

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

**FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

**Katedra plánování krajiny a sídel**



**Analýza urbanistického vývoje města Nymburk**

**Analysis of urban development of Nymburk**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Autor práce: Tereza Fišerová**

**Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.**

**© 2023 ČZU v Praze**

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tereza Fišerová

Územní plánování

Název práce

**Analýza urbanistického vývoje města Nymburk**

Název anglicky

**Analysis of urban development of Nymburk**

### Cíle práce

Zmapovat urbanistický vývoj města Nymburk se zaměřením na období od poslední třetiny 19. století do současnosti, zvláště s ohledem na jeho plánování.

### Metodika

Teoretickou částí bakalářské práce bude rešerše odborné literatury, bude se zabývat urbanismem a plánováním středně velikých měst v České republice, zejména měst, kterými protéká řeka Labe (Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Poděbrady, Mělník). Budou zjišťovány hlavní faktory jejich rozvoje a jejich odezva v plánování.

Praktickou částí práce bude analýza územních plánů města Nymburka a jejich vzájemné návaznosti. Součástí praktické části bude místní šetření ve městě s cílem dokumentovat skutečnou podobu realizovaných záměrů. Grafické výstupy zdokumentují podobu historických plánů, vyjádří dynamiku územního rozvoje města a vhodnou formou znázorní vývoj jeho urbanistické koncepce.

## Doporučený rozsah práce

Textová část, grafická část

## Klíčová slova

urban planning; industrial city; urban history

---

## Doporučené zdroje informací

HAAS, V. – Rakouská severozápadní dráha. Praha: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, 2021. ISBN: 978-80-270-9347-2

@historickasidla.cz: <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/331-nymburk.html>

HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu. I. díl.* Praha: ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02551-9.

HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu. II. díl.* Praha: ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03714-0.

KUČA, K. – ZEMAN, L. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. III. díl, Kolín-Míro.* Praha: Libri, 1998. ISBN 80-85983-15-.

MAIER, K. *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938.* Praha: Academia, 2005. ISBN 80-200-1245-1.

@mesto-nymburk.cz: <http://www.mesto-nymburk.cz/index.php?sekce=4&idO=67>

---

## Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – FŽP

## Vedoucí práce

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

## Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 21. 2. 2022

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 22. 2. 2022

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 09. 03. 2022

---

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma “Analýza urbanistického vývoje města Nymburk“ pod vedením vedoucího práce prof. Ing. arch. Karla Maiera, CSc. vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 12. 3. 2023

---

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu práce prof. Ing. arch. Karlu Maierovi, CSc. za vstřícný přístup, trpělivost a cenné rady při zpracování této práce. Dále děkuji své rodině, příteli a blízkým za jejich podporu při zpracování práce a po celou dobu studia.

## **Abstrakt**

Bakalářská práce se zabývá urbanistickým vývojem města Nymburk. V teoretické části jsou popsány klíčové faktory rozvoje šesti měst na řece Labi včetně Nymburka. Zjištění z teoretické části byla využita v diskusi. Praktická část navazuje na literární rešerši analyzováním územních plánů a urbanistického rozboru Nymburka a jejich následným porovnáním. Na základě analýzy dostupných dokumentů jsou vybrány a následně v rámci místního šetření zdokumentovány nejdůležitější záměry územních plánů. Na základě předešlých kroků jsou vypracovány grafické výstupy reflektující jednotlivé etapy rozvoje města a jeho urbanistické uspořádání. V závěru jsou uvedeny problémy, se kterými se město aktuálně potýká a možná řešení z pohledu územního plánování.

**Klíčová slova:** plánování měst, průmyslové město, městská historie

## **Abstract**

This bachelor thesis deals with the urban development of the town of Nymburk. In the theoretical part, there are described key factors of the development of six towns on the river Elbe including Nymburk. This theoretical part findings were used in the discussion. The practical part follows up the literary research to analyse the urban plans and the urban analysis of Nymburk and the subsequent comparison of them. There are chosen and subsequently recorded as a part of a local investigation the most important intentions of urban plans on the basis of available analysis. There are developed grafic outputs based on previous steps which reflect individual stages of the town's development and its urban arrangement. In a conclusion there are listed problems which the town currently deals with and possible solutions from the urban planning point of view.

**Keywords:** urban planning, industrial city, urban history

# Obsah

1. Úvod .....	10
2. Cíle práce .....	11
3. Metodika .....	12
4. Literární rešerše – Města na řece Labi.....	13
4.1 Hradec Králové .....	13
4.1.1 Vliv řek Labe a Orlice na rozvoj a plánování města .....	13
4.1.2 Opevnění .....	13
4.1.3 Průmysl.....	14
4.1.4 Spolupráce města a architektů .....	15
4.1.5 Plánování města.....	15
4.2 Pardubice.....	16
4.2.1 Vliv Labe a Chrudimky na rozvoj a plánování města .....	16
4.2.2 Opevnění .....	16
4.2.3 Dostihy a sport.....	17
4.2.4 Průmysl.....	17
4.2.5 Plánování města.....	17
4.3 Kolín.....	18
4.3.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města .....	18
4.3.2 Opevnění .....	18
4.3.3 Průmysl.....	19
4.3.4 Plánování města.....	19
4.4 Poděbrady.....	19
4.4.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města .....	20
4.4.2 Opevnění .....	20
4.4.3 Průmysl.....	20
4.4.4 Lázeňství .....	21
4.4.5 Plánování města.....	22



4.5 Mělník .....	23
4.5.1 Vliv řek Labe a Vltavy na rozvoj a plánování města .....	23
4.5.2 Opevnění .....	24
4.5.3 Průmysl.....	24
4.5.4 Plánování města.....	25
4.6 Nymburk .....	26
4.6.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města .....	26
4.6.2 Opevnění .....	26
4.6.3 Průmysl.....	27
4.6.4 Plánování města.....	27
5. Analýza územních plánů města Nymburk.....	29
5.1 Územní plán z roku 1979 .....	29
5.2 Urbanistický rozbor z roku 1993.....	30
5.3 Územní plán z roku 2004 .....	31
5.4 Územní plán z roku 2016 .....	33
5.5 Územní plán z roku 2018 po změně z roku 2021 .....	34
5.6 Porovnání územních plánů .....	35
6. Realizace záměrů územních plánů.....	38
7. Diskuse.....	43
8. Závěr .....	46
Zdroje.....	47
Odborná literatura .....	47
Mapové zdroje a územní plány .....	48
Internetové zdroje .....	49
Seznam obrázků.....	51
Seznam příloh .....	51

# 1. Úvod

Nymburk, město, které nepochybně zná každý český železničář. Železnice je bez pochyby dominantou tohoto města a díky ní je Nymburk městem industriálním, avšak není to jeho jediný významný prvek. Nymburk je okresní město ve Středočeském kraji, ležící na řece Labi, která výrazně ovlivňovala a stále ovlivňuje jeho rozvoj. Ačkoliv ve své historii utrpěl Nymburk řadu ztrát, stále je městem s oslnivou architekturou. Ze slovanského hradiště u brodu přes Labe se stalo důmyslně opevněné město, které čelilo mnohým katastrofám a po příchodu železnice zažilo nevídaný růst.

Téma urbanistického vývoje Nymburka jsem zvolila v závislosti na oboru svého bakalářského studia, tedy Územním plánování. Zaujal mne pohled na vývoj měst z urbanistického hlediska a rozhodla jsem se této problematice více věnovat.

Nymburk není jediným městem na řece Labi, proto se v teoretické části této práce budu zabývat urbanistickým vývojem několika dalších polabských měst. Konkrétně budu v literární rešerši mapovat také urbanismus a plánování Hradce Králové, Pardubic, Kolína, Poděbrad a Mělníka, konkrétně hlavní faktory rozvoje těchto měst.

Urbanistický vývoj města je závislý na historických souvislostech, politickém vedení, ale také na přírodních podmínkách. Není jednoduché korigovat rozvoj města jen podle jednoho kritéria, a proto je důležité, aby město mělo územní plán vytvářený týmem odborníků. Tato práce se bude v praktické části zabývat návazností územních plánů Nymburka a šetřením jejich realizace.

## **2. Cíle práce**

Cílem práce je zmapovat urbanistický vývoj města Nymburk se zaměřením na období od poslední třetiny 19. století do současnosti, zvláště s ohledem na jeho plánování.

Cílem teoretické části bakalářské práce je zmapovat vývoj měst Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Poděbrady, Nymburk a Mělník za použití odborné literatury. Budou zjištěny hlavní faktory rozvoje těchto měst a jejich důsledky pro plánování.

V praktické části bakalářské práce mám za cíl analyzovat a porovnat územní plány Nymburka a zjistit jejich vzájemné návaznosti. Následně v místním šetření zdokumentovat skutečnou podobu realizovaných záměrů.

### 3. Metodika

Pro literární rešerši měst na Labi bylo podkladem studium „desk research“ podkladů uvedených v odkazech v textu.

Získávání podkladů k analýze územních plánů Nymburka probíhalo 14. 9. 2022 na městském úřadě v Nymburce na adrese Náměstí Přemyslovců 163/20. V místním archivu byly nalezeny územní plány města Nymburk z let 1979, 2004, 2016 a urbanistický rozbor z roku 1993. Následně byly tyto podklady zdokumentovány.

Při analýze územních plánů byl kladen důraz především na poměr ploch pro rozvoj průmyslu a ploch pro rozvoj bydlení. Zároveň bylo mapováno, zda byly rozvojové plochy v budoucnu využity pro původně vymezenou funkci (bydlení, průmysl, sport atp.), respektive zda byly záměry jednotlivých územních plánů realizovány. Dále bylo zjišťováno, zda a jak územní plány pracovaly s okolní krajinou. Současně byla mapována návaznost jednotlivých územních plánů.

Místní šetření probíhalo průběžně při zpracování této práce. Byly při něm fotograficky dokumentovány některé záměry vycházející z analyzovaných územních plánů. Fotografie jsou součástí této práce.

Pro lepší interpretaci zjištěných skutečností byly vyhotoveny grafické výstupy, které vystihují dynamiku rozvoje Nymburka a vývoj jeho urbanistické koncepce. Grafické výstupy byly vyhotoveny s pomocí softwaru ArcGIS.

## **4. Literární rešerše – Města na řece Labi**

### **4.1 Hradec Králové**

Hradec Králové, ležící na soutoku Labe s Orlicí, je metropolí Královéhradeckého kraje a zároveň okresním městem okresu Hradec Králové. Jeho nejvýznamnějším sousedem jsou bez pochyby Pardubice, se kterými tvoří hradecko-pardubickou aglomeraci. Hradec Králové je nejen historicky významné město, ale je ceněné také díky své architektuře, zejména od architektů Gočára a Kotěry.

#### **4.1.1 Vliv řek Labe a Orlice na rozvoj a plánování města**

První z těchto skutečností vychází z umístění Hradce Králové. Jedná se o dvě řeky, Labe a Orlici, které bez pochyby ovlivňovaly rozvoj města od jeho počátku a budou jej ovlivňovat nadále. Vliv těchto dvou významných českých toků na město spočívá zejména v limitaci zástavby. Tuto skutečnost si město uvědomovalo již v historii, a tak několikrát došlo k regulaci obou řek. Například jak píše Panoch (2015), koryta obou řek byla v období královéhradecké obranné pevnosti upravena tak, aby bylo možné v případě hrozby okolí pevnosti zatopit.

Zároveň v období zrušení pevnosti byla koryta upravena znovu, aby se naopak zatopení předešlo a byla možná výstavba v jejich okolí. V návaznosti na tyto úpravy byl na Labi vybudován jez a vodní elektrárna s vodárnou v secesním stylu od architekta Františka Sandera (Benešová a kol., 2000).

#### **4.1.2 Opevnění**

##### **Vybudování komplexní obranné pevnosti**

Další již okrajově zmíněnou skutečností byla přeměna Hradce Králové na komplexní obrannou pevnost. Z důvodu jeho strategické polohy bylo rozhodnuto o přestavbě Hradce na pevnost, která se měla stát významným bodem obrany severní části Rakouské monarchie (Kuča, 1997).

Rozhodnutí o přebudování Hradce na obrannou pevnost mělo na město velký vliv, co se týče jeho pozdějšího rozvoje. S vybudováním opevnění se totiž pojily různé regulace jak pro město samotné, tak pro jeho okolí. Nebylo možné uvnitř pevnosti a v jejím blízkém okolí stavět jakékoliv civilní objekty. Naopak zde probíhala výstavba armádních budov. V návaznosti na zákaz stavby civilních objektů a rozsáhlé bourání královéhradeckých předměstí předcházející stavbě pevnosti byli obyvatelé města přesunuti do nových obcí, které byly mimo okruh dostřelu. Jednalo se o obec Kukleny, Nový Hradec Králové a Svobodné

Dvory (Potůček, 2009). Bourání z důvodu budování pevnosti bylo ušetřeno historické centrum, které díky své poloze, rozměrům a vyvýšení nad okolním terénem výstavbě pevnosti v podstatě nepřekáželo (Kubíček, 1939).

Z důvodu nemožnosti výstavby v pevnosti a okolí byl průmysl situován dál od města, stejně tak jako železnice, která procházela na hranici dnešního Pražského Předměstí a obce Kukleny. Díky tomuto umístění průmyslu nevznikaly v průběhu dalších let komplikace pro rozpínání Hradce (Benešová a kol., 2000).

