

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie

Pavla ZAVŘELOVÁ

**Změny funkčního využití ve městě: příklad pěší zóny
„třída Míru“ v centru Pardubic**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2013

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Pavla Zavřelová (R10110)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Změny funkčního využití ve městě: příklad pěší zóny „třída Míru“ v centru Pardubic

Title of thesis: Changes in Functional Use of an Area: an Example of the Třída Míru Pedestrian Zone in the Pardubice City Centre

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Rozsah práce: 72 stran, 8 vázaných příloh

Abstrakt: Bakalářská práce pojednává o změnách funkčního využití ve městě po roce 1989. Poznatky teoretických přístupů studia měst z hlediska funkční prostorové struktury a jejich změn jsou aplikovány na město Pardubice, kde největší pozornost je zaměřena na dlouholetou plánovanou funkční změnu využití prostoru, kterou je změna hlavní městské ulice třídy Míru v pěší zónu. Na základě výsledků dotazníkového šetření, zaměřeného na návštěvníky a dopravní obslužnost ulice, analýzy „best practices“ ze zemí západní Evropy a také ze znalosti řešeného území, jsou zainteresovaným subjektům v této problematice navržena doporučení, jež autorka shledává za potřebná k dotvoření celkového charakteru jednoho z nejvýznamnějších míst Pardubic.

Klíčová slova: Změny funkčního využití, Pěší zóna, Dotazníkové šetření, Pardubice, Třída Míru

Abstract: This bachelor thesis deals with changes in functional use in the city area since 1989. Knowledge gained from theoretical cities studies are applied to the city of Pardubice, where after long-term planning the main city street třída Míru is being changed from a common street to a pedestrian zone. Pursuant to the results from questionnaire survey, „best practices“ analysis from western Europe countries and from basic knowledge of examined area recommendations, which author of the thesis finds necessary to fulfill, are suggested to all involved subjects.

Keywords: Changes in functional use, Pedestrian Zone, Questionnaire survey, Pardubice, Třída Míru

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů.

V Olomouci dne 30. 4. 2013

.....

Pavla Zavřelová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za věnovaný čas, cenné rady a připomínky, které mi poskytoval v průběhu práce. Mé díky patří též své rodině za trpělivost a dlouhodobou podporu při studiu.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavla ZAVŘELOVÁ**
Osobní číslo: **R10110**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Změny funkčního využití ve městě: příklad pěší zóny "třída Míru" v centru Pardubic**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem bakalářské práce je provést rozbor nejdůležitějších změn funkčního využití v Pardubicích a na příkladu pěší zóny "třída Míru" v centru Pardubic blíže analyzovat dopad těchto změn. Formou analýzy primárních a sekundárních zdrojů bude navrženo řešení současné situace a posouzeny následné dopady.

Struktura práce:

- 1) Úvod
- 2) Výzkumné otázky, cíle práce
- 3) Funkce ve městech a nejdůležitější funkční změny v období po roce 1989 se zaměřením na dopravu a maloobchod - teoretický úvod
- 4) Řešení změn ve funkčním využití: "best practicies" ze zemí západní Evropy (popř. i ČR) a jejich možné aplikace u nás, včetně metodik výzkumu a jejich aplikace
- 5) Základní informace o městě: počet obyvatel a jeho vývoj, změny ve funkčním využití, nejpalčivější problémy, které Pardubice řeší v současnosti
- 6) Pěší zóna "třída Míru" (širší kontext její existence, maloobchod a doprava, dotazníkové šetření mezi občany, interview s podnikateli a zastupiteli)
- 7) Výhled do budoucnosti: možné scénáře vývoje
- 8) Závěr

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- BÄHR, J., JÜRGENS, U. (2009): Stadtgeographie II., Westermann, Braunschweig**
FASSMANN, H. (2009): Stadtgeographie I., Westermann, Braunschweig
HALL, P.: Urban and Regional Planning, Routledge, London, 1993, 259 s.
HRŮZA, J., ZAJÍC, J.: Vývoj urbanismu I a II, FA ČVUT Praha, 1996, 1997, 186 s. a 150 s.
JANEČKOVÁ, L.: VAŠTÍKOVÁ, M.: Marketing měst a obcí, Grada, 1999, 178 s.
KNOX, P., PINCH, S. (2000): Urban Social Geography: An Introduction. Pearson, Harlow, 479 s.
Maier, K.: Územní plánování, FA ČVUT Praha, 2005, 81 s.
PERLÍN, R., KUBEŠ, J.: Územní plánování pro geografu, Karolinum, Praha, 1998, 89 s.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **18. dubna 2012**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2013**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 18. dubna 2012

Obsah

1	ÚVOD.....	10
2	FUNKČNÍ KLASIFIKACE MĚSTA.....	12
2.1	Funkce města.....	12
2.2	Funkční struktura města	13
2.3	Změny funkční struktury města po roce 1989.....	15
2.3.1	Suburbanizace	17
2.3.2	Deindustrializace	17
2.3.3	Demilitarizace	18
2.3.4	Funkční fragmentace.....	18
2.3.5	Komeracionalizace	18
2.4	Pěší zóny	19
2.4.1	Vývoj konceptu pěších zón.....	19
2.4.2	Technické podmínky pěších zón.....	22
3	METODOLOGIE	24
4	ZÁKLADNÍ INFORMACE O PARDUBICÍCH.....	27
4.1	Poloha.....	27
4.2	Vývoj počtu obyvatel	27
4.3	Doprava	28
4.4	Průmysl, výroba	29
4.5	Maloobchod.....	31
5	ZMĚNY FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ V PARDUBICÍCH PO ROCE 1989	33
5.1	Funkční zóny v Pardubicích.....	33

5.2	Změny funkčního využití území v Pardubicích	34
5.2.1	Komerční suburbanizace.....	35
5.2.2	Deindustrializace	38
5.2.3	Demilitarizace	40
5.3	Současné problémy města	41
5.3.1	Multimodální uzel Pardubice – Přednádraží.....	41
5.3.2	Tyršovy sady.....	42
5.3.3	Třída Míru.....	42
6	TŘÍDA MÍRU	43
6.1	Historie třídy Míru	45
6.2	Třída Míru dnes.....	47
6.3	Pěší zóna třída Míru	48
6.3.1	Koncepce pěší zóny	48
6.3.2	Urbanisticko-architektonické řešení	50
6.4	Výsledky dotazníkových šetření	52
6.4.1	Nákupní preference obyvatel Pardubic.....	52
6.4.2	Dopravní preference obyvatel Pardubic	56
6.4.3	Studie AUGUR Consulting s.r.o.....	57
6.4.4	Resumé a doporučení.....	59
7	ZÁVĚR	63
8	SUMMARY	65
	Seznam literatury.....	66
	Seznam příloh.....	72

1 ÚVOD

Městské prostředí je nedílnou součástí života mnoha z nás. Ve městě bydlíme, studujeme, pracujeme, nakupujeme, využíváme městské komunikace a také zde trávíme svůj volný čas. Lokací těchto specifických lidských aktivit je utvářena vnitřní funkční prostorová struktura města. Její podoba byla do značné míry ovlivněna historickým vývojem města, avšak významně je její tvář utvářena i pod vlivem soudobého lidského úsilí. Právě toto lidské úsilí mění strukturu města k obrazu svému a funkční plochy nevyhovující nově utvořeným společenským poměrům prochází proměnami svého využití.

Jaké změny využití funkčních ploch mohou ve městech nastat, jsou popsány v této bakalářské práci. Jelikož k významným transformacím dochází zpravidla v souvislosti se společenskými změnami, ať je to například po válce či revoluci, časově je zkoumané období změn sledováno počínaje rokem 1989. Tímto revolučním rokem došlo v České republice nejen k změnám společenským, ale zejména ekonomickým, které umožnily a nastartovaly nové procesy proměn měst.

Praktický dopad změn funkčního využití ve městě po roce 1989 je zkoumán autorkou této práce na příkladu města Pardubice. Toto východočeské město se v současné době připravuje na dlouholetou plánovanou rekonstrukci hlavní městské ulice – třídy Míru, která by se měla stát pěší zónou. Tato proměna je s netrpělivostí očekávána jak samotnými občany města, tak i jeho zastupiteli a čeká se od ní zejména navrácení reprezentativnosti jednomu z nejvýznamnějších míst v Pardubicích.

Autorčina znalost řešeného prostředí a celkový zájem o problematiku rozvoje měst, zejména v rámci Pardubic, bylo hlavním důvodem výběru tématu.

Cíl práce

Hlavním cílem této práce je provést rozbor nejdůležitějších změn funkčního využití v Pardubicích po roce 1989, zejména pak rozbor plánované funkční změny třídy Míru na pěší zónu. Na základě hlavních zjištění této práce, která se opírá o výsledky dotazníkového šetření, zaměřeného na návštěvníky a dopravní obslužnost ulice, budou navržena doporučení nejen pro zastupitele města Pardubice, kteří o budoucí podobě třídy Míru rozhodují, ale také pro další zainteresované subjekty.

Z hlavního cíle je odvozena struktura práce, která v úvodu seznamuje s teoretickými přístupy studia měst z hlediska funkční prostorové struktury a jejich změn. Jednotlivé změny jsou blíže popsány, zejména pak funkční změna obchodních ulic na pěší zónu, kde autorka zmiňuje zkušenosti ze zemí západní Evropy. Tento teoretický podklad je východiskem pro následnou aplikaci na město Pardubice. To je nejprve charakterizováno z několika aspektů, jež pomohou orientaci v problematice funkčních změn na území města, jimiž se autorka dále zabývá. Závěr práce je věnován již samotné třídě Míru, kde je popsána její historie a zejména pak současný nevyhovující stav. Práce zahrnuje i výsledky dotazníkového šetření, jež bylo zaměřeno na preference nákupního chování obyvatel nejen v rámci města, ale především v rámci městského centra, dále na preferenční způsoby přepravy na třídu Míru. Nakonec jsou shrnuta autorčina zjištění a uvedena doporučení, týkající se budoucí koncepce třídy Míru.

2 FUNKČNÍ KLASIFIKACE MĚSTA

Města, považována za hlavní formu lidského osídlení, se v průběhu dějin formovala jako výslednice složitých přírodních a společenských procesů. Již od počátků formování sídel je možné spatřovat určité charakteristické rysy a jim odpovídající funkce, kterými se sídla v průběhu vývoje vyznačovala (Chalupa, Tarabová, 1983). Současné formy, uspořádání a vnější vzhled měst jsou tedy výsledkem dlouhodobého vývoje, který byl ovlivněn mnoha faktory (civilizačními, kulturními, ekonomickými, přírodními apod.) a okolnostmi, které se různou měrou a významem zapsaly do jejich vývoje (Koutný, 2004).

2.1 Funkce města

Nejjednodušší charakteristikou města je jeho hlavní funkce. Funkci města lze chápat jako jeho úlohu v teritoriální dělbě práce. Fyziologický původ slova „funkce“ připodobňuje město k orgánu, který plní jedinečnou úlohu v rámci většího geografického celku.

Základní typologií funkčního dělení měst je dle Bašovského, Mládka (1989)

1) města s vlastní hospodářskou základnou,

- monofunkční
- polyfunkční

2) města bez vlastní hospodářské základny.

Rozdíl je dán zejména v lokaci, resp. absenci ekonomických funkcí výrobní či nevýrobní povahy. Dle počtu stěžejních funkcí pro město se dále rozlišují města monofunkční, u nichž je stěžejní jediná funkce (př. města obchodní, dopravní – např. Česká Třebová, apod.), a města polyfunkční, kde je zastoupení dvou a více pro město hlavních funkcí (např. Praha, více viz Bašovský, Mládek, 1989).

Obdobnou klasifikací je dělení sídel na městská a neměstská dle Chalupy, Tarabové (1983).

Při hodnocení velikosti a významu městských funkcí jsou nejčastěji využívány ukazatelé městotvorných a městoobslužných funkcí.

Městotvorné funkce jsou hospodářským základem každého města. Jejich rozvoj a fungování má přímý vliv na rozvoj města samotného, jelikož v sobě zahrnují zařízení výrobního či nevýrobního charakteru, zajišťující produkty a služby pro obyvatele mimo dané město. Potřeby obyvatel, kteří pracují v městotvorných funkcích, zajišťují *funkce městoobslužné*. Obecně zde platí přímá úměra, že čím je město větší, tím více obyvatel je potřeba pro vykonávání městoobslužných funkcí. Některá zařízení plní funkce obě (např. většina škol, zařízení služeb a dopravy).

Tyto funkce jsou na území města lokalizovány do určitých oblastí. Lokací do zón vytvářejí specifickou funkční strukturu města (Bašovský, Mládek, 1989).

2.2 Funkční struktura města

Z geografického hlediska je možné prostorovou strukturu města chápat jako mnohorozměrnou superstrukturu, jež je tvořena vzájemně provázanými a podmíněnými dílčími strukturami, kterými jsou dle Matloviče (1998)

- fyziografická,
- morfologická,¹
- sociálně-demografická,
- funkční.

Funkční prostorová struktura města se vyznačuje rozmístěním lidských aktivit na území města, od čehož se odvíjí odlišný způsob využívání jednotlivých objektů, pozemků a území. Základním rozlišením využití ploch je rozlišení na zastavěné a nezastavěné pozemky. Nezastavěná území jsou zpravidla určena pro produkční využití (zemědělské, těžební apod.), k oddechu či rekreaci. Zastavěné plochy se vyznačují variabilními funkcemi využití (Sýkora, 2001), kde koncentrací lidských aktivit určitého charakteru dochází ke vzniku specifických funkčních zón.

¹ Sýkora (2001) zahrnuje morfologickou strukturu do fyzické struktury města.

Ty lze dle Kubeše, Perlína (1998) definovat jako zóny

- bydlení,
- průmyslu (výroby),
- dopravy a technické infrastruktury,
- občanského vybavení (zóna služeb),
- sportu a oddychu,
- zóny památkové a smíšené.

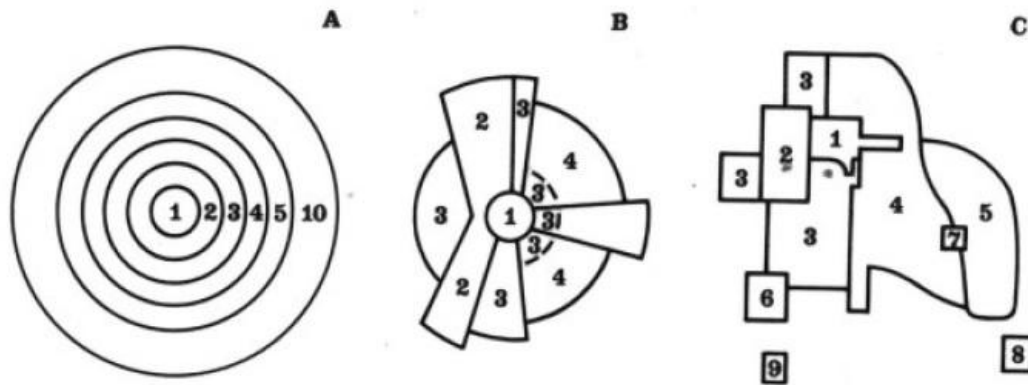
Matlovič (1998) vymezuje využití území na základě dvoustupňové kategorizace, kde hlavním kritériem vymezení byla dominující funkce v rámci sociálně-ekonomické úlohy ve městě. Na nižším stupni uvažuje 11 forem využití, kterými jsou např. obytná, průmyslová, dopravní, obslužná apod. Ty dále zařazuje do tří kategorií (městské, příměstské, neměstské), jež představují stupeň vyšší.

Míra prostorového smíšení funkcí (polyfunkčnost), či naopak jejich separace (monofunkčnost) je důležitým znakem prostorové struktury města (Sýkora, 2001).

Základy studia vnitřní struktury města z hlediska lokace jednotlivých funkcí byly položeny ve 30. letech 20. století. Významně se tímto tématem zabývala Chicagská škola, která představila tři teoretické modely struktury města (viz obrázek 2.1).

Těmi byly dle Sýkory (1993)

- koncentrický model (Burgessův) – A
- sektorový model (Hoytův) – B
- vícejaderný model (Hariss-Ullmanův) – C



Obrázek 2.1 – Tradiční modely vnitřní struktury měst
Zdroj: Sýkora (1993)

Vysvětlivky: 1) centrum, 2) velkoobchod a lehký průmysl, 3) čtvrtě nižších společenských vrstev, 4) čtvrtě středních společenských vrstev, 5) čtvrtě vyšších společenských vrstev, 6) oblast těžkého průmyslu, 7) okrajová obchodní centra, 8) obytná předměstí, 9) průmyslová předměstí, 10) zóna dojížděky.

Základním modelem je Burgessův koncentrický model, na nějž navazují a doplňují ho zbylé modely. Burgess jednotlivé kruhy vymezil dle sociálního statutu obyvatel a fyzického prostředí. Hoyt sektory definoval podle charakteristické funkce, jež se odvíjela od výše pozemkové renty. Harris s Ullmanem v rámci města vymezili sérii jader s převažujícím funkčním využitím, jejichž lokace je ovlivněna výběrem místa s nejvhodnějšími podmínkami (Sýkora, 1993).

Teoretické modely ovšem nemohou zcela přesně odpovídat vnitřním strukturám všech měst, zejména s ohledem na neustále probíhající vývoj měst, který je ovlivněn mnoha faktory. Takovými faktory může být např. poválečný či porevoluční vývoj města.

Následující podkapitola se zabývá funkčními změnami probíhajícími v České republice po roce 1989. Právě období přizpůsobování městských struktur novým porevolučním společenským podmínkám dovoluje hovořit o městech jako o postkomunistických (Sýkora, 2001).

2.3 Změny funkční struktury města po roce 1989

U současných postkomunistických měst se lze setkat s vysokou dynamikou změn prostorové struktury. Impulsem těchto změn byly především proměny společenských principů, zejména pak přechod od centrálně plánované alokace zdrojů k tržnímu systému. Změny prostorové struktury tedy zaznamenaly ty funkce a zprostředkovaně

i územní části města, které nebyly v souladu s nově ustanovenými společenskými podmínkami (Sýkora, 2001). Jelikož jsou jednotlivé strukturní části města (fyziografická, morfologická, sociálně-demografická a funkční) úzce provázané a podmíněné, změna jedné z nich podmiňuje logicky transformaci těch ostatních, čímž dochází zpravidla k přeměně funkčního využití (Matlovič, 1998).

Analýza změn bývá provedena na základě

- srovnání *stavů* prostorových vzorců za různá časová období,
- zachycení nejvýznamnějších *procesů* proměn prostorové struktury.

Prostorovou strukturu měst postihují poměrně komplexní transformační procesy týkající se všech jejich složek. Tyto procesy jsou označovány rozmanitými termíny, avšak neexistuje žádná systematicky vytvořená klasifikace (Sýkora, 2001). Navzdory této nejednoznačnosti v jejich interpretaci a chápání, lze je rozdělit podle uplatnění v dané městské zóně a podle míry a komplexnosti ovlivnění vnitřní struktury města (viz tabulka 2.1). Největší dynamiky nabývají procesy v centru města a v suburbánní zóně (Ptáček, Szczyrba, Fňukal, 2007).

Tabulka 2.1 – Nejčastěji identifikované transformační procesy

Vnitroměstská struktura	Morfologická	<i>Funkční</i>	Sociálně-demografická
Transformační proces	suburbanizace (E)	suburbanizace (E)	suburbanizace (E)
	gentrifikace (A, B)	komercionalizace (všechny zóny)	gentrifikace (A, B)
	revitalizace (všechny zóny)	deindustrializace (B)	segregace (B, D, E)
	intenzifikace (všechny zóny)	demilitarizace (B, D)	separace (A, B, E)
	recese (B, D, E)	funkční fragmentace (A, B, E)	regrese sociálního ekonomického statusu (D)

Zdroj: Ptáček, Szczyrba, Fňukal (2007)

Poznámka:

A – centrum, B – vnitřní město, C – vilové čtvrti, D – sídliště, E – periferní zóna

Identifikované procesy, jež mají vliv na funkční strukturu města, jsou *suburbanizace*, *komercializace*, *deindustrializace*, *demilitarizace* a *funkční fragmentace*. S jednotlivými procesy seznamuje následující text.

2.3.1 Suburbanizace

Procesem měnícím významně vzhled příměstské krajiny je proces suburbanizace, kde původní zemědělská funkce způsobu využití území je nahrazena funkcemi jinými. Těmi mohou být funkce bydlení, skladování, zejména však funkce obchodu a výroby. Dle charakteru změny funkce je rozlišována *suburbanizace rezidenční*, v rámci níž vznikají satelitní lokality rodinných a bytových domů, a *suburbanizace komerční* (nerezidenční) za vzniku nových industriálních, skladovacích zón a velkých nákupních center (Létal, Smolová, Szczyrba, 2001). Nové aktivity vznikají zpravidla na nezastavěných plochách (tzv. *výstavba na zelené louce*; Sýkora, 2003).

Při komerční suburbanizaci je výhodnost polohy v příměstské krajině spatřována zejména v možnosti plného využití rozsáhlé plochy za nižší cenu, díky čemuž mohou vznikat velkoplošné obchodní stavby s širší nabídkou sortimentu či rozsáhlé průmyslové zóny. Nedílnou součástí těchto projektů bývá výstavba ploch pro parkoviště a nové komunikace (Létal, Smolová, Szczyrba, 2001).

