v mapovaných částech SMHK

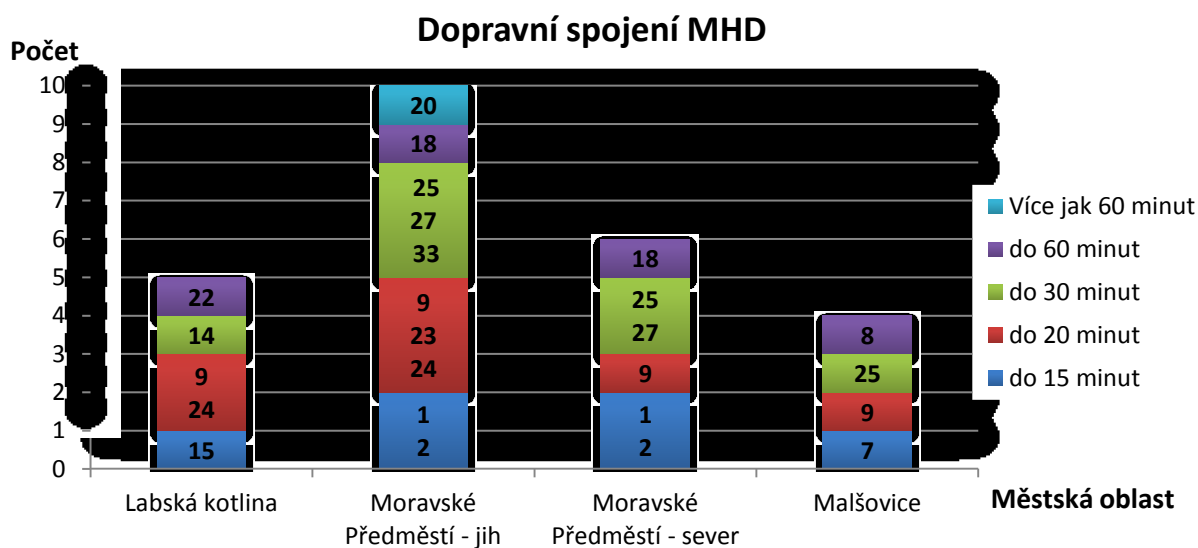
	Labská kotlina	Moravské Předměstí–jih		Moravské Předměstí-sever	Mašovice		Celkem v %
		stará	nová		stará	nová	
Zdravotní středisko	✓	✓	✗	✗	✓	✗	50
Lékárna	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
Mateřská škola	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
Základní škola	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
Střední škola	✓	✓	✗	✗	✗	✗	33
Kostel	✗	✗	✗	✗	✗	✗	0
Provozovny							
• potraviny	✓	✓	✗	✓	✓	✓	83
• drogerie	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
• knihovna	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
• restaurace	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
• penzion/hotel	✓	✗	✓	✓	✗	✓	67
• solná jeskyně	✓	✗	✓	✗	✗	✗	33
• prádelna	✓	✗	✗	✗	✓	✗	33
Sportovní centrum	✓	✓	✗	✓	✓	✓	83
Dětská hřiště	✓	✓	✓	✓	✓	✗	83
Lavičky	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Poštovní schránka	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
Pouliční osvětlení	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Telefonní budka	✓	✓	✗	✓	✓	✗	67
Zastávka veřejné dopravy	✓	✗	✗	✗	✗	✗	17
Zastávky MHD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Garáže	✗	✗	✗	✗	✓	✓	33
Venkovní parkovací místa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Automobily parkující mimo vyhrazená místa	✓	✓	✓	✓	✓	✗	83
Nádoby na separovaný odpad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Odpadkové koše	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Celkem v %	88,5	73,1	42,3	69,3	76,9	38,5	

Zdroj: vlastní zpracování

DOPRAVNÍ SPOJENÍ

Poslední sledovanou hodnotou jsou dopravní spojení městské hromadné dopravy ve sledovaných zónách Hradce Králové. Graf 7: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech SMHK popisuje dopravní situaci v jednotlivých částech v nejméně frekventovanější denní dobu. Tato denní doba byla autorkou stanovena v rozmezí hodin 7-9 a 13-17. Graf vypovídá nejen o četnosti spojů v tyto zmíněné doby, ale také o číslech spojů zastávkami projíždějícími.

Pod grafem 7 poté následuje výčet všech zmíněných MHD spolu s uvedením jejich tras. Jak lze vidět nejčastější trasou ze zmíněných je jižní část Moravského Předměstí, oproti tomu městská část Malšovice je nejméně frekventovaných čítající pouze 4 MHD za hodinu různých tras.



Graf 7: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech SMHK

Zdroj: upraveno podle [12]

MHD v Hradci Králové

1,2	Terminál HD – Nový Hradec Králové	20	Vysoká II. pásmo – Pod strání
7	Malšovice-U Čechů – Terminál HD	22	Březhrad – Terminál HD
8	Malš. u Střelnice – Terminál SMHK	23	Slezské Př.-Cihelna – Pod Strání
9	MALŠ. U STŘELNICE – Terminál HD	24	Terminál HD – POD STRÁNÍ
12	TESCO Březhrad – Slezské Př.- Cihelna	25	Truhlářská – Podzámčí
14	JUNGMANNOVA – KINGSPAN	27	Pod Strání – Slezské Př.-Cihelna
18	Podzámčí – Podzámčí	33	Pod Strání – Pod Strání

4.1.3.1. Porovnání městských oblastí

Hradec Králové však i přes nezdárné éry svého urbanistického vývoje představuje pozoruhodný městský celek. Historické jádro středověkého města získalo status městské památkové rezervace, která je však ohrožena rekonstrukcemi měšťanských budov či jejich stagnací a devastací. Novodobá část města je již od 90. let 20. století městskou památkovou zónou. Zmapovaná předměstí byla posuzována podle předem stanovených kritérií. Jedním z těchto kritérií je občanská vybavenost v daných lokalitách. Druhou je vzdálenost k vybraným bodům. Pro zjištění těchto informací byla vypracována tabulka 8: Vzdálenosti k významným bodům – SMHK nacházející se v příloze B. Z této tabulky vychází graf (Graf 6: Vzdálenosti k významným bodům), který v porovnání s mapovanými lokalitami jednoznačně

poukazuje na výhodnější polohu z hlediska jejich dostupnosti. Byly vybrány body a vybavenosti téměř totožné s dalšíma dvěma krajskými městy. Do třetice bylo bráno v úvahu dopravní spojení. Přesněji počet spojů MHD projíždějící danými zónami za jednu hodinu.

Nejlepší se z pohledu dostupnosti i vybavenosti umístila Labská kotlina, ač se s dopravními spoji umístila na předposledním místě. Převážnou část této lokality tvoří rodinné domy v Labské kotlině II, která je obklopena vysokými panelovými domy. V této části Hradce Králové se též vyskytuje moderní sportovní stadion, který je dostupný široké veřejnosti. Oblast předměstí je též vhodná z důvodu blízkosti historického jádra a Gočárova okruhu, kterým projíždí jak spoje MHD, tak spoje dálkové.

Jako nejhorší z mapovaných částí se podle vybraných kritérií umístila nová sídliště. Badatel práce si zajisté povšiml návaznosti nové zástavby na staré, o níž vypovídá tabulka 8. Nová osídlení se však nachází v takových lokalitách, které umožňují obyvatelům uspokojení jejich základních potřeb docházkovou dostupností. Ve vypracované tabulce věnující se občanské vybavenosti v SMHK nebyla brána v úvahu rozloha jednotlivých lokalit. Tento rozsah však také hraje důležitou roli, neboť občanská vybavenost na 5 m či 5 km je povětšinou velmi rozlišná.

Pro porovnání nejhorší tedy budeme pro vyšší efektivnost uvažovat pouze původní zástavby. Z tohoto pohledu by se tedy na posledním místě z mapovaných umístila jižní část Moravského Předměstí. Jako náplast těchto faktů, může sloužit značná četnost městské hromadné dopravy. Počet spojů během jedné hodiny pracovního dne se pohybuje kolem 10 městských autobusů či trolejbusů. Celá tato část byla vybudována jako nejnovější panelový koncept 80. let. Díky využití urbanizačních prvků socialistické výstavby dostalo toto předměstí nádech nepřehlednosti, monotónnosti a s nadsázkou šedivosti. K této jižní zástavbě byla v tomto století přistavena nová developerská zástavba, jež z této staré čerpá potřebnou občankou vybavenost. Neboť jak lze vidět na obrázku 4, jedná se o malý soubor výstavby domů, který doposud nebyl dostatečně vybaven.

4.2 Liberec

Liberec² je krajským městem kraje Libereckého a zároveň statutárním městem severních Čech. Rozkládá se v rozlehlé kotlině mezi Ještědsko-kozákovským hřbetem, kde je hlavní dominantou Ještěd (1 012 m nad mořem), a hranicí Jizerských hor (Harcovský hřbet, Žulový

² Název Liberec však vznikl jako česká zkomolenina německého názvu Reichenberg.

vrch nad Rudolfem) s městským jádrem na vyvýšeném výběžku. Z jihovýchodní strany přitéká do města Lužická Nisa, která odděluje Liberecko od Jablonecka.

4.2.1 Historie krajského města Liberce

Město Liberec je v navazujících podkapitolách popsáno z pohledu urbanistického vývoje. Informace budou poskytnuty od středověkého osídlení po 20. století. Níže budou uvedeny důvody lokace města, postupné osídlení a historické vlivy na místní architekturu. Současná doba bude popsána v další kapitole, kde se autorka věnuje vybraným lokalitám.

4.2.1.1. Počátky osídlení

Středověké osídlení není dosud zcela jednoznačné, první podložené písemné zmínky jsou zařazovány do poloviny 14. století, kde roku 1357 patřilo město pánům z Biherštajna. Podstatnou roli pro rozvoj původně zemědělské a pastevecké liberecké pánve hrálo napojení na obchodní trasu. Cesta ze Zhořelce přes Frýdland k Hodkovicím nad Mohelkou a následně do Čech, k níž byla ve 2. polovině 14. století založena řada dalších lánových vesnic. Teprve 15. století bylo ve znamení hospodářského rozvoje města se stěžejní dvojicí souběžných ulic s čtyřhranným náměstím a farním kostelem. V následujícím 16. století, byly položeny základy správní funkce centrálního Liberce, bylo vystaveno (ozdobná severská renesanční architektura) mnoho nových domů, škol, farských budov, dále špitál, městský mlýn a pivovar. Též došlo k úpravě komunikací, náměstí a rozvoji řemesel.

Dalším podstatným obdobím bylo 17. století, kdy město díky armádním zakázkám získalo pomocí Albrechta z Valdštejna postavení stát ve státě. Město poznamenalo také gotické období, které se projevuje na řadě urbanistických prvků. Důležitou roli však sehrály požáry a vpády vojsk, které na čas podlomily jeho další rozvoj. Od století následujícího se Liberec vyznačoval celkovým růstem (populační růst, nové komunikace). Z pohledu urbanistického vývoje se město rozšiřovalo s ohledem na klasicistní a později barokní architekturu (např. satelitní předměstí Filipov, Kristiánov, Panská ulice, náměstí Českých bratří a mnoho domů).

Počátkem 19. století byl vydán zákaz na výstavbu dřevěných staveb a docházelo k hustému zastavění, jehož hlavním důvodem byla existence dvou nových libereckých textilních továren. Některé výstavby byly kolem těchto továren v období socialismu zbořeny jiné naopak vystaveny. Etapa týkající se 20. – 70. let 19. století, byla ve znamení nevýrazného růstu počtu domů avšak výrazného růstu počtu obyvatel, což zapříčinilo přelidnění stávající zástavby. V polovině 19. století se stal Liberec po Praze druhým největším městem v Čechách, proto

zde byl také zřízen krajský a obchodní soud, obchodní a průmyslová komora či okresní hejtmanství a město bylo rozděleno do 5 čtvrtí:

- I. čtvrť Staré Město včetně Filipova
- II. čtvrť Nové Město
- III. čtvrť Jeřáb (jižní strana od Nového Města)
- IV. čtvrť Perštýn (oblast mezi Lužickou Nisou a Harcovským potokem)
- V. čtvrť Kristiánov

Město se napojilo na novodobou komunikační síť a stalo se tak důležitou křižovatkou císařských silnic. Vybudovány byly v tomto století důležité komunikační tepny (také železniční síť) nezasahující do vnitřního města

4.2.1.2. 20. století

Na přelomu 19. a 20. století dosáhlo město vrcholného urbanistického rozvoje. Svě doby byl Liberec největší aglomerací v Čechách, avšak s převahou německého obyvatelstva. Období bylo také ve znamení opětovného růstu průmyslu, nové reprezentativní obytné čtvrti, vilové obytné čtvrti, botanické a zoologické zahrady, výstaviště, školy to vše a mnoho dalších s příznivými klimatickými a hygienickými podmínky. Jedna ze stavby monumentálních novorenesančních objektů této éry byla například radnice v západní části Staroměstského náměstí. Ta však byla za 2. světové války zničena za účelem zvětšení využitelné plochy náměstí. Dalšími dominantními objekty byly kostely, chrám, klášter, ústav pro tělesně postižené, starobinec, krematorium (první v Rakousku - Uhersku), restaurace a zbytek ploch doplnily do 1. světové války vily i běžné rodinné domky. Uplatňovaly se zde anglické vzory zahradního města, návrhy C. Sitteho nebo J. Schmeissera.

Meziválečné období 20. století znamenalo rozšíření zastavěné plochy města novými obytnými čtvrtěmi a přestavby centrální části. Zvýšený dopravní ruch zapříčinil odklonu těžiště života k Soukennému náměstí spolu s výstavbou obchodních domů a pojišťoven. Nepříznivé proměny, které nastaly, byly zapříčiněné nacismem a zabráním českých území němci, neboť do Sudet patřilo také město Liberec. Po odsunutí německých obyvatel, bylo město opět osídleno českým obyvatelstvem.

4.2.1.3. 50. – 80. léta 20. století

Počátkem 60. let 20. století se stal Liberec prvně krajským městem se zaměřením na přestavbu technické infrastruktury s omezeným a často nevhodným rozvojem města. V roce

1953 se stal Liberec sídlem nynější Technické univerzity. Tato léta jsou však především věnována výstavbě sídlišť a tím tak ničivým dezurbanizačním zásahům do původní zástavby. Znamky socialistické výstavby lze jako v jedné z mnoha spatřit v lokaci Kristiánov. Tato část bude popsána níže v této práci. Dále ve východní části náměstí Českých bratří, klín mezi ulicemi U sirotčince a Na Perštýně, přednádražní čtvrti či části nádražní třídy 1. máje. V těchto a dalších oblastech byla buď dosavadní zástavba nahrazována nehodnotnou zástavbou panelových sídlišť či byly jimi obestavěny dosavadní pusté plochy. Severní strana nádražní třídy 1. máje byla v letech 1964 – 1971 vymezena čtyřmi dvanáctipodlažními domy. Tato obydlí patří v současné době mezi jedny z nejhorších dopadů socialistické architektury a urbanismu. Stejně tak řada dalších budov jako byly Pozemní stavby (dnešní finanční úřad a další instituce) na jižní straně nádražní třídy 1. máje.

