



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ OD POČÁTKU 20. STOLETÍ PO SOUČASNOST

THE URBAN DEVELOPMENT OF THE CITY OF HRADEC KRÁLOVÉ THROUGHOUT 20TH
21ST CENTURY

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

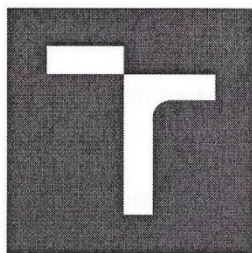
Klára Pavlásková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2017



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu Bakalářský studijní program
Studijní obor 3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student Klára Pavlásková
Název Urbanistický vývoj města Hradce Králové od počátku
20. století po současnost
Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Datum zadání 30. 11. 2016
Datum odevzdání 26. 5. 2017

V Brně dne 30. 11. 2016

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT



PODKLADY A LITERATURA

Územní plán města Hradec Králové

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consulinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Úvod

Stručný úvod do problematiky

Teoretická část

V teoretické části proveďte rešerše doporučené literatury a vypracujte podklady pro metodiku pro řešení bakalářské práce.

Cíl práce

Metodika řešení

Závěr

V závěru proveďte krátké shrnutí a jasně a přehledně deklarujte výsledky práce. Zhodnoťte jejich význam pro teorii a praxi.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte dle uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP)

Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná část VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).

2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).



Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Vedoucí bakalářské práce

Abstrakt

Bakalářská práce na téma Urbanistický vývoj města Hradce Králové ve 20. a 21. století se zabývá urbanistickým rozvojem města a jeho vzhledem. Je zde chronologicky představen postupný vývoj města v historických souvislostech a stručně zmiňuje nejdůležitější památky města. Práce popisuje současný stav území z hlediska jeho funkčního rozdělení. Shrnuje základní poznatky o městském urbanismu z dostupné literatury a aplikuje je na město Hradec Králové. Pomocí analýzy územně plánovacích dokumentů definuje problematické oblasti rozvoje města.

Klíčová slova

Hradec Králové, urbanismus, územní plánování, vývoj města, Jan Kotěra, Josef Gočár

Abstract:

The bachelor's thesis topic is urban development of Hradec Kralove city in 20th and 21st century. The thesis inquires into the city's growth, hence urban development, and appearance. It presents a chronological evolution in historical consequences and briefly highlights the most important sights. The thesis describes the current state of the area from its functional division point of view. It summarizes basic findings about urbanism from the available literature and applies these to the city of Hradec Kralove. It defines problematic areas of the city's development by analyzing territorial planning documents.

Keywords:

Hradec Králové, urbanism, town planning, development of town, Jan Kotěra, Josef Gočár

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE VŠKP

Klára Pavlásková *Urbanistický vývoj města Hradce Králové od počátku 20. století po současnost*. Brno, 2017. 68 s. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 23. 5. 2017

Klára Pavlásková
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za trpělivé a profesionální vedení a své rodině za vytrvalou podporu při studiích i mimo ně.

Obsah

1	Úvod.....	11
2	Základní informace	12
3	Historický vývoj města	13
3.1	Historie města do roku 1850	13
3.1.1	Věnné město.....	14
3.1.2	Husitské období	14
3.1.3	Třicetiletá válka.....	15
3.1.4	Výstavba barokní pevnosti	16
3.2	Zrušení pevnosti, zbourání hradeb, rozvoj.....	18
3.2.1	„Nenáviděná pevnost“	18
3.2.2	Rozvoj města.....	20
3.3	Po 1. Světové válce a období první republiky.....	26
3.3.1	Stavební rozvoj.....	27
3.4	Druhá světová válka a poválečné období.....	30
3.4.1	Stavební rozvoj během 2. Světové války.....	31
3.4.2	Panelová výstavba, 70. léta 20. století	34
3.5	Změny po roce 1989 – Současnost.....	35
4	Hradec Králové jako Salón republiky.....	37
5	Současné prostorové a funkční uspořádání města	38
5.1	Prostorové uspořádání města	39
5.2	Prostorové členění města	40
5.2.1	Historické centrum	40
5.2.2	Městská bloková zástavba	41
5.2.3	Městská vilová čtvrť	42
5.2.4	Sídlišť	42
5.2.5	Průmyslové areály a výrobní zóny.....	43
5.2.6	Původní vesnická oblast integrovaná do města.....	44
5.2.7	Rekreační zázemí města	44
5.3	Funkční uspořádání města.....	45
5.3.1	Občanské vybavení.....	46
5.3.2	Dopravní infrastruktura	47
5.3.3	Technická infrastruktura.....	50

5.3.4	Bydlení.....	51
5.4	Současné urbanistické problémy města.....	52
6	Územně plánovací dokumenty a jejich priority	52
6.1	Územně analytické podklady.....	53
6.2	Územní plán a další dokumenty.....	53
7	Hlavní oblasti zaměření územního rozvoje města Hradec Králové	55
7.1	Urbanismus a kvalita života ve městě.....	55
7.1.1	Třída Edvarda Beneše	56
7.1.2	Revitalizace městské části Kukleny.....	57
7.1.3	Rekonstrukce hotelu Černigov.....	58
7.1.4	Rekonstrukce všesportovního stadionu	59
7.2	Doprava	61
7.2.1	Napojení dálnice D11 na Hradec Králové.....	61
7.2.2	Výhledový návrh tramtrain.....	62
8	Závěr	63
9	Seznam použitých zdrojů.....	65
10	Seznam obrázků.....	69

1 Úvod

Cílem práce je popis urbanistického a architektonického vývoje města Hradec Králové ve 20. a 21. století. Práce se snaží nastínit dopady historického vývoje města na jeho současný stav. Toto téma je unikátní obzvláště kvůli historické etapě, kdy bylo město kompletně přestavěno na pevnost. Dále je věnována pozornost územnímu plánování města s vyhlídkami tohoto plánování do blízké budoucnosti.

Vývoj města Hradec Králové byl ovlivněn především jeho strategickým umístěním. Město bylo napříč historií obsazováno různými panovníky či náboženskými skupinami a v důsledku toho bylo bořeno a přestavováno, pokaždé v jiném období a pod jiným slohem. „*Ve všech obdobích se přitom ve městě objevily stavby nejvyšší kvality a Hradec tak tvoří ojedinělý soubor objektů nejrůznějšího stáří.*“ [1, s. 7] Za období Třicetileté války bylo město přestavěno na pevnost, kterou zůstalo až do druhé poloviny 19. století, čímž bylo zabráněno jeho rozvoji. Současnou podobu města tak ovlivnily práce především ve 20. a 21. století, které jsou hlavním těžištěm této práce.

Pro dosažení cíle jsou zpracovány nejprve základní informace, poté načrtnut historický vývoj, vysvětlení přízviska Salón republiky, současný stav města a nakonec řešené oblasti. V první kapitole jsou uvedeny základní informace o městě, jeho poloha, počet obyvatel a územní dělení. Popisu historického vývoje města od jeho založení po současnost je věnována druhá kapitola. Jsou zde vyzdvíženy hlavní milníky, které ovlivnily průběh vývoje města. Třetí kapitola nastiňuje důvod, proč město dostalo přízvisko Salón republiky. Kapitola čtvrtá se zabývá současným stavem, ukazuje prostorové uspořádání a členění města a dále pak funkční uspořádání, tedy veřejnou, dopravní, technickou a sociální infrastrukturu. V závěru této kapitoly jsou pak popsány současné urbanistické problémy města, které vychází z těchto složek.

Pátá kapitola se zabývá na stávající územně plánovací dokumenty města, jedná se zde o analytické podklady, samotný územní plán a strategický plán. V poslední kapitole jsou uvedeny příklady rozvojových ploch, které jsou v dnešní době řešeny a realizovány nebo mají být realizovány v blízké budoucnosti.

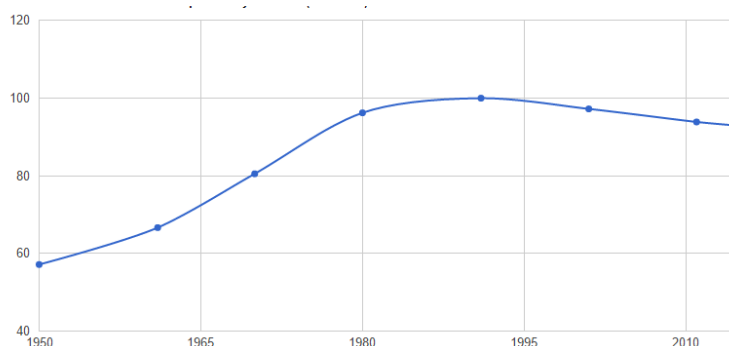
2 Základní informace

Město Hradec Králové se nachází ve východních Čechách, na soutoku řek Labe a Orlice. Je tvořeno přirozeně rovinným terénem díky své poloze na Východolabské tabuli.



Obrázek 1: Umístění Královehradeckého kraje v rámci ČR¹

Rozkládá se na málo členitém, převážně rovinném terénu s průměrnou nadmořskou výškou 235 m. n. m. Na severozápadě obklopuje město nízká zalesněná pahorkatina a na jihovýchodě je město lemováno výrazným masívem s nejvyšším bodem kopec Sv. Jána a rozsáhlým komplexem Novohradských lesů. Město je umístěno v Polabské nížině a je situováno na soutoku dvou hlavních řek Labe a Orlice. Území je díky kvalitní půdě hojně využito pro zemědělství. Hradec Králové je statutárním městem, svou velikostí i významem se řadí mezi nejdůležitější centra osídlení v České republice. Správní obvod města Hradec Králové jako Obce s rozšířenou působností představuje 81 obcí a jako obce s pověřeným obecním úřadem 39 obcí. Správní území města má rozlohu 105,6 km² a je rozdělené na 21 katastrálních území. Ve městě žilo k 1. 1. 2016 celkem 92 891 obyvatel, z toho 47 % mužů a 53 % žen. Hustota obyvatel je 880 obyvatel na kilometr čtvereční. [2]



Obrázek 2: Vývoj počtu obyvatel Města Hradec Králové (v tisících)²

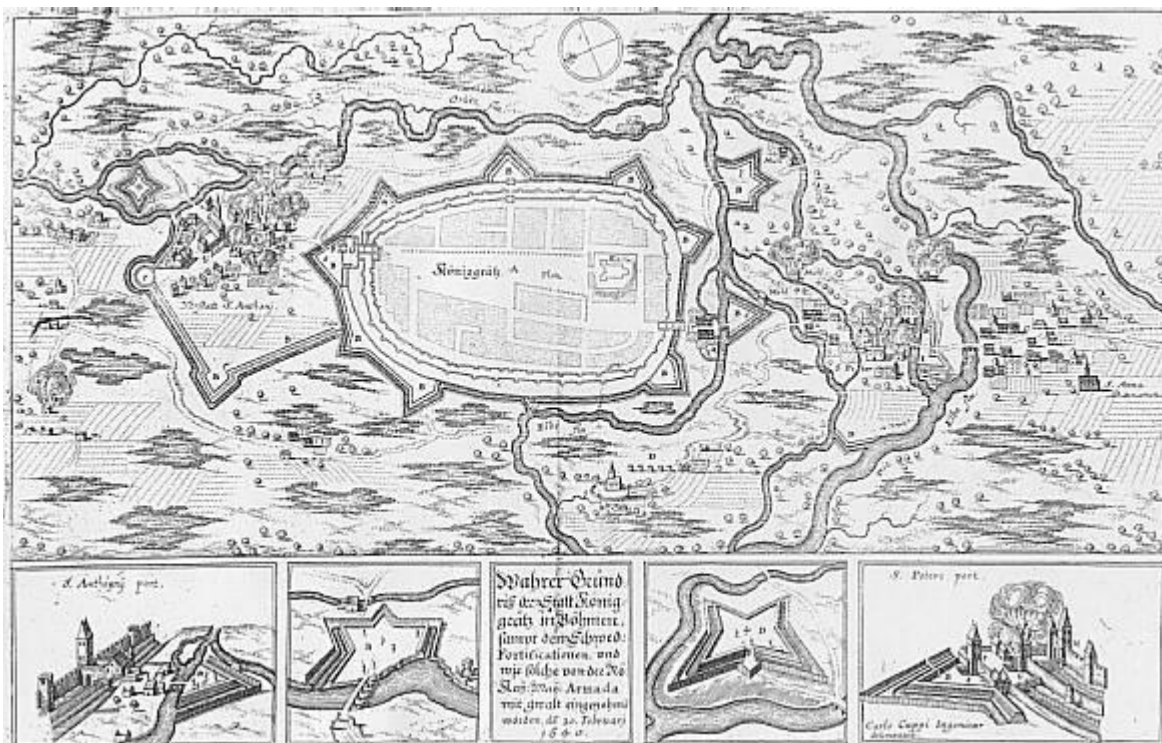
¹ Wikipedia [online]. 2017 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Kr%C3%A1lov%C3%A9hradeck%C3%BD_kraj

Město je součástí sdružení Královská věnná města, které vzniklo za účelem společných aktivit v oblasti cestovního ruchu. Jde o uzavřené sdružení 9 královských věnných měst, mezi ně dále patří například Trutnov, Mělník, Chrudim nebo Polička. [3]

3 Historický vývoj města

3.1 Historie města do roku 1850

Královehradecko i Hradec Králové samotný mají dlouhou a pozoruhodnou minulost. Archeologické nálezy a vykopávky dokládají, že oblast byla osídlena již v období před několika desítkami tisíciletí. V ranném středověku, na návrší u soutoku řek Labe a Orlice, byl Hradec Králové nejdříve jako mohutné slovanské hradiště, které se postupně stávalo nejen právním centrem severovýchodních Čech, ale také sídlem vyšší vrstvy. Hradiště bylo opevněno valem kolem celého obvodu návrší o rozloze 12 ha. Svým rozsahem tedy spadal mezi velká hradiště. Postupem času na přelomu 12. a 13. století se hradiště s okolními sídlišti začalo měnit v město. První písemná zmínka o Hradci Králové jako o městě je v listině krále Přemysla Otakara I., ta pochází z roku 1225 a je dochovaná dodnes. Na základě tohoto přímého důkazu se řadí Hradec Králové mezi nejstarší města v Čechách. [4][5][6][7]



Obrázek 3: Mapa města z roku 1640 [5]

² Population.city [online]. 2015 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: <http://populace.population.city/ceska-republika/hradec-kralove/>

„Hlavní rysy urbanistického uspořádání aglomerace se na přelomu 12. a 13. století zřejmě výrazněji nelišily od situace známé z plánů 18. století. Zástavba se rozkládala zejména podél dálkových cest i některých místních spojnic.“ [8, s. 268]

Období rozvoje a prosperity Hradce Králové ale nikdy nebylo moc dlouhé. Území bylo často sužováno nejen boji a válkami, ale také živelnými pohromami, jako byly například povodně a požáry. Tyto události měly rozsáhlé následky a obyvatelé se z nich pokaždé velice dlouho vzpamatovávali. [5]

3.1.1 Věnné město

Osudový význam pro vývoj městského osídlení mělo 13. století, kdy se za Přemysla Otakara I. roku 1225 stal hrad s tržním předhradím svobodným královským městem. Ještě ve 13. století zde byl postaven gotický královský hrad, kde často přebývali čeští panovníci. Ve 14. století se stal Hradec Králové věnným městem českých královen. Město ustanovil Václav II. za část věna českým královnám, které zde na hradě žily jako vdovy. Hradec Králové jako věnné město bylo rozlohou největší, nejlidnatější a ekonomicky nejsilnější. Zalíbení v něm našly především královny Eliška Rejčka a Eliška Pomořanská, které zde později žily. Tyto panovnice pozitivně ovlivnily urbanistický rozvoj města a díky nim se v názvu města objevil přívlastek Králové. *„Je staročeským zpodstatněným adjektivem králová (královna)“.* [8, s. 377]

Období úspěchu se střídalo s obdobím pohrom, které byly vyvolány buď přírodními živly nebo různými epidemiemi. Rozsáhlé požáry, které opakovaně pustošily město, ovlivnily jeho gotickou podobu. Už ke konci 14. století zde převládaly jednopatrové domy z cihel a kamene s klenutými prostory, s podloubím a hlubokými sklepy. Nejvýznamnější stavbou této doby se stal katedrální chrám sv. Ducha. Jde o stavbu gotického slohu, která se stala dominantou velkého náměstí a tvoří dodnes součást královehradeckého panoramatu. Založení chrámu je připisováno české královně Elišce Rejčce. *„Kromě centra se stavělo i na předměstích, kde vyrostly kostely, kláštery a špitály. Svou rozlohou, majetkem, počtem domů a obyvatel, i svými právy a významem patřilo tehdy město Hradec k největším a nejvýznamnějším v českém království.“* [7, s. 6]

3.1.2 Husitské období

„Vzhled jádra města kolem roku 1400 se v hrubých rysech příliš nelišil od současného stavu v 21. století. Přirozeným středem byl již tehdy rynek zhruba trojúhelníkovitého půdorysu, dnešní Velké náměstí, obklopený zástavbou, jež byla na jihu vymezena hranou návrší s hradební linií.“ [9, s. 39]

Okolo centra se v tzv. podměstích rozkládaly další části města. Právě k tehdejšímu hradeckému panství patřila i celá řada okolních vesnic, pozemky různého využití a lesy. Díky své rozloze a skladbě pozemků se město řadilo mezi nejbohatší

v Čechách. Hradec Králové byl do značné míry samostatný a v rozmezí 13. a 15. století patřil mezi nejvíce osídlená města, což mohlo být jedním z podnětů, proč si ho husité vybrali za svůj cíl. Získali tak po jeho dobytí v roce 1420 velmi silnou základnu a Hradec Králové se stal „střediskem husitského hnutí ve východních Čechách“. [10, s. 33] Město se od této doby začalo aktivně podílet na nájezdech a husitských výpravách, hostilo Jana Žižku z Trocnova, jehož ostatky zde byly později uloženy. Z jednoho pohledu slavné období v historii města však znamenala zastavení jeho rozvoje. Destruktivní tažení husitů a opakované požáry byly podnětem pro pozdně gotickou přestavbu města, která se však zaobírala pouze opravami poškozených budov a rozšíření a zdokonalení opevnění města. [8]