### **Zrušení pevnosti**

Nejen zavedení pevnosti, ale i její zrušení bylo významným okamžikem pro rozvoj Hradce Králové. Projednávání odkupu pevnosti městem bylo neúspěšné zejména z finančních důvodů, město bylo příliš chudé a nebylo by schopno odstranit opevnění na vlastní náklady, a ještě navíc proplatit státu všechny armádní pozemky. V důsledku táhnoucího se odkupu pevnosti a tím pádem trvání statutu pevnosti probíhalo zastavování pozemků uvnitř fortifikace. Zástavba neúměrně houstla a tato skutečnost s sebou nesla také hygienické problémy. Čím dál tím víc aktuální byla otázka zrušení pevnosti (Falta, 2015).

V roce 1893 byla pevnost městem definitivně odkoupena (Potůček, 2009). Koupí pevnostních pozemků získalo město výhodu, a to možnost kontroly územního a stavebního rozvoje města, a zároveň využívat pozemky pro výstavbu významných regionálních institucí. Navíc se díky nátlaku městu podařilo dohodnout, že se výdaje za likvidaci opevnění odečítaly od cen pozemků (Maier, 2005). Suť z bourání opevnění byla postupně využita na zpevnění cest, jako stavební materiál pro nové domy, nebo k vyrovnání terénu (Kuča, 1997).

#### **4.1.3 Průmysl**

Díky doznívajícímu vlivu městské pevnosti, se výstavba průmyslových podniků a železnice města jako takového přímo a zásadně nedotkla, jelikož v blízkosti centra nemohly vznikat prostorově náročné podniky. To umožnilo výstavbu prostorově menších podniků, jako například výroby pian, klavírů a pianin Petrof, která se vyvinula z menší řemeslnické výroby, nebo budovy pivovaru (Divišová, 2011). Na vyčlenění průmyslu z centra Hradce pamatoval 2. regulační plán, který větší průmyslové objekty situoval spíše na předměstích (Škaloud, 1998).

Důležitým milníkem průmyslu v Hradci byla již dříve zmiňovaná výstavba hydroelektrárny na jezu Hučák, která byla spojena se vznikem Elektrických podniků.

Také v této době dynamicky vzrostla poptávka po spotřebním zboží (Maier, 2005). Ve 20. letech 20. století vznikaly v Hradci nové podniky, velká část z nich byla orientována především na potravinářství, jako třeba čokoládovna nebo mlékárna. Byla zde založena také automobilka Start nebo plynárna. Vzhledem k rozmachu průmyslu v tomto období probíhala současně také bytová výstavba pro ubytování pracujících v průmyslu (Škaloud, 1998).

#### **4.1.4 Spolupráce města a architektů**

Významným faktorem pro rozvoj Hradce Králové byla bezpochyby úspěšná spolupráce vedení města s architekty a podpora rozvoje městem spočívající zejména v poskytování vhodných ploch pro výstavbu a budování dopravní infrastruktury (Maier, 2005). Již zmíněná spolupráce města a odborníků se promítala do zhotovení několika regulačních plánů pro Hradec Králové. Vyhotovení všech regulačních plánů probíhalo v úzké spolupráci města a zhotovitelů. Město v těchto letech řídil starosta F. Ulrich, který právě tyto postupy prosazoval a koordinoval (Benešová a kol., 2000).

#### **4.1.5 Plánování města**

Po zrušení pevnosti byla potřeba regulace zástavby na volných prostranstvích po zrušené fortifikaci. V průběhu vývoje Hradce bylo vypracováno několik územních plánů, aby bylo docíleno uspořádaného rozvoje.

Podle 1. regulačního plánu od J. Zámečnicka se zástavba začala rozrůstat v místech bývalého opevnění a těsně za ním. Zároveň se zástavba rozrůstala podél radiálních komunikací (Maier, 2005). Na pravém břehu Labe mezi dnešní třídou Karla IV. a Gočárovou třídou, a také mezi Gočárovou třídou a Tylovým nábřežím. Zástavba pravého břehu byla navržena jako pravoúhlý rastr komunikací sbíhající se paprskovitě na náměstí Svobody (Kuča, 1997). Zároveň město podporovalo vzdělávání a díky tomu, že bylo majoritním vlastníkem pozemků, mohla probíhat výstavba vzdělávacích institucí rychleji a efektivněji než v ostatních městech. Druhý regulační plán pak určoval přísné požadavky na výstavbu (Maier 2005). Významnou osobností plánování Hradce Králové byl J. Gočár, který vypracoval část jednoho z regulačních plánů (Jakl, 2005). Zároveň vyprojektoval několik významných hradeckých budov a veřejných prostranství (Divišová, 2011).

Výstavba komplexních sídlišť od poloviny 20. století se dotkla především královéhradeckých předměstí, jelikož centrum města bylo již dostavěno. Na předměstích jsou tato sídliště dosud dobře patrná. Například v severní části Slezského Předměstí podél ulic Severní, Gagarinova a Markovická a v jižní části Slezského Předměstí sídliště Orlická kotlina,

dále sídliště ve Věkoších, na jihu Pražského Předměstí sídliště vymezují ulice Jungmannova, Hrubínova a Bezručova. Další sídliště je pak na jihu Hradce Králové v Třebeši, ve vedlejší čtvrti Moravské předměstí najdeme další dvě, ale i na jihu a západě čtvrti Malšovice. Také na Tylově nábřeží bylo vybudováno sídliště s názvem Labská kotlina (Krátký, 1990).

Poslední změny v plánování Hradce se projevily především na severovýchodě Hradce podél ulic V. Nejedlého a Bratří Štefanů, nebo na jihu podél Rašínovy třídy, kde jsou obchodní zóny (Mapy.cz, 2022).

## **4.2 Pardubice**

Pardubice jsou metropolí Pardubického kraje. Protéká jimi řeka Labe stejně jako je tomu v případě jejich největšího sousedního Hradce Králové, zároveň se v Pardubicích Labe stéká s řekou Chrudimkou. Pardubice jsou bezpochyby známé díky významnému dostihu Velká pardubická steeplechase nebo výrobou perníku.

### **4.2.1 Vliv Labe a Chrudimky na rozvoj a plánování města**

Soutok Labe s Chrudimkou je v bezprostřední blízkosti pardubického zámku. Sloužily tak jako přirozená bariéra ze severu a východu. Jejich první regulace probíhala již v době pánů z Pernštejna. Důvodem této regulace bylo napájení vodních příkopů zámku Chrudimkou a napájení rybníků vodou z Labe (Parpedie, 2018).

Další regulace Labe proběhla na počátku 20. století z důvodu splavnění Labe z Mělníka do Jaroměře. Pro časté záplavy Pardubic Chrudimkou bylo současně přistoupeno i k její regulaci, což umožnilo rozrůstání zástavby na pravém břehu řeky (Parpedie, 2018). Poslední regulace Labe probíhala ve druhé polovině 20. století. Bylo vybudováno zdymadlo a koryto pod zdymadlem prohloubeno a rozšířeno z důvodu ochrany před povodněmi. Díky stavbě jezu a zdymadla byl umožněn také odběr povrchové vody pro průmysl a zemědělství. Zároveň byla vybudována malá vodní elektrárna (Vodní hospodářství, 2021). Zejména díky poslední regulaci Labe se mohla rozrůst zástavba na druhý břeh Labe a tím zapříčiněný nárůst počtu obyvatel.

### **4.2.2 Opevnění**

Pardubické městské hradby byly odstraněny mezi koncem 18. století a polovinou 19. století. Netvořily tak bariéru při rozvoji jako ve výše zmiňovaném Hradci Králové. Avšak historické město obepínal vodní příkop, který sice nijak nebránil rozvoji města, jelikož se rozrůstalo na předměstích, ale bezesporu zabíral část potenciálně zastavitelné plochy a mohl být hrozbou pro město v období povodní. Vodní příkop byl na počátku 20. století



zasypán a z nově vzniklých ploch byla vytvořena hlavní městská třída (dnešní Sukova třída a ulice Jahnova a prostor náměstí Republiky) (Urbanismus a územní rozvoj, 2015).

#### **4.2.3 Dostihy a sport**

Nejvýznamnější český dostih Velká pardubická steeplechase je nedílnou součástí pardubické historie i současnosti. Tento prestižní závod přiváděl do Pardubic mnoho zámožných návštěvníků, což mělo pozitivní dopad na místní ekonomiku. Tradice koňských dostihů se v Pardubicích vyvinula z takzvaných parforsních honů, které se zde konaly od poloviny 19. století. Tyto hony kladly důraz především na jezdecké umění (Východočeské muzeum, 2021).

Na tradici koňských dostihů navazovalo zakládání sportovních klubů například v oblasti cyklistiky nebo tenisu. Na počátku 20. století bylo v Pardubicích založeno Aviatické družstvo, díky kterému vzniklo letiště na jihozápadě města (Maier, 2005). Pardubické letiště je dnes využíváno nejen jako civilní, ale i pro mezinárodní lety.

#### **4.2.4 Průmysl**

Průmysl se v Pardubicích stejně jako v ostatních českých městech začal rozvíjet v období industrializace. Rozmach průmyslu zde nastal ve druhé polovině 19. století. Podniky zpracovávaly zemědělské produkty v cukrovaru a lihovarech a současně také ve mlýnech. Byly zde také založeny strojírny Josefa Prokopa. Na konci 19. století se pardubický průmysl rozrostl na západě Pardubic o rafinerii Fanto (dnes Paramo). V době 1. světové války se zde rozšiřovala potravinářská výroba, z té doby pochází budova automatických Winternitzových mlýnů od architekta Gočára. Ve 20. letech 20. století byla založena továrna na výbušniny Explosia v Semtíně (dnes Synthesia a. s.), která zaujímá rozsáhlou plochu na severozápadě Pardubic, a také elektrotechnický podnik Telegrafia (Maier, 2005).

Bezprostředně pod pardubickým nádražím je další rozsáhlá průmyslová zóna, kde jsou situovány především prodejny a sklady, z nichž některé jsou závislé na železniční dopravě, čemuž napovídá poloha těsně u nádraží a železniční vlečky vedoucí do průmyslových areálů (Mapy.cz, 2022).

#### **4.2.5 Plánování města**

Město bylo plánovitě založeno, o čemž svědčí vzhled historického jádra přiléhajícího k pardubickému zámku. Je zde zřetelně vidět přísně pravoúhlý prostor dnešního Pernštýnského náměstí a z něj vedoucí ulice do zámeckého areálu (dnes Zámecká) a další směřující na dnešní Zelené Předměstí (ulice Zelenobranská) (Urbanismus a územní rozvoj, 2015).

Z map stabilního katastru je patrné, že v době jejich pořízení, tedy přibližně v polovině 19. století byla nová zástavba situována podél důležitých komunikací. Je zde zřetelná počínající zástavba Bílého a Zeleného Předměstí (Archiv - Geoprohlížeč, 2022). Po odstranění kasáren a následném zasypání vodního příkopu vznikla hlavní městská promenáda, podél které byly později vystavěny některé veřejné instituce jako například divadlo, budova dnešního průmyslového muzea, nebo banka (Urbanismus a územní rozvoj, 2015).

Ačkoliv byla železnice přivedena do Pardubic již v roce 1845, rozmach průmyslu v Pardubicích proběhl až ve druhé polovině 20. století. S touto skutečností souvisel růst počtu obyvatel a nutnost další výstavby, která probíhala postupně. Jako první se zástavba rozrostla na Zeleném Předměstí, dále po regulaci Chrudimky byl umožněn růst zástavby i na severovýchod od historického jádra a tím i růst Bílého Předměstí a Pardubiček a vznik areálu okresní nemocnice (Maier, 2005).

V období první republiky byl podkladem pro rozvoj města regulační plán vypracovaný Městskou technickou kanceláří (Kuča, 2002). V této době se rozrůstala zástavba za železniční tratí i na Bílém Předměstí na šachovnicovém půdorysu. Do 20. let minulého století byly Pardubice regulovány pouze lokálními regulačními plány a okolní obce se rozrůstaly samostatně a často bez regulativ (Maier, 2005). Nyní se plánování Pardubic řídí územním plánem z července roku 2021, který nepočítá s rozsáhlým rozrůstáním města (Městský úřad Pardubice, 2022).

### **4.3 Kolín**

Kolín se nachází ve východní části Středočeského kraje, a stejně jako tomu je u předchozích měst, také Kolínem protéká řeka Labe. Město je propleteno železničními tratěmi a jeho velkou část tvoří průmyslové areály zejména ve východní části na obou březích Labe.

#### **4.3.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města**

Labe z počátku sloužilo jako přirozená bariéra a ochrana města ze severu. Regulace Labe byla uskutečněna v první polovině 20. století. Společně s úpravou toku byl vybudován Masarykův most, jez, plavební komora a hydroelektrárna (Vodní hospodářství, 2021). Úprava Labe však byla dlouho odkládána a Kolín neustálým odkladem značně trpěl. Díky těmto úpravám se město nemuselo obávat častých záplav (Kuča, 2002).

#### **4.3.2 Opevnění**

Vzhledem ke skutečnosti, že Kolín nebyl pevností, ani významným obranným městem, nebyly kolínské hradby natolik mohutné, aby bránily rozvoji města. Odstraněna byla pouze

severní část hradeb z důvodu zavedení železnice v polovině 19. století. Některé části hradebních zdí byly včleněny do budov, které zde byly následně vystavěny (Kuča, 2002).

### **4.3.3 Průmysl**

Jako tomu bylo u jiných českých měst, také v Kolíně se průmyslu začalo dařit až po zavedení železniční trati. Oproti jiným sledovaným městům se kolínská železnice liší svým umístěním, a to přímo v bezprostřední blízkosti historického jádra. Kolín se tak stal nejdůležitějším železničním uzlem Polabí (Kuča, 2002).