Následkem výstavby těchto velkoplošných zón (zejména pak těch obchodních) dochází k postupné koncentraci funkcí dalších, jež podmiňují prostorovou segregaci vyvolávající neustálé přepravní toky (Létal, Smolová, Szczyrba, 2001). Vlivem změn přepravních toků dochází často k vystěhovávání maloobchodu/výroby z centrálních oblastí měst za postupného nárůstu oblastí příměstských (Sýkora, 2003).

2.3.2 Deindustrializace

V důsledku deindustrializace je výroba v tradičních průmyslových lokalitách uvnitř města omezována či rušena a mnohdy přemísťována na okraj městské zástavby v rámci procesu komerční suburbanizace. Následkem tohoto vznikají na místech původních továren opuštěné a nevyužívané areály (průmyslové brownfields), u nichž dochází k zániku původní výrobní funkce. Deindustrializace měst v sobě ovšem zahrnuje vytvoření příležitostí pro developery, pro něž tyto prostory představují zajímavé rozvojové lokality v blízkosti městských center. Adaptivním znovu využitím může být

území přeměněno na kancelářské, obchodní či rezidenční prostory (jako např. v případě Galerie Vaňkovka v Brně).

Díky politickým změnám v roce 1989 byly vytvořeny podmínky pro tuto regeneraci i v České republice. Problém, který se nevyskytuje pouze v podmínkách České republiky, ale ve většině postsocialistických zemí, je ten, že veřejný sektor nedostatečně podporuje regeneraci těchto objektů a nově příchozí firmy upřednostňují investice na zelené louce (Temelová, Novák, 2007).

2.3.3 Demilitarizace

Proces demilitarizace, který v České republice probíhá posledních 20 let, je úzce spjat s reformou Armády České republiky. Jedná se o ztrátu či výrazné oslabení militární funkce sídel, následkem čehož dochází ke změně využívání území pro jiné než vojenské účely. Z objektů, které těmto účelům dříve sloužily, se nyní stávají tzv. militární brownfields. Stejně tak jako v případě průmyslových brownfields, i tyto objekty představují rozvojové plochy nového urbanistického či funkčního řešení (Hercik, Szczyrba, Fňukal, Toušek, 2009).

2.3.4 Funkční fragmentace

Funkční fragmentací neboli funkční diferenciací se rozumí ztráta funkční propojenosti území. Tento proces může nastat u nově suburbanizovaných částí, jež postrádají návaznost na starší zástavbu a sídlo, což přispívá k jeho funkční fragmentaci (Ouředníček, Temelová, 2008).

2.3.5 Komeracionalizace

Komeracionalizace je transformační proces, jenž se dotýká všech vnitroměstských zón (Ptáček, Szczyrba, Fňukal, 2007). Dochází při něm k nahrazení funkce bydlení funkcemi nebytovými, zejména pak komerčními.

Lze se setkat s případy, které mění funkční strukturu území, aniž by proběhl jeden z výše uvedených procesů. Jedná se zpravidla o prostou změnu funkce nezastavěného území na zastavěné – v posledních 20 letech je to například z důvodu výstavby

obchvatu města, kdy s nárůstem individuální automobilové dopravy ve městech je nutné zajistit její částečné odvedení mimo město, či z důvodu výstavby dopravního napojení nově suburbanizovaných částí. Tímto původně nezastavěné území získává funkci dopravní.

V dopravě se lze však setkat i s případem opačným, kdy původní převažující dopravní funkce je omezena či úplně vyloučena. Tento případ nastává zejména u ulic, jež jsou měněny na pěší zóny. S tímto konceptem, vzniklým v západní Evropě, seznamuje následující text.

2.4 Pěší zóny

Pěší zóny lze chápat jako systémy veřejných prostorů sloužících převážně nebo výlučně chodcům, a proto je zde zaručen bezkolizní pěší pohyb (kolektiv autorů, 1982). Vznik moderní podoby pěších zón se klade do Německa do poloviny 20. století, ovšem s jistými náznaky samotného konceptu se lze setkat mnohem dříve (viz dále).

2.4.1 Vývoj konceptu pěších zón

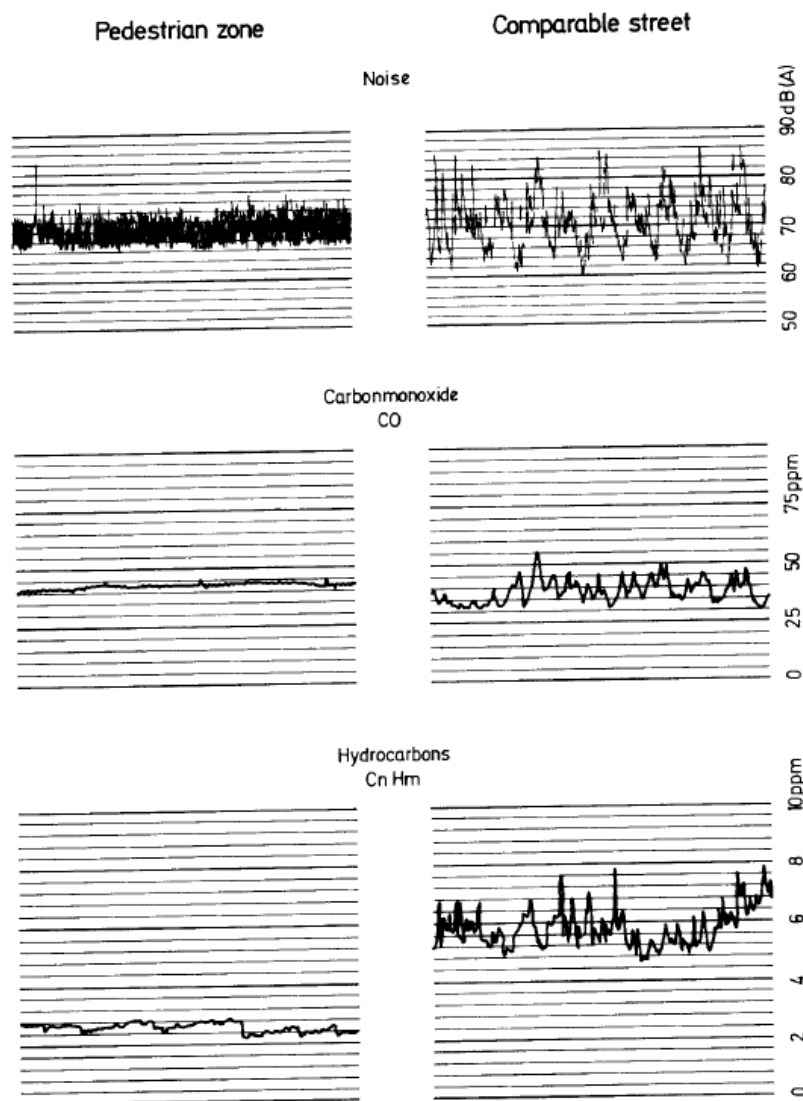
S prvotními náznaky veřejných míst s vyloučením veškeré dopravy, se lze setkat již v dobách dávných civilizací. Ty zakazovaly vstup strojové i zvířecí dopravě na rušná místa ve městě ze stejného důvodu, ze kterého je dnes tak činěno v případě automobilové dopravy, tedy:

- ke zmírnění znečištění ovzduší,
- zmírnění celkového přetížení v zájmu bezpečnosti a pořádku,
- k vytvoření esteticky klidného městského prostředí.

Právě rozvoj individuální automobilové dopravy a stav mnoha měst po druhé světové válce přispěl k návratu ideje pěších zón. Moderní podoba pěší zóny vznikla v Německu po druhé světové válce, ve městě Kassel. V tomto městě bylo důsledkem války zničeno až 80 % plochy, čehož architekti využili k vybudování ulice pro pěší s výhradním zaměřením na obchod, doplněnou o fontány a zelené prostory. Tímto počinem se v příštích několika letech nechala inspirovat nejen další města německá, ale také mnohá evropská (Rosen, 2006).

Ze záhy vybudovaných pěších zón v Německu lze blíže analyzovat mnichovskou pěší zónu. Zde, stejně jako v Kasselu, byly návrhy o zřízení pěší zóny v centru města položeny již po druhé světové válce. K samotné realizaci ovšem došlo až v roce 1966, vlivem neúnosného nárůstu automobilové dopravy a selhání původního řešení. Tím bylo zejména zavedení hromadné dopravy obsluhující centrum města s cílem snížení automobilového provozu. Postupné zjištění, že člověk si zvolí pěší způsob přepravy pouze, je-li k tomu donucen, přivedlo vedení města zpět k návrhu realizace pěší zóny. Touto proměnou prošla hlavní městská ulice, což bylo v té době neobvyklé a revoluční. V případě ostatních měst tehdejší doby se lze setkat spíše s konceptem budování nových ploch pro pěší. Realizace projektu mnichovské pěší zóny byla shledána za velmi přínosnou, zejména s ohledem na obnovení spojovací funkce, díky které se toto místo stalo mnichovským „speakers corner“, kde se lidé začali zastavovat a mluvit spolu.

Významný přínos pro další vývoj pěších zón přinesly zajisté výzkumy, které byly provedeny po dostavbě této pěší zóny. Zajímavé se mohou zdát i z dnešního pohledu, jelikož s pěšími zónami se lze setkat na mnoha místech České republiky. Výzkumy bylo zjištěno, že počet pěších se zde v pracovní den pohyboval v rozmezí 6-15 tisíc za hodinu. Kromě informací týkajících se návštěvníků byly zjišťovány hodnoty znečištění vzduchu. Aby mohly být výsledky porovnávány se stavem před pěší zónou, byly ve stejný čas měřeny hodnoty v ulici, jež byla svými parametry srovnatelná, avšak plně dopravně-obslužná. I když se pěší zóna vyznačovala poměrně vysokou hladinou hluku, nebyly u ní naměřeny výrazná zvýšení hluku, jako v případě ulice s automobilovou a tramvajovou dopravou. Míra znečištění vzduchu byla závislá na celkové situaci městského jádra, ale i tak byly zjištěny patrné rozdíly (viz obrázek 2.2; Teplý, 1972).



Obrázek 2.2 – Hodnoty znečištění vzduchu měřené na pěší zóně a srovnatelné ulici s automobilovým a tramvajovým provozem
Zdroj: Převezato z Teplý (1972)

Poznámky:

Pedestrian zone ...pěší zóna

Comparable street ...srovnatelná ulice s automobilovou a tramvajovou dopravou

dB (A) ...decibel, křivka frekvence A

ppm ...parts per million = počet částic z 1 milionu (celku)

Kompromis pěší zóny s automobily, zejména v obydlených oblastech, známé jako Woonef, se postupně začal rozvíjet v Nizozemsku (70. léta). Prioritními uživateli prostoru byly ovšem stále pěší, proto byla stanovena podmínka, podle níž se směly automobily v lokalitě pohybovat rychlostí nepřevyšující rychlost pěších. Toho bylo dosaženo použitím „agresivních“ technik, jež zahrnovaly rozmístění mobiliáře na ploše, kolem něhož byli řidiči nuceni manévrovat (Rosen, 2006).

Pěší zóny hrají stále významnou roli při regeneraci centrálních ploch ve městech. Je to dáno zejména pozměněným účelem mnoha ulic v centru, jejichž nová podoba je dána slučováním bydlení a občanské vybavenosti (Čelechovský, Šipler, 1983). Vedle neustále se zvyšujícího individuálního automobilismu zde jako nový prvek posledních několika let působí zejména zvýšené nároky na zásobování. Pěší zóny jsou opět brány v potaz jako možné řešení prostoru za účelem nabytí nového půvabu.

Jak mohou být řešeny pěší zóny v rámci města je zobrazeno na obrázcích 2.3-5, které ilustrují situaci v západní Evropě.

2.4.2 Technické podmínky pěších zón

Z dopravního hlediska se pěší zónou rozumí oblast, jež je vymezena dopravními značkami a je tvořena souborem zklidněných pozemních komunikací. Vjezd do zóny je povolen jen za stanovených podmínek podle zvláštního předpisu, a to pouze obslužné motorové dopravě, cyklistické dopravě a veřejné hromadné dopravě². Dopravní funkce ovšem nepřevládá nad funkcí obchodní a pobytovou.

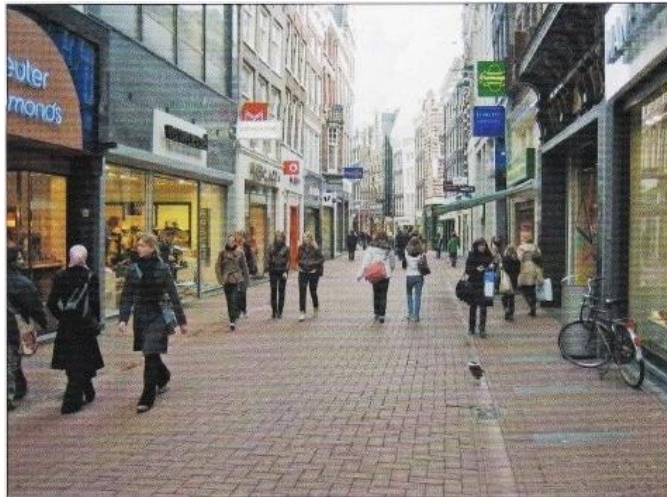
Mezi hlavní výhody pěší zóny lze zařadit

- zlepšení podmínek pro chodce,
- možnost uplatnění zeleně a mobiliáře ve větší míře,
- zlepšení ekologické a estetické úrovně prostoru.

Jako nevýhodné je spatřováno

- nutnost častější údržby prostoru,
- náročnost řešení dopravní obslužnosti širšího území – včetně parkovacích ploch pro rezidenty a systému zásobování objektů zóny (Bartoš, 2008).

² Základní provozní podmínky vyplývají z ustanovení §23 a §39 zákona č. 361/2000 Sb. A, §12 odst. 1 písm. hh) vyhlášky č. 30/2001 Sb.



Obrázek 2.3 – Řešení pěší zóny v centru města (Amsterdam, Nizozemsko)
Zdroj: Bartoš (2008)



Obrázek 2.4 – Ukázka mobiliáře na pěší zóně (Drážďany, Německo)
Zdroj: Bartoš (2008)



Obrázek 2.5 – Vedení autobusové linky pěší zónou (Mohuč, Německo)
Zdroj: Bartoš (2008)

3 METODOLOGIE

V rámci naplnění hlavního cíle práce, kterým je analýza změn funkčního využití území Pardubic, zejména pak plánované přeměny stávající dopravně-obslužné ulice třídy Míru na pěší zónu, byly hlavními zvolenými metodami práce strukturované rozhovory se zástupci Odboru hlavního architekta (dále jen OHA) Magistrátu města Pardubice (dále jen MMP) a dotazníková šetření (viz dále). Pro zpracování analýzy funkčních změn v Pardubicích bylo nutné seznámení se s odbornou literaturou, jejíž zpracovaný přehled v rámci této problematiky je uveden v kapitole 2.

V následujícím textu je uvedeno bližší seznámení s hlavními metodami práce, které byly podmiňující pro zpracování kapitol 4, 5 a 6, především pak pro podobu dotazníkového šetření.

Kapitola o Pardubicích byla vytvořena z velké části na základě dobré znalosti řešeného území, doplněná o informace z aktuální verze územního plánu Pardubic a z publikací o městě. Téma samotné pěší zóny třída Míru bylo zpracováno zejména díky konzultacím na OHA MMP, dále pak analýzou novinových článků zabývajících se touto problematikou (Mladá Fronta Dnes, Pardubický deník, Pardubické noviny)³. Se zástupci OHA autorka absolvovala dva strukturované rozhovory, případné nejasnosti byly poté konzultovány s pověřenou osobou OHA – jednalo se zejména o řešení podoby dotazníkového šetření, jehož výstupy byly podmiňujícími pro vzhled do problematiky třídy Míru z hlediska názorů občanů města.

Dotazníková šetření, jejichž výsledky jsou uvedeny v kapitole 6, se konala tři, a to v období září-listopad 2012. První dvě zmiňovaná šetření byla provedena autorkou této práce v průběhu září, třetí bylo provedeno společností AUGUR Consulting s.r.o. na pokyn MMP.

³ Konzultace na OHA MMP a analýza novinových článků poskytly autorce potřebné množství dat a informací v rámci dané problematiky, proto již dále nebyly absolvovány rozhovory se zastupiteli a podnikateli.

Autorčino první šetření bylo uskutečněno za účelem zjištění nákupního chování obyvatel města Pardubice se zaměřením na nakupování v centru, zejména na řešené třídě Míru a v Afí paláci⁴ s cílem zjistit, pro koho jsou tato místa nejvíce atraktivní z hlediska nakupování, který typ obchodů návštěvníci nejvíce vyhledávají a také jaký názor mají obyvatelé města na chystanou rekonstrukci třídy Míru. Druhé, rozsahově menší, bylo provedeno za účelem zjištění hlavních způsobů přepravy obyvatel na třídu Míru. Toto šetření bylo důležité hlavně pro zjištění, jaký podíl obyvatel využívá městskou hromadnou dopravu pro přepravu na toto místo, jelikož to je důležitým faktem pro rozhodnutí o její budoucnosti s případnou funkční změnou. Třetí šetření (společností AUGUR Consulting s.r.o.) bylo také zaměřeno na dopravu, především na dopravní obslužnost centra města, se zaměřením na dvě hlavní ulice, a to na třídu Míru a ulici 17. listopadu. Jelikož se zaměření dotazníkového šetření společnosti AUGUR Consulting s.r.o. do značné míry podobalo druhému šetření autorky, jsou výsledky šetření této společnosti v práci využity jen pro doplnění informací.

Dotazníky předkládané občanům města ve všech třech případech byly strukturovány do zpravidla uzavřených otázek a vyplňovány byly formou přímé interakce mezi tazatelem a respondentem, a to vždy na třídě Míru. U otázek, u nichž nebylo možné postihnout celou problematiku nabídnutím několika variant, byla zvolena možnost otevřené odpovědi (viz příloha č. 1 a č. 2). Při tvorbě struktury dotazníků probíhala spolupráce s MMP, přesněji s OHA.

1) Autorčina dotazníková šetření

- Dotazník, který se zabýval nákupními preferencemi, obsahoval deset věcných otázek a celkem bylo nashromážděno 175 dotazníků. Ve struktuře respondentů dle pohlaví převažovaly ženy, dle nejvyššího ukončeného vzdělání středoškolsky vzdělaní s maturitou a vysokoškolsky vzdělaní, věkové kategorie byly zastoupeny rovnoměrně (viz příloha č. 3) Pro efektivnější sledování nákupního chování obyvatel, bylo v rámci demografických charakteristik zjišťováno i místo bydliště respondenta. Na základě toho byli poté respondenti

⁴ Další významné nákupní místo v centru Pardubic nacházející se v těsné blízkosti třídy Míru (viz dále).

řazení do dvou kategorií bydliště, kterými byly: části města s nákupní zónou a části města bez nákupní zóny.

- Dotazník zaměřený na dopravní dostupnost ulice sestával ze tří věcných otázek a nashromážděno bylo 103 dotazníků. Struktura respondentů dle pohlaví a věku byla odpovídající struktuře uvedené u dotazníku, jenž se zabýval nákupními preferencemi.

2) Šetření provedené externí společností AUGUR Consulting s.r.o.

- Dotazník zaměřený na dopravní dostupnost prováděný externí společností, byl strukturou respondentů opět srovnatelný a zpracováno bylo 220 dotazníků (AUGUR Consulting s.r.o., 2012). Z důvodu zaměření tohoto šetření zejména na otázku dopravy byl autorčin výzkum orientován z největší části na nákupní preference obyvatel.

Analýza autorčiných získaných dat a vytvoření grafického znázornění bylo poté provedeno v programu Microsoft Office Excel.

4 ZÁKLADNÍ INFORMACE O PARDUBICÍCH

Jak je podoba dnešních měst ovlivněna uspořádáním a poměrem jednotlivých funkčních zón, jejichž lokace je dána zejména historickým a novodobým vývojem města, popisuje tato kapitola na příkladu města Pardubice.

Nejprve je město popsáno z hlediska nejdůležitějších charakteristik, které uvedou do problematiky funkčních změn a současných problémů města.

4.1 Poloha

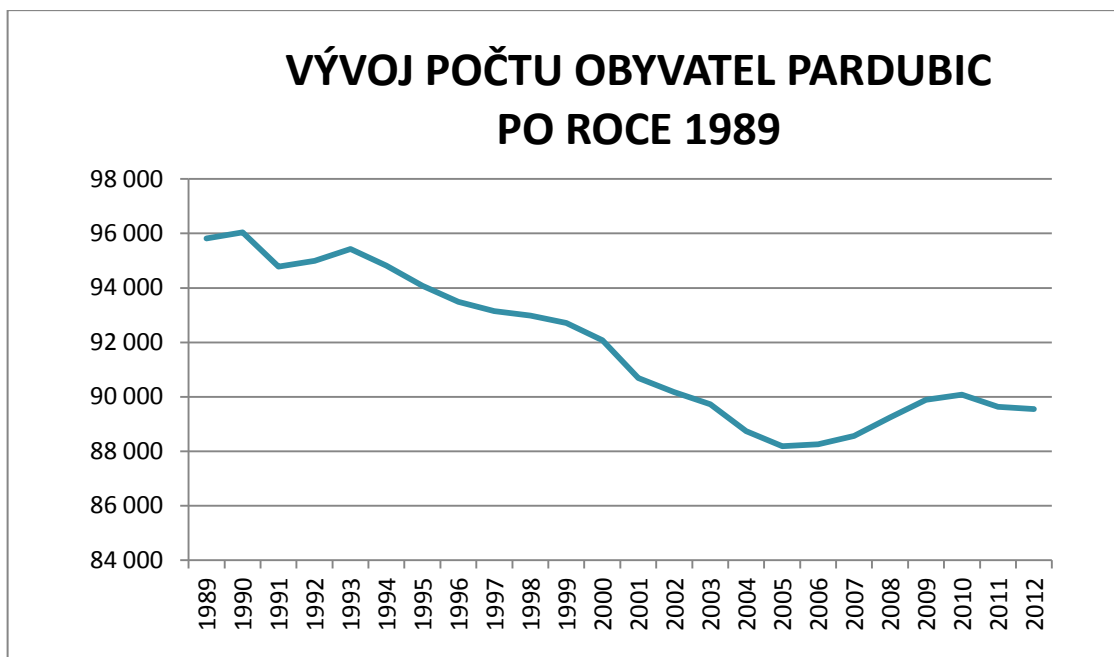
Pardubice jsou východočeským statutárním městem ležícím v rovinaté krajině Pardubické kotliny v nadmořské výšce zhruba 220 m n. m., na soutoku řek Labe a Chrudimka. Na rozloze 8266 ha (ČSÚ, 2013a) zde žije téměř 91 tisíc obyvatel (ČSÚ, 2012a).