Následující období se neslo v duchu odstraňování škod, opravných prací a rekonstrukcí. V 16. století město zaznamenalo opětovný rozkvět, byla zahájena renesanční přestavba a většina města musela být opravena. Vzhledem k tomu, že více než boji, bylo město poznamenáno požáry, bylo nutné vyřešit zásobování města vodou tak, aby byl dostatek pitné vody i vody k hašení. Také byla postavena nejvyšší dominanta města Bílá věž. Jedná se o více než sedmdesát metrů vysokou zvonici a strážní věž, která byla postavena v letech 1574-1596 z velice světlého pískovce. [6] [8]



Obrázek 4: Bílá věž

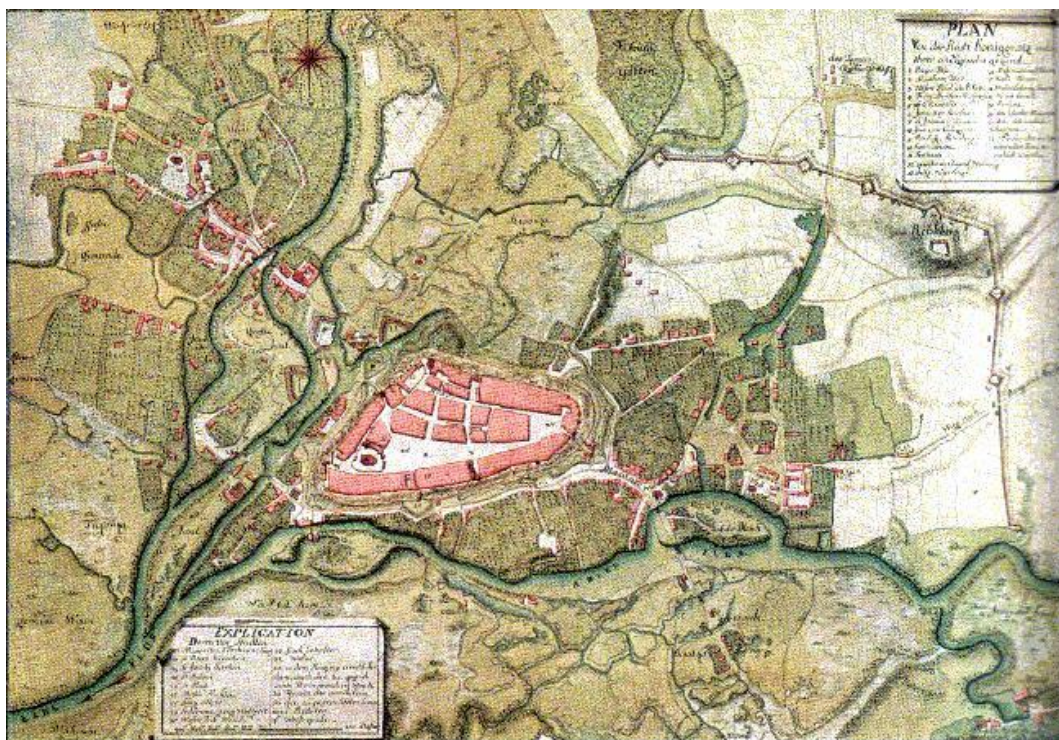
3.1.3 Třicetiletá válka

V období třicetileté války bylo město těžce zasaženo válčením, což způsobilo nemalé škody. Na konci války roku 1639 obsadilo město švédské vojsko. Město dostalo nové a lepší opevnění, bohužel celá předměstí byla stržena. „Hradec Králové byl téměř zbořen a vylidněn, jeho dosavadní postavení v Českém království bylo navždy ztraceno.“ [7, s. 8]

Následně město osídlil jezuitský řád, který podporoval rekatolizaci země a hlásal katolickou víru. Toto období je řadou autorů, zabývajících se tématem historického rozvoje města Hradec Králové, chápáno a vnímáno rozdílně. První skupina odborné veřejnosti hodnotí toto období jako nový rozkvět a vzpamatování se z důsledků třicetileté války. „*Stavební aktivity jezuitů a královehradeckého biskupství vtiskly městské siluetě novou monumentalitu, měly však za následek porušení středověkého půdorysného rozvrhu města.*“ [7, s. 9] Druhá část tuto dobu vnímá spíš negativně. Působnost jezuitů ve městě také souvisí kupříkladu se zabavováním nekatolické literatury. V 2. polovině 17. století začíná v Hradci Králové barokní přestavba a výstavba, která přinese městu mnoho významných budov a památek. [7]

3.1.4 Výstavba barokní pevnosti

Dalším důležitým milníkem v historii města Hradec Králové jsou události, které začaly roku 1740 dosazením Marie Terezie na rakouský trůn a Fridricha II. na pruský trůn. Následovala sedmiletá válka o rakouské dědictví (1756-1763). Zde se ukázala strategická poloha města při obraně země. Tento fakt vedl k myšlence vybudovat z Hradce Králové silný obranný bod. V tehdejší době byla ve hře o vybudování moderní a komplexní pevnosti ještě obec Ples (dnes známá jako pevnost Josefov), avšak císař Josef II. nakonec rozhodl pro Hradec Králové. „*Dne 25. února obdržela úřední rozhodnutí gubernia o prohlášení města pevností, s tím, že již následujícího měsíce budou započaty přípravné práce.*“ [11, s. 9] Toto rozhodnutí bylo osudným pro další rozvoj města. [9] [11]



Obrázek 5: Hradec Králové před výstavbou pevnosti roku 1736 [5]

Město bylo opevněno po celou dobu svého trvání, ale teprve rozhodnutím císaře Josefa II. vzniklo opevnění, které změnilo zcela nejen vzhled města, ale i jeho blízké okolí. Budování vojenské pevnosti trvalo téměř 25 let, na svou dobu se jednalo o technicky kvalitní dílo, které se vystavělo ve dvou etapách. Během první z nich byla srovnána se zemí okolní předměstí a byly provedeny základní zemní opevňovací práce. Tehdejší projektanti nekladli velký důraz na historický význam a tak bylo obětováno i několik hodnotných objektů z období středověku a baroka, včetně několika kostelů. Hradec Králové tak přišel o značné množství historicky i umělecky cenných památek. Druhá etapa byla fází výstavby. „Zhruba uprostřed města zvolil základní bod, z něhož vedl 8 paprsků, jež určily hroty osmi bastionů.“ [12, s. 504] Demolici uniklo pouze vnitřní město, a to díky své vyvýšené poloze a rysům pevnostní architektury. Pevnost dále ovlivnila i krajinu kolem celého města, veškeré vyvýšeniny byly rozkopány a zemina byla využita pro vyrovnání nebo pro zvýšení terénu při výstavbě valů a hradeb. Upravena byla i koryta obou řek a jejich tok byl regulován a přesměrován tak, aby mohly být i řeky využity jako obrana města. Výsledkem byla možnost zatopení okolí města v případě hrozícího nebezpečí. [5] [13]

Uvnitř hradeb a okolo nich byla postavena spousta vojenských budov a jejich zařízení. O veškerém dění ve městě rozhodovala armáda s velitelem pevnosti v čele. Velký dopad to mělo i na obyvatele města, ti se během krátké doby museli ze zrušených předměstí přestěhovat za ochranné pásmo pevnosti do nově vzniklých obcí, které byly pro tento účel nově založeny, jedná se například o nynější části města Nový Hradec Králové, Kukleny a Svobodné Dvory. [13]



Obrázek 6: Půdorys pevnosti [13]

Jak je vidět na obrázku „nové opevnění vzniklo na půdorysu ne zcela pravidelného osmiúhelníku s bastiony³, raveliny⁴ a krytou cestou se shromaždišti. Do pevnosti vedly tři brány – Pražská, Slezská a Moravská“. [13, s. 19]

V první polovině 19. století nebyly stavěny žádné nové stavby, za dobu pevnosti se podařilo jich postavit prakticky pouze několik. Nejvýznamnější je schodiště Bono Publico, které navrhl vojenský inženýr J. Lauer. Toto schodiště je po celé své délce kryté a tvoří tunel a zkratku přímo do historického jádra města. Schodiště do dnes spojuje Komenského třídu s Velkým náměstím. Původně toto schodiště vzniklo pro rychlejší a jednodušší přístup k jezdeckým a pěchotním kasárnám v místě bývalé rybářské stezky. Jednotlivé schody jsou vyrobeny z dubových fošen a nad schodištěm jsou tři věžičky, které svými kopulemi osvětlují celý vnitřní prostor. [5]



Obrázek 7: Schodiště Bono Publico

Zákaz nové výstavby na území pevnosti a jejím okolí zastavil rozvoj města na více než sto let. S odstupem času se však ukázaly i příznivé důsledky tohoto rozhodnutí. Kvůli ochrannému pásmu pevnosti musely být vznikající průmysl a železniční trať situovány vně za tyto hranice a tím nekomplikovaly budoucí plánovitý rozvoj Hradce Králové. [5]

3.2 Zrušení pevnosti, zbourání hradeb, rozvoj

Výrazné změny a budoucí rozvoj města započal rok 1850, kdy se začalo jednat o zrušení pevnosti a odkupu pozemků od armádního držení. [8]

3.2.1 „Nenáviděná pevnost“

Roku 1850 bylo město Hradec Králové prohlášeno za samostatné a bylo zbaveno vrchnostenské kontroly. Okolní předměstské obce se administrativně oddělily a od té doby se tyto obce téměř sto let rozvíjely samostatně, zcela nezávisle, bez ohledu na celkový další rozvoj pozdějšího Velkého Hradce Králové. I přes toto prohlášení

³ Část opevnění vystupující mimo samotnou hradbu.

⁴ Samostatná, úhelníková pevnůstka v hradebním příkopu.

se musela dodržovat určitá pravidla výstavby, jako například respektovat ochranné pásmo pevnosti. [8]

Původní městský útvar o rozloze asi 50 kilometrů čtverečních, který byl tvořen patnácti městskými částmi, se rozpadl a od této chvíli mluvíme o Hradci Králové zejména ve smyslu města obehnaného hradbami o rozloze pouhých čtyř kilometrů čtverečních. Nové uspořádání oslabilo postavení Hradce Králové vzhledem ke konkurenčním městům, jako jsou Pardubice nebo Chrudim. [7]

Dalším mezníkem se stal rok 1858, kdy byl zrušen pevnostní status města a zároveň odvolán zákaz výstavby v pevnostním obvodu. Do poloviny 80. let tak vznikaly důležité veřejné stavby, které podmiňovaly k dalšímu hospodářskému a kulturnímu rozkvětu města. Situování staveb bylo ovlivněno stísněnými poměry a omezenými prostory, proto se obyvatelé museli smířit pouze s nezbytným vybavením. [7]

Ač byla Královehradecká pevnost unikátním dílem z pohledu jak architektonického, tak technického i historického, svůj účel vojenského poslání nikdy neplnila. Několikrát byla pouze válečně vyzbrojena. Všechny boje této doby se opevněnému městu jednoduše vyhnuly. V průběhu jedné z největších bitev, která se odehrála u nedalekého Chlumu roku 1866 se připravená pevnost taktéž neuplatnila, samotná pruská vojska se pevnosti vyhnula. Po bitvě u Chlumu se pevnost začala jevit jako zbytečná a strategicky již bezcenná. [5]

Žádost obce o zrušení pevnosti přišla až roku 1880, svůj požadavek odůvodnila především nutností a důležitostí dalšího rozvoje města, který si žádala doba. Byla zvolena pevnostní komise jejímiž členy byli purkmistr Karel Collino, Vilém Waldek a dr. Chmelenský, kteří měli reprezentovat a hájit zájmy města. [7]

Pevnostní komise začala vyjednávat s armádou o odkoupení pozemků, objektů a také odhadovat náklady na boření valů. Započalo řešení dalšího problému a to celkový odhad pozemků, objektů a odhad nákladů na boření valů. Armáda, se kterou pevnostní komise vyjednávala, provedla odhad a obci byla účtována příliš vysoká cena. S tím však pevnostní komise nesouhlasila a následovala dlouhá a úporná jednání, kde se snažily o dohodu obě strany. [7]

Nakonec se povedlo dojít k oboustranné dohodě a 18. července roku 1882 byl Hradec Králové prohlášen za otevřené město. 4. října téhož roku bylo započato zkušební odstraňování hradeb, které bylo zahájeno jako oslava odproštění se od dlouholetého omezení. Město tak chtělo zjistit skutečné náklady a na tomto základě určit kupní cenu všech pozemků a prací. K tomuto bylo nutno ještě přičíst cenu za výstavbu nových kasáren, které chtěla armáda jako kompenzaci za ztracené prostory. [7]

Výsledkem byla transakční smlouva, která byla podepsána 6. dubna 1893. Dalším rokem byly obnoveny bourací práce, které se táhly až do třicátých let 20. století, kdy byla likvidace pevnosti ukončena. Materiál, který byl získán rozebíráním pevnosti a valů byl využit při výstavbě nových budov a cest. [11]

3.2.2 Rozvoj města

Již v roce 1882 při vyjednávání o brzkém zrušení pevnosti si zástupci města uvědomili, že „*bez předem stanoveného plánu by mohl nastat živelný a chaotický rozvoj.*“ [11, s. 11] Proto byla vypsána soutěž o první regulační plán města. Byl to důležitý počátek „*u nás jinak nezvyklý a do nejnovější doby většinou opomíjený.*“ [11, s. 12] [11]

3.2.2.1 První regulační plán

Soutěž o první regulační plán města byla vypsána roku 1884, šlo tedy o stejný rok, kdy byla formálně pevnost zrušena. Jednalo se o mezinárodní urbanistickou soutěž, oznámení a podmínky byly publikovány i v zahraničních časopisech. Plán měl vyřešit území o rozloze 169 hektarů. Jednalo se o pozemky bývalého pevnostního předpolí, tedy o volné plochy. Byly sestaveny i podmínky, podle kterých muselo být zachováno původní centrum města, stávající komunikace a kanalizační síť. Město mělo být nadále rozvrženo do funkčních zón (obytných, obchodních, průmyslových a veřejných ploch s městskou zelení). [11]

Do soutěže se přihlásilo sedm týmů, z nichž ani jeden nesplnil očekávání městských představitelů a proto nebylo uděleno první místo. Nejvyšší cenu si odnesl návrh pražské projekční kanceláře Josefa Reitera a Aloise Štěpána. Tento návrh a spolu s dalšíma dvěma byly odkoupeny a použity jako podklad pro další návrh regulačních plánů. Na tomto základě v letech 1887-1890 ing. Josef Zámečník z městské technické kanceláře vypracoval 1. Regulační plán města. [5] [11]



Obrázek 8: Regulační plán 1890 J. Zámečnick [11]

„Značně se již odlišuje od vítězného návrhu v půdorysné osnově, funkčním členění ploch a v prostorovém pojetí, zvláště na pravém břehu Labe.“ [5, s. 18] Návrh splňuje výše uvedené požadavky, byly zachovány stávající komunikace, pevnostní mosty přes Labe a Orlici i stromové aleje, které pocházely z doby pevnosti a jsou začleněny do nové uliční sítě. Autor také navrhl vnitřní okruh a spolu s dalšími navazujícími radiálami vytvořil základ pro budoucí vybudování radiálně okružního systému. Podle některých zastupitelů šlo až o příliš velkorysý návrh, hlavně co se týkalo šířek ulic, velikosti náměstí a dalších veřejných prostranství. V prosazení regulačního plánu mu pomáhal L. J. Pospíšil. „Své střetnutí s lidskou omezeností a maloměstskými názory tehdy vyhrál a schválením regulačního plánu otevřel cestu k novodobému rozvoji Hradce.“ [5, s. 19] [5]

3.2.2.2 Nová výstavba, začátek 20. století

Začátek století byl pro Hradec Králové spíše předpřípravou budoucího rozvoje. Nejprve byla zbourána pevnost a následně se začaly rehabilitovat získané

pozemky. Začala probíhat nová výstavba, která se držela prvního regulačního plánu z roku 1890, ten ovšem prošel ještě několika změnami, kde kupříkladu byl rozšířen o Pospíšilovu třídu. Jedná se o ulici, která jde severovýchodním směrem od středu města. Stavěly se nové objekty, nové obytné i veřejné budovy, komunikace a inženýrské sítě a především kanalizace. [5]

Překážkou rozvoje se staly obě řeky, které v dobách pevnosti měly posloužit jako vodní obrana před nepřáteli. Teď bylo potřebné zajistit okolí obou řek tak, aby se řeky nerozlévaly a nezaplavovaly město. Proto bylo rozhodnuto o rozsáhlé regulaci Labe a Orlice. Regulace trvala několik let, s ní se na řece Labi vystavěl nový jez s hydroelektrárnou. Tuto stavbu navrhl architekt Ing. František Sander v secesním stylu. „Patří k nejkrásnějším příkladům industriální architektury na našem území a stal se jednou z dominant města.“ [1, s. 28] [5]



Obrázek 9: Vodárna a elektrárna

Do role starosty byl nově zvolen mladý právník František Ulrich⁵, který navázal v naplnění odkazu Ladislava Jana Pospíšila a pokračoval v postupné demolicí