Jako první se v Kolíně prosadil průmysl potravinářský a chemický, zaměřující se zejména na zpracování řepy. Součástí místního potravinářského průmyslu byl také cukrovar, pivovar a lihovary. Významnou součástí kolínského průmyslu se stala továrna na výrobu kávové náhražky. V Kolíně bylo také několik mlýnů, z nichž jeden byl mlýn parní, patřící společnosti pro výrobu krup a pečiva (Jouza a kol., 1999). Z odvětví chemického průmyslu byla zřejmě nejdůležitější společnost pro rafinování petroleje, od poloviny 20. století známá jako Koramo.

Kolínský strojírenský průmysl nebyl sám o sobě tolik významný, jelikož jeho produkty byly určeny zejména pro místní potravinářský a chemický průmysl (Kronus, 1998). Zřejmě nejznámějším kolínským strojním podnikem byla výrobní vozů, později známá pod názvem Tatra (Jouza a kol., 1999).

### **4.3.4 Plánování města**

Kolín byl plánovitě založen na šachovnicovém půdorysu (Kuča, 2002). Následně se zástavba rozrůstala neplánovitě až do přelomu 19. a 20. století, kdy byl vypracován regulační plán, podle kterého byly rozvojové plochy plánovány na pravoúhlém rastru. Na Zálabí se tato šachovnicová síť rozvinula spíše do tvaru paprskovitého (Vávra, 1888).

Dále vlivem centrálního státního plánování se Kolín rozrostl o sídliště na západě města (Mapy.cz, 2022). V dnešní době se Kolín rozvíjí podle územního plánu ze srpna 2022. V tomto územním plánu nejsou patrné razantní plánované změny dosavadního vzhledu a uspořádání města (Městský úřad Kolín, 2022).

## **4.4 Poděbrady**

Poděbrady, město na řece Labi nacházející se ve východní části Středočeského kraje, které je historicky známé díky českému králi Jiřímu z Poděbrad a zámku. Od počátku 20. století

pak do Poděbrad míří lidé z celé České republiky za rekreací v místních lázních zaměřených na obtíže se srdcem.

#### **4.4.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města**

Řeka Labe měla na rozvoj Poděbrad nesporný vliv již od počátku osídlení. Labe tvořilo přirozenou obrannou bariéru města z jihu, zároveň díky hrozícím záplavám byla řeka vnímána jako přirozený regulační prvek zástavby na jejích březích. Jak píše Šmilauerová (2005), město bylo každoročně zasaženo velkou vodou, někdy se hladina Labe zvýšila až o 5 metrů a v roce 1903 povodeň dokonce strhla most jen 12 let po jeho dokončení.

Koryto řeky bylo upraveno na počátku 20. století společně s vybudováním jezu, zdymadla a vodní elektrárny. K těmto úpravám a regulacím Labe v Poděbradech došlo za účelem splavnění řeky v úseku Středního Labe pro lodní dopravu (Vodní hospodářství, 2021). Při regulaci toku bylo zbudováno také přístaviště a nábřeží pod zámekem.

#### **4.4.2 Opevnění**

Podle Šmilauerové (2001) bylo město obeháno příkopem, hliněnými valy a dřevěnými hradbami a na cestách město uzavíraly 3 brány. Pozůstatkem městského opevnění je dnes ulice Na Valech, kde hradby zřejmě uzavíraly město ze severu. Podobně jako v jiných městech bylo opevnění odstraněno do poloviny 19. století. Rozrůstání města tak nebylo značně omezeno (Archiv - Geoprohlížeč, 2022).

#### **4.4.3 Průmysl**

Poděbradům se rozmach průmyslu dlouho vyhýbal. Byli zde hojně zastoupeni menší řemeslníci. Rozmachu průmyslu pravděpodobně přispěla plánovaná výstavba železnice, která byla do Poděbrad zavedena v roce 1870. Na počátku průmyslové revoluce byly v Poděbradech pouze měšťanský a panský pivovar, avšak ty zde měly tradici již od doby středověku. Dále zde zastával svou pozici podzámecký mlýn, který byl v polovině 19. století zmodernizován, ale mlýn nebyl konkurenceschopný a stal se prodělečným a po půl století trvajícím chátráním byl ve 40. letech minulého století srovnán se zemí (Šmilauerová, 2005).

V 60. letech 19. století byl uveden do provozu poděbradský cukrovar, jeho existence však nebyla dlouhá a ve 20. letech minulého století zanikl. V roce 1872 byl zprovozněn lihovar, jehož osud byl zpečetěn nedostatkem vody. Po pokusu přestavby lihovaru na rafinerii cukru, který nebyl úspěšný ze stejného důvodu, se v areálu ujala olejná rafinerie, kde se zpracovávala v okolí hojně pěstovaná řepka. Po požáru v roce 1935 byla rafinerie opatřena novými technologiemi a současně sem byla zavedena elektřina (Šmilauerová, 2005).

Roku 1876 byla založena a později zprovozněna sklárna, která však v těchto místech neměla žádnou tradici a důvod jejího založení právě v Poděbradech není známý. Sklárna však začala prosperovat až na přelomu 19. a 20. století, kdy změnila majitele. Od roku 1925 se zde vyrábělo olovnaté křišťálové sklo. V roce 1940 byla sklárna značně poničena požárem (Šmilauerová, 2005). Sklárna začala znovu prosperovat až v 50. letech, kdy došlo k její celkové obnově a zařazení nových technologií, a stala se součástí asociace Sklářny Bohemia Poděbrady. Toto sdružení skláren se rozpadlo po roce 1989 (Havránková, 2009). V roce 2008 byla založena společnost Crystal Bohemia, pod kterou Poděbradská sklárna dnes spadá (Crystal Bohemia, 2022).

S rozmachem lázeňství ve městě byla pro velký zájem o Poděbradku krátce po založení lázní zprovozněna také samostatná plnárna na Poděbradku poblíž kolonády, která fungovala až do roku 1993. V roce 1993 byla pro Poděbradku založena firma Poděbradka s.r.o. s velkokapacitním výrobním areálem poblíž části Poděbrad Velké Zboží (Poděbradka, 2022).

Posledním poděbradským podnikem, který je zároveň i nejmladším je poděbradská mlékárna. Ve 30. letech 20. století bylo ve městě založeno mlékařské družstvo a začaly se zde vyrábět mléčné výrobky. V dnešní době funguje poděbradská mlékárna pod společností Milko, Poděbradské mlékárny a.s. (Polabské mlékárny, 2022).

#### **4.4.4 Lázeňství**

Na počátku 20. století byl při hloubení studny na nádvoří poděbradského zámku nalezen první pramen a další později v dnešním lázeňském parku. O pár let později byla na zámku zřízena stáčírna léčivé vody a byly oficiálně založeny poděbradské lázně s léčebným pramenem Poděbradky. Pro lázně byla vyčleněna budova poblíž pramene. Pro velký zájem o zdejší lázně došlo již brzy po založení k jejich rozšíření a byla vybudována secesní kolonáda a s ní spojený lázeňský park (Lázně Poděbrady, 2022).

Město v roce 1910 odkoupilo lázně od knížete Hohenlohe a nechalo ještě před 1. světovou válkou rozšířit lázeňský komplex o hotely, restaurace, nebo například hudební pavilon. Také došlo k navrtání dalších pramenů. Přestože docházelo k neustálému rozšiřování a zvelebování lázeňského areálu, do městské kasy z lázní nešel žádný výtěžek. Z toho důvodu se na počátku roku 1914 začali obyvatelé Poděbrad bouřit a zrodila se myšlenka změnit lázně na akciovou společnost (Šmilauerová, 2005).

Akciová společnost poděbradských lázní byla založena v roce 1918 a následně město prodalo akciové společnosti všechny svůj lázeňský majetek. Ve 20. letech minulého století byl

lázeňský park rozšířen do dnešní podoby, tedy od ulice Na Valech až k hlavnímu nádraží. Pro pobavení lázeňských hostů se tou dobou rozšiřovaly možnosti sportovního vyžití, které mohly využívat i občané města. Neustále rostly také ubytovací kapacity v místních hotelech a penzionech. Vzhledem k oblibě poděbradských lázní zejména mezi staršími návštěvníky město zprostředkovávalo prodej pozemků pro rodinné domky, nebo přímo vilky, což se ukázalo jako výhodný krok, jelikož se to těšilo velké oblibě (Šmilauerová, 2005).

V období 2. světové války byly lázně pod německým vedením a lázeňská kolonáda s parkem a jeho bezprostředním okolím včetně lázeňských budov sloužila organizaci Hitlerjugend a vojákům Wehrmachtu. Po konci 2. světové války byly Poděbrady opět hojně navštěvovány lázeňskými hosty, jejichž počet se stále zvyšoval. Lázně byly hojně využívány i po jejich znárodnění v roce 1948 (Šmilauerová, 2005). Vzhledem k informacím na internetových stránkách Lázní Poděbrady lze usoudit, že jsou lázně i v dnešní době hojně navštěvovány (Lázně Poděbrady, 2022).

#### **4.4.5 Plánování města**

Podle vzhledu sídla z roku 1842 zachyceného na mapách stabilního katastru lze soudit, že Poděbrady nebyly plánovitě založeným městem (Archiv - Geoprohlížeč, 2022). Z důvodu potřeby upravení umístění nových staveb a vedení komunikací bylo v roce 1878 rozhodnuto o pořízení situačního plánu města, aby bylo v budoucnu jednodušší regulovat rozrůstání zástavby. Následně byly podle zastavovacího plánu upravovány ulice a budovány chodníky ve stávající zástavbě (Šmilauerová, 2005).

Po zavedení železnice do města v roce 1870 bylo nádraží s městem propojeno novou ulicí z dnešního Riegrova náměstí. V prvních letech 20. století se spolu se založením lázní zrychlil růst města. Areál lázní se postupně rozrostl od historického jádra až k dnešnímu nádraží, a to hlavně díky rozsáhlému parku. Společně s lázeňským areálem se rozrůstala také okolní zástavba, kdy se obyvatelé snažili vybudovat v bezprostředním okolí lázní ze svých domků vily nebo penziony, aby měli z prosperujících lázní sami užitek (Šmilauerová, 2005).

Úspěchem byl také záměr města prodávat domy nebo parcely pro stavbu domů seniorům, kteří poděbradské lázně hojně navštěvovali. Město také stavělo činžovní domy pro chudší obyvatele a zaměstnance místního průmyslu. Poděbrady se začaly rozrůstat nejprve za železnicí na dnešním takzvaném Žižkově, dále byla zastavěna většina západní i východní části města. S růstem počtu obyvatel rostla také nabídka občanské vybavenosti včetně škol (Šmilauerová, 2005).

Zástavbu z tohoto období, tedy z první třetiny minulého století, je možné v půdorysu dnešního města rozeznat podle šachovnicové uliční sítě, která je pro tuto dobu typická (Mapy.cz, 2022). Podle Šmilauerové (2005) nebylo doporučeno rozšiřovat zástavbu dále na východ směrem k soutoku Labe s Cidlinou kvůli hrozbě záplav, a tak bylo rozhodnuto vybudovat v této oblasti sportoviště a pěší stezky.

Plánování města v první třetině 20. století se stalo skutečným oříškem. Regulační plán byl neustále zadáván k přepracování, ale město se pokaždé vrátilo k plánu z roku 1895. Problémem v plánování se ukázaly lázně a jejich areál, kde se řešilo uspořádání jeho okolí, ale jednání mezi architekty a městem vždy končila neúspěchem. Ve druhé třetině rozvoj města stagnoval z důvodu 2. světové války (Šmilauerová, 2005). Poslední třetina 20. století se nesla v duchu výstavby sídlišť, což se nevyhnulo ani Poděbradům. Z tohoto období pochází dvě sídliště v části Poděbrad zvané Žižkov, což je patrné z ortofoto map pocházejících z této doby (Archiv - Geoprohlížeč, 2022).

Ze současně platného územního plánu Poděbrad z prosince roku 2021 je patrné, že město se nebude nijak výrazně rozrůstat do okolní krajiny a bude doházet spíše k zastavování proluk. Největší zastavitelnou plochou je plocha na severu města dle územního plánu určená pro lehkou výrobu a skladování (Městský úřad Poděbrady, 2022).

## **4.5 Mělník**

Město na soutoku Labe a Vltavy. Pod tímto heslem si Mělník vybaví každý. Právě soutokem našich dvou nejvýznamnějších řek je toto město typické. Nachází se severně od hlavního města Prahy u rozhraní Středočeského a Ústeckého kraje. Mělník je také známý jako vinařské město Česka.

### **4.5.1 Vliv řek Labe a Vltavy na rozvoj a plánování města**

Soutok Vltavy a Labe byl podle Kuči (2002) jedním z důvodů, proč bylo území dnešního Mělníka již před založením města osídleno. Oproti některým z ostatních zmíněných měst nebyla mělnická zástavba bezprostředně ovlivněna řekou, jelikož je město založeno na terase značně vyvýšené nad řekou (Mapy.cz, 2022).

Strategická pozice Mělníka na soutoku dvou nejvýznamnějších českých řek vybízela při zavádění lodní dopravy k vybudování přístavu. Tak se skutečně stalo v 19. století a ve 30. letech 20. století došlo k jeho rozšíření. Díky přidruženým skladům, lodnímu jeřábu a železničnímu i silničnímu napojení je mělnický přístav nejvýznamnějším uzlem lodní dopravy v České republice (Vodní hospodářství, 2021).