Pardubice jsou přirozeným centrem kraje, což je dáno historickým vývojem, zejména pak napojením města na železniční trasu Praha-Olomouc a navazujícím rozvojem průmyslové výroby.

4.2 Vývoj počtu obyvatel

Již od počátku 19. století počet obyvatel města prudce stoupal, a to díky postupné industrializaci města, která souvisela s napojením na železniční trať. Po druhé světové válce měly Pardubice necelých 50 tisíc obyvatel, jejichž počet se do roku 1991, vlivem tehdejší suburbanizace, téměř zdvojnásobil. V průběhu 90. let poté dochází k postupnému snižování tohoto počtu (ČSÚ, 2013b), na což mělo vliv zejména osamostatňování některých částí obce.

Počet obyvatel města je v současnosti ovlivňován migrací obyvatel do nově suburbanizovaných obcí venkovského charakteru v jeho okolí, sezónní migrací studentů a imigrací pracovníků do nově vzniklých průmyslových závodů ve výrobních zónách. Vývoj počtu obyvatel po roce 1989 je znázorněn na obrázku 4.1. Na konci roku 2012 měly Pardubice zhruba 91 tisíc trvale bydlících obyvatel (ČSÚ, 2012a).



Obrázek 4.1 – Vývoj počtu obyvatel Pardubic po roce 1989
Zdroj: ČSÚ (2012b)

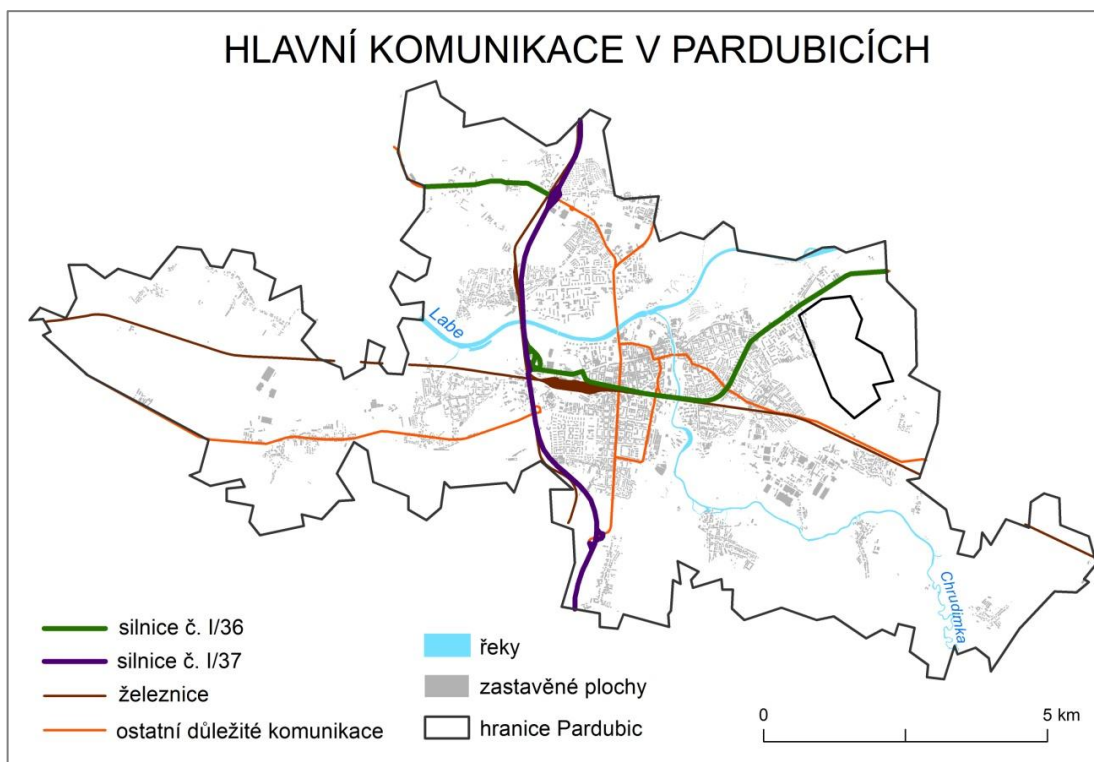
Poznámky:

Data jsou k 1. 1. daného roku.

4.3 Doprava

Pardubice, díky své výhodné poloze, mají potenciál pro rozvoj všech druhů dopravy. Stýká se zde doprava silniční, železniční, letecká a lodní.

V rámci silniční dopravy je hlavní silniční komunikací č. I/36, která Pardubice spojuje s Holicemi a Lázněmi Bohdaneč. Ta vytváří dopravní páteř města a dále se napojuje na další významnou silnici pro Pardubice, kterou je I/37, spojující Pardubice s Hradcem Králové (viz obrázek 4.2). Po otevření úseku R35 napojujícího se na I/37 u Opatovic nad Labem mají Pardubice napojení i na dálnici D11. Pardubice disponují dobře vyvinutou sítí městské hromadné dopravy (dále jen MHD, viz příloha č. 4) a také sítí cyklostezek. Dosud však nebyl dokončen vnitřní ani vnější dopravní obchvat města, který by ulevil dopravní situaci v centru. Jistým řešením by měla být rekonstrukce prostoru před železničním nádražím, o kterém se nyní v Pardubicích intenzivně jedná (viz podkapitola Současné problémy města).



Obrázek 4.2 – Hlavní komunikace v Pardubicích
Zdroj: MMP (2013), vlastní zpracování

Na významu nabývá letecká doprava, která je v Pardubicích zajišťována od 30. let 20. století (zpočátku pro vojenské účely, od 90. let se smíšeným provozem včetně mezinárodních letů).

Dále se plánuje rozvoj lodní dopravy. Do roku 2017 by mělo dojít ke splavnění Labe pro nákladní i turistickou dopravu v úseku mezi Chvaleticemi a Kuněticemi⁵, čímž by se Pardubice měly stát kompletním dopravním uzlem (Česká televize, 2013).

4.4 Průmysl, výroba

Rozvoj průmyslového sektoru byl v případě Pardubic pevně spjat s rozvojem dopravy. K významnému rozvoji průmyslu došlo zejména po dopravním napojení města na železniční síť v roce 1845 (kolektiv autorů, 1995). Právě díky tomuto vývoji město získalo nejen funkci důležitého dopravního uzlu, ale i důležitého průmyslového města.

⁵ Jedná se o obce, které jsou lokalizovány podél toku Labe. Obec Kunědice se nachází proti proudu Labe, obec Chvaletice po proudu Labe.

Ač byly průmyslové podniky stavěny na okrajích městské zástavby, zejména kolem železniční dráhy, postupným růstem města se nyní ocitají zcela či téměř v centru (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2010). Zásadním existenčním zlomem pro tyto průmyslové závody byl rok 1989 a následné ekonomické změny. V rámci transformace ekonomiky z centrálně plánované na tržní se některé z nich nedokázaly nové situaci přizpůsobit a svoji činnost ukončily – staly se průmyslovými brownfields (např. TMS – Továrna mlýnských strojů, Tesla). V Pardubicích se však nacházejí podniky, které se nové situaci přizpůsobit dokázaly a svou výrobu neukončily, ani neomezily.

Průmyslová výroba v Pardubicích je nyní zaměřena na

- průmysl chemický – společnosti Paramo (viz obrázek 4.3), a.s. a Synthesia, a.s.,
- průmysl elektroniky a elektrotechniky – společnosti Foxconn CZ, s.r.o. a Panasonic, s.r.o.,
- lehké strojírenství – např. společnost Kyb Manufacturing Czech, s.r.o.

Nově přichozí průmyslové společnosti jsou zpravidla koncentrovány do průmyslových zón při okraji městské zástavby (výstavbou na zelené louce), kde jim je poskytnut dostatečný prostor a potřebné dopravní napojení.



Obrázek 4.3 – Areál chemického závodu Paramo, a.s.
Zdroj: Klíma (2011)

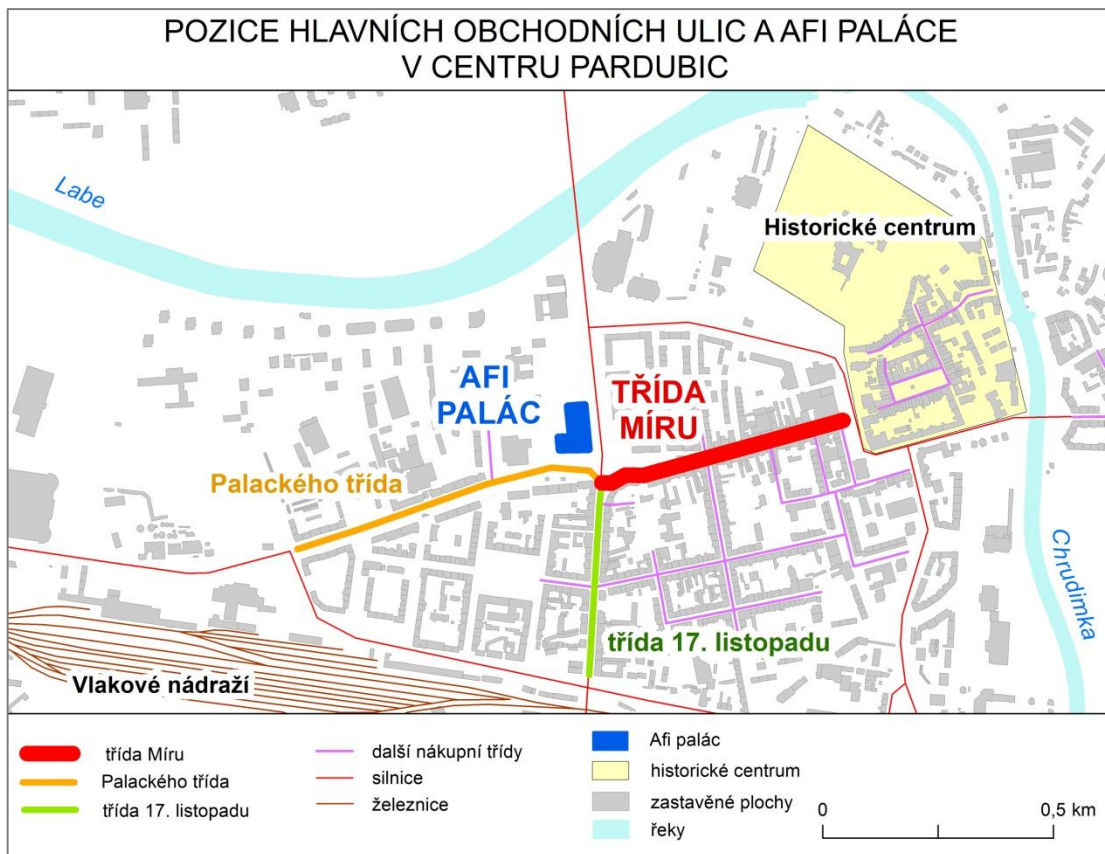
4.5 Maloobchod

Vývoj maloobchodu v Pardubicích byl významně ovlivněn socialistickým režimem, důsledkem čehož jeho rozmístění odpovídalo monocentrickému modelu města, namísto efektivnějšího rozložení na celé ploše. To bylo změněno vlivem ekonomické transformace, v rámci níž byl maloobchod postupně rozšiřován i do dalších míst, především na městská sídliště. Dále došlo k vytvoření vhodných podmínek pro expanzi zahraničních obchodních řetězců, díky čemuž začaly být v druhé polovině 90. let budovány velkoplošné maloobchodní sítě (Szczyrba, 2005). V souvislosti s těmito změnami dochází k postupnému přeorientování nákupního spádu z městských center do nových obchodních zón na okraji města (Sýkora, 2001). Postupně však vlivem „přeplněnosti“ příměstských částí dochází k navracování maloobchodu do centra města, kde takto došlo k výstavbě obchodního paláce – Afí palác Pardubice (viz dále).

V Pardubicích je maloobchod zastoupen jak jednotlivými prodejny o menší ploše se specializovaným či smíšeným zbožím, které se koncentrují zejména do centra, tak i plošně méně či více rozlehlými supermarkety, hypermarkety a nákupními centry, lokalizovanými zpravidla na okraj města (viz příloha č. 5).

Významnými obchodními ulicemi v centru města jsou ulice třída Míru, Palackého třída a ulice 17. listopadu (viz obrázek 4.4), v nichž je maloobchod koncentrován do parteru.

Jistou výjimku v centru tvoří bývalý obchodní dům Prior (nynější Tesco), který byl v době socialismu vystavěn v centru Pardubic, a jehož funkci převzalo v roce 2008 nově postavené obchodní centrum – Afí palác (viz obrázek 4.5 a 4.6).



Obrázek 4.4 – Pozice hlavních obchodních ulic a Afi paláce v centru Pardubic
Zdroj: MMP (2013), vlastní zpracování



Obrázek 4.5 – Afi palác Pardubice
Foto: Autorka



Obrázek 4.6 – Vnitřní prostor Afi paláce
Foto: Autorka

5 ZMĚNY FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ V PARDUBICÍCH PO ROCE 1989

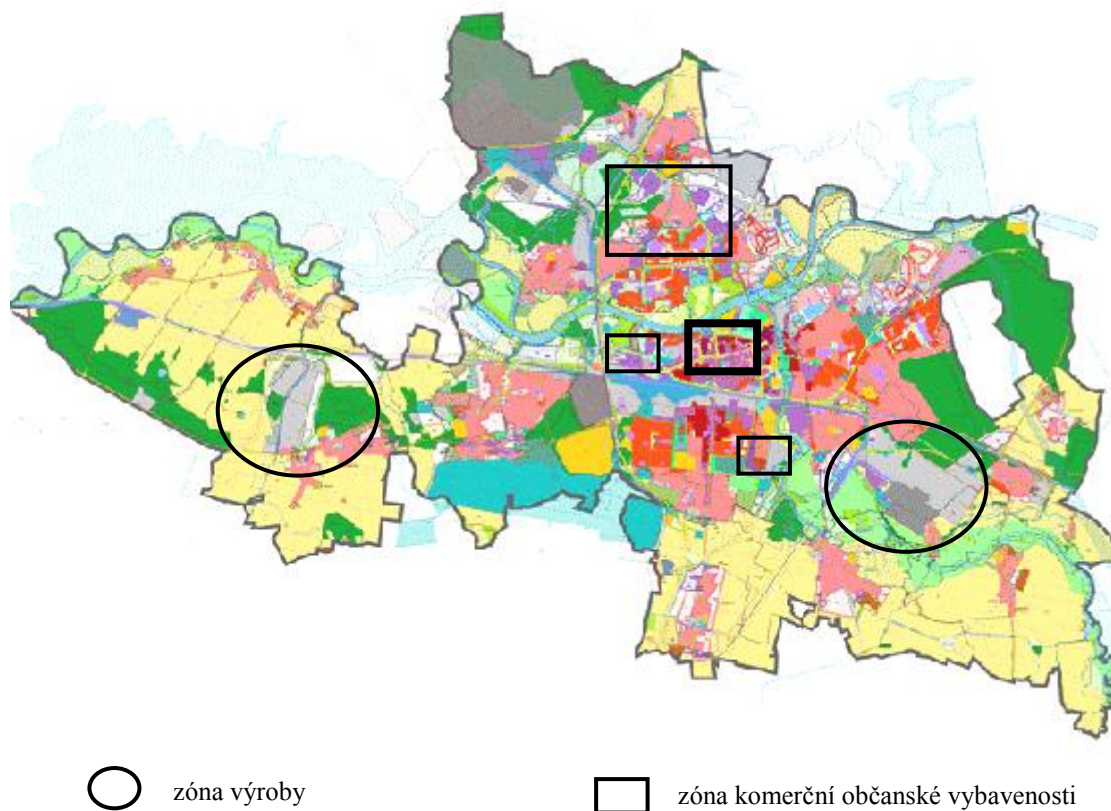
Změny funkčního využití, které na území Pardubic od roku 1989 proběhly a probíhají, jsou odrazem změn ekonomických a společenských, jež proběhly v České republice v rámci ekonomické transformace.

Výraznými činiteli těchto změn byli nově příchozí zahraniční investoři, kteří svými investicemi do území začali významně měnit tvář příměstské krajiny města. Východiskem pro bližší analýzu funkčních změn v Pardubicích je popis města z hlediska prostorové diferenciací funkčních zón (viz následující podkapitola).

5.1 Funkční zóny v Pardubicích

Pardubice jsou městem polyfunkčním, ve kterém, díky jejich historickému a novodobému vývoji, má své významné zastoupení více funkcí. Na zastavěném území převládá funkční *zóna bydlení* (na obrázku 5.1 odstíny červené), která je rozložena téměř na celé ploše. Dle aktuálního územního plánu Pardubic jsou územní rezervy pro bydlení umístěny do východní a západní části města, kde se vyskytují části obce venkovského charakteru. Zóny bydlení jsou zpravidla doprovázené *zónami komerční občanské vybavenosti*, jejichž vyšší koncentrace je na severu území a v centru města (odstíny fialové). Do centra města se mimo jiné koncentrují i funkce další, důsledkem čehož se jedná o smíšenou funkční zónu. Dalšími důležitými funkčními plochami ve městě jsou *zóny výroby* (odstíny šedé), které jsou po roce 1989 lokalizovány zejména na okraj městské zástavby, z důvodu jejich prostorové a infrastrukturní náročnosti. Dále Pardubice disponují *zónami dopravy* (odstíny modré), z nichž významný je zejména prostor letiště v jižní části města a železniční nádraží, *sportu a rekreace* (sytě žlutá) – v Pardubicích se nachází významné Dostihové závodiště a plochodrážní stadion, a *zóna technické infrastruktury* (viz obrázek 5.1).

Jelikož město prochází neustálým rozvojem, mnohá jeho území prodělala jisté změny, včetně změn funkčních. K nejvýznamnějším funkčním změnám po roce 1989 docházelo v Pardubicích zejména u zóny výroby a komerční občanské vybavenosti, jejichž lokace je vyznačena na obrázku 5.1. Bližšímu popisu změn je věnována následující podkapitola.



Obrázek 5.1 – Funkční využití území města Pardubic s vyznačením nejvýznamnějších funkčních změn po roce 1989

Zdroj: Územní plán Pardubic včetně I. - V. změny (2005)

5.2 Změny funkčního využití území v Pardubicích

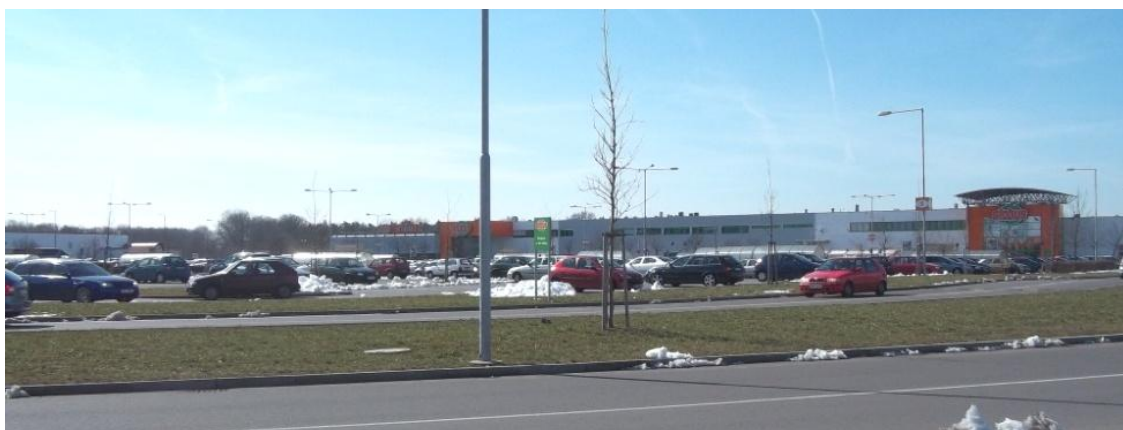
Jak již bylo řečeno, nejvýznamnější změny funkčního využití v Pardubicích po roce 1989 jsou patrné u zóny komerční občanské vybavenosti a zóny výroby. Jedná se tedy prioritně o výsledky procesů komerční suburbanizace a deindustrializace. V menší, ale pozorovatelné míře, je možné se setkat i s výsledky procesu demilitarizace.