⁵ František Ulrich

Narozen 6. února 1859 v Hradci Králové, absolvent právnické fakulty pražské univerzity a doktor obojího práva. Věnoval se psaní básní a byl redaktorem almanachu Máj. Roku 1889 se stal členem městského zastupitelstva a roku 1893 vstoupil do městské rady. Jde o jednu z nejvýraznějších osobností, která působila ve vývoji města Hradec Králové. Díky němu se město po zbourání hradeb rozvíjelo podle přesného plánu a vize. Do své funkce starosty byl později zvolen ještě osmkrát a působil tak zde zhruba 35 let. Do města přizval významné architekty Jana Kotěru, Františka Sandera, Josefa Gočára a mnoho dalších významných jmen, které se významně podílely na rozvoji města. Sám se zasadil o stavbu několika významných budov, jako například muzeum, obchodní akademie nebo Rašínovo gymnázium. [1]

pevnosti. „*Jméno Františka Ulricha nemůžeme pominout, kdykoli se zmíníme o královehradecké městské správě, urbanistickém rozvoji, kulturním životě*“ [7, s. 23] a dalších oblastech. [4]

Výstavba byla zahájena postupně podle schváleného regulačního plánu. Začalo se tam, kde již byly hradby strženy, což bylo nejprve v západní a východní části bývalé pevnosti. Regulační plán byl městskou technickou kanceláří rozpracován podrobněji. Jednotlivé bloky byly označeny abecedně písmeny a k parcelám byly přiděleny podrobná pravidla zástavby. Byly stavěny nejen obytné domy, ale také veřejné budovy. Mezi nejvýznamnější z této doby patří: [7]

- Umělecká škola zámečnictví (T. Suhrada, 1892-1893)
- Adalbertinum (F. Hellmann, 1895-1897)
- Obecné a měšťanské školy (T. Suhrada, 1896-1899)
- Grandhotel (V. Weinhengst, 1897)
- Klášter Notre Dame (V. Weinhengst, 1899-1901)
- Rudolfinum (A. Jeličkovský, 1901-1902)
- Židovská synagoga (V. Weinzettel, 1904-1905)
- Borromeum (V. Weinhengst, 1900-1902)
- Národní banka (V. Nekvasil, 1904-1905)
- Evangelický kostel (O. Liska, 1912)



Obrázek 10: Borromeum a Židovská synagoga

F. Ulrich se sám podílel při tvorbě města, proto není divu, že se v novém vzhledu města promítl jeho osobitý vkus. Zpočátku našel zalíbení ve stylu historismu. Změna přišla, až když oslovil mladého architekta Jana Kotěru⁶, který výrazně

⁶ Jan Kotěra

Narozen 18. 12. 1871 v Brně. Vystudoval stavební školu v Plzni a Akademii výtvarných umění ve Vídni u architekta O. Wagnera. Od roku 1910 působil jako profesor na pražské Akademii výtvarných umění. Jan Kotěra byl mezinárodní architekt a vůdčí osobnost české moderní architektury. „Pozdější Kotěrovy stavby sledují ryzí účelnost, mají vždy vysokou výtvarnou kvalitu s rysy vzrůsnosti až monumentality.“ [14]

ovlivnil architekturu města a ovlivnil další generaci architektů tvořících v Hradci Králové. První dílo, které bylo realizováno J. Kotěrou, byl secesní. Při výstavbě soukromých staveb však měl stále úspěch především historismus. Díky tomu můžeme ve městě najít rozmanitý ráz staveb. [7] [11]

Prvním Kotěrovým dílem v Hradci Králové byl Okresní dům postavený roku 1904. S tím přinesl do města nový architektonický sloh: secese. Další stavby v secesním slohu jsou například obchodní akademie na náměstí Svobody (dnes Univerzita Hradec Králové) nebo dále kostel českobratrské církve evangelické od architekta O. Lisky. „Kotěrova tvorba vyvrcholila projektem dnešního Muzea východních Čech v Hradci Králové, ve kterém se secese prolíná s prvky české moderny.“ [15, s. 18] Muzeum se stalo jednou z dominant města a také příkladem pro další tvorbu a směr. Jde o jednu z nejvýznamnějších staveb moderní architektury na našem území a národní kulturní památku. [1]



Obrázek 11: Okresní dům a Muzeum

Roku 1905 přišel do Hradce Králové Josef Gočár⁷, tehdy byl ještě Kotěrovým žákem. Prvním jeho úkolem bylo vyřešit stavbu obytného domu v dnešní ulici Bratří Čapků. Jeho trvalejší spolupráce na rozvoji města však začala o něco později, když ho roku 1908 F. Ulrich vyzval k vypracování schodiště u kostela Nanebevzetí Panny Marie

⁷ Josef Gočár

Narozen 13. 3. 1880 v Semíně u Přelouče. Vystudoval průmyslovou školu v Praze a Uměleckoprůmyslovou školu v Praze pod Janem Kotěrou. Po ukončení studií dále pracoval v ateliéru Jana Kotěry. Jeho profesní činnost byla velice bohatá, stal se předsedou Skupiny výtvarných umělců, je jedním ze zakladatelů Pražské umělecké dílny. Po smrti svého učitele zaujal jeho místo jako profesor architektury na Akademii výtvarných umění v Praze, kde se později stal rektorem školy. Publikoval odborných časopisech a účastnil se architektonických soutěží, které se svými návrhy často vyhrával. „Josef Gočár patří k nejvýznamnějším českým architektům první poloviny 20. století. Jeho dílo je veskrze původní, nepodléhá vlivu historismu 19. století ani suchému funkcionalistickému racionalismu. Je výtvarně citlivé a funkčně dokonalé.“ (DVOŘÁK) Většina jeho prací byla realizována v Praze a právě v Hradci Králové, kde velkou zásluhu na urbanistickém konceptu města. [1]

na místě zbořené věže Kropáčky. Schodiště propojilo historickou část města s obvodovou komunikací pod ním. V tento rok také započal působit jako samostatný architekt. [11]



Obrázek 12: Gočárovo schodiště

3.2.2.3 Druhý Regulační plán

Představitelé města v čele se starostou F. Ulrichem dbali na to, aby byl regulační plán během rozvoje aktualizován a splňoval s nimi linoucí se požadavky. Díky tomu probíhal vývoj města bez větších komplikací. (POTŮČEK 2009) Vzhledem k zrychlujícímu se tempu rozvoje bylo zřetelné, že pro další rozvoj byl již regulační plán nedostatečující, proto došlo roku 1909 k vypsání nové veřejné soutěže o nový regulační plán z podnětu tehdejšího starosty F. Ulricha. Bylo třeba vyřešit nejen prostory pevnostního katastru města, ale také přilehlých částí - místa dnešních předměstí Věkoše, Pražské předměstí, Třebeš, Nový Hradec Králové a Malšovice. První cenu získali za svůj návrh architekti V. Zákrejs, J. Šejna a V. Rejchl, druhé místo obsadili O. Liska a O. Klumpar. Návrh oceněný prvním místem využil radiálně okružního systému a bohatě využil zeleně pro městské třídy a parky. [5]

Definitivní návrh byl svěřen zástupcům prvních dvou návrhů O. Liskovi a V. Rejchovi. Byly zde spojeny a zpracovány hlavní myšlenky obou. V návrhu jsou naznačeny funkční zóny a vymezeny plochy pro činžovní domy a obchodní domy, vilové čtvrti, dělnické kolonie, tovární čtvrti, lesy, parky, a vodní plochy. Je využit radiálně okružní systém a dále respektována půdorysná stopa pevnosti. Návrh se také zabýval myšlenkou splavnění Labe až do Jaroměře. Předjímal projektovaný plavební kanál s přístavištěm. Zeleň byla zahrnuta do návrhu formou alejí, hlavně podél vodních toků a městských komunikací, v jednotlivých čtvrtích byly navrženy veřejné sady. [7]



Obrázek 13: Regulační plán O. Lisky a V. Rejchla [5]

Nový regulační plán s sebou přinesl také nové a přísnější podmínky pro stavbu nových budov. Tím se mělo dosáhnout nejen vyšší architektonické a umělecké kvality, ale také uceleného dojmu jednotlivých bloků. *„Stavby musely být dokončeny do dvou let, projektantům byly předepsány nadmořské výšky pater, říms a hřebenů střech, podmínky rovněž omezovaly stavby uvnitř obytných bloků.“* [7, s. 26] [7]

S rozvojem města docházelo také k rozvoji průmyslu. Vzhledem k dřívějšímu zákazu stavět okolo pevnosti město a také díky nedostatku místa, zde vznikaly pouze odvětví nenáročná na prostor, například výroba pian Petrof nebo pivovar *„Hradec Králové na počátku svého novodobého rozvoje téměř postrádal velké průmyslové podniky, tedy infrastrukturu, jejíž movití majitelé by mohli spolufinancovat novou výstavbu.“* [11, s. 19] Výrobu zde zahájili například závod plzeňské firmy Škoda, koželužna Nejedlý v Kuklenách nebo Pilňáčkova továrna na mýdlo. [7] [15]

Největšího skoku v průmyslu se Hradec Králové dočkal před 1. světovou válkou. Příčinou rozvoje byla poptávka po spotřebním zboží. Díky regulaci řek došlo i k výstavbě vodních elektráren a také k rozsáhlé elektrifikaci města. [16]

3.3 Po 1. Světové válce a období první republiky

Stavební rozvoj Hradce Králové pokračoval i po první světové válce a vzniku samostatné Československé republiky. Město navázalo na nastartovaný rozvoj

z počátku století s Františkem Ulrichem v čele. Ten byl již posedmé zvolen jako starosta. Hlavou územního rozvoje se stal Josef Gočár. [7]

Již před 1. světovou válkou se projeví rozpory mezi plány Hradce a plány okolních obcí a to především z důvodu různých politických názorů a hodnot v jednotlivých obcích. Rychlým rozvojem města se však jejich hranice zástavby stále více přibližovaly. F. Ulrich se již od začátku svého působení na pozici starosty snažil vytvořit Velký Hradec Králové. Proto roku 1919 starosta pověřil Oldřicha Lisku vypracováním nového regulačního plánu, ve kterém by mělo dojít ke sloučení historického města s jedenácti nejbližšími obcemi pro více než 35 000 obyvatel. O. Liska tak koncepčně navázal na svou studii z roku 1911, tu aktualizoval a doplnil o nové strategické priority města. Také si již tou dobou uvědomoval významu automobilové dopravy a do svého plánu navrhl třetí okruh města, který měl být vzdálen 3 kilometry od středu města a měl propojovat všechny nové části utvořeného města. Spojením města s okolními vesnicemi by mohl vzniknout urbanisticky lepší celek a prospěch by z tohoto spojení měli obě strany. Tato vize se bohužel starostovi nepodařila uskutečnit, z jedenácti vesnic se za jeho působení k městu připojily pouze Věkoše. [5]

Roku 1929 František Ulrich odstoupil ze své pozice starosty, kterou vykonával 35 let a na jeho místo nastoupil Josef Pilnáček. Ten v mnoha ohledech sdílel názory se svým předchůdcem a plynule navázal na dosavadní trend rozvoje. F. Ulrich se tak měl nadále velký vliv na vývoj města. [5]

3.3.1 Stavební rozvoj

Po 1. světové válce se objevil problém s nedostatkem volných objektů jak pro bydlení, tak i pro úřady, školy a další občanskou vybavenost. To vedlo ke zrychlení výstavby, během let 1924–1934 bylo postaveno celkem 265 nových budov, z čehož bylo 29 určeno k veřejným a kulturním účelům. [17]

Již na výstavbě před válkou se na rozvoji města podílelo několik významných architektů jako například Kotěra, Gočár, Liska a mnoho dalších, a na tuto skutečnost bylo navázáno i nyní. Do popředí se dostává nový architektonický styl – funkcionalismus, který postupně ovládl celé město. Vrcholná díla tohoto období jsou například Ulrichovo Náměstí, Sbor Církve československé husitské, školský areál na Tylově nábřeží, Městské lázně a sokolovna, Novákové garáže. [15]

Problémem již nebyly jen sblížující se hranice obcí s městem, ale také další skutečnosti, jako technické problémy s vybudováním kanalizace, zásobováním města vodou, záplavami a podobně. Proto v roce 1923 pověřily okolní obce město Hradec Králové vypracováním společného regulačního plánu. Tento plán již počítal se sto tisícovým obyvatelstvem. Vypracováním byl pověřen architekt Vladimír Zákrejs na doporučení F. Ulricha a další specialisté. Tento komplexní plán již

zahrnoval i inženýrské sítě a dopravu. Vnitřní část města, zhruba do dnešního II. okruhu, byla svěřena do rukou Josefa Gočára. [6]

3.3.1.1 „Gočárův Hradec“

„Vůdčí osobou v otázkách územního plánování města se stal od poloviny 20. let 20. století významný český architekt a Kotěřův žák Josef Gočár, v Hradci známý svým moderně pojatým schodištěm z let 1909-1910 na místě zbořené věže Kropáčky.“ [7, s. 27]

Roku 1925 Josef Gočár započal se svým regulačním plánem, do kterého se snažil zakomponovat svou vizi města. Podle jeho vize se Hradec Králové měl stát městem, do kterého vstupuje okolní krajina. Jeho základní myšlenkou bylo rozdělení města zelenými plochami. Zelené plochy byly navrženy kolem historického centra a kolem obou řek. Tak měly vzniknout v podstatě jednotlivé satelity navzájem propojené okružní komunikací. Město bylo rozčleněno do pěti sektorů oddělených navzájem klidovými pásy, které byly spojeny se starým městem vždy jednou komunikací. Dále předepisoval výšková řešení jednotlivých domů, počet pater a také úpravu dvorů a zahrad. [11]



Obrázek 14: Regulační plán města Josefa Gočára, 1926-1928) [11]

Během své práce na regulačním plánu města také J. Gočár provedl řadu detailních studií jednotlivých lokalit. Jeho prvním návrhem bylo Husovo, dnešní Masarykovo náměstí, jehož severozápadní stranu uzavřel budovou Anglo-československé banky, která tvoří dominantu celého náměstí a taktéž posloužila jako pozadí k prvnímu pomníku prezidenta T. G. Masaryka. [11]

Dalším významným urbanistickým prostorem v Hradci Králové bylo Ulrichovo náměstí. To je vytvořené ze čtyř věžových administrativních budov, které utvářejí symetrickou kompozici náměstí. V roce 1930 doplnil ještě architekt do kompozice tzv. klidovou zónu, plochu dlážděnou velkými betonovými deskami a do středu umístil pomník Františka Ulricha.

Mezi další jeho cenné stavby patří: [11]

- Koželužská škola u Moravského mostu (1923-1924) dnešní Střední škola průmyslová a strojnická
- Rašínovo státní gymnázium (1925-1927) nyní Gymnázium J. K. Tyla
- Ambrožův sbor s kostelem Církve československé (1926-1927)
- Obecné a měšťanské školy (1926-1927)

Velmi důležitou složkou rozvoje města byla také již od 80. let 19. století městská technická kancelář pod vedením K. Friedricha. Tento výkonný orgán řídil veškerou výstavbu ve městě. Kontrolou technické kanceláře musela projít každá budoucí stavba města. [5]

„Do konce 30. let 20. století byl vlastní Hradec Králové prakticky dobudován. Nová západní městská čtvrť se stala jedinečným koncepčním dílem a převzala roli nového obchodního těžiště města. Staré historické město na návrší bylo uchráněno novodobých zásahů.“ [8, s. 278]

3.3.1.2 Průmysl

Po vzniku Československé republiky se stalo město sídlem několika významných institucí celostátního významu. Tou nejprestižnější bylo Ředitelství státních drah, které nejprve pro své sídlo upravilo bývalou budovu Gayerových kasáren a později své působení přesunulo do nově vzniklých budov, které navrhl J. Gočár na Ulrichově náměstí. Došlo i k dalšímu rozvoji průmyslu. Sídla již stávajících podniků byla většinou modernizována a byly zakládány nové firmy. Jednalo se například o automobilku Start (1920), Fotochema na Pražském předměstí (1921) nebo plynárna v Kuklenách (1927-1928). S rostoucím významem města se zvětšoval i počet obyvatel. Zatímco v roce 1900 mělo město i s okolními samostatnými obcemi dohromady 22 000 obyvatel, v roce 1921 se počet zvýšil na 35 000 obyvatel a v roce 1930 až na 46 000 obyvatel. To také vedlo k zakládání nových podniků

zaměřených na potravinářský průmysl, jednou z takových firem byla například mlékárna na Pražském předměstí (1925-1926). [5]

Komplikace se objevily až s Velkou hospodářskou krizí, která propukla ve 30. letech. Vedení města vynaložilo nemalé úsilí na zmírnění dopadů krize na obyvatele Hradce Králové. I v tomto období však nadále probíhala nová výstavba, na které se podílelo mnoho významných architektů a vzniklo mnoho důležitých budov jako například: [5]

- Tělocvična Sokola – Milan Babuška (1929-1930)
- Areál Okresní nemocnice – Bedřich Adámek (1926-1928)
- Průmyslová škola – Jan Rejchl (1929-1930)
- Administrativní budova Národní banky Československé – Jan Rejchl (1930-1932)
- Městské lázně – Oldřich Liska (1932-1933)
- Krajský soud – Václav Rejchl (1933-1934)



Obrázek 15: Průmyslová škola a Krajský soud

3.4 Druhá světová válka a poválečné období

Konec samostatné Československé republiky znamenal konec velice úspěšného období rozvoje Hradce Králové. Během následujících let začala kvalitní výstavba upadat na minimum a v roce 1941 se úplně zastavila. Po válečném období se město opět dostává zpět do pozice hospodářského a kulturního centra. Nastává další rozvoj průmyslu, nárůst počet obyvatel a další bytová výstavba. Tato výstavba však už nedosahuje tak vysoké architektonické a umělecké úrovně jako meziválečná, kdy ve městě působili Kotěra, Gočár, Liska, bratři Rejchlové a další významná jména. [11] [18]

Německá okupace utlumila celkový rozvoj města a omezila pravomoci jeho vedení. Roku 1942 starosta Pilnáček odstoupil ze své pozice a na jeho místo byl dosazen Franz Heger. To oč se snažil kdysi F. Ulrich demokratickou cestou, přišlo nařízením německých okupantů. Ještě ve stejném roce byl vyhlášen Velký Hradec Králové a

došlo tak k administrativnímu spojení města a okolních obcí. Tím tak vznikl Hradec Králové, který svým územním rozsahem se již blíží současné podobě. [7]

„Jedinou stavební akcí bylo okupanty nařízené postavení kolonie dělnických domků na Slezském Předměstí, kterou lidé posměšně pojmenovali „Malý Berlín“. Stavební akce zůstaly omezeny pouze na továrny.“ [6, s. 91]

Po únoru roku 1948 nastaly radikální změny. Města a obce, která byla dříve samostatná, se stala součástí centrálně plánovaného hospodářství. Podniky byly buď rušeny nebo slučovány pod jednotné vedení. [7]

3.4.1 Stavební rozvoj během 2. Světové války

V roce 1941 pověřila okupační správa města vypracováním nového regulačního plánu Ernsta Bode. Důvodem bylo chystané sloučení města s okolními obcemi, což se také roku 1942 stalo. Bode se pokusil navázat na Gočárovy regulační úpravy. Tento regulační plán poprvé řešil komplexně celé území Velkého Hradce Králové. [6]

Pod vlivem socialistických myšlenek mizí avangardní architektura a jediným oficiálně schváleným slohem je nyní socialistický realismus, tzv. sorela.⁸ Tento sloh využívá prvky historismu a sovětského urbanismu. Dále jsou zrušeny soukromé praxe architektů, ti se nadále mohou sdružovat pouze pod velkým projektovým ateliérem. [19]

Dle historika Jakuba Potůčka nejvýznamnější dílo tohoto období představoval základní upravovací plán města, který byl vypracován žáky J. Gočára, architektky Josefem Havlíčkem a Františkem Bartošem. *„Oba tvůrci se v něm přihlásili k tradici královéhradeckého urbanismu a proklamovali, že pokračují v řešení úkolu, na němž pracoval Jan Kotěra a zejména Josef Gočár.“* [11, s. 109] [5]

⁸ Socialistický realismus.