#### 4.5.2 Opevnění

Stejně jako ostatní města, i Mělník byl obehnan a uzavřen městským opevněním. Opevněné bylo celé dnešní historické jádro, a to hradbami a příkopy s výjimkou strany nad řekou, kde nebyly hradby potřeba vzhledem k prudkému svahu a řece. Zdejší hrad a kapitula byly opevněny samostatně (Kuča, 2002). Opevnění bylo rušeno postupně od počátku 19. století. Z hradebního příkopu se staly Jungmannovy sady (Purš, 2010). Kuča (2002) se zmiňuje, že již v období husitských válek bylo na předměstí 81 domů, zejména v okolí dnešního náměstí Karla IV., z čehož lze usuzovat, že opevnění jádra nebránilo dalšímu rozvoji města.

#### 4.5.3 Průmysl

Mělník byl ve druhé polovině 19. století menším zemědělským městem. Pěstovala se zde pšenice, sladovnický ječmen, nebo pro Mělník typická vinná réva, ve městě probíhaly také trhy, kde se s těmito komoditami obchodovalo (Městský úřad Mělník, 2019). V roce 1868 zaznamenalo město první velké setkání s průmyslem, a to díky výstavbě místního cukrovaru. Cukrovar prosperoval a až do konce první třetiny minulého století se zvyšovalo množství vyrobeného cukru. Produkty mělnického cukrovaru se vyvážely i do zahraničí. Po 2. světové válce byl cukrovar znárodněn a v roce 1989 pak privatizován a byl provozován až do roku 2003 (Cukrovary TTD, 2016).

Železniční trať byla do města zavedena v roce 1874 a Mělník se tak ocitl na trati Vídeň - Děčín. Železnice neprocházela městem, ale byla vedena poblíž vsi Blata, která je dnes součástí města. Spojení historického jádra s nádražím zajišťovala dnešní ulice Krombholcova. Zároveň bylo také posilováno silniční spojení s Prahou. Postupem času se zástavba okolních vsí i samotného města začala přibližovat právě k železnici (Kuča, 2002).

Průmysl se zřejmě kvůli nevhodnému terénu nesoustředil do blízkosti městského jádra, ale spíše do okolí železnice zejména v dnešní části Pšovka a u vlečky mělnického cukrovaru (Městský úřad Mělník, 2019). Z průmyslu zde byly zastoupeny 2 pivovary, továrna na zpracování kůže, cihelny, továrna na zboží z kaučuku, olejna, nebo továrny na proutěný nábytek. V období první republiky souběžně s rozrůstáním průmyslu probíhala na Mělníku elektrifikace (Turistické a informační centrum Mělník, 2021).

Z oblasti průmyslu je vhodné zmínit také výstavbu elektrárny v obci Horní Počaply z druhé poloviny minulého století, která výrazně zasáhla do krajinného rázu okolí města.



Tato elektrárna však zaměstnávala velké množství lidí, což zapříčinilo růst obyvatel a rozvoj zástavby (Kilián, 2010).

#### 4.5.4 Plánování města

Mělník jako město byl plánovitě založen. Město vzniklo na místě slovanské osady hradiště v době přemyslovské kolonizace, jeho půdorys byl z velké části předurčen opevněním této osady. Hradiště bylo v místech dnešního zámku, následně se město rozšířilo o prostor dnešního náměstí Míru (Kilián, 2010). Jak píše Kilián (2007), ve 13. století se rozvíjelo předměstí s vedlejším tržištěm (dnešním náměstím Karla IV.), dále se zmiňuje, že zástavba byla zpočátku neucelená a uspořádanější vzhled dostala až ke konci 14. století.

Dle vzhledu mapy stabilního katastru z roku 1842 lze říci, že se město od konce 14. století do tohoto roku příliš nerozvíjelo a nebyla zde tedy nutnost regulace či plánování nové zástavby (Archiv - Geoprohlížeč, 2022). Tato situace se změnila ve druhé polovině 19. století, kdy sem byla zavedena železniční trať a začal se rozvíjet místní průmysl. Vzniká zástavba na šachovnicovém rastru jihovýchodně od historického jádra města kolem ulic Pražská a Krombholcova (Kilián, 2010).

V první polovině 20. století se rozvíjí zástavba rodinných domů v okolí cukrovaru v tehdejší obci Rousovice, dále se rozšiřovaly také Pšovka, Blata a Mlázice (Kilián, 2010). V té době byla rozšiřována i občanská vybavenost, město vystavělo nemocnici, budovu okresního úřadu, nebo Masarykův kulturní dům (Městský úřad Mělník, 2019).

Ve druhé polovině minulého století se i rozvoj Mělníka řídil centrálním plánováním. Vzhledem k růstu počtu obyvatel kvůli výstavbě elektrárny v obci Horní Počaply a následné potřebě zaměstnanců bylo vybudováno sídliště panelových domů při ulici Pražská vedle areálu mělnické nemocnice. V poslední třetině minulého století přibýlo na Mělníku další sídliště, konkrétně na severu podél ulice Bezručova. Tyto vysoké panelové domy narušily mělnické panorama a urbanistickou strukturu (Kuča, 2002).

Dále se v tomto období proměnila oblast kolem potoka Pšovka, bylo zde vybudováno množství sportovišť v místě, kde byla dříve zástavba rodinných domků. Byl zde vystavěn zimní stadion, fotbalové hřiště, plavecký bazén a kemp. U potoka Pšovka bylo postaveno také nové autobusové nádraží. U Pražské ulice vznikla nová budova ZŠ Jindřicha Matiegky. Na přelomu 20. a 21. století se zástavba Mělníka rozrostla o obchodní domy v části Podolí. V částech Blata, Chloumek a Neuberk probíhala výstavba rodinných domů (Kilián, 2010).

V současnosti se Mělník rozvíjí podle územního plánu, který nabyl účinnosti v květnu roku 2019. V tomto územním plánu nejsou vyznačeny větší rozvojové plochy. Největším záměrem je obchvat, který by měl městu ulevit od dopravní zátěže (Městský úřad Mělník, 2022). Na konci září roku 2022 byl obchvat podle územního plánu otevřen (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).

## **4.6 Nymburk**

Nymburk je nevelké město ve Středočeském kraji východně od Prahy. Stejně jako již zmíněnými městy i Nymburkem protéká řeka Labe. Nymburk je charakteristický zejména svými městskými hradbami, jejichž část je dodnes dochovaná. Zároveň je významným železničním uzlem a jeho územím prochází několik železničních tratí.

### **4.6.1 Vliv řeky Labe na rozvoj a plánování města**

Labe, stejně jako u některých dalších měst, kterými protéká, v Nymburce částečně sloužilo jako bariéra, díky tomu byla část nymburského opevnění u Labe vystavěna jako poslední. Zároveň samozřejmě Labe regulovalo zástavbu blízko svých břehů, jelikož nejbližší okolí toku bylo zaplavováno až do jeho regulace. Koryto Labe bylo upraveno v první polovině 20. století. Došlo k zaoblení zlomu toku v místech dnešního Parku Ostrov (Kuča, 2001).

Zároveň s regulací toku Labe bylo zaslepeno kryto řeky Mrliny, která protékala po obvodu historického jádra města. Ústí Mrliny bylo přesunuto do míst, kde byl vybudován nový jez s hydroelektrárnou a plavební komora. Součástí stavby jezu a elektrárny se stala také lávka pro pěší, spojující město s Parkem Ostrov (Kuča, 2001). Koryto Labe bylo upraveno za účelem splavnění řeky v rámci úseku Mělník-Jaroměř (Vodní hospodářství, 2021). Díky splavnění Labe se naskytla možnost využití lodní dopravy k převozu surovin nebo později jako atrakce pro turisty.

### **4.6.2 Opevnění**

Nymburské městské opevnění se od opevnění ostatních zmiňovaných měst lišilo. Rozdíl byl především ve vodních příkopech zakomponovaných mezi hradební zdi. Pozůstatek těchto příkopů je v Nymburce dodnes patrný, historické jádro města je obeháno Malými a Velkými Valy. Podobně jako v ostatních zmíněných městech, s výjimkou Hradce Králové, začala likvidace hradeb v 18. století, avšak do té doby se město za své opevnění vůbec nerozrostlo (Kuča, 2001).

### 4.6.3 Průmysl

V roce 1870 přišel v historii města a jeho plánování zásadní zlom, byla zde vybudována železniční trať Vídeň – Děčín s odbočkou do hlavního města Prahy, díky této trati se Nymburk propojil s okolními městy a stal se z něj po Kolínu nejdůležitější železniční uzel Polabí (Městský úřad Nymburk, 2022). Společně se železnicí byla v Nymburce zřízena centrála Rakouské severozápadní dráhy, a to díky poloze Nymburka, který byl přibližně v polovině této trasy. Do té doby zemědělské město se změnilo na město železničářské (Kuča, 2001).

Díky železnici a její nymburské centrále se ve městě začal rozšiřovat průmysl. Byl zde zřízen cukrovar, který se zároveň stal bariérou pro rozrůstání města na východě (Kuča, 2001). Vzhledem k umístění hlavní železnice na severu, byly i průmyslové areály, kromě již zmíněného cukrovaru, situovány na severu za železnicí. Města se tedy průmysl v tomto směru nedotkl.

Zároveň s průmyslem na severu za železnicí vznikala další průmyslová zóna na západě Zálabí. Na Zálabí byl na konci 19. století založen pivovar a ve 20. století také sladovna. Také bylo v první polovině 20. století vybudováno východně od hlavního nymburského nádraží seřaďovací nádraží (Kuča, 2001). Jako poslední vznikl průmyslový areál na východě Nymburka pod seřaďovací nádražím na přelomu 20. a 21. století. Jedná se především o prodejny se sklady a stavebniny. Dále se rozšířila průmyslová zóna na Zálabí (Mapy.cz, 2022).

Díky železniční trati a s ní spojeným průmyslem Nymburk značně posílil své postavení. Vzhledem k množství pracovních příležitostí se od zavedení železnice v roce 1870 do roku 1921 skokově zvýšil počet obyvatel z 3 124 na 11 129 i domů z 352 na 1029. Z důvodu velkého množství drážních pracovníků byla podél nádraží vystavěna dělnická kolonie. Zároveň s kolonií se rozrůstala i zástavba dalších domů. Kvůli vyššímu počtu obyvatel se rozšířila také nabídka občanské vybavenosti ve městě (Kuča, 2001).

### 4.6.4 Plánování města

Nymburk byl založen plánovitě, o čemž svědčí funkce lokátora, kterou v publikaci Města a městečka zmiňuje Kuča (2001). Vzhledem ke skutečnosti, že se Nymburk půdorysně nerozpínal až do časů, kdy sem byla zavedena železniční trať, nebylo v té době město nijak plánováno a jeho půdorys se příliš nezměnil (Kuča, 2001).

Po zavedení železnice bylo město ohraničeno ze severu i ze západu právě železniční tratí, z východu již zmíněným cukrovarem a z jihu řekou. Vzniklá plocha vhodná k zastavění byla rozplánována do pravouhlé sítě, stejně tak byla rozčleněna také plocha na Zálabí.

Plánování města v období od 50. let 20. století bylo řízeno jako v ostatních městech centrálně státem. Tak vznikla dvě unifikovaná sídliště na západě města. Nymburská zástavba byla tou dobou regulována územním plánem V. Klimeše z roku 1979 (Kuča, 2001).

Dnešní plánování Nymburka se řídí územním plánem z roku 2018 po změně z března roku 2021. Z toho je patrné, že město čeká rozšíření průmyslového areálu na severu za železniční trať a s tím související budování dopravní a technické infrastruktury, stejně tak rozšíření průmyslové zóny na Zálabí. Dále jsou vymezeny plochy pro bydlení zejména na západě a částečně také na východě města (Městský úřad Nymburk, 2022).

## 5. Analýza územních plánů města Nymburk

Tato kapitola bude věnována analýze územních plánů Nymburka, které jsou k nahlédnutí v archivu Městského úřadu města Nymburk na náměstí Přemyslovců. Budou porovnávány územní plány z let 1979, 2004, 2016 a 2018 po změně z roku 2021 a urbanistický rozbor z roku 1993, který předcházal vypracování nového územního plánu.

### 5.1 Územní plán z roku 1979

Tento územní plán byl prvním územním plánem vypracovaným pro Nymburk. Zpracovával ho Krajský projektový úřad v Praze pod vedením architekta Vlastibora Klimeše. V územním plánu jsou vymezeny plochy pro značný rozvoj v oblasti bydlení i průmyslu. Zároveň tento územní plán vymezoval rozsáhlé plochy pro sport. Tento územní plán lze vidět na obrázku č. 1.



Obrázek č. 1: Územní plán města Nymburk od V. Klimeše z roku 1979 (Klimeš, 1979)

Z oblasti bydlení je zde nejpodstatnější zástavba na severozápadě města, plánované další unifikované sídliště a soubor řadových domů. Sídlíště Jankovice bylo realizováno přesně tak, jak bylo zakresleno do územního plánu. Sídlíště Drahelice bylo realizováno

již před vyhotovením tohoto územního plánu. Soubor řadových domů však nebyl realizován ani částečně, na jeho místě je dnes zástavba nových rodinných domů, jejichž výstavba probíhá do současnosti.

Dále z oblasti bydlení byla podle zákresů v územním plánu plánována přestavba na severu města, a to přestavba bývalé dělnické kolonie, kterou zde podle Kuči (1998) vyprojektoval K. Schlimp, architekt pracující pro Rakouskou severozápadní dráhu, jejíž dílny se v Nymburce nacházely. Část domů dělnické kolonie měly nahradit bytové domy a domy řadové. Tento záměr se však nerealizoval a některé domy z této kolonie se dochovaly.