Pokračovala výstavba dalších městských vybaveností (tělovýchovné středisko se sportovním a zimním stadionem, přírodní divadlo, rozšíření botanické výstavby, letní kino). Zástavba v Liberci byla značně spjata s činností sdružení SIAL, jehož architektura se od ostatních dobových útvarů na území České republiky téměř nelišila. Mezi rozsáhlá liberecká sídliště vzniklá v 70. a 80. letech patří území Nových a Starých Pavlovic, sídliště „hokejka“ na dolním okraji Ruprechtic, areál vysokoškolských kolejí se sportovní halou, sídliště Broumovská, Kunratická, Horní Kopečná, nad Rochlicemi, hradba sídlišť na jihovýchodní části města. Další panelové celky jsou v oblastech Horní Růžodol, Dolní a Horní Hanychov, Janův Důl, Františkov či Karlínky. Největší celek byl vytvořen sídlištěm J. Gagarina členěné do více částí. Řada vzniku těchto sídelních skupin byla důsledkem rozvoje průmyslových zón a komunikačních sítí. Pro celistvost mapování byla brána v úvahu celá oblast Liberce, kterou jsou Rochlice. Městské celky Rochlice a Kristiánov e zaznamenán na obrázku 17: Lokace mapovaných městských částí LB.

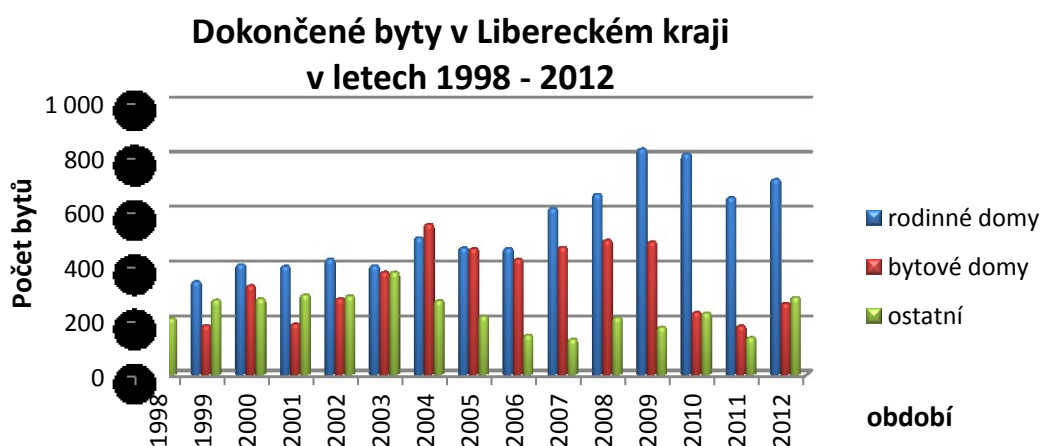
Roku 1991 dosáhlo město dosavadního historického maxima v počtu obyvatel (92 117) i domů (8 197). Nová výstavba se vztahuje k objektům, jako jsou dům kultury, obchodní dům Ještěd, centrální nádraží městské hromadné dopravy a probíhala zde i řada demolic. I přes rozsáhlé ztráty dnes patří Liberec k památkově významným městům, jehož jádro patří od roku 1992 mezi památkové zóny. [19]

4.2.2 Developerská výstavba

Stejně jako u zjišťování zástavby v regionech týkajících se Hradce Králové i vzhledem k tomu městu budou popsána zjištěná fakta. Podle údajů ČSÚ byla v následujících odstavcích

vybrána data v rámci Libereckého kraje a okresu. Ze zjištěných informací byla vytvořena grafická znázornění a popsán vývoj výstavby okresu vůči kraji.

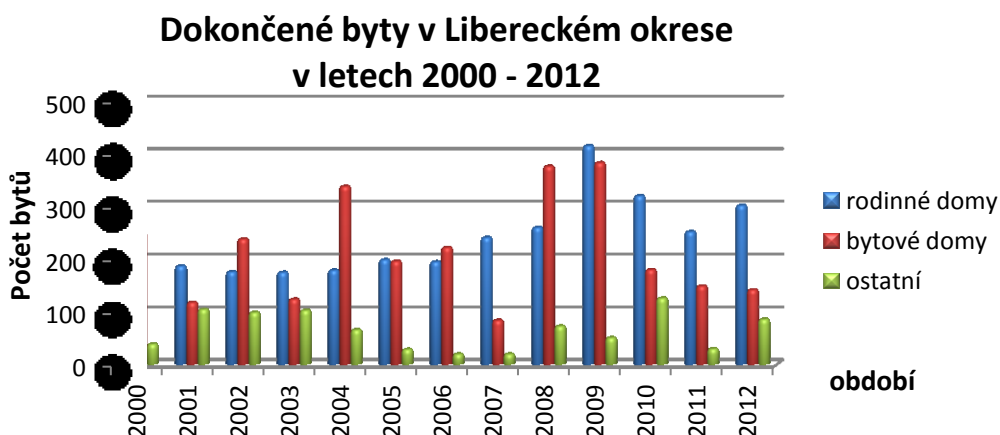
Práce developerských společností z pohledu výstavby bytových domů v celém kraji je v posledních letech na ústupu na rozdíl od výstavby rodinných domů. Tato fakta prokazuje Český statistický úřad, podle kterého byl zpracován graf 8: Dokončené byty v LBK. Výstavba bytových domů je v Libereckém kraji oproti Královéhradeckému v porovnání poměru s výstavbou rodinných domů vyšší. Nejsilnějším rokem výstavby bytových jednotek byl rok 2004, u rodinných domů je tímto rokem 2009 a 2010. Složka ostatní je vysvětlena v této práci na 17. straně.



Graf 8: Dokončené byty v LBK

Zdroj: upraveno podle [2]

Podle grafu 9: Graf dokončené byty v LI, lze usoudit, že převážná část výstavby bytových jednotek v Libereckém kraji byla soustředěna přímo do okresu tohoto města. Preference dostavby bytových domů oproti rodinným domům nastávala od zmíněného roku 2000 střídavě každým druhým rokem.



Graf 9: Graf dokončené byty v LI

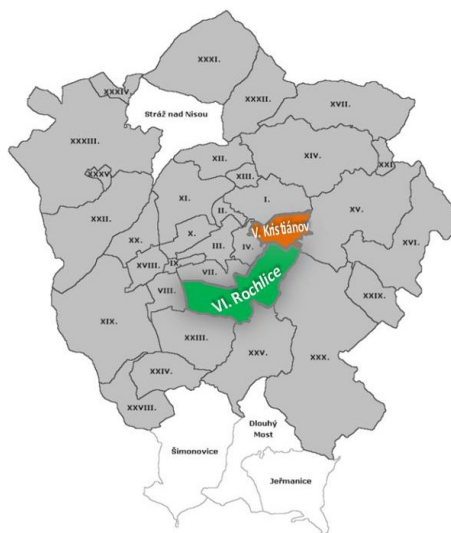
Zdroj: upraveno podle [2]

4.2.3 Mapování

Mapování je věnováno dvěma městským oblastem nacházejícím se jižně od historického jádra. Tyto dvě části byly již zmíněné v této práci v kapitole věnující se historickému vývoji Liberci. Stejně jako u Hradce Králové a Pardubic, byla zohledňována občanská vybavenost, vzdálenost k významným bodům a dopravní spojení. V závěru této podkapitoly bude uvedeno, která z částí je pro běžný život vhodnější a která je naopak nejméně vhodná.

4.2.3.1. Kristiánov

Pro tuto práci byla v krajském městě Liberec vybrána oblast, jež je podle použitých zdrojů považována za nejstarší. Tato část se nachází jihovýchodně od centra města, především jako důsledek vystavené Technické univerzity. Lokace městské části Kristiánov je vyznačena na obrázku 7: Lokace mapovaných městských částí LB.



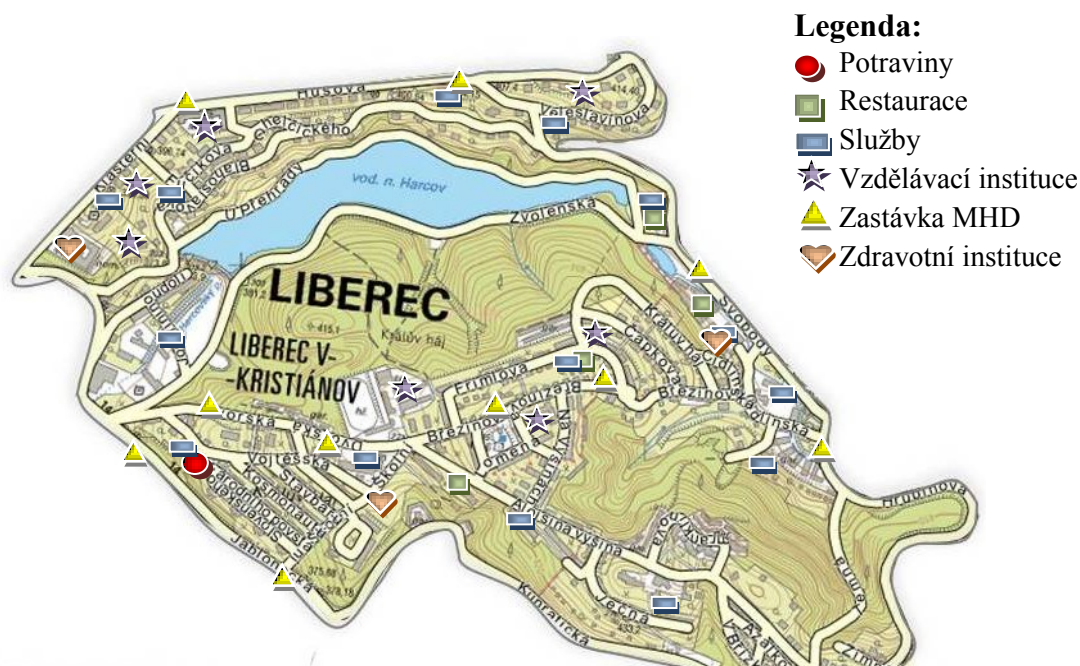
Obrázek 7: Lokace mapovaných městských částí LB

Zdroj: upraveno podle [28]

Jedná se tedy o zástavbu prvního sídliště tzv. Králův Háj a další paralelní deskové domy v blízkosti Jablonecké silnice. V této době bylo ono sídliště vybaveno občanskou vybaveností, jež představují školy a sportovní hřiště a směrem k Aloisíně výšině. Právě zde se projevovala typická stavitelská aktivita pro toto období. V 70. letech byl zbořen hmotový soubor ulice Na Bídě pod Kristiánovem a byl nahrazen jedenáctipodlažními panelovými domy, které narušily celkový pohled na město.

Kristiánov je oblastí, jejíž hlavní zástavba je představována starými činžovnými domy, které zde byly vystaveny již před nástupem socialistického zřízení. Dalšími hlavními prvky kromě zástavby je také rozsáhlý smrkový les a vodní nádrž, využívaná pro sportovní vyžití a relaxaci. Na obrázku 8: Zástavba Kristiánov lze spatřit jednotlivé přírodní prvky a stavby.

Podíl developerských panelových oblastí tvoří vůči zástavbě rodinných či průmyslových domů přibližně jednu třetinu. Některé budovy byly a jsou používány jako poskytovatelé občanské vybavenosti. Ony stavby jsou na obrázku 8 zvýrazněny symboly uvedené v legendě.



Obrázek 8: Zástavba Kristiánov

Zdroj: upraveno podle [24]

Tabulka 9: Vzdálenosti k významným bodům – LB poskytuje informace o vzdálenosti k centru města a některým významným bodům (náměstí, nemocnice, Liberecká ZOO, autobusové a vlakové nádraží, nemocnice). Dle subjektivního pohledu se jedná o oblast s nedostatečnou občanskou vybaveností, avšak vzhledem k faktu, že se sídliště nachází 230 m od nejbližšího náměstí Českých bratří a spoje umožňují dopravu obyvatel do této části Liberce, lze tuto polohu považovat za ideální. V současnosti je řada historických objektů ve fázi rekonstrukce nebo již po její finalizaci. Práce též obsahuje porovnání občanské vybavenosti i spojů veřejné hromadné dopravy s ostatními mapovanými oblastmi v následujících kapitolách.

4.2.3.2. Rochlice

Rochlice byly vybrány jako jedno z největších městských zón. Celá tato oblast se v období 60 let stala jednou z hlavních developerských zásahů. Jelikož je zástavba celé této oblasti velice rozsáhlá a její zobrazení by bylo nepřehledné, budou vyobrazeny pouze její části. Dalo by se říci, že městská část VI má ve svém komplexu vystaveny tři hlavní sídliště. Jedná se o sídliště lokalizované v západní (ulice Gagarinova - Máchova), severovýchodní (ulice

Broumovská - Jablonecká) a jižní části ulice Rochlice (ulice Dr. Milady Horákové - Krejčího). Pro jejich přehlednost se bude tato práce zabývat jednotlivými částmi postupně.

Jedno z nich se nachází u ulic Gagarinova (Obrázek 9: Západní městská část – Rochlice), kde bylo vystaveno 32 převážně čtyřpatrových panelových domů. Budovy jsou povětšinou vystaveny do čtvercového půdorysu, v jehož středu se nacházejí hřiště, lavičky, odpadkové koše a zeleň. Každému panelovému domu je k dispozici separovaný odpad, početná parkovací místa a garáže. I tak však tato parkoviště nestačí a obyvatelé stojí se svými motorovými vozidly na místech pro ně neurčených. Občanská vybavenost je v této části Rochlic v současné době nedostačující, nachází se zde pouze mateřská škola, restaurace, kiosk s pečivem, trafika, malá veřejná hřiště a parkovací místa. Výhodou a zároveň nevýhodou je pro místní obyvatele blízkost průmyslové zóny. V průmyslové zóně se sice nachází možnost vzdělanostního a pracovního uplatnění, avšak za cenu nepříliš líbivého vzhledu, ač je tato zóna obestavěna protihlukovou stěnou.



Obrázek 9: Západní městská část - Rochlice

Zdroj: Upraveno podle [24]

Druhá sídlištní zástavba je situována na rozhraní oblastí Rochlice a Kristiánov, tzv. Sídliště Broumovská. Developerská výstavba socialistických budov je na rozmezí Jablonecké a Broumovské ulice. Pohled na tuto část lze spatřit na obrázku 10: Severovýchodní sídliště městské části Rochlice. Panelové domy jsou zde vystavené převážně o 8 až 12 patrech, s nepříliš velkou možností relaxace na venkovním veřejném sezení. V okolí těchto budov je však dostupnost separovaných odpadů, míst na stání automobilů a garáží. Občanská vybavenost tohoto sídliště je oproti západní straně Rochlic rozsáhlejší. Pevážně u silnice Broumovská se nachází Mateřská škola Motýlek, základní škola, fit-centrum, potraviny, oděvy, lékárna, telefonní budky, kadeřnictví, restaurace, trafiky, zastávka MHD

a další. Ke staré zástavě byla v letech 2003 - 2006 ve Vlnařské ulici vystavena nová část. Tento komplex lze vidět na obrázku 25: Vlnařská ulice – nová výstavba, Rochlice. Tato oblast nedisponuje téměř žádnou občanskou vybaveností a proto je závislá na staré zástavě či spojích, blízko jí projíždějících.