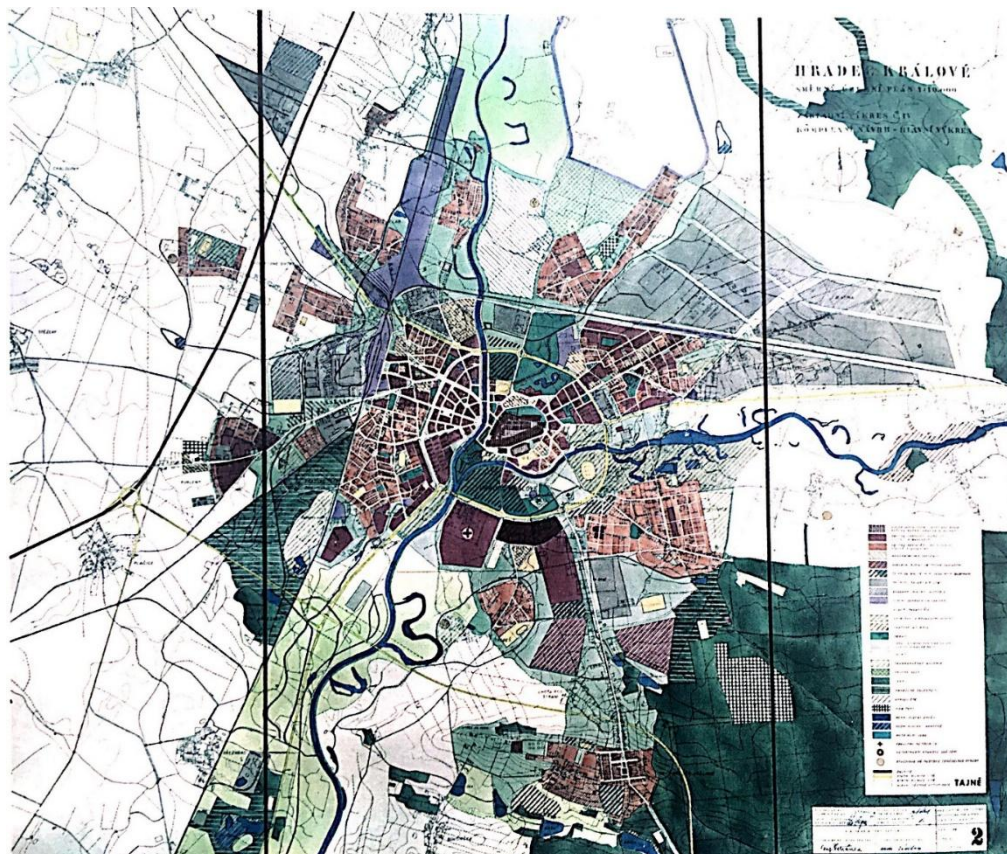


Obrázek 16: Upravovací plán Havlíček, Bartoš [5]

Oba architekti navázali na Gočárovy regulační plány z konce dvacátých let. Nové městské čtvrti v něm situovali kolem historického jádra města a uvolnili část orlických kotlin od obytné zástavby. Nechali více prostoru pro zeleň a to hlavně podél vodních toků. Obytná zástavba se dle jejich plnu měla rozvíjet nejvíce v labské kotlině na soutoku Labe a Orlice, podle jejich návrhu byla realizována Labská kotlina a stala se tak prvním poválečným sídlištěm ve městě, a v křídlových polohách na Pražském Předměstí a Slezském Předměstí. V návrhu se již může setkat s pardubickou radiálou⁹ na pravém břehu Labe, II. silničním okruhem a odlehčovací komunikací vedoucí souběžně se železniční tratí. Dále do plánu zahrnuli i okolní, dříve samostatné obce, které se snažili zapojit do širokých regionálních souvislostí. Bartoš a Havlíček si také povšimli, že největší východočeská města Hradec Králové a Pardubice jsou od sebe středově vzdálena pouze 19,5 km. Tedy „zhruba 10 minut cesty elektrickou rychlodráhou.“ [20, s. 7] Myšlenkou architektů bylo vzájemně propojit tyto dvě města, aby v budoucnosti vznikla jedna obrovská aglomerace soustředěná ve dvou základních pásmech – průmyslovém a obytném. Ty by od sebe byly odděleny zeleným ozdravným pásem. Pásma by vedla podél páteřní komunikace složené z dálnice, vysokorychlostní železnice a labského plavebního kanálu. V tomto utopickém, nikoliv však neuskutečnitelném dílu se jako první snažili aplikovat principy pásového města. [5] [11]

⁹ Komunikace směřující od středu města k jeho okraji

Od 50. let se územním plánem města nadále zabývala nově vzniklá firma Stavoprojekt Hradec Králové. Pracovníci zpracovali nové rozborů města. Ačitekti B. Petránek a J. Zídka roku 1960 zpracovali směrný územní plán, který přinesl pouze informaci o pokračování rozvoje města kolem historického jádra v duchu Gočárových koncepcí. [5]



Obrázek 17: Směrný územní plán, B. Petránek aj. Zídka, 1960 [5]

Město se opět začalo potýkat s nedostatkem bytů a přestárlým bytovým fondem. Dalším velkým problémem k řešení pak byly rozvody vody, plynu, elektřiny a kanalizace, jejichž údržba byla za válečného období zanedbána. Protože centrum města již bylo kompletně zastavěné, byla zahájena rozsáhlá výstavba jednotvárných sídlišť v oblastech nově připojených obcí a také byl zpracován roku 1958 asanační plán historického jádra města, podle které se zahájila stavební činnost v jeho oblasti. V roce 1962 bylo historické jádro města vyhlášeno za městskou památkovou rezervaci. [6]

Jako první po 2. světové válce roku 1947 bylo realizováno sídliště Labská kotlina I., která ještě navazuje na předválečný funkcionalismus. Postupně pak následovala výstavba dalších sídlišť a obytných bloků: [6]

- Orlická kotlina (1951-1958);
- Slezské Předměstí¹⁰ (1959-1969);
- Malšovice (1965-1974);
- Sídlíště Pouchova – Věkoše (1968-1976);
- Labská kotlina II. (1970-1976);
- Moravské Předměstí (1972-1990).

„Předností Hradce Králové byla vždy promyšlená urbanistická koncepce, která posunula i jinak průměrnou poválečnou výstavbu na kvalitativně vyšší úroveň. Architektonická tradice města přitom působila jako určitý korektiv nových tendencí i konkrétních záměrů a přispěla k tomu, že v očích odborné i laické veřejnosti si Hradec Králové udržoval pověst předválečného salonu republiky.“ [5, s. 105]

3.4.2 Panelová výstavba, 70. léta 20. století

Sériové budování panelové výstavby plnilo úkoly rychlého zabezpečení obydlí pro velké množství lidí, které se vyskytovalo ve městech. Zápornou stranou této výstavby byla kvalita a technické provedení těchto spěšně budovaných staveb. Při stavbě těchto domů byla přehlížena dnešní aktuální otázka energetické bilance domů. [21]

Prostorová lokace panelových sídlišť nebyla primárně podmíněna cenou a atraktivitou pozemku, rozhodujícím faktorem byl reliéf terénu, který byl v ideálním případě rovný a volný a umožňoval snadnou manipulaci s velkými montážními stroji. Takové to plochy se nacházeli v okrajových částech měst, kde vznikala nová sídliště, která vytvářela druhotná městská centra. [21]

Jednou z velikých výhod krajní polohy sídliště byla blízkost k okolní přírodě a dostatečné množství volného prostoru pro tvorbu městských ploch zeleně, parků, hřišť a areálů pro volnočasové aktivity uvnitř sídliště. Veřejná zeleň má navíc druhotnou rozdělovací úlohu, odděluje rušné dopravní komunikace od sídlištního života a vytváří tak bezpečnější prostory pro děti i dospělé. [21]

Nevýhodou těchto útvarů je hlavně estetická kvalita a monotónnost panelových bloků, špatné infrastruktury a nedostatku pracovních míst v blízkosti bydliště. [21]

Panelová technologie výstavby byla v Hradci Králové poprvé použita v roce 1960 při výstavbě Slezského Předměstí, kde stojí první panelový dům města. Jeho autory byli architekti František Steiner a J. Škaloud. *„Autoři pojali dům jako experiment, na*

¹⁰ Zde byl postaven první panelový dům v Hradci Králové [6, s. 95]

němž se snažili v praxi ověřit výhody a variabilnost půdorysného řešení při rozstupu příčných nosných stěn 600 cm. Projektanti pokusného domu prokázali oprávněnost tohoto pojetí. [11, s. 117] Tento širokorozponový systém známý pod názvem konstrukce HK, byl dále využíván jako krajský stavební typ. Jeho variabilita umožňovala nejen výstavbu řadových rodinných domů, a třináctipodlažních deskových domů, ale i objektů občanské vybavenosti. [11]

3.5 Změny po roce 1989 – Současnost

Během období komunistického režimu se vývoj města utišil. Nová výstavba sice probíhala, ale týkala se v první řadě především obytných bloků a sídlišť v okrajových částech. Bylo tedy nutné obnovit historický vzhled města. [11]

Podle J. Potůčka změna politické situace v obyvatelích města vzbudila očekávání, která ale nebyla naplněna. Nové vedení města nenavázalo na dědictví města z doby F. Ulricha a na legendární přízvisko salon republiky. Přesto však město měnilo svou tvář díky velkému počtu postupných rekonstrukcí významných budov a veřejných prostorů. Mezi kvalitní díla vystavěná v prvním desetiletí od sametové revoluce se řadí například budova České pojišťovny, chirurgické sanatorium Sanus nebo pobočka České národní banky. [5] [11]



Obrázek 18: Sanatorium Sanus, pobočka České národní banky

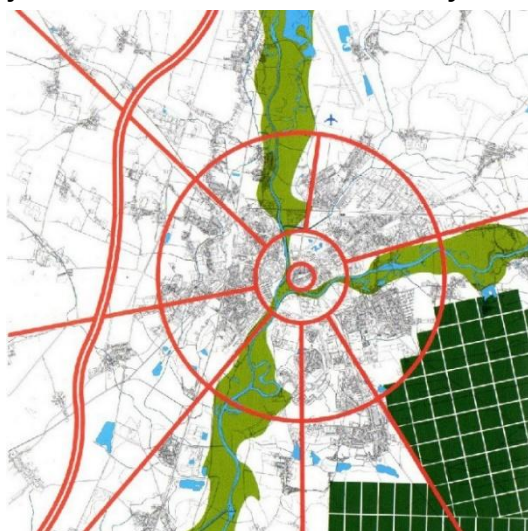
Mezi další velice ceněné stavby patří bez pochyby Studijní a vědecké knihovna, která byla realizována v letech 2002-2008. Do soutěže návrhu této stavby se přihlásilo více než padesát autorských týmů. Soutěž vyhráli architekti Roman Brychta se svými spolupracovníky z pražského ateliéru Projektil. Podle slov J. Potůčka se jedná o strohou, ušlechtilé minimalistickou budovu v půdorysném tvaru písmene X. [11] „Hradec Králové od doby Jana Kotěry a Josefa Gočára konečně získal architektonické dílo mimořádné kvality, které městu navrátilo alespoň část jeho někdejšího lesku.“ [11, s. 137]



Obrázek 19: Studijní a vědecká knihovna v Hradci Králové

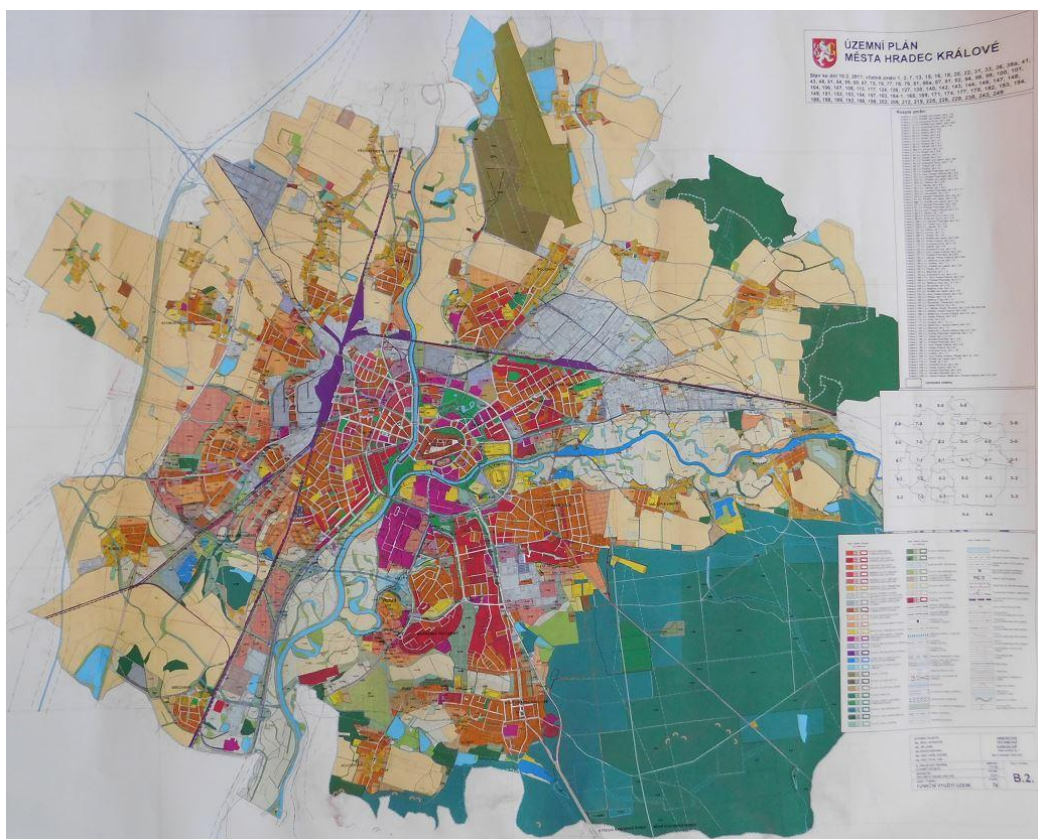
Změny se ukázaly i v urbanismu měst, kterou zapříčinilo především zrušení ústředního plánování, rozvoj podnikání a vznik občanských iniciativ. Možnost volně cestovat umožnila architektům a stavitelům čerpat novou inspiraci v zahraničí, což přineslo nový náhled a názory na nynější architekturu a její potřeby. Začaly se nově zakládat průmyslové a obchodní zóny, které byly umísťovány především na hlavních příjezdových trasách na okrajích měst. Jako nový trend se zakládaly satelity rodinných domů na předměstích, díky kterým se města déle rozšiřovala do okolní krajiny. [22]

V roce 1997 byla vysáána další soutěž o územní plán, do které se přihlásil se svým návrhem Roman Koucký a ten představil řešení: „cesty, okružní třídy, která by město obepnula a ukončila“. Jeho myšlenkou bylo zastavit rozpínání města dál do krajiny a udržet tím ideální geometrickou strukturu okruhu a radiál. Třetí okružní komunikace měla mít kromě komunikační funkce také funkci hraniční pro výstavbu. Bohužel jeho detailní návrh nakonec nebyl realizován. [11]



Obrázek 20: Územní plán města, 1997, Roman Koucký [11]

V roce 2000 vedení města schválilo nový územní plán, který je základem pro novou výstavbu a rozvoj ve městě do dnes. Město se nadále rozrůstá okolo svého historického jádra a dodržuje svůj radiálně okružní systém. Městský velký okruh, který byl navržen J. Gočárem vyhovuje i dnešnímu náporu automobilové dopravy. Nadále probíhají revitalizace veřejných prostor a budov, například Sukovy sady, Malé náměstí, Šimkovy sady, Pivovarské náměstí, terminál hromadné dopravy, Benešova třída a mnohé další. [5]