Posledním větším záměrem v oblasti bydlení byla zástavba menších panelových bytových domů v oblasti Zálabí, kdy část souboru těchto bytových domů byla zrealizována a dochovala se dodnes.

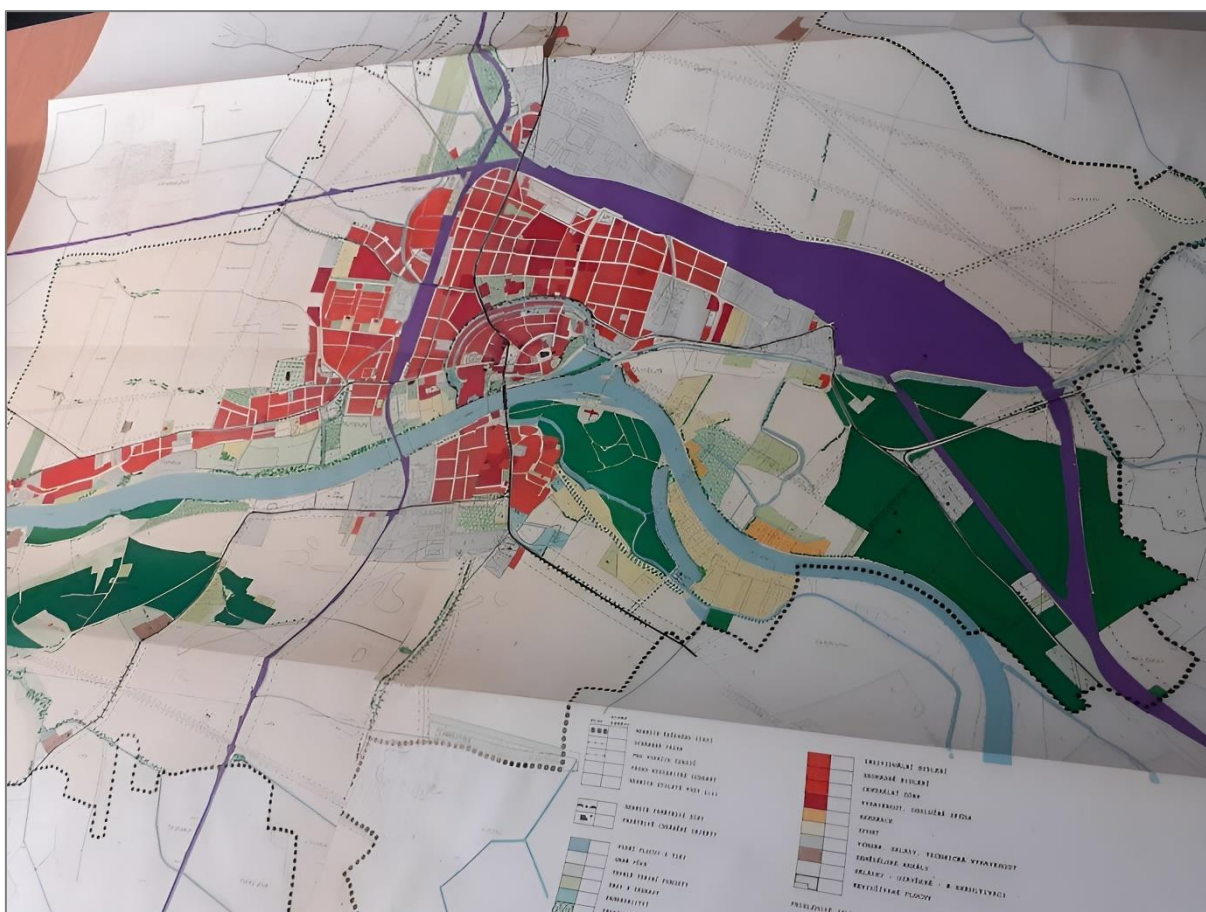
Z oblasti průmyslu byly v tomto územním plánu vymezeny dvě hlavní průmyslové zóny, a to na Zálabí a na severovýchodě Nymburka pod železniční tratí. Obě tyto průmyslové zóny byly realizovány. Pouze u průmyslové zóny na severovýchodě města došlo později k přeměně části vymezené plochy z průmyslové oblasti na oblast pro bydlení, jedná se o areál nymburského cukrovaru.

Tento územní plán je zvláštní vymezením velkého množství ploch pro sport. Tyto plochy byly vymezeny především na jihozápadě města při pravém břehu Labe a také v oblasti parku Ostrov a na Zálabí. Všechny záměry v oblasti sportu na Zálabí i v parku Ostrov byly zrealizovány, jedná se především o hřiště na tenis, nohejbal, fotbal a atletický ovál. Ovšem z velké plochy pro sport na břehu Labe sousedící s historickým jádrem byl realizován pouze zimní stadion.

V rámci tohoto územního plánu byla řešena zejména krajina v oblasti Zálabí, tedy na levém břehu Labe. Jsou zde vymezeny jak plochy lesa, tak louky a sady. Plochy pro les byly vymezeny zejména u řeky, plochy pro louky a sady byly vymezeny blíže k sídlu.

## **5.2 Urbanistický rozbor z roku 1993**

Tento urbanistický rozbor byl vypracován v roce 1993 ateliérem U24 s.r.o. Praha pod vedením architekta Pavla Koubka, jedná se tedy o stejného autora jako u územního plánu z roku 2004. Lze tedy předpokládat, že tento urbanistický rozbor předcházel vypracování územního plánu z roku 2004. Urbanistický rozbor zachycuje skutečný stav území města z roku 1993. Urbanistický rozbor lze vidět na obrázku č. 2.



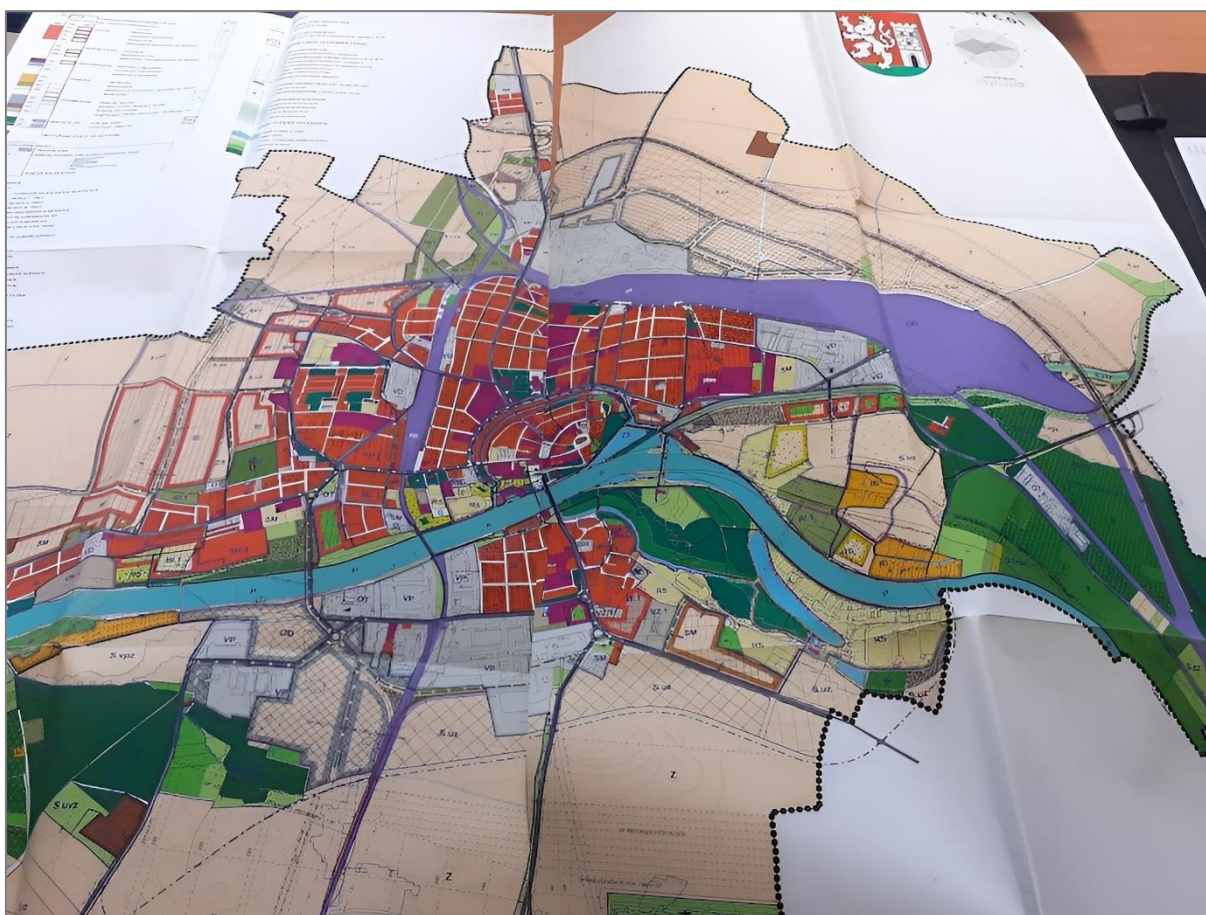
Obrázek č. 2: Urbanistický rozbor z roku 1993 od P. Koubka (Koubek, 1993)

Z rozboru je patrné, že v roce 1993 byla dokončena výstavba obou sídlišť na západě města a soubor bytových domků ve východní části Zálabí. Je také patrný rozvoj průmyslu za železnicí na severu i na Zálabí. Na rozdíl od územního plánu z roku 1979, jehož plnění rozbor sleduje, je v rozboru zakreslena železniční trať na Poříčany. Je zde také stále areál nymburského cukrovaru, který v územním plánu z roku 2004 mění své využití částečně na bydlení a částečně na komerční občanskou vybavenost.

Rozbor také zobrazuje pravý břeh Labe pod Drahelickým předměstím jako v podstatě nezastavěnou plochu, tedy je patrné, že záměr územního plánu z roku 1979 vybudovat zde sportovní zónu se z velké části nerealizoval. Naopak sportovní plochy u parku Ostrov a samotný park jsou již dokončeny.

### 5.3 Územní plán z roku 2004

Územní plán města Nymburk z roku 2004 byl vypracován ateliérem U24 s.r.o. Praha pod vedením architekta Pavla Koubka. Tento územní plán vymezuje menší plochy pro bydlení a rozsáhlé plochy pro průmysl. Je zde řešena také okolní krajina pomocí ÚSES. Územní plán z roku 2004 lze vidět na obrázku č. 3.



Obrázek č. 3: Územní plán z roku 2004 od P. Koubka (Koubek, 2004)

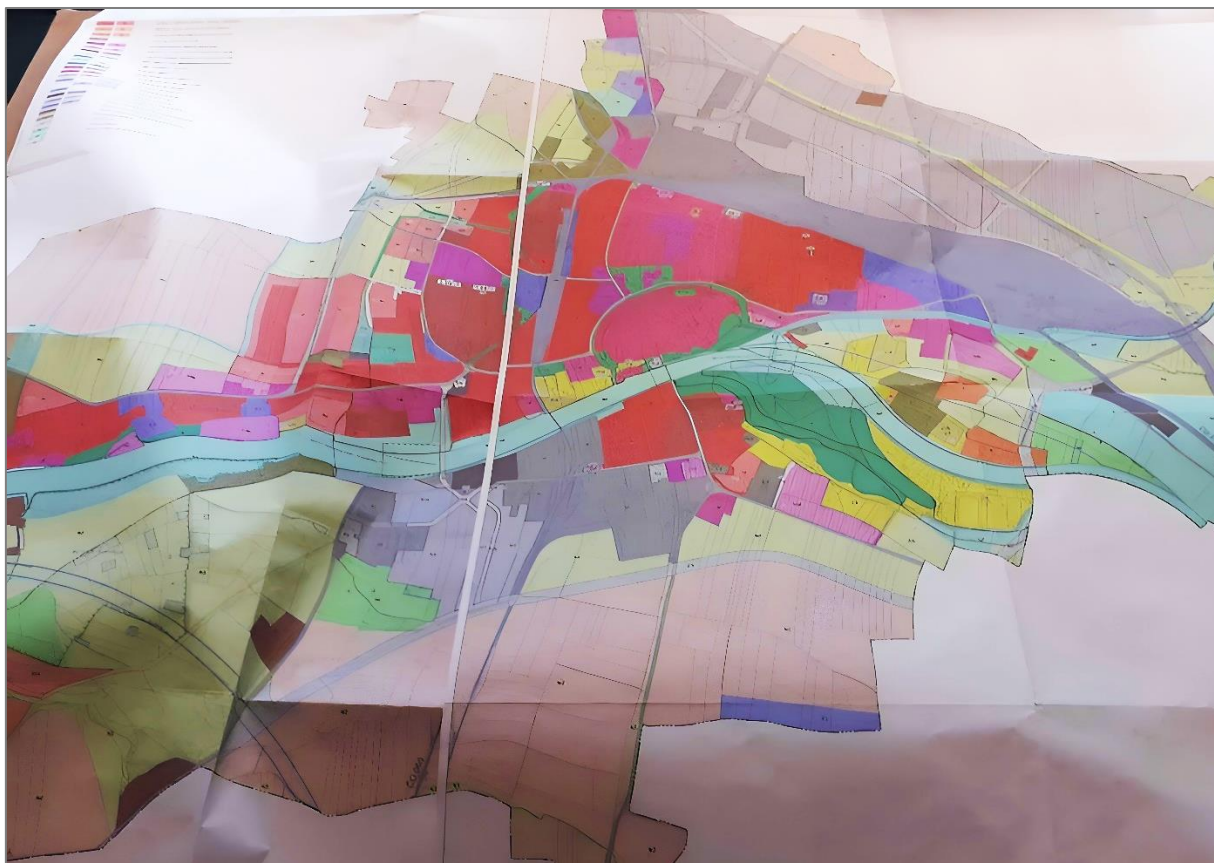
Z oblasti bydlení jsou v tomto územním plánu vymezeny návrhové plochy pro individuální a hromadné bydlení, a to zejména na Drahelickém předměstí a v části Jankovice. Realizován byl soubor rodinných domků v Jankovicích, na Drahelickém předměstí u hřbitova a na západě předměstí. Další vymezená plocha pro bydlení v rodinných domech se nachází na východě města pod říčkou Mrlinou, tato zástavba byla částečně realizována a rozrůstá se významněji až v posledních 10 letech. Posledním významnějším záměrem v oblasti bydlení je přestavba části areálu nymburského cukrovaru na bydlení v bytových a rodinných domech.