Obrázek 10: Severovýchodní sídliště městské části Rochlice

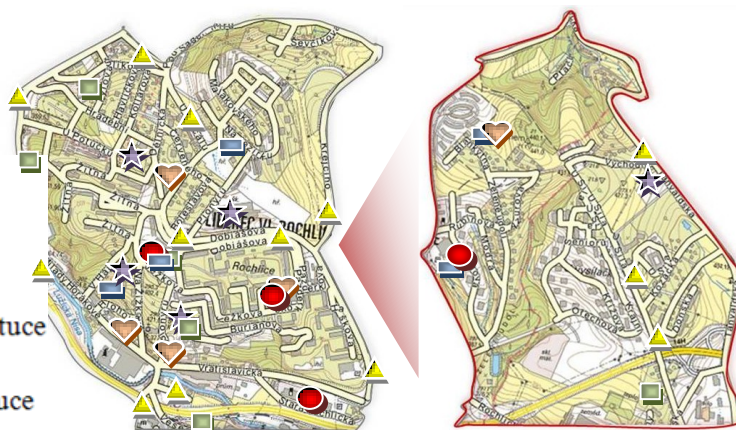
Zdroj: upraveno podle [24]

Třetí panelová zástavba oddělená od zmíněné druhé panelové zástavby rodinnými domy, je nejrozsáhlejší a nejpočetnější. Hlavním pomyslným mezním bodem je silnice Krejčího, která rozděluje starou panelovou zástavbu od nově vystavované. Obrázek 11: Jihovýchodní sídliště městské části Rochlice poskytuje nástin svého urbanistického rozložení. Mezi starou a novou zástavbou se vyjímá volné prostranství, které obyvatelé využívají pro trávení volného času sportem a relaxací. Západně od tohoto sportovního areálu se nachází nová v současné době stále se rozvíjející zástavba panelových a rodinných domů. Mezi její občanskou vybavenost patří například nákupní centrum, benzinová stanice, parkoviště a dostupná zastávka MHD, další občanská vybavenost je zmíněna v tabulce 3.

Oproti tomu jihozápadně je již vystavená zástavba vysokých socialistických panelových budov. Mohlo by se říci, že byl vystaven „panelák na paneláku“. Město Liberec se zjevně snaží o rekonstrukci celého tohoto území. Většina budov je již zateplena, mají nové fasády, blízká okolí budov jsou doplněna o velká moderní dětská hřiště s posezením. Občanská vybavenost je na dobré úrovni. Pro občany je zajištěna dostupnost vzdělání, zdravotnictví, potravin, průmyslového zboží, sportu, relaxace, dopravních spojů či pomoci v tísni. Tabulka 3: Občanská vybavenost v mapovaných částech Liberce popisuje výčet poskytovaných statků a služeb, které byly zaznamenány v jednotlivých oblastech.

Legenda:

- Potraviny
- Restaurace
- Služby
- ★ Vzdělávací instituce
- ▲ Zastávka MHD
- Zdravotní instituce

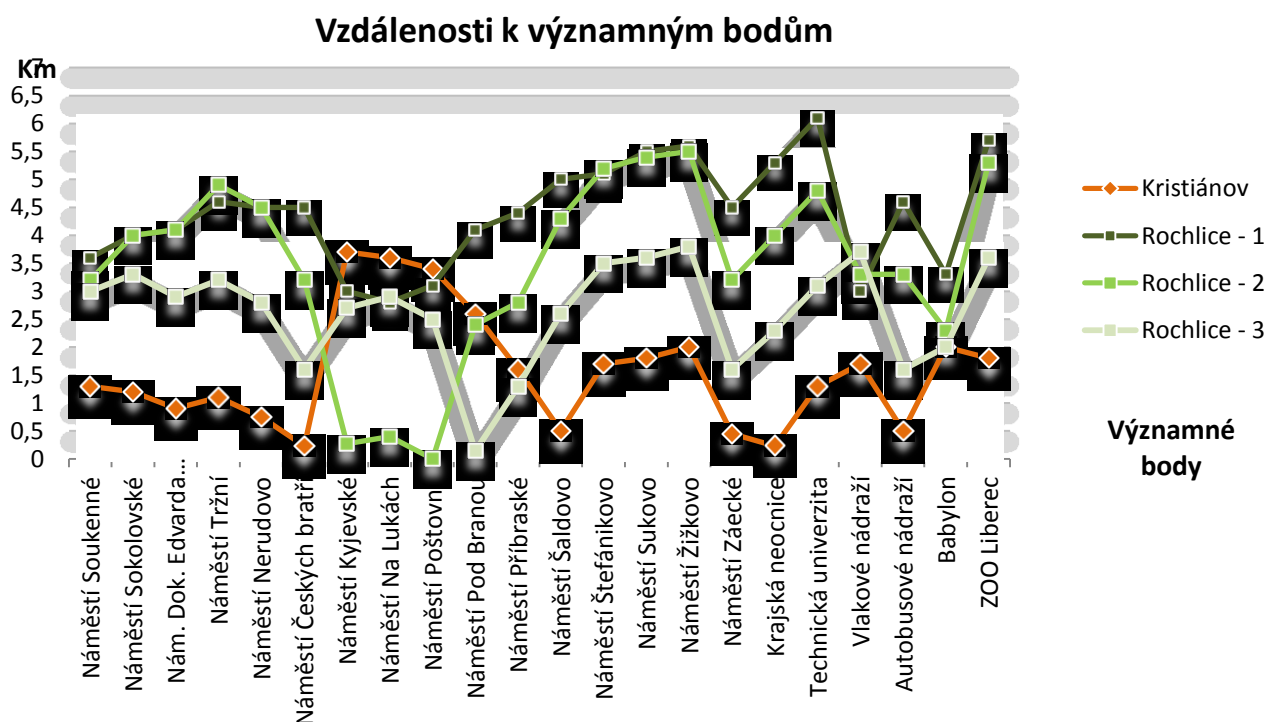


Obrázek 11: Jihovýchodní sídliště městské části Rochlice

Zdroj: upraveno podle [24]

VZDÁLENOSTI K VÝZNAMNÝM BODŮM

Jednotlivé významné body v městě Liberci jsou poměřovány ke zmíněným lokalitám. Takto bude možno stejně jako u dalších dvou krajských měst porovnat nejlepší lokalitu z pohledu vzdálenosti k vybraným místům. Graf 10: Vzdálenost k významným bodům v LB o těchto jevech vypovídá. Jak lze tedy vidět, v průměru nejkratší vzdálenost představuje trasa ze sídliště Králův Háj v městské lokalitě Kristiánov. Naopak nejhůře se z tohoto pohledu umístila městská část Rochlice 1 – Sídlíště Gagarinova.



Graf 10: Vzdálenost k významným bodům v LB

Zdroj: upraveno podle [23]

OBČANSKÁ VYBAVENOST

Pro podrobnější popis zmíněných zón je vytvořena tabulka s občanskou vybaveností. Do tabulky 3 jsou zahrnuty složky veřejných či soukromých statků nebo služeb. Schéma slouží k jednoduchému porovnání mapovaných úseků. Stejnorodost zmíněných bodů ve všech krajských měst, napomůže k porovnání socialistických sídlišť v celém jejich souhrnu. I tato tabulka věnující se občanské vybavenost poukazuje na slabší vybavenost nových zástaveb a tedy jejich závislost na sídlišťích původních. Opět je nutno připomenout negativní závislost potvrzených automobilů parkujících mimo jejich vyhrazená místa.

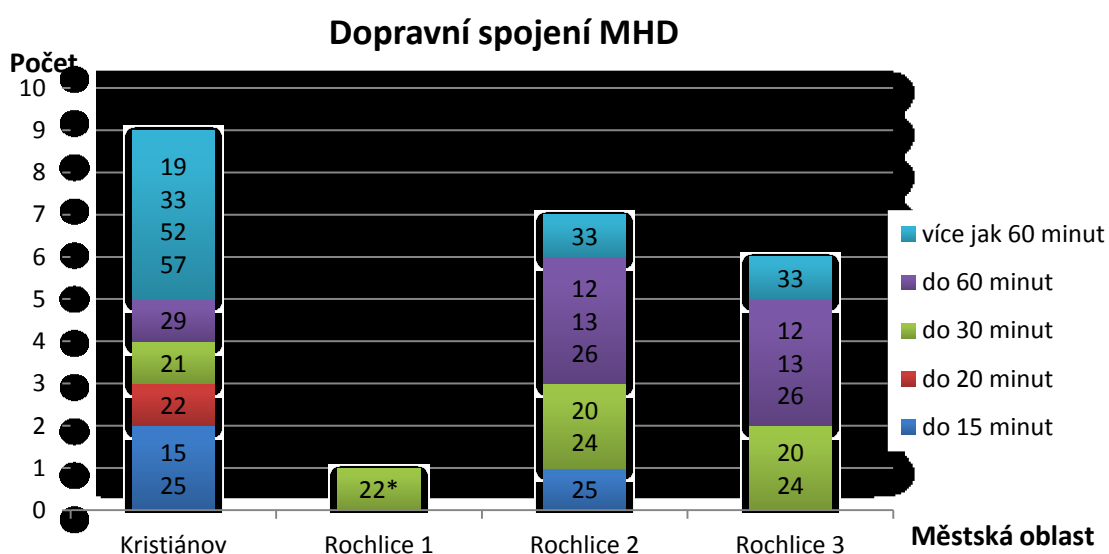
Tabulka 3: Občanská vybavenost v mapovaných částech Liberce

	Kristiánov	Rochlice 1	Rochlice 2		Rochlice 3		Celkem v %
			stará	nová	stará	nová	
Zdravotní středisko	✓	✗	✓	✗	✓	✓	67
Lékárna	✓	✗	✓	✗	✓	✗	50
Mateřská škola	✓	✓	✓	✗	✓	✓	83
Základní škola	✓	✗	✓	✗	✓	✗	50
Střední škola	✓	✓	✓	✗	✓	✗	67
Kostel	✓	✗	✗	✗	✓	✗	33
Provozovny							
• potraviny	✓	✗	✓	✗	✓	✓	67
• drogerie	✓	✗	✓	✗	✓	✓	67
• knihovna	✗	✗	✗	✗	✓	✗	17
• restaurace	✓	✓	✓	✗	✓	✓	83
• penzion/hotel	✓	✗	✓	✗	✓	✓	67
• solná jeskyně	✓	✗	✗	✗	✗	✗	17
• prádelna	✓	✗	✗	✗	✗	✗	17
Sportovní centrum	✗	✗	✓	✗	✓	✗	33
Dětská hřiště	✗	✓	✓	✗	✓	✓	67
Lavičky	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Poštovní schránka	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Pouliční osvětlení	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Telefonní budka	✓	✓	✓	✗	✓	✗	67
Zastávka veřejné dopravy	✓	✗	✓	✗	✓	✓	67
Zastávky MHD	✓	✓	✓	✗	✓	✓	83
Garáže	✗	✓	✓	✓	✓	✓	83
Venkovní parkovací místa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Automobily parkující mimo vyhrazená místa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Nádoby na separovaný odpad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Odpadkové koše	✓	✓	✓	✓	✓	✓	100
Celkem v %	81	50	81	30	88	62	

Zdroj: vlastní zpracování

DOPRAVNÍ SPOJENÍ

Pro zjištění dopravní situace v daných lokalitách, je následující část věnována městské hromadné dopravě projíždějící zmíněnými oblastmi. Stejně jako u zbylých mapovaných krajských měst jsou brány v úvahu pracovní dny v časovém rozmezí 7-9 a 13-17 hodin. Tento čas byl vybrán z důvodu vyšší frekventovanosti a potřeby obyvatel dostat se z bodu A do bodu B. Pod grafem 11: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech LB je vyobrazena tabulka s popsány hraničními trasami. Jak lze vidět na grafu nejvíce spojů projíždí oblastí Kristiánov. Jako nejhorší lokalita se v tomto ohledu umístila opět část Rochlic – Sídliště Gagarinova. Jezdí zde pouze jeden spoj během půl hodiny s trasou Průmyslová zóna - Füngerova.



Graf 11: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech LB

Zdroj: upraveno podle [12]

MHD v Liberci

12	Broumovská – Pavlovice Letná	24	Pavlovice křižovatka – Doubí sídliště
13	Kteřinky letní správa – Doubí sídliště	25	Ruprechtice sídliště – Broumovská
15	Harcov kostel – Füngerova	26	Krásná studánka – Doubí sídliště
19	Harcov střelnice – Füngerova	29	Kunratické sídliště – Füngerova
20	Pilínkov – Füngerova	33	Průmyslová zóna Jih – Füngerova
21	Králův Háj – Králův Háj	52	Füngerova – Králův Háj
22	Kunratické sídliště – Füngerova	57	Stodolní – Füngerova
22*	Průmyslová zóna Jih - Füngerova		

4.2.3.3. Porovnání mapovaných oblastí

Panelová sídliště jsou v tomto městě zjevnější, neboť jeho vyvýšeniny tvoří atypickou geografickou polohu. Na druhou stranu lze však konstatovat, že je tím tak sídliště přehlednější. Pro zjemnění byly v jejich okolí vysazeny vysoké stromy, díky jimž je v období rozkvětu řada panelových domů z určitých pohledů pozorovateli skryta. Ve všech těchto mapovaných sídlištních oblastech se nachází početná místa na stání osobních automobilů. Právě v možnosti parkování osobních automobilů je Liberec odlišný od ostatních dvou mapovaných krajských měst. V době výstavby sídlišť zde bylo pamatováno na dopravní prostředky obyvatelů a rozmohla se zde výstavba velkých garáží u panelových domů. V tomto lze, tedy kromě libereckých výšin, vidět hlavní rozdíl.

Aby bylo možno porovnat nejlepší a naopak nejhorší lokality, byla do přílohy B přidána již zmíněná tabulka 9. Z této tabulky je vytvořen graf (Graf 10: Vzdálenost k významným bodům), podle něhož lze usoudit, že nejlépe situovanou oblastí, vzhledem k daným bodům, je městská část Kristiánov. Nejhorší se umístila část města Rochlice, nacházející se v západní části Liberce v Sídlišti Gagarinova. Jedná se však pouze o porovnání z pohledu vzdálenosti pro celkové umístění je zapotřebí zohlednit další fakta. Další porovnání bylo věnováno občanské vybavenosti a dopravním spojům. V předchozích odstavcích popisuje tabulka 3 zmíněnou občanskou vybavenost a graf 11 dopravní spojení. Zde se nejlépe umístilo Rochlice 3 s 88% vybaveností avšak s 6 spoji městské hromadné dopravy za jednu hodinu. Na posledním místě ze zmíněných zón zůstalo Sídliště Gagarinova. Vybavenost se pohybuje okolo 50% a projíždící je pouze jeden spoj během půl hodiny. Celkově nejlépe umístěnou oblastí je podle výše uvedených kritérií městská část Kristiánov, nejhorší je dle výčtu sídliště v oblasti Gagarinovy ulice.

4.3 Pardubice

Pardubice je krajským městem Pardubického kraje nacházející se taktéž ve východních Čechách. Dominantou města je Kunětická hora a protékající dvě hlavní řeky, kterými jsou Labe a Chrudimka. Počet osob zde žijících k 1.12. 2012 se pohybuje okolo 89,5 tisíce obyvatel.

4.3.1 Historie krajského města Pardubice

Třetí historická část je věnována městu Pardubice s cílem popsání vývoje osídlení od prvních kolonistů. Celé období, během kterého se město vyvíjelo, je shrnuto do následujících kapitol

a podkapitol. Na toto popsání navazuje praktické zmapování vybraných městských částí v současné době. Vybrané budou oblasti, jež vychází z historického podtextu.