5.2.1 Komerční suburbanizace

5.2.1.1 Zóna komerční občanské vybavenosti

V Pardubicích jsou nově vzniklé zóny komerční občanské vybavenosti *příměstského typu* (*supermarkety, hypermarkety atd.*, přehled viz příloha č. 6) zpravidla lokalizovány na okrajové části městské zástavby, kde výstavbou na zelené louce dochází k funkční změně využití nezastavěného území na území s dopravně-obslužnou funkcí. Prakticky lze nalézt tyto objekty po celém obvodu městské zástavby, více či méně zasahující do vnitřní zástavby.

Nejpatrnější koncentrace těchto nákupních zón se nachází v severní části města (viz obrázek 5.2-4). Zde lze identifikovat tři dílčí nákupní plochy, které jsou zpravidla tvořeny jedním hlavním hypermarketem s potravinářským sortimentem a menšími prodejny či hobbymarketem doplňujícími nabídku dalšími produkty, avšak stavebně oddělenými od hlavního hypermarketu (tzv. Family centra). Lokace těchto objektů právě v tomto místě je výhodná zejména z důvodu populačně silných částí obce, které do obvodu přímo spadají nebo k němu přiléhají (např. sídliště Polabiny). Druhou nákupní zónou, která navíc využívá výhodného napojení na linky městské hromadné dopravy a blízkost železničního nádraží, je nákupní zóna ve východní části města. Nejnovější nákupní oblastí ve městě z roku 2010, je komplex v části obce Zelené předměstí (místní část Višňovka). Nákupní zóna byla vystavěna na místě bývalého areálu železničního vojska (Sejkora, 2010).



Obrázek 5.2 – Nákupní zóna na severu města – hypermarket Globus, hobbymarket Baumarkt
Foto: Autorka



Obrázek 5.3 – Nákupní zóna na severu města – hypermarket Interspar, hobymarket Baumaxx, Family centrum
Foto: Autorka



Obrázek 5.4 – Family centrum u hypermarketu Interspar na severu města
Foto: Autorka

Významnou nákupní zónou (a zároveň tvořící výjimku nákupních zón na území města) je pardubický palác – Afi palác (viz obrázek 4.5), který byl vystavěn v centru města a napojen na stávající obchodní dům Tesco⁶. Touto výstavbou došlo ke změně využití prostoru z původního dopravního a relaxačního (část území sloužila jako parkoviště

⁶ Potvrzení nynějšího trendu v maloobchodu, v rámci kterého jsou mnohé příměstské lokality již „přeplněny“ a dochází k opětovné koncentraci obchodních jednotek do centra města, čímž dochází k jeho ožívování.

před hotelem Labe, část jako park menšího rozsahu před obchodním domem Tesco, viz obrázek 5.5 a 5.6) na nynější obslužnou funkci. Afi palác je současně jediným plně fungujícím objektem ve městě, který výhradně na jednom místě koncentruje více specializovaných prodejen, jako je tomu například u obchodního centra Olympia v Olomouci (viz obrázek 4.5). Dříve tuto funkci plnil obchodní dům Grand, který se nachází na východním konci třídy Míru. Ten ovšem postupně na svém významu ztratil, zejména po otevření Afi paláce.



Obrázek 5.5 – Letecký pohled na okolní prostor obchodního domu Tesco v době před výstavbou Afi paláce

Zdroj: Bartoš, Šebek (2001)



Obrázek 5.6 – Prostor před obchodním domem Tesco, který kdysi sloužil i jako klidová zóna v centru města

Zdroj: Bartoš, Šebek (2001)

5.2.1.2 Zóna výroby

Pardubice k rozsáhlým, již existujícím, průmyslovým plochám na území města, kterými byly areál chemického závodu Paramo, a.s. u železničního nádraží a areál společnosti Synthesia, a.s. na severu území, přistavěly po roce 1989 dvě průmyslové zóny. Průmyslovou zónu ve Starých Čivcích se zaměřením na lehký průmysl, o celkové rozloze 97,4 ha (RIS,2012), a obchodní a průmyslovou zónu Starzone v Černé za Bory (viz obrázek 5.7). Obě zóny se potýkají s neúplným plošným využitím (Pardubice, 2013). V procesu výstavby je nová průmyslová zóna Vápenka nacházející se u železničního nádraží. Dle územního plánu Pardubic je stanoveno jako přípustné využití tohoto prostoru pro „stavby a zařízení pro servis a opravárenské služby“ a dále „stavby a zařízení pro obchod – prodejní sklady, vzorkové prodejny apod.“.



Obrázek 5.7 – Průmyslová zóna Starzone v Černé za Bory
Foto:Autorka

5.2.2 Deindustrializace

Budovy průmyslových podniků, které v centru zůstaly opuštěné a nevyužívané v souvislosti s ukončením výroby po roce 1989, lze nalézt zejména v blízkosti železniční dráhy a nádraží. Jsou jimi například budovy bývalého podniku Tesla (viz obrázek 5.8), lihovaru a Továrny mlýnských strojů (Prokopova továrna). Opětovného využití těchto objektů lze dosáhnout procesem rekonverze, kterým již prošla například budova bývalého podniku Tesla na jihu města, kde dnes sídlí společnost Foxconn CZ, s.r.o. (viz obrázek 5.9). Návrh přestavby je v aktuální verzi

územního plánu Pardubic vymezen pro průmyslová brownfields: Prokopovu továrnu (viz obrázek 5.10), Teslu, prostory lihovaru a teplárny.



Obrázek 5.8 – Budova bývalého podniku Tesla – určeno k rekonverzi
Foto: Autorka



Obrázek 5.9 – Budova bývalého podniku Tesla – dnes Foxconn, a.s.
Foto: Autorka



Obrázek 5.10 – Prostor bývalé Továrny mlýnských strojů po demolici areálu
Foto: Autorka

Z průmyslových podniků, které v centru stále fungují lze jmenovat například Paramo, a.s., Kávoviny, a.s. či Pardubický pivovar, a.s.

5.2.3 Demilitarizace

S tímto procesem se na území Pardubic lze setkat až v několika posledních letech. Vlivem tradiční lokace militární funkce v Pardubicích a jejich výhodnému dopravnímu napojení zde objekty sloužící výlučně vojenským účelům přetrvávaly. Plochy, jež tímto procesem změnilы své funkční využití lze nalézt na severovýchodě území v části zvané Hůrka a na jihu v části Višňovka. Na Hůrkách již byly objekty znovu využity pro potřeby komerční občanské vybavenosti, v případě areálu na Višňovce se očekává obdobné využití (MMP, 2012).

5.3 Současné problémy města

Rychlý rozvoj města, odstartovaný na konci 19. století, způsobil mnohdy ne zcela komplexně řešený územní rozvoj. V mnoha případech se lze setkat s tím, že historické řešení situace již neodpovídá nynějším potřebám města. Zásadním současným nedostatkem města je absence vnitřního i vnějšího dopravního obchvatu. Postupně však vyvstávají problémy další, kterými jsou zejména zanedbávaná místa v centru, čímž dochází k oslabování jejich původních funkcí a postupný přechod do úpadkového stavu.

Příkladem míst, která jsou z hlediska budoucího vývoje Pardubic prioritní, ať už z hlediska vyřešení dopravní situace, tak i co se týče zanedbávaných míst v centru, je prostor přednádraží, Tyršovy sady a třída Míru. Rekonstrukce těchto míst je nutná z důvodu posílení jejich stěžejní funkce, které v rámci Pardubic hrají důležitou roli z hlediska dopravně-komunikačního, rekreačního a obslužného.

Pardubické nádraží, které je dotvořeno pobytovým prostorem před hlavní halou, je součástí východo-západní osy města. Historické, ne zcela optimální, vyřešení napojení ulic Palackého a Hlaváčova (I/36), nyní způsobuje četné dopravní kongesce, které mimo jiné ovlivňují dopravní obslužnost centra Pardubic. Tyto důvody řadí neuspokojivý prostor přednádraží ke stěžejním problémům města.

Obnovení funkce je očekáváno od rekonstrukce Tyršových sadů, parku nedaleko třídy Míru, který představuje pro Pardubice problém z hlediska neudržovaného prostoru v centru města, kde je oslabena stěžejní rekreační a pobytová funkce.

Obnovení původní obslužné a pobytové funkce je potřebné i v případě ulice třídy Míru, kde je navíc zapotřebí i vyřešení dopravní situace. Toho by mělo být dosaženo plánovanou rekonstrukcí (více viz kapitola 6).

Bližší identifikaci zmiňovaných problémů se zabývá následující text.

5.3.1 Multimodální uzel Pardubice – Přednádraží

Nynější pardubické nádraží se nachází na stávajícím místě od poloviny 20. století. Současně s výstavbou nové nádražní haly byla řešena i podoba předního prostoru s následným napojením na centrum města (to měla zajistit Palackého třída). Dopravně mělo být přednádraží dle směrného plánu z roku 1959 řešeno tak, že nově vytvořená

pátevní komunikace (nyní část silnice č. I/36), se měla mimoúrovňově křížit s třídou Palackého (volně navazuje na třídu Míru) a se silnicí spojující nádraží s budoucím sídlištěm Polabiny. Napojení na severojižní rychlostní komunikaci (nyní silnice č. I/37) mělo být pomocí velkorysé křižovatky. Z důvodu časového posunu celého projektu, byla situace vyřešena mnohem jednodušeji, a to do současné podoby. Došlo k pouhému napojení I/36 na Palackého třídu, která se dále napojuje na silnici č. I/37 (Přednádraží, 2011). Po jistou dobu toto dopravní napojení nečinilo výrazný problém, ovšem s nárůstem tranzitní dopravy se situace čím dál více jevila jako nevyhovující. Zejména z důvodu vysoké úrovně kongesce, znečištění ovzduší a zvýšení počtu dopravních nehod.

Návrh přestavby tohoto prostoru, který si klade za cíl nejen přispět ke zkvalitnění veřejné dopravy v Pardubicích, ale také zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy (Přednádraží, 2011a), by měl být realizován v průběhu roku 2013 (Přednádraží, 2011b). Nově by prostor (v místě křížení I/36 a Palackého třídy) měl být dopravně vyřešen protažením silnice č. I/36 za nynější autobusové nádraží, které bude přesunuto vedle vlakového nádraží, s následným napojením přímo na silnici č. I/37, vedoucí na Hradec Králové (viz příloha č. 7). Projekt je financován z prostředků Programu švýcarsko-české spolupráce, Pardubického kraje a města Pardubice (Radniční zpravodaj města Pardubice, 2012).

5.3.2 Tyršovy sady

Prostor nynějších Tyršových sadů, nacházejících se v centru města v podzámčí, byl na reprezentativní park přeměněn v roce 1931 k příležitosti konání Výstavy tělovýchovy a sportu. Po skončení výstavy dále působil jako atraktivní místo pro společenské využití (Revitalizace Tyršových sadů, 2011). Důsledkem nedostatečné údržby je dnes park v zanedbaném stavu. Plánovaná revitalizace parku by mu měla navrátit původní funkci, kterou je zejména funkce relaxační. Celkově by měl být dotvořen charakter zámku, který již prošel výraznou rekonstrukcí po roce 1989.

5.3.3 Třída Míru

Dalším řešeným problémem je pokles významu veřejného prostoru na třídě Míru, kterou se podrobně zabývá celá následující kapitola.

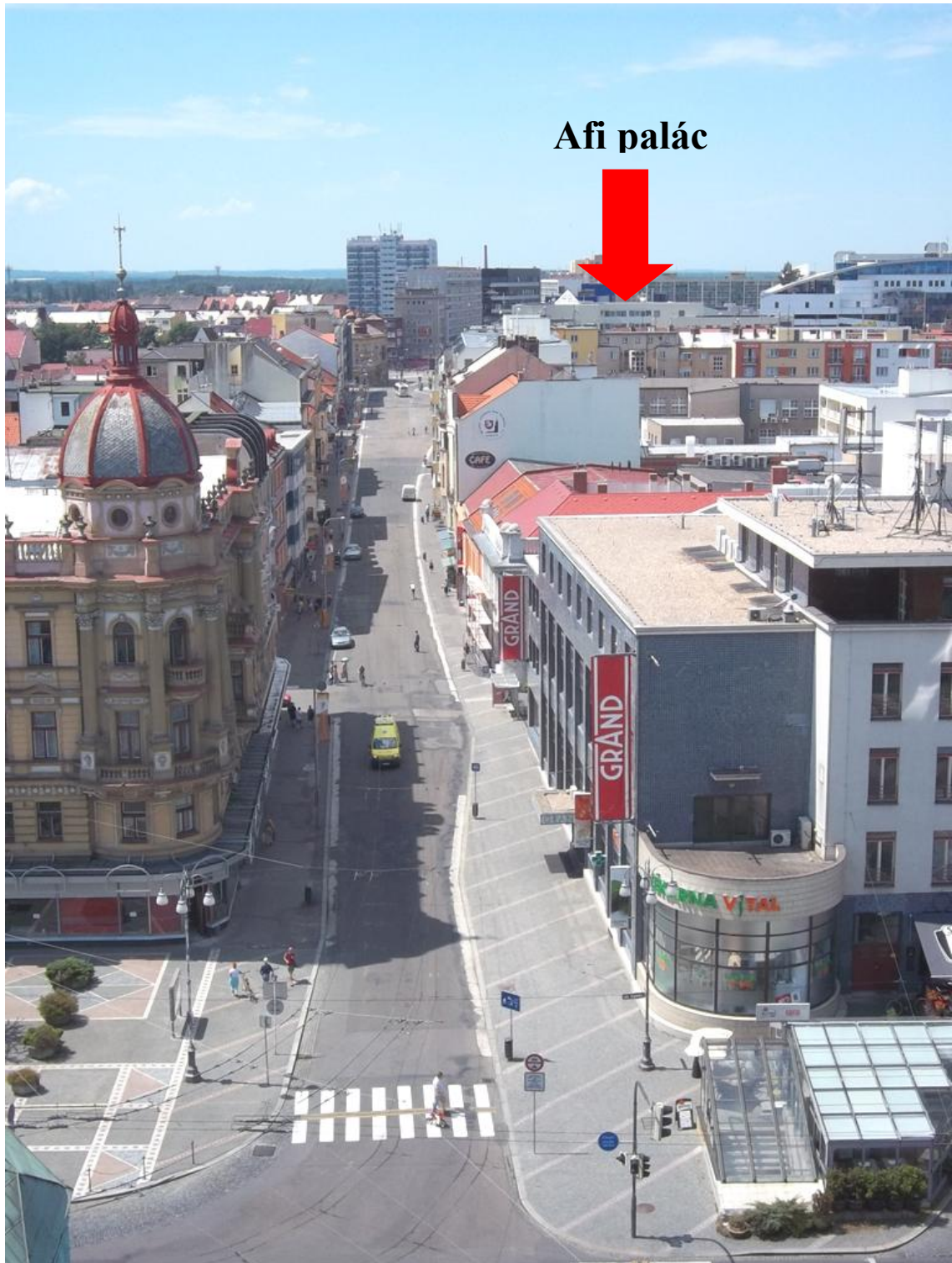
6 TŘÍDA MÍRU

Třída Míru je mnohými vnímána jako jeden ze symbolů města Pardubice, který si prošel nejen dobou slávy, ale i úpadku. V dřívějších dobách tento prostor sehrával roli reprezentativního místa v centru Pardubic, kde panovala rovnováha mezi setkáváním, obchodem a dopravou. Nyní se tyto funkce dostávají spíše do konfliktu, kdy převažující je funkce dopravně-komunikační (viz příloha č. 8).

S rostoucím trendem komerční suburbanizace, v rámci které byly vystavěny rozlehlé nákupní plochy na okraji města, se třída Míru postupně začala potýkat s dopady změn přepravních toků, projevem čehož byl pokles frekvence návštěvníků. Tím, že třída Míru byla jistou dobu zanedbávána po stránce technické i estetické, začala projevovat známky úpadkového stavu, což bezesporu bylo dalším vlivem na snížení frekvence návštěvníků. Největší vliv na odliv návštěvníků však mělo otevření nákupního centra v její těsné blízkosti, kterým je Afi palác Pardubice.

Řešením aktuálního stavu této třídy je plánovaná rekonstrukce, v rámci které navíc dojde ke změně na částečnou pěší zónu, čímž by mělo být změněno pojetí ulice na veřejný prostor, kde opět zavládne rovnováha mezi jednotlivými funkcemi (Třída Míru, 2011).

Následující kapitola, vytvořená z převážné části na základě strukturovaného rozhovoru se zástupci OHA MMP, popisuje vývoj třídy Míru od samého počátku, až po současnou situaci, od které se očekává, že by jí mohla navrátit její reprezentativní tvář.



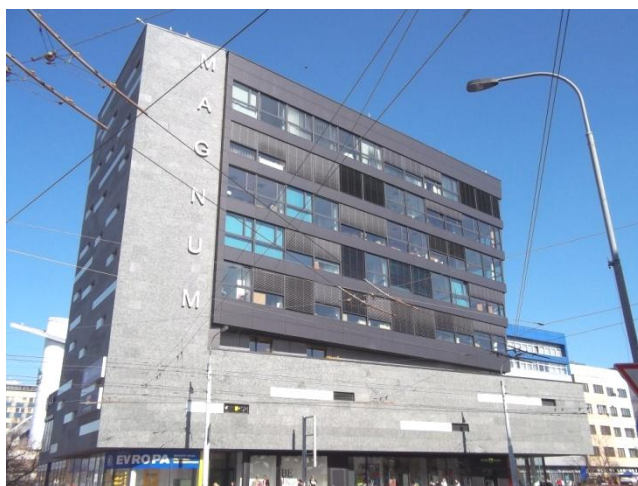
Obrázek 6.1 – Pardubická třída Míru
Foto:Autorka

6.1 Historie třídy Míru

Počátky ulice spadají do 16. století (Zikmunda, Hrubý, 1990). Původně představovala střed „Dlouhého“ předměstí, přes které vedla cesta od Zelené brány směrem na Prahu, po odbočení i na Chrudim. Už tehdy tedy tvořila jistou osu města. Na významu poté získala zejména v druhé polovině 19. století, kdy Pardubice procházely procesem přeměny na industriální město (Bartoš, Šebek, 2001). V této době došlo k přestavbě původních zemědělských dvorců na vícepodlažní městské obytné domy s obchodními a společenskými prostory⁷ (Jedlička, 2002). Koncentrovaly se sem domy nejlépe situovaných živnostníků, nejlepší hotely, hostince, šlechtické kasino a domy aristokratů. Jakýmsi předznamenáním moderní doby byla poté výstavba secesních budov na severní straně ulice (Bartoš, Šebek, 2001), z nichž například dům Josefa France (viz obrázek 6.4), tehdejší první obchodní dům v Pardubicích (Ladýřová, 2003), tu stojí dodnes. Roku 1925 byla ke třídě připojena, architektonicky výrazná, obchodní pasáž, projektovaná Ladislavem Machoňem, který pozitivně ovlivnil přestavbu mnoha dalších budov na této třídě (Bartoš, Šebek, 2001). Významným mezníkem v historii třídy Míru byl poté rok 1952, od kterého byla tudy vedena trať pravidelné trolejbusové linky č. 3, končící v Lázních Bohdaneč (Klub přátel Pardubicka, 2012).

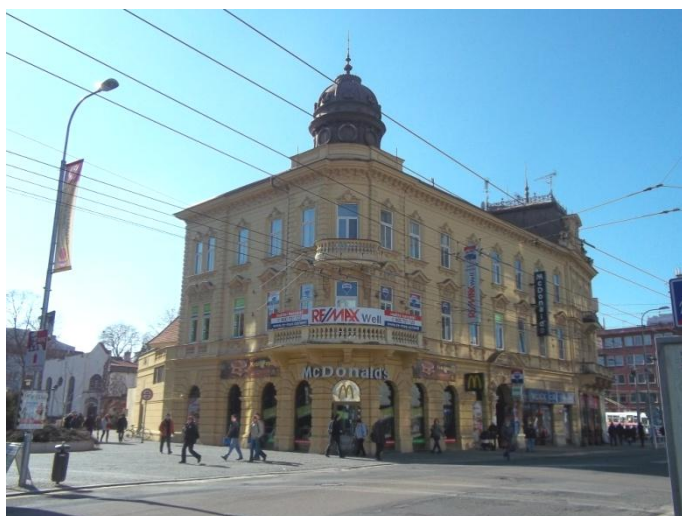
Do roku 1973 byl s třídou neodmyslitelně spjat hotel Veselka, významné společenské a kulturní místo, který se nacházel na jejím západním konci. Dnes na jeho místě stojí polyfunkční budova Magnum (viz obrázek 6.2).

⁷ Tyto domy z 19. století jsou typické kombinováním občanské vybavenosti v parterech domů s bydlením ve vyšších patrech (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2010).



Obrázek 6.2 – Polyfunkční budova Magnum na západním konci třídy Míru
Foto: Autorka

Dalšími významnými budovami třídy byl Vlachův dům z roku 1892 (dnes restaurace McDonald's, viz obrázek 6.3), luxusní hotel Štrebský z roku 1888, již zmiňovaný Francův dům a Krudencův palác. Kolmo napojené ulice k dnešní třídě Míru vznikaly od 80. let. 19. století a dokončeny byly v meziválečné době (Bartoš, Šebek, 2001).



