

Univerzita Palackého v Olomouci

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Martin TOMÁŠ

**VÝVOJ A SOUČASNÉ PROBLÉMY VNITŘNÍ PROSTOROVÉ
STRUKTURY MĚSTA PARDUBICE**

Diplomová práce

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

Olomouc 2008

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci řešil sám a že jsem uvedl veškerou použitou literaturu.

Pardubice, 20. dubna 2008

.....

podpis



Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2006/07

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student

Martin TOMÁŠ

obor

geografie - historie

Název práce:

Vývoj a současné problémy vnitřní prostorové struktury města Pardubice

Development and current problems of internal spatial structure of Pardubice

Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce je identifikovat klíčové změny ve vnitřní prostorové struktuře města a jeho aglomerace po roce 1989. Pozornost bude zaměřena zejména na vývoj v jeho zázemí s ohledem k procesu suburbanizace a jeho nevhodné formy (urban sprawl). Dále budou identifikovány a popsány ostatní nejdůležitější procesy probíhající ve městě a jeho zázemí, včetně dopadů na celou Hradecko-pardubickou sídelní a regionální aglomeraci. Současná vnitřní struktura potom bude charakterizována jednak na základě porovnání výsledků SLDB za roky 1991 a 2001, migrační statistiky a vlastním terénním šetřením, doprovázeným dotazníkovým šetřením mezi občany a interview s klíčovými aktéry města. Bude provedeno porovnání s vybranými městy v ČR. Na tomto základě budou načrtnuty základní determinanty vývoje města do budoucnosti.

Struktura práce:

1. Teoreticko-metodologické aspekty geogr. výzkumu prostorové struktury města
2. Podrobnější popis a metodologie výzkumu klíčových procesů (se zaměřením na suburbanizaci)
3. Suburbanizace: morfologická charakteristika, funkční struktura, sociálně-demografická struktura
4. Ostatní důležité procesy a jejich charakteristika
5. Syntetické zhodnocení a výhled do budoucnosti
6. Závěr
7. Anglické resumé

Diplomová práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

Sestavení osnovy DP (listopad 2006)

Rešerše literatury k otázkám současné struktury města (únor 2007)

Teorie a metodologie výzkumu, sběr dat ze SLDB 2001 a 1991, migrační analýza 1991 – 2005, jejich statistické zpracování (květen 2007)

Terénní šetření: identifikace klíčových prostorů, kde dochází ke změně struktury, dotazníkové šetření mezi občany města a suburbánních obcí (září 2007)

Interview s klíčovými aktéry ve městě (listopad 2007)

Analýza a syntéza získaných poznatků, identifikace klíčových procesů (leden 2008)

Odevzdání diplomové práce (duben 2008)

Rozsah grafických prací: text, grafy, mapy,

Rozsah průvodní zprávy: 20-22 tisíc slov základního textu + práce včetně všech příloh v elektronické podobě

Seznam odborné literatury:

CARTER, H.(1997): The study of urban geography, Arnold, 420 s.

CLAPSON (2003): Suburban century. Berg, Oxford, New York, 235 s.

KNOX, P., PINCH, S. (2000): Urban Social Geography: An Introduction. Pearson, Harlow, 479 s.

LICHTENBERGER, E. (1991): Stadtgeographie- Methoden, Modelle, Konzepte. Teubner geogr. Bücher, 211 s.

MATLOVIČ, R.(1998): Geografia priestorovej štruktúry mesta Prešov. Geografické práce VIII/1, PU Prešov

OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis 39, č. 2, str. 235-253.

OUŘEDNÍČEK, M. (2006): New suburban development in the Post-socialist city: the case of Prague. In: Eckardt, F. ed.: The Paths of Urban Transformation. Weimar. V tisku

SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Dijst, M., Razin, E., Vazquez, C. (eds.): Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations. v tisku

OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Differential Suburban Development in Prague Urban Region. Geografiska Annaler 88B, č. 2 v tisku


SÝKORA, L. (ed.) (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, 191 s.

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

Datum zadání diplomové práce: 15. 11. 2006

Termín odevzdání diplomové práce: ne dříve než 17 měsíců od zadání


vedoucí katedry


vedoucí diplomové práce

Děkuji vedoucímu diplomové práce RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady při zpracování daného tématu.

Obsah

ÚVOD, CÍLE PRÁCE, METODIKA	7
<u>I. VNITŘNÍ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA-TEORETICKO-METODOLOGICKÉ ASPEKTY</u>	9
I. GEOGRAFIE MĚSTA:	9
1.1.1 Vnitřní prostorová struktura města.....	9
1.1.2 Změny ve vnitřní prostorové struktuře města	15
1.1.3 Mechanismy změn prostorových struktur	16
<u>II. SUBURBANIZACE JAKO FENOMÉN VÝVOJE PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA</u>	17
2.1 Různá pojetí definice suburbanizace	17
2.2 Změna v prostorovém rozmístění obyvatelstva	18
2.3 Proces změny prostředí a společnosti	20
2.4 Změna fyzické struktury a funkce suburbánních lokalit	21
2.5 Změny sociálního prostředí	22
2.6 Urban sprawl jako forma suburbanizace.....	23
2.7 Historie Urban sprawl.....	24
2.8 Další problémy spojené s urban sprawl	24
2.9 Urban sprawl v ČR.....	25
<u>III. GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA OBLASTI</u>	26
<u>IV. HISTORIE VÝVOJE PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA</u>	28
I. PREINDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ	28
4.1.1 Období rozptýleného osídlení až do vzniku soustředěnějšího sídliště v oblasti kláštera a tvrze	28
4.1.2 Konstituování města a jeho vývoj do pernštejnské doby	30
4.1.3 Město v pernštejnské době	30
4.1.4 Komorní město Pardubice	32
4.1.5 Město v 17. a 18. století	33
II. INDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ	33
4.2.1 První polovina 19. století- rozvoj dopravy a počátky železnice.....	33
4.2.2 Město ve 2. polovině 19. a v 1. polovině 20. století	34
III. SOCIALISTICKÉ MĚSTO	39

IV. POSTSOCIALISTICKÉ MĚSTO	42
4.4.1 Demografické změny	42
4.4.2 Změny v průmyslu:	46
<u>V. SOUČASNÁ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA</u>	47
I. SOUČASNÉ OBECNÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA	47
II. SUBURBANIZACE	47
5.2.1 Území města.....	50
<i>a, Procesy probíhající na území města-městské centrum</i>	51
<i>b, Procesy probíhající na území města- periferní oblasti města</i>	56
<i>c, Výhled do budoucnosti</i>	69
5.2.2 Městské zázemí.....	72
5.2.3 Terénní průzkum suburbánních oblastí	77
<u>VI. VÝHLED DO BUDOUCNOSTI</u>	80
I. STRATEGICKÁ VIZE MĚSTA	80
6.1.1 Urbanistická koncepce	80
6.1.2 Ekonomický rozvoj	81
6.1.3 Lidské zdroje	81
6.1.4 Doprava a infrastruktura	82
II. HRADECKO- PARDUBICKÁ AGLOMERACE	82
6.2.1 Širší vztahy	83
6.2.2 Územní prognóza jádrového území Hradecko – pardubické aglomerace	83
<u>VII. ZÁVĚR</u>	88
SUMMARY.....	89
POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE.....	90

ÚVOD, CÍLE PRÁCE, METODIKA:

Úvod:

Vývoj prostorové struktury města Pardubice rozprostírajícího se ve středu Pardubické kotliny má podobně jako prostorový vývoj většiny evropských měst poměrně dlouhou historii. Úplné počátky města, i když jistě ne v pravém slova smyslu, můžeme klást zhruba do období mezolitu. Město, již opravdové, vzniknuvší ve středověkém období, muselo hned od počátku přizpůsobovat svoji tvář především přírodním podmínkám. Poloha města mezi dvěma řekami silně omezovala prostorový vývoj. Na druhé straně muselo město navíc již od počátku své existence soupeřit s městem královským- Chrudimí a městem taktéž královským- věnným- Hradcem Králové, rozprostírajícími se v relativně bezprostřední blízkosti Pardubic. Poté město zažívalo období vzestupu (Pernštejnská doba a její přísloví: „Skví se jako Pardubice“) i období pádu (Třicetiletá válka a výrazný zásah do podoby prostorové struktury díky zbourání předměstí). Za hlavní zásah do tváře města, ovlivňující město dodnes, bylo přivedení železnice do města těsně před koncem první poloviny 19. století. Z té doby jsou patrné kontury utváření Pardubic, jakožto většiny měst s podobným vývojem. Prostorová struktura byla tedy utvářena pod vlivem hlavní komunikační linie- železnice, čehož si každý, kdož nahlédne do starých plánů města, povšimne. Pardubice se začaly profilovat jako výrazná průmyslová aglomerace a předstihly tak obě konkurenční města. Další důležitou etapou, která výrazně promluvila do tváře prostorové struktury, se stala socialistická výstavba ve 2. polovině 20. století. Město tehdy definitivně překročilo nejzásadnější přírodní bariéru- řeku Labe. Zatím poslední výraznou změnu vnitřní prostorové struktury začalo město prožívat od 90. let 20. století. Fenomén suburbanizace a procesy s ním spojené se nevyhnul ani Pardubicím a po zhruba půlstoletí znamenal velký zásah do prostorové struktury města. Počáteční výstavbu velkoplošných maloobchodních jednotek střídá výstavba obchodních center a masivní bytová výstavba zejména v periferních městských oblastech. Důležitým faktem je také existence městské průmyslové zóny lákající zaměstnance nejen z ČR, ale i ze zahraničí a tím pomáhá městu bojovat s nepříznivou demografickou situací.

Cíle práce:

Základním cílem práce bylo postihnout změny ve vnitřní prostorové struktuře města Pardubice v průběhu historie dávné, relativně blízké až po současnost. Hlavní pozornost byla zaměřena na období po roce 1989 a to zejména na procesy odehrávající se v městském zázemí (na území města i v jeho aglomeraci) a procesy s tím související. Tím měly být také rozvíjeny

myšlenky z bakalářské práce *Socioekonomický a urbanistický vývoj města Pardubice*. Na závěr bylo téma pro lepší ilustraci zasazeno do širšího kontextu Hradecko- pardubické aglomerace, především z hlediska potenciálního vývoje města v budoucnosti, jakožto součásti vyššího sídelního celku.

Metodika:

Ke zpracování diplomové práce jsem použil kombinaci různých metod zpracování. Vzhledem k názvu a zadání práce jsem jednak čerpal z odborné historické literatury, jednak z odborné literatury zabývající se současnými procesy probíhajícími ve městech, dále také z webových stránek, dat převzatých od ČSÚ, především tedy jeho krajské reprezentace v Pardubicích, a v neposlední řadě od kompetentních osob.

V první a druhé kapitole byla použita především kompilace obecné literatury vztahující se k tématu. Třetí kapitola s historickým zaměřením si vyžádala diskuzi s regionální historickou literaturou. Čtvrtá, pro práci klíčová kapitola, si vyžádala použití největší škály metod. Největší díl spadal na terénní výzkum a znalost popisovaného prostředí v kombinaci s vyhodnocováním statistických dat získaných jednak z ČSÚ a jednak od kompetentních osob. Závěrečná kapitola, pomineme-li závěr, byla vytvořena především na základě informací dostupných z webových stránek města Pardubice v kombinaci s jinými zdroji.

Celá práce byla zpracována v textovém editoru Microsoft Office Word 2007, tabulky a grafy v tabulkovém editoru Microsoft Office Excel 2007/XP. Podkladové mapy získané od ČSÚ byly upraveny prostřednictvím programu MS Paint. Fotografie byly upraveny programem Microsoft Office Picture Manager.

I. VNITŘNÍ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA-TEORETICKO-METODOLOGICKÉ ASPEKTY:

I. GEOGRAFIE MĚSTA:

Geografie města (podle Sýkora, 2002) je jednou z dílčích geografických disciplín. K jejímu rozvoji došlo v období po druhé světové válce a zejména pak v sedmdesátých letech 20. století. Vedle ekonomické geografie se v posledních dvaceti letech stala nejdůležitější oblastí výuky geografie a geografických výzkumů. V České geografii se rozvíjelo zejména studium osídlení a problematika vlastního města byla spíše okrajovou záležitostí (Výjimkami jsou studie Julie Moschelesové, Jiřího Krále a Ctibora Votrubce). Městu se však věnovali sociologové (Jiří Musil, spec. číslo Soc. časopisu) a urbanisté (např. Jiří Hruža).

Geografie města má svojí vlastní teorii a metodologii a provádí dílčí systematické (úsekové, sektorové) analýzy a územní syntézu. Do geografie města se promítá celá šíře systematických (analytických) geografických disciplín, používá z nich však jen určité znalosti specifické pro město. Geografie města rovněž dílčí systematické geografické disciplíny obohacuje o studium jimi sledovaných aspektů na řádovostně nižších úrovních, v detailním pohledu větších měřítek. Vztah k regionální geografii je dán na základě měřítkové (řádovostní) úrovně předmětu sledování (regionální geografie abstrahuje od vnitřní diferenciaci města a při sledování celků vyššího řádu je město jejich pouhou vnitřní součástí).

1.1.1 Vnitřní prostorová struktura města:

Jednou z dílčích disciplín geografie města je výzkum vnitřní prostorové struktury města. Ke sledování prostorových struktur dochází jednak z hlediska prostorové diferenciaci a také prostorové organizace. Geografie města se zajímá o jednotlivé územní celky, které se nachází ve městě, těmi mohou být například obytné čtvrtě, městské centrum aj. a jejich vzájemné vztahy-prostorová organizace města. Dále je zde sledována vnitřní prostorová diferenciaci města na základě hodnocení různých charakteristik obyvatelstva, bytového fondu, využití ploch atd. za jednotlivé územní jednotky v rámci města. Sledování prostorové diferenciaci spočívá v analýze rozličných dílčích složek městského prostředí, naproti tomu hodnocení prostorové organizace je syntetickým výstupem, který se snaží o postižení fungování městského systému.

Důležitost znalosti prostorové struktury je potřebná, jelikož nám slouží k celé řadě praktických činností, například při rozhodování domácnosti o výběru místa bydliště, případně firmám pomáhá při rozhodování lokalizace nových provozů (sleduje se například dostupnost kvalifikovaných pracovních sil aj.)

Mezi základní metodologické otázky hodnocení prostorové struktury patří výběr charakteristik a výběr územních jednotek hodnocení (volba měřítkové, řádovostní úrovně a vymezení hranic jednotek).

Rozlišují se 3 základní složky vnitřní prostorové struktury města (podle Ouředníček, Sýkora, 2002) :

- 1) *fyzická prostorová struktura*
- 2) *funkční prostorová struktura*
- 3) *sociální prostorová struktura*

1) Fyzická prostorová struktura:

Fyzickou prostorovou strukturou rozumíme morfologickou stavbu městského prostoru a rovněž fyzický stav budov, staveb a jiných objektů. Morfologická struktura je utvářena odlišným způsobem zastavění městského prostoru. Základními prvky morfologie města jsou ulice, pozemky (stavební parcely) a budovy, které vytvářejí složitější systémy, jako např. uliční síť, bloky zástavby, urbanistické soubory, apod. Jedná se o čtvrti činžovních domů, vil a rodinných domků nebo sídlišť skládajících se z vysokopodlažních panelových domů. Morfologie zástavby má horizontální i vertikální dimenzi (plošné rozmístění objektů a jejich výškové členění).

V morfologii měst se často projevují výrazné prvky způsobené politickými a náboženskými faktory, kulturními a ekonomickými vlivy a institucionální (zejména územně plánovací) regulací. Každé období vývoje měst se různým způsobem projevuje v uspořádání ulic, jejich šířce a vedení, na velikosti pozemků a jejich zastavění, atd. Morfogenetické procesy se zpravidla rozdělují na procesy nové výstavby a procesy transformační. Při nové výstavbě se v morfologii města obvykle odráží, zda jde o jednorázové zastavění (často plánovité, jasně strukturované, pravidelné, homogenní) nebo postupné zastavování (obvykle různorodější). Transformační procesy zahrnují intenzifikaci stávajícího využití novou výstavbou při zachování uliční sítě a vymezení bloků (může však docházet ke spojování parcel a zhušťování zástavby

zastavěním vnitrobloků), asanaci se zachováním uličních čar a vymezení bloků (často dochází ke spojování parcel) a asanaci vedoucí ke změně uliční sítě, vymezení bloků i parcel (například asanace staré zástavby v centrech středně velkých měst- včetně Pardubic- a její nahrazení vysokopodlažní panelovou zástavbou v období komunismu). Sledování morfogeneze se zaměřovalo zejména na transformaci městských center (často radikální nahrazení historické zástavby moderními velkoobjemovými strukturami a prorážení rychlostních komunikací původní zástavbou) a příměstské krajiny (transformace venkovského osídlení suburbanizací)

Fyzický stav může být hodnocen například na základě rozlišení nově postavených objektů, plně rekonstruovaných objektů, částečně rekonstruovaných objektů, objektů v rekostrukci, objektů v zachovalém stavu, zchátralých objektů a volných pozemků. Agregátní charakteristiky za jednotlivé objekty pak obecně charakterizují stav pro sledované územní jednotky: např. nově vystavěná čtvrť nebo čtvrť s převažující novou výstavbou, čtvrť s vysokým stupněm rekonstrukce a obnovy, čtvrť vykazující úpadek, apod. Z údajů zjišťovaných při sčítání lze využít informace o stáří a kvalitě bytového fondu, podílu rodinných domů a bytových domů, bytů v rodinných domcích na celkovém počtu bytů, apod.