4.3.1.1. Počátky osídlení

První archeologické nálezy zaznamenávající místní osídlení pochází již z 9. století v oblastech severní část Labe – Rosice, Semtín, Cihelna aj. Tvrz a město byly ve středověku pokládány za dvě rozdílné urbanistické jednotky. Jádro Pardubic nelze podle výzkumů z 80. a 90. let 20. století hledat v nynějším historickém jádru, nýbrž v jižněji položených Pardubičkách. Zde stál již před 13. století kostel sv. Jiljí, kolem něhož byly nalezeny archeologické nálezy. Mezi památky se dále řadí cyriacký klášter a kostel sv. Bartoloměje.

Pardubice 13. století byly volně osídlenou oblastí, kterou tvořila tvrz v oblasti vodního hradu na soutoku Chrudimky s Labem. Do tohoto období zřejmě spadá Mýtské (Bílé) Předměstí, Bělohradské náměstí, cesta z Hradce do Chrudimi a novohradská čtvrť Slovany. V první polovině 14. století byly Pardubičky věnovány Arnoštem z Hostyně cyriakům a na jižní straně od tvrze bylo vystaveno lokační město. Právě Arnoštův stejnojmenný syn, pražský arcibiskup Arnošt z Pardubic, se zasloužil o výstavbu zatím nerozsáhlého města. Po změnách se tehdy zřejmě neměnné obdélníkové náměstí stalo středem města. Existovala již vstupní Zelená brána, Zelené Předměstí, Pernštýnská – Zámecká ulice a později i most. V tomto století bylo vybudováno rondelové opevnění zámku, zbořen klášter cyriaků a celkově poklesl i zájem o město, neboť centrem okolí se stalo panství Kunětické Hory. Hrad na Kunětické Hoře a sídlo v Pardubicích byly Vilémem z Pernštejna zrekonstruovány, s tím že se Pardubice stanou centrem českých panovníků moravského rodu. Okolí přestavěného hradu bylo zatopeno a vznikl tak ostrov spojený s pevninou pomocí dřevěného mostu.

Zásadní přestavba města je připisována počátku 16. století. Dřevěná výstavba a polozemědělský charakter Pardubic byly (nejen díky značným požárům) nahrazovány kamennými domy, což také z roku 1506 potvrzuje urbář. Zmíněný urbář potvrzuje existenci náměstí s téměř totožným půdorysem jako před požárem v roce 1507, podobně tomu tak je i se Zelenobranskou a Pernštýnsko – Zámeckou ulicí. Onen požár z roku 1507 byl impulsem pro přeměnu města v gotický reprezentativní městský celek. V tomto období byla zbořena, ale také i vybudována řada budov vytvářející v souhrnu zrekonstruované či zcela nové čtvrtě. Tomuto faktu přispěly finanční příspěvky, privilegia a podpora měšťanů ze strany vrchnosti, což také podpořilo imigraci. Charakteristickým prvkem tohoto období je nástěnná malba

na kamenných budovách (viz obrázek 26: Dům č.p. 11, Pardubice). Výrobní provozy se však zejména soustřeďovaly na Mýtském Předměstí.

Zlomem se pro pozdně gotické Pardubice stal v roce 1538 ničivý požár. Jan z Pernštejna poskytl na obnovu zasažených domů, stejně jako jeho otec Vilém, finanční příspěvky a stavební materiály. Proto byla v tomto období za labským mostem vybudována cihelna. Zrekonstruované domy byly zvýšeny o patro a též vyzdobeny renesančními obloučkovými štíty a atikami. Typickými prvky budov byla malovaná architektura či rostlinné ornamentální motivy. Město se tak stalo neobyčejně krásným pernštejnským sídlem. V druhé polovině 16. století byl rozsáhle přestavěn pouze zámek, neboť bylo město na svoji dobu již kvalitně vybavené.

V důsledku hrozícího švédského útoku bylo kvůli nutnosti zesílení opevnění, v první polovině 17. století, vypáleno Zelené i Bílé Předměstí a byla zlikvidována také Sedlářská brána. Stavební materiál ze zbořených staveb byl dále použit na opevnění, která však díky švédskému nezaútočení byla zbytečná. Změny urbanistické struktury nastaly až 18. století v podobě doplnění opevnění o bastiony a raveliny, rušení hradeb a výstavby jezdeckých kasáren. Teprve požár v roce 1751 podnítl přestavbu budov s barokním a později rokokovým stylem. Město tak představovalo komplex vyzdobených štukových fasád tvořící různé dekorace (obrázek 27: Dům „U Jonáše“, Pardubice z období po roce 1797). Výstavba byla situována především v oblastech Bílého a Zeleného Předměstí.

Počátkem 19. století byly vybudovány osy urbanistického rozvoje vedoucí do Chrudimi, Dašic, Přelouče a Sezemic s podélným osázením stromů tvořící aleje. Zlomem v rozkvětu města byla výstavba železniční trati vedoucí z Olomouce do Prahy. Pardubice tak získaly strategickou výhodnější pozici oproti svým sousedním velikým městům – Chrudimi a Hradci Králové. Dlouhou dobu nebyla oblast železniční tratě výzvou pro obytné zastavení, místo toho se do těchto lokalit stahovala průmyslová zóna. Průmyslový rozmach se odrazil v oblasti školství. Jedním z důsledků bylo vybudování průmyslové a obchodní školy. Obytná výstavba tohoto století byla situována v oblasti Zeleného Předměstí v podobě přízemních či jednopatrových domů. Následující nově osídlenou čtvrtí bylo Nové Město s později vybudovaným obdélníkovým náměstím Čs. legií. Bílé Předměstí bylo obohaceno o nemnoho nových ulic i budov.

4.3.1.2. 20. století

Pardubičky se začaly rozšiřovat teprve na počátku 20. století výstavbou okresní nemocnice nad Viničkami. Roku 1900 se Pardubice vyznačovaly jako největší východočeské město se značným přírůstkem obyvatel. Dále byla zbořena klášterní branka (nahrazena školní budovou na Komenském náměstí), přebudováno Pernštýnovo náměstí, vystavena kasárna při přeloučské ulici, zastavena třída Míru historizujícími a obchodními domy. Toto vše vedlo k vytvoření nového centrálního náměstí ve tvaru L (náměstí Republiky, Smetanovo náměstí). Počátkem 20. století bylo vybudováno městské divadlo a především došlo k regulaci řeky Chrudimky i Labe, což napomohlo dotvoření nového městského centra. Hlavní dominanty centra představovaly meziválečné budovy J. Gočára, P. Janáka a L. Machoně.

Ve dvacátých letech 20. století se Pardubice rozrůstaly v oblastech náměstí Republiky, Jahnovy ulice, třídě Míru a Nového Města. Mezi významné budovy třicátých let patří funkcionalistická budova pro tělesnou výchovu a sport v Tyršových sadech, jež byla v dalších letech rozebrána a upravována. Obytné bloky 30. let byly situovány k náhonu Riegrova (Sukova) nábřeží, chrudimské silnice, ulic V Ráji, Českova a Železničního pluku. Rozmachu obytné výstavby se nevyhnulo ani Bílé Předměstí, oblast Matičního jezera, Vystrkova, Pardubičky, Studánka či Velké Pardubice. V Pardubicích se prosazovala radiálně-okružní ulice se sídlištní výstavbou. Dvě hlavní strojírenské továrny byly vystaveny v Rosicích, čímž pomohly k jejich celkovému osídlení. Podobně tomu bylo díky komplexu chemického průmyslu v oblasti Rybitví a Ohrazenicích. S druhou světovou válkou a německou okupací byl posílen veškerý průmysl, dále bylo vystaveno vojenské letiště i popraviště. Válka se na Pardubicích neblaze podepsala z pohledu lidských obětí a zničených nebo poškozených 1039 domů (mezi které patří také nádraží, cukrovar a rafinerie). Město se po válce vzpamatovalo pomocí oficiálně neschváleného územního plánu.

4.3.1.3. 50. – 80. léta 20. století

V 50. a 60. letech vyrostlo „nové město“ Dukla s uplatňovanou proudovou metodou výstavby. Právě v tomto období byly prvně používány prvky socialistického historismu stalinské doby. V oblasti náměstí Dukelských hrdinů i sídlišti Tesla se uplatňoval řádkový zastavovací princip. Sídlíště Drážka na Bílém Předměstí a Višňovka na Zeleném předměstí jsou charakteristickým systémem polootevřených bloků s návazností na starší čtvrtě. V těchto letech došlo též k výstavbě pardubického nádraží. V roce 1960 byl otevřen most přes Labe k chrudimské silnici, čímž došlo ke spojení s Hradcem Králové a historické jádro se tak

oprostilo od neúměrné silniční zátěže. Protipovodňové úpravy umožnily výstavbu Polabin (této městské oblasti je věnováno mapování a tedy část této práce). Později bylo v roce 1988 vybudováno menší sídliště Cihelna. Po dokončení sídliště v Polabinách začala výstavba velkého panelového sídliště zvané Dubina, podle projektu J. Třeštíka.

Léta 70. a 80. byla znamením přestavby starších částí města a tvorby nového centra v novém komunikačním těžišti. Palackého ulice byla v tomto období zcela obestavěna blokovými a deskovými domy s dostatečnou občanskou vybaveností. U mostu přes Labe byl vystaven zimní stadion, podél Labe bylo v 80. letech vystaveno sídliště Závod Míru z výškových deskových domů, dle projektu M. Návesníka a F. Příborského. Budovy obchodní dům Prior (dnešní TESCO), správní budova chemických závodů, věžová budova hotelu Labe, poliklinika a telekomunikační ústředna byly vybudovány na území bývalých kasáren. Objekty byly vybudovány s cílem vytvoření centrálního náměstí Budovatelů (Masarykova náměstí), avšak pozdní socialistická éra zapříčinila vznik pouhého prostranství.

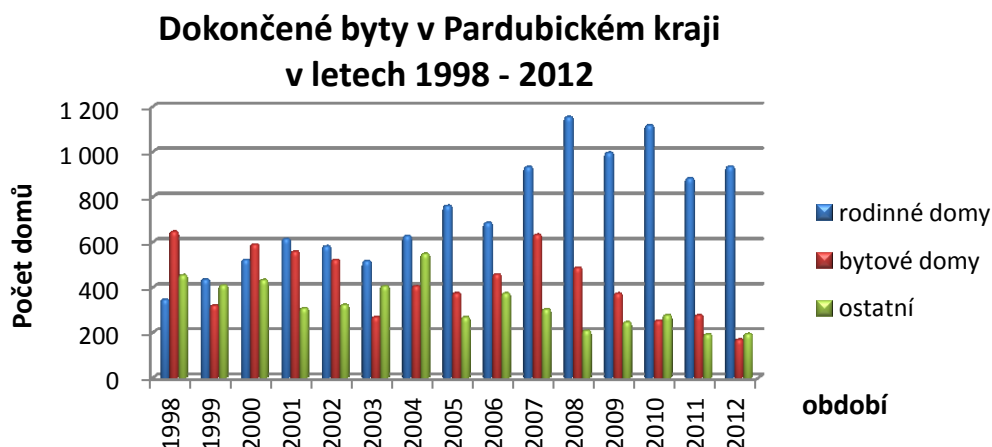
Socialistické období způsobilo v Pardubicích několik negativních zásahů. Příkladem může být sídliště Karlova ulice, panelové domy podél ulice Arnošta z Pardubic a okolí městského divadla. Opakem však může být výstavba na sídlišti Dašické ulice, Familie a Vystrkov, neboť zde lze nalézt atypicky řešené budovy. V 80. letech došlo k nutné přestavbě komunikačního systému města, neboť dosavadní řešení bylo nevyhovující a komplex města ohrožující. Obchodní třída Míru byla z tranzitní dopravy vyřazena a nahrazena Sukovou ulicí. Nová komunikace vznikla též na jižní straně od divadla. Na počátku 21. století byl dokončen severo-j jižní obchvat města Hradec Králové – Rosice – Chrudim.

Město Pardubice se tak stalo rovnocenným konkurentem východočeského metropole Hradce Králové, roste zde imigrace obyvatel a jsou jedním z nejdynamičtěji se rozvíjející městem v České republice. Od druhé poloviny 20. století jsou též městskou rezervací a některé části jeho okolí jsou součástí ochranného pásma městské památkové rezervace. [20]

4.3.2 Developerská výstavba

Pro zjištění růstu zástavby Pardubického kraje byla z údajů Českého statistického úřadu vybrána data za období od 1998 – 2011. Na grafu 12: Dokončené byty v PAK byla pozornost věnována rodinným, bytovým domům a ostatním vysvětleným na 17. straně. Trend růstu je podobný s tendencí růstu Libereckého kraje. Nejvyšší počet bytových domů bylo z uvažovaného období vystaveno v letech 1998, 2000, 2001 a 2007. Od posledního

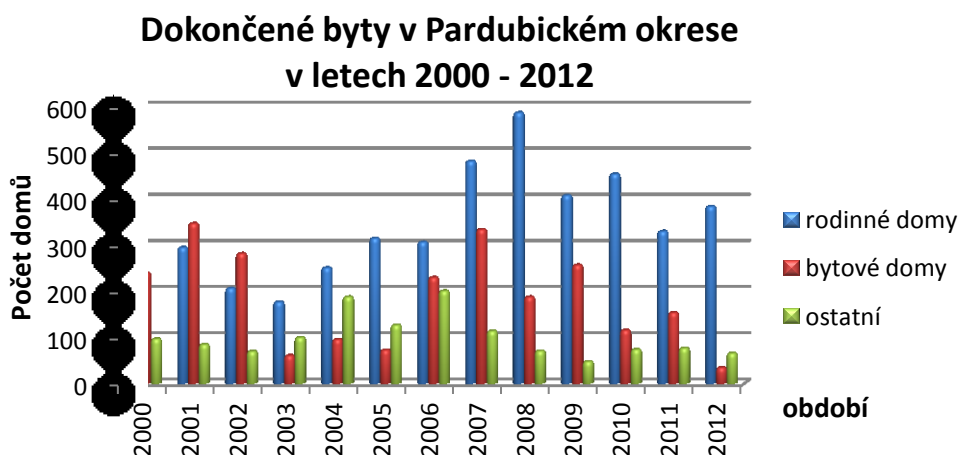
zmíněného roku má developerské stavitelství bytových domů klesající charakter. Rodinná zástavba je téměř ve svém nejsilnějším období až třikrát vyšší nežli výstavba bytová.



Graf 12: Dokončené byty v PAK

Zdroj: upraveno podle [2]

Trend dokončených bytů v Pardubickém okrese jsou prakticky podobné jako v celém kraji, avšak s rozdílem počtu vystavených bytů. Největším rozdílem je však rok 2001 a 2002, kdy bytové domy převyšují výstavbu domů rodinných. V roce 2009 tvořila výstavba bytů více jak polovinu postavených domů. Je tedy zjevné, že zástavba města Pardubice zvyšuje počet vystavených bytů. Trend dokončených bytů v Pardubickém okrese jsou znázorněn na grafu 13: Dokončené byty v PU.