Obrázek 6.3 – Vlachův dům
Foto: Autorka



Obrázek 6.4 – Francův dům
Foto: Autorka

6.2 Třída Míru dnes

Prostor dnešní třídy Míru již dlouho neodpovídá představám o prostoru v centru města, o prostoru jedné z nejvýznamnějších ulic města. Nynější podoba a stav vykazují znaky úpadkového místa s nutnou rekonstrukcí (viz obrázek 6.6). Vedle těchto zjevných znaků úpadku, se zde odehrávají i méně patrné procesy snižující kdysi významné postavení, kterými jsou především změny ve struktuře maloobchodu (viz obrázek 6.5). Běžným trendem posledních let je odchod lukrativních obchodníků, kteří se stěhují do větších obchodních center, kde vlivem změny přepravních toků, se pohybuje více návštěvníků. Patrný je tento jev zejména po otevření nového obchodního paláce – Afí palác v roce 2008, který se nachází v těsné blízkosti třídy Míru.



Obrázek 6.5 – Strukturní změny maloobchodu na třídě Míru
Foto: Autorka



Obrázek 6.6 – Špatný stav povrchu ulice
Foto: Autorka

Celkovému stavu nenapomáhá ani převládající dopravní funkce nad pobytovou, která je umocněna často zaparkovanými auty po kraji vozovky a auty zajišťujícími zásobování (viz obrázek 6.7). Tato auta sem vjíždějí na povolení města a často se jedná o automobily samotných podnikatelů. Dle Veroniky Šindlerové, zpracovatelky nového územního plánu pro Pardubice, právě stojící auta před obchody brání funkčnosti tohoto prostoru, následkem čeho je omezen pohyb lidí mezi protilehlými chodníky (MMP, 2012).



Obrázek 6.7 – Parkující auta na třídě Míru
Foto: Autorka

Řešením, které by mohlo opět na třídu Míru vrátit život je bezesporu její rekonstrukce, v rámci které by byl prostor současně změněn na pěší zónu.

6.3 Pěší zóna třída Míru

6.3.1 Koncepce pěší zóny

Samotná myšlenka rozsáhlé rekonstrukce třídy Míru se změnou na pěší zónu není objektem řešení několika málo posledních let, ale více než čtyřiceti let. Architekt a zastupitel Miroslav Petráň pro Mladou Frontu Dnes (2007) uvedl, že již v letech 1960-61 zde měla být zřízena jedna z prvních pěších zón v zemi. Velmi nadějně prý tato myšlenka vypadala i po roce 1989, kdy byly koncepčně řešeny související bloky a ulice, ale ani v jednom z těchto případů rekonstrukce uskutečněna nebyla. Zastupitelé se k tomuto problému vrátili na počátku 21. století a s plánovanou rekonstrukcí začaly být rozvíjeny návrhy, že současně by mohlo dojít ke změně prostoru na pěší zónu, čímž by se dosáhlo větší atraktivnosti území a celkového dopravního zklidnění centra města.

V roce 2002 byla tedy vypsána urbanisticko-architektonická soutěž o novou podobu třídy Míru v prostoru mezi náměstím Republiky a ulicí Sladkovského. V soutěži nejlépe

obstál ing. arch. Jaromír Walter, který předložil dva návrhy odlišující se v dopravním řešení této lokality. Jeden, který počítal se zachováním MHD v omezené míře, a druhý, který danou lokalitu řešil jako čistou pěší zónu bez dopravy (MMP, 2012). Otázka konečné podoby z hlediska dopravní obslužnosti byla v zastupitelstvu města po několik následujících let bodem sporu, avšak současné, a snad konečné, rozhodnutí z 24. 1. 2012 je zachování MHD v omezené míře (zhruba 2 linky). Dle Zlínského (2012) bylo jedním z důvodů tohoto rozhodnutí časové omezení čerpání evropských dotací. Z celkových nákladů na rekonstrukci, které jsou odhadovány na částku 200 milionů, by právě 85 % mělo být financováno z prostředků alokovaných na realizaci Integrovaného plánu rozvoje města, tedy z evropských fondů (Redakce Pardubického deníku, 2012). Rekonstrukce třídy Míru by měla započít během roku 2013, nejpravděpodobněji na podzim, a trvat by měla 12 měsíců (MMP, 2012).

S tímto konečným rozhodnutím o podobě třídy Míru ovšem ne všichni zcela souhlasí, a to nejen z řad občanů města. Jedním z dlouholetých zastánců pěší zóny třída Míru bez jakékoliv dopravy je pardubický zastupitel ing. arch. Milan Košař. Ten uvádí, že již tři předchozí zastupitelstva návrh vylučující dopravu schválila (Redakce Pardubického deníku a ČTK, 2012). Hlavní ztrátu třídy Míru přitom shledává v přesunutí mnoha obchodníků do Afi paláce (Dubský, 2011) a dle jeho slov „Pouze kvalitní úprava s vyloučením dopravy může do této ulice vrátit život tak, jak se to stalo v jiných městech ...“ (Košař, 2011). Obdobný názor má i Miroslav Váňa, pardubický poslanec, který se k problematice vyjádřil takto: „Víme, že už se nehovoří o moderní, elegantní pěší zóně, kterou by nám záviděla města sousední i vzdálená, větší i menší. Bude to spíš ušití nového kabátu na stejná ramena, střih bude konzervativní a materiál spíš praktický než módní.“ (Váňa, 2012). Stejně tak, jako se zastupitelé města dělí na příznivce a odpůrce čisté pěší zóny bez dopravy, což je hlavní důvod, proč se s rekonstrukcí nezačalo již dříve, je tomu i u samotných občanů města.

Úloha dopravní obslužnosti třídy Míru je v rámci městského centra nezanedbatelná. Trolejbusová doprava touto ulicí projíždí od svých počátků, tedy od roku 1952. Jakákoliv změna dopravního režimu na tomto místě (v rámci změny funkčního využití přeměnou na pěší zónu), ovlivní dopravní režim oblastí přiléhajících k této ulici. Vyloučení či jen omezení průjezdnosti pro MHD, bude muset být řešeno vytvořením

objízdných tras, kudy tato doprava, s původní trasou přes třídu Míru, bude svedena. Jelikož dopravní situace v centru města není úplně ideální (dochází ke kongescím, frekvence dopravy je vysoká), nebylo proto vyřešení této situace zcela jednoduché a jednoznačné.

6.3.2 Urbanisticko-architektonické řešení

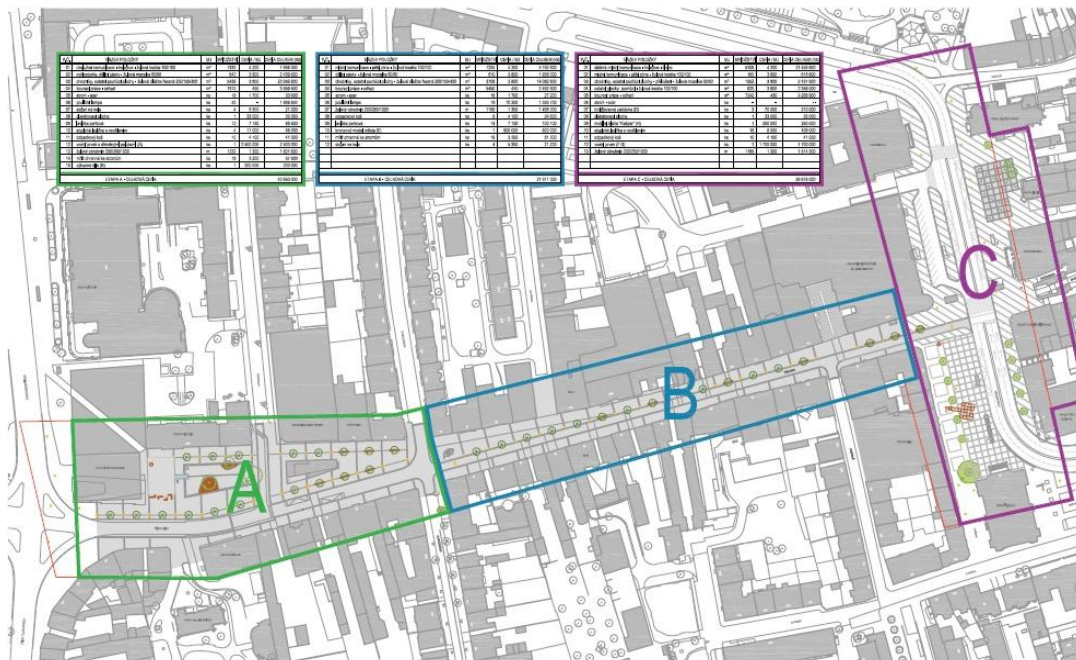
Dané území bude rozděleno na tři autonomní části (viz obrázek 6.8). V západním prostoru ulice dojde ke vzniku nově navrhovaného náměstí na „Veselce“⁸ (úsek A), které, až po ulici Sladkovského, bude plnit zejména funkci komunikační a nástupní. Situovány zde budou dvě zastávky MHD, jejichž lokace umožní lepší dopravní a časovou dostupnost. Vedle tohoto bude prostor sehrávat funkci pobytovou a shromažďovací, které bude dosaženo vytvořením volného prostranství před nynějším palácem Magnum.

V navazující části (úsek B) mezi Sladkovského ulicí a náměstím Republiky bude již převažovat funkce pobytová a shromažďovací se zaměřením na pěší komunikaci. Toho bude docíleno lokací pouze jediné zastávky MHD, a to před nákupním centrem Grand, který, stejně jako palác Magnum, ohraničuje prostor třídy Míru – ovšem na straně východní. Profil této části ulice bude graficky znázorněn pouze v dlažbě. Graficky vymezený pás pro MHD je stanoven na maximální možné minimum (3,5 m) tak, aby zde byl ponechán co nejširší prostor pro vybudování venkovních zahrádek před jednotlivými obchody.

Aby došlo k propojení tohoto prostoru i s historickým jádrem města, tedy Pernštýnským náměstím, je v návrhu počítáno i s jistými úpravami prostoru na náměstí Republiky, který tvoří přechod mezi třídou Míru a historickým jádrem. Náměstí Republiky je vymezeno jako úsek C.

⁸ Název je odvozen z historické existence hotelu Veselka na tomto místě. Dnes dominantu tohoto prostoru tvoří polyfunkční palác Magnum.

Celkový charakter třídy Míru bude v rámci rekonstrukce doplněn o mobiliář, zeleň, vhodné vodní a výtvarné prvky, které pomohou dotvořit poklidný a vyrovnaný dojem z tohoto místa (MMP, 2012).



Obrázek 6.8 – Urbanisticko-architektonické řešení třídy Míru
Zdroj: Walter a kol. (2007)

6.4 Výsledky dotazníkových šetření

Jelikož doposud byla problematika třídy Míru řešena především z hlediska architektonického, stavebního a inženýrského, ale už ne tak detailně i z hlediska preferencí a názorů obyvatel (zejména nákupních a dopravních preferencí), rozhodla se autorka práce tyto informace zjistit formou dotazníkového šetření. Je totiž důležité vědět, jaký názor na danou problematiku mají samotní občané, kterých se případné změny budou týkat nejvíce.

V rámci dvou dotazníkových šetření bylo autorkou zjišťováno nákupní chování obyvatel se zaměřením na centrum Pardubic a preferenční způsoby přepravy na třídu Míru.

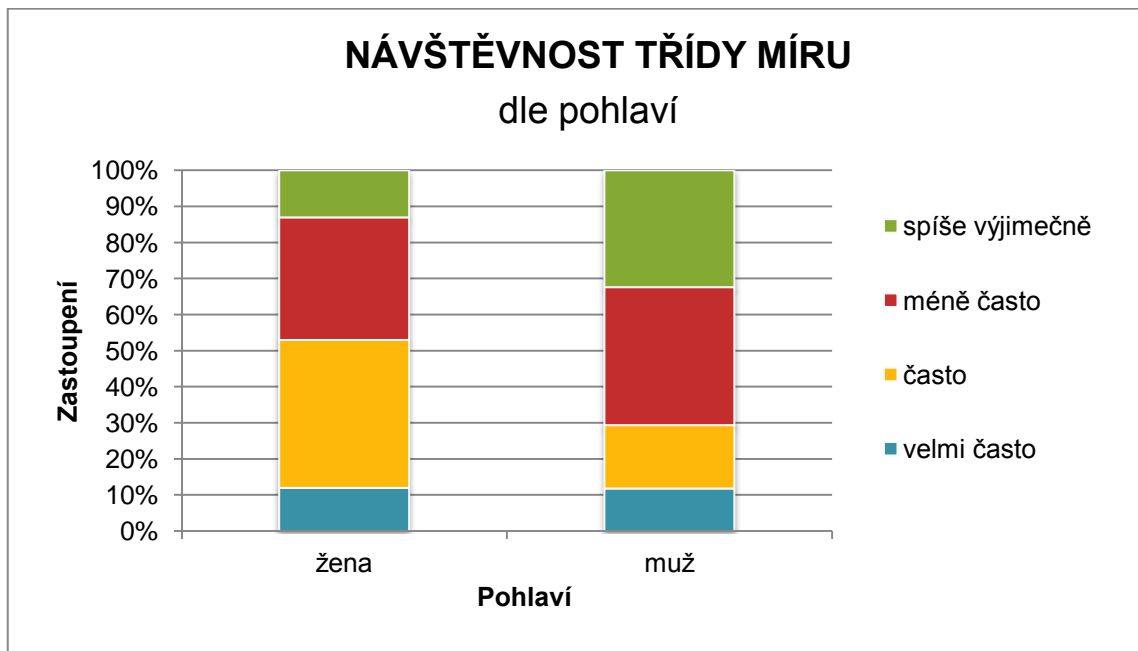
6.4.1 Nákupní preference obyvatel Pardubic

Pardubické městské centrum, tak jako mnoho jiných městských center, je oblastí s vysokou koncentrací občanského vybavení, zejména komerčního a smíšeného (přehled viz příloha č. 6). Obchod a služby, které jsou považovány za jedny z hlavních funkcí centra, tu vždy měly své nezastupitelné místo. S otevřením obchodního centra Afí palác došlo sice k jisté reorganizaci prostoru, celkově však došlo k posílení těchto funkcí. Jelikož zmiňované funkce lze nalézt i na periferii města, což je trend zejména posledních několika let, je účelné tyto dvě oblasti od sebe odlišovat.

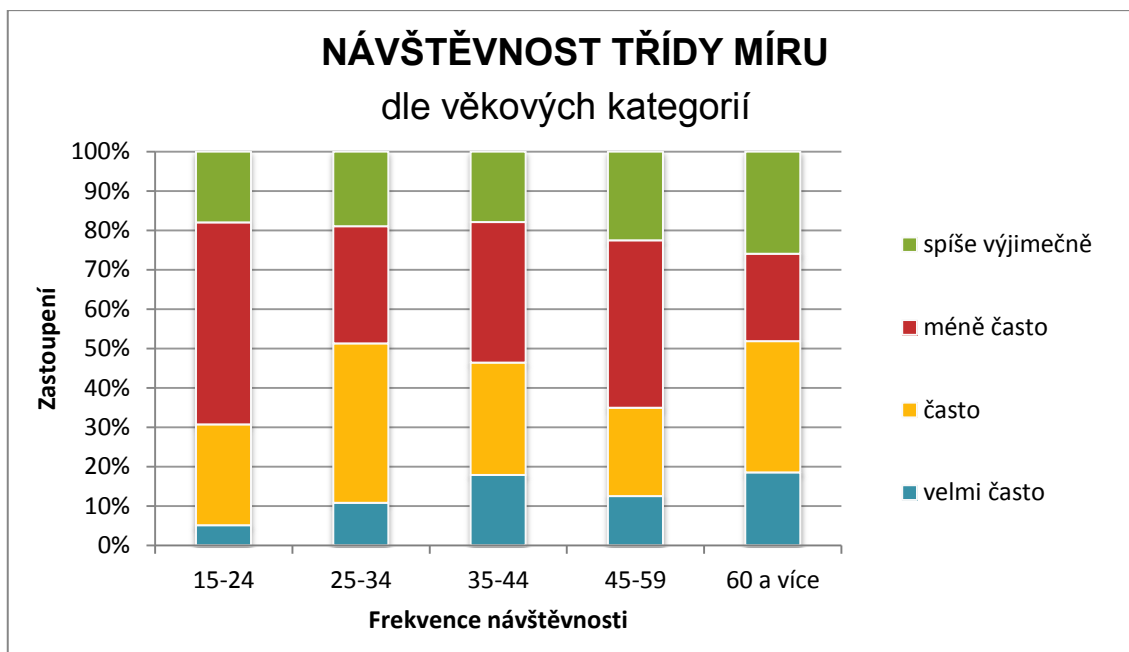
Při bližší analýze rozdílů preferencí nakupování na periferii a v centru se *nakupování v centru Pardubic* jeví jako atraktivnější zejména pro ženy a mladé lidi ve věku 15-24 let, převážně studující. To je vysvětlováno tím, že mladí lidé, kteří ve většině případů ještě nezaložili rodinu, nejsou povinni jezdit na objemné rodinné nákupy do hypermarketů na okraji města. Pro jejich potřeby jim vyhovuje nabídka obchodů v centru. O ženách je usuzováno, že rády nakupují a raději volí možnost výběru z více specializovaných prodejen, které se koncentrují do centra města (alespoň v případě Pardubic). V centru též častěji nakupují občané s vyšším vzděláním (středoškolské s maturitou a vysokoškolské), o nichž se předpokládá, že díky vyššímu získanému vzdělání pracují v centru, kde nacházejí lépe placená pracovní místa, a proto u nich nesehrává významnou roli, zdali zde nakupují za mírně vyšší ceny, nežli by nakoupili na periferii. Atraktivnější je centrum také pro občany pocházející z oblastí bez vlastního

nákupního střediska, z čehož lze usuzovat, že pro tuto skupinu obyvatel je výhodnější nakupovat právě zde, kam mají pravidelné spojení městskou hromadnou dopravou, nežli dojíždět do vzdálenějších oblastí s koncentrací velkých nákupních center.

V rámci městského centra Pardubic lze poté rozlišit dvě významná místa, která usilují o náklonnost návštěvníků, a to *třídu Míru a Afí palác*. Ženy, občané ve středním a vyšším věku s nižším získaným vzděláním preferují spíše *prostor třídy Míru* (viz obrázky 6.9 a 6.10). Autorka předpokládá, že tito lidé zachovali náklonnost třídě Míru, jelikož tento prostor již dobře znají, jsou na něho zvyklí. Kdežto nový obchodní dům jim nabízí obchody pro ně neznámé. Může zde hrát roli i bariéra jazyková – mnoho nápisů je zde psáno cizím jazykem, kterému nerozumí, stejně tak cizojazyčné hudbě.



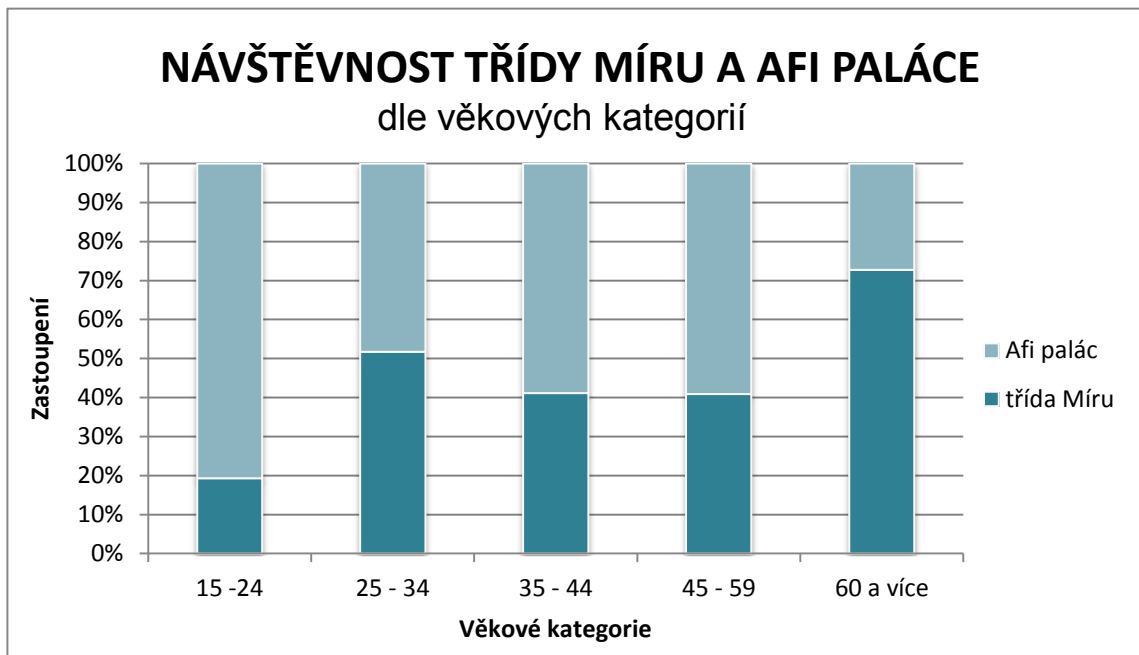
Obrázek 6.9 – Návštěvnost třídy Míru dle pohlaví
Zdroj: Vlastní zpracování



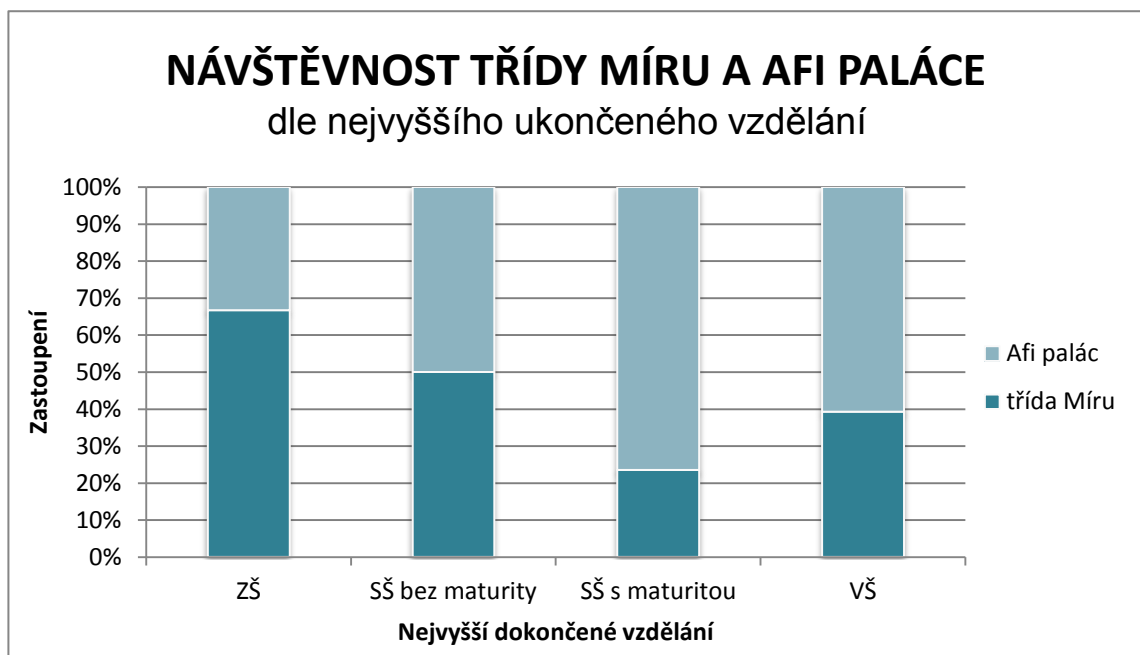
Obrázek 6.10 – Návštěvnost třídy Míru dle věkových kategorií
Zdroj: Vlastní zpracování

Na třídě Míru jsou nejvíce navštěvovány obchody s občerstvením, přičemž ženy vyhledávají spíše kavárny, muži rychlá občerstvení a restaurace. Důležitá jsou i místa poskytující služby, a to pošta, banky a spořitelny, dále typy obchodů jako drogerie, lékárna a knihkupectví. Zjištění, že obchody s oblečením nejsou nikterak preferovány, bylo překvapivé, jelikož tím byla vyvrácena autorčina hypotéza, že právě tyto obchody jsou navštěvovány jako jedny z nejčastějších. Je to přisuzováno vlivu otevření *Afi paláce*, do kterého se většina atraktivních obchodů postupem času přesunula. Tento fakt byl ještě více prohlouben po přestěhování největšího obuvnictví na třídě, *Baťa*, do *Afi paláce*.