Obrázek 21: Stávající územní plán z roku 2000 [23]

4 Hradec Králové jako Salón republiky

Označení Hradce Králové jako Salónu republiky nepochází jen jako přezdívka od hrdých občanů města, ale jde o přívlastek, které město získalo díky své kvalitní výstavbě a rozvoji po zrušení pevnosti a zboření jeho hradeb a díky dobrému vedení města. Především díky starostovi Františku Ulrichovi se jednalo o uspořádaný a promyšlený rozvoj. Vzniklo hned několik urbanistických plánů pod vedením architektů jako byli především Jan Kotěra, Josef Gočár nebo Oldřich Liska, za jejich pomoci začalo vznikat moderní a pokrokové město. Urbanistické řešení města bylo vytvořeno tak, že doposud kapacitně vyhovuje vzrůstající automobilové dopravě a uchovává funkční a klidné centrum města. [24]

Při porovnání Hradce Králové s jinými městy, která byla obehnaná hradbami, došlo ke zbourání opevnění o něco později. Možná i to je jeden z důvodů proč výstavba měla úspěch, prováděla se již s rozmyslem na základě nových urbanistických poznatků, trendů a zkušeností nejen ze zahraničí, ale i z Čech. Konkrétně město Praha řešila stejný problém asi o 20 let před Hradcem. Oproti Praze se Hradec Králové stal vlastníkem všech pozemků bývalé pevnosti a tím se předešlo nesourodé výstavbě. Dle J. Krátkého město toto rozhodnutí učinilo na základě „*varování Spolku inženýrů a architektů.*“ [6, s. 68] Městu pak nic nebránilo zahájit systematickou výstavbu podle předem připraveného plánu. [6] [8]

Díky přísným podmínkám pro nové majitele stavebních parcel pak vznikali stavby, které dosahovaly i uměleckých kvalit. Přísné dodržování pravidel měla na starost městská technická kancelář. V průběhu rozvoje města byly pak plány pravidelně aktualizovány nebo bylo zahájeno vypracování nových plánů, a to na základě nejnovějších urbanistických poznatků. [6]

Nejvýznamnější regulační plán pochází z rukou Josefa Gočára, který se inspiroval tehdejšími americkým a anglickým urbanismem. Jedním z nejdůležitějších prvků Gočárovi koncepce jsou zelené pásy, které vstupují do města. Kvalita životního prostředí zde vždy byla vysoká a patřila k pozitivním vlastnostem města. [6]

Pokud se zaměříme na posouzení vývoje města, nemůžeme opomenout jeho historický potenciál. Hradec Králové byl vždy regionálním centrem východočeské oblasti. [6]

5 Současné prostorové a funkční uspořádání města

Základní jednotkou využívanou v urbanismu je sídlo, definováno jako „*prostorový útvar, vymezený hranicemi katastru s plošně dominujícími stavbami pro bydlení a postupně (s jeho vývojem) pro další účely, v rozsahu a proporcích podle typu, velikosti a poslání sídla.*“ [25, s. 18] Sídla jsou dělena na venkovská a městská.

Charakteristické znaky města jsou: [25]

- Široká skladba veřejných prostor;
- Způsob zástavby a její hustota;
- Vnější pohled na sídlo (sídelní panorama nebo silueta a další typické znaky);
- Komplexní nabídka funkcí sloužící obyvatelům;
- Typické obyvatelstvo (běžně nižší zaměstnanost v primárním sektoru, vyšší vzdělanost a různorodá sociální skladba).

Hradec Králové je sídlem a městem, konkrétně statutárním městem Královehradeckého kraje. Skládá se z několika katastrálních území a územně se člení na městské části. Město vykazuje vysokou hustotu a intenzitu zastavění. [25]

Hradec Králové se řadí do kategorie „velká města“. Jedná se o město s velkou rozlohou s radiálně okružním uspořádáním. Velkoměstský charakter je podpořen bohatě založenými veřejnými prostory, které jsou doprovázeny architektonicky kvalitní zástavbou. Převažují zde plochy pro obchod, služby, administrativu atd. Bydlení je zde považováno za funkci doplňkovou a je ostatními funkcemi vytlačováno. Je zde ucelený systém městské dopravy. [25]

Hradec Králové sousedí s dalším velkým městem Pardubicemi. Vzhledem k blízkosti sídel a mobilitě obyvatelstva zde dochází k jejich funkční provázanosti a spolupůsobení při uspokojování potřeb obyvatelstva. Město je tedy součástí aglomerace Hradec Králové – Pardubice. [25]



Obrázek 22: Hradecko-pardubická aglomerace ¹¹

5.1 Prostorové uspořádání města

Každé město má svou základní formu půdorysného uspořádání, které bere v úvahu jak potřeby prostorového členění tak nejlepší rozvržení jednotlivých funkčních podsystémů, například zeleň, doprava, veřejná a technická infrastruktura. Forma půdorysného uspořádání je ovlivněna přírodními podmínkami a terénem. [25]

¹¹ Patrik Hocke [online]. 2010 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: <http://www.patrikhocke.cz/wp/?portfolio=uzemni-plan-mesta-hradec-kralove>

Základní formy prostorového uspořádání měst jsou radiálně okružní, vějířová, lineární, pásová a rastrová. Mezi našimi městy můžeme nalézt nejen čisté formy, ale i kombinace několika forem. Město Hradec Králové má čistou radiálně okružní formu. To je dáno jednak jeho umístěním na návrší nad soutokem dvou řek a dále pak jeho historickým vývojem. [25]

5.2 Prostorové členění města

Prostorové uspořádání města Hradec Králové je založeno koncentricky kolem historického jádra města radiálně okružním systémem. [2]

Prostorová struktura každého města je tvořena stavbami, technickým zařízením, náměstím, volnými plochami ulic a zelení. Každé město je složeno z částí, prostorových struktur, které jsou od sebe odděleny podle své funkce. V Hradci Králové můžeme tyto prostorové struktury rozdělit na: centrum, městskou blokovou zástavbu, městskou vilovou zástavbu, sídliště, průmyslové areály a výrobní zóny, původní vesnickou oblast integrovanou do města a rekreační zázemí. [2]

5.2.1 Historické centrum

V historickém jádru města nalezneme nejstarší obytnou zástavbu města. Převažují zde starobylé nejčastěji tří až čtyřpatrové domy. Vzhledem k historickému potlačení rozvoje města a nedostatku stavebních prostor je zde velice hustá zástavba s minimem nezastavěných ploch, minimem zeleně a nepravidelná úzká uliční síť. Roku 1962 bylo historické jádro města prohlášeno městskou památkovou rezervací a od roku 1991 je v tomto prostoru vyhlášena památková zóna, v níž se nachází 70 kulturně významných chráněných objektů. [2]

Ve středu historického centra se nachází náměstí, které má nálevkovitý tvar a nese název Velké náměstí, v dřívějších dobách Žižkovo náměstí. V západní části tohoto náměstí se nacházejí výrazné městské dominanty Bílá Věž a novogotická Katedrála svatého Ducha. Ve východní části se náměstí pozvolna zužuje a přechází do Malého náměstí, které dále pokračuje Mýtskou ulicí až na malý městský okruh. Do historického centra je především směřována funkce kulturní, společenská a správní.



Obrázek 23: Letecký snímek vyvýšeného pahorku starého města a Velkého náměstí¹²

5.2.2 Městská bloková zástavba

V 19. století vznikla v českých městech městská bloková zástavba. Kromě prosté ubytovací funkce blokové zástavby se zde nabízela i možnost funkce obchodní a administrativní. V případě Hradce Králové byla výstavba blokové zástavby posunuta až do první poloviny 20. století, kdy byla umožněna výstavba v okolí historického centra v místě bývalé pevnosti. Přítomnost malých obchodů a administrativních prostor s sebou přináší kumulaci většího množství osob, čímž je podpořen městský život. V porovnání s centrem je zde vyšší hustota osídlení, domy jsou vyšší a koncentruje se zde více osob. Dále se setkáme s rozmanitější občanskou vybaveností a větším podílem parků a ploch městské zeleně. Příkladem blokové zástavby jsou Ulrichovo, Masarykovo a Bařkovo náměstí, náměstí Svobody a náměstí 5. května. Největší koncentrace blokových domů na území města se nachází uvnitř velkého městského okruhu. [26]

Společným problémem pro městské centrum i blokovou zástavbu je nedostatek parkovacích ploch, který je zapříčiněn nárůstem individuální automobilové dopravy a absencí parkovacích ploch. Řešením tohoto problému je výstavba parkovacích domů v těchto částech města, které jsou realizovány formou rekonstrukce stávajících opuštěných vícepodlažních budov. Tímto způsobem již ve městě vznikl parkovací dům Katchnerka ve Wonkově ulici a parkovací dům Regiocentrum umístěný pod Velkým náměstím v budově bývalého pivovaru. [2]

¹² Wikiwand [online]. 2017 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: http://www.wikiwand.com/cs/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9



Obrázek 24: Ukázka blokové zástavby, Ulrichovo náměstí

5.2.3 Městská vilová čtvrť

Dále se ve městě nacházejí vilové čtvrti. Jde o moderní urbanistickou koncepci, která vychází z koncepce zahradního města. Jedná se o moderní vilové čtvrti nízkopodlažních domů. Tyto čtvrti si udržují svůj předměstský ráz, přičemž jsou součástí města a jsou na něm závislé. Charakteristickými rysy jsou nízká hustota osídlení, relativně kvalitní dopravní infrastruktura s napojením na centrum města a množstvím zeleně, které je však v soukromém vlastnictví. Tento typ zástavby byl typický pro movité vrstvy obyvatelstva před druhou světovou válkou. Ti si tak vytvářeli příjemné podmínky pro bydlení se zachováním výhod městského života. [26] V Hradci Králové je tento typ zástavby soustředěn především v západní straně Štřelecké ulice u Pražského předměstí a podél Orlického nábřeží u Malšovic.



Obrázek 25: Ukázka vilové čtvrti, ulice Nezvalova

5.2.4 Sídliště

Dalším městským útvarem bytové funkce jsou sídliště, která vznikala od poloviny 20. století, vrcholu dosáhla v polovině 70. let a po změně politického režimu v roce 1989 byla omezena. Tato výstavba reagovala na nedostatek ubytovacích ploch ve

městech. Výstavba byla plánovaná, centrálně řízená, vytvářela velkokapacitní výškové objekty, které měli za cíl zabezpečit dostatek ubytovacích ploch pro městské obyvatelstvo. Nejčastější lokací pro sídlištní zástavbu jsou periferie měst, kde se nacházel dostatek volného prostoru pro tak rozsáhlou výstavbu. Sídlíště má rozvinutou dopravní infrastrukturu, dobře propojenou s centrem města. Občanská vybavenost zde zabezpečuje základní potřeby obyvatelstva. Nacházejí se zde maloobchody, velkoobchody, pošty, restaurační zařízení, služby, školská zařízení, sportoviště nebo dětská hřiště. [26]



Obrázek 26: Ukázka sídliště, Benešova třída¹³

5.2.5 Průmyslové areály a výrobní zóny

Hradec Králové nepatří mezi typická průmyslová města. V období průmyslové revoluce, kdy docházelo k rozvoji průmyslových podniků a areálů na našem území, bylo ve městě stavení podniků nemožné z důvodu stavební uzávěry. Vznikaly pouze středně velké podniky, které byly umístovány v okolních obcích. [26] Jeden z takových podniků je světoznámý Petrof na výrobu pian.

V Hradci Králové vznikaly ty největší podniky až ve 40. letech 20. století, kdy byly postupně vybudovány továrny OSPAP, Škodovy závody nebo ČKD.

Dnes jsou průmyslové podniky koncentrovány do severovýchodní části města, kde vznikla Skladištní oblast, nejprůmyslovější část města. Tato část je od obytné zóny oddělena silniční komunikací a železniční tratí.

¹³ IDnes [online]. 2016 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: http://hradec.idnes.cz/foto.aspx?r=hradec-zpravy&c=A161209_153550_hradec-zpravy_the&foto=KVI57adeb_120614_1413405.jpg

5.2.6 Původní vesnická oblast integrovaná do města

V těchto oblastech vznikaly domy postupně bez jakékoliv organizace. Charakteristická je zde hustá zástavba nízkopodlažních domů, většinou dvoupatrových.

Hustota osídlení je zde velice rozmanitá, dopravní spojení těchto částí s městským centrem je uspokojivé, složitější je však spojení okrajových částí mezi sebou.

Tyto periferní části se nachází po celém vnějším obvodu a připojily k městu v druhé polovině 20. Století. Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, jejich vývoj probíhal různorodě a nezávisle na městě. Teprve sloučením obcí s městem do jednoho celku tzv. Velkého Hradce Králové znamenalo sjednocení cílů formulovaných ve společném územním plánu města.

Mezi venkovské oblasti integrované do města Hradce Králové patří: Svobodné Dvory, Plotiště nad Labem, Rusek, Slatina, Svinary, Malšova Lhota, Březhrad a Plačice.



Obrázek 27: Letecký snímek oblasti v severovýchodní části města ¹⁴

5.2.7 Rekreační zázemí města

Díky většímu množství volného času způsobeného hospodářskými a společenskými změnami se mění chování a požadavky obyvatel měst. Ti chtějí

¹⁴ Mapy.cz [online]. 2015 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=15.8594912&y=50.2414167&z=14>

trávit svůj volný čas nejrůznějšími způsoby. Každý druh rekreace má své nároky na prostředí. Proto je současná rekreace prostorově rozsáhlejší a náročnější, než tomu bylo v minulosti.

V Hradci Králové jsou tyto prostory řešeny několika způsoby, v centru města se nacházejí parky, mezi nejznámější z nich patří Jiráskovy sady na soutoku Labe a Orlice. Ty se vyznačují až zahradním prostředím, díky upraveným květinovým záhonům a svému příjemnému prostředí.

Největším parkem jsou Šimkovy sady, které se nachází pod hradbami v severovýchodní části města. Tento park prošel v průběhu posledních let revitalizací. Vznikly zde nové cesty, stezky pro cyklisty a in-line bruslaře, posezení s grily nebo dětské hřiště. Středem celého parku je jezírko, kde je možné zapůjčení lodiček pro plavbu. [27]



Obrázek 28: Snímek Jiráskových sadů na soutoku Labe a Orlice ¹⁵

Rekreace je možná v příměstských lesích, které obklopují celou východní a jižní část města, kde jsou vybudovány cyklistické a bruslařské stezky. Stezky většinou vedou až do přilehlých obcí. Příkladem je cyklistická a bruslařská stezka z městské části Malšovic, která vede do obce Bělečko. Dále se ve městě nachází střelecký a jezdecký klub v Malšovicích nebo golfové hřiště v Roudniče.

5.3 Funkční uspořádání města

„Funkční model využívání veřejného prostoru města se během historie neustále mění. Navzdory odlišnostem však můžeme definovat tři funkce, kterým město sloužilo vždy. Město vždy fungovalo jako místo shromažďování, obchodu a dopravy.“ [28, s. 10]

¹⁵ Žena-in.cz [online]. 2017 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: <http://zena-in.cz/clanek/navstivte-metropoli-vychodnich-cech-hradec-kralove>

Každá z těchto funkcí má ve městě specifické požadavky na své umístění z hlediska nároků na prostředí a jeho vybavení, nazýváme je lokační podmínky. Je třeba dbát i na požadavky na rozmístění jednotlivých funkcí ve městě, ty nazýváme alokačními podmínkami. Podle těchto podmínek by například průmysl neměl být v blízkosti obytných a rekreačních oblastí a měl by mít vybudovanou dostatečnou dopravní infrastrukturu. [28]

V 1. polovině 20. století bylo obvyklé dělit město podle zonální teorie. Městské části byly děleny na zóny bydlení, práce, rekreace, dopravní a technické infrastruktury. Tyto jednotlivé zóny nebylo možné udržet, avšak v dnešních městech se musí řešit jejich pozůstatky, jako například panelová sídliště. V dnešní době jsou upřednostňovány smíšené zóny, které vytvářejí mezi sebou vazby například bydlení, rekreace a občanská vybavenost. [26]

Funkční uspořádání města Hradec Králové tvoří systém základních ploch. Toto funkční využití jednotlivých ploch je dáno vymezenými hranicemi v grafické části územního plánu a je závazné. Za poslední roky je Územní plán města Hradec Králové nejvíce doplňován a rozvíjen ve funkci bydlení. Jsou tak postupně zastavována rozvojová území v lokalitách Na Plachtě, v Třebši, v Podzámčí a ve Svobodných Dvorech. [2]

5.3.1 Občanské vybavení

Občanské vybavení jsou stavby, zařízení a pozemky, které slouží například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva. Stavebním zákonem jsou tyto příklady občanského vybavení zařazeny do veřejné infrastruktury. Jde o jednu ze základních funkčních složek sídel a popisuje standart životní úrovně obyvatel v daném území. [29]

Cílem rozvoje této funkce je navýšení standardu kvality a pohotovosti všech služeb, které jsou v dané lokalitě obyvatelům a i těm, kteří za službami dojíždějí, nabízeny. Jsou situovány hlavně do centrálních a obytných částí sídel a ovlivňují také urbanistickou koncepci a prostorovou strukturu. [29] *„Kvalita a vyváženost sítě občanského vybavení a její vazba na další funkce jsou zásadními faktory udržitelného rozvoje území, neboť výrazně působí jak na ekonomickou a sociální skladbu obyvatel, tak i na životní prostředí sídel.“* [29, s. 2]

Současný stav občanského vybavení (jeho rozsah, většina druhů, kapacita a situování v území) je ovlivněn stavem do roku 1989. K umístování jednotlivých

zařízení byly vytvořeny ukazatele¹⁶, podle kterých se rozhodovalo o nutnosti umístění vybavení. Nejprve byly nedostatky řešeny provizorně a to umístováním stánků na sídliště, vytvářením maloobchodů a prostor pro služby v rámci kolektivního bydlení, až poté se budovala nová zařízení pro chybějící funkční prvky. [29]

Také začaly vznikat nové prvky občanského vybavení pro novou dobu a některé staré naopak zanikaly. Vznikaly například opravy mobilních telefonů, kavárny, specializované restaurace a jiné. Podstatným prvkem pro tvorbu občanského vybavení je vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb, na tomto základě musí být prostory pro veřejnost dostupné bezbariérově. [29]

Současná struktura občanského vybavení v území Hradce Králové je v zásadě stabilizovaná ve své komerční (školství, kultura, správa, zdravotní a sociální péče) i nekomerční (obchod, služby, administrativa, cestovní ruch) části.