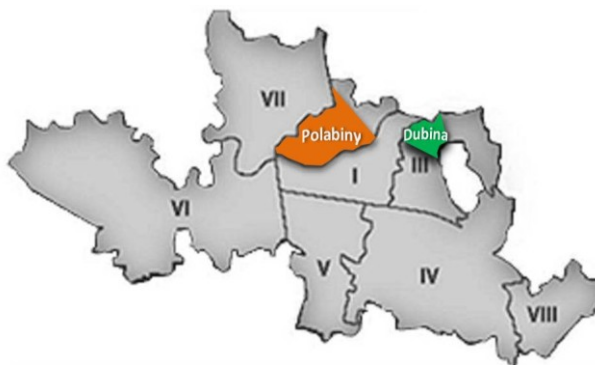
Graf 13: Dokončené byty v PU

Zdroj: upraveno podle [2]

4.3.3 Mapování

K mapování byla ve městě Pardubice vybrána městská oblast II. – Polabiny a městská oblast III. – Dubina. Zmíněné zóny jsou představeny pomocí obrázku 12: Lokace mapovaných

městských částí PCE. Cílem tohoto průzkumu je zjistit zastavěnost, občanskou vybavenost, dostupnost k určitým bodům, počet i časnost spojů a především porovnání původních a novějších sídlišť. V příloze je z tohoto důvodu vypracována tabulka 10: Vzdálenosti k významným bodům – PCE, aby mohly být právě mapované části města navzájem porovnány. Tato část slouží jako podklad pro vytvoření grafu s názornější interpretací.



Obrázek 12: Lokace mapovaných městských částí PCE

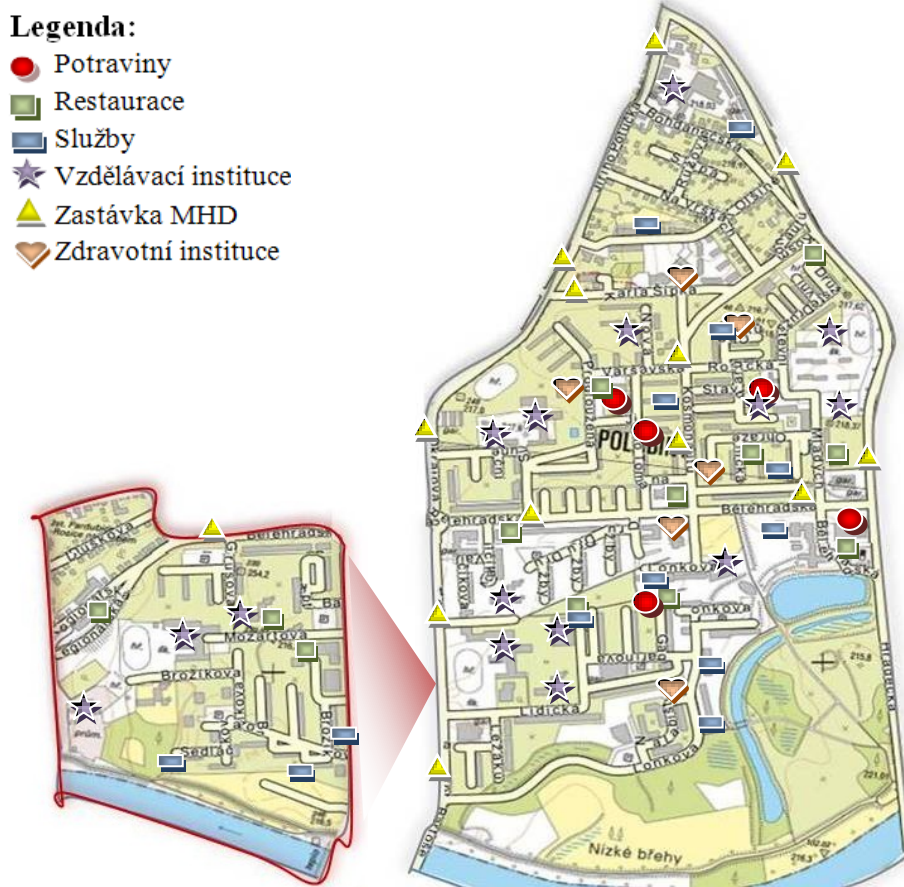
Zdroj: Upraveno podle [17]

4.3.3.1. Polabiny

Polabiny jsou největším pardubickým sídlištěm navrženým M. Návesníkem roku 1959/70 s realizací roku 1961/75. Sídliště je obrazem jednoduchosti a provoúhlosti desek obytných domů s mírným stoupáním a vysokou zelení okolo výškových domů. Původní jádro se nacházelo podél Dašické ulice mezi ulicemi Luční a Spojilská. Toto panelové sídliště z 60. let obsadilo pravý břeh Labe pardubického katastru. V roce 1980 byla v tomto komplexu vytvořena nová osada Vystrkov, nacházející se podél silnice Pardubice – Černá za Bory. Jedná se tedy o oblast mezi rosickou Krétou, Trnovou a Cihelnou. Její umístění podnítila vazba na existující chemický komplex v Semtíně a již dostatečně zastavěné městské území. Polabiny byly též vytvořeny s úvahou budoucí průmyslové dostavby.

Sídliště si lze prohlédnout na obrázku 13: Polabiny – zástavba, PCE. Symboly použité na obrázku zobrazují vybavenost sídlišť. Služby nejsou zaznamenány v celé své rozsáhlosti, označení je věnováno především více čtým výskytům tohoto jevu. Převážná část developerské výstavby prošla rekonstrukcí stejně tak jako prostředí, ve kterém se ony budovy nachází. Častým znakem pro polabinskou zástavbu jsou různorodé malby na fasádách domů, pro jejich jednoduché rozlišení. Tento symbol je zobrazen v příloze A na obrázku 28: Označení budov, Polabiny. Jedná se však převážně o budovy v těsné blízkosti pravého břehu Labe. V tomto rozsáhlém sídlišti se nachází tři hlavní centra disponující dobrou občanskou vybaveností. Jedno z těchto center se nachází v nově vystaveném komplexu, jenž je na obrázku 13 vyznačené obrysem červené barvy. Tím tak bude moci být porovnána vybavenost

a závislost nových oblastí na starých a naopak. Výhodou této oblasti je blízkost: centra, vysokého školství, nákupních středisek, vlakového nádraží v Rosicích či zalesněné oblasti nacházejících se v sousedství. Podrobná občanská vybavenost je popsána v následujících kapitolách v tabulce 10: Vzdálenosti k významným bodům - PCE.



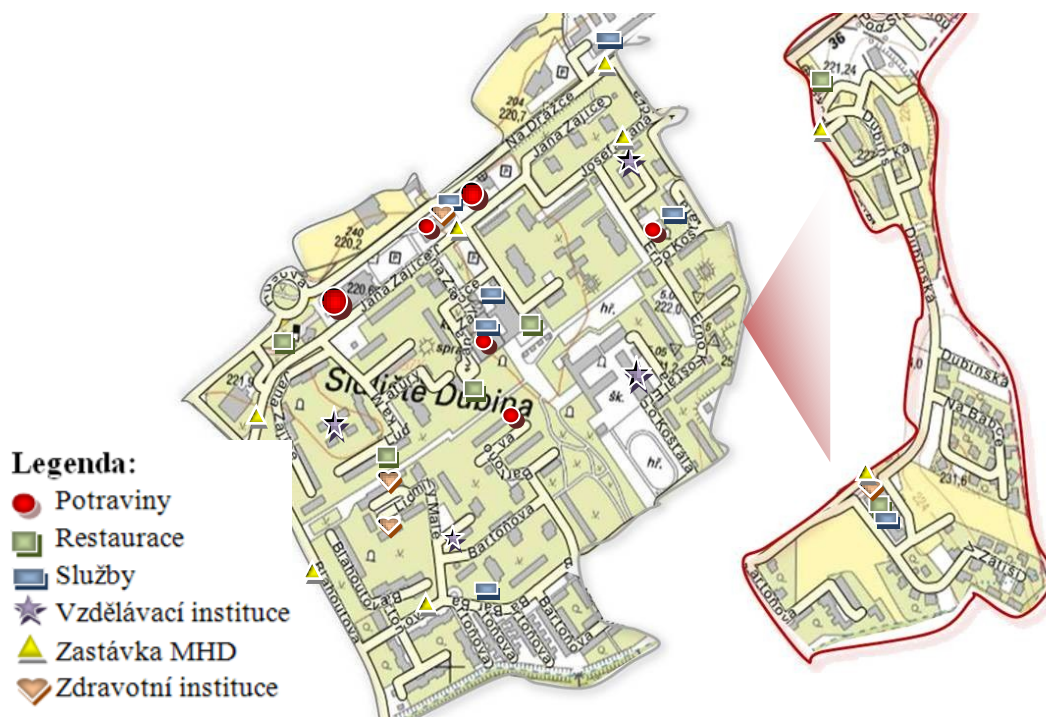
Obrázek 13: Polabiny - zástavba, PCE

Zdroj: upraveno podle [24]

4.3.3.2. Dubina

Městská část Dubina (centrum) se nachází 2,6 km východně od Pernštýnského náměstí. Rozkládá se mezi silnicí Na Drážce, Blahoutova, Dubinské a hraničním lesem. K této městské části je pro představu přiřazen obrázek 14: Dubina – zástavba, PCE se symboly vyjadřující jevy vypsány v legendě. Dubinu je stejně jako Polabiny možné rozdělit na dvě oblasti z hlediska období jejich výstavby. Původní sídliště je vyobrazeno na obrázku pod tímto odstavcem šedivou korekturou. Bylo postaveno v roce 1972 podle návrhu J. Třeščík. Svým obyvatelům zajišťuje základní vybavenost avšak s výjimkou početných pracovních příležitostí. Nová zóna započala svoji výstavbu v 90 letech a v současné době stále pokračuje – viz obrázek 30: Nová výstavba, Dubina. V této lokalitě není doposud zajištěno zázemí, které by bylo pro obyvatele dostačující. Jako hlavní nedostatek je

uvažována absence prodejen potravinového a průmyslového zboží. Tím lze opět podložit závislost na okolní sídlišťě či dokonce celé městské části. Na druhou stranu je toto sídlišťě velice klidné a úhledné. Stavby jsou vystaveny s převahou čtyřpatrových cihlových domů a majitelé či nájemníci bytů mají možnost vnitřního parkování. Rozvoj tohoto sídlišťě však stále pokračuje a proto je možné předpokládat její budoucí dovybavení.

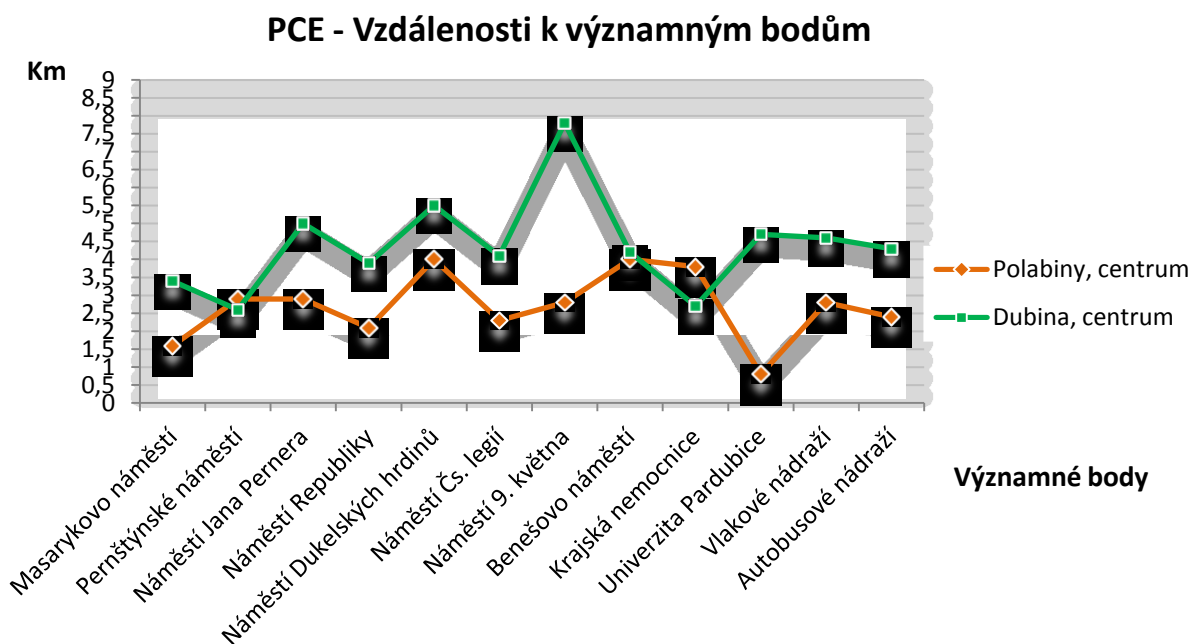


Obrázek 14: Dubina - zastávka, PCE

Zdroj: upraveno podle [24]

VÝZNAMNÉ BODY

Jejich okolí je obklopeno nemnoha nemoderními hřišti, která jsou někdy obohacena o obrázky vytesané do kamenného podkladu. Tuto „okrasu“ lze spatřit v příloze A na obrázku 29: Kamenné zátíší, Dubina. Okolí centra této části je v současné době v průběhu rekonstrukce. Velké plus by však mohlo být Dubině připsáno za vyřešení volného prostoru před základní školou. Tento široký úsek obsahuje sportovní areál, cyklotrasu, pěší zónu, lavičky, hřiště, fontánu, odpadkové koše a především se nachází v blízkosti dubinského centra. Veškerá občanská vybavenost zde však zastoupena není. Z tohoto důvodu je pod tímto odstavcem vypracován graf vypovídající o vzdálenosti k náměstím, krajské nemocnici, univerzitě a nádražím. Z grafu 14: Vzdálenost k významným bodům v PCE (vycházející z tabulky 10: Vzdálenost k významným bodům PCE) může být usouzeno, která ze zmíněných lokalit, se jeví jako výhodnější. Grafem 14 lze odpovědět, že vhodnější lokalitou je podle vybraných významných bodů Pardubice II – Polabiny a to téměř ve všech bodech.



Graf 14: Vzdálenost k významným bodům v PCE

Zdroj: upraveno podle [23]

OBČANSKÁ VYBAVENOST

Jelikož vzdálenost nevyovídá o vybavenosti, je tedy přidána stejně jako u předchozích dvou krajských měst tabulka 4: Občanská vybavenost v mapovaných částech PCE. Druhým kritériem budeme tak moci odpovědět na otázku týkající se životní úrovně obyvatel v těchto oblastech. Poslední řádek v této tabulce pak procentuelně vyjadřuje vybavenost. Čím vyšší je tedy hodnota, tím vyšší může být spokojenost lidí v oněch lokalitách žijících. Automobily stojící mimo vyhrazená místa označená kladně, mají na konečný výsledek negativní vliv.