Muži, občané mladšího věku, středoškolsky (s maturitou) a vysokoškolsky vzdělaní vyhledávají spíše *Afi palác* (viz obrázek 6.11 a 6.12). Lze tedy usuzovat, že mladší a vzdělanější lidé jsou více otevřeni novým možnostem. Nelze ovšem opomenout, že moderní nákupní centrum jim poskytuje atraktivnější a rozmanitější nabídku obchodů.



Obrázek 6.11 – Návštěvnost třídy Míru a Afi paláce dle věkových kategorií
Zdroj: Vlastní zpracování



Obrázek 6.12 – Návštěvnost třídy Míru a Afi paláce dle nejvyššího ukončeného vzdělání
Zdroj: Vlastní zpracování

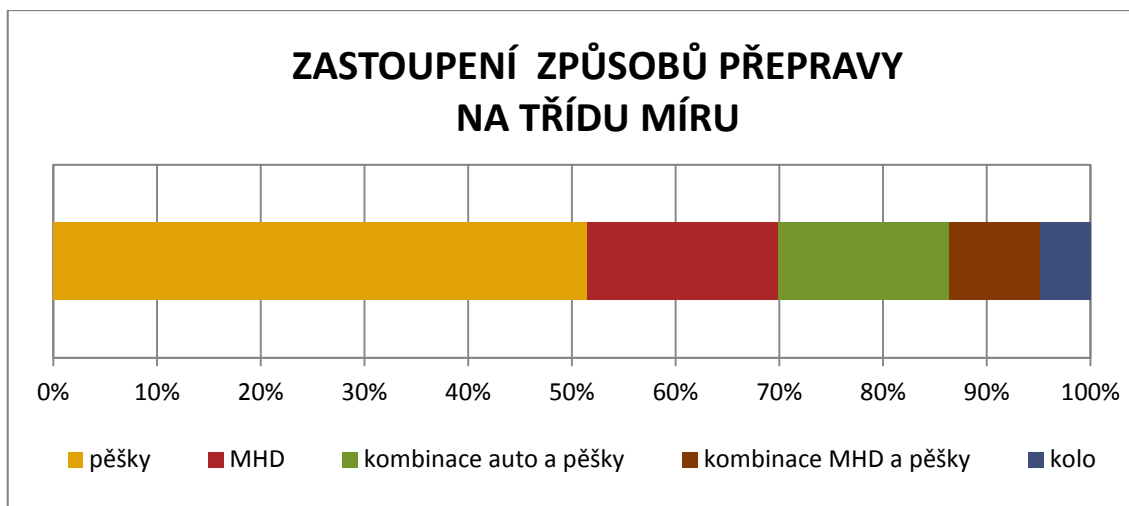
Právě pestrá nabídka obchodů „pod jednou střechou“ a lokace obchodů, jež se na třídě Míru nevyskytují, byly respondenty shledávány za jedny z hlavních výhod tohoto nákupního centra. Muži dále oceňovali kryté parkoviště, které je zde po určitou dobu bezplatné. S ohledem na nedostatek parkovacích míst v centru Pardubic je patrné, že se jedná o významný faktor. Z dalších spatřovaných výhod bylo zejména neplacené WC a lokace Tesca.

Faktické zjištění, že muži jsou více nakloněni k nakupování v obchodním centru, bylo potvrzeno i z hlediska větší preference *nakupování na okraji města*, kam byly nákupní zóny preferenčně lokalizovány. Potvrzen byl i vliv vzdálenostní, kdy častější nakupování na periferii převládalo u občanů pocházejících z oblastí s nákupním centrem, což je dáno kratší vzdáleností od jejich bydliště.

6.4.2 Dopravní preference obyvatel Pardubic

Otázka dopravní obslužnosti třídy Míru dělí občany na dvě skupiny. Na ty, kteří by dopravu z tohoto místa vyloučili úplně, tedy mají zájem o čistou podobu pěší zóny, a na ty, kteří by zde možnost dopravního napojení ponechali alespoň v omezené míře, tedy přejí si formu pěší zóny s jistou tolerancí dopravy. U druhých jmenovaných lze ještě rozlišit ty, kteří rekonstrukci nepovažují za nutnou a stav ulice i dopravní obslužnosti by ponechali v současném stavu (zhruba 300 spojů v pracovní den, 200 ve dnech pracovního klidu, které jsou zajišťovány osmi linkami).

Byť se lidé dopravního napojení nechtějí lehce vzdát, nejčastěji se na toto místo dopravují pěšky (viz obrázek 6.13). Chybějící informací v této problematice je, jaký způsob dopravy volí lidé při cestě z třídy Míru. Z tohoto důvodu je možné, že právě MHD je tím nejčastěji voleným způsobem, a proto si ji přejí zachovat. Je to odvozováno zejména z výsledků, jež prokázaly, že možnost pěšky byla volena i respondenty bydlícími ve větší vzdálenosti od třídy Míru. Podíl přepravy pěšky byl nejvyšší u všech věkových skupin, zejména pak u kategorie 15 - 24 let, ve které hlavně studenti volili tento způsob přepravy. Přepravu přímo na třídu Míru pomocí MHD zvolilo pouhých 18 % respondentů.



Obrázek 6.13 – Zastoupení jednotlivých způsobů přepravy na třídu Mírů
Zdroj: Vlastní zpracování

I když v průběhu realizace rekonstrukce bude nutné smířit se s jistými omezeními z hlediska dostupnosti třídy Mírů, je to občany města vnímáno jako očekávaný a potřebný krok v rozvoji města. Tento krok by se měl setkat se zvýšením návštěvnosti ze strany respondentů.

6.4.3 Studie AUGUR Consulting s.r.o.

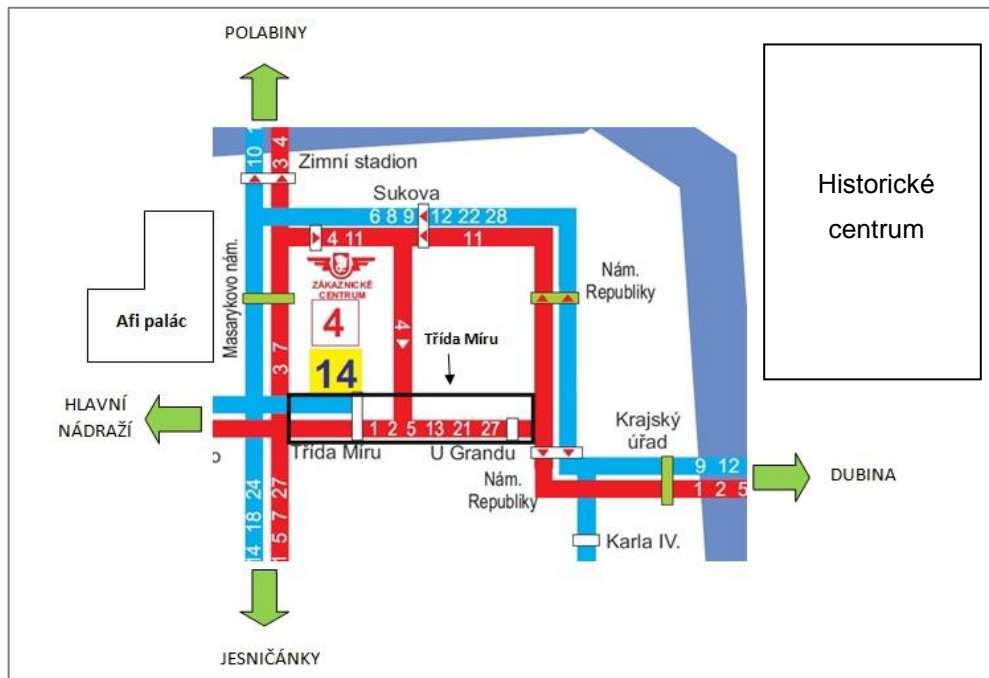
Na pokyn Magistrátu města Pardubice byla společností AUGUR Consulting s.r.o. vypracována studie zabývající se problematikou dopravní dostupnosti dvou problémových ulic v centru města Pardubice⁹. Hlavním záměrem bylo zhodnotit situaci z hlediska dopravní obslužnosti.

V současné době je dopravní obslužnost třídy Mírů zajišťována čtyřmi výstupními/nástupními zastávkami městské hromadné dopravy – dvě pro oba směry (viz obrázek 6.14). Respondenty byla nejvíce využívána zastávka Třída Mírů, která se nachází blíže k Afí paláci v západní části ulice, nežli zastávka U Grandu, ležící blíže historickému centru. Průzkum ukázal, že nejčastěji je využívána linka č. 13 (26 %), která spojuje dvě populačně velká městská sídliště, a to Polabiny a Dubinu, dále linka č. 2 (16 %), spojující nejstarší část Pardubic na jihu města – Pardubičky opět se sídlištěm Polabiny. Tato linka č. 2 je důležitá z toho důvodu, že poskytuje přímé spojení

⁹ Vedle třídy Mírů studie zahrnovala i šetření na ulici 17. listopadu, jež je také v plánované rekonstrukci (se zachováním dopravně obslužné funkce).

třídy Míru s Krajskou nemocnicí Pardubice. Třetí velmi využívanou linkou je linka č. 1 (14 %; AUGUR Consulting s.r.o., 2012), jež propojuje centrum se dvěma staršími částmi Pardubic – Slovany a Jesničánky. Na těchto sídlištích žijí zejména obyvatelé starší věkové skupiny, pro něž je MHD mnohdy jediným způsobem spojení s centrem.

Tyto fakta mohou být rozhodující zejména pro následující rozhodnutí Dopravního podniku města Pardubice, které linky zde zachovat a které ne.



Obrázek 6.14 – Dopravní obslužnost třídy Míru
Zdroj: DPMP (2013), vlastní úpravy

Poznámka:

Číselné hodnoty představují čísla linek MHD, které danou oblast dopravně obsluhují.

6.4.4 Resumé a doporučení

- ❖ Obyvatelé města Pardubice se z hlediska nakupování v centru dělí do dvou skupin.
 - *Třída Míru* je svým prostorem, nabídkou obchodů a služeb atraktivní zejména pro
 - ženy,
 - starší občany,
 - méně vzdělané občany.

Ti zde navštěvují především obchody s občerstvením.

- *Afi palác* naopak využívají zejména
 - muži,
 - mladší občané,
 - vzdělanější občané.

Na tomto prostoru je oceňována hlavně pestrá nabídka obchodů na jednom místě a možnost parkování.

- ❖ Náзор občanů města na budoucí podobu třídy Míru není zcela jednoznačný, jisté je, že většina z nich by dopravní napojení ponechali, i za cenu toho, že by to bylo jen v omezené míře.
- ❖ V čem se ovšem občané města relativně shodují, je otázka návštěvnosti třídy Míru po její rekonstrukci, kdy by měla být návštěvnost z jejich strany zvýšena.
- ❖ Nejvíce využívanými linkami, vedoucími přes třídu Míru, jsou linky vedoucí do částí města, kde žijí převážně starší občané (linka č. 1, 2) či jsou jimi propojena populačně silná městská sídliště (linka č. 13).

Na základě výsledků dotazníkových šetření, která se zaměřovala na návštěvníky ulice a její dopravní obslužnost, uvádí autorka doporučení ohledně podoby a využití prostoru třídy Míru, která jsou směřována Magistrátu města Pardubice, Dopravnímu podniku města Pardubice a podnikatelům mající obchod na třídě Míru.

Základní východiska:

- Je nutné, aby budoucí podoba *ulice zůstala stále atraktivní pro starší občany a ženy*, jelikož ti zde tvoří podstatnou základnu návštěvníků.

- Přáním Magistrátu města Pardubice je *zvýšení návštěvnosti* třídy Míru díky plánované rekonstrukci. Potenciální cílovou skupinou, u níž by daného výsledku mohlo být dosaženo, jsou zejména *mladší občané a muži*, jež při výběru místa nákupu volí častěji Afí palác.

Z těchto základních východisek vyplývají dílčí doporučení pro jednotlivé subjekty, řazené dle priority vyřešení.

Doporučení pro Magistrát města Pardubice

1. Nezbytná oprava povrchu ulice¹⁰.
 - Ulice vykazuje velmi špatný stav povrchu, který je charakteristický výmoly, prohlubněmi a nejednotnou úpravou. Výškový rozdíl mezi vozovkou a chodníkem vytváří problémy zejména v podzimním a zimním období, kdy se vytvářejí četné kaluže.
2. Doplnit prostor o vhodný mobiliář, zejména pak vodní, výtvarné prvky a zeleň, jelikož ty vytvářejí příjemný psychologický vjem a lákají občany k posezení, zastavení a strávení určitého času na daném místě.
 - Současné vybavení ulice mobiliářem je nedostačující (akutní nedostatek zeleně, absence vodních či výtvarných prvků, nízký počet laviček a stojanů na kola).
3. Snížit nájemné prostorů na třídě Míru, jež jsou ve vlastnictví města Pardubice, či podporovat nové nájemce např. finančním příspěvkem v prvním roce. To vše s cílem navrácení druhově rozmanitějších a lukrativnějších obchodů.
 - Struktura obchodů na třídě Míru nepokrývá dostatečně poptávku občanů, a to vlivem odlivu obchodníků především do Afí paláce v posledních několika málo letech.
4. Vymezit určitý čas a striktně dohlížet na jeho dodržování pro zásobování jednotlivých obchodů (nejlépe v brzkých ranních hodinách) a výrazně omezit

¹⁰ Již zaneseno do podoby rekonstrukce.

počet povolených vjezdů osobních automobilů do zóny (nejlépe na nutné minimum).

- Hlavní faktor, který brání funkčnosti ulice, jsou zejména zaparkovaná auta zásobování či auta vlastníků obchodů po kraji vozovky.

5. Využít volného prostranství, kterým Afí palác nedisponuje, a to pravidelným pořádáním kulturních, společenských a sportovních akcí, jež lidé přilákají na toto místo. Zejména pokračování v zavedené tradici několika posledních let, kdy se třída Míru na minimálně jeden den mění na čistou pěší zónu.

- Toto doporučení plyne z nezanedbatelného zastoupení občanů, jež si přejí pěší zónu bez aut, a také z nabízející se možnosti využití plného potenciálu vytvořené pěší zóny. V případě kladného zpětného ohlasu změny třídy Míru na čistou pěší zónu, je za doporučující shledáno i zvýšení frekvence či doby této proměny.

6. Provádět pravidelnou údržbu zóny, aby její funkční využití bylo naplňováno dle původních představ.

Doporučení pro Dopravní podnik města Pardubice

1. Při výběru linek, jež budou třídu Míru i nadále dopravně obsluhovat, přihlédnout k faktu, že nejvíce využívanými linkami (č. 1,2,13) byly ty, které spojovaly populačně silná městská sídliště a také ty části města, jež vykazovaly zastoupení zejména starších občanů, u nichž je MHD mnohdy jediný možný způsob přepravy na cílové místo.

Doporučení pro podnikatele na třídě Míru

1. Vytvořit plošně rozsáhlejší venkovní předzahrádky, které dotvoří charakter pěší zóny jako místa s pobytovou a shromažďovací funkcí.
 - Současná podoba umožňuje vytvoření prostorově velmi omezených předzahrádek, které se o prostor musí dělit s procházejícími chodci na chodníku.

7 ZÁVĚR

Pardubice jsou příkladem města, které svému současnému uspořádání vděčí především historickému, dále pak i novodobému vývoji. Rychlý rozvoj města, počtu obyvatel a celkové utváření specifické vnitřní struktury bylo odstartováno napojením města na železniční dráhu Praha-Olomouc. Prostorový i populační růst byl dále umocněn výstavbou rozlehlých městských sídlišť v době socialismu. V současnosti je město utvářeno vlivy, jež jsou odrazem změn společnosti i ekonomiky státu po roce 1989.

Tyto novodobé změny jsou v Pardubicích patrné zejména v zónách maloobchodu a výroby, kde se projeví výsledky procesů transformace funkční struktury (komerční suburbanizace, deindustrializace a demilitarizace). Následkem těchto změn dochází k vyvolávání nových přepravních toků, vlivem čeho si lze povšimnout trendu vystěhovávání maloobchodu/výroby z centrálních oblastí města do oblastí příměstských.

Příkladem místa, které je danými následky viditelně zasaženo, je pardubická hlavní ulice třída Míru, již kromě příměstských nákupních center ovlivňuje i lokace obchodního centra Afi palác v její těsné blízkosti. V dohledné době by třída Míru měla projít plánovanou rekonstrukcí, jež bude zahrnovat revizi inženýrských sítí, opravu povrchu, zejména však dojde k doplnění ulice o četný mobiliář v rámci přeměny na částečnou pěší zónu. Právě přeměna původní dopravní ulice s obslužnou funkcí na obslužnou ulici s omezenou dopravní funkcí, je shledávána za možné řešení, které by jí mělo navrátit původní atraktivitu.

Z autorčina výzkumu, jehož významnou součástí bylo dotazníkové šetření, ze znalosti řešeného území a také z analýzy „best practices“ ze zemí západní Evropy, jsou navržena doporučení, která považuje autorka za směrodatná při celkovém dotvoření charakteru a potenciálu třídy Míru. Doporučení, týkající se především budoucí podoby ulice (estetické, dopravně obslužné) a možného využití prostoru, byla navržena tak, aby atraktivita ulice byla zachována, popřípadě zvýšena. Hlavními adresáty, resp. zainteresovanými subjekty v této problematice, kterým jsou zmiňovaná doporučení

směřována, jsou Magistrát města Pardubice, Dopravní podnik města Pardubice a podnikatelé mající obchod na třídě Míru.

Zdali se naplnila vize zastupitelů města a Odboru hlavního architekta města Pardubice v rámci plánované rekonstrukce třídy Míru, je vhodným předmětem dalšího výzkumu, například v diplomové práci, kde budou moci být dopady rekonstrukce porovnány s předpokládaným přínosem.

Za hlavní přínos této bakalářské práce je autorkou shledáváno zejména ucelené zpracování problematiky třídy Míru, jež obsahuje popis jejího vývoje od počátků existence, kdy představovala významné a reprezentativní místo Pardubic, až po současný stav, který ji řadí mezi méně reprezentativní části města s nutnou rekonstrukcí. K ucelenému zpracování dopomohlo zejména dotazníkového řešení preferencí občanů města z hlediska nakupování a přepravy na třídu Míru, jehož výsledky byly jedním ze základních determinantů pro vyslovení následných doporučení. Výsledky dotazníkového šetření budou využity mimo jiné jako podkladová data pro zpracování žádosti o dotaci z Evropské unie na rekonstrukci třídy Míru.

8 SUMMARY

Pardubice belongs among many cities, whose current state is given primarily thanks to historical and modern development. Both the city expansion and increasing number of inhabitants were started by connecting the city to a railway from Prague to Olomouc. During a period of socialism many vast city housing estates were built, which increased the number of inhabitants even more. Today's situation is a reflection of huge economics and social changes in 1989. Results are visible in retails and production located in the suburbs.