2) Funkční prostorová struktura

Funkční prostorovou strukturou města rozumíme rozmístění jednotlivých aktivit (funkčních složek) na území města a z toho vyplývající odlišný způsob využívání objektů, pozemků, území. Funkční prostorovou strukturu však rovněž můžeme vnímat ve smyslu funkční provázanosti jednotlivých složek v systému města, která vede k utváření vnitřní prostorové organizace města.

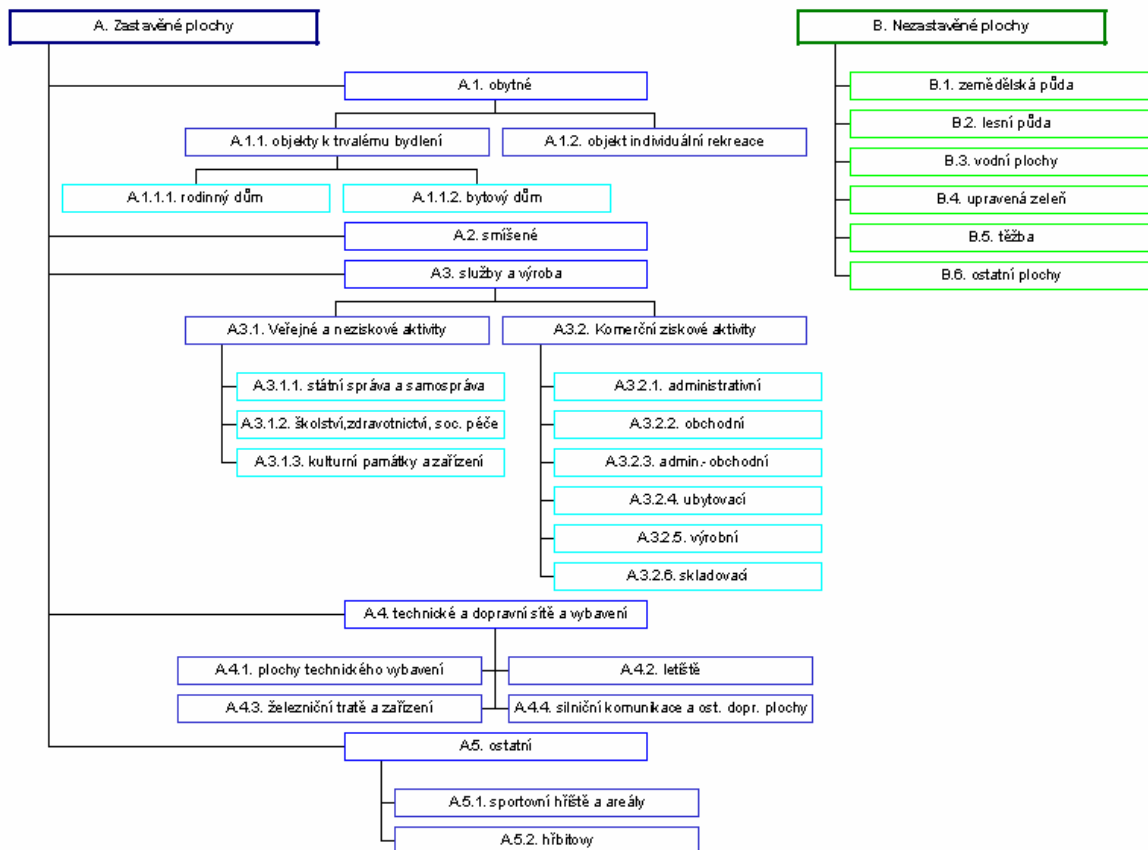
Funkční prostorová diferenciací je zpravidla sledována na základě detailní klasifikace využití pozemků (jedním ze zdrojů může být katastr nemovitostí- obrázek uvádí příklad možné klasifikace). Základním dělením je rozlišení na zastavěné a nezastavěné pozemky. Dále je důležité sledovat zastoupení bydlení a ostatních (nebytových) funkcí (nebytové funkce se člení do mnoha dílčích kategorií). Vztah mezi bydlením a nebytovými, zejména komerčními funkcemi, si zasluhuje zvýšenou pozornost zejména při studiu městských center a jejich funkční transformace.

Prostorové struktury jednotlivých funkčních složek jsou složeny z odlišných morfologických prvků. Můžeme nalézt plošné prvky (obytné a průmyslové areály), liniové prvky (komunikace) a uzly a zóny (rozmístění obchodu a služeb). V mnoha případech nelze určitému

území přiřadit pouze jedinou funkci a vedle monofunkčních území tak existují polyfunkční oblasti a zóny (příkladem je například městské centrum sdružující bydlení, obchod, administrativu a další funkce).

K postižení funkční prostorové organizace je nezbytné sledovat vzájemné vztahy mezi základními funkčními složkami města vázanými na obyvatelstvo (bydliště - pracoviště - služby - volný čas - doprava) popř. výrobu či služby a vymežit základní územní složky prostorové organizace města, tj. městské centrum (služby, volný čas, pracoviště i bydliště), sekundární centra (služby, volný čas, pracoviště), oblasti koncentrace pracovních příležitostí (pracoviště), obytné oblasti (bydliště, pracoviště (domácí práce), místní služby), nezastavěné rekreační plochy (volný čas), doprava (propojení bydlíšť, pracovišť, služeb, apod. - přemísťování lidí, zboží a informací), ostatní plochy (zemědělské, lesní, vodní, těžba - minimálně slouží v ekonomickém a sociálním chodu města, ale mají důležité ekologické vlivy).

Obr. 1.1.1.1: Funkční využití plochy ve městech (př.)



Zdroj: ZČU Plzeň

3) Sociální prostorová struktura

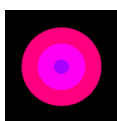
Sociální prostorová struktura je dílčí částí funkční prostorové struktury (vázanou na funkci bydlení). Zpravidla je hodnocena postihem diferenciací charakteristik trvale bydlícího obyvatelstva. Výstižnější by bylo zahrnutí i přechodně nebo nelegálně bydlících. Tento přístup však naráží na nedostatek údajů a vyžaduje vlastní empirické šetření. Sledování sociální prostorové struktury by mělo vedle hodnocení obyvatel podle bydliště postihnout i sociálně diferencované využití veřejných prostor v rozmanitých denních obdobích (k bydlicím přibývají dojíždějící, kteří mohou v některých lokalitách i převažovat - turistický ruch, dojíždka za nákupy a do škol).

K postihem sociální prostorové diferenciací lze využít prostý slovní popis sociálního klimatu jednotlivých částí města, který je obvykle zaměřený na zvláštnosti, jedinečnosti a odlišnosti. Takto k sociální diferenciaci městského prostoru přistupuje např. sociální antropolog. Je však také možné využít kvantitativního statistického zhodnocení sociálně prostorové diferenciací, které často vede k hledání pravidelností, zobecňování zjištěných skutečností a vytváření modelů. Tento přístup je typičtější pro některé geografické a sociologické studie, je však zpravidla omezen na využití statisticky šetřených charakteristik trvale bydlícího obyvatelstva.

Ke kvantitativní analýze sociální prostorové struktury se obvykle používají charakteristiky vyjadřující: demografický status: věková struktura, velikost domácností, počet dětí; sociálně-ekonomický status: vzdělanostní struktura, profesní struktura, kvalita bytového fondu; etnický status: národnostní a etnické složení, náboženství; sociálně-patologické jevy: neúplné rodiny, rozvodovost, potratovost.

Sociální prostorová diferenciací vykazuje v mnoha městech společné rysy. V průběhu dvacátého století došlo k vytvoření tří základních modelů sociální prostorové struktury města: koncentrického, sektorového a vícejaderného. Jednotlivá města ve své sociální prostorové struktuře do určité míry odráží každý z těchto modelů. Charakteristiky demografického statusu obvykle vykazují koncentrickou prostorovou strukturu se starším obyvatelstvem a menšími domácnostmi v centru města a mladším obyvatelstvem a většími rodinami s dětmi na okrajích.

Obr. 1.1.1.2: Koncentrický model (Burgessův):



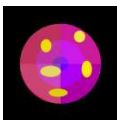
Prostorová diferenciacie charakteristik sociálně-ekonomického statusu se více blíží sektorovému modelu. Ve městech lze často najít sektor směřující od centra k okrajům, ve kterém se koncentruje obyvatelstvo s vyšším zastoupením vysokoškoláků, pracujících v terciéru, atd.

Obr. 1.1.1.3: Sektorový model (Hoytův):



Vícejaderný model nachází své uplatnění spíše ve městech s mnoha etnickými skupinami, které na území města vytváří své kulturní enklávy. Ve výsledné sociální prostorové struktuře města se promítají všechny výše uvedené modely, i když často s odlišnou silou: zpravidla se do základní a dominantní koncentrické skladby promítají sektory a přes ně pak jádra a enklávy.

Obr. 1.1.1.4: Vícejaderný model (Harris-Ullmaův model mnoha jader):



Obr. 1.1.1.5: Spojení všech modelů



Fyzické a funkční, popř. fyzické a sociální stránky prostorové struktury jsou v realitě vzájemně provázané. Například každá budova je charakterizována jak fyzickým stavem, tak svým funkčním využitím nebo sociálním statusem obyvatel a mezi těmito charakteristikami obvykle existuje určitá souvislost. Například fyzický stav domu napovídá na sociální status jeho obyvatel. Podobně je tomu i v případě vztahu mezi fyzickým stavem a funkčním využitím. Nastíněné souvislosti platí i při hodnocení územních celků, jako například městských čtvrtí. Výraz „slum“ obvykle označuje oblast se značně zanedbaným stavem domovního fondu, který je obydlen lidmi s velmi nízkým sociálním statusem. Podobně pojem „gentrifikace“ postihuje jak rekonstrukci budov, tak imigraci nové sociálně silné skupiny nahrazující původní obyvatelstvo.

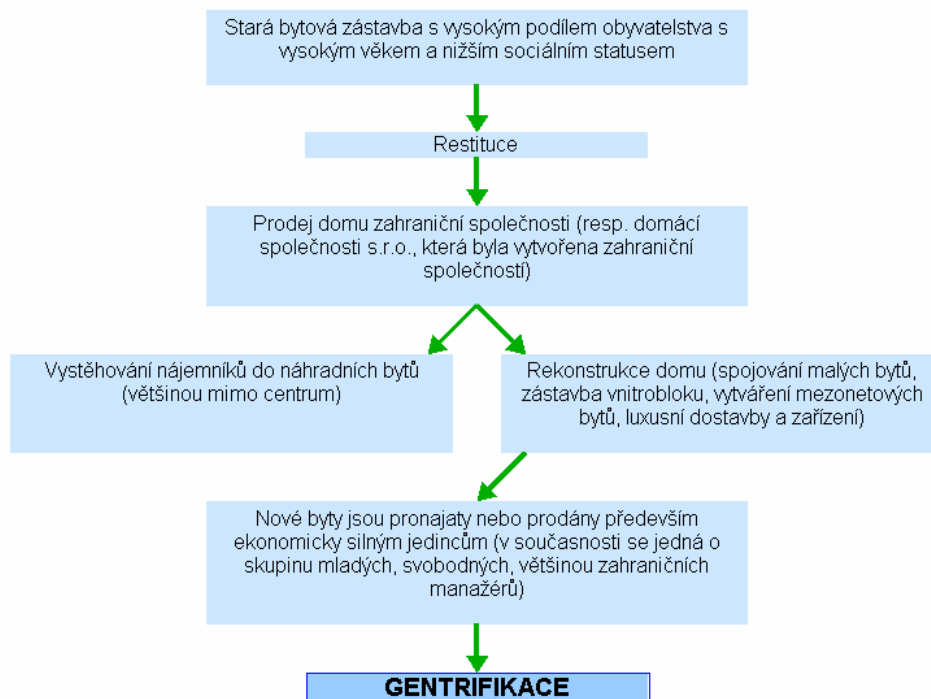
Na základě vzájemných kombinací dílčích charakteristik fyzické, funkční a sociální struktury se vyčleňují odlišné typy městských čtvrtí a územních zón.

1.1.2 Změny ve vnitřní prostorové struktuře města

Geografie města se snaží kromě hodnocení stavu prostorových struktur k určitému časovému horizontu také postihnout procesy změny prostorových struktur. Základní metodou, jak je možné sledovat proměny vnitřních prostorových struktur v čase je srovnání sledování stavů ve dvou nebo více obdobích v čase. K interpretaci celkových změn ve vnitřní prostorové struktuře měst se pak používá množství termínů označujících poměrně komplexní procesy proměny (transformaci fyzické, funkční i sociální struktury měst popřípadě jejich částí). Pro vyhodnocení proměn městského prostředí neexistuje žádná systematicky vytvořená typologie. Zde je na místě zmínit příklady určitých specifických termínů používaných v souvislosti s identifikací nevýznamnějších procesů (podle Sýkora, 2002).

Těmito termíny jsou například: *revitalizace (oživení)*, *úpadek*, *komercializace*, *gentrifikace*, *ghettoizace*, *suburbanizace*, atd. Každý z těchto termínů je obvykle spojen i s určitou částí města. *Revitalizační procesy* (oživení) i *úpadek* se obvykle spojují s proměnou některých čtvrtí městského centra a vnitřního města. *Komercializace*, při které dochází k vytlačování bydlení komerčními funkcemi, se obvykle týká vybraných zón v centru města. *Gentrifikace* je procesem fyzické rehabilitace existujícího domovního fondu spojené s nahrazením původního sociálně slabšího obyvatelstva nově příchozím sociálně silnějším obyvatelstvem a dochází k ní v centru a ve čtvrtích vnitřního města. *Ghettoizace* je opakem gentrifikace, kdy fyzické chátrání domovního fondu jde ruku v ruce s ekonomickým a sociálním úpadkem. Proces *suburbanizace* zjednodušeně řečeno transformuje venkovskou krajinu na městskou v zázemí velkých měst. Tomuto fenoménu bude věnována větší pozornost v další části této práce. Procesy proměny městského prostředí jsou obvykle utvářeny vzájemnou kombinací změn fyzických, funkčních a sociálních charakteristik. Velkým problémem je mnoho rozdílných výkladů jednoho procesu a neexistence jednotně přijímaných definic.

Obr. 1.1.2.1: Schéma gentrifikace jako příkladu jednoho z procesů změny prostorové struktury města



Zdroj: ZČU Plzeň

1.1.3 Mechanismy změn prostorových struktur:

Důležitou otázkou, na kterou je třeba znát odpověď je také, jaké faktory vedou k utváření prostorové struktury? Odpovědi hledejme při sledování činnosti jednotlivých aktérů (ať již jedinců či domácností, firem, organizací a institucí) v prostoru města a jejich reakcí na změny okolního prostředí. Okolní prostředí (kontext), je (podle Sýkora, 2002) tvořeno souborem ostatních aktérů působících v rámci města, vnitřní prostorovou strukturou města (čtvrtěmi a zónami a jejich fyzickými, funkčními a sociálními charakteristikami) a vnějšími vztahy města. Vzájemné vztahy mezi aktéry a vztahy aktérů k přírodním a společenským strukturám jsou do určité míry upravovány normami, zákony a institucemi. Při sledování kontextu je tudíž nezbytné klást dostatečný důraz na institucionální prostředí

Mechanismem změny je sled postupných kroků, které ve svém důsledku vedou ke změně prostorové struktury. Základní složkou mechanismu je chování aktéra (jednotlivce, domácnosti, firmy nebo instituce), který je při rozhodování ovlivňován svými preferencemi a omezujícími vlivy okolního prostředí. Analýza mechanismů podchycuje způsob chování aktérů, který vede

například k rekonstrukci budov, nahrazení funkce bydlení komerčním využitím objektu či nahrazení obyvatel slabší sociální skupiny obyvatelstvem s vyšším sociálním statutem. Přestože se jednání individuálních aktérů odlišuje, často dochází k opakovatelnosti (v některých případech až rutinní) jejich postupů, která je do jisté míry dána vlivem jasně definovaných parametrů okolního prostředí (legislativa, územní plán, apod.). Na základě zobecnění je pak možné formulovat modely nejčastěji se opakujících a proměny vnitřní struktury města nejvíce ovlivňujících mechanismů.