Tabulka 4: Občanská vybavenost v mapovaných částech PCE

	Polabiny		Dubina		Celkem v %
	stará	nová	stará	nová	
Zdravotní středisko	✓	✗	✓	✓	75
Lékárna	✓	✗	✓	✗	50
Mateřská škola	✓	✓	✓	✗	75
Základní škola	✓	✓	✓	✗	75
Střední škola	✓	✓	✗	✗	50
Kostel	✗	✗	✗	✗	0
Provozovny					
• potraviny	✓	✗	✓	✗	50
• drogerie	✓	✗	✓	✗	50
• knihovna	✓	✗	✗	✗	25
• restaurace	✓	✓	✓	✓	100

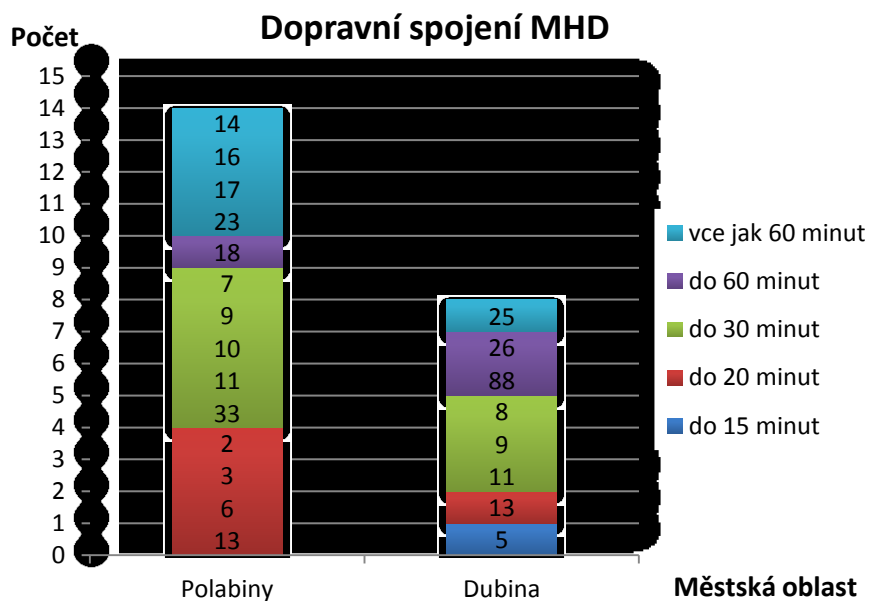
• penzion/hotel	✓	✗	✗	✗	25
• solná jeskyně	✗	✗	✗	✗	0
• prádelna	✗	✗	✗	✗	0
Sportovní centrum	✓	✓	✓	✗	75
Dětská hřiště	✓	✓	✓	✓	100
Lavičky	✓	✓	✓	✓	100
Poštovní schránka	✓	✓	✓	✗	75
Pouliční osvětlení	✓	✓	✓	✓	100
Telefonní budka	✓	✗	✓	✗	50
Zastávka veřejné dopravy	✓	✗	✗	✗	25
Zastávky MHD	✓	✓	✓	✓	100
Garáže	✗	✗	✗	✓	25
Venkovní parkovací místa	✓	✓	✓	✓	100
Automobily parkující mimo vyhrazená místa	✓	✓	✓	✓	100
Nádoby na separovaný odpad	✓	✓	✓	✓	100
Odpadkové koše	✓	✓	✓	✓	100
Celkem v %	81	50	65	38	

Zdroj: vlastní zpracování

Celkově se i z tohoto pohledu umístila na vhodnějším místě městská část Polabiny, a to o necelých 20% oproti sídlišti na Dubině. Stejně tak u předchozích krajských měst i zde lze vidět provázanost a závislost nově vystavených sídlišť na původní. Obě dvě nové lokace se nacházejí na okraji města s tím, že zajištění lidských potřeb je obyvatelům na dosah.

DOPRAVNÍ SPOJENÍ

Pro celistvost porovnávaných kritérií v předešlých dvou krajských městech, je vytvořen graf k poskytnutí informací o dopravních spojích v daných zónách. Na grafu 15: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech PCE jsou vyobrazena čísla spojů, která touto trasou projíždějí během 7-9 a 13-17 hodiny pracovního dne. Jak lze vidět z tohoto grafu více dopravních spojů projíždí městskou částí Polabiny, neboť zde projíždí 14 spojů MHD téměř do jedné hodiny. Tento celkový počet je o šest spojů vyšší nežli v druhé mapované části. Pod grafem 15 je dodána informativní tabulka s trasami těchto označených městských autobusů či trolejbusů.



Graf 15: Dopravní spojení MHD v mapovaných částech PCE

Zdroj: upraveno podle [12]

MHD v Pardubicích

2	Polabiny, točna – Pardubičky, točna	14	Polabiny, točna – Staré Čívce, průmyslová zóna
3	Hlavní nádraží – Lázně Bohdaneč, točna	16	Hlavní nádraží - Dříteč
4		17	Srch, točna – Hlavní nádraží
5	Dukla, točna – Dubina, sever	18	Dražkovice – Černá u Bohdanče
6	Ohrazenice, točna – Dukla, náměstí	21	
7	Dukla vozovna – Globus	23	Staré Čívce, průmyslová zóna - Polabiny, točna
8	Dubina, dubinská – Dubina, dubinská	25	Staré Čívce, průmyslová zóna – Dubina, sever
9	Rosice, točna – Hůrka	26	Dubina, dubinská – Hlavní nádraží
10	Nemošice, točna – Cihelna, točna	33	Hlavní nádraží – Globus (do 14hodin)
11	Dubina, sever – Globus	88	Dubina, dubinská – Dubina, dubinská
13	Polabiny, sluneční – Dubina, sever		

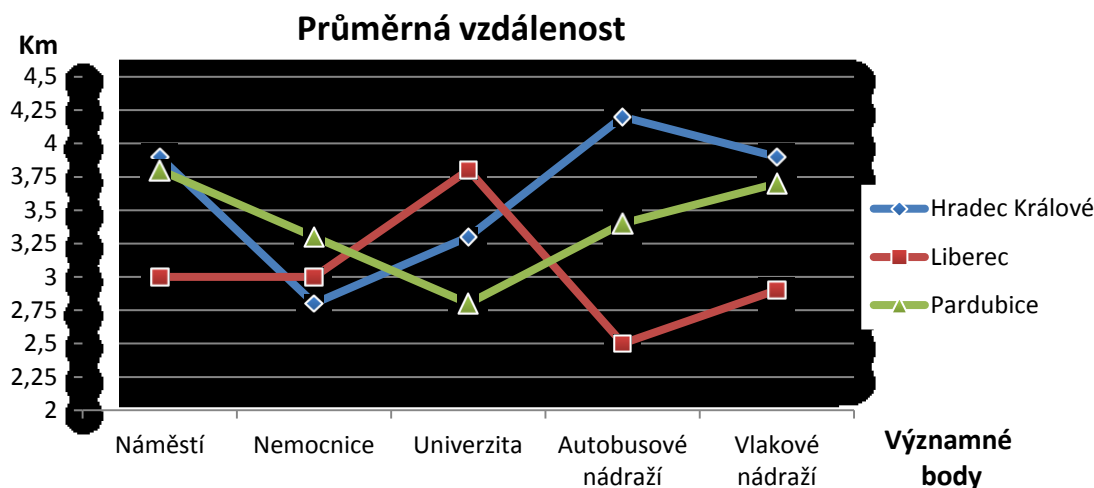
4.3.3.1. Porovnání mapovaných oblastí

Vezmou-li se v úvahu veškerá kritéria, která byla v této práci použita, lze konstatovat, že celkově lepší lokalitou tohoto města jsou Pardubice II – Polabiny. Takto bylo usouzeno, neboť vzdálenost k vybraným významným bodům je téměř ve všech bodech výhodnější, vybavenost je vyšší a dopravní spojení je zde častější. K Polabinám bylo v nedávné době dostaveno nové sídliště za ulicí kpt. Bartoše, závisí však převážně na staré zástavě či okolních městských oblastí. Nelze však také opomenout rekonstrukci centrální části Dubiny, která má již v současné době velmi moderní hlavní zónu a zrekonstruované panelové domy. Kolem dubinského sídliště byla v nedávných letech vystavena a stále ještě ve výstavě pokračuje nová upravená oblast. Zóna je vystavena podél okraje původní zástavby se závislostí na původní výstavbě z 60. a 80. let. Žádné vyvození z těchto údajů však nepodněcuje funkčnost a proto i přesto zůstává část oblasti Pardubice III na druhém místě.

4.4 Porovnání krajských měst

Tato podkapitola věnující se porovnání krajských měst, se zabývá porovnáním zjištěných vybraných kritérií. Jedním z kritérií je vzdálenost k významným městským bodům. Body byly vybrány tak, aby bylo možné porovnat všechny mapované městské oblasti. Druhým kritériem je občanská vybavenost, jež byla u všech oblastí totožná. Třetím a posledním kritériem bylo posouzení dopravní spojení MHD, a to jak z hlediska četnosti, tak přehledu směru těchto spojů. Následnými odstavci lze vyvodit závěry týkající se vzájemného využívání původních a nově vystavených sídlišť. Stejně tak budou v souhrnu porovnány mapované městské oblasti v rámci jednotlivých krajských měst.

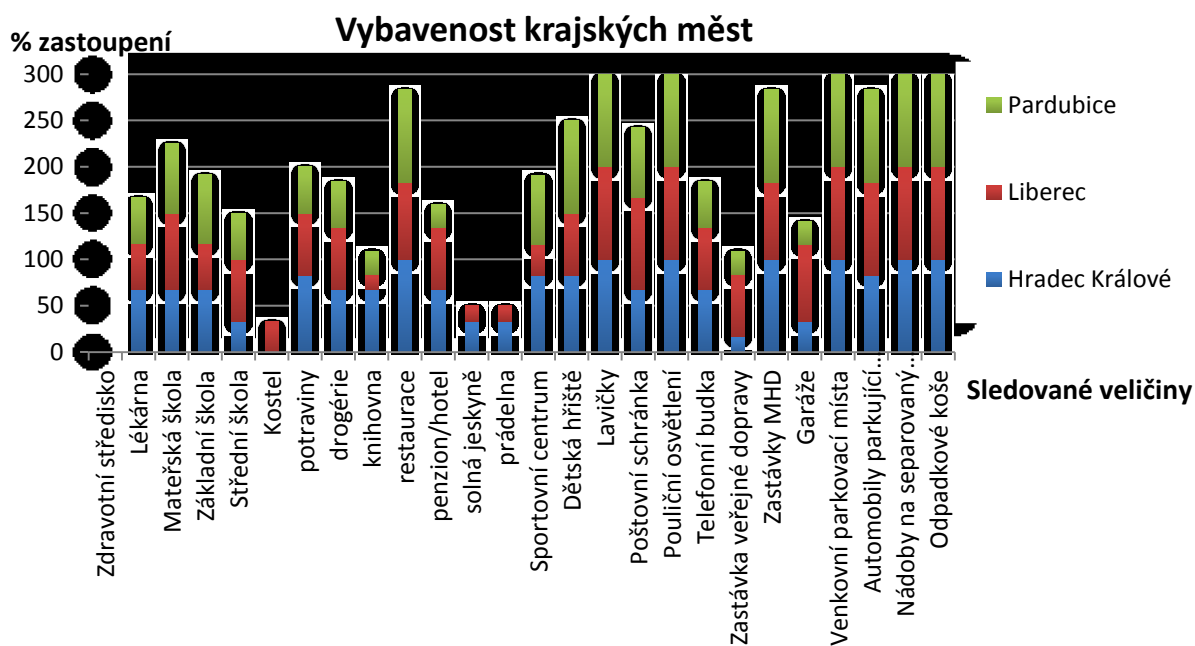
Z pohledu prvního vzdálenostního kritéria byla vytvořena tabulka 11: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí. Hlavním cílem této tabulky je vyjádření, které město nejbližše vystavovalo developerskou oblast kolem vybraných bodů, anebo byly body později vystaveny v blízkosti mapovaných částí. Na zmíněnou tabulku byl vypracován graf (Graf 16: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí krajských měst), který situaci jednoznačně vystihuje. Jak lze vidět nemocnice se u všech mapovaných oblastí pohybovaly v podobné vzdálenosti, největší rozpětí představuje naopak autobusové nádraží. Nelze však jednoznačně posoudit, které z měst má mapované lokality situované nejlépe. S jistou nadsázkou lze však podotknout, že v průměru nejnižší vzdálenost k daným oblastem má krajské město Liberec, dále Pardubice a jako poslední krajské město se umístil Hradec Králové. Graf je nutno brát s ohledem na fakt, že nebyla vybrána všechna městská sídliště a rozloha měst je rozlišná.



Graf 16: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí krajských měst

Zdroj: upraveno podle [23]

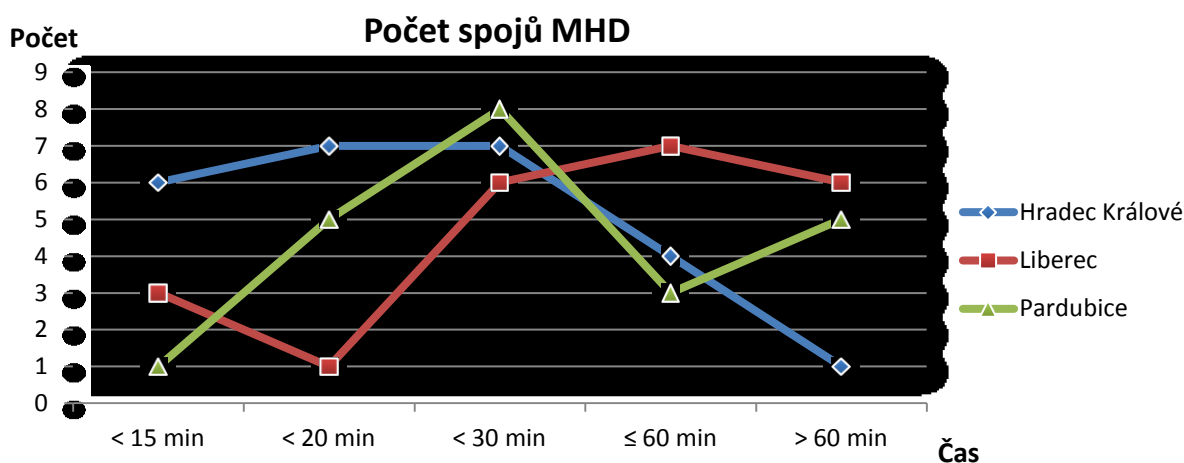
Pro zjištění které z měst poskytuje v mapovaných oblastech nejlepší občanskou vybavenost, byla vytvořena tabulka 12: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst navazující na předchozí tabulky, věnující se tomuto tématu v rámci jednotlivých krajských měst. Opět je pro lepší pochopení výstupu přidán graf 17: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst. Hlavním cílem tohoto grafu je poskytnutí informací o procentuelním zastoupení dané veličiny. Jeli tedy celkové zastoupení 300 %, vypovídá to o 100 % výskytu veličiny ve všech krajských městech. I z tohoto pohledu se nejlépe umístilo krajské město Liberec, jako druhý se v tomto směru umístil Hradec Králové a poslední město Pardubice.



Graf 17: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst

Zdroj: vlastní zpracování

Poslední zjišťované kritérium je věnováno dopravním spojům projíždějícím zmapovanými městskými oblastmi. Výsledek tohoto zjišťování se bude týkat porovnání počtu spojů městské hromadné dopravy, během různých časových úseků. Aby toto bylo možné, bylo opět nutné zprůměrovat četnost spojů souhrnných sídlišť v rámci krajských měst. Graf 18: Počet spojů v mapovaných oblastech krajských měst navazuje na tabulku 13: Počet spojů MHD v mapovaných oblastech krajských měst obsaženou v příloze. Podle grafu pod tímto odstavcem lze jednoznačně usoudit, že největší počet MHD během 7-9 a 13-17 hodiny pracovního dne jezdí mapovanými oblastmi v rozmezí mezi 20 až 30 minutami. Nejvíce spojů během jedné hodiny a více, které projíždí zmiňovanými lokalitami je ve městě Hradec Králové, poté v Liberci a nejméně spojů jezdí v Pardubicích.