5.3.2 Dopravní infrastruktura

Pod termínem dopravní infrastruktura rozumíme „*pozemní komunikace, železniční dráhy, vodní cesty, letiště a s nimi související zařízení.*“ [30] Dopravní infrastruktura má za úkol propojovat jednotlivá území a to s maximální rychlostí a komfortem, minimálními náklady, prostorovými potřebami a v nejlepší variantě bez dopadů na životní prostředí. Rozdílné nároky jsou kladeny na dopravní infrastrukturu v intravilánu a extravilánu. Další důležitou složkou dopravní infrastruktury jsou cesty pro chodce a cesty pro cyklisty, u nichž je kladen důraz na bezpečnost.

Hradec Králové v rámci intravilánu přistoupil na aktivní i pasivní opatření pro regulaci dopravy. Pasivním opatřením se rozumí zpoplatnění většiny stání v rámci centra města. Aktivně tím, že je zákaz vjezdu nákladních vozidel mimo tranzitní trasy, dále velká síť městské hromadné dopravy, kvalitní síť cyklotras, která vede nejen centrem města, ale i do okolních obcí. [31]

Dopravní infrastrukturu dělíme dle druhů dopravních cest, pro město Hradec Králové je to doprava pozemní (silniční, statická, cyklistická a železniční). Vodní a vzdušná zde slouží pouze k soukromým účelům.

5.3.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava je zajištěna prostřednictvím silnic I., II. a III. třídy. Hlavní kostru silniční dopravy tvoří silnice I. třídy, která vede intravilánem města a tvoří II. městský okruh. Na tento okruh jsou napojeny čtyři hlavní tepny. První z těchto

¹⁶ Dle Principů a pravidel územního plánování byly založené například na velikosti sídla, počtu obyvatel, funkci sídla, dále na omezeních pro obyvatelstvo jako byla místní příslušnost dítěte pro konkrétní základní školu, nebo neexistence konkurence. [29]

silnic vede na západ směrem na Prahu, druhá jihozápadně směr Pardubice, třetí jihovýchodně směrem na Brno a čtvrtá východně směrem Rychnov nad Kněžnou. Tento okruh zabezpečuje centrum města od tranzitní dopravy.

5.3.2.2 Městská hromadná doprava

Historie městské dopravy v Hradci Králové začíná roku 1928 založením společnosti Autodráhy města Hradec Králové. Provoz byl zahájen 1. listopadu 1928 na dvou linkách Kukleny-hlavní nádraží-Slezské Předměstí a Nový Hradec Králové-hlavní nádraží. O tři roky později se dopravní infrastruktura rozrostla natolik, že již po městě jezdilo 33 autobusů po 16 tratích. Roku 1949 byl zahájen provoz trolejbusové dopravy. V roce 1994 byl realizován v Hradci Králové ojedinělý způsob provozu trolejbusové dopravy. Jednalo se o zavedení trolejbusové tratě mimo trolejbusovou síť, kdy trolejbus pohání dieselový agregát.

V Hradci Králové se na počátku 20. století vážně uvažovalo i o tramvajové dopravě, kdy se i při plánování rozvoje města hledělo na dostatečnou šířku ulic. V Gočárově regulačním plánu se uvažovalo nad tramvajovou tratí na obou silničních okruzích. [18]

5.3.2.3 Cyklistická doprava

Hradec Králové je obecně známý jako město cyklistů. Což ovlivňuje hlavně rovinatý terén a dobré klimatické podmínky. Výhodou je zde i radiálně okružní systém města, jehož silniční okruh a významné radiální komunikace jsou téměř po celém svém obvodu doplněny stezkou pro cyklisty a chodce. [32]

Hradec Králové patří mezi města, která mají podrobně rozpracovaný plán rozvoje cyklistiky. V současné době se na území města nachází 79 kilometrů cyklistických komunikací. Cyklistická síť již propojuje celé centrum města a předměstí, je vybudována už i do několika okrajových částí jako jsou Malšovice, Malšova Lhota, a Svinary. [33]

V nejbližší budoucnosti je naplánována rekonstrukce stávajících stezek a další rozvoj.



Obrázek 29: Síť cyklistických stezek na území města Hradec Králové [33]

5.3.2.4 Železniční doprava

Hradec Králové se nachází v průsečíku hlavních dopravních tahů východních Čech, což platí nejen pro silniční dopravu, ale i pro dopravu železniční. Železniční uzel tvoří pět nejvýznamnějších kolejních tratí, které se sbíhají v jednom nádraží s možností přestupu. [2]

Do města nevede žádný transevropský ani národní železniční koridor, nejbližší je veden přes Pardubice. Jedná se o IV. Panevropský koridor v ose Německo / Slovensko / Rakousko. Železniční doprava se zde výrazně podílí na řešení problému hradecko-pardubické aglomerace. [2]

Železniční tratě vedou mimo jádrovou část města. Město je železnicí spíše obcházeno, a proto zde není umožněno významnějšího zapojení do vnitroměstské dopravy. [2]

Hlavní nádraží je zde umístěno západně od centra města. V letech 2006-2007 prošly prostory před budovou hlavního nádraží rekonstrukcí a modernizací, při které došlo i k výstavbě nového a moderního autobusového nádraží, které bylo nově přesunuto a postaveno severně od železničního nádraží. Jsou zde vyřešeny přestupní vazby nejen na městskou hromadnou dopravu, ale i na regionální autobusové linky, jejichž hlavní nádraží se nachází v bezprostřední blízkosti. [2]



Obrázek 30: Umístění vlakového a autobusového nádraží¹⁷

5.3.2.5 Letecká a vodní doprava

Letecká doprava není v současnosti ve městě zastoupena. Areál letiště se aktuálně využívá pro podnikatelské účely formou pronájmu vojenských objektů. Pro další rozvoj letiště musí být pozměněn územní plán, který v současné době neumožňuje rozvoj území. Nejbližší letiště s mezinárodními a vnitrostátními linkami je v Praze. [2]

Vodní doprava v Hradci Králové není využívána a ani není v plánu ji rozvíjet. Nejbližším říčním přístavem je přístav ve Chvaleticích, který se nachází od města 42 kilometrů. [2]

5.3.3 Technická infrastruktura

Pod pojmem technická infrastruktura si lze představit vše, co souvisí s technickou obsluhou území. Technická infrastruktura tak přispívá k zajištění dobrého fungování urbanizovaného území prostřednictvím pestrého souboru jednotlivých technických systémů. Konkrétními prvky jsou: vedení veřejného vodovodu a kanalizace, zásobování elektrickou energií, plynem, teplem, vedením telekomunikačních systémů, systém odpadového hospodářství a další systémy. Řešení technické infrastruktury je pro každé město velmi specifické a v podstatě neexistuje jasný návod. [34]

Hradec Králové má kompletní vybavení území základní technickou infrastrukturou jako je zásobování pitnou vodou, odkanalizování a čištění odpadních vod, zásobování plynem a elektrickou energií. V celém městě je většina sítí vedena podzemím. Pouze přívod tepla je veden nadzemně a to jen v ojedinělých případech. Problémem technické infrastruktury města je chybějící vybavenost

¹⁷ *Dopravní podnik města Hradce Králové* [online]. 2010 [cit. 2017-05-23]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/44/Vystavba/>

infrastrukturou některých rozvojových lokalit, kde chybí zájem a podpora od jednotlivých obcí. Dále mezi hlavní problémy můžeme zařadit i malý podíl napojení kanalizačních systémů přilehlých obcí na čistírnu odpadních vod. [35]

Hradec Králové a jeho okolí je zásobeno podzemní pitnou vodou, která se nachází v lokalitě hydrogeologického rajonu Podorlická křídlová pánev. Jímá se v obci Litá a do města je dopravována přivaděčem, akumulována ve vodojemech o kapacitě 48 820 m³ a odtud rozváděna ke spotřebiteli. Kapacita podzemních a povrchových zdrojů vody je zatím dostatečná a pokrývá potřeby kraje. [36]

Městská kanalizace je napojena na čistírnu odpadních vod Hradec Králové, která se nachází asi jeden kilometr jižně od města. Jsou zde přiváděny nejen odpadní vody z Hradce Králové, ale také z dalších přilehlých obcí. Vyčištěné odpadní vody jsou vypouštěny do řeky Labe. [36]

Vedení elektrické energie je v rámci městského centra, vnitřních částí města a předměstí zajištěno převážně podzemní cestou. Vedení tepla a teplé vody do města zajišťuje převážně nadzemní potrubí. Vedení elektrické energie a tepla pro město dodává elektrárna Opatovice nad Labem.

Městské odpadové hospodářství v Hradci Králové je řešeno kontejnery. Jsou umístěny na venkovních otevřených plochách nebo v uzavřených stáních. Součástí městského mobiliáře jsou veřejné odpadkové koše. Dále je ve městě umístěno 6 sběrných dvorů. Odpadové hospodářství zajišťuje společnost Hradecké služby a.s.

5.3.4 Bydlení

Město je ovlivněno dřívější výstavbou obytné zástavby, která se budovala co nejrychleji v podobě panelových typizovaných domů. Skládala se ze tří výškových pásem (nízkopodlažní do 4 pater, středněpodlažní 4-8 pater, vysokopodlažní do 16 pater). Tímto způsobem byla zastavěna v Hradci Králové většina předměstí jako například Moravské Předměstí, Pražské Předměstí, Slezské Předměstí nebo Malšovice. V dnešní době se výstavba rozšiřuje v podobě cihlových nebo monolitických konstrukcí obytných budov. [37]

Bydlení je jednou z důležitých složek životní úrovně města. K tomu by měla přihlížet bytová politika a plánování bytové výstavby. Nejde však pouze o kvalitu samotného bydlení, ale i obytného prostředí. [38]

Dle průzkumu, který byl ve městě proveden, dává většina obyvatel města přednost rodinným domkům, pokud možno v dobře dopravně dostupných částech města s městským centrem.

5.4 Současné urbanistické problémy města

Jako každé město se i Hradec Králové potýká s urbanistickými problémy. V případě Hradce Králové jsou hlavními tématy: suburbanizace, revitalizace městských sídlišť a brownfields, podpora a využitelnost veřejných prostranství v centru města, životní prostředí, protipovodňová ochrana a řešení dopravní infrastruktury.

Jeden z problémů města je jeho vylidňování, které zapříčiňují suburbanizační trendy. Lidé se stěhují z centra města do okolních částí, satelitů či menších obcí v blízkosti Hradce Králové hlavně za kvalitou života a zdravějším životním prostředím. Za posledních 20 let tak přišlo město téměř o 8 000 obyvatel. [39]

Dalším problémem, kterému by se měla věnovat pozornost, jsou zanedbané části města, například městská část Kukleny a stávající panelová sídliště, která mají díky svým rozlehlostem nízkou funkčnost parteru, nedostatečnou údržbu a nedostatečně řešenou dopravu. [39]

Město také chce oživit své jádro a využít svých historických, architektonických a urbanistických hodnot. Věnuje svou péči také fungujícím a živým veřejným prostorům, jako je využitelnost veřejných prostranství a podpora jejich společenské funkce. [39]

Důležitým parametrem je kvalita životního prostředí. Město dbá na zdravé životní prostředí a péči o něj udržitelným systémem odpadového hospodářství a minimalizací ekologických zátěží. Do tohoto parametru lze zahrnout i opatření zaměřená na účelné nakládání s vodními zdroji. Město je zásobeno podzemním zdrojem pitné vody, který se nachází mimo území města a jeho kapacita je zatím dostačující. Pozornost se také zaměřuje na zajištění ochrany města před povodněmi, kde je v současnosti ohrožení hlavně v drobných vodních tocích a svodnicích, které protékají městem. [39]

Největším problémem z hlediska dopravní infrastruktury je napojení na dálnici, které bylo na několik let zastaveno z důvodu nespolupráce majitelů pozemků při jejich výkupu. Byl proto postaven náhradní sjezd z dálnice, jenž je umístěn u obce Opatovice nad Labem, které jsou vzdáleny od Města Hradec Králové 10 kilometrů. Sjezd je napojen na silnici I. třídy, mezi městy Hradec Králové a Pardubice.

6 Územně plánovací dokumenty a jejich priority

Územní plánování má v Hradci Králové poměrně dlouhou historii. První regulační plán města pochází z roku 1890, který zpracoval Ing. Josef Zámečník. S rozvojem města bylo pak postupně vypracováno mnoho verzí a variant. Nejdůležitějším územním plánem se stal územní plán, který vypracoval Josef Gočár, který dal hlavní podobu městu a jeho návrh slouží jako podklad pro územní plánování dodnes.

6.1 Územně analytické podklady

Územně analytické podklady byly vypracovány roku 2008, jejich cílem je vytvořit zákonný podklad pro zjišťování a vyhodnocování stavu a vývoje území. Rozsah řešeného území je dán rozlohou správního území obce s rozšířenou působností Hradec Králové, které se skládá z 81 obcí se 151 katastrálními územími. [40]

Územně analytické podklady tvoří soubor několika dokumentů. První je Rozbor udržitelného rozvoje území, kde jsou přeloženy výsledky analýz rozboru udržitelnosti regionu. Jedna z nejdůležitějších analýz je SWOT analýza, kde jsou shrnuty všechny silné a slabé stránky města a také jeho příležitosti a hrozby. Rozbor udržitelného rozvoje území je základem pro územně analytické podklady. Druhým důležitým dokumentem jsou samotné územně analytické podklady, jejichž cílem je vytvořit zákonný podklad zjišťující a vyhodnocující stav a vývoj území. Všechny tyto podklady a výsledky jsou pak zpracovány do výkresových dokumentů, které jsou třetí významnou složkou tohoto souboru. Výkresová složka obsahuje samostatný výkres hodnot území, výkres limitů využití území a výkres záměrů.

Hlavním dokumentem je rozbor udržitelného rozvoje území, který analyzuje oblast Hradec Králové z pohledu životního prostředí, průmyslu, zemědělství a života obyvatel, tedy dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, bytové výstavby, míry technické infrastruktury atd. [40]

Mezi hlavní priority na základě rozboru stavu území patří napojení města na dálnici, jejíž výstavba se zastavila jen několik kilometrů od města. Dále pak hledí na kvalitu života ve vazbě na provoz na hlavních komunikacích, kde je potřeba řešit jejich hlučnost prašnost a bezpečnost. Mezi negativa se řadí i suburbanizace a její dopady na volnou krajinu a úbytek půdy. Protipovodňová ochrana a možnosti rozlivu vodních toků do chráněných oblastí. Zajištění základních služeb občanské vybavenosti nebo stav a kvalita technického vybavení města. [40]

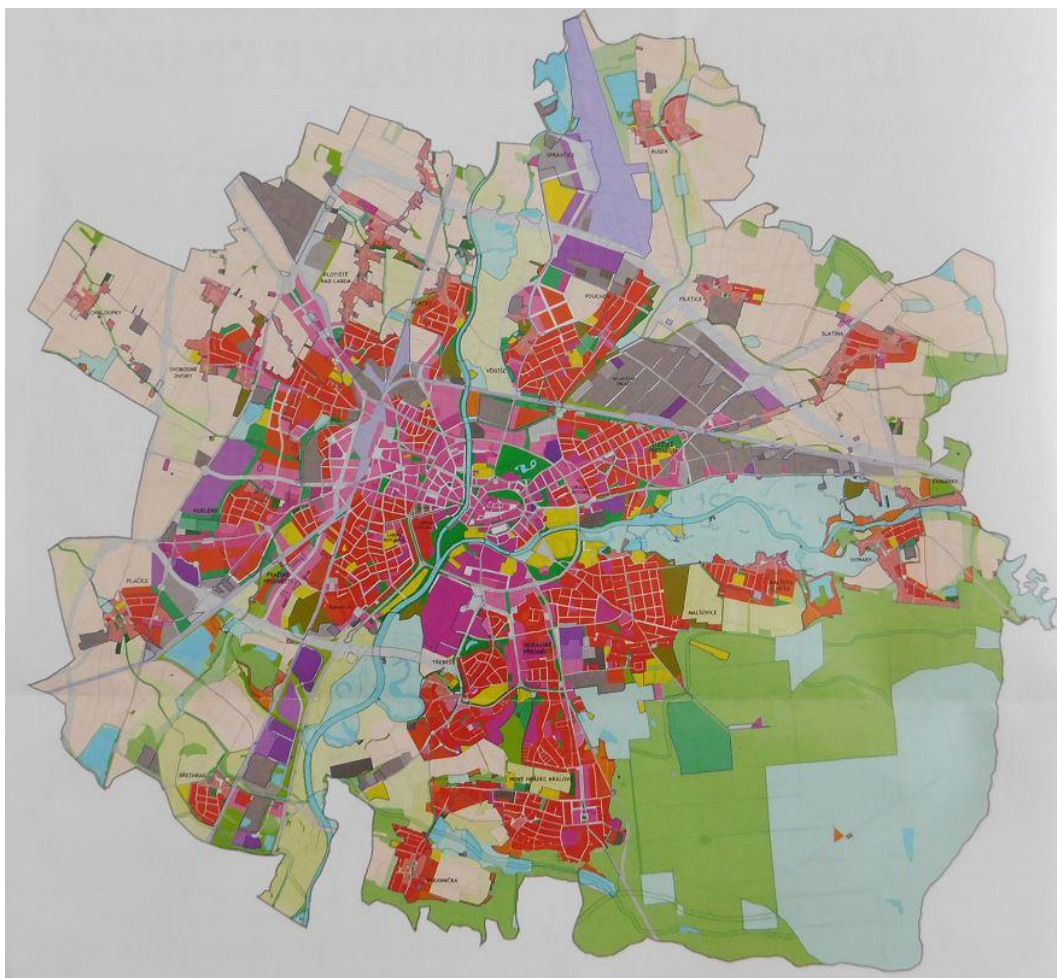
Z pohledu širších územních vztahů je Hradec Králové jedním ze dvou hlavních regionálních center Východních Čech, tedy spadá do Hradecko – Pardubické aglomerace, byť je administrativně rozčleněna do dvou krajů. Město je spádovým střediskem severovýchodních Čech, centrem Královehradeckého kraje, důležitým dopravním uzlem a sídlem celostátně významných správních, kulturních, zdravotnických a dalších institucí, škol a průmyslu. [40]

6.2 Územní plán a další dokumenty

V současnosti město využívá územní plán z roku 2000. Tento dokument je již zastaralý a vzhledem k tomu, že Zásady územního rozvoje Královehradeckého kraje byly vydány až roku 2011, nemůže Územní plán města obsahovat všechny plochy a koridory nadmístního významu vymezené v následně vydaných Zásadách

územního rozvoje. Územní plán prošel do dnešní doby velkým počtem změn, které jsou v digitální podobě územního plánu zaznamenány.

Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o nezbytnosti vypracování nového územního plánu. Na základě požadavků byla vypsána na jaře roku 2010 urbanistická soutěž, na jejímž základě byli vybráni zhotovitelé Autorské sdružení Tomáš Vymetálek Architects s. r. o. a Ing. arch. Patrik Kotas. Podle Ing. Marty Rambouskové, vedoucí oddělení územního plánování, se jeho dokončení očekává do dvou let.



Obrázek 31: Koncept nového územního plánu [41]

Podle slov samotných autorů je jejich záměrem zintenzivnit podobu stávajícího území a využít různých zbytkových a ladem ležících ploch jako jsou staré areály určené pro výrobu a průmysl. Nové rozvojové plochy se pak budou nacházet podél komunikací přivaděče k dálnici a v okolí hradeckého letiště. Tyto plány nemají dopustit zabírání zelených ploch a parků, ba naopak, autoři chtějí podpořit již dříve zmíněnou vizi J. Gočárem krajiny vstupující do města. „Pokusili jsme se vizi rozvíjet stejnými funkčními a kompozičními prostředky, které sám Gočár tak úspěšně používal. Je to jasná, zřetelná čitelnost města s dominantními průhledy, městskými třídami a velkorysou radiálně okružní koncepcí.“ [41]

Návrh tedy upřednostňuje zkvalitňování současné zástavby, její rekonstrukci a ukončení rozšiřování města do krajiny a pohlcování tak okolních obcí.

7 Hlavní oblasti zaměření územního rozvoje města Hradec Králové

Hlavním podkladem pro rozvoj města Hradce Králové slouží jeho strategický plán, kde představuje základní orientaci rozvoje města v dlouhodobém horizontu let 2013–2030. Strategické plánování má za úkol řešit dlouhodobě a komplexně problémy a pomáhat k dosažení shody v hlavních otázkách, které město musí řešit. Je to plán, který především reaguje na vývoj města a jeho okolí. [39]

Strategický plán města je rozdělen do čtyř základních úrovní. První z nich je strategická vize, která popisuje stav, jehož by se v budoucnu mělo dosáhnout. Dalším úrovní jsou klíčové oblasti, ty vymezují okruhy rozvoje. Třetí úrovní jsou opatření, ta určují problémové oblasti, které mají řešit klíčové problémy města. Poslední základní úrovní jsou rozvojové aktivity, tedy konkrétní projektové náměty. [39]

Vizí města Hradce Králové je se stát metropolí severovýchodních Čech, která se bude dynamicky udržovat a rozvíjet, tak aby navázala na tradici města a udržela si přívlastek Salón republiky.

7.1 Urbanismus a kvalita života ve městě

Oblast urbanismu a kvality života ve městě Hradec Králové jsou základní principy rozvoje území města. Město stále navazuje na hlavní zásady urbanistické kompozice, které stanovil Josef Gočár. Pro město je typický systém městských radiál v podobě městských bulvárů. Též je zde hleděno na dostatečné množství zeleně a volných ploch ve struktuře města. [39]

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, pro Hradec Králové je právě rozpracován nový územní plán. V jeho koncepci je nejdůležitějším prvkem navrhnut nový již třetí okruh města. Autorská dvojice Tomáš Vymetálek a Ing. Arch. Patrik Kotas jej však navrhli pouze ze tří čtvrtin města. Okruh povede od severovýchodu po jihozápad, jihozápadní část zůstane neuzavřená. V této části se totiž nacházejí Královehradecké lesy. Tyto plochy lesů a přírody se rozhodli autoři zanechat. Spojení mezi druhým a nově třetím okruhem bude stávajícími ulicemi. Založí se nové městské třídy a radiálové bulváry. [41]

Nová koncepce vymezuje veřejné prostory s jasně definovanými prostorovými proporcemi nejen v podobě náměstí, ale i zelených ploch, kde se počítá i s tvorbou nových ploch pro rekreaci a veřejných městských parků. [41]

Současnými tématy jsou: revitalizace Benešovy třídy, revitalizace městské části Kukleny, rekonstrukce hotelu Černigov, rekonstrukce všesportovního stadionu

7.1.1 Třída Edvarda Beneše

Bulvár Benešovy třídy vznikl uprostřed sídliště Moravské předměstí v jižní části města, které bylo vybudováno v 70. letech 20. století. Z hlediska funkčních složek městského prostoru je zde zastoupeno větší množství kategorií, avšak dominuje zde funkce bydlení. Středem této komunikace prochází čtyřproudá silniční komunikace, po obou stranách této komunikace jsou prostory pro občanskou vybavenost v návaznosti na panelovou zástavbu. V úrovni suterénu se nachází zásobovací komunikace, která zpřístupňuje krytá parkoviště pro obyvatele. Tyto prostory se mají bariéry pro přístup handicapovaných občanů a obtížnou údržbu, je zde větší nebezpečí kriminality. To spolu snižuje atraktivitu celé zóny z hlediska bydlení. Revitalizace a modernizace této lokality by mohla tuto část města oživit. Potenciálem této oblasti jsou objekty pro občanskou vybavenost a její poloha. [42]



Obrázek 32: Třída Edvarda Beneše před započatou rekonstrukcí

Při návrhu této třídy se počítalo s budoucím rušným provozem a napojením její čtyřproudé komunikace na velký okruh města. Tato funkce se nenaplnila a charakter ulice zůstal klidný, lokálně obslužný. Dalším nedostatkem je pak absence cyklistických stezek. [42]

Cílem konceptu je přetvořit dnešní nepřehledný systém ramp, lávek, sjezdů a pomocných komunikací, které vytvářejí propast mezi uličním parterem a domy, na klidnou kultivovanou a jednotnou plochu ulice s jasnou komunikační plochou. Do návrhu jsou zaneseny bezbariérové trasy pro pěší a plochy zeleně. Snižit rychlost a hlučnost dopravy by mělo zúžení průjezdného profilu a výstavba okružní křižovatky. Vzniklé nové prostory se pak využijí na nová parkovací stání. [42]

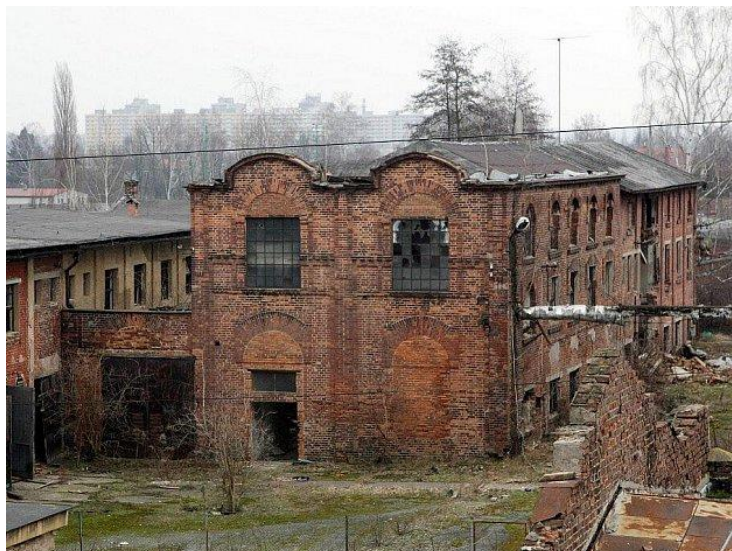


Obrázek 33: Výsledný návrh rekonstrukce Benešovy třídy [42]

Prostor Benešovy třídy již do dnešní doby prošel první fází tohoto projektu, ta byla zaměřena právě na stávající čtyřproudou komunikaci, tedy na střed třídy. Stávající čtyřproudá komunikace byla upravena na dvouproudou a zbylé plochy využity pro parkovací stání. Uprostřed třídy byl vybudován kruhový objezd s lávkou pro pěší, která spojuje obě strany. Nově byly vystavěny cyklostezky po obou stranách oddělené od motorové dopravy. Předpokládané dokončení celého projektu se odhaduje na rok 2020. [42]

7.1.2 Revitalizace městské části Kukleny

Kukleny jsou jedna z nejstarších částí města, nachází se západním směrem od historického jádra. V době pevnosti byly Kukleny samostatnou obcí, která ležela za hranicemi pevnosti. Jedná se o v dnešní době o nejméně zanedbávanou část města, nejsou zde žádné parky ani dětská hřiště. Z oblasti občanského vybavení zde nalezneme mateřskou a základní školu a několik obchodů, restaurací nebo obchodní centrum Olympia. Výhodou této městské části je dobré dopravní napojení na centrum města. Revitalizace zasáhne lokalitu Malého labského náhonu, kde se nachází bývalý areál Koželužny, který je v dnešní době v havarijním stavu. Jedná se o areál industriální architektury pocházející z 19. století postavený z režného zdiva. Návrh pro revitalizaci prostředí byl navrhnout již v roce 2014 odborem hlavního architekta města Hradce Králové. Jedná se o plochu 15 hektarů. [43]



Obrázek 34: Areál bývalé Koželužny v Kuklenách [43]

V novém návrhu zůstal zachován z bývalého areálu pouze komín a budova s věžičkou jako dominanta Kuklen. V tomto místě by také mělo vzniknout nové náměstí, které bude sloužit především veřejné a společenské účely. Dále zde budou vybudovány nové prostory pro bydlení v podobě bytových a rodinných domů, které by mělo mít kapacitu až pro 600 obyvatel. V prostorách nového náměstí by měl vzniknout dům pro seniory. Vzniknout by zde měly i dva nové parky a dětská hřiště. [44]



Obrázek 35: Návrh revitalizace areálu Koželužny, návrh nového parku Sádky [44]

7.1.3 Rekonstrukce hotelu Černigov

Hotel pochází ze 70. let 20. století, nachází se v blízkosti hlavního nádraží na Reigrově náměstí v západní části města. Jednalo se tou dobou o nevídaný projekt panelového charakteru s výškou 55 metrů a 15 pater, stal se nejvyšší budovou města. Navržen byl architektem Janem Zídkou. [45]



Obrázek 36: Hotel Černigov na Reigrově náměstí

V dnešní době je hotel ve špatném stavu. Uvažovalo se tedy o rekonstrukci, která není umožněná z důvodů nevyhovujících dispozic a nízkých konstrukčních výšek jednotlivých podlaží. Rozhodnuto bylo o jeho demolici a následné výstavbě nového multifunkčního komplexu. [45]



Obrázek 37: Návrh nového multifunkčního komplexu [45]

Architektonický návrh je kombinací kancelářského objektu, kongresového centra, hotelu a v přízemní části tohoto komplexu maloobchodními jednotkami. Základním urbanistickým prvkem pro tento návrh je městský blok, který bude ve dvou místech přerušen a bude tak umožněn průchod, čímž vzniknou nové veřejné plochy v prostoru vnitrobloku. Součástí projektu je i prostor pro parkování s kapacitou 250 míst. [45]

7.1.4 Rekonstrukce všesportovního stadionu

Všesportovní stadion se nachází v městské části Malšovice. Jeho výstavba byla dokončena roku 1960. Venkovní stadion byl navržen pro 7000 diváků, což ho řadí mezi jeden z největších stadionů v České republice. Dominující jsou čtyři světelné

panely, které jsou umístěny v rozích hřiště. Osvětlovací panely jsou ve vrchní části kruhového tvaru a jsou 55 metrů vysoké, proto se jim začalo přezdívat lízátká. Dříve stadion sloužil pro spartakiádu, která se zde pořádala každých pět let a pro některé etapy závodu míru. V současnosti areál slouží jako zázemí fotbalovému týmu města, nalezneme zde i fitness centrum nebo posilovnu pro veřejnost. [47]



Obrázek 38: Stávající stav všesportovního areálu v Malšovicích [46]

Areál prošel poslední úpravou roku 2012, kdy byla rekonstruována travnatá plocha. V dnešní době je stav areálu nevyhovující pro své účely a rozhodlo se pro jeho rekonstrukci, která je v projednávání již několik let. Podle nejnovějších informací by měla být celá rekonstrukce zahájena v druhé polovině roku 2017 demolicí západní tribuny a výstavbou nové. Výstavba je rozdělena na etapy a nové otevření je naplánováno na rok 2019. [47]



Obrázek 39: Návrh nového vzhledu všesportovního stadionu [47]

7.2 Doprava

Hradec Králové má bez nadsázky dobře řešenou dopravní infrastrukturu radiálně okružní sítí. Nový návrh územního plánu tuto koncepci rozvíjí třetím radiálním okruhem v pořadí. Tento nový okruh bude zabezpečovat odklon projíždějící dopravy z centra města. Severovýchodní část nového okruhu nejen lépe zpřístupní celou skladištní oblast, ale také bude sloužit jako obchvat pro přilehlé obce a dále bude pokračovat východním směrem až do obce Třebechovice pod Orebem. Tím bude dopravně odlehčeno všem obcím ležícím tímto směrem na stávající komunikaci.

Hlavními tématy rozvoje dopravy jsou: dokončení napojení dálnice D11 do města, výhledový návrh tramtrain.

7.2.1 Napojení dálnice D11 na Hradec Králové

Napojení města na dálnici D11 je momentálně největší prioritou města. Tato dálnice má spojit Hradec Králové s hlavním městem Prahou. Díky problémům s výkupem pozemků však byla výstavba pozastavena. Byly vytvořeny náhradní sjezdy z dálnice, pro tranzitní těžkou dopravu jde o sjezd u obce Nové Město, kde je napojení na komunikaci I/11, která navazuje na město v městské části Plačice. Sjezd pro osobní dopravu je realizován o něco dále až u obce Opatovice nad Labem, kde se nachází napojení na komunikaci I/37, komunikaci mezi městy Pardubice a Hradec Králové. Výstavbou a zprovozněním tohoto úseku se zajistí odklon dopravy z městské části Plačice a tím se i zlepší je její kvality životního prostředí. [48]



Obrázek 40: Napojení dálnice D11, zakreslené ve stávajícím územním plánu [23]

Jedná se o nezprovozněný 11 kilometrů dlouhý úsek s názvem Osičky, který by měl být v letošním roce dokončen. Tato část dálnice je vedena přes zemědělské pozemky a všechna křížení se stávajícími komunikacemi jsou řešena mimoúrovňově. Nejvýznamnějším objektem tohoto úseku je mimoúrovňová

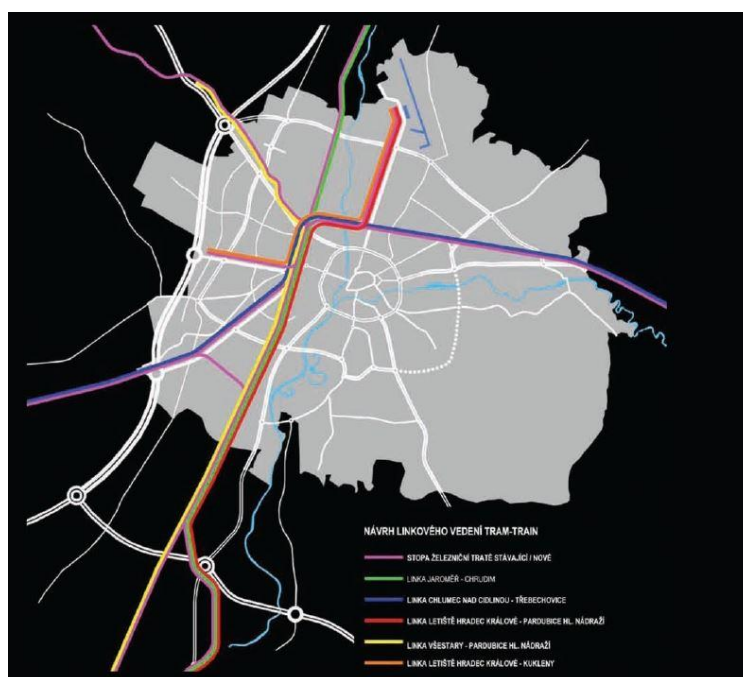
křižovatka Kukleny čtyřlístkového tvaru, kde je plánovaný sjezd a napojení dálnice na město Hradec Králové. Napojení tak bude probíhat v západní části města na městskou část Kukleny. [48]

Dokončení mimoúrovňové křižovatky a její zprovoznění se plánuje na druhou polovinu roku 2017. Dálnice D 11 by pak měla pokračovat až do města Jaroměř a dále jako rychlostní komunikace na Polské hranice.