Perfect example is main street třída Míru. It has been battling with decreasing number of visitors and deteriorating condition of the street itself. Planned transformation to a pedestrian zone is a possible solution to both of those problems. Many recommendations arised from author's research and from „best praticies“ analysis. All of them were designed to keep the level of attractiveness or increase it.

Major merit of this bachelor thesis is complex summary of the whole problematics of třída Míru, which contains its historical development from the phase where it has been a significant and representative place to current state when it is not representative at all and needs an urgent reconstruction. Questionnaire survey was created especially for the purposes of this summary. Recommendations from this survey were presented to all involved subjects. Result of the survey will be used as basic data for an application for subsidies from the European Union for reconstruction of třída Míru.

Seznam literatury

Knižní zdroje

BARTOŠ, Luděk, 2008. *Navrhování obytných a pěších zón: TP 103*. Mariánské Lázně: Koura. ISBN 978-80-902527-8-3.

BARTOŠ, Štěpán a František ŠEBEK, 2001. *Pardubice*. Pardubice: Helios. ISBN 80-85211-10-6.

BAŠOVSKÝ, Oliver a Jozef MLÁDEK, 1989. *Geografia obyvateľstva a sídiel*. Druhé nezměněné vydání. Bratislava: Univerzita Komenského. ISBN 80-223-0026-8.

ČELECHOVSKÝ, Gorazd a Vladimír ŠIPLER, 1983. *Města jako systémy*. Praha: Academia.

HERCIK, J., Z. SZCZYRBA, M. FŇUKAL, V. TOUŠEK, 2009. Demilitarizace území ČR po roce 1989 – vstupní geografická analýza. In: Kolektiv autorů. *XII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-4883-6.

CHALUPA, Petr a Zdeňka TARABOVÁ, 1983. *Základy geografie obyvательства, demografie a geografie sídel*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.

JEDLIČKA, Pavel, 2002. *Pardubická TŘÍDA MÍRU – obchodní centrum města*. AB-Zet *Pardubicka*. Sešit 23. Pardubice: Klub přátel Pardubicka.

Kolektiv autorů, 1982. *Uplatnění zeleně v pěších zónách měst*. Praha: Dům techniky ČSVTS.

Kolektiv autorů, 1995. *Historický atlas měst České republiky*. Svazek č. 2, Praha: Historický ústav Akademie věd České republiky. ISBN 80-85268-35-3.

KUBEŠ, Jan a Radim PERLÍN, 1998. *Územní plánování pro geografy*. Praha: Karolinum – nakladatelství Univerzity Karlovy. ISBN 80-7184-512-4.

MATLOVIČ, René, 1998. *Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove. ISBN 80-88885-33-7.

RAZSKAZOV, J., KOTYK, J., ŘEHÁČEK, J., 2012. *Pardubice v běhu staletí*. Pardubice: Helios Jiří Razskazov. ISBN 80-85211-31-9.

SÝKORA, Luděk, 1993. Teoretické přístupy ke studiu města. In: BLAŽEK, J., D. DRBOHLAV, P. JEHLIČKA, J. KÁRA, T. KOSTELECKÝ, P. PAVLÍNEK a L. SÝKORA, eds. *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha: Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, s. 64-99.

SZCZYRBA, Z., 2005. *Maloobchod v ČR po roce 1989*. Olomouc: Univerzita Palackého. ISBN 80-244-1274-8.

ŠILHÁNKOVÁ, V., KOUTNÝ, J., ČABLOVÁ, M., 2010. *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice. Univerzita Pardubice – Fakulta ekonomicko-správní. ISBN 978 – 80 – 7395 – 310 – 2.

ZIKMUNDA, Vlastimil a Vladimír HRUBÝ, 1990. *Města ČSFR*. Svazek 14. Praha: ČTK. ISBN 80-7046-027-X.

Periodika

DUBSKÝ, Lukáš, 2011. Největší problémy třídy Míru? Prý parkování a Afi palác. *Pardubický deník*. 16. 11. 2011, č. 268, s. 3. ISSN 1802-1042.

KOŠAŘ, Milan. „Chtějí odpůrci pěší zóny na třídě Míru vydírat,“ ptá se radní Košař. *Pardubický deník*. 29. 12. 2011, č. 302, s. 8. ISSN 1802-1042.

KOUTNÝ, Jan, 2004. Moderní urbanistické koncepce. Moderní urbanistické koncepce – zvláštní číslo časopisu. Ročník VII – číslo 6/2004, s. 1-14. *Urbanismus a územní rozvoj*. ISSN 1212-0855.

LADÝŘOVÁ, Ludmila, 2003. První obchodní dům v Pardubicích. *Pardubické noviny*. 23. 10. 2003, č. 273, s. 16. ISSN 1210-6046.

- LÉTAL, A., I. SMOLOVÁ, Z. SZCZYRBA, 2001. Transformace příměstské krajiny. *Urbanismus a územní rozvoj*. Ročník IV – číslo 4/2001, s. 15-21. ISSN 1212-0855.
- PETRÁŇ, Miroslav, 2007. Petrůň: O pěší zóně se mluví v Pardubicích už přes čtyřicet let. *MF DNES*. 26. 5. 2007, č. 122, s. B3. ISSN 1210-1168.
- PTÁČEK, P., Z. SZCZYRBA, M. FŇUKAL, 2007. Proměny prostorové struktury města Olomouce s důrazem na rezidenční funkce. *Urbanismus a územní rozvoj*. Ročník X – číslo 2/2007, s. 19-26. ISSN 1212-0855.
- Radniční zpravodaj města Pardubice*, 2012. Pardubice: Statutární město Pardubice, č. 10.
- Redakce Pardubického deníku a ČTK, 2012. Návrat třídy Míru do zastupitelstva. *Pardubický deník*. 12. 1. 2012, č. 10, s. 1. ISSN 1802-1042.
- Redakce Pardubického deníku, 2012. Kdy začne oprava třídy Míru? *Pardubický deník*. 14. 12. 2012, č. 292, s. 1. ISSN 1802-1042.
- SÝKORA, Luděk, 2001. Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. *Folia Geographica 4*. Ročník XXXV, s. 194-205. ISSN 1336-6149.
- SÝKORA, Luděk, 2003. Suburbanizace a její společenské důsledky. *Sociologický časopis*, 2003, Vol. 39, No. 2: xx11-36. ISSN 0038-0288.
- VÁŇA, Miroslav, 2012. „Víme, že o třídě Míru nic nevíme,“ tvrdí pardubický poslanec Miroslav Váňa. *Pardubický deník*. 28. 12. 2012, č. 301, s. 8. ISSN 1802-1042.
- ZLÍNSKÝ, Milan, 2012. Revize hlasování vyšla. Na třídě Míru trolejbusy zůstávají. *MF DNES*. 25. 1. 2012, č. 21, s. 1-2. ISSN 1210-1168.

Elektronické zdroje

ČESKÁ TELEVIZE, 2013. Splavnění Labe do Pardubic má podporu kraje, stavba začne za rok. *Ceskatelevize.cz* [online]. © 1996-2013 [cit. 19. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/210444-splavneni-labe-do-pardubic-ma-podporu-kraje-stavba-zacne-za-rok/>>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2012a. *Sčítání lidí, domů, bytů 2011: Vybrané údaje za obce* [online]. Datum poslední aktualizace 20. 11. 2012. [cit. 19. 2. 2013]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/tabulky_definitivni_vysledky#.USN1zqW2OSo>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2012b. *Databáze demografických údajů za obce ČR* [online]. [cit. 19. 2. 2013]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2013a. *Veřejná databáze: Vybrané statistické údaje za obec* [online]. [cit. 18. 2. 2013]. Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=5&pro_1_154=555134&cislotab=MOS+ZV01>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2013b. *Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869. Statistické údaje za základní územní jednotku Pardubice* [online]. [cit. 19. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://notes2.czso.cz/sldb/sldb10.nsf/obydomy?openform&:555134>>.

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBICE, 2013. Mapa linek. *dpmp.cz* [online]. © 2009 [cit. 15. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://www.dpmp.cz/mapa-linek/>>.

KLÍMA, Michal, 2011. Paramo Pardubice. In: *Pardubické rafinerii Paramo hrozí zavření, je nejmenší a ztrátová*. *IDNES* [online]. [cit. 26. 3. 2013]. Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/pardubicke-rafinerii-paramo-hrozi-zavreni-je-nejmensi-a-ztratova-pyn-/ekonomika.aspx?c=A111018_1670098_pardubice-zpravy_meb>.

KLUB PŘÁTEL PARDUBICKA, 2012. *Trolejbusy v Pardubicích se před šedesáti lety rozjely zásluhou Klubu přátel Velkých Pardubic*. *ii.pardubice.cz* [online]. [cit. 27. 2. 2013]. Dostupné z: <http://www.iipardubice.cz/stranky/cti-zpravy.php?id=Trolejbusy_v_Pardubicich_se_pred_sedesati_lety_rozjely_zasluhou_Klubu_pratel_Velkych_Pardubic>.

OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ, 2008: *Současná česká suburbanizace a její důsledky* [online]. [cit. 13. 3. 2013]. Dostupné z: <http://web.natur.cuni.cz/ksgrrsek/urrlab/user/documents/jajinek//Jana/suburb_final.pdf>.

PARDUBICE, 2013. Pardubice – Obchodní a průmyslová zóna Starzone. *pardubice.eu* [online]. [cit. 25. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://www.pardubice.eu/projekty/prumysl-a-obchod/dalsi-investicni-prilezitosti/pardubice-obchodni-a-prumyslova-zona-starzone/>>.

PŘEDNÁDRAŽÍ, 2011. Historie – Urbanistický vývoj „přednádraží“ v poválečných dějinách Pardubic. *prednadrazi.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://prednadrazi.pardubice.eu/historie.html>>.

PŘEDNÁDRAŽÍ, 2011a. Návrh – Přednádraží ČD – náměstí Jana Pernera. *prednadrazi.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://prednadrazi.pardubice.eu/navrh.html>>.

PŘEDNÁDRAŽÍ, 2011b. Přestavba nádraží je na dosah. *prednadrazi.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://prednadrazi.pardubice.eu/aktuality/penize-na-dosah.html>>.

PŘEDNÁDRAŽÍ, 2011c. Dopravní řešení. *prednadrazi.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://prednadrazi.pardubice.eu/navrh/dopravni-reseni/situace.pdf>>.

REVITALIZACE TYRŠOVÝCH SADŮ, 2011. Historie parku. *tyrsovysady.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://tyrsovysady.pardubice.eu/tyrsovy-sady-dnes/historie-parku.html>>.

RIS, 2012. Průmyslové zóny České republiky – Pardubice. *risy.cz* [online]. © 2012 [cit. 25. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/prumyslove-zony/detail?Id=385>>.

ROSEN, Steven Brinkerhoff, 2006. The success and failure of pedestrian malls in Europe and America [online]. [cit. 18. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1003&context=crpsp>>.

SEJKORA, Jiří, 2010. Nový Kaufland na Višňovce ve čtvrtek otevřel. *Pardubický deník* [online]. [cit. 26. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://pardubicky.denik.cz/podnikani/novy-kaufland-na-visnovce-ve-ctvrtek-otevrel-.html>>.

TEMELOVÁ, Jana a Jakub NOVÁK, 2007. Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: proměny ve fyzickém a funkčním prostředí centrálního Smíchova [online]. [cit. 16. 3. 2013]. Dostupné z: <http://web.natur.cuni.cz/ksgrrsek/urrlab/user/documents/jajinek/Jana/Temelova_Novak.pdf>.

TEPLY, Stan, 1972. Pedestrian zone in Munich: motivation for pedestrian movement [online]. [cit. 18. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://www.ite.org/membersonly/itejournal/pdf/JKA72A18.pdf>>.

TŘÍDA MÍRU, 2011. Úvod. *tridamiru.pardubice.eu* [online]. © 2011 [cit. 1. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://tridamiru.pardubice.eu/index.html>>.

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA PARDUBICE – VČETNĚ ZMĚN I. -V., 2005. *gis.mmp.cz* [online]. [cit. 8. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://gis.mmp.cz/up/>>.

Ostatní zdroje

AUGUR Consulting s.r.o., 2012. Závěrečná zpráva. Sociologický výzkum k dopravní obslužnosti v ulicích 17. listopadu a třída Míru. Interní materiály Magistrátu města Pardubice.

MMP, 2012. Strukturované rozhovory se zástupci Odboru hlavního architekta Magistrátu města Pardubice.

MMP, 2013. Interní data Magistrátu města Pardubice pro tvorbu map v programu ArcGIS.

WALTER a kol., 2007. Architektonická studie třída Míru – pěší zóna. Interní materiály Magistrátu města Pardubice.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Dotazník zaměřený na nákupní chování obyvatel města Pardubice

Příloha č. 2: Dotazník zaměřený na dopravní dostupnost třídy Míru

Příloha č. 3: Struktura respondentů dotazníkového šetření zaměřeného na nákupní chování obyvatel města Pardubic

Příloha č. 4: Síť městské hromadné dopravy v Pardubicích

Příloha č. 5: Rozmístění nákupních jednotek na území Pardubic

Příloha č. 6: Dělení komerční a smíšené občanské vybavenosti

Příloha č. 7: Budoucí podoba prostoru přednádraží v Pardubicích

Příloha č. 8: Historické fotografie třídy Míru a jejich porovnání s aktuálním stavem

Příloha č. 1: Dotazník zaměřený na nákupní chování obyvatel města Pardubice

Vážená paní, vážený pane,

jsem studentkou 3. ročníku Univerzity Palackého v Olomouci - obor Regionální geografie a oslovuji Vás s žádostí o vyplnění dotazníku, který je součástí bakalářské práce, která se mimo jiné zabývá i problematikou pěší zóny třída Míru. Dotazník je určen pro občany města Pardubice (s výjimkou pracujících a bydlících na třídě Míru) a je zcela anonymní.

Zabere Vám maximálně 3 minuty.

Za Váš čas věnovaný dotazníku děkuji.

1. Nakupujete častěji v centru města či na jeho periferii (nákupní centra na okraji města)?

- Nakupuji častěji v centru
- Nakupuji častěji na periferii
- Nevím/Nakupuji na obou místech zhruba stejně často
- Jiné:

2. Jak často nakupujete v:

	<i>velmi často (každý den)</i>	<i>často (několikrát do týdne)</i>	<i>méně často (několikrát do měsíce)</i>	<i>spíše výjimečně</i>	<i>nikdy</i>
2.1 centrum města	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 periferie města	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Jak často navštěvujete třídu Míru za účelem nákupu nebo využití služeb?

- Velmi často (každý den)
- Často (několikrát do týdne)
- Méně často (několikrát do měsíce)
- Spíše výjimečně
- Jiné:

4. Navštěvujete třídu Míru častěji v létě nebo zimě?

- Navštěvuji častěji v létě
- Navštěvuji častěji v zimě
- Nevím/ Navštěvuji ji zhruba stejně často

5. Navštěvujete třídu Míru častěji než Afi palác?

- Navštěvuji častěji třídu Míru (*jdi na otázku č. 7*)
- Navštěvuji častěji Afi palác (*pokračujte otázkou č. 6*)
- Nevím/Navštěvuji oba zhruba stejně často (*pokračujte otázkou č. 6*)
- Jiné:

6. V čem spatřujete hlavní výhody Afi paláce oproti třídě Míru? (možno max 2 odpovědi)

- Disponuje krytým parkovištěm
- Pestrá nabídka obchodů „pod jednou střechou“
- Možnost nakupovat za každého počasí
- V Afi paláci navštěvují obchody, které se na třídě Míru nevyskytují (př. Baťa, HM, Tesco...)
- Jiné:

7. Za kterým typem obchodu nebo služeb chodíte na třídu Míru nejčastěji?
(možno označit max 2 odpovědi)

- Občerstvení
(kavárny, restaurace, rychlá občerstvení, bary, pekařství, cukrárny, lahůdky, uzeniny)
- Obchody s oblečením nebo obuví
- Služby
(pošta, cestovní kancelář, pracovní agentura, banka, spořitelna, směnárna)
- Zábava
(kino, sázková kancelář, herny)
- Ostatní obchody
(zlatnictví, knihkupectví, květinářství, nehtové studio, dárkové předměty, domácí potřeby, drogerie, lékárna, parfumerie, hudba, optika, foto služby)
- Nevím (neumím posoudit, pouze projíždím apod.)
- Jiné:

8. Uveďte prosím konkrétní příklad prodejny na třídě Míru, Vámi nejčastěji navštěvované (např. kavárna, oblečení, drogerie...)?

- Vypište: Nevím

9. V poslední době se řeší téma zavedení pěší zóny na třídě Míru. Jaký na to máte Vy osobně názor - ke které z variant se přikláníte?

- Beze změny (se současným provozem MHD)
- Bez pěší zóny s omezeným provozem MHD (cca 2 linky)
- Změna na pěší zónu bez MHD a aut (taxi, zásobování apod.)
- Změna na pěší zónu s omezeným provozem MHD (cca 2 linky)

10. Pokud by byla třída Míru (nebo její část) vyhlášena za pěší zónu, navštěvoval/a byste ji častěji než doposud (díky zatraktivnění plochy vybudováním rozsáhlejších letních zahrádek u kaváren, umístěním vodních, výtvarných prvků)?

- Ano Ne

11. Pohlaví:

- Žena Muž

Příloha č. 2: Dotazník zaměřený na dopravní dostupnost třídy Míru

Vážená paní, vážený pane,

jsem studentkou 3. ročníku Univerzity Palackého v Olomouci - obor Regionální geografie a oslovuji Vás s žádostí o vyplnění dotazníku, který je součástí širšího dotazníkového šetření v rámci bakalářské práce „Změny funkčního využití ve městě: příklad pěší zóny „třída Míru“ v centru Pardubic“. Dotazník je určen pro občany města Pardubice (s výjimkou pracujících a bydlících na třídě Míru) a je zaměřen na dopravní dostupnost třídy Míru. Dotazníkový výzkum je zcela anonymní, zabere Vám maximálně 2 minuty.

Za Váš čas věnovaný dotazníku děkuji.

1) Jakým způsobem jste se přepravil/a na třídu Míru?

- Pěšky
- MHD
- Auto
- Auto+pěšky (=parkuji poblíž třídy Míru, na ní jsem došel pěšky)
- Kolo
- Jiné:

2) Je-li Vaše odpověď v předchozí otázce D, tedy kombinace přepravy autem a pěšky, na kterém parkovišti jste své auto zanechal/a?

Uveďte:...

3) Z které části Pardubic jste se na třídu Míru přepravil/a?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Bílé předměstí
(Zahrnující: Na Spořilově, U Kostelíčka, Hůrka, Židov, Slovany, Drážka, U Zámečku) | <input type="checkbox"/> Polabiny
(Zahrnující: Fáblovka) |
| <input type="checkbox"/> Cihelna
(Zahrnující: Stavařov) | <input type="checkbox"/> Popkovice |
| <input type="checkbox"/> Černá za Bory | <input type="checkbox"/> Rosice |
| <input type="checkbox"/> Doubravice | <input type="checkbox"/> Semtín |
| <input type="checkbox"/> Dražkovice | <input type="checkbox"/> Staré město |
| <input type="checkbox"/> Drozdice | <input type="checkbox"/> Staré Čivice |
| <input type="checkbox"/> Hostovice | <input type="checkbox"/> Staročernsko |
| <input type="checkbox"/> Lány na Důlku | <input type="checkbox"/> Studánka
(Zahrnující: Dubina) |
| <input type="checkbox"/> Mnětice | <input type="checkbox"/> Svítkov |
| <input type="checkbox"/> Nemošice | <input type="checkbox"/> Trnová |
| <input type="checkbox"/> Nové Jesenčany | <input type="checkbox"/> Zámek |
| <input type="checkbox"/> Ohrazenice | <input type="checkbox"/> Zelené předměstí
(Zahrnující: Dukla, Jesničanky, Zavadilka, Višňovka, Skřivánek, Závodiště) |
| <input type="checkbox"/> Opočíněk | <input type="checkbox"/> Žižín |
| <input type="checkbox"/> Pardubičky | |

4) Pohlaví:

Žena

Muž

5) Věk:

15 - 24

25 – 34

35 - 44

45 – 59

60 a více

6) Jaké je Vaše současné ekonomické postavení?