Graf 18: Počet spojů v mapovaných oblastech krajských měst

Zdroj: upraveno podle [12]

Nelze jednoznačně posoudit, které z krajských měst by bylo dle vybraných kritérií označeno za nejlepší. Ze tří kritérií se ve dvou bodech (vzdálenost k významným bodům a vybavenost) nejlépe umístilo krajské město Liberec. Avšak v rámci kritéria počtu spojů MHD projíždějící mapovanými libereckými městskými částmi se umístilo na druhém místě. Dalo by se tedy říci, že právě město Liberec by se umístilo dle vybraných kritérií na prvním místě. Následujícím krajským městem by se z tohoto pohledu umístilo krajské město Hradec Králové. Právě SMHK bylo z pohledu spojů v nejméně frekventované době pracovního dne uznáno jako nejčtenější a tedy nejlepší. V dalších dvou kritériích se umístil na druhém a třetím místě ze tří možných. Jako třetí a z tohoto směru poslední se umístilo krajské město Pardubice, neboť se z hlediska občanské vybavenosti a spojů MHD umístilo na posledním místě. Na druhém místě se však město Pardubice umístilo z výčtu vzdáleností k významným

bodům. Opět je nutno připomenout nepřímou úměru krajských měst, neboť jejich rozloha, situování, možnosti a typ mapovaných oblastí nejsou totožné.

Z jiného pohledu lze po zvážení všech uvažovaných kritérií dojít k závěru vypovídající o vztahu původní a nově vystavených sídlišť. Vztah mezi těmito oblastmi poukazuje na závislosti nových developerských zástaveb vzhledem k původním převážně panelovým budovám, a to ve všech krajských městech. Nové výstavby se ve vybraných lokalitách vyskytují na okrajích původních oblastí s menší zastavěnou rozlohou. Současná sídliště jsou charakteristická budovami s menším počtem pater oproti původním sídlištím, ve kterých se patra pohybují od 4 do 16 pater. Výhody a nevýhody původních a nedávno vystavených sídlišť jsou podle subjektivního dojmu uvedené v tabulce 5: Porovnání sídlišť dle časového hlediska. Přehled tohoto porovnání je zaměřen na výhody a nevýhody původních panelových sídlišť vystavených v období 60. – 80. let.

PŮVODNÍ SÍDLIŠTĚ	
Výhody	Nevýhody
Blízkost centra	Nepřehledné rozmístění
Vyšší občanská vybavenost	Zastaralost budov a jejich okolí
Vyšší procento obyvatel na m ²	Nedostatek soukromí
Nižší náklady na bydlení	Nemožnost garážování automobilů v domech
Bydlení podporované státem (družstevní byty)	Vzdálenost zelených ploch (les, louka, pole)
Dotace na panelové domy	Vyšší hlučnost
Vyšší frekvence MHD	Horší tepelné vlastnosti
Výskyt telefonních budek	Hůře řešené venkovní sezení (lodžie, střešní sezení)

Tabulka 5: Porovnání sídlišť dle časového hlediska

Zdroj: vlastní zpravování

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo posoudit vliv současné developerské výstavby na funkce města v rámci vybraných lokalit. Toto téma bylo vybráno vzhledem ke svému neodmyslitelnému zastoupení každém městě na území České republiky. Zmíněná developerská výstavba se stala součástí života všech obyvatel měst a má tak vliv na samotné využití či celkový dojem návštěvníků. Stěžejní náplní bylo popsání problematiky z hlediska teoretického a praktického kontextu na současném českém území. Za tímto účelem byla využita odborná literatura, internetové zdroje a příspěvky autorky zabývající se osídlováním měst, obdobím vrcholného rozmachu developerské výstavby, samotnou developerskou činností a mnoho dalších zdrojů věnovaných statistickým údajům v rámci tématu této závěrečné práce.

Práce byla rozdělena na dvě základní části. První oblast byla věnována zmíněné teoretické analýze, jejíž podstatou je poskytnutí informací k námětu celé práce. Specifikace byla zaměřena na město neboli podle Ratzlovi definice sídlo, v němž se soustřeďují lidé a domy pokrývající značnou plochu s umístěním v uzlu důležitých obchodních cest. Toto sídlo je popsáno z geografického, historického i funkčního ohledu. Město je charakterizováno podle původu osídlení, způsobu využití. Jedna z částí této podkapitoly se též zabývala městy v ČR a způsobu porovnání na mezinárodní úrovni. Kapitolou druhá polovina 20. století byly nastíněny společenské souvislosti doby, které měly dopad i na tehdejší architekturu. Ke zmíněným 50. – 80. létům, které byly v počátečních letech ovlivněny socialistickým realismem, je připojena část zabývající se stavbami se specifickými rysy. Součástí této oblasti jsou názorné ukázky obsažené v příloze A Stavby. Posledním úsekem teoretické části je vysvětlení pojmů týkající se developerské činnosti. Onen úsek se zabývá osobami, které činnosti provádí či projekty, jakožto výstupy developerské činnosti. V závěru jsou developerské stavby a stavby tzv. svépomocí porovnány a zdůrazněny výhody i nevýhody využití developerské společnosti.

Vzhledem k vysvětleným základním údajům v předešlé teoretické části bylo možné navázat na praktické pojednání, ve kterém se již vyskytovaly zmíněné pojmy. Hlavní náplní praktické části bylo zjištění stanoveného cíle, tedy vliv současné developerské výstavby na zástavbu v její těsné blízkosti. Proto, aby mohlo být tohoto cíle dosaženo, byla pro porovnání zvolena tři krajská města. Krajská města byla vybrána s ohledem na rozlohu, osobní vazby a vzdálenosti. Jednou z náplní kapitol bylo popsání historického vývoje měst a tím tak zjištění, které z lokalit byly zařazeny do období developerské výstavby 2. poloviny 20. století

a následného 21. století. Dále byly v rámci těchto obcí uvažovány městské části s nejrozsáhlejší developerskou zástavbou. Byla též zvolena taková kritéria, která umožnila porovnání, a to jak jednotlivých městských oblastí v rámci měst, tak samotných krajských měst mezi sebou. Těmito kritérii byla občanská vybavenost, vzdálenost k významným bodům (náměstí, nemocnice, nádraží) a dopravní spoje MHD během nejfrekventovanější denní dobu. Tím tak bylo možné porovnat původní a novodobou výstavbu.

Předešlé úkony vedly ke zjištění, že téměř veškerá původní zástavba je závislá na původní hromadné výstavbě z 50. – 80. let. Výstavba posledního čtvrt století doposud nedisponuje oproti původní zástavě dostatečnou občanskou vybaveností. Mezi tyto nedostatky patří nižší počet prodejen průmyslového či potravinářského zboží, vzdělávacích a zdravotních institucí, dětských hřišť, zastávek MHD a dalších sledovaných kritérií. Nelze opomenout rozdílnost rozlohy mapovaných oblastí původně vystavených městských zón s oblastmi postavených v období konce 20. století a začátku 21. století. Se zprůměrováním jednotlivých městských zón, bylo možné porovnat jednotlivá krajská města navzájem. Průměrné hodnoty města Pardubice, Hradec Králové a Liberec byly porovnány a tím tak došlo ke zjištění, které z měst poskytuje dle vybraných kritérií nejvyšší občanskou vybavenost, dostupnost k určeným bodům či dopravní spojení. Podle zpracovaných údajů byla v průměru nejvyšší občanská vybavenost poskytována v krajském městě Liberec, následně Hradci Králové a dále v Pardubicích. Jedná se však o nevýrazné rozdíly s maximálním rozptylem šesti procent. Druhým kritériem využitým pro porovnání vybraných městských zón byla zvolena vzdálenost k významným bodům. Z tohoto pohledu i zde v průměru nejlépe obstálo město Liberec. Nejvzdálenější mapované městské oblastmi se nacházely ve městě Hradec Králové. Toto však SMHK vyřešilo nejvyšším počtem spojů MHD během vymezeného časového pásma. Naopak nejméně spojů městské hromadné dopravy bylo poskytováno ve vybraných městských oblastech krajského města Pardubice. Předchozí výsledky tak daly podklad pro celkové vyhodnocení mapovaných oblastí krajských měst. Součtem zprůměrovaných vybraných kritérií v rámci jednotlivých obcí, tak bylo možné vyhodnotit celá města (mapované městské části zvolených krajských měst) navzájem. Tímto způsobem lze onačit mapované oblasti krajského města Liberec za nejhodnější lokality pro osídlení a naopak vybrané části města Pardubic za nejméně vhodné. Veškeré tyto výsledky jsou podloženy dodanými tabulkami s následnými grafickými zobrazeními. Výsledek však mohl být ovlivněn rozdílnou mapovanou rozlohou a stejně tak by mohla mít značný vliv na hodnocení zvolených lokalit jejich atraktivita. Během posledního půl století došlo k mnoha společenským změnám, i tak však výstavby 50. – 80. let stále tvoří podstatnou část celých městských celků. Původní

výstavby tvoří zázemí i dopravní infrastrukturu pro nově realizované developerské projekty a jsou tak nepostradatelnou součástí všech obyvatel.

Společnými prvky téměř všech panelových sídlišť je ubytování vysokého počtu obyvatel a ztráta sociálního začlenění. I z tohoto důvodu se mnoho lidí uchyluje k možnosti rekreace v jiných tematicky vyřešených oblastech (venkov, chatové oblasti, okraje měst a další jim podobných). V souhrnu jsou tyto lokality vhodnou volbou pro různé věkové skupiny, záleží však na charakteru a možnostech každého člověka, zda tuto volbu upřednostní.

LITERATURA

- [1] *Architektura, plastika: hotel Inter* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://fud.ujep.cz/katedry/katedra-uziteho-umeni-a-designu/evropske-vytvarne-umeni-pod-vlivem-totalitnich-ideologii/temata/epocha-stalinske-kultury/cssr-pro-roce-1948/architektura-plastika>
- [2] Česká republika. Obchodní zákon: Živnostenský zákon. In: *Sborník úplných znění zákonů daňových, účetních a souvisejících předpisů k 1.1. 2013*. roč. 2013, I.
- [3] Česká republika. Stavební zákon. In: *Sborník úplných znění zákonů z oblasti stavebního řízení, katastru nemovitostí, bydlení a požární be.* roč. 2013, IV.
- [4] Český statistický úřad: Stavebnictví, byty. [online]. [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/stavebnictvi>
- [5] *Developeri.info: Developerské projekty* [online]. [cit. 2013-11-5]. Dostupné z: <http://www.developeri.info/developerske-projekty/>
- [6] *EPRAVO.cz: Developerské projekty. ACHOUR, Gabriel.* [online]. 27.4.2005 [cit. 2013-11-5]. Dostupné z: [http://www.epravo.cz/v01/index.php3?s1=3&s2=0&s3=0&s4=0&s5=0&s6=0&m=1&tyt=clanky&back\[s1\]=3&back\[s2\]=0&back\[s3\]=0&back\[s4\]=0&back\[s5\]=0&back\[s6\]=0&recid_cl=32869](http://www.epravo.cz/v01/index.php3?s1=3&s2=0&s3=0&s4=0&s5=0&s6=0&m=1&tyt=clanky&back[s1]=3&back[s2]=0&back[s3]=0&back[s4]=0&back[s5]=0&back[s6]=0&recid_cl=32869)
- [7] *eStav: Firemní žebříčky.* [online]. [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: <http://www.estav.cz/stat/top/stav-obrat-cz.asp>
- [8] HORSKÁ, Pavla, MAUR, Eduard a MUSIL Jiří. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2002, 352 s. [16] s. obr. příl. ISBN 80-718-5409-3.
- [9] *Hotel Jalta: Photos* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://hotel-jalta-prague.onlinehotels.cz/>
- [10] HRŮZA, Jiří a ZAJÍC, Josef. *Vývoj urbanismu: II. díl*. Praha: ČVUT, 1999, s. 191-373. ISBN 80-01-01549-1
- [11] HRŮZA, Jiří. *Urbanismus světových velkoměst*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003, 191 s., [6]l. barev. obr. příl. ISBN 80-010-2764-3.
- [12] *Idos: Jízdní řády* [online]. [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

- [13] *Indikátory udržitelnosti: Společné evropské indikátory*. In: [online]. [cit. 2013-11-19]. Dostupné z: <http://www.ci2.co.cz/cs/spolecne-evropske-indikatory-eci>
- [14] JACOBS, Jane. *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books, c1961. Vintage books, V-241.
- [15] *Jaké to bylo před rokem 1989: Architektura socialistického realismu v Československu* [online]. 18.1.2010 [cit. 2013-11-10]. Dostupné z: http://www.nezapomente.cz/zobraz/architektura_socialistickeho_realismu
- [16] KÁRNÍK, Zdeněk a KOPEČEK Michal. *Bolševismus, komunismus a radikální socialismus v Československu*. 1.vyd.Praha: Dokořán, 2003, v. I. ISBN 80-86569-60-8
- [17] *Krajská správa ČSÚ v Prdubicích: Hustota obyvatelstva v městských obvodech města Pardubic k 31. 12. 2007* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/ag_o_v
- [18] KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Ilustrace Lubomír Zeman. Praha: Libri, 1997, 671 s. ISBN 80-859-8314-1.
- [19] KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Ilustrace Lubomír Zeman. Praha: Libri, 1998, 938 s. ISBN 80-859-8315-X.
- [20] KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Ilustrace Lubomír Zeman. Praha: Libri, 2002, 938 s. ISBN 80-727-7039-X.
- [21] MAIER, Karel, ŘEZÁČ, Vít. *Ekonomika v území: urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Vyd. 3., přeprac. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2006c1994, 91 s. ISBN 80-010-3447-X.
- [22] MALÍŘ, Jiří a MAREK, Pavel. *Politické strany II.: vývoj politických stran a hnutí v českých zemích a Československu 1938-2004*. Brno: Doplněk, 2005, s. 1030-1826. ISBN 80-723-9180-1.
- [23] *Mapy* [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>
- [24] *Marushka: cuzk* [online]. [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://vdp.cuzk.cz/marushka/>
- [25] MARYÁŠ, Jaroslav a VYSTOUPIL Jiří. *Geografie obyvatelstva a geografie sídel: Ekonomická geografie* [online]. [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: http://www.gisaci.upol.cz/filesftp/GEOGRAFIE_OBYVATELSTVA_A_SIDEL.pdf
- [26] *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Bytová politika* [online]. 2.1.2009 [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Stavebni-rad-a-bytova-politika/Bytova->

politika/Statistiky-Analyzy/Analyzy-a-odborne-texty-z-oblasti-bydleni/Bytove-politiky-v-zemich-Evropske-unie-Christian

- [27] *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Regenerace bytových domů*. [online]. 4.10.2013 [cit. 2013-11-26]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument46389.html>
- [28] *Náš Liberec: Liberecké čtvrti* [online]. [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://www.nasliberec.cz/mestske-ctvrti/index.php>
- [29] RAP, Jan. *Novinky.cz: Finance*. [online]. 17.9.2013 [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/finance/313556-jako-za-socialismu-lide-si-stale-vic-staveji-domy-vlastnima-rukama.html>
- [30] *RUSSEGGER REAL: developerská činnost v ČR* [online]. [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: <http://www.russegger.cz/tiskove-zpravy/developerska-cinnost-v-cr>
- [31] SŮRA, Jan, KOUBOVA Kateřina a SOLARIKOVA, Ivana. *IDnes: Ekonomika*. [online]. 10.8.2008 [cit. 2013-11-22]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/smlouvy-na-nove-byty-jsou-vyhodne-jen-pro-stavitele-vyplyva-z-analyzy-1mx-/ekonomika.aspx?c=A080709_221347_ekonomika_abr
- [32] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Vyd. 1. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2007, 234 s. ISBN 978-809-0381-339.
- [33] *Turistické cíle: Pardubice - dům č.11* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://www.google.cz/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&docid=joYD0Eir9csxNM&tbnid=s4f4nQhVbVJHHM:&ved=0CAUQjRw&url=http%3A%2F%2Fwww.turistika.cz%2Fmista%2Fpardubice-dum-c-11&ei=k3w4U5K9B6iW0QXG44DQDQ&bvm=bv.63808443,d.bGE&psig=AFQjCNERr1xn6miahfdykBDg8lYoQIFBOA&ust=1396297196950946>
- [34] VEBR, Jaroslav. *Soudobá architektura ČSSR*. 1. vyd. Praha: Panorama, 1980, 205 s.
- [35] VONDRUŠKOVÁ, Alena a VONDRUŠKA, Vlastimil. *Město*. Vyd. 1. Praha: Vyšehrad, 2013, 199 s. Průvodce českou historií. ISBN 978-80-7429-346-7.
- [36] *Wikimedia commons: Jonah house, Pardubice* [online]. [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jonah_house,Pardubice,_Czech_Republic.jpg
- [37] *Wikimedia: Hradec Králové* [online]. 31. května 2007 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Location_of_Hradec_Kralove.PNG