Z oblasti průmyslu jsou zde vymezena rozšíření stávajících průmyslových zón, a to na severu města za železniční tratí a na západě v části Zálabí. Součástí návrhu rozšíření průmyslové zóny na severu bylo vymezení dopravního koridoru pro obchvat města. Rozšíření průmyslové zóny na severu bylo realizováno jen částečně, obchvat města byl realizován s časovým odstupem, ale je již dokončen a využíván. Rozšíření průmyslové zóny na západě Zálabí nebylo dodnes realizováno. V tomto územním plánu se nově objevuje vymezení ÚSES. Prvky ÚSES jsou vymezeny hlavně v oblastech lesních porostů a podél řeky Labe.



## 5.4 Územní plán z roku 2016

Územní plán Nymburka z roku 2016 vyhotovila projektová kancelář ŽALUDA pod vedením Ing. Eduarda Žaludy. V tomto územním plánu je vymezena rozsáhlá plocha pro průmysl a současně plochy pro bydlení z většiny stejné jako u předchozího územního plánu s výjimkou návrhové plochy určené pro smíšené městské využití na východě města. Krajinu tento územní plán neupravuje a pouze reflektuje návrh ÚSES z předchozího územního plánu. Územní plán z roku 2016 lze vidět na obrázku č. 4.



Obrázek č. 4: Územní plán z roku 2016 od E. Žaludy (Žaluda, 2016)

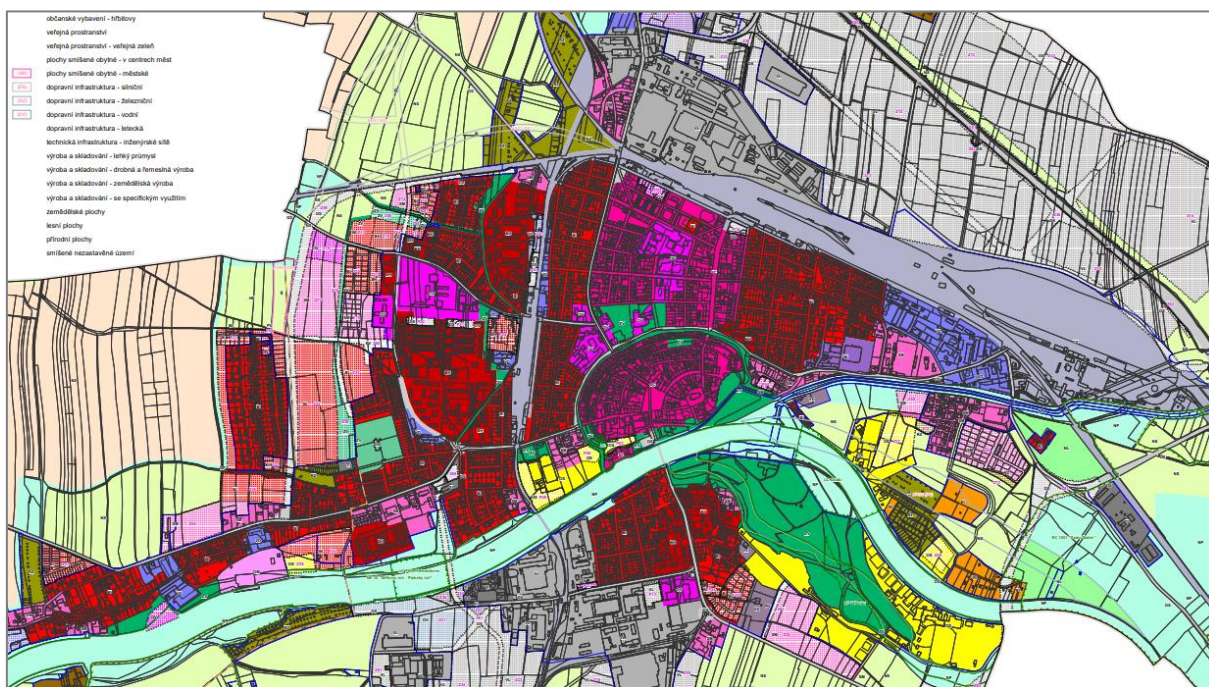
Co se týká bydlení, jsou zde vymezeny plochy na Drahelickém předměstí, a to zejména pro bydlení individuální v rodinných domech, také je zde vymezena plocha pro smíšené městské využití. Realizovala se pouze část zástavby rodinných domů, a to zejména na západě Drahelického předměstí.

Dále je vymezena plocha pro smíšené městské využití stejně jako v předchozím územním plánu na východě části Zálabí, tento záměr nebyl prozatím realizován. Plocha pro smíšené městské využití byla nově vymezena také na východě města pod průmyslovou zónou, zde se realizuje zástavba rodinných a bytových domů.

Bez pochyby největší záměr tohoto územního plánu je z oblasti průmyslu, a to rozsáhlé rozšíření průmyslové zóny na severu města za železniční tratí. Společně s vymezením této plochy byly navrženy také koridory pro související dopravní a technickou infrastrukturu. Od doby, kdy tento územní plán vstoupil v platnost, dodnes nebyly v této ploše realizovány žádné průmyslové stavby ani související dopravní infrastruktura. Z oblasti krajiny nejsou v tomto územním plánu žádné záměry. Jsou zde vymezeny pouze stabilizované prvky ÚSES převzaté z předchozího územního plánu města.

## 5.5 Územní plán z roku 2018 po změně z roku 2021

Změna územního plánu byla vyhotovena v roce 2021 ateliérem Archum Architekti pod vedením architekta Michala Petra. Tento územní plán přebírá všechny návrhové plochy z předchozího územního plánu s výjimkou plochy pro smíšené městské využití na západě města. Územní plán po změně z roku 2021 lze vidět na obrázku č. 5.



Obrázek č. 5: Územní plán po změně z roku 2021 od Archum Architekti (Městský úřad Nymburk, 2022)

Z oblasti bydlení jsou vymezeny návrhové plochy zejména na Drahelickém předměstí, většinou se jedná o individuální bydlení v rodinných domech. Zástavba na těchto plochách je zrealizována pouze zčásti, a to konkrétně na východě Drahelického předměstí. Nově vymezená plocha pro smíšené městské využití se nachází východně od Drahelického sídliště, zástavba v této ploše nebyla zatím realizována.

Dále je v územním plánu vymezená návrhová plocha pro smíšené městské využití na východě Zálabí a na východě města pod průmyslovou zónou. V návrhové ploše na Zálabí

nebyl dosud realizován žádný záměr, v ploše na východě města se realizují rodinné a bytové domy.

Největším záměrem stále zůstává navrhované rozšíření průmyslové plochy na severu města za železniční trati. Dosud v této ploše nebyl realizován žádný záměr. V krajině nebyly realizovány žádné nové návrhové plochy ani záměry.

## 5.6 Porovnání územních plánů

Územní plán z roku 1979 bez pochyby vymezoval největší rozvojové plochy pro bydlení, které byly zároveň realizovány. Zde mám na mysli sídliště Jankovice, které bylo realizováno přesně podle nákresu v územním plánu. Všechny územní plány soustředí rozvoj Nymburka zejména do oblasti Drahelického předměstí. Z aktuálně platného územního plánu je patrné, že pokud budou zastavěny všechny vymezené zastavitelné plochy na Drahelickém předměstí, bude zástavba západně od železniční trati do Poříčan téměř dosahovat velikosti zástavby, která se nachází východně od této trati.

V oblasti průmyslu je nejambicióznějším územní plán z roku 2016, který vymezuje rozsáhlé rozšíření průmyslové zóny severně od železniční trati. Tento záměr však dosud nebyl realizován a v dohledné době zřejmě ani realizován nebude. Rozvojová plocha byla vymezena bez ohledu na zájem firem o plochy pro provozovny či sklady. Další průmyslové zóny, tedy na východě města mezi železnicí a říčkou Mrlinou a na Zálábí, se rozvíjí kontinuálně a územní plány na sebe v těchto záměrech navazují.

Co se týká krajiny, všechny územní plány řeší pouze ÚSES a s okolní krajinou dále příliš nepracují. Územní plán z roku 1979 byl vyhotoven po realizaci parku Ostrov na levém břehu Labe vedle části Zálábí, tento záměr byl z pohledu krajiny asi největším na území Nymburka. V územním plánu z roku 2004 se poprvé objevuje ÚSES, který následující územní plány pouze přejímají a téměř nemění. Zřejmě i to má za následek skutečnost, že je zde vymezeno regionální biocentrum na ploše kudy prochází železnice, silnice a je zde umístěna stavba technické infrastruktury a prodejna kovových materiálů. Také toto biocentrum sdružuje plochu lesa, vodní plochu a zemědělskou plochu, což v rámci jednoho biocentra není vhodné. Ani jeden z územních plánů také nerozlišuje prvky ÚSES k založení a funkční.

Celkově lze říci, že územní plány na sebe vzájemně navazují a respektují předchozí záměry a častokrát záměry přebírají, jelikož nebyly prozatím realizovány. Na druhou stranu je k zamyšlení, zda je vhodné navrhovat množství zastavitelných ploch např. pro bydlení v místě, kde nejsou zcela zastavěny ani dříve vymezené rozvojové plochy. Urbanistická

koncepce plánů se od roku 2004 příliš nemění. S ohledem na koncepci veřejného vybavení také nedošlo k velkým změnám, většina občanského vybavení je situována v centru města a podél Palackého třídy. Zároveň je především základní občanské vybavení situováno také na západě města zejména v rámci sídlišť, zde se jedná o základní školu a polikliniku. Koncepce veřejné infrastruktury v oblasti občanského vybavení zmiňuje polikliniku na západě města v souvislosti s rozšířením areálu nymburské nemocnice právě v návaznosti na tuto polikliniku, jelikož není možné nemocnici prostorově rozšiřovat v jejím aktuálním areálu.

Koncepce krajiny je sice řešena, avšak pouze okrajově, respektive neefektivně. Jak už bylo zmíněno, je zde vymezen ÚSES, který je však každým územním plánem převzat z předchozího téměř beze změn. ÚSES není rozdělen v grafické ani textové části na funkční a k založení. Skladebné části ÚSES uvedené ve výkresu VPS a VPO jsou označeny jako k založení, a v textové části územního plánu jako veřejně prospěšná opatření s právem vyvlastnění.

Dlouhodobě není realizováno hned několik záměrů, zejména z oblasti bydlení. Jedná se o zastavitelné plochy pro bydlení na západě města. V této oblasti vzniká izolovaná kolonie rodinných domů uprostřed zastavitelných ale nezastavěných ploch, která téměř není propojena s kompaktní zástavbou města. Dále není dlouhodobě realizováno rozsáhlé rozšíření průmyslové zóny na severu města, které je vymezeno už v územním plánu z roku 2004. Realizace záměrů naopak probíhá na východě města u říčky Mrliny, kde v posledních letech probíhá výstavba rodinných a bytových domů.

V souvislosti s rozvojem Nymburka bylo nutné řešit přehlcení města automobilovou dopravou obchvatem, jehož náznak se objevuje už v prvním územním plánu z roku 1979. Jeho dnešní polohu vymezil již územní plán z roku 2004. Obchvat pomáhá zmírnit hustotu automobilového provozu hlavně východní části města a historickému jádru. S vymezením zastavitelných ploch na západě v oblasti Drahelic došlo v územním plánu z roku 2004 k vymezení spádové komunikace vedoucí na sever města, tzv. západního obchvatu města, aby s rostoucím počtem obyvatel a s tím spojeným zvýšením hustoty dopravy nedošlo k zahlcení páteřní komunikace Drahelická. Tato spádová komunikace nebyla prozatím realizována, zřejmě z důvodu, že zastavitelné plochy nebyly doposud zastavěny ani z 50 %.

Na území města Nymburk se nachází několik brownfieldů, nejproblematictější svým umístěním je areál firmy ZELIKO. Tento areál se nachází mezi sídlištěm Drahelice a železniční

stanicí Nymburk-město. Tuto plochu řeší až aktuálně platný územní plán, a to změnou využití. Dosavadní využití tohoto areálu je drobná výroba. Nové využití navrhované aktuálně platným územním plánem je hromadné bydlení, tedy bydlení v bytových domech. Navrhované využití koresponduje se zástavbou přilehlého sídliště Drahelice. Dle textové části územního plánu by zde měla vzniknout zástavba bytových domů v maximální výšce 4 nadzemních podlaží a podkroví, případně jednoho ustupujícího podlaží. Zástavba musí respektovat ochranné pásmo vodního toku Liduška.