7.2.2 Výhledový návrh tramtrain

Jde o využití potenciálu železničních tratí na území samotného města i přilehlého spádového regionu. Návrh by proměnil železniční síť na páteřní kolejový systém městské a regionální dopravy. Do stávající železniční trasy by se vložila řada mezilehlých zastávek v místech koncentrované zástavby, v přestupních uzlech na městskou hromadnou dopravu a v místech, kde je vhodné vytvoření záchytných parkovišť. [49]

Tento dopravní systém se nazývá tramtrain, neboli vlakotramvaj, jsou to hybridní vozidla, která svou koncepcí vycházejí z klasické tramvaje, ale jezdí přímo po stávající železniční trati a nově vybudovaných tramvajových trasách v uliční síti. Hlavním rozdílem mezi tramvajovou a železniční trati je rozchod kolejí a geometrie kol jízdní soupravy zejména ve vztahu k výhybkám, obloukům a typu kolejnic. [49]



Obrázek 41: Schéma kolejevé dopravy Tramtrain [49]

Tento systém je již úspěšně využíván v západní Evropě, například v Německu, Francii, Nizozemsku a Anglii. Pro Hradec Králové jde zatím pouze o vizi do budoucího rozvoje města. [49]

8 Závěr

Stavební vývoj Hradce Králové je ovlivněn svou strategickou polohou u soutoku řek Labe a Orlice. Současná podoba města byla ovlivněna historickými událostmi, které ne vždy byly příznivé. V prvotním vývoji město rozkvétalo, rozrůstalo se a stávalo se v té době skutečným centrem dané oblasti. Zlom přišel v 18. století kdy byla část města zbořena a část přestavěna na komplexní barokní pevnost. Po dalších téměř sto let byl rozvoj zastaven. V druhé polovině 19. století, město usilovalo o zrušení a zboření pevnosti a odkoupení jejich pozemků. Výsledkem snahy pak byla transakční smlouva, která byla podepsána roku 1893 a ještě téhož roku bylo zahájeno odstraňování hradeb.

Vedení města si již tou dobou uvědomovalo důležitost organizovaného rozvoje. Proto ještě před zrušením pevnosti byla vypsána první soutěž o regulační plán. Hlavními aktéry této doby a rozkvětu se stali tehdejší starosta František Ulrich a architekti Jan Kotěra a Josef Gočár. Hlavními aspekty pro rozvoj byly skutečnosti jako vlastnictví pozemků městem, pečlivé plánování pomocí regulačních plánů a kladený důraz na městskou zeleň.

Dnes, při zpětném pohledu na historii, se může jevit existence barokní pevnosti, a s tím spojený i pozdější začátek rozvoje, za prospěšnou. Město tím dostalo na přelomu 19. a 20. století jedinečnou možnost naplánovat si novou výstavbu kolem historického centra na zelené louce, nebyly zde žádné překážky kromě regulace toků obou řek. Zkušenosti a poučení pak mohli čerpat z jiných měst, která si tímto vývojem prošla o několik let dříve než Hradec Králové. V této době již byly rozvinuté moderní urbanistické teorie, ze kterých se mohla čerpat inspirace a důležité poznatky. S jistotou můžeme říct, že město tuto příležitost rozhodně nepromarnilo.

Dlouholetý starosta F. Ulrich ve spojení s moderními architekty jako byli J. Kotěra, J. Gočár, O. Liska a další, dali městu nový vzhled a originální urbanistické kompozice, která dodnes budí obdiv, přinesla městu přívlastek Salón republiky a je brána jako vzor pro další plánování města.

Kvalitní rozvoj města byl na dlouhou dobu pozastaven díky historicky známým událostem, jako je 2. Světová válka a nástup komunismu. Díky tomu se povedlo to, o čem se snažil dlouhou dobu Ulrich, a to připojení okolních obcí k městu a tím vytvoření Velkého Hradce Králové. Na předchozí tradici bylo možné navázat až po roce 1989, kdy se opět vrací rozmach kvalitní architektury a dobrého územního plánování.

Hradec Králové se v dnešní době řadí mezi velká města s územním členěním na městské části a je statutárním městem Královehradeckého kraje. Jedná se o město

s radiálně okružním uspořádáním, bohaté na veřejné prostory a zeleň, které jsou doprovázeny architektonicky kvalitní zástavbou.

Hradec Králové můžeme prostorově rozdělit na: centrum, městskou blokovou zástavbu, městskou vilovou zástavbu, sídliště, průmyslové areály a výrobní zóny, původní vesnickou oblast integrovanou do města a rekreační zázemí. Každá z těchto složek prostorové struktury se vyznačuje specifickou rázovitostí a tím různými požadavky a nároky funkční uspořádání města, tedy na bydlení, občanskou vybavenost a dopravní a technickou infrastrukturu.

Každá činnost v oblasti rozvoje s sebou nese rizika, která by se neměla zanedbat. Město si je tohoto faktu vědomo a řešení těchto problémů se věnuje s několikaletým předstihem v podobě územně plánovacích dokumentů. Nejdůležitějším dokumentem pro rozvoj města zůstává platný územní plán, územně analytické podklady a strategický plán pro rozvoj města do roku 2030.

Mezi největší problémy města můžeme zařadit vylidňování města zapříčiněné suburbanizačními trendy nebo zanedbané, chátrající části města a rozvoj dopravní infrastruktury. Vzhledem k velikosti města a rozsahu bakalářské práce pochopitelně zde nelze obsáhnout všechny problémové oblasti a proto jsou zde uvedeny jen některé z nich.

Současný územní plán pochází z roku 2000. Pro dnešní dobu je již zastaralý a vzhledem k tomu, že Zásady územního rozvoje Královehradeckého kraje byly vydány až roku 2011, je nutná jeho obnova. Vedení města si je tohoto faktu vědomo a je již rozpracovaný nový územní plán. Na základě urbanistické soutěže, která proběhla roku 2010, byli vybráni zhotovitelé Autorské sdružení Tomáš Vymetálek Architects s. r. o. a Ing. arch. Patrik Kotas. Autoři navázali na rozvoj stejnými funkčními a kompozičními prostředky, které používal Josef Gočár. Jedním z nejdůležitějších prvků nového územního plánu je návrh nového v pořadí již třetího městského okruhu. Ten bude ovšem obepínat město pouze ze tří čtvrtin. V jihovýchodní části města se totiž nachází královehradecké lesy, které budou zachovány bez zásahu. Nový návrh upřednostňuje zkvalitňování současné zástavby, její rekonstrukci a ukončení rozšiřování města do krajiny a pohlcování tak okolních obcí.

Závěrem tedy můžeme říct, že od počátku územního plánování ve městě Hradec Králové se jedná o velmi kvalitní práci vynikajících architektů. Za nejdůležitější územní plán z historie lze považovat Regulační plán města, který navrhl architekt Josef Gočár. Ten v Hradci Králové uskutečnil svou velkorysou avšak reálnou vizi, která překračovala tehdejší dobu a vtiskl tak městu zásadní prvky jeho dnešní podoby. Z návrhu J. Gočára se odvíjí i současný rozvoj Hradce Králové a inspiruje tak nejen další města, ale i celé nové generace architektů.

9 Seznam použitých zdrojů

- [1] PANOCH, Pavel. *Hradec Králové: průvodce po architektonických památkách od středověku do současnosti*. Vydání první. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2015, 355 stran. ISBN 978-80-7422-326-6.
- [2] *Profil města Hradec Králové* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2008 [cit. 2017-05-12].
- [3] *Královská věnná města* [online]. 2012 [cit. 2017-05-12]. Dostupné z: <http://www.vennamesta.cz/>
- [4] ŠKALLOUD, Vladimír. *Starosta Hradce Králové František Ulrich*. Hradec Králové: Gaudeamus, 1998, 138 s. ISBN 80-7041-494-4.
- [5] BENEŠOVÁ, Marie, Jan JAKL a František TOMAN. *Salón republiky: moderní architektura Hradce Králové*. Hradec Králové: Garamon, 2000, 119 s. ISBN 80-902593-7-5.
- [6] KRÁTKÝ, Jiří. *Urbanistická kompozice Hradce Králové*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta, 1990, 186 s. Vysokoškolská skripta.
- [7] JAKL, Jan. *Hradec Králové*. Praha: Paseka, 2005, 55 s., [64]s. obr. příl. Zmizelé Čechy. ISBN 80-7185-723-8.
- [8] KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Libri, 1997, 938 s. ISBN 80-85983-14-1.
- [9] BLÁHA, Radek a Jiří SIGL. *Svědectví archeologických nálezů o počátcích města Hradce Králové*. V Hradci Králové: Muzeum východních Čech v Hradci Králové, c2014, 99 s. ISBN 978-80-87686-02-7.
- [10] MICHL, Karel. *Husitství na Hradecku*. Hradec Králové: Odbor kulturní rady KNV, 1955.
- [11] POTŮČEK, Jakub. *Hradec Králové: architektura a urbanismus 1895-2009*. Hradec Králové: Muzeum východních Čech ve spolupráci s vydavatelstvím Garamon, 2009. ISBN 978-80-86472-42-3.
- [12] KOŘÁN, Ivo. Umění a umělci klasicismu a empíru v Hradci Králové. *Umění*. 1977, 25(6), 499-525. ISSN 0049-5123.
- [13] SLAVÍK, Jiří. *Královéhradecká pevnost*. První vydání. V Hradci Králové: Muzeum východních Čech, 2015. ISBN 978-80-87686-09-6.

- [14] DVOŘÁK, Kamil. Josef Gočár - biografie. In: *Archiweb* [online]. [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.archiweb.cz/architects.php?type=arch&place=&action=show&id=445>
- [15] DIVIŠOVÁ, Jaroslava (ed.). Encyklopedie města Hradce Králové. 1. vyd. Hradec Králové: Garamon, 2011. ISBN 978-80-86472-52-2.
- [16] MAIER, Karel. *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2005, 374 s. Česká matice technická (Academia). ISBN 80-200-1245-1.
- [17] MLYNÁŘ, Karel a Josef KAŇKA. *Hradec Králové: Přehled desetileté práce 1924-1934*. Hradec Králové: [nákladem města], 1934.
- [18] MLEJNEK, Čestmír. *Historie a současnost podnikání na Královéhradecku*. 2. vyd. Žehušice: Městské knihy, 2011. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 978-80-86699-65-3.
- [19] BARTOŠ, Štěpán, Zdeněk LUKEŠ a Pavel PANOCH. *Ve víru modernosti: architektura 20. století v Královéhradeckém kraji*. Pardubice: Helios, c2008. ISBN 978-80-85211-23-8.
- [20] František Bartoš – Josef Havlíček, Počátky nového plánování Hradce Králové, Architekt XLVI, 1948.
- [21] Hubatová-Vacková, Lada; Cyril Říha a Jan Čumlivski. Husákovo 3+1; bytová kultura 70. let
- [22] REIDL, Dušan. Urbanismus měst v ČR ve 2. polovině 20. století ve vztahu k historickému a přírodnímu prostředí. In: PEŘINKOVÁ, Martina. *Architektura a urbanismus 2. poloviny 20. století*. Vyd. 1. Ostrava: Stavební fakulta, Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava v nakl. Gasset, 2012. ISBN 978-80-87079-26-3.
- [23] *Územní plán* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/folder/1331/>
- [24] *Salon republiky: Po stopách Kotěry, Gočára a dalších významných architektů* [online]. Hradec Králové: Hradecká kulturní a vzdělávací společnost, 2013 [cit. 2017-05-21]. Dostupné z: http://www.hradecko.eu/files/ke_stazeni/architektura-web.pdf
- [25] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola B.2.2 Sídlá* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné
- [26] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Ekonomické a bezpečnostní dopady (sub)urbanizace*. Vyd. 1. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2013.
- [27] MFDnes. *Hradec opravil Šimkovy sady, kde málem nepřetřila vzácná orchidea*. Zdroj:

<http://hradec.idnes.cz/opravene-simkovy-sady-v-hradci-kralove-dyw-hradeczpravy>.

aspx?c=A140402_2052344_hradec-zpravy_kvi [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z:

<http://www.idnes.cz/>

[28] GEHL, Jan. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-86517-09-8.

[29] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C.4 Občanské vybavení* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné

[30] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. In *Sbírka zákonů*. 2006.

[31] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C.7 Dopravní infrastruktura* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné

[32] *Hradec Králové - město cyklistů: Cyklokomunikace* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné z: <http://www.cyklohradec.cz/10/Cyklokomunikace/>

[33] *Česká města na kolech: Hradec Králové* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné z: <http://www.alternativni-cyklistika.cz/mesto/ceska-mesta-na-kolech-hradec-kralove/>

[34] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C.8 Technická infrastruktura* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné

[35] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C.7 Dopravní infrastruktura* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné

[36] *Vodovody a kanalizace Hradec Králové, a.s.: Vodárenská soustava východní Čechy* [online]. 2012 [cit. 2017-05-12]. Dostupné z: <http://www.vakhk.cz/o-spolecnosti/Vodarenska-soustava-vychodni-Cechy>

[37] DOU TLÍK, Luboš. *Zonální struktury: urbanistická typologie*. 2. vyd. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1996

[38] ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C.3 Bydlení* [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné

[39] *Strategický plán rozvoje města Hradec Králové do roku 2030* [online]. Hradec Králové, 2013 [cit. 2017-05-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/353>

[40] *Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Hradec Králové* [online]. Hradec Králové, 2008 [cit. 2017-05-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/uzemne-analyticke-podklady-2008>

[41] KOTAS, Patrik a Tomáš VYMETÁLEK. Variantní koncept nového územního plánu Hradec Králové. *Informační zpravodaj Statutárního města Hradec Králové Radnice*. Hradec Králové, 2012.

- [42] *Benešovka* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/category/vystavba/benesovka/>
- [43] [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: http://hradecky.denik.cz/zpravy_region/jaky-osud-ceka-na-kozeluznu20110218.html
- [44] *Nové Kukleny* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/projekt-nove-kukleny-park-sadky-a-pernstejnu/>
- [45] *Černigov* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/2014/12/10/misto-cernigova-vyroste-moderni-komplex-s-hotelem-clarion/>
- [46] [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.kultura.cz/profile/4107-malsovicky-stadion-hradec-kralove-pod-lizatky>
- [47] *Nový stadion* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/2017/03/02/stadion-je-zase-o-neco-bliz/>
- [48] *Dálnice D11* [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d11/>
- [48] [online]. Hradec Králové [cit. 2017-05-22]. Dostupné z: <http://www.vlaky.net/upload/images/reports/004913/02b.jpg>

10 Seznam obrázků

Obrázek 1: Umístění Královehradeckého kraje v rámci ČR	10
Obrázek 2: Vývoj počtu obyvatel Města Hradec Králové (v tisících)	10
Obrázek 3: Mapa města z roku 1640	11
Obrázek 4: Bílá věž	13
Obrázek 5: Hradec Králové před výstavbou pevnosti roku 1736	14
Obrázek 6: Půdorys pevnosti	15
Obrázek 7: Schodiště Bono Publico	16
Obrázek 8: Regulační plán 1890 J. Zámečník	19
Obrázek 9: Vodárna a elektrárna	20
Obrázek 10: Borromeum a Židovská synagoga	21
Obrázek 11: Okresní dům a Muzeum	22
Obrázek 12: Gočárovo schodiště	23
Obrázek 13: Regulační plán O. Lisky a V. Rejchla	24
Obrázek 14: Regulační plán města Josefa Gočára, 1926-1928)	26
Obrázek 15: Průmyslová škola a Krajský soud	28
Obrázek 16: Upravovací plán Havlíček, Bartoš	30
Obrázek 17: Směrný územní plán, B. Petránek aj. Zídka, 1960	31
Obrázek 18: Sanatorium Sanus, pobočka České národní banky	33
Obrázek 19: Studijní a vědecká knihovna v Hradci Králové	34
Obrázek 20: Územní plán města, 1997, Roman Koucký	34
Obrázek 21: Stávající územní plán	35
Obrázek 22: Hradecko-pardubická aglomerace	37
Obrázek 23: Letecký snímek vyvýšeného pahorku starého města a Velkého náměstí	39
Obrázek 24: Ukázka blokové zástavby, Ulrichovo náměstí	40
Obrázek 25: Ukázka vilové čtvrti, ulice Nezvalova	40
Obrázek 26: Ukázka sídliště, Benešova třída	41
Obrázek 27: Letecký snímek vesnické oblasti v severovýchodní části města integrované do města.	42
Obrázek 28: Snímek Jiráskových sadů na soutoku Labe a Orlice	43
Obrázek 29: Síť cyklistických stezek na území města Hradec Králové	47
Obrázek 30: Umístění vlakového a autobusového nádraží	48
Obrázek 31: Koncept nového územního plánu	52
Obrázek 32: Třída Edvarda Beneše před započatou rekonstrukcí	54
Obrázek 33: Výsledný návrh rekonstrukce Benešovy třídy	55
Obrázek 34: Areál bývalé Koželužny v Kuklenách	56
Obrázek 35: Návrh revitalizace areálu Koželužny, návrh nového parku Sádky	56
Obrázek 36: Hotel Černigov na Reigrově náměstí	57
Obrázek 37: Návrh nového multifunkčního komplexu	57
Obrázek 38: Stávající stav všesportovního areálu v Malšovících	58

Obrázek 39: Návrh nového vzhledu všesportovního stadionu	58
Obrázek 40: Napojení dálnice D11, zakreslené ve stávajícím územním plánu	59
Obrázek 41: Schéma kolejové dopravy Tramtrain	60