[38] *Zlínská architektura: sídliště* [online]. [cit. 2013-11-9]. Dostupné z:
<http://www.architekturazlin.cz/bytove-domy-ve-stylu-socialistickeho-realismu>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Socialistické stavby

Příloha B Tabulky

Příloha A
Socialistické stavby



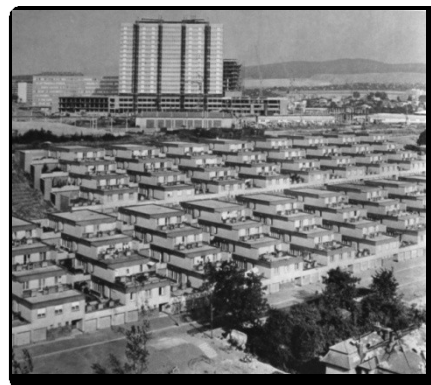
Obrázek 15: Hotel Jalta, Praha

Zdroj: [9]



Obrázek 16: Hotel Internacionál, Praha

Zdroj: [1]



Obrázek 17: Sídliště nad Jezerom, Košice

Zdroj: [34]



Obrázek 18: Aloisina výšina, Liberec

Zdroj: [34]



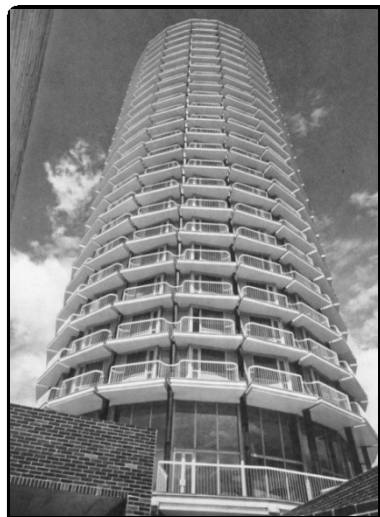
Obrázek 19: Wolkerova ulice, Liberec

Zdroj: [34]



Obrázek 20: Věžový dům na Jindřišce, Ostrava

Zdroj: [34]



Obrázek 21: Internát Hviezda, Bratislava

Zdroj: [34]



Obrázek 22: Typický cihlový dům, Labská I

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 23: Moderní hřiště, Malšovice

Zdroj: vlastní zpracování



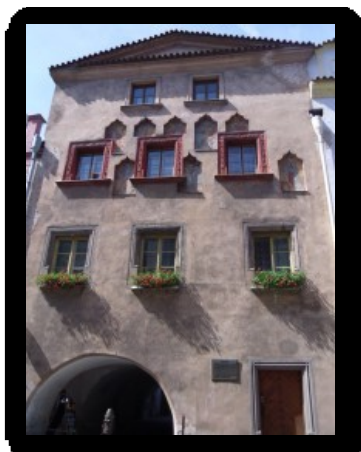
Obrázek 24: Nové sídliště, Malšovice

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 25: Vlnářská ulice - nová výstavba, Rochlice

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 26: Dům č.p. 11, Pardubice

Zdroj:[33]



Obrázek 27: Dům „U Jonáše“, Pardubice

Zdroj: [36]



Obrázek 28: Označení budov, Polabiny

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 29: Kamenné zátiší, Dubina

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 30: Nová výstavba, Dubina

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha B

Tabulky

Tabulka 6: Bytová výstavba 1948 – 2012 ČR

Období	v tom:			Celkem
	rodinné domy	bytové domy	ostatní	
1948	7 010	4 007	0	11 017
1949	4 211	11 767	0	15 978
1950	1 830	20 855	0	22 685
1951	2 821	16 149	0	18 970
1952	1 053	20 026	0	21 079
1953	2 111	21 520	0	23 631
1954	3 372	17 737	0	21 109
1955	6 593	23 866	0	30 459
1956	7 944	23 294	0	31 238
1957	8 014	20 643	0	28 657
1958	3 743	24 691	0	28 434
1959	8 419	32 094	2 339	42 852
1960	9 023	31 550	10 231	50 804
1961	10 510	25 372	14 567	50 449
1962	8 770	26 073	16 930	51 773
1963	7 574	21 626	19 529	48 729
1964	6 586	19 709	20 769	47 064
1965	6 385	13 923	27 892	48 200
1966	5 374	11 291	28 677	45 342
1967	6 514	10 168	33 613	50 295
1968	6 988	11 539	37 097	55 624
1969	8 553	9 195	37 039	54 787
1970	12 043	13 062	48 340	73 445
1971	14 668	10 442	45 116	70 226
1972	16 688	13 798	44 928	75 414
1973	18 525	14 980	44 190	77 695
1974	20 794	19 154	45 668	85 616
1975	25 754	22 760	48 590	97 104
1976	25 611	19 326	41 413	86 350
1977	26 155	20 160	41 557	87 872
1978	24 067	19 538	39 668	83 273
1979	22 371	19 250	35 473	77 094
1980	19 777	17 305	43 579	80 661
1981	17 994	12 581	32 509	63 084
1982	18 662	12 574	30 164	61 400
1983	18 550	11 664	26 864	57 078

1984	18 029	11 816	27 453	57 298
1985	18 390	15 126	33 162	66 678
1986	15 229	10 422	21 429	47 080
1987	15 668	11 823	21 509	49 000
1988	14 730	14 488	21 482	50 700
1989	16 238	16 977	21 858	55 073
1990	17 172	8 958	18 464	44 594
1991	10 426	9 889	21 404	41 719
1992	12 500	7 180	16 717	36 397
1993	14 316	6 213	10 980	31 509
1994	7 373	4 224	6 565	18 162
1995	7 056	3 619	2 323	12 998
1996	7 582	4 865	2 035	14 482
1997	8 579	5 249	2 929	16 757
1998	8 336	6 827	7 020	22 183
1999	9 238	6 598	7 898	23 734
2000	10 466	5 926	8 815	25 207
2001	10 693	5 912	8 153	24 758
2002	11 716	6 393	9 182	27 291
2003	11 397	7 720	8 010	27 127
2004	13 302	10 722	8 244	32 268
2005	13 472	11 526	7 865	32 863
2006	13 230	10 070	6 890	30 190
2007	16 988	18 171	6 490	41 649
2008	19 611	12 497	6 272	38 380
2009	19 124	13 766	5 583	38 473
2010	19 760	10 912	5 770	36 442
2011	17 385	6 487	4 758	28 630
2012	17 442	7 095	4 930	29 467

Zdroj: upraveno podle[2]

Tabulka 7: Střední stav obyvatelstva 1948 – 2012 v ČR

Období	Střední stav obyvatelstva	Období	Střední stav obyvatelstva	Období	Střední stav obyvatelstva	Období	Střední stav obyvatelstva	Období	Střední stav obyvatelstva
1948	8 893 104	1961	9 588 016	1974	9 994 761	1987	10 315 065	2000	10 272 503
1949	8 892 613	1962	9 621 808	1975	10 062 875	1988	10 357 923	2001	10 287 482
1950	8 925 122	1963	9 668 741	1976	10 128 578	1989	10 363 833	2002	10 200 774
1951	9 023 170	1964	9 730 019	1977	10 185 668	1990	10 364 266	2003	10 201 651
1952	9 125 183	1965	9 785 102	1978	10 246 692	1991	10 309 200	2004	10 206 923
1953	9 220 908	1966	9 826 188	1979	10 297 999	1992	10 315 098	2005	10 234 092
1954	9 290 617	1967	9 854 241	1980	10 328 082	1993	10 328 017	2006	10 266 646
1955	9 365 969	1968	9 877 291	1981	10 303 343	1994	10 336 162	2007	10 381 130
1956	9 442 040	1969	9 896 695	1982	10 315 122	1995	10 330 759	2008	10 467 542
1957	9 513 758	1970	9 805 157	1983	10 324 429	1996	10 315 353	2009	10 506 813
1958	9 574 650	1971	9 830 602	1984	10 333 020	1997	10 303 642	2010	10 532 770
1959	9 618 554	1972	9 868 379	1985	10 339 997	1998	10 294 947	2011	10 505 445
1960	9 659 818	1973	9 919 519	1986	10 341 815	1999	10 282 784	2012	10 516 125

Zdroj: upraveno podle[2]

Tabulka 8: Vzdálenosti k významným bodům - SMHK

Významné body města	Moravské Předměstí - jih	Moravské Předměstí - sever	Labská kotlina	Malšovice
Náměstí 5. května	4,6 km	4,4 km	1,4 km	4,1 km
Náměstí Svobody	4,5 km	4,1 km	1,3 km	3,9 km
Náměstí 28. října	5,0 km	4,0 km	1,8 km	3,8 km
Náměstí Jana Pavla II.	3,9 km	3,7 km	1,8 km	2,5 km
Náměstí Osvoboditelů	4,2 km	4,8 km	2,1 km	3,9 km
Baťkovo náměstí	4,5 km	4,2 km	1,3 km	3,9 km
Náměstí Emila Františka Buriana	5,7 km	5,5 km	2,5 km	5,3 km
Blažičkovo náměstí	4,8 km	5,2 km	1,6 km	4,6 km
Grégrovo náměstí	7,9 km	7,6 km	5,9 km	7,0 km
Ulrichovo náměstí	4,3 km	4,0 km	1,1 km	3,6 km
Velké náměstí	3,9 km	3,6 km	1,9 km	2,2 km
Vančurovo náměstí	4,9 km	4,5 km	1,7 km	4,4 km
Fakultní nemocnice	3,7 km	2,3 km	2,2 km	2,8 km
Univerzita HK	3,7 km	3,7 km	850 m	2,5 km
Autobusové nádraží	5,8 km	4,7 km	1,8 km	4,5 km
Vlakové nádraží	5,0 km	4,4 km	1,6 km	4,5 km

Zdroj: upraveno podle [23]

Tabulka 9: Vzdálenosti k významným bodům - LB

	Kristiánov	Rochlice - 1	Rochlice - 2	Rochlice 3
Náměstí Soukenné	1,3 km	3,6 km	3,2 km	3,0 km
Náměstí Sokolovské	1,2 km	4 km	4,0 km	3,3 km
Náměstí Doktora Edvarda Beneše	900 m	4,1 km	4,1 km	2,9 km
Náměstí Tržní	1,1 km	4,6 km	4,9 km	3,2 km
Náměstí Nerudovo	750 m	4,5 km	4,5 km	2,8 km
Náměstí Českých bratří	230 m	4,5 km	3,2 km	1,6 km
Náměstí Kyjevské	3,7 km	3,0 km	270 m	2,7 km
Náměstí Na Lukách	3,6 km	2,8 km	400 m	2,9 km
Náměstí Poštovní	3,4 km	3,1 km	-	2,5 km
Náměstí Pod Branou	2,6 km	4,1 km	2,4 km	140 m
Náměstí Příbramské	1,6 km	4,4 km	2,8 km	1,3 km
Náměstí Šaldovo	500 m	5,0 km	4,3 km	2,6 km
Náměstí Štefánikovo	1,7 km	5,1 km	5,2 km	3,5 km
Náměstí Sukovo	1,8 km	5,5 km	5,4 km	3,6 km
Náměstí Žižkovo	2,0 km	5,6 km	5,5 km	3,8 km
Náměstí Zámecké	450 m	4,5 km	3,2 km	1,6 km
Krajská nemocnice	240 m	5,3 km	4,0 km	2,3 km
Technická univerzita	1,3 km	6,1 km	4,8 km	3,1 km
Vlakové nádraží	1,7 km	3,0 km	3,3 km	3,7 km
Autobusové nádraží	500 m	4,6 km	3,3 km	1,6 km
Babylon	2,0 km	3,3 km	2,3 km	2,0 km
ZOO Liberec	1,8 km	5,7 km	5,3 km	3,6 km

Zdroj: upraveno podle [23]

Tabulka 10: Vzdálenosti k významným bodům - PCE

	Polabiny, centrum	Dubina, centrum
Masarykovo náměstí	1, 6 km	3,4 km
Pernštýnské náměstí	2,9 km	2,6 km
Náměstí Jana Pernera	2,9 km	5,0 km
Náměstí Republiky	2,1 km	3,9 km
Náměstí Dukelských hrdinů	4,0 km	5,5 km
Náměstí Čs. legií	2,3 km	4,1 km
Náměstí 9. května	2,8 km	7,8 km
Benešovo náměstí	4,0 km	4,2 km
Krajská nemocnice	3,8 km	2,7 km
Univerzita Pardubice	800 m	4,7 km
Vlakové nádraží	2,8 km	4,6 km
Autobusové nádraží	2,4 km	4,3 km

Zdroj: upraveno podle [23]

Tabulka 11: Průměrná vzdálenost mapovaných oblastí krajských měst

	Hradec Králové	Liberec	Pardubice
Náměstí	3,9 km	3,0 km	3,8 km
Nemocnice	2,8 km	3,0 km	3,3 km
Univerzita	3,3 km	3,8 km	2,8 km
Autobusové nádraží	4,2 km	2,5 km	3,4 km
Vlakové nádraží	3,9 km	2,9 km	3,7 km
Průměrná vzdálenost	3,6 km	3,0 km	3,4 km

Zdroj: upraveno podle [23]

Tabulka 12: Vybavenost mapovaných oblastí krajských měst v %

	Hradec Králové	Liberec	Pardubice
Zdravotní středisko	50	67	75
Lékárna	67	50	50
Mateřská škola	67	83	75
Základní škola	67	50	75
Střední škola	33	67	50
Kostel	0	33	0
Provozovny			
• potraviny	83	67	50
• drogerie	67	67	50
• knihovna	67	17	25
• restaurace	100	83	100
• penzion/hotel	67	67	25
• solná jeskyně	33	17	0
• prádelna	33	17	0
Sportovní centrum	83	33	75
Dětská hřiště	83	67	100
Lavičky	100	100	100
Poštovní schránka	67	100	75

Pouliční osvětlení	100	100	100
Telefonní budka	67	67	50
Zastávka veřejné dopravy	17	67	25
Zastávky MHD	100	83	100
Garáže	33	83	25
Venkovní parkovací místa	100	100	100
Automobily parkující mimo vyhrazená místa	83	100	100
Nádoby na separovaný odpad	100	100	100
Odpadkové koše	100	100	100
Průměrná vybavenost celkem	68%	69%	63%

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 13: Počet spojů MHD v mapovaných oblastí krajských měst

	Hradec Králové	Liberec	Pardubice
< 15min	6	3	1
< 20min	7	1	5
< 30min	7	6	8
≤ 60min	4	7	3
> 60min	1	6	5
celkový počet	25	23	22

Zdroj: upraveno podle [12]