Při poznávání mechanismů utváření prostorových struktur a jejich změn jsou předmětem zájmu i takové prvky systému města, jako je stavební parcela, obytný dům nebo administrativně-obchodní budova a u každého z nich např. funkční využití, sociální a demografické charakteristiky obyvatel a na fyzický stav budov a staveb. Zároveň se zkoumá jak jedinci, domácnosti, firmy, organizace a instituce (tj. různé druhy aktérů) ovlivňují svojí činností, chováním a postoji proměny pozemků, staveb a jejich funkčního využití, a případně změny v celkové vnitřní prostorové struktuře města. Zkoumají se a rozmanité mechanismy, které vedou k lokalizaci domácností v určité čtvrti, otevření obchodního centra ve středu města nebo naopak na jeho okraji nebo k přemístění výrobního závodu ze čtvrtě vnitřního města za okraj kompaktně zastavěného území.

II. SUBURBANIZACE JAKO FENOMÉN VÝVOJE PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA:

Procesem suburbanizace se v současnosti rozumí součást procesu vývoje měst (urbanizace). Nejčastější je jeho ztotožnění s výstavbou residenčních lokalit v předměstských oblastech velkých měst. Suburbanizace v sobě nese kromě kvantitativních charakteristik růstu suburbií rovněž znaky kvalitativní přeměny fyzického a sociálního prostředí předměstských oblastí. Na proces nelze pohlížet pouze jako na růst počtu obyvatelstva v suburbanizovaných lokalitách, ale i jako na změnu funkčního využití území, proměnu architektury a infrastruktury a výraznou změnu sociální struktury obyvatelstva.

2.1 Různá pojetí definice suburbanizace

Pod označením suburbanizace se skrývá u jednotlivých autorů celá řada procesů s odlišným obsahem. Zatímco zejména geografové se zaměřují na hodnocení procesu urbanizace

jako změny v prostorovém uspořádání sídel nebo obyvatelstva, sociologické studie chápou urbanizaci spíše jako změnu ve struktuře a organizaci společnosti a ve způsobu života. Po propojení obou názorů můžeme nazírat na proces urbanizace jako na změnu v sociálně-prostorovém uspořádání společnosti.

Na suburbanizaci můžeme tudíž nahlížet nejen jako na změnu v rozmístění obyvatelstva a v prostorové struktuře příměstských území, nýbrž i jako na změnu způsobu života "suburbanizujících" se obyvatel. Nové obyvatelstvo suburbánních lokalit s sebou nese některé zvyky, způsoby chování aj., které mají vliv na původní obyvatelstvo těchto oblastí. Toto ovlivňování stále většího území a části společnosti se někdy označuje termínem nepřímá urbanizace a je popisováno jako difúze, případně prostorové šíření městských prvků a městského způsobu života. V tomto ohledu lze působení suburbanizace a nepřímé urbanizace daleko lépe srovnávat i v tak odlišných typech prostředí jako jsou americká a evropská (česká) města. Do pozadí při tomto přístupu ke studiu suburbanizace ustupují ukazatele velikosti. Na druhou stranu můžeme sledovat (podle Ouředníček, 2001) suburbanizační proces na nejnižší úrovni jednotlivých lokalit, sociálních skupin obyvatelstva nebo jednotlivců. Toto sledování nám narozdíl od kvantitativních ukazatelů rozmístění nebo růstu umožní lépe hodnotit změny v kvalitě fyzického i sociálního prostředí, identifikovat kladné a záporné dopady suburbanizace v jednotlivých oblastech a navrhnout možnosti řešení nejdůležitějších problémů s ohledem na specifické požadavky rozvíjené lokality.

2.2 Změna v prostorovém rozmístění obyvatelstva

Podobně jako celý proces urbanizace jsou i jeho jednotlivé části (zde např. suburbanizace) hodnoceny nejčastěji jako procesy změny rozmístění obyvatelstva. Výzkum suburbanizace jakožto sledování procesu stěhování obyvatelstva na předměstí je někdy doplněn také hodnocením změn v prostorových strukturách nově rozvíjených suburbií, jindy autoři zůstávají pouze u kvantitativních znaků suburbanizace. Mezi tyto znaky můžeme řadit zejména sledování celkového přírůstku počtu obyvatelstva v příměstských obcích nebo analýzu populačního přírůstku podle komponentů migračního a přirozeného pohybu. Dále jsou sledovány zejména vztahy mezi růstem jádrového města a zázemí (příměstské zóny). Studie orientované na hodnocení právě kvantitativních znaků urbanizačního procesu v literatuře výrazně převažují.

Přístup jednotlivých autorů

Za suburbanizaci, jak již bylo nastíněno, je považován růst počtu obyvatelstva na předměstích a zejména růst suburbií způsobený migrací lidí z vnitřku měst na jejich okraje. Podle J. Musila, Z. Ryšavého a L. Velíškové, 1984 (Ouředníček, 2001) je suburbanizace ta fáze urbanizačního procesu, kdy stagnuje nebo ubývá počet obyvatel jádrového města (případně jeho centrální části), zatímco růst počtu obyvatel se nejvíce soustřeďuje v obcích příměstské zóny. Využití této definice samozřejmě předpokládá nutnost odlišení jádrového města a příměstské zóny. Toto však může působit problémy zejména, sledujeme-li vývoj v delším časovém úseku. Jádrové město v průběhu vývoje rozšiřuje svoji plochu a pohlcuje původní sídla příměstské zóny, která se stávají součástí jádrového města. Je tedy zřejmé, že nelze vymezení hranice mezi jádrovým městem a zázemím pevně stanovit. Ta se musí s postupným vývojem a rozšiřováním města posouvat směrem k okraji až za oblasti původních transformovaných suburbií.

Van den Berg a kol., 1982 (podle Ouředníček, 2001) považují suburbanizaci za druhou fázi ve vývoji měst nebo systému osídlení. Hay a Cheshire (1989) přímo nevyužívají termín suburbanizace, ale jejich hodnocení vývoje systému měst je prakticky shodné s prací van den Bergovy skupiny. Suburbanizace u nich představuje třetí a čtvrtou fázi nebo stádium vývoje měst (systému osídlení), kterou autoři označují jako relativní nebo absolutní decentralizaci. Relativní decentralizace je dřívější fází suburbanizace, při které ještě roste jádro, avšak menším tempem než zázemí. Absolutní decentralizace následuje po relativní a je charakteristická úbytkem obyvatelstva v jádru. Při suburbanizační fázi vývoje města celý region tvořený jádrem a zázemím populačně roste. V pozdější fázi – deurbanizaci – region jako celek obyvatelstvo ztrácí.

Berry a Kasarda (podle Ouředníček, 2001), narozdíl od předchozí skupiny autorů, rozlišují mezi decentralizací, dekoncentrací a suburbanizací. Decentralizace označuje proces, při němž roste suburbánní oblast rychleji než centrální město (relativně nebo absolutně). Dekoncentrace označuje klesající hustotu zalidnění v městských centrech. Suburbanizace označuje proces rozrůstání a rozpínání funkčně integrovaného obyvatelstva (spojeného s centrálním městem) na stále větším území (Berry, Kasarda, 1977). Definice tak zahrnuje kromě podchycení růstu počtu obyvatelstva také jeho disperzi v suburbánním prostředí.

Suburbanizace je tedy proces studovaný a hodnocený především ve vztahu k urbanizaci. Suburbanizaci můžeme tedy chápat jako součást procesu urbanizace, ale z jiného pohledu také jako její protiklad. Nejprve je potřeba rozlišit dvě významová pojetí urbanizace (urbanizačního

procesu). Termín urbanizace je používán jednak pro koncentrační fázi ve vývoji měst, kdy roste jádrové město a stagnuje nebo klesá počet obyvatel zázemí, jednak se tento termín využívá pro celý proces vývoje měst. Urbanizační proces (vývoj měst) pak může zahrnovat jak urbanizaci v užším slova smyslu (koncentraci obyvatelstva) tak i další procesy vývoje města - např. suburbanizaci.

Při rozlišování obou dílčích procesů - urbanizace a suburbanizace - není tedy rozhodující oddělenost nebo propojenost rozvíjeného území s kompaktním městem. Vedle dalších znaků, určují charakter těchto procesů především charakteristiky příchozího obyvatelstva, např. místo jejich původního bydliště a také důvody přistěhování. Zatímco pro suburbanizaci jsou typičtí obyvatelé s městským způsobem života, kteří se stěhují většinou za lepším životním (přírodním a sociálním) prostředím, urbanizaci často provází stěhování obyvatelstva venkovského původu, u kterého převládají především ekonomické důvody stěhování.

Suburbanizace je ve většině prací studována jako součást procesu vývoje měst (urbanizace). Velmi vlivným názorem při hodnocení vývoje měst je teorie vývojových stádií měst. V pracích evropských autorů (Hall, Hay 1980; van den Berg a kol 1982; Cheshire, Hay 1989; Cheshire 1995) jsou jednotlivé procesy vývoje měst řazeny do vývojové souslednosti jako fáze urbanizačního procesu. Urbanizaci (koncentraci obyvatelstva) následuje suburbanizace, poté deurbanizace a celý cyklus může být uzavřen návratem ke koncentraci obyvatelstva - reurbanizaci. Autoři tvrdí, že po ukončení urbanizační fáze nastává fáze suburbanizační a dokumentují celou teorii na vývoji systémů evropských měst. Poněkud odlišný pohled na vývoj měst mají H. S. Geyer a T. Kontuly (1996), kteří prosazují teorii tzv. diferenciální urbanizace. Ta je založena rovněž na souslednosti koncentračních a dekoncentračních tendencí ve vývoji systémů osídlení, avšak upozorňuje, že koncentrační resp. dekoncentrační procesy se uplatňují selektivně u jednotlivých skupin obyvatelstva. Např. mladé obyvatelstvo má tendenci spíše preferovat život ve městě, zatímco rodiny s dětmi upřednostňují suburbánní bydlení. Podobné rozdíly v residenčních preferencích lze vysledovat i u dalších skupin obyvatelstva vyčleněných na základě demografických nebo sociálních znaků.

2.3 Proces změny prostředí a společnosti

Na suburbanizaci bylo v předchozí části nahlíženo zejména jako na proces změny prostorového rozmístění obyvatelstva. Migrační přírůstky příměstských obcí v sobě skrývají

celou řadu souvisejících nových jevů a problémů, díky nimž se mění charakter prostředí, struktura společnosti aj. suburbánních oblastí i jádrového města.

V dalších podkapitolách se nyní obecně zaměřím na hodnocení suburbanizace jako procesu vyvolávajícího změnu fyzického a také sociálního prostředí města a suburbií a s tím spojené změny funkčního využití jednotlivých lokalit ve městě, které jsou ovlivněny suburbanizací.

2.4 Změna fyzické struktury a funkce suburbánních lokalit

Hlavním znakem změn v kontextu funkčního využití a fyzické struktury příměstského území je především rozvoj funkce bydlení. Později dochází i k rozvoji dalších funkcí (např. ekonomických), jejichž lokalizace bezprostředně nevyžaduje centrální polohu ve městě. Rozvoj těchto dvou typů suburbanizace – residenční a komerční vyžaduje pochopitelně rozdílné podmínky pro výstavbu příslušných objektů a zařízení. Mezi hlavní určující podmínky suburbánního rozvoje patří především dopravní poloha lokality a dále například její vybavenost infrastrukturou. Tyto dvě podmínky jsou většinou rozhodující pro určení ceny nabízených pozemků pro komerční využití.

Pro rozvoj residenčních lokalit hraje důležitou roli i celková atraktivita lokality vyjadřující se zejména kvalitou životního prostředí. Pokud sledujeme rozvoj jednotlivých suburbánních oblastí, můžeme narazit na poměrně značnou nerovnoměrnost v lokalizaci nové výstavby. Nedochozí zde tedy k plošně rovnoměrnému rozvoji příměstské zóny velkých měst, ale spíše k výstavbě v příhodných lokalitách. Těmito faktory jsou především blízkost důležitých dopravních komunikací, případně blízkost větších sídel s rozvinutou infrastrukturou (komerční suburbanizace), anebo umístění v atraktivní lokalitě splňující hlavní požadavky pro bydlení v dosahu města.

V souvislosti s novou výstavbou dochází k posílení těchto míst jednak formou lokalizace nových pracovních příležitostí dále zlepšení infrastruktury, dopravního spojení atd. Po zavedení vody, plynu, kanalizace, zavedení veřejného osvětlení aj. v lokalitách nové výstavby často pokračuje vylepšování infrastruktury i v původní obci, které by se v jiném případě (bez nové výstavby) nemuselo realizovat. Noví obyvatelé s sebou často přinášejí i nové požadavky na zavedení nebo rozšíření rozsahu některých služeb. Jedná se zejména o využití školních zařízení a rozšíření dopravního spojení do obce. Co se tedy týká hlediska změny fyzické struktury a

vybavenosti takto nově vzniknuvších suburbií můžeme v podstatě hodnotit suburbanizaci jako pozitivní proces rozvoje obce.

2.5 Změny sociálního prostředí

Proměny funkčního využití a fyzického prostředí příměstských oblastí nejsou jedinými. Změny v důsledku suburbanizačního procesu mají, jak jsem již nastínil i další podoby, které se úzce vážou na první typ- jedná se o změnu sociálního prostředí suburbií. Suburbanizace se svým selektivním charakterem projevuje nejen ve výběru rozvíjených příměstských oblastí, ale také ovlivňováním vybraných skupin obyvatelstva účastnících se tohoto procesu. Pokud tedy považujeme suburbanizaci za rozvíjení příměstských lokalit prostřednictvím osídlování těchto zón původně městským obyvatelstvem, můžeme tak vysledovat, které demografické a sociální skupiny se na příchodu do těchto nově vzniknuvších residenčních lokalit nejvíce podílí. Hlavní společné znaky nově příchozích můžeme pozorovat v jejich demografické struktuře. Toto obyvatelstvo má výrazně nižší věkový průměr, tvoří také ucelené rodiny nebo mladé páry zakládající rodinu a preferující především zdravé životní prostředí. Ve skupině nových residentů jsou výrazně zastoupeny osoby s vysokým sociálním statutem (charakteristické pro ně je střední a vyšší vzdělání, vyšší příjmy, atd.). Takto nově rozvíjená území jsou lokalizována často v kontaktu se starou původní zástavbou osídlenou původním obyvatelstvem s poměrně značně, někdy i úplně odlišnou sociální strukturou. Dochází tak k výrazné polarizaci sociálně-prostorové struktury obyvatelstva příměstských zón. Diferenciace, která takto vzniká, může vést jednak k celkovému posílení sociálního prostředí obce, na druhou stranu může však působit problémy, které má za následek sociální nerovnost obou skupin obyvatelstva. Tyto problémy často pramení z odlišného způsobu života jednotlivých residenčních skupin (starousedlíků a nově příchozích). Velké rozdíly v sociálním postavení obou skupin jsou dosti dobře viditelné taktéž v rozdílnosti zástavby v nové a původní části obce. Dochází tak ke vzniku rozděleného sociálního prostředí uvnitř malého sídla s výraznou sociální separací/segregací nového obyvatelstva. Někdy dochází dokonce k prostorovému oddělení jednotlivých sociálně nebo etnicky odlišných lokalit- toto je však případ zejména USA a případně některých zemí západní Evropy. V extrémních případech se tak vedle sebe mohou ocitnout čtvrti obehnané vysokou zdí a střežené hlídací agenturou, tzv. „gated communities“.

Obyvatelstvo žijící vedle sebe po delší období může k sobě „nalézt cestu“, což se projeví ve vzájemném přizpůsobení těchto skupin. Někdy dochází i ke zvýšení vlivu obce, a to díky účasti nových obyvatel např. v zastupitelstvu obce. Noví residenté mají totiž často větší možnosti i schopnosti ovlivnit rozhodování o veřejných otázkách obce, díky například větší politické síle než má původní obyvatelstvo obce. Nezanedbatelnou roli u nově příchozích obyvatel s vyšším sociálním statutem hrají také často jejich kontakty.

Suburbanizační proces neovlivňuje však pouze nově vzniklé residenční lokality, nýbrž také sociálně-prostorovou strukturu původního bydliště migrujících obyvatel. Podobně jako v první fázi urbanizace, kdy dochází ke stěhování obyvatelstva z venkova do měst i v tomto případě dochází k postupné selektivní emigraci obyvatelstva s vyšším sociálním statutem směrem z oblastí s nevyhovujícím bydlením. Jedná se o proces, kdy sociální skupiny se zvyšujícím se statutem přecházejí postupně do -pro ně- atraktivnějších a zdravějších residenčních lokalit. Na místo jejich původního bydlení pak nastupují většinou sociálně slabší obyvatelé. V delším časovém horizontu (a v krajním případě) tak dochází k degradaci sociální struktury těchto městských lokalit, které jsou méně preferovány. Suburbanizace jako proces tak může negativně promluvit do sociálního prostředí dvou lokalit a je proto možné ji v tomto kontextu vnímat jako nežádoucí jev. Typickým příkladem boje proti migraci na předměstí (podle Ouředníček, 2001) jsou programy na udržení stávajících obyvatel ve vnitřních městech a na sídlištích, která představují nejvýznamněji ohrožené oblasti fyzické i sociální degradace městského prostředí.