Již územní plán z roku 2004 řeší možný problém objemu obytné zástavby za městským nádražím, a to vymezením koridoru pro západní obchvat města, který by měl zamezit přehuštěné automobilové dopravě na komunikacích vedoucích do centra města. Lepší variantou pro řešení tohoto potenciálního problému by mohlo být vytvoření funkční sítě občanské vybavenosti pro obsluhu obyvatel rozsáhlých zastavitelných ploch v této části města, obchvat obyvatelům nezajistí lepší kvalitu života v této oblasti, pokud zde nebude dostupné základní občanské vybavení v docházkové vzdálenosti.

## 6. Realizace záměrů územních plánů

Místní šetření realizace záměrů územních plánů probíhalo 25. 1. 2023 ve městě Nymburk. Byly dokumentovány lokality změn z posledních let a místa s nejvýznamnějšími záměry. Místa k dokumentaci byla vybrána po analýzách územních plánů a dle znalosti města.

Co se týká realizovaných záměrů z analyzovaných územních plánů, byly dokumentovány pouze nejvýznamnější z nich. Mezi nejvýznamnější realizované záměry patří sídliště Jankovice a Drahelice na západě města. Sídliště vznikala mezi 60. a 80. lety minulého století. Součástí budování těchto sídlišť byla také výstavba základní školy, polikliniky a další občanské vybavenosti. V současné době probíhá revitalizace sídliště Jankovice, konkrétně třetí etapa z pěti. Současný vzhled sídlišť lze vidět na obrázcích č. 6, 7, 8 a 9.



Obrázek č. 6 a 7: Sídliště Drahelice



Obrázek č. 8 a 9: Sídliště Jankovice

V posledních letech se významně rozvíjí bytová zástavba na východě města u říčky Mrliny. V současnosti zde probíhá výstavba množství rodinných a bytových domů, zbývá zde pouze několik málo parcel, kde ještě výstavba nezačala. Rodinné domy jsou převážně s jedním nadzemním podlažím a podkrovím, respektive se dvěma nadzemními podlažími. Bytové domy pak mají čtyři nadzemní podlaží. Zástavba je velmi různorodá, co se týče typu zastřešení jednotlivých domů, či jejich tvaru. Základní občanská vybavenost není součástí realizované zástavby. Územní plán však povoluje využití této zastavitelné plochy nejen pro bydlení v rodinných a bytových domech, ale také pro školská zařízení, zdravotnická a sociální zařízení,

maloobchod, ubytovací zařízení a další. Základní občanské vybavení této plochy by mělo být její součástí, jelikož veškerá občanská vybavenost se nachází nejméně 15 minut pěší chůze od této plochy. Například nejbližší mateřská škola je odtud vzdálená přibližně 1,5 kilometru, není tedy v docházkové vzdálenosti stejně tak jako základní školy. Současný stav této zastavitelné plochy lze vidět na obrázcích č. 10 a 11.



Obrázek č. 10 a 11: Zastavitelná plocha na východě u říčky Mrliny

Další lokalitou, kde v posledních letech dochází ke změnám, respektive k výstavbě, je jižní část Zálabí, kde by měl v budoucnu stát nový soubor rodinných domů. V současnosti zde probíhá úprava komunikací a zasíťování parcel. Mělo by se jednat o přibližně 30 rodinných domů. V budoucnu však kvůli těmto novým rodinným domům dojde k zahuštění automobilové dopravy přímo na kruhovém objezdu, který je již teď v dopravních špičkách vytížený. Základní občanská vybavenost je z této plochy povětšinou dostupná v docházkové vzdálenosti, mimo základní školu, která se nachází na protějším břehu Labe ve vzdálenosti jednoho kilometru od okraje této lokality. Na Zálabí se nachází pouze jedna mateřská škola, jejíž kapacita zřejmě nebude dostačující pro obsluhu této plánované zástavby rodinných domů, jelikož nyní obsluhuje přibližně 1300 obyvatel. Lokalita pro soubor rodinných domů na Zálabí je zachycena na obrázku č. 12.



Obrázek č. 12: Zastavitelná plocha na jihu Zálabí

Výstavba probíhá také na zastavitelné ploše na severozápadě města blízko polikliniky a sídliště Drahelice. Zde se jedná o řadové rodinné domy, kdy jeden domek s garáží = jedna bytová jednotka. Domy přímo sousedí se stávající zástavbou města, nejsou tak od města zcela odříznuty. Jelikož tato rozvojová plocha přímo sousedí se zastavěným územím města, konkrétně se sídlištěm a poliklinikou, je obsloužena základní občanskou vybaveností. V nejbližším okolí této rozvojové plochy se nachází základní i mateřská škola, poliklinika i základní komerční občanské vybavení. Vzhled zastavitelné plochy u polikliniky lze vidět na obrázcích č. 13 a 14.



Obrázek č. 13 a 14: Výstavba na zastavitelné ploše na severozápadě města u polikliniky

Dále v posledních letech vyrostl na Drahelickém předměstí na části zastavitelných ploch soubor rodinných domů. Jedná se o zástavbu na západě Nymburka, která je zcela odtržena od kompaktní zástavby města. Jediné spojení s městem je ulicí Na Hroudách, která se napojuje na ulici Drahelická, po které je možné dostat se do centra města. Tato zástavba je naprosto mimo dostupnost základní občanské vybavenosti. Územní plán připouští v blízké nezastavěné zastavitelné ploše využití smíšené obytné – městské, bude zde tedy možnost vybudovat například mateřskou školu, nejbližší základní škola však zůstává mimo docházkovou vzdálenost z této plochy. Dle platného územního plánu je zřejmé plánované rozšíření zástavby ke kompaktní zástavbě města. V současnosti však ani náznakem neprobíhá zástavba nezastavěných zastavitelných ploch v okolí tohoto souboru rodinných domů. Současnou podobu zástavby na této ploše zachycuje obrázek č. 15.





Obrázek č. 15: Soubor rodinných domů na západě města

Dalším záměrem, který se v posledních letech realizoval, je obchvat města, konkrétně jeho severovýchodní část. Je plánován také obchvat západní a jižní části města. S obchvatem souvisí také rozsáhlé rozšíření průmyslové zóny za nádražím. Tato vymezená zastavitelná plocha by měla sloužit především stavbám určeným pro lehkou výrobu a skladování. V současnosti však neprobíhá zastavění této rozsáhlé průmyslové zóny. Tato skutečnost může být způsobena podmínkou prostorového uspořádání určenou textovou částí územního plánu, která upřednostňuje investory s požadavky na rozsáhlé průmyslové areály před investory požadujícími jen menší plochy. Na obrázku č. 16 je vidět pohled na obchvat a město ze severu.



Obrázek č. 16: Pohled na obchvat a město ze severu

Z místního šetření vyplývá, že se dlouhodobě nerealizují záměry hned v několika zastavitelných plochách, a to průmyslová zóna na severu města za nádražím a plochy určené zejména pro bydlení na západě města. Všechny územní plány přebírají od předchozích nerealizované zastavitelné plochy, které mění jen zřídka. Zpravidla nový územní plán neruší

vymezené zastavitelné plochy z předchozích územních plánů, ani v případě, kdy nebyla zastavitelná plocha zastavěna po zhruba 20 letech od jejího vymezení. Urbanistické uspořádání města a etapy vývoje zástavby a komunikací lze vidět z příloh č. 1 a 2.

## 7. Diskuse

Ačkoliv cílem práce je zmapovat urbanistický vývoj města Nymburk od poslední třetiny 19. století, nepodařilo se dohledat starší plány než z roku 1979, proto se praktická část této práce zabývá pouze obdobím od roku 1979 do současnosti. Nicméně díky literární rešerši jsem získala přehled o vývoji Nymburka a dalších pěti českých měst od poslední třetiny 19. století do současnosti. Pro získání důkladnějšího vhledu do plánování Nymburka jsem čerpala z historických územních plánů Nymburka a urbanistického rozboru, všechny tyto podklady jsem si měla možnost prostudovat v archivu Městského úřadu Nymburka.

Dle poznatků z vypracování literární rešerše mohu říci, že jednotlivá města se rozvíjela odlišně. Pro Nymburk nejpodobnější se zdá vývoj Kolína, kde hrála železniční trať rovněž klíčovou roli pro rozvoj města a také průmyslu, stejně tak jako v Pardubicích, kde ale rozmach průmyslu do města nepřišel ihned po zavedení železnice, ale až později. Naopak pro Hradec Králové hrál klíčovou roli statut města jako pevnosti a s tím související následný regulovaný rozvoj proluky vzniklé právě kvůli pevnosti a jejímu ochrannému pásmu, také se do vývoje Hradce propsala skutečnost dlouhodobé intenzivní spolupráce architektů s vedením města. Zároveň byl Hradec díky své významné pozici centrem církevní správy (diecéze) a stal se sídlem mnohých vzdělávacích institucí. Poděbrady se na přelomu 19. a 20. století staly městem lázeňství a jejich následný rozvoj se odvíjel právě od této skutečnosti.

Pro všechna města se staly společným klíčovým faktorem rozvoje řeky, ve všech městech hraje svou roli Labe, v Hradci, Pardubicích a Mělníku pak ještě další řeky (Orlice, Chrudimka a Vltava). Pro jednotlivá města měly řeky/řeka různý význam, například pro Kolín se Labe ukázalo spíše jako negativní faktor kvůli častým záplavám. Naopak pro Mělník byly řeky v tomto smyslu faktorem pozitivním, jelikož se město stalo důležitým uzlem lodní dopravy. U Hradce Králové byly řeky upravovány již při přestavbě na pevnost, díky čemuž bylo možné část území dnešního Hradce zaplavit, což se později stalo limitujícím faktorem při rozrůstání zástavby.

Pro Pardubice byly řeky primárně překážkou při rozvoji a hrozbou v případě rozvodnění řek. Jelikož Poděbrady byly každoročně sužovány povodněmi, tudíž i pro toto město převažovaly negativní vlivy řeky nad pozitivními. Pro Nymburk, který byl původně založen jako vodní pevnost, měla později řeka zejména vliv na regulaci zástavby podél toku, tento vliv se v území uplatňuje i v dnešní době. Řeka, případně řeky byly v 1. polovině 20. století regulovány zejména z důvodu splavnění Labe a kvůli záplavám. Ve všech městech je také

patrný trend rozvoje na šachovnicovém půdorysu přibližně od období 1. republiky. Což neplatí pro historická jádra Kolína, Pardubic a Hradce, která byla založena na šachovnicovém půdorysu. Tyto dvě etapy růstu těchto měst jsou však z jejich půdorysů čitelné.

Co se týče rozvoje sledovaných měst v posledních letech, velká města jako Hradec a Pardubice se soustředí spíše na úpravu stávající zástavby, respektive na zastavování proluk. Aktuálně platný územní plán Hradce je v platnosti 20 let, avšak jím vymezené zastavitelné plochy nejsou dosud zastavěny. Návrh nového územního plánu přejímá některé plochy pro zastavění, u některých mění využití. Jsou zde v obou těchto plánech vymezeny rozsáhlé zastavitelné plochy pro komerční občanskou vybavenost a pro bydlení. Tyto plochy nebyly zastavěny po dobu uplynulých 20 let platnosti nynějšího územního plánu.

U Pardubic je patrná snaha o změnu využití ploch brownfieldů, jedná se zejména o změnu využití výrobních ploch na plochy pro komerční občanskou vybavenost či bydlení. Nicméně velká část vymezených ploch pro zastavění dlouhodobě zastavěna není. Zde se jedná zejména o plochy pro občanskou vybavenost a „příměstské bydlení“.

V územním plánu Kolína jsou vymezeny rozsáhlé plochy pro bydlení jak v rodinných, tak v bytových domech, a to zejména v periferních oblastech města, případně v přilehlých malých sídlech, která spadají pod Kolín. Tyto vymezené plochy nejsou dlouhodobě zastavovány, u některých může být problém v zastavění podmíněném vypracováním regulačního plánu či územní studie.

Poděbradský územní plán vymezuje zastavitelné plochy spíše v prolukách, ve většině se jedná o méně rozsáhlé plochy. Většina vymezených zastavitelných ploch je určena pro bydlení v rodinných domech. Největší plochou určenou k zastavění je zde plocha vymezená pro výrobu. V Poděbradech nejsou na rozdíl od ostatních měst vymezovány rozsáhlé zastavitelné plochy, které jsou přebírány novými územními plány beze změny, předchozí územní plán Poděbrad z roku 2017 sice vymezoval totožné plochy jako vymezuje stávající, ale z podkladové katastrální mapy lze vidět, že zejména parcely v zastavitelných plochách pro bydlení jsou oproti stavu z roku 2017 již rozděleny na jednotlivé parcely pro rodinné domy.

Aktuálně platný územní plán Mělníka je zpracován chaoticky a není z něj na první pohled patrné, které plochy jsou již zastavěné a které zastavitelné, čtení v něm bylo tedy velmi obtížné. Je zde vymezeno mnoho zastavitelných ploch pro bydlení, kde většina z nich nebyla realizována. Dále tento územní plán vymezil plochy pro komerční občanskou vybavenost,

kteřá se zde částečně realizovala. Zřejmě největším záměrem tohoto územního plánu byl obchvat města, který byl realizován v roce 2022.

V Nymburce se dlouhodobě nerealizuje rozsáhlé rozšíření průmyslové zóny a také rovněž rozsáhlé zastavění zastavitelných ploch určených k bydlení zejména v rodinných domech. Naopak se zde realizuje zástavba na menších zastavitelných plochách, které přímo navazují na již stávající zástavbu, v těchto případech se vždy jedná o plochy určené k bydlení většinou v rodinných domech, minoritní část je pak určena pro bydlení v domech bytových.