Zaměstnanec, člen družstva

Soukromý podnikatel, živnostník

V domácnosti

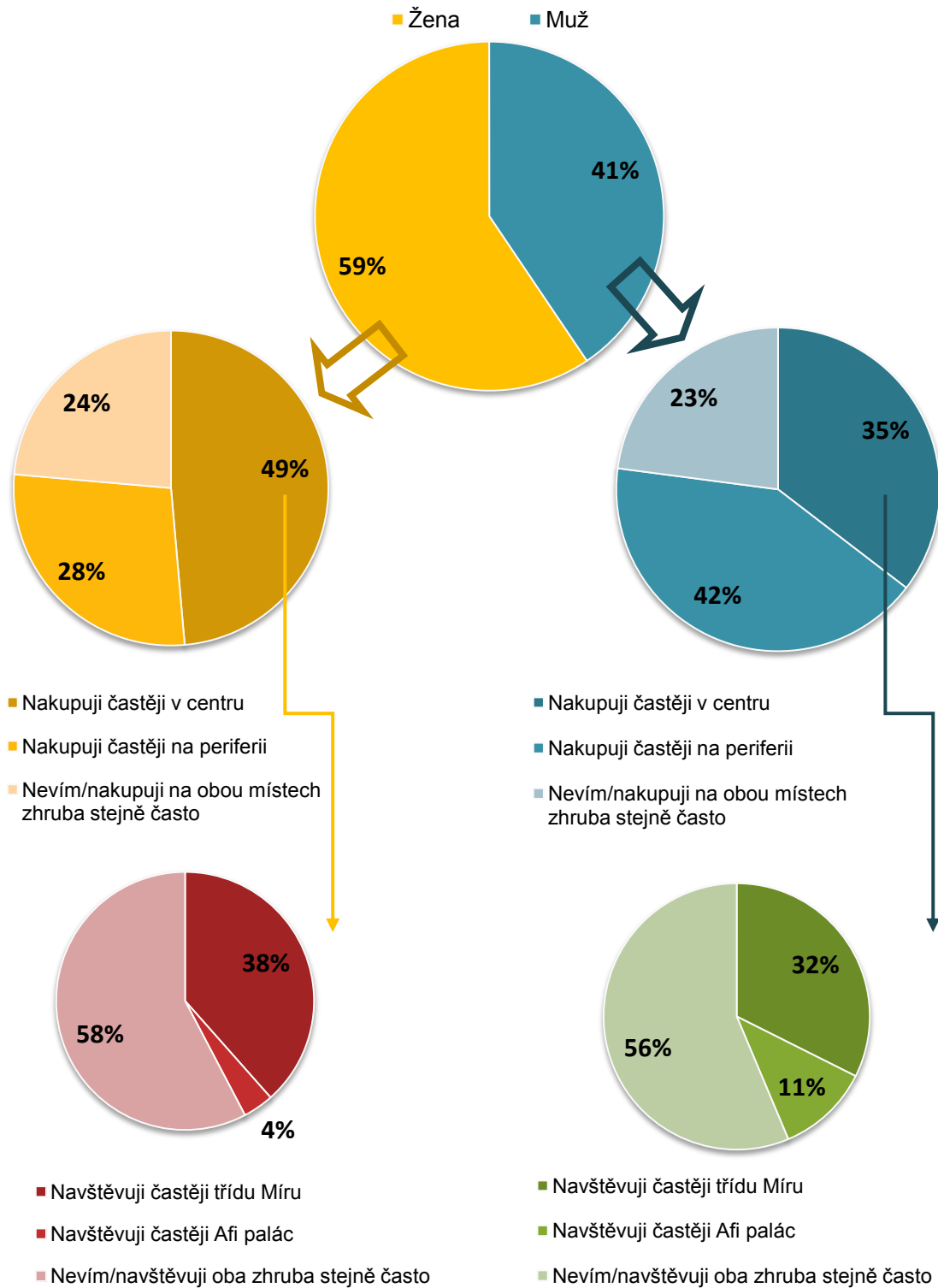
Student

Důchodce

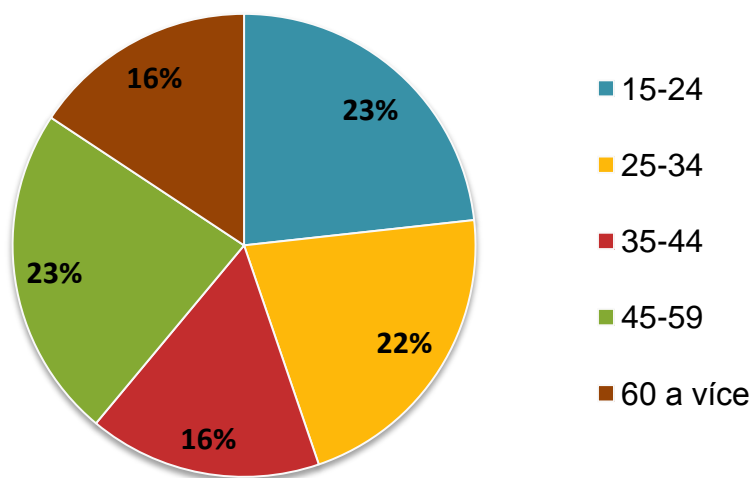
Nezaměstnaný

Příloha č. 3: Struktura respondentů dotazníkového šetření zaměřeného na nákupní chování obyvatel města Pardubic

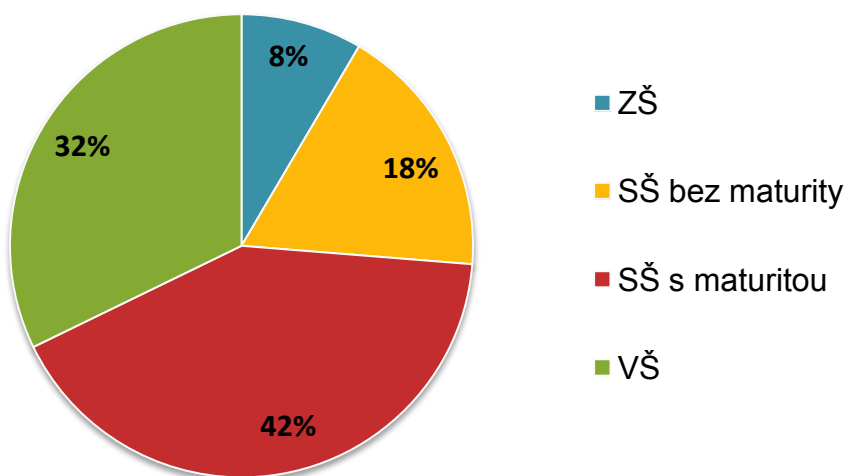
1) Struktura respondentů dle pohlaví, preference nakupování v rámci města a v rámci městského centra



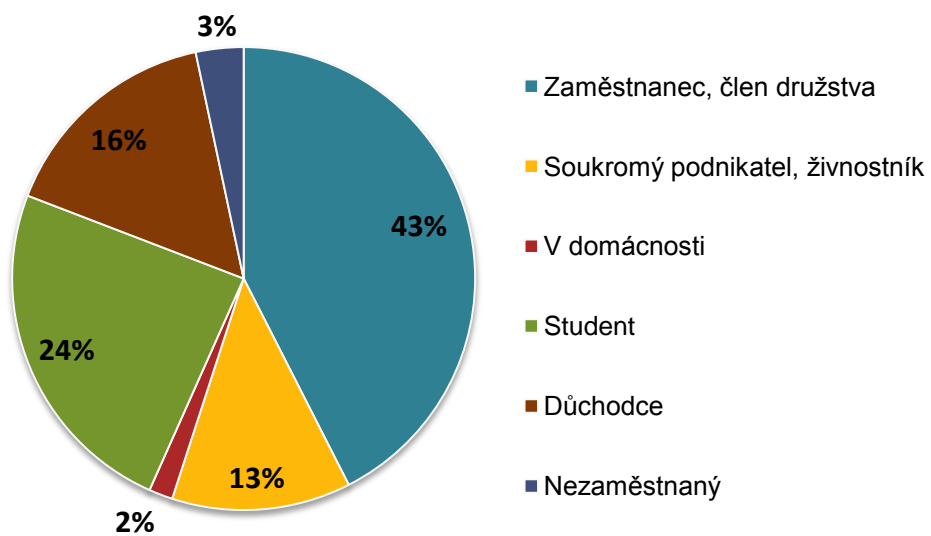
2) Struktura respondentů dle věkových kategorií



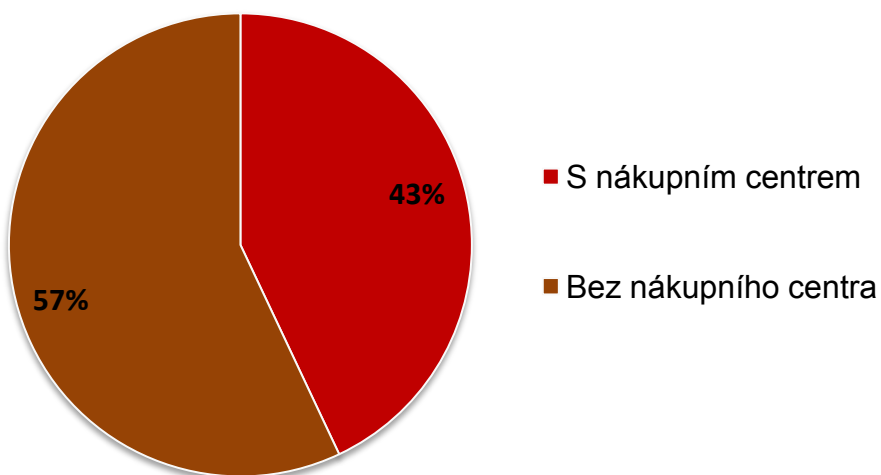
3) Struktura respondentů dle nejvyššího ukončeného vzdělání



4) Struktura respondentů dle současného ekonomického postavení

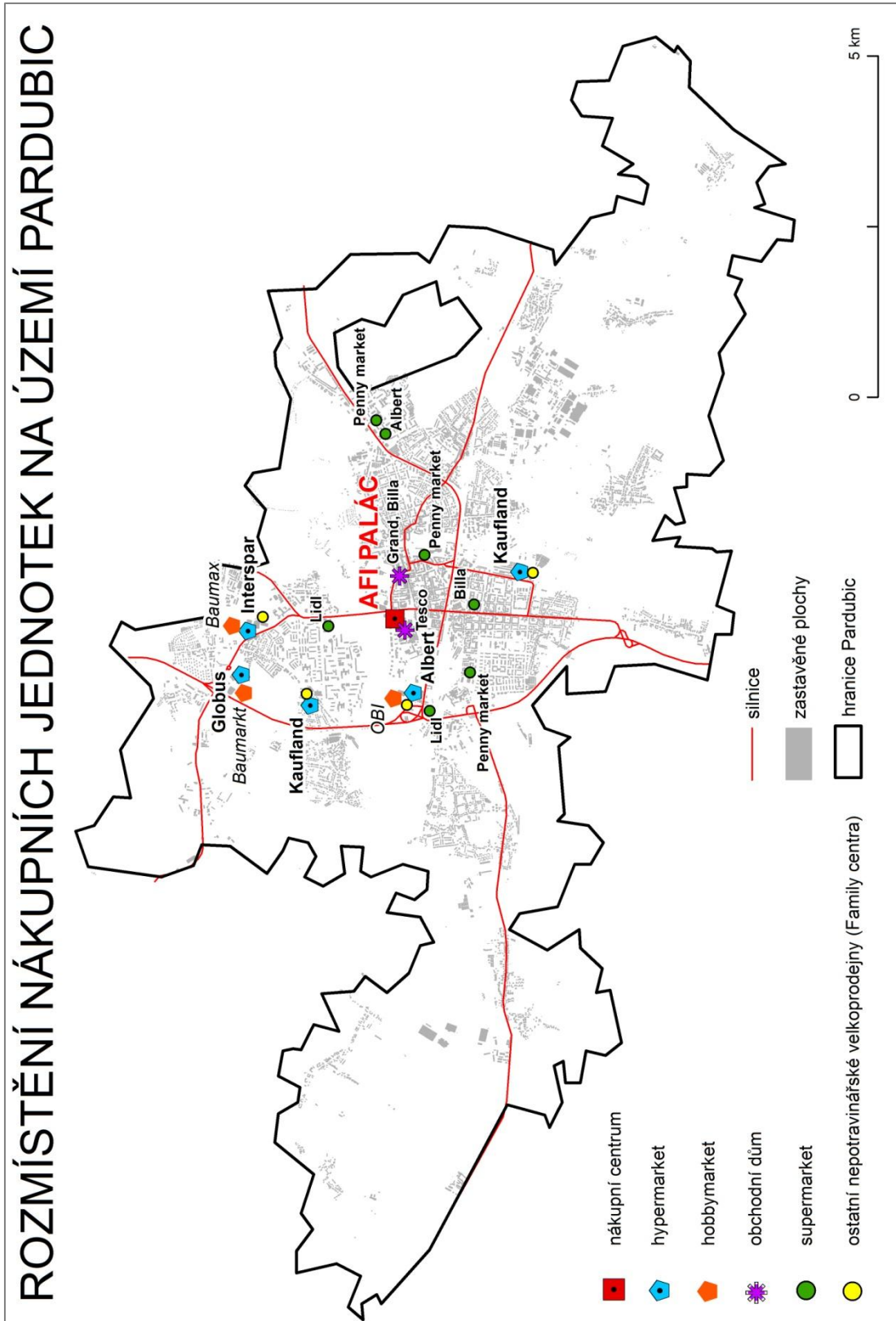


5) Struktura respondentů dle bydliště



Zdroj: Vlastní šetření

Příloha č. 5: Rozmístění nákupních jednotek na území Pardubic



Zdroj: MMP (2013), vlastní zpracování

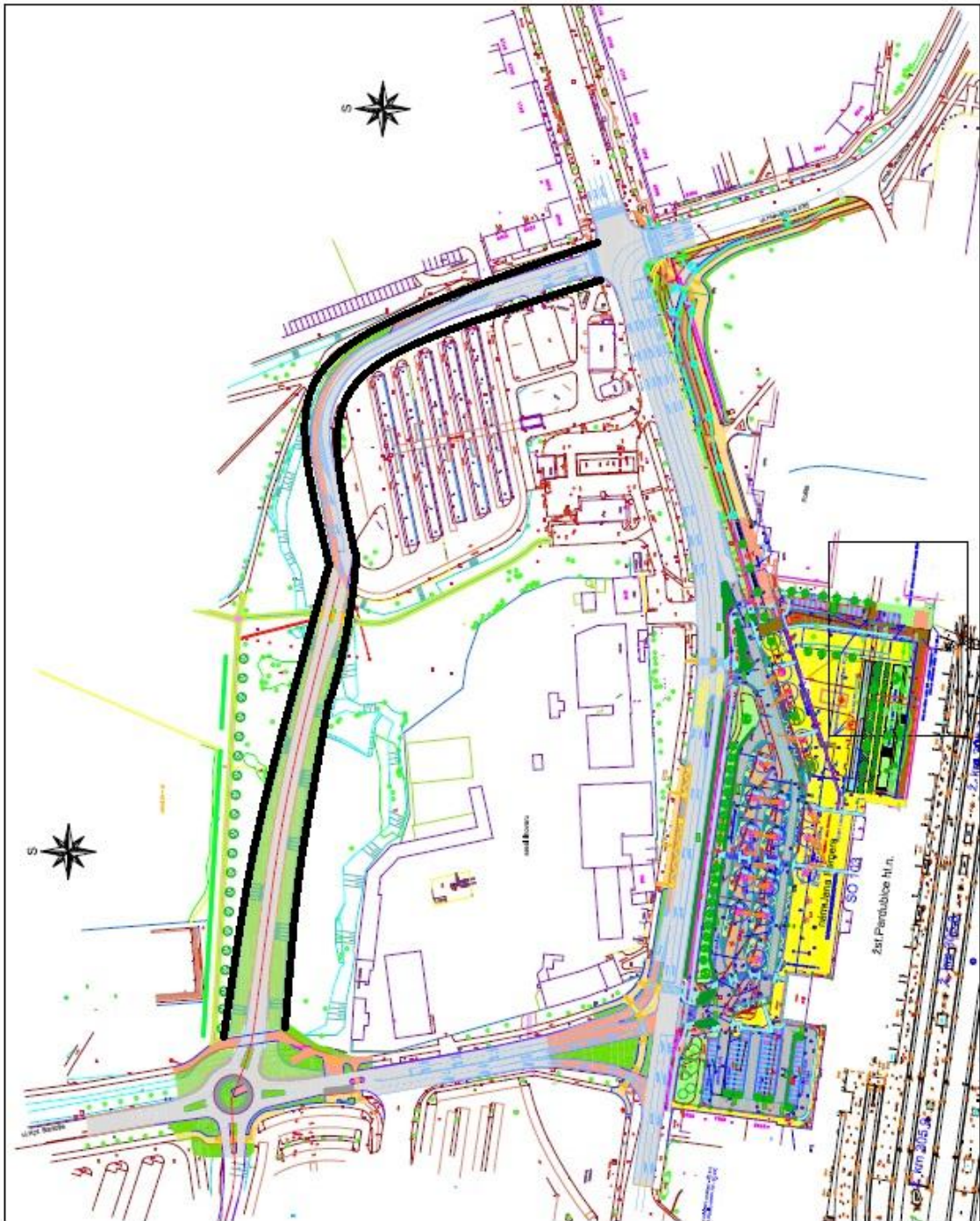
Příloha č. 6: Dělení komerční a smíšené občanské vybavenosti

KOMERČNÍ		
<i>Stavby pro obchod</i>		
Velkoobchodní	Maloobchodní	
	městský typ	příměstský typ
veletržní areály	pultové prodejny	supermarkety
velkoobchodní areály	samoobsluhy	velké supermarkety
logistická centra	pasáže	diskontní prodejny
	obchodní galerie	hypermarkety
	venkovní tržiště	megamarkety
	kryté tržnice	
<i>Služby</i>		
Obchodního charakteru	Drobné výrobní služby	Oprávérenský a servisní charakter
kadeřnictví	truhlářství	opravy automobilů
kosmetika	sklenářství	
oprava obuvi		
hodinářství		
Veřejné stravování	Přechodné ubytování	
rychlé občerstvení	penziony	
bistra	ubytovny	
hostince	hotely	
restaurace	campingy	

SMÍŠENÉ	
<i>Administrativa</i>	
Nekomerční typ	Komerční typ
státní správa	finančnictví (banky, pojišťovny)
samospráva	podniková administrativa
kancelářské prostory neziskových organizací	poradenství
(nadace, humanitární organizace apod.)	kanceláře cestovních agentur

Zdroj: ŠILHÁNKOVÁ, V., KOUTNÝ, J., ČABLOVÁ, M., 2010. *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice. Univerzita Pardubice – Fakulta ekonomicko-správní. ISBN 978 – 80 – 7395 – 310 – 2.
Vlastní úpravy

Příloha č. 7: Budoucí podoba prostoru přednádraží v Pardubicích



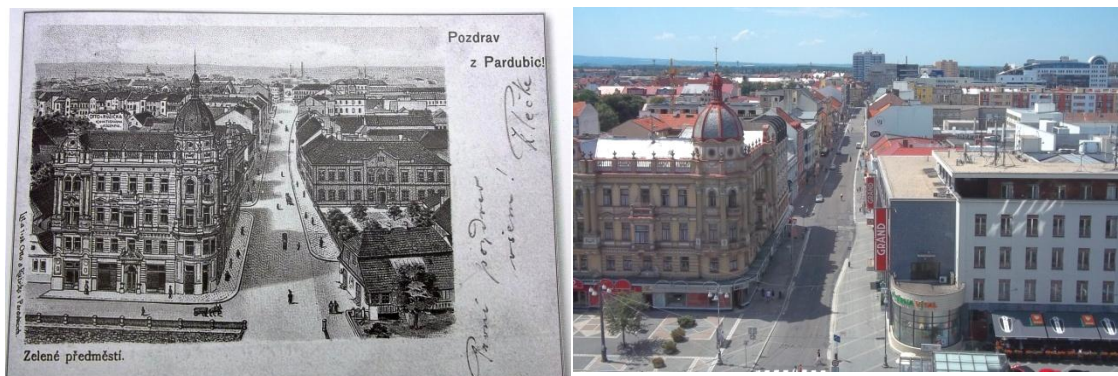
Zdroj: PŘEDNÁDRAŽÍ, 2011c. Dopravní řešení. prednadrazi.pardubice.eu [online]. © 2011 [cit. 28. 2. 2013]. Dostupné z: <<http://prednadrazi.pardubice.eu/navrh/dopravni-reseni/situace.pdf>>.

Vlastní úpravy

Poznámka:

Barevně vyznačený úsek silnice je plánované vyřešení dopravní situace v daném místě

Příloha č. 8: Historické fotografie třídy Míru a jejich porovnání s aktuálním stavem



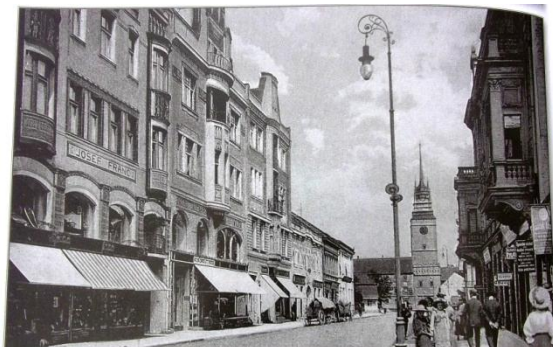
Obrázek a1: Pohled ze Zelené brány v roce 1900 a v roce 2013 (na místě dnešního hotelu Grand stával kdysi hotel Kotel)



Obrázek a2: Pohled na Krudencův palác v roce 1905 (v popředí se nachází ještě železniční most přes Městskou řeku, která byla poté zasypána) a v roce 2013



Obrázek a3: Třída Míru v roce 1906 a v roce 2013



Obrázek a4: Pohled na secesní budovy vlevo vybudované v letech 1907-1908 (mezi nimi i Francův dům) a v roce 2013



Obrázek a5: Tržní náměstí v roce 1913 a v roce 2013 – pohled na Vlachův dům a hotel Veselka (na místě bývalého hotelu Veselka se dnes nachází polyfunkční dům Magnum), uprostřed v pozadí židovská synagoga



Obrázek a6: Tržní náměstí v roce 1930 s již připojenou pasáží (vpravo), jež byla projektována Ladislavem Machoněm a v roce 2013



Obrázek a7: Třída Míru v roce 1933 s již nově postaveným hotelem Grand na místě bývalého hotelu Kotel



Obrázek a8: Třída Míru v roce 1948

Zdroj historických fotografií: Razskazov, Kotyk, Řeháček, 2012
Foto v roce 2013: Autorka