2.6 Urban sprawl jako forma suburbanizace

Urban sprawl (podle Sýkora, 2002) je určitým způsobem prostorového růstu měst, který charakterizuje rozvolněnost, nízká hustota a prostorová roztržitost nové zástavby v okolí existujících kompaktních jader městských aglomerací. Tato forma prostorové expanze měst má však horší dopady na životní prostředí než například regulovaný růst městských aglomerací s cílem směřovat novou výstavbu na okraj stávající zástavby jádra aglomerace, do větších obcí (center osídlení) v aglomeraci či podél existujících významných dopravních koridorů, zejména veřejné kolejové dopravy.

2.7 Historie Urban sprawl

Vznik fenoménu urban sprawl spadá přibližně do období 30. let, kdy v USA začala výstavba rozsáhlých čtvrtí obytných domů. Tento „americký sen“ byl během 60. a 70. let v severovýchodní části země z velké části uspokojen (dodnes stále pokračuje extenzivní "Sunbeltu" neboli "slunečním pásu" na jihu USA). Okolo amerických měst postupem času tedy vyrostly rozsáhlé plochy rodinných domů. Dělo se to zejména díky dostatku nových pozemků a jejich cenám. Města si tudíž mohla takový růst dovolit. Postupně však docházelo k profilování takto nově vzniklých čtvrtí podle sociálně ekonomické úrovně jejich obyvatel, vznikly chudší a bohatší oblasti. Rozlehlé rezidenční čtvrti, v podmínkách USA je vhodnější hovořit o městech, si pochopitelně vyžádaly množství služeb (zejména maloobchodu), a tak v jejich těsné blízkosti vznikala neméně rozlehlá nákupní centra.

Rozsáhlé plochy s rezidenční funkcí takto nově vzniklé si vyžádaly taktéž rozsáhlé investice a výstavbu v oblasti dopravní obslužnosti. Otázka dopravní obslužnosti byla v amerických podmínkách (další část „amerického snu“) řešena převážně nákupem automobilů, měla i výstavba dopravní infrastruktury výhradně podobu nových silnic a dálnic. Pro obyvatele se jednalo o nejpohodlnější řešení, v němž sehrála důležitou úlohu i nízká cena pohonných hmot. Samozřejmě toto s sebou přineslo i negativní stránku věci. Vysoký počet obyvatel znamenal hodně automobilů, pro jejich rychlou a pohodlnou dostupnost center měst bylo potřeba vybudování vysokokapacitních dálnic a parkovacích ploch a města tak byla doslova obklíčena a oddělena od rezidenčních čtvrtí pruhy dálnic a rozsáhlými parkovišti. Další výstavba dálnic však vedla k ještě intenzivnějšímu a mnohdy neefektivnímu využití automobilů. I přes snahu měst čelit tomuto jsou dnes častým výsledkem takového vývoje dopravní zácpy a kolapsy.

2.8 Další problémy spojené s urban sprawl

Doprava se negativně odráží nejen na životním prostředí a zdraví obyvatel, ale pokud se na tento problém podíváme okem sociologa, odhalíme i další, sociologické problémy. Lidé trávící značnou část dne ve svých automobilech ztrácejí tím kromě času také kontakt mezi sebou.

Lidé tedy spolu tráví méně času. Za hlavní faktor se uvádí především velké vzdálenosti mezi jejich bydlišti, což se ještě prohlubuje s různou sociální úrovní. Vedle fyzické tak nastupuje také sociální segregace. Vrcholem takové segregace jsou již zmíněné gated communities.

Výstavba nových čtvrtí je často náročná a neefektivní. Děje se tak, pakliže vznikají nové čtvrti v nedostatečné návaznosti na stávající zástavbu a infrastrukturu

Posledním problémem, který zmíním, se na základě migrace velkého počtu obyvatel do předměstí může stát úpadek centrálních částí měst.

2.9 Urban sprawl v ČR

V Evropě se urban sprawl projevuje v menší míře než v USA, v České Republice je to ještě méně- jedná se o jev zcela výjimečný. V našich podmínkách je tedy vhodné tento termín nevyčleňovat, nýbrž jej spíše ztotožnit s pojmem suburbanizace v jeho negativním slova smyslu. Rezidenční forma suburbanizace je zde zastoupena poměrně malými oblastmi výstavby nových rodinných domů realizovaných od 90. let především v okolí větších měst nebo regionálních center. Populační velikost těchto oblastí je prozatím tak malá, že zde nedochází k většině negativních jevů. Špatná dopravní situace (toto lze pozorovat především na příkladu Prahy a jejího bezprostředního okolí) má jiné příčiny. Nelze také hovořit o úpadku center měst v důsledku suburbanizace, jak tomu je v typických výše zmíněných geografických oblastech. Jiné problémy jsou naopak patrné. Částečně jsou vyvolané vzdáleností nových rezidenčních lokalit od města, ve němž jejich obyvatelé tráví většinu svého času a kam dojíždí do zaměstnání, škol i za většinou služeb. Na to se pak navazují technické problémy při výstavbě těchto lokalit. Přívod elektrických a jiných sítí se pak stává značně nákladnou záležitostí. Tato odloučenost do značné míry podporuje i sociální segregaci zdejších obyvatel. Sami tito obyvatelé však v tomto způsobu bydlení vidí i některé výhody, např. kvalitnější životní prostředí.

Podobně jako předchozí příklad se i komerční forma suburbanizace nedá v ČR označit za jednoznačně negativní. Nákupní centra a hypermarkety, která hojně vznikají na okrajích velkých měst, se sice v dlouhodobém horizontu považují za negativní investici, přesto zde hrají významnou roli i pozitiva, k nimž se řadí dobrá dopravní dostupnost, úspěšná cenová politika a další nepřehlédnutelný faktor, kterým je obliba ze strany zákazníků.

Je třeba také připomenout, že vnímání suburbanizace se liší v USA, v zemích EU a v ČR vždy v závislosti na tom, zda převládají a jsou v povědomí obyvatel spíše její negativa nebo naopak některá její pozitiva (vyšší kvalita bydlení apod.).

Přestože urban sprawl jako typ suburbanizace již není v našich podmínkách zcela neznámým jevem, projevuje se zde však zatím v tak malé míře, že převažují jeho výhody nad

nevýhodami. To však neznamená, že zde nehrozí žádné negativní scénáře. Je důležité poučit se z americké zkušenosti a případně začít podnikat nutné kroky k omezení negativních důsledků extenzivního typu suburbanizace, pokud možno co nejdříve. Je však otázkou, zda-li v našich podmínkách může neregulovaný růst měst dosáhnout úrovně běžné v USA (samozřejmě relativně).

III. GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA OBLASTI:

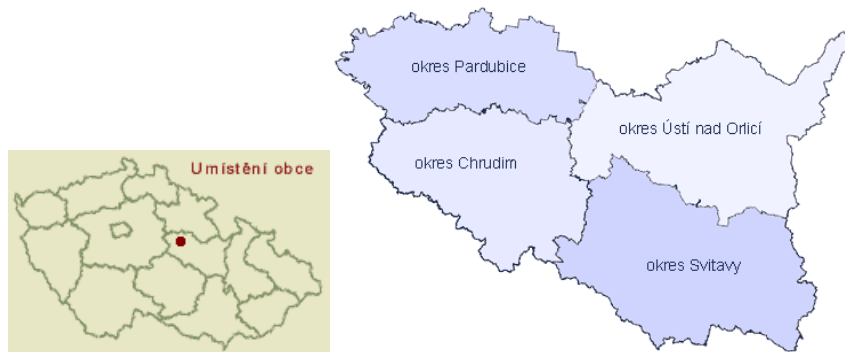
Město Pardubice se rozkládá ve východních Čechách, je vzdáleno přes 100 km na východ od Prahy, přes 20 km jižně od Hradce Králové, okolo 10 km severně od Chrudimi. Rozloha k 31. 12. 2006 (podle ČSÚ) činí 8266 ha, počtem obyvatel se Pardubice řadí na desáté místo mezi městy České republiky. K 31. 12. 2007 zde žilo 89 245 obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem, z toho 48 % mužů a 52 % žen. Průměrný věk mužů činil (k 21. 12. 2006) 40,1 let, žen 43,5 let, celkem 41,9 let. V historickém vývoji Pardubice zaznamenávají výrazný nárůst počtu obyvatel v souvislosti s bouřlivým rozvojem průmyslu, který nastal po napojení města na hlavní železniční trať Praha – Česká Třebová v roce 1845. Od počátku 90. let minulého století však počet obyvatel města ubýval nejen v důsledku trvalé převahy počtu zemřelých nad narozenými, ale především vlivem záporného migračního salda. Obyvatelstvo se začalo koncentrovat do příměstských obcí, v nichž se intenzivně rozvíjela bytová výstavba. Obrat nastal až v roce 2005, kdy počet obyvatel města začal (zejména v důsledku zahraniční migrace) mírně stoupat. Město Pardubice nyní obývá 17 % obyvatel Pardubického kraje a 55 % obyvatel pardubického okresu.

Silné integrační tendence v sídelní struktuře typické pro 60. a zejména 70. léta minulého století se dotkly i Pardubic. V tomto období se součástí města staly Popkovice, Trnová, Svítkov, Spojil, Doubravice, Ohrazenice, Semtín, Rosice nad Labem, Dražkovice, Nemošice, Mnětice, Drozdice, Černá za Bory či Staré Čívce. V polovině 80. let se k Pardubicím připojily také Lány na Důlku (vč. Srnojed) a Opočíněk. Pod vlivem společensko-politických změn probíhajících po roce 1989 nastal opačný proces – dezintegrace. V případě Pardubic došlo k osamostatnění Spojila (od počátku roku 1992) a Srnojed (od počátku roku 1994). Poslední územní změna proběhla dnem voleb do zastupitelstva města k 20. 10. 2006, kdy se k Pardubicím připojila obec Hostovice, která se stala jeho 32. částí a zároveň osmým městským obvodem. Městské obvody, jakožto území s vlastní volenou samosprávou, byly přitom postupně vymezovány od počátku 90.

let v návaznosti na ustavení Pardubic statutárním městem. Krajským městem se Pardubice stávají od 1. 1. 2000, kdy byl podle zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků vymezen Pardubický kraj. Od 1. 1. 2003 jsou Pardubice rovněž obcí s rozšířenou působností (ORP).

Statutární město Pardubice je (podle Krajský úřad Pardubického kraje [online]) hlavním městem stejnojmenného kraje a to již po třetí v historii. Poprvé tomu tak bylo v roce 1850, podruhé v rámci správní reformy v roce 1949 a potřetí kraj vzniká ústavním zákonem 1. 1. 2000 a tvoří ho území dřívějších okresů Pardubice, Chrudim, Svitavy a Ústí nad Orlicí. Zaujímá plochu 4 519 km² a žije v něm 510 000 obyvatel ve 452 obcích, z čehož je 32 měst. Kraj jako takový je výhodně položen uprostřed České republiky a má napojení na všechny hlavní komunikace: evropský železniční koridor a letiště, budoucí dálnici a labský přístav.

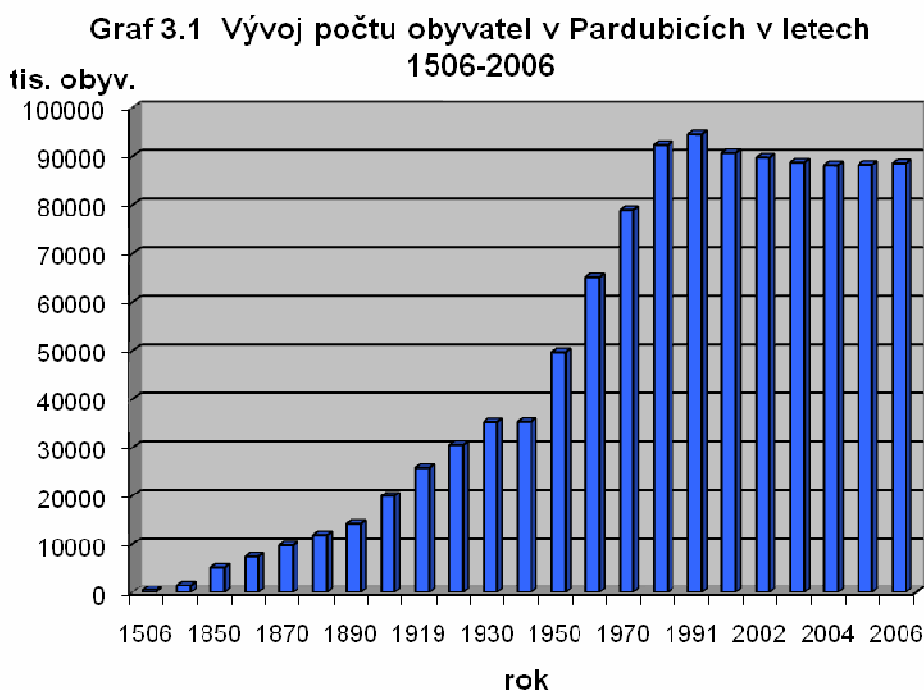
Okres Pardubice má zhruba tvar obdélníku, v jehož přibližném středu se nachází Pardubice a z něhož vybíhají některé výběžky jako na severu u Opatovic n/Labem a u Hoděšovic a Bělečka, na východě u Kojic a Bílé Vchýnice, na jihu pak u Turkovic a Stojic. Rozloha Pardubicka je okolo 80 000 ha. Převážnou většinu tvoří obdělávané pozemky, asi 1/3 jsou lesy. Na severu sousedí s okresem Hradeckým, na východě je okres Rychnov n/Kněžnou a Ústí n/Orlicí, na jihu okres Chrudim a na západě okresy Kolín a Kutná Hora. Hranice okresu je okolo 250 km.



Zdroj: ČSÚ

Fytogeograficky patří Pardubicko (podle Michael Stanovský [online], 1997-2002) do oblasti mírného pásma opadavých listnatých lesů palearktické oblasti. Nadmořská výška se pohybuje mezi 205 m n. m. (Labské Chrčice) a 335 m n. m. (Holice). Většina Pardubicka je do výšky 230 m n.m. Nejdelší vzdálenost ze západu na východ je 55 km (Kojice - Čermná n/Orlicí), nejkratší ze severu na jih 15 km (Bukovina - Mětice).

Povrchem je převážně nížinný, spadající do Labské roviny, nejvyšší body jen na několika místech přesahují 300 m n.m. - v západní části přechází labská rovina mírně do oblasti Železných hor, nejvyšší místo je u obce Bukovky (383 m n. m.) - nejvýchodnější část okresu přechází do podhoří Orlických hor, nejvyšším místem zde je návrší u Poběžovic (327,4 m n. m.) - ve střední části je nejvyšším bodem Kunětická hora - 294 m n. m. (307 m n. m.).



Zdroj: ČSÚ

VČ Sborník historický 1

<http://www.mmp.cz/mesto/maleinfo/demografie/>

4. HISTORIE VÝVOJE PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA

I. PREINDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ

4.1.1 Období rozptýleného osídlení až do vzniku soustředěnějšího sídliště v oblasti kláštera a tvrze

Oblast historického jádra a jeho bezprostředního okolí nebyla (podle Doubrava, 1986) ve starší době asi příliš vhodná k osídlení. Řeky Labe a Chrudimka volným meandrováním stále měnící tok, vlhčí, nízko položený terén stále ohrožený povodní a část pozemků s naplaveným

šterkopískem, málo úrodným. Těžiště zemědělského osídlení bylo ve starší době asi orientováno více k jihu, na vyvýšené křídové plošině se spraší (Pardubičky, Mikulovice, Blato). Situace koryt Labe a Chrudimky byla odlišná od nynější. Hlavní koryto Labe (případně jedno z hlavních koryt) bylo více na severu na linii Brozany- Staré Hradiště- Cihelna. Zbytky tohoto koryta jsou ještě místy patrné. Chrudimka mohla ústít dvěma rameny, mezi nimiž byla vyvýšenina pozdějšího historického jádra, nebo tekla střídavě východním a západním ramenem.

V souvislosti s upevňováním moci Přemyslovců bylo (podle Michael Stanovský [online], 1997-2002) v polovině 11. století založeno hradiště v Chrudimi jako správní a hospodářské centrum okolního kraje. Bezprostřední okolí dnešních Pardubic se stalo součástí spádové oblasti tohoto střediska. Vedle hradišť byly centry panovníkova hospodářství také knížecí dvory (Vysoké Chvojno). Na Pardubicku tehdy probíhala, jako na většině českého území, intenzivní středověká kolonizace, která vrcholila ve 13. století a někde doznívala ještě v 1. pol. 14. století. Právě do této doby lze datovat doklady o existenci většiny obcí dnešního regionu v písemných a archeologických pramenech. Postupem času dosavadní centra směny a řemeslné výroby v podhradských sídlišťích nestačila uspokojovat rostoucí nároky a tak s podporou panovníka vznikala středověká města. Podobně jako nově budované hrady, začala některá královská města plnit úlohu správních center, nahrazujících odumírající hradeckou soustavu.

Pro počátky osídlení vlastních Pardubic máme spolehlivé archeologické doklady od počátku 13. stol. (možná z konce 12. stol.) a sice z dnešních Pardubiček, nedaleko kostela sv. Jiljí. V dochovaných písemných pramenech je kostel sv. Jiljí poprvé doložen k roku 1295. Asi tisíc metrů vzdušnou čarou severovýchodně od kostela sv. Jiljí se v Pardubičkách, v ulici "K trati", našly sídlištní objekty s keramikou ze druhé poloviny 13. století. Osídlení v této poloze později zaniklo. Nevíme, zda šlo o později zaniklou součást původního katastru Pardubic nebo o samostatnou a poté zaniklou osadu neznámého jména.

Někdy před rokem 1295 byl v Pardubicích založen klášter cyriaků s kostelem sv. Bartoloměje. Časová hranice vzniku kláštera je dána rokem 1256, kdy cyriaky přivedl do Čech (do Prahy) král Přemysl Otakar II. a rokem 1295, kdy je pardubický klášter zmiňován již jako existující spolu s ostatními kláštery cyriaků v listině papeže Bonifáce VII., vydané na ochranu tohoto křížovnického řádu. Listina z roku 1295 je také první dochovanou písemnou zprávou o Pardubicích.

Z archeologických nálezů s jistotou víme (podle Šebek, 2004), že již na konci 13. stol. stálo v místech nynějšího zámku panské sídlo. Nedaleko odtud, u soutoku Labe s Chrudimkou, poblíž dnešního zdymadla na Labi, se nejpozději na začátku 14. stol. nacházel pod kontrolou panského sídla brod přes Labe s právem vrchnosti vybírat zde clo za plavení dříví. Celému poměrně rozlehlému území mezi dnešním zámkem (respektive soutokem Labe a Chrudimky) až k dnešním Pardubičkám se ještě na konci 13. stol. a až do třetiny 14. století říkalo Pardubice. Toto území původně tvořilo jeden velký katastr s rozptýleným osídlením.

Časem docházelo (podle Michael Stanovský [online], 1997-2002) ke koncentrování osídlení kolem komunikačních linií klášter- tvrz- brod obyvatelstvem, které poskytovalo služby klášteru, tvrzi, ale i provozu brodu, a sídliště dostávalo postupně předměstský charakter. Významným ekonomickým faktorem se stal poplatek za dříví, plavené z hor pro kutnohorské doly. Pardubice tak začaly získávat na atraktivitě.

4.1.2 Konstituování města a jeho vývoj do perněstejské doby

O právních a ostatních okolnostech, které vedly k přeměně sídelního útvaru Pardubic v poddanské město, nevíme nic určitého. Uznávaný je tento názor: Roku 1332 Arnošt ze Staré a z Hostýně, který byl tehdejším majitelem Pardubic, daroval pardubickým cyriakům část Pardubic – původně významný okrsek u farního kostela sv. Jiljí (později zvaný Pardubicemi Mnichovými), který od 2. pol. 13. stol. Začal ustupovat do pozadí před druhým ohniskem osídlení u kláštera a hradu s osadou. Dokumentem poprvé zmiňujícím Pardubice jako město je Arnoštova závěť z roku 1340, která svědčí o tom, že nedaleko původní vesnice Pardubic (Pardubice Mnichové) bylo Arnoštem ze Staré založeno (před rokem 1340) nové město. Tak začaly Pardubice procházet změnou svého katastru.

Co se z dispozice tohoto města zachovalo v půdorysu nynějšího města, není jisté. Je možno zastávat buď názor, že historické jádro v podstatě zachovává půdorysný rozvrh původního města, nebo že stopy tohoto města zcela zanikly v době perněstejských přestaveb. Celkově o vývoji města do konce 15. století nevíme téměř nic.

4.1.3 Město v perněstejské době

Toto období (1491-1560) je nejvýznamnější dobou rozvoje města ve starších dějinách Pardubic. Výstavba v této době dala městu půdorysný rozvrh, který si zachovalo beze změny do

poloviny 19. století a v oblasti historického jádra a některých přilehlých částí (třída Míru) dodnes. Stavební ruch v tomto poměrně dlouhém období by bylo možno (podle Doubrava, 1986) rozdělit do 3 etap:

1. *období Viléma z Pernštejna před a po požáru v roce 1507*
2. *období Vilémových synů Vojtěcha a Jana do požáru města v roce 1538*
3. *nová výstavba po požáru v roce 1538*

Poté co v roce 1491 koupil Vilém z Pernštejna hrad a městečko Pardubice proměnil celé své východočeské panství v jedno velké staveniště, jehož středem se staly Pardubice. Hrad se začal přestavovat na reprezentativní sídlo, za kterým nemohlo zůstat pozadu ani město. V této době, tj. před požárem v r. 1507, začalo pravděpodobně také budování valového opevnění. Toto opevnění je nejvýznamnější Pardubickou památkou, která svým významem přesahuje hranice našeho území.

Na půdě města do první stavební etapy náleží komplex tzv. Příhrádku. Svojí koncepcí je to předsunuté opevnění chránící vstupní bránu na most přes vodní příkop.

V samotném městečku se neustále zvyšoval počet obyvatel - otevíral se tu prostor pro řemeslníky různých profesí a námezdní pracovní síly, usazovali se tu také perňštejnští úředníci. Kamenné novostavby nahrazovaly dřívější jednoduchá, většinou dřevěná stavení. V té době se utvářel celkový půdorys města, který byl ovlivňován existencí stávající zástavby. Z již konkrétního záměru na úpravu městského areálu se však muselo vycházet např. při budování opevnění a vodních příkopů, ale i městské strouhy (dok. do r. 1501), na níž byla důmyslně napojena řada výrobních objektů. Spolu s přestavbou města mohla jeho prosperitu zajistit jen rozvinutá výroba a obchod. Proto Vilém z Pernštejna usiloval o získání jarmarečních privilegií (vavřínecký výroční jarmark) a povolení k vybírání mýtného. V té době (na počátku 16. století) tedy dochází ke skutečné přeměně městečka na město.

Požár roku 1507, který mnoho budov vážně poškodil nebo zničil, se stal impulsem nové, ještě velkorysejší přestavby města. Během několika let došlo ve městě k sanaci 22 domů (podle Michael Stanovský [online], 1997-2002), vzápětí bylo na těchto parcelách nebo v prolukách dokončeno 32 nových domů (stav k r. 1514). Takže zatímco v roce 1506 mělo město 83 domů (z toho 62 ve vlastním městě a 21 na předměstích), k roku 1516 tento počet činil již 205 domů (99 město, 106 předměstí). Vzhledem k tomu, že pro Pardubice nemáme žádný pramen, který by umožnil ověření, kolik obyvatel vlastně žilo ve městě, používáme ke stanovení jejich počtu

koeficientu 6, ke kterému dospěl O. Placht když zkoumal lidnatost českého státu od 16. do 18. století (podle Žandová, 1991). Pronásobením tímto koeficientem dostaneme tedy tyto čísla: v roce 1506 činil počet obyvatel města i s předměstími 498, zatímco v roce 1516 už to bylo 1230.

Kolem nově vybudovaného města bylo (podle Doubrava, 1986) postaveno mohutné opevnění. Bylo podobného typu jako opevnění zámku, avšak s drobnými odlišnostmi. Protože toto opevnění se nám do dnešní doby nezachovalo, většinu informací o něm nám poskytují zobrazení J. M. Vischera a zejména J. Willenberga (viz přílohy). Přestože město zachycují v pozdější době (na počátku, respektive na konci 17. století) jsou prvořadým pramenem, vypovídajícím o jeho podobě i v této etapě. Za opevněním vnitřního města byla započata, asi s využitím starších komunikačních os, výstavba předměstí. Na východě to byl prostor nynějšího Bílého náměstí a Labské ulice, na jihu prostor nynějšího Smetanova náměstí a Karlovy ulice, na západě prostor třídy Míru, na jejímž konci by zbudován špitál s kostelem sv. Jana Křtitele-nejstarší veřejné sociální a zdravotní zařízení v Pardubicích. Všechny tyto předměstské části byly uzavřeny branami.

Dalším významným mezníkem ve vývoji města byl (podle Kopecký, 1987) požár v roce 1538, kdy město kromě asi 5 domů zcela vyhořelo. Jan z Pernštejna nechal znovu vystavět domy tentokrát již dvoupatrové v rozsahu náměstí a přilehlých ulic. Tato přestavba města je co do významu ve vývoji města na prvním místě. Jan tuto přestavbu svěřil svému staviteli mistru Jiříkovi z Olomouce. Měšťanům byly uděleny určité hospodářské úlevy, zdarma byl poskytnut materiál na výstavbu, za labským mostem byla zřízena nová cihelna (podle ní je pojmenována jedna z městských částí dodnes). Měšťané však nechápali dosah Janova záměru vytvořit z Pardubic rezidenční město, jak dokládá list pardubickým měšťanům z roku 1538. Tento list je jedním z nejzajímavějších dokladů o stavbě našich měst v 16. století zejména proto, že obsahuje zásady a směrnice pro výstavbu.

4.1.4 Komorní město Pardubice

Pardubice se v průběhu první poloviny 16. století staly ekonomickým a kulturním centrem rozlehlého panství, které po finanční krizi perňštejnského rodu (1560) získal arcikníže Maxmilián Habsburský. Královským komorním městem zůstaly Pardubice až do moderní doby. Vývoj Pardubic od roku 1560 do počátku třicetileté války již nebyl tak dynamický jako za perňštejnské éry. V této době se však městský život rozvinul v plné šíři a Pardubice prokázaly, že jsou

schopny udržet si dosaženou společensko-ekonomickou pozici. Příslušnost k panovnickým statkům vyvolala nutnost reorganizace hospodářské struktury a systému správy. Město se v mnoha směrech osamostatnilo. V této době se stavební ruch soustředil (podle Žandová, 1991) pouze na oblast zámku, město samotné se po roce 1560 žádné koncepční změny nedočkalo. Ve městě však nadále vzrůstal počet domů i obyvatel- v roce 1566 činil počet domů 261 (119 město, 142 předměstí) a z toho vypočtený počet obyvatel 1566.

4.1.5 Město v 17. a 18. století

Významnou událostí, která ovlivnila v 17. století tvář města, se stala třicetiletá válka (1618-1648). V roce 1639, kdy město očekávalo švédský útok, byla téměř celá zbořena obě předměstí (na Zeleném to bylo 89 domů) a materiál ze zbořených domů byl použit na posílení opevnění. Švédí dále útočili na město v letech 1643 a 1645. Výsledkem na konci války bylo značné poškození města a jeho přeplnění obyvateli, díky předchozímu zbourání předměstí.

Po válce bylo (podle Doubrava, 1986) město i předměstí obnovena, ke značným sanacím předměstských usedlostí však došlo znovu v polovině 18. století, kdy se v důsledku válečných událostí opět upravoval fortifikační systém Pardubic, jak dokazují dochované plány. Stavba však nebyla realizována v zamýšleném rozsahu, neboť po vybudování pevností Josefov a Hradec Králové ztratily Pardubice strategický význam. Na místě městských hradeb byly postaveny v r. 1776 objekty jezdeckých kasáren, obepínající město z jižní a západní strany. Pardubice v 18. století a počátku 19. století zůstávaly městem řemeslníků, obchodníků a zemědělců

II. INDUSTRIÁLNÍ OBDOBÍ

4.2.1 První polovina 19. století- rozvoj dopravy a počátky železnice

Jedním z faktorů, provázejících proces vzniku novodobého města, se stala výstavba nových silnic. V letech 1818 až 1823 se nejprve stavěla státní silnice vedoucí z Vysokého Mýta přes Holice na Hradec Králové. V té době získaly Pardubice silniční spojení s Chrudimí a na sever do Opatovic n. L. Z Hradce Králové se stavěla státní silnice na Opatovice n. L., Bohdaneč, Přelouč a do Kutné Hory (dokončena r. 1836). Silniční spojení z Pardubic do Přelouče se realizovalo r. 1839. Poté vznikala poměrně hustá síť místních komunikací. Základní silniční síť, vybudovaná na Pardubicku v letech 1818-1846, spojila město s důležitými centry v celozemském

i regionálním měřítku. V samotných Pardubicích musela ustoupit nárokům modernějších formanských povozů jedna ze dvou městských bran - Bílá brána. Roku 1840 byla zbourána, aby mohly vozy bez komplikací vjet na náměstí. Podobný osud hrozil později i Zelené bráně.

Skutečným mezníkem v novověké historii Pardubic byl (podle Hrubý, 1995) příjezd slavnostního vlaku 20. srpna 1845 při otevření železniční tratě Olomouc - Praha. Zpracováním stavebních projektů na úseku Česká Třebová - Pardubice a řízením stavby na úseku z Pardubic do Prahy byl pověřen ing. Jan Perner. Železnice zásadním způsobem ovlivnila budoucí vývoj Pardubic. Nejenže podnítila růst průmyslu, ale působila i na užší napojení společenského dění Pardubic s Prahou a ostatními městskými centry. Pro další vývoj města bylo důležitým momentem, že se z Pardubic začala stavět železnice směrem na Hradec Králové k vojenské pevnosti Josefov a roku 1859 byla prodloužena až do Liberce. Pardubice tehdy získaly důležité spojení s průmyslovým severovýchodem, včetně svatoňovické uhelné pánve i řadou významných východočeských měst. Nejstarší nádražní budova z r. 1845 byla brzy, po dokončení liberecké trati roku 1859, z kapacitních důvodů nahrazena novostavbou (později zničenou nálety za 2. světové války). V letech 1870 - 1871 se podařilo v neuvěřitelně krátké době postavit trať z Pardubic přes Chrudim a Hlinsko do Havlíčkova (tehdy Německého) Brodu.

4.2.2 Město ve 2. polovině 19. a v 1. polovině 20. století

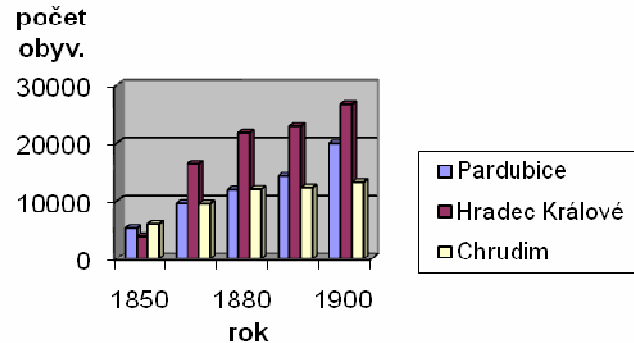
Druhá polovina 19. a počátek 20. století se staly obdobím dynamických změn v podobě města. Do poloviny 80. let 19. století dohaly Pardubice co do počtu obyvatel i domů město Chrudim, do r. 1890 i Hradec Králové (viz tabulka a graf růstu počtu obyvatel). V roce 1900 byly (podle Hrubý, 1995) Pardubice již největším východočeským městem¹ a zároveň jedním z deseti měst z nejvyšším průměrným ročním přírůstkem obyvatel v Čechách.

Tab. 4. 2. 1 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích v letech 1850-1900

	1850	1869	1880	1890	1900
celkem	5225	9625	11933	14242	19900
jádro	5225	8197	10292	12367	17031

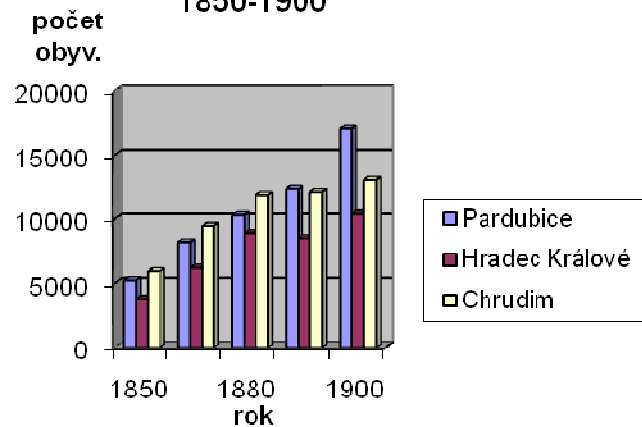
¹ počítáno městské jádro bez předměstí a okolních obcí

Graf 4.2.1 Vývoj počtu obyvatel ve východočeských městech v letech 1850-1900



Zdroj: ČSÚ

Graf 4.2.2 Vývoj počtu obyvatel v městských jádrech ve východočeských městech v letech 1850-1900



Zdroj: ČSÚ

Graf 4.2.1 nám ukazuje růst počtu obyvatel v průběhu 2. poloviny 19. století. Tento růst probíhal téměř geometrickou řadou, přičemž k největšímu vzrůstu došlo v závěrečném desetiletí 19. století (mezi roky 1890-1900 byl přírůstek obyvatelstva dokonce vyšší než byl celkový počet obyvatel v roce 1850). Tento růst můžeme pochopitelně přisoudit několika faktorům. Hlavním byla samozřejmě doprava (viz. předchozí kapitola), od které se vše odvíjelo, především tedy růst průmyslu, který potřeboval dostatek pracovníků, tak docházelo ke stěhování lidí z venkova do města (proces urbanizace). Značný význam v přírůstku obyvatelstva má také snižování úmrtnosti, avšak u Pardubic hrála hlavní roli urbanizace, kdy kromě již zmíněného stěhování venkovského obyvatelstva do měst, docházelo k připojování okolních vesnic pod Pardubice.

S výstavbou železnice již souvisel (podle Hovorka, 1998) projekt tzv. Nového města, navrženého v letech 1844- 1845 v prostoru mezi nádražím a křižovatkou silnic, vedoucích na Prahu a Chrudim. Tento plán měl sloužit k výstavbě nového satelitního města, průmyslové a obytné čtvrti a také chtěl již v zárodku zamezit živelnému vývoji území a regulovat zástavbu, kterou podřídil pozdně klasicistnímu urbanistickému pojetí šachovnicových bloků a velkého náměstí. Návrh průmyslového města však předběhl svoji dobu a po různých proměnách se dočkal realizace až v závěru 19. a prvních desetiletích 20. století. Avšak i po roce 1850 se vracelo k realizaci Nového města. Rozlehlé území mezi kostelem sv. Jana Křtitele, kde končila původní stará zástavba Zeleného předměstí, a nádražím, představovalo exponovaný prostor, hlavní směr územního rozvoje města. O této skutečnosti vypovídá „Situations Plan zur Bauregulierung des neu zu erbauenden Stadtteils von der gruenen Vorstadt gegen den Bahnhof von Pardubitz“ z roku 1869 od stavitele A. Wendela. Dílo vzniklo na základě požadavku městské rady, kdy stoupal zájem o atraktivní pozemky v blízkosti nádraží, ale chybělo vhodné urbanistické řešení opírající se o regulační plán. Využití exponovaného území bylo živelné a dále se projevovala absence vhodného regulačního plánu.

Jak bylo zmíněno již dříve, Pardubice se staly důležitou železniční křižovatkou a k železniční trati se začaly stahovat průmyslové podniky. Zakladatelé továren těžili z výhodné polohy Pardubic, dostatečných zásob vody v Labi a Chrudimce, z dostatečného rezervoáru poměrně levné pracovní síly v okolí Pardubic a stále ještě cenově dostupných pozemků. Hned u nádraží vznikly v krátkém sledu lihovar (1867), cukrovar (1869), pivovar (1871), Prokopova strojírna a slévárna (1870). Celkem v této době vzniklo v Pardubicích na tři desítky průmyslových podniků.

Podle nového regulačního plánu Pardubic z roku 1882, vypracovaného profesorem zdejší reálky A. Barborkou, vznikla (podle Hrubý, 1995) výstavba na pravoúhlé půdorysné osnově v prostoru mezi tratí, chrudimskou silnicí a původní zástavbou Zeleného předměstí. Regulační plán vytvořil také podmínky k parcelaci tzv. Nového města. Druhá fáze průmyslového rozvoje Pardubic od 80. let 19. století do počátku 20. století podnítila další stavební ruch. Na konci 19. století se soustředil zájem o rozšíření města do prostoru na jih od železniční trati podél chrudimské silnice. Na tuto silnici kolmo navazovaly nově vyměřené ulice. Regulace probíhala také na Bílém předměstí za Chrudimkou. Jádrem byla starší zástavba. Komunikace se zde

rozvětily do tří směrů (na Dašice, Sezemice a přes Pardubičky do Chrudimi). Podél nich se rozvíjela další výstavba města.

I když se otevíraly velké stavební možnosti na obou předměstích a na jih od Pardubic, vzrůstal tlak na využití nejcennějších pozemků v centru města. Hlavní překážku představovaly budovy kasáren podél bývalého valu od kostela sv. Bartoloměje do dnešní Jahnovy třídy. Přemístěním kasáren do nového prostoru na Palackého třídě na Zeleném předměstí se podařilo až v roce 1894. Zpomalila se tak zřejmě přestavba starého města, díky níž se uchránilo centrum větším necitlivým zásahům, ačkoliv drobným úpravám se nevyhnulo. Po zboření kasáren (po roce 1895) se hledal nejvhodnější způsob zástavby na okraji starého města, jež by nenarušil jeho historický ráz. Při absenci vhodného regulačního plánu spočívalo hlavní těžiště na městské technické kanceláři, která také koncipovala návrh řešení prostoru před Zelenou bránou. Starší živelnou zástavbu nahradily nové reprezentativní domy.

Pro Pardubice tehdy představovala nepřekonatelnou překážku na severní straně řeka Labe. Po regulaci Labe a Chrudimky (1909-1911) byla dána městu nová možnost územního rozvoje. Byly také zrušeny vodní příkopy okolo města. V té době (1913) byl schválen regulační plán, připravený městskou technickou kanceláří s využitím návrhu V. Zákrese a J. Šejna. Byl to první novodobý územní plán v dějinách města. Na jeho zásadách se zrodila myšlenka radiálního systému, použitá v jižní části Bílého předměstí. To se stalo definitivně velkou obytnou zónou města, kam se soustřeďovala především výstavba rodinných domů. Od druhého desetiletí 20. století do počátku 2. světové války dostávala postupně definitivní podobu také vilové čtvrt' za Matičním jezerem a Pardubice se tak rozložily rovnoměrně i v SJ směru.

Urbanistický vývoj Pardubic také významně ovlivnila 1. světová válka. Na JZ konci města vznikla na místě vojenského cvičiště v letech 1914-1915 velká vojenská nemocnice (tzv. karanténa) pro 10 tisíc raněných a nemocných. Dlouhé přízemní baráky sloužily po válce k nouzovému bydlení sociálně nejslabších vrstev.

Po vzniku Československa se dále zvýraznila úloha Pardubic jako důležitého hospodářského centra. V r. 1920 vznikla severozápadně od Pardubic továrna na výbušniny Explosia Semtín. V r. 1922 byla založena továrna Telegrafia podél železniční trati v jihovýchodním sektoru města. Výstavbou závodů Svnthesia na průmyslová hnojiva v r. 1928 a Spolku pro chemickou a hutní výrobu v blízkém Rvbitví a Uma (1937) se zde vytvořil velký

chemický komplex, který svoji polohou, možnostmi zaměstnání, ale i nepříznivými vlivy na životní prostředí, začal zasahovat významně do dalšího vývoje města. Vedle starší rafinerie minerálních olejů, která tehdy také rozšiřovala svou produkci, se tím zvýraznil podíl chemické výroby na celkové struktuře průmyslu pardubické aglomerace. Tradiční místo zaujímalo strojírenství, orientované na potravinářství a zemědělství.

S rostoucím počtem obyvatel Pardubic se ve 20. letech rozšiřovala bytová výstavba. V letech 1921-1930 se v Pardubicích postavilo 1252 domů. Výstavba se koncentrovala nejen na tradičním území města, ale i za jeho hranicemi. Tím se začínal rodit koncept Velkých Pardubic. Kolonie rodinných domků vyrůstaly na Skřivánku, na Židově, Přerovsku, ve Svítkově, u závodu Telegrafia v Pardubičkách, ve Studánce, na Slovanech. Na Bílém předměstí poskytoval velké stavební možnosti pro rodinné domky prostor mezi Haldou a ulicí Dašickou. Až v této době dostaly ve městě definitivní podobu ulice Havlíčkova, Nádražní, Nerudova, Slovenského povstání, Čechovo nábřeží, Polská, náměstí Legií, ale také nové vyměřené ulice U Husova sboru, Jiráskova aj.

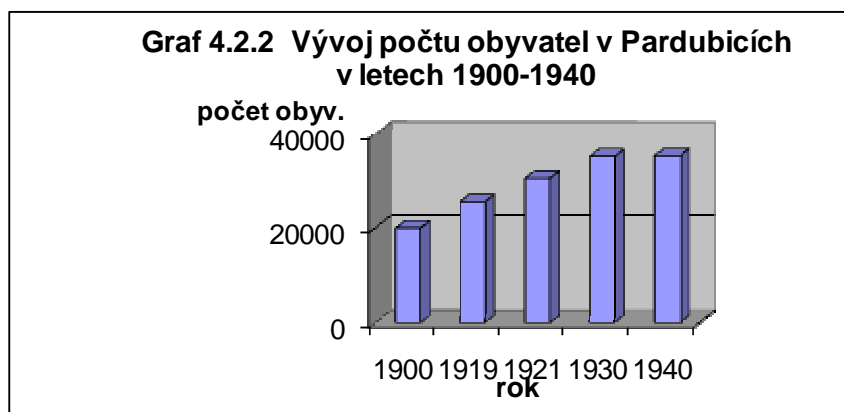
V r. 1935 pověřila pardubická radnice předního českého urbanistu prof. A. Mikuškoviče a pardubického architekta F. Kerharta vypracováním tzv. základního plánu upravovacího, tj. územního plánu. Plán vznikl v l. 1935-40 a přinesl jasnou územní koncepci tzv. Velkých Pardubic, počítající už i se zastavěním Polabin. Záměr vycházel z dosavadního i předpokládaného dynamického rozvoje města. Velké Pardubice byly administrativně vytvořeny r. 1940.

Za války utvořily německé okupační úřady z Pardubic sídlo svých správních a bezpečnostních složek (Oberlandraat, služebna gestapa a Sicherheitsdienst). Byl dán do provozu podjezd v dnešní ulici 17. listopadu (1940), byla realizována železniční zastávka u nemocnice, byl zpracován projekt na stavbu přístavu, bylo rozšířeno letiště. Na podzim r. 1939 zahájil Spolek pro chemickou a hutní výrobu výstavbu nového závodu na výrobu barviv a léčiv u Pardubic, v katastru Blatníkovské Lhotky a Rybitví. Důvodem byl vhodný terén, dostatek vody z Labe, existence teplárny v Semtíně a dobré dopravní podmínky. Zastavovací plán vypracoval arch. Jan Vaněk z Prahy. Současně s budováním továrny probíhala rychlá výstavba kolonie rodinných domů v Rybitví.

Pardubická rafinérie, letiště a nádraží byly cílem tří spojeneckých náletů v r. 1944 (22. července, 24. srpna, 28. prosince). Přitom bylo ve městě zničeno nebo vážně poškozeno 1039 budov, 263 osob zahynulo.

Tab. 4.2.2 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích v letech 1900-1940

1900	1919	1921	1930	1940
19900	25703	30539	35103	35200



Zdroj: ČSÚ

Graf vykazuje pokračující trend růstu počtu obyvatel, v důsledku pokračující industrializace. Tento trend byl zbržděn teprve až 2. světovou válkou, kdy mezi lety 1930-1940 došlo ke stagnaci růstu počtu obyvatel.

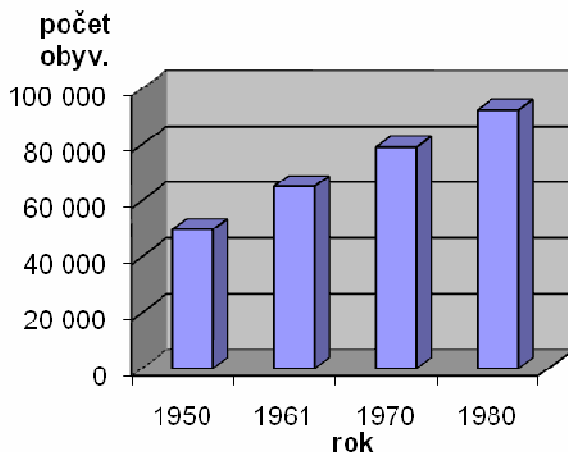
Poválečná obnova průmyslu a výstavba města probíhala podle územního plánu, zpracovaného A. Mikuškovicem a F. Kerhartem v l. 1945-47. Přestože nebyl schválen jako závazný dokument, sloužil v příštích desetiletích jako podklad při výstavbě Pardubic. Po r. 1945 byly také krátce obnoveny Velké Pardubice, a to připojením 14 obcí (zanikly 1954).

III. SOCIALISTICKÉ MĚSTO

Tab. 4.3.3 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích v letech 1950-1980

1950	1961	1970	1980
49 652	64 968	78 947	92 262

Graf 4.3.3 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích v letech 1950-1980



Zdroj: ČSÚ

V poválečném období se město začalo profilovat (podle Hrubý, 1995) jako celostátně důležitá průmyslová aglomerace s výrazným podílem chemického, elektrotechnického, strojírenského a dalšího zpracovatelského průmyslu. Od r. 1949 se Pardubice staly sídlem kraje (do r. 1960). Nové postavení města zohledňoval i směrný územní plán, který byl dokončen v r. 1959 pod vedením M. Návesníka a L. Potůčka. Mimo jiné návrh připravil vznik průmyslové oblasti v Černé za Bory a řešil dopravu obchvatem města v severojižním směru a vnitřní průjezdní komunikaci podél železniční trati.

V roce 1947 byla zahájena výstavba prvního velkého sídliště Dukla na místě bývalé karantény. Poprvé se tu u nás uplatnila proudová metoda výstavby (postupná výstavba jednotlivých částí).

Sídliště se tehdy stavěla též u Ohrazenic a Rybitví. Původní dvouletkový typ domu postupně nahradila architektura sověly (= socialistický realismus- byl kladen důraz na monumentalitu a odvozování od historizujících slohů v jednotlivostech a dekoru; prosazovala se monumentální urbanistická řešení). Využívala se maximální typizace staveb. Výstavba sídlišť se odvíjela ve vnitřních hranicích města a šířila se převážně jižním a východním směrem od centrálního obvodu Pardubic. Po vyčerpání všech vhodných míst se pozornost orientovala do prostoru na pravý břeh Labe, který vytvářel určitou protiváhu v celkové kompozici půdorysu města. Navrženou čtvrtí Polabiny překročily Pardubice hranici, která po celá staletí tvořila

přírodní bariéru na severní straně města. Zahájení výstavby podmiňovala úprava koryta řeky proti povodním a dopravní propojení novým mostem, který byl otevřen až v r. 1960. Od počátku 60. až do 90. let 20. století byla připravena a uskutečněna výstavba dalších sídlišť na volných plochách na obvodu města, ale postupně se nová převážně panelová zástavba přesouvala do jeho intravilánu. Na severovýchodě Pardubic vzniklo ve dvou etapách sídliště Dubina a Závodu míru, komponované na levém břehu Labe částečně na místě staršího zastavěného území. Radikálním způsobem se promítla přestavba do obrazu Pardubic v prostoru ulice Karlovy, kde vzniklo nové sídliště na místě asanovaných domů z konce 19. a poč. 20. stol. Z původního záměru rozvoje výstavby města severním směrem k obci Staré Hradiště se realizovalo pouze sídliště Pardubice - sever v lokalitě Cihelna. K posledním větším souborům bytové výstavby patří sídliště na Dašické ulici, kde jsou domy řešeny již atypickým způsobem. Rozsáhlá bytová výstavba úzce souvisela s velkým průmyslovým rozvojem města a rozšiřováním jednotlivých závodů přímo na území Pardubic. Průmyslové závody zvyšovaly zaměstnanost a příliv obyvatelstva do města, jejich rozmach nesl s sebou četná ekologická rizika. V 60. a 70. letech se vybuďovala nová zóna průmyslu a služeb v Černé za Bory, do níž byly přemístěny některé pardubické závody.

Nové územní plány vytvořené M. Návesníkem a jeho kolektivem (1969, 1984), o které se mohl opírat územní vývoj Pardubic, zahrnovaly širší zájmové území města, ke kterému byly připojeny některé okolní obce r. 1960 (Popkovice, Cihelna) a 1964 (Svítkov a Trnová). Městská aglomerace se sjednocovala i administrativně po připojení dalších vesnic v r. 1976 (Spojil, Staročernsko, Černá za Bory, Žižín, Mnětice, Drozdice, Nemošice, Dražkovice, Ohrazenice, Doubravice, Semtín, Rosice a Staré Čívce) a v r. 1986 (Opočíněk, Lány na Důlku a Srnojedy - od r. 1994 samostatná obec). V územním plánování Pardubic se promítaly širší prostorové vztahy celého středního Polabí. Od 70. let se územní rozvoj města koordinoval v rámci nově utvářeného urbanistického celku hradecko-pardubické aglomerace.

Limitující faktor v poválečném vývoji města však představovala existence vojenského letiště v jeho jihozápadním sektoru.

Tab. 4.3.4

název sídliště	zahájení výstavby	přibližná výměra	autor projektu	počet obyvatel (cca)
Dukla	1947	45 ha	K. Kalvoda	8 000
Tesla	1948	10 ha	K. Kalvoda	2 000
Višňovka	1957	15,5 ha	M. Návesník	4 500
Drážka	1958	14 ha	P. Jícha	4 500
Polabiny	1959	124 ha	M. Návesník	25 000
Dubina	1972	56 ha	J. Třeštík	12 000
Závodu míru	1973	22 ha	M. Návesník F. Příborský	4 000
Karlova ulice	1977	12 ha	L. Driml	2 500
Cihelna	1988	7,5 ha	L. Driml	2 600
Dašická ulice	1988	2,65 ha	P. Malěř	1 300

Zdroj: Historický atlas měst ČR, svazek č. 2 Pardubice

IV. POSTSOCIALISTICKÉ MĚSTO:

Po roce 1989 začala pro Pardubice, stejně tak jako pro celou republiku zcela nová éra a s ní přišly i charakteristické procesy zásadně zasahující do tváře i života města.

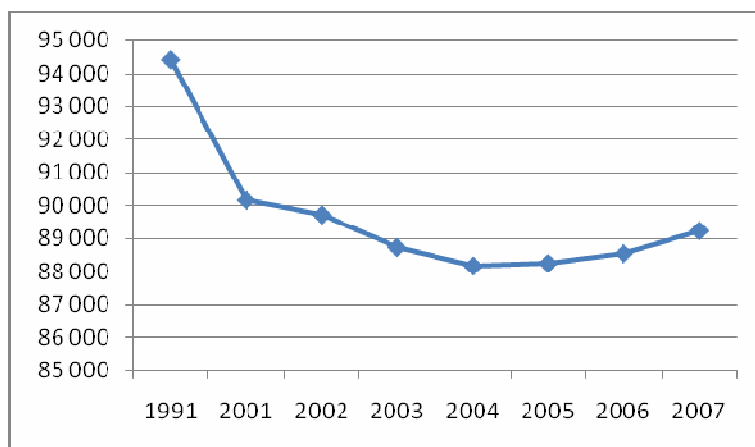
4.4.1 Demografické změny

V této podkapitole zaměřím pozornost na změny vybraných demografických ukazatelů charakteristických pro postsocialistické období. Pokuším se je ilustrovat na několika tabulkách,

Podle meziročních demografických bilancí dosáhl počet obyvatel Pardubic maxima ke konci roku 1989, kdy mírně překročil hranici 96 000. Od počátku 90. let se však ve městě projevil celorepublikový trend postihující zejména větší města a nastal trvalý populační úbytek způsobený nejen převahou počtu vystěhovalých nad přistěhovalými, ale i převahou počtu zemřelých nad narozenými (přírůstek obyvatelstva v grafu mezi lety 1991 a 1993 je způsoben snahou města čelit zápornému populačnímu trendu připojováním nových obcí). Tempo úbytku populace se zmenšilo po roce 2001 (viz. graf), obrat pak nastal až od roku 2005, kdy díky kladnému saldu stěhování (zejména vlivem zahraniční migrace) začal počet obyvatel mírně růst.

Ke konci roku 2007 žilo v Pardubicích celkem 89 245 osob. Stále dochází také k stárnutí populace- patrné je to z tabulek 4.4.1.2 a 4.4.1.4, kde můžeme vysledovat úbytek obyvatel v předproduktivní kategorii věku a naopak poměrně velký nárůst kategorie poproduktivní (zde reprezentované věkem 60 a více let).

Graf 4.4.1.1 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích v období 1991-2006



Zdroj dat: ČSÚ, MmP

Tab. 4.4.1.1 Vývoj počtu obyvatel v Pardubicích za vybrané roky v období 1991-2006

Rok	Počet trvale bydlících osob	Hustota zalidnění (osoba/km ²) *	Rozloha (ha)
1991	94 407	1214,9	8194
2001	90 171	1160,4	7771
2002	89 725	1154,6	7771
2003	88 741	1142,0	7771
2004	88 181	1134,8	7771
2005	88 260	1135,8	7771
2006	88 559	1071,4	8266
2007	89 245	1079,7	8266

Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice

Magistrát města Pardubice, Odbor rozvoje a strategie

Poznámka: v letech 1991 a 2001 jde o údaje ze sčítání lidu, domů a bytů (přepočtené na územní strukturu města k 1.

3. 2001) V letech následujících jde o údaje z demografické bilance (přepočtené na současnou územní strukturu města)

Tab. 4.4.1.2 Vývoj průměrného věku v Pardubicích v letech 1992-2006

Rok	Průměrný věk celkem	Průměrný věk muži	Průměrný věk ženy
1992	36,9	35,4	38,3
1993	37,0	35,5	38,4
1994	37,3	35,7	38,7
1995	37,6	36,1	39,0
1996	37,9	36,4	39,2
1997	38,2	36,8	39,6
1998	38,6	37,2	39,9
1999	39,1	37,7	40,5
2000	39,0	38,0	40,0
2001	40,4	38,9	41,7
2002	40,7	39,2	42,1
2003	41,1	39,5	42,5
2004	41,4	39,8	42,9
2005	41,7	40,0	43,2
2006	41,9	40,1	43,5

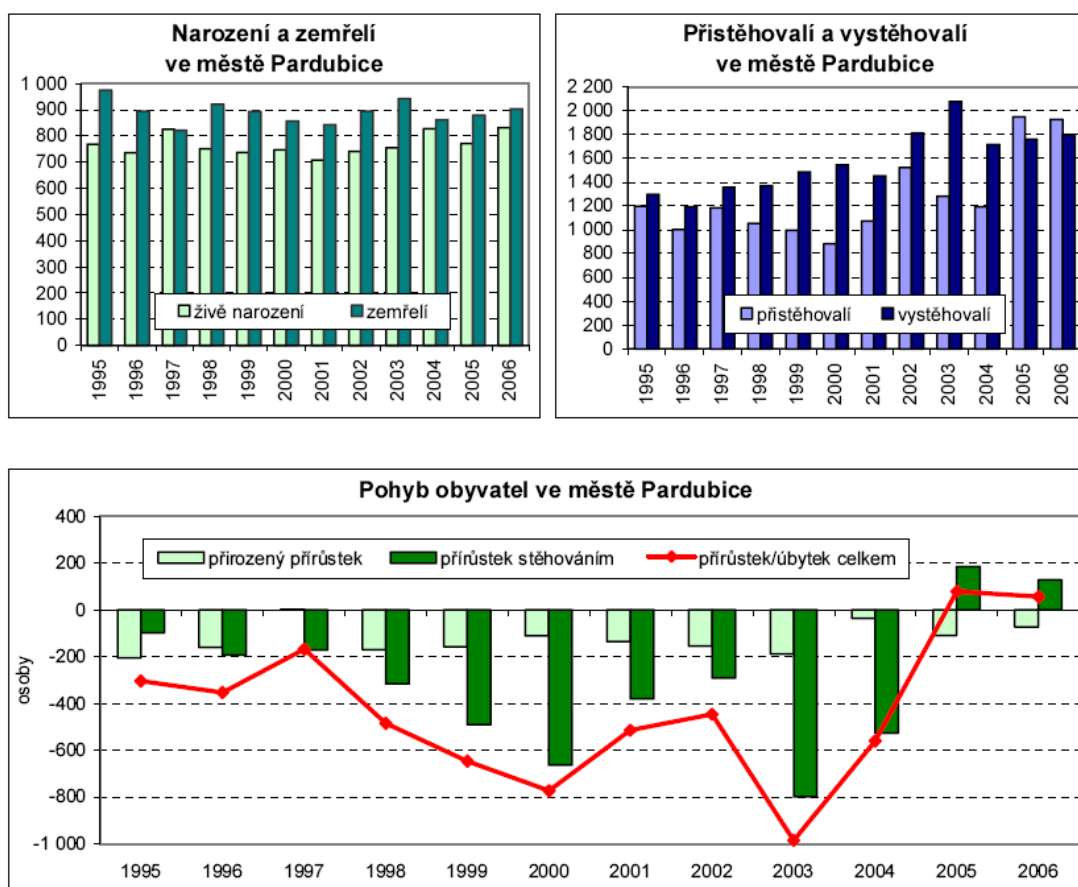
Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice

Tab. 4.4.1.3 Stav a pohyb obyvatel v Pardubicích 1993-2006 (dvouleté průměry)

Ukazatel	1993/94	1995/96	1997/98	1999/00	2001/02	2003/04	2005/06
Počet živě narozených dětí	942	752	788	742	724	791	804
Počet zemřelých osob celkem	1293	935	872	876	869	902	893
Přirozený přírůstek/úbytek obyvatelstva	-351	-183	-84	-134	-145	-111	-89
Počet živě narozených dětí na 1000 obyvatel	9,94	8,03	8,49	8,08	8,03	8,90	9,11
Počet zemřelých osob celkem na 1000 obyvatel	13,65	9,98	9,38	9,51	9,63	10,15	10,11
Počet přistěhovaných osob celkem	1246	1101	1119	940	1298	1238	1942
Počet vystěhovaných osob celkem	1424	1246	1362	1515	1634	1899	1783
Saldo migrace	-177	-146	-243	-575	-336	-761	159
Přírůstek/úbytek	-522	-329	-327	-707	-481	-872	70

Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice

Graf 4.1.1.2 – 4.1.1.4. Pohyb obyvatel ve městě Pardubice 1995-2006



Zdroj: Město Pardubice v číslech (2007)

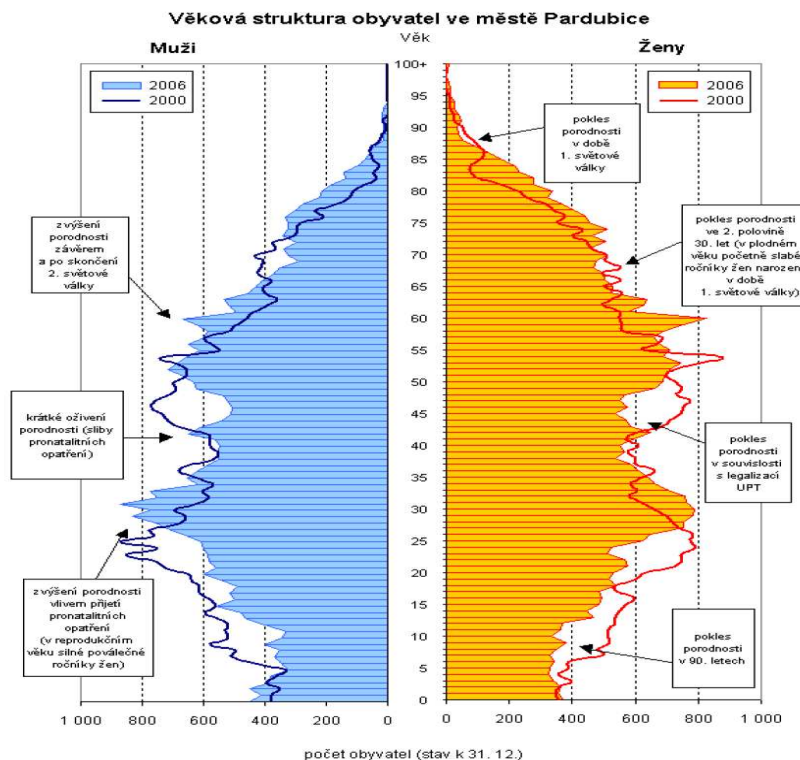
Tab. 4.4.1.4 Vývoj věkové struktury v Pardubicích 1991-2005 (vybrané roky)

rok	0 – 14	15 – 59	60+	Celkem obyvatel	z toho	
					muži	ženy
1991	20 %	63 %	17 %	95 225	46 102	49 123
1996	17 %	65 %	18 %	93 134	44 912	48 222
2001*	14 %	65 %	21 %	90 171	43 292	46 879
2002	14 %	65 %	21 %	89 725	42 976	46 749
2003	14 %	64 %	22 %	88 741	42 450	46 291
2004	13 %	64 %	23 %	88 181	42 167	46 014
2005	13 %	64 %	23 %	88 260	42 250	46 010

Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice a Magistrát města Pardubice (upraveno)

* výsledky SLDB k 1. 3. 2001

Obr. 4.4.1.1 Věková struktura obyvatel města Pardubice (2000/2006)



Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice

4.4.2 Změny v průmyslu:

Velký význam ihned od počátku 90. let 20. století měla privatizace podniků, a to s ohledem na důležitost postavení průmyslu v Pardubicích. V důsledku privatizace došlo k podstatným strukturálním změnám u podniků na území města- transformace ekonomiky přinesla zánik některých subjektů (Tesla, TMS) a řada dalších podstatně omezila výrobu a počet zaměstnanců (Synthesia). Docházelo tak k postupné restrukturalizaci některých průmyslových subjektů, což je patrné zejména v oblasti chemického průmyslu, kde neustále dochází ke snižování zaměstnanosti a přesunu pracovních sil do obchodu a služeb.

Významného rozvoje po roce 1990 dosáhlo ve městě finančnictví a pojišťovnictví. Kromě zastoupení všech významných domácích bank jsou zde umístěna i ústředí několika pojišťoven. Přestože ve městě klesá počet zaměstnaných v průmyslu, děje se tak, jak již bylo zmíněno, zejména v průmyslu chemickém. Ostatní druhy průmyslu (zejména pak elektrotechnický) naopak od poloviny 90. let získávají ve městě na významu, a to především díky příchodu zahraničních investorů, pro které byla v roce 1995 zřízena průmyslová zóna.

5. SOUČASNÁ PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA

I. SOUČASNÉ OBECNÉ CHARAKTERISTIKY MĚSTA

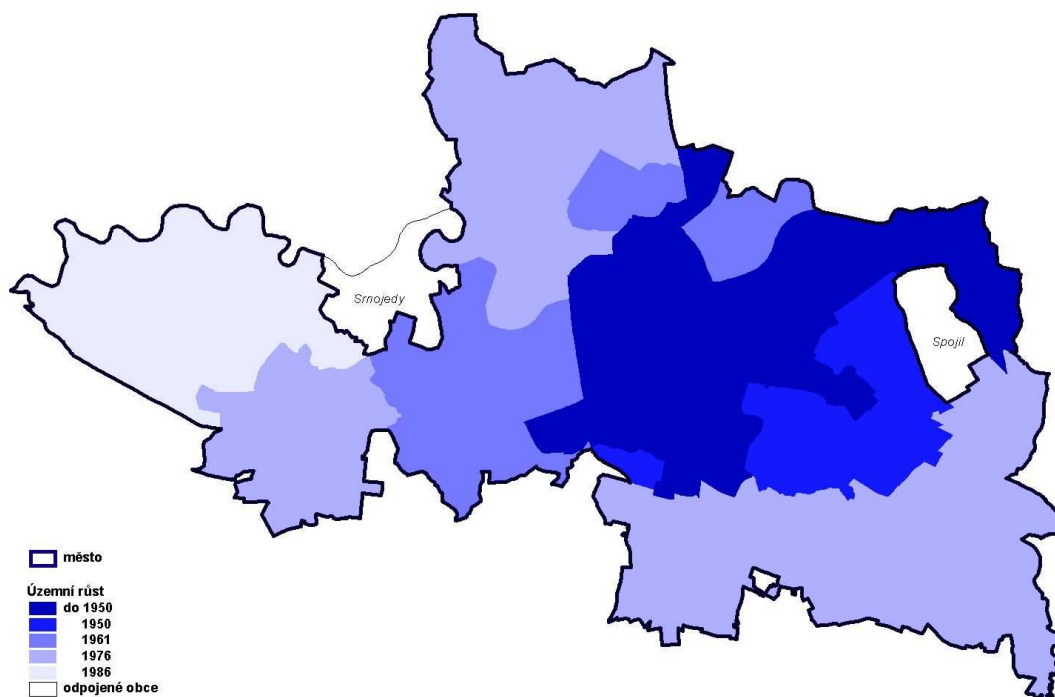
Od roku 1990 Pardubice patří mezi statutární města, tj. města se zvláštním postavením, jejichž území se může členit na městské obvody s vlastními samosprávnými orgány. Nejstaršími městskými obvody jsou Pardubice IV, Pardubice VI a Pardubice VII, které vznikly k 20. 6. 1992. Mladší je městský obvod Pardubice II, založený ke dni 18. 1. 1997. Následují městské obvody Pardubice I, Pardubice III a Pardubice V s datem vzniku 2. 11. 2002. Nejmladším je městský obvod Pardubice VIII – bývalá obec Hostovice – připojený k městu Pardubice k prvnímu dni konání voleb do obecních zastupitelstev 20. 10. 2006. Od tohoto data se město člení na 8 městských obvodů a 32 částí. Připojením Hostovic se území města zvětšilo o 495 ha na současných 8 266 ha, naopak hustota obyvatelstva klesla z původní hodnoty 1 135,8 osob/km² na 1 070,7 osob/km². Z hlediska počtu obyvatel neznamenal připojení Hostovic výraznou změnu demografických charakteristik města – celkový počet obyvatel se zvýšil o 241 osob a k 31. 12. 2006 tak dosáhl 88 661 osob (89 245 k 31. 12. 2007).

II. SUBURBANIZACE

Počátky pardubické suburbanizace můžeme vysledovat zhruba v 16. století, kdy došlo k vystavění prvních „suburbíí“. Jednalo se o Bílé a Zelené předměstí. Modernější fázi pak hledejme v období po 2. světové válce, kdy začalo docházet k integraci okolních obcí² a tuto fázi urbanizace provázela zároveň i fáze suburbanizace. Jednalo se v podstatě o smíšené uplatňování koncentračních (urbanizačních) a dekoncentračních (suburbanizačních) procesů v aglomeraci Pardubic. Zatímco lidé z menších, nyní nově připojených obcí se stěhovali blíže centru, na druhé straně byla vystavována nová sídliště na tehdejší městské periferii zejména na pravém břehu Labe (Polabiny), která vznikala pro pracovníky rozšiřujícího se průmyslu (Synthesia Semtín). Do těchto oblastí se kromě příchozích zpoza hranic města stěhovali i obyvatelé z centra za relativně lepším životním prostředím.

² Do roku 1940 se město Pardubice skládalo z centrální části a Bílého předměstí. Do roku 1954 se připojily Pardubičky a Dubina, do roku 1960 Doubravice, Ohrazenice, Polabiny, Semtín, Popkovice a Rosice, do roku 1964 Trnová, Svítkov a Srnojedy, do roku 1976 pak dále Dražkovice, Nemošice, Mnětice, Drozdice, Černá za Bory, Spojil a Staré Čívce a nakonec do roku 1986 Lány na Důlku a Opočíněk. Cihelna vznikla roku 1991 a došlo k osamostatnění Spojila, roku 1993 k osamostatnění Srnojed. V současné době se správní území města Pardubice skládá z 20 katastrálních území o celkové rozloze 8266 ha.

Obr. 5.2.1 Vývoj území města



Zdroj: ČSÚ, krajská reprezentace Hradec Králové

Současná (postmoderní) suburbanizace se začala prosazovat v okrajové části města Pardubice od 2. poloviny 90. let. Město bylo zasaženo dvěma hlavními typy suburbanizace – residenční i komerční. Důležitější ve vztahu ke změně vnitřní prostorové struktury města je suburbanizace residenční reprezentovaná výstavbou rodinných domů. Komerční suburbanizaci představuje jednak výstavba průmyslové zóny (výrobních hal a skladů) a také, i když ne v takové míře, budování velkoplošných maloobchodních jednotek.

Residenční výstavba v suburbánních oblastech je podle člena Bytové komise Pardubic Jiřího Kalouska jednou z možností jak řešit problémy bytové výstavby ve městě. Co by tedy mělo být prioritou města ve vztahu k suburbánní výstavbě:

a, *Vypracovat dlouhodobou koncepci výstavby bytových jednotek ne po jednotlivých objektech, ale projektovat celá sídliště v určených lokalitách (Staré Čívíce, Nemošice, Svítkov*

aj.). Tato koncepce musí preferovat vytvoření samostatných satelitních celků s občanskou vybaveností (služby atd.).

Tímto způsobem je výstavba opravdu realizována, minimalizují se tak možnosti rozšíření urban sprawl. Přednostní právo výstavby se přesunulo na soukromé stavební firmy a město se tím zbavuje odpovědnosti za náklady spojené s touto výstavbou. Výstavba tedy probíhá dynamičtěji, než když byla v rukou města.

b, Vybudovat satelitní městečka (Sezemice, Ostřešany, aj.). Město zřídí dopravní spojení s centrem a ponechá autonomní postavení obce.

S tímto může však nastat problém, jelikož do nové výstavby v autonomních obcích nemůže město zásadně zasahovat a plány města se zde ne vždy setkávají s pochopením.

Vymezení zájmového území:

Budeme-li se snažit postihnout území zasažené suburbanizačními procesy, musíme začít u městského centra. Ve světě je tato část často zdrojem obyvatel pro nově budovaná suburbia, často tedy trpí silně depopulačními tendencemi, případně dochází k celkovému úpadku městského jádra. Na příkladu města Pardubice se pokusím postihnout změny, pakliže nějaké jsou, ve vývoji centrální části města po roce 1989.

Vlastní suburbánní zóny ve městě Pardubice a jeho aglomeraci můžeme rozdělit na 2 odlišné typy. Na jedné straně se jedná o místa nacházející se v administrativních hranicích města, která se dají prakticky ztotožnit s určitými administrativními částmi- městskými obvody, či jejich částmi (tyto obvody jsou charakteristické svoji periferní lokalizací, převahou rodinných domů nad bytovými a relativně nižší hustotou zalidnění), případně sektory a na straně druhé pak na okolní obce, které jsou administrativně samostatné, ale jsou prokazatelně spojeny s městem úzkými vazbami.

5.2.1 Území města

Bytová výstavba na území města:

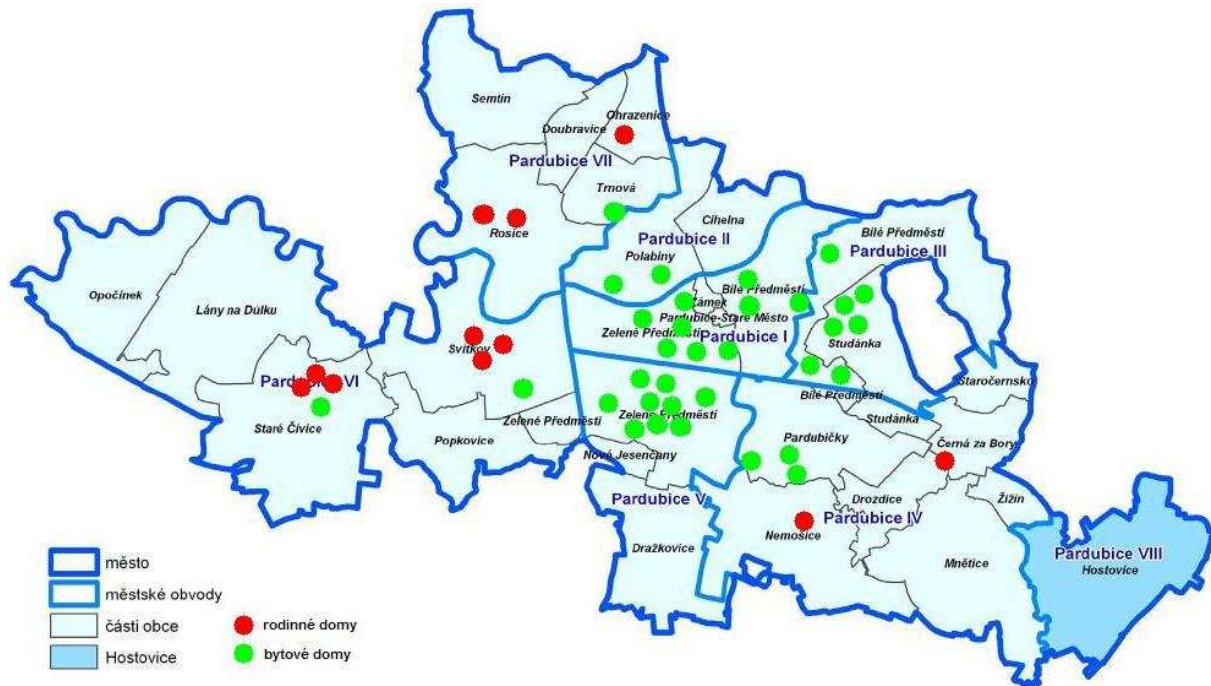
Tab. 5.2.1.1 Byty dokončené v letech 2000-2005 podle druhu staveb ve městě Pardubice a jednotlivých městských obvodech

	Dokončené byty celkem	v tom byty									
		v nových rodinných domech		v nových bytových domech		v nástavbách a přístavbách		v nebytových objektech		v adaptovaných nebytových prostorách	
		abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %
Město celkem	1 359	262	100,0	755	100,0	143	100,0	22	100,0	177	100,0
v tom obvody:											
Pardubice I	354	11	4,2	279	37,0	45	31,5	12	54,5	7	4,0
Pardubice II	69	1	0,4	42	5,6	1	0,7	5	22,7	20	11,3
Pardubice III	410	33	12,6	230	30,5	5	3,5	-	-	142	80,2
Pardubice IV	131	58	22,1	47	6,2	24	16,8	1	4,5	1	0,6
Pardubice V	211	25	9,5	142	18,8	37	25,9	2	9,1	5	2,8
Pardubice VI	90	56	21,4	15	2,0	16	11,2	2	9,1	1	0,6
Pardubice VII	94	78	29,8	-	-	15	10,5	-	-	1	0,6

Zdroj: Město Pardubice v číslech (2007)

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst dynamiku bytové výstavby na území města za období let 2000-2005. Pokud si městské obvody rozdělíme na obvody zahrnující kompaktní město (MO I, MO II, MO III, MO V) a na obvody veskrze periferní (suburbánní- MO IV, MO VI, MO VII). MO VIII- Hostovice nelze zahrnout z důvodu samostatnosti obce Hostovice do roku 2006), zjišťujeme, že z celkového počtu 1359 b.j. vystavěných v tomto období jich připadá 1044 na území takto vymezeného kompaktního města (tj. 76,8 %, z toho 89,9 % v bytových domech) a pouze 314 na území periferních oblastí města (tj. 23,2 %, z toho 73,2 % v rodinných domech). Z toho je vyplývající že dynamika výstavby realizované na území kompaktního města v uvedeném období značně převyšuje dynamiku bytové výstavby v periferních částech města Ani v současném období (od roku 2005), kdy zažívá bytová výstavba nový boom, se poměr výstavby v kompaktním městě a periferních obvodech nijak zvlášť nemění, jelikož město se snaží prostřednictvím územního plánování eliminovat rizika případné „divoké“ nekontrolované výstavby na periferiích města a tak vzniku urban sprawl.

Obr. 5.2.1.1 Lokality bytové výstavby (nad 10 b.j.) na území města od roku 2000 + lokality plánované

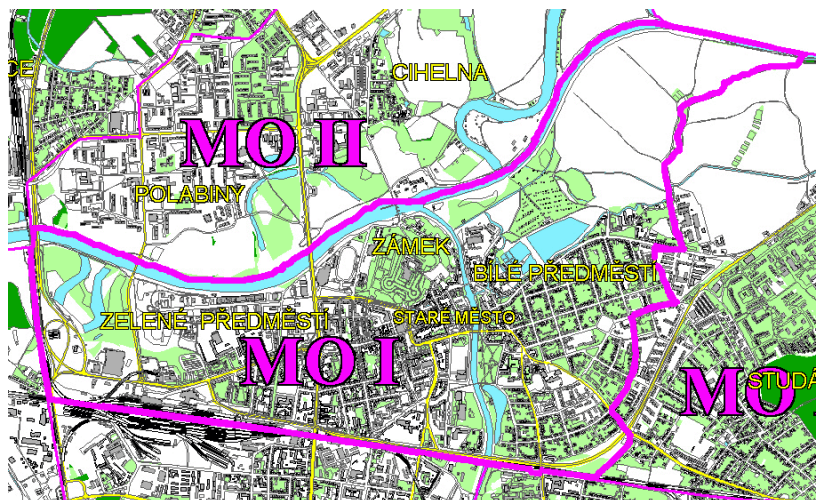


Zdroj podkladu: ČSÚ + ORS MmP

a, Procesy probíhající na území města-městské centrum:

Městský centrum můžeme pro naše potřeby prakticky ztotožnit s městským obvodem Pardubice I, který zahájil svoji činnost jako samosprávný celek s volenými orgány 15. 11. 2002. Z hlediska charakteru zástavby je velmi rozmanitý. Nachází se v něm Městská památková rezervace, přirozené centrum města s hlavními třídami, vilková zástavba a činžovní domy převážně z první poloviny minulého století i několik sídlišť postavených po roce 1945. V obvodě sídlí Magistrát města Pardubice a Krajský úřad Pardubického kraje i mnoho významných hospodářských institucí, banky, pojišťovny, různé státní úřady, na území obvodu je řada škol, kulturních a sportovních zařízení.

Obr. 5.2.1.1 Vymezení MO Pardubice I



Zdroj: MmP (online), upraveno

Tab. 5.2.1.2 Vývoj počtu obyvatel v MO Pardubice I a jeho částech mezi roky 1991 a 2001

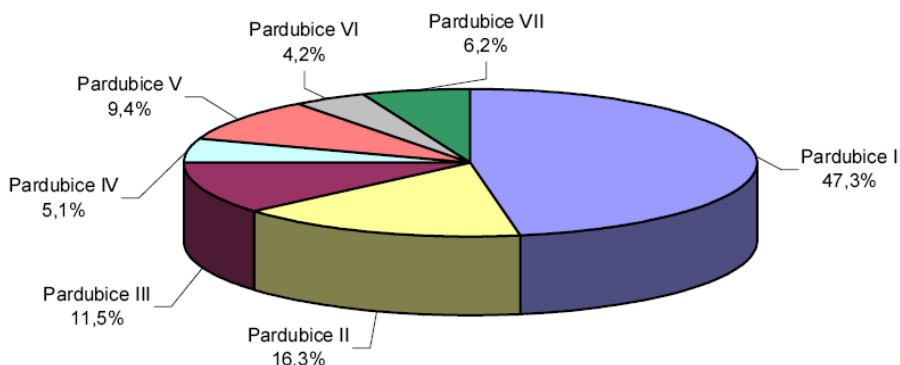
Rok	Počet obyvatel				
	Pardubice I	Bílé předměstí (část)	Zelené předměstí (část)	Staré město	Zámek
1991	46 445	11 678	34 098	665	4
2001	21 707	6 690	14 488	525	4
2006 (k 31.12.)	21 168	6 325	13 511	1 328	4
Změna 1991/2006	-54,4 %	-45,8 %	-60,4 %	+99,7 %	0

Zdroj dat: ČSÚ

Jak je zřejmé z tabulky, střed města je zasažen poměrně značným populačním úbytkem. Viditelné je to nejvíce na největší části, Zeleném předměstí, kde populační úbytek mezi lety 1991 a 2006 dosahuje více než 60 %. Celkový úbytek přesahuje 50 %. Pokud se však podíváme dále do historie, zjistíme, že tento trend není záležitostí posledních 20 let. V roce 1970 dosahoval počet obyvatel centrálního pardubického obvodu dokonce 62 323, což do roku 2001 tvoří pokles více než 65 %. Příčinu poklesu mezi lety 1970 a 1991 hledejme v již dříve zmíněné výstavbě sídlišť na pravém břehu Labe, která právě v 70. letech vrcholila a odstartovala tak proces vylidňování městského centra, pokles mezi lety 1991 a 2006 je možný připsat už spíše stěhování obyvatel do dobře dostupných periferních oblastí. Dalším důvodem tohoto trendu v posledním období je typický proces komercializace městského centra, kdy dochází k vytlačování bydlení komerčními funkcemi. Jedinou výjimkou je oblast starého města s poměrně značným přírůstkem obyvatel. Vysvětlit s největší pravděpodobností hledejme v obydlí domů v MPR (Perštýnské náměstí, ...).

Graf 5.2.1.1

Zastoupení ekonomických subjektů ve městě Pardubice podle jednotlivých městských obvodů



Zdroj: Město Pardubice v číslech (2007)

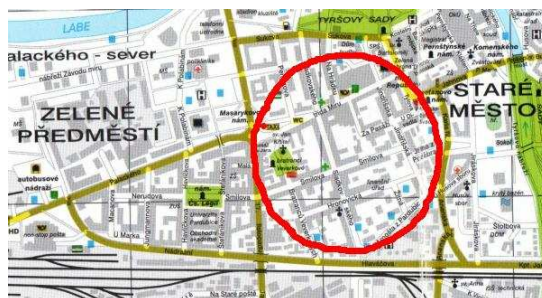
Tab. 5.2.1.3 Vývoj počtu obyvatel a změny ve věkových kategoriích mezi lety 1991 a 2001 v UO/ZSJ Střed

Rok	Pardubice I Zelené předměstí- UO/ZSJ Střed		
	Počet obyvatel	Podíl 0-14 let	Poproduktivní věk ^x
1991	8 584	22,5 %	18,5 %
2001	7 124	13,2 %	13,7 %

Zdroj dat: ČSÚ

^x v roce 1991 obyvatelstvo v poproduktivním věku- muži 60+, ženy 55+
v roce 2001 60+ let

Obr. 5.2.1.2 Poloha UO/ZSJ Střed



Pokud se podíváme blíže na městské centrum, konkrétně na jeden z jeho urbanistických obvodů- obvod Střed, je možné vypořádat další určité trendy. Úbytek obyvatel zde není tak vysoký, jako v celém centrálním městě (pouze 17 % mezi lety 1991 a 2001). Výrazně se však mění skladba obyvatel podle věku. Výrazný pokles je zřetelný jak ve věkové kategorii 0-14 let tak i v kategorii poproduktivního věku, i když to je do určité míry zkresleno odlišnou metodologií v letech 1991 a 2001. Pokles v kategorii 0-14 let je zapříčiněn jednak trendem nízké porodnosti, na straně druhé i skladbou obyvatel této části. Typickým příkladem obyvatel je dobře situovaný pár ve středním věku s již zabezpečenými dětmi. Důvody hledejme zejména ve finančních

možnostech, které bývají u této skupiny obyvatel většinou nejvyšší. V kategorii poproduktivní je těžké odhalit nějaké změny vzhledem k odlišné metodologii mezi v letech 1991 a 2001. Avšak