Celkově lze konstatovat, že Nymburk není ojedinělým případem města, kde se dlouhodobě nerealizuje zástavba na stále stejných zastavitelných plochách. Tato skutečnost může mít hned několik důvodů. Ať už je to jako u nymburské průmyslové zóny na severu tím, že se městu dlouhodobě nedaří prodat pozemky pro výstavbu výrobních hal a skladů zřejmě z důvodu velikostního omezení (město si nepřeje prodávat malé plochy). Nebo se může jednat o nedostatečnou základní občanskou vybavenost v zastavitelných oblastech pro bydlení, respektive v jejich blízkosti. Dále zde může být problém v podmínění zástavby na zastavitelných plochách vypracováním regulačního plánu či územní studie. Případně se může jednat o problémy spojené s majetkoprávními vztahy v zastavitelných plochách.

Důsledkem vymezování rozsáhlých zastavitelných ploch může být skutečnost, že se zastaví okraj zastavitelné plochy odlehlý od kompaktní zástavby města, případně se zastaví zastavitelná plocha situovaná daleko od městské kompaktní zástavby. Zastavěním těchto ploch může dojít k izolaci zástavby od města a s tím spojenou absencí základní občanské vybavenosti.

## 8. Závěr

Nymburk se dlouhodobě potýká s problémem nezastavení zastavitelných ploch, jak pro bydlení, tak pro průmysl. V územních plánech jsou vymezovány rozsáhlé zastavitelné plochy pro bydlení, ze kterých není v docházkové vzdálenosti dostupná základní občanská vybavenost, jako je například mateřská či základní škola. Dalším problémem je vytváření proluk v zástavbě města, které je zapříčiněno vymezováním rozsáhlých ploch, které nejsou podmíněny například etapizací, kdy by po etapách postupovala zástavba dál od města, takto vznikají soubory rodinných domů odtržené od kompaktní zástavby města.

Nymburk se vymezením rozsáhlých ploch jak pro bydlení, tak pro průmysl, zřejmě připravuje na příliv nových obyvatel. Nemyslí však na zajištění základní občanské vybavenosti, jejíž síť nijak výrazně nerozvíjí. Nereaguje odpovídajícím způsobem ani na vznik a růst obytných ploch na západě, které jsou od centra města odděleny bariérou místního nádraží a na ně navazující železniční trati. V reakci na dopravní přetížení historického centra města byl vymezen tzv. západní obchvat města, který však není nejvhodnějším řešením této výhledové situace. Vybudování této části obchvatu by nezaručilo místním obyvatelům kvalitnější život, jelikož by museli dojíždět za základní občanskou vybaveností, což je v této oblasti potenciálně největší problém, zároveň by obchvat mohl být problém z hlediska hluku pro obyvatele místních rodinných domů.

Řešením pro město by bylo vytvoření města krátkých vzdáleností, díky kterému by se vyřešil problém s nedostupnou občanskou vybaveností z rozvojových ploch. Přeměna na město krátkých vzdáleností by měla spočívat v zajištění husté sítě základní občanské vybavenosti dostupné zejména pěším způsobem a s tím související pěší prostupností města tak, aby nedocházelo k přehučení města automobilovou dopravou. Zároveň by bylo vhodné s využitím nástrojů územního plánování (zejména územního plánu, případně regulačního plánu, či jejich kombinace) etapizovat rozvoj města zejména v oblasti bydlení a zabezpečit pro jednotlivé etapy odpovídající dostupnou základní občanskou vybavenost.

Nymburk je historicky průmyslové město a tento trend zde pokračuje i dnes a s největší pravděpodobností bude pokračovat i nadále. Pro město tak bude klíčové zajistit využití průmyslových ploch firmami, které využijí lokální pracovní sílu a které budou vytvářet pracovní příležitosti především pro vysoce kvalifikované pracovníky. Rozvojem průmyslu s vysokou pracovní hustotou může dojít k redukcí potřebných zastavitelných ploch, a tudíž i ke snížení nároků na dopravní infrastrukturu.

# Zdroje

## Odborná literatura

- Benešová, M., Jakl, J., Toman, F., 2000: Salón republiky: moderní architektura Hradce Králové. Garamon, Hradec Králové, 119 s. ISBN 80- 902593-7-5.
- Divišová, J., 2011: Encyklopedie města Hradce Králové. 1. vyd. Garamon, Hradec Králové, 358 s. ISBN 978-80-86472-52-2.
- Falta, J., 2015: Souvislosti proměny barokní pevnosti v moderní město: Hradec Králové. Východočeské listy historické. Ústav historických věd PdF VŠP, 230 s.
- Jakl, J., 2005: Zmizelé Čechy: Hradec Králové. Paseka, Praha a Litomyšl, 60 s. ISBN 80-7185-723-8.
- Jouza, L., a kolektiv, 1999: Historie a současnost podnikání na Kolínsku. Městské knihy, Pardubice, 285 s.
- Kilián, J., 2007: Zmizelé Čechy – Mělník. Paseka, Praha, 72 s. ISBN 978-80-7185-847-8.
- Kilián, J., Bažant, Z., 2010: Mělník. Vyd. 1. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 438 s. ISBN 978-80-7422-029-6.
- Krátký, J., 1990: Urbanistická kompozice Hradce Králové. Pedagogická fakulta, Hradec Králové, 186 s.
- Kronus, J., 1998: 150 let rozvoje kolínského průmyslu. Městský úřad Kolín, Kolín, 164 s.
- Kubiček, A., Wirth, Z., 1939: Hradec Králové - město českých královen, město Ulrichovo. Spořitelna královéhradecká, Hradec Králové, 95 s.
- Kuča, K., 1997: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. II. díl, Libri, Praha, 938 s. ISBN 80-85983-14-1.
- Kuča, K., 2002: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. III. díl, Libri, Praha, 952 s. ISBN 80-85983-15-X.
- Kuča, K., 2001: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. IV. díl, Libri, Praha, 942 s. ISBN 978-80-85983-16-6.
- Kuča, K., 2002: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. V. díl, Libri, Praha, 672 s. ISBN 80-7277-039-X.

- Maier, K., Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938. Vyd. 1. Česká matice technická Academia, Praha, 374 s. ISBN 80-200-1245-1.
- Novotná, D., 2015: Pernštejnské Pardubice. Urbanismus a územní rozvoj, ročník XVIII, číslo 1/2015. S. 15-17.
- Panoch, P., 2015: Hradec Králové: průvodce po architektonických památkách od středověku do současnosti. Vydání první. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, 355 s. ISBN 978-80-7422-326-6.
- Potůček, J., 2009: Hradec Králové: architektura a urbanismus 1895-2009. Muzeum východních Čech ve spolupráci s vydavatelstvím Garamon, 152 s. ISBN 978-80- 86472-42-3.
- Purš, F., 2010: Náš Mělník: Listování jeho historií. Město Mělník, Mělník, 294 s. ISBN 978-80-254-7928-5.
- Škaloud, V., 1998: Starosta Hradce Králové František Ulrich. Vyd. 1. Gaudeamus, Hradec Králové, 138 s. ISBN 80-7041-494-4.
- Šmilauerová, E., 2002: Poděbrady v proměnách staletí I. díl (do roku 1850). Scriptorium, Dolní Břežany, 246 s. ISBN 978-80-86197-30-2.
- Šmilauerová, E., 2005: Poděbrady v proměnách staletí II. díl (1850-1948). Scriptorium, Dolní Břežany, 272 s. ISBN 80-86197-62-X.
- Vávra, J., 1888: Dějiny královského města Kolína nad Labem. Oddělení druhé od roku 1618 až po naše časy. J. L. Bayer, Kolín, 448 s.

### **Mapové zdroje a územní plány**

- Archiv – Geoprohlížeč, ©2022: Originální mapy stabilního katastru. (online) [cit.2022.09.20], dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.
- Klimeš, V., 1979: Územní plán Nymburk. Krajský projektový ústav Praha, Praha. „nepublikováno“. Dep.: Archiv Městského úřadu Nymburk.
- Koubek, P., 1993: Urbanistický rozbor. U24 s.r.o. Praha, Praha. „nepublikováno“. Dep.: Archiv Městského úřadu Nymburk.
- Koubek, P., 2004: Územní plán Nymburk. U24 s.r.o. Praha, Praha. „nepublikováno“. Dep.: Archiv Městského úřadu Nymburk.



Mapy.cz, ©2022: Ortofotomapa. (online) [cit.2022.09.20], dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=15.8149925&y=50.2137907&z=16&l=0>.

Městský úřad Hradec Králové, ©2022: Územní plán města Hradec Králové. (online) [cit.2022.8.23], dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/uzemni-plan-mesta-hradeckralove/d-55151>.

Městský úřad Kolín, ©2022: Územní plán města Kolín. (online) [cit.2022.10.22], dostupné z: <https://www.mukolin.cz/uzemni-plan-kolin/ds-1297/p1=18185>.

Městský úřad Mělník, ©2022: Územní plán města Mělník. (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: <https://m.melnik.cz/uzemni-plan-sidelniho-utvaru-melnik-uplne-zneni-po-zmene-c-16/d-2108>.

Městský úřad Nymburk, ©2022: Územní plán města Nymburk. (online) [cit.2022.10.26], dostupné z: <https://www.mesto-nymburk.cz/uplne-zneni-po-zmene-c-3/d-15846/p1=9485>

Městský úřad Pardubice, ©2022: Územní plán města Pardubice. (online) [cit.2022.09.24], dostupné z: <https://pardubice.eu/platny-uzemni-plan-mesta-pardubice>.

Městský úřad Poděbrady, ©2022: Územní plán města Poděbrady. (online) [cit.2022.10.03], dostupné z: <https://www.mesto-podebrady.cz/uplne-zneni-po-vydani-zmen-up-c-4-7-a-13/d-42435>

Žaluda, E., 2016: Územní plán Nymburk. ŽALUDA, projektová kancelář, Praha. „nepublikováno“. Dep.: Archiv Městského úřadu Nymburk.

### **Internetové zdroje**

Crystal Bohemia, ©2022: O nás. (online) [cit.2022.10.04], dostupné z: <https://www.crystal-bohemia.com/o-nas/>.

Cukrovary TTD, ©2016: Historie cukrovaru Mělník. (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: <http://www.cukrovarytttd.cz/vyroba/zavody/balici-centrum-melnik/historie-cukrovaru-melnik/>

Havránková, O., 2009: Poděbradská sklárna zahájila výrobu (online) [cit.2022.10.04], dostupné z: [https://nymbursky.denik.cz/zpravy\\_region/podebrady\\_sklarny20091021.html](https://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/podebrady_sklarny20091021.html).

- Lázně Poděbrady, ©2022: O nás. (online) [cit.2022.10.04], dostupné z: <https://www.lazne-podebrady.cz/o-nas>
- Městský úřad Mělník, ©2019: Historie města. (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: [https://melnik.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_ktg=1070&n=historie-mesta-melnika&defpc=1%3E%20](https://melnik.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_ktg=1070&n=historie-mesta-melnika&defpc=1%3E%20).
- Ministerstvo dopravy ČR, 2022: Druhá část obchvatu Mělníka je v provozu (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Druha-cast-obchvatu-Melnika-je-v-provozu,-ulevi-mi>.
- Parpedie, ©2018: Historie. (online) [cit.2022.09.24], dostupné z: <http://www.parpedie.cz/dleabecedy.php?rozc=historie>
- Poděbradka, ©2022: Historie značky. (online) [cit.2022.10.04], dostupné z: <https://www.podebradka.cz/>.
- Polabské mlékárny, a.s., ©2022: O nás. (online) [cit.2022.10.04], dostupné z: <https://www.polabske.cz/>.
- Turistické a informační centrum Mělník, ©2021: Stručná historie Mělníka. (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: <https://ticmelnik.cz/pamatky-a-zajimavosti/historie/strucna-historie-melnika/>
- Vodní hospodářství, ©2021: Historie a současnost Labsko-vltavské vodní cesty. (online) [cit.2022.10.21], dostupné z: <https://vodnihospodarstvi.cz/historie-a-soucasnost-labsko-vltavske-vodni-cesty/>
- Východočeské muzeum, ©2021: Pardubické parforsní hony. (online) [cit.2022.09.24], dostupné z: <https://www.vcm.cz/vystavy-a-expozice/archiv-vystav/archiv-vystav-expozic-2021/pardubicke-parforsni-hony/>

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Územní plán města Nymburk od V. Klimeše z roku 1979 (Klimeš, 1979) .....	29
Obrázek č. 2: Urbanistický rozbor z roku 1993 od P. Koubka (Koubek, 1993) .....	31
Obrázek č. 3: Územní plán z roku 2004 od P. Koubka (Koubek, 2004) .....	32
Obrázek č. 4: Územní plán z roku 2016 od E. Žaludy (Žaluda, 2016) .....	33
Obrázek č. 5: Územní plán po změně z roku 2021 od Archum Architekti (Městský úřad Nymburk, 2022).....	34
Obrázek č. 6 a 7: Sídliště Drahelice .....	38
Obrázek č. 8 a 9: Sídliště Jankovice .....	38
Obrázek č. 10 a 11: Zastavitelná plocha na východě u říčky Mrliny .....	39
Obrázek č. 12: Zastavitelná plocha na jihu Zálabí .....	39
Obrázek č. 13 a 14: Výstavba na zastavitelné ploše na severozápadě města u polikliniky .....	40
Obrázek č. 15: Soubor rodinných domů na západě města .....	41
Obrázek č. 16: Pohled na obchvat a město ze severu .....	41

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Urbanistické uspořádání

Příloha č. 2: Etapy vývoje zástavby a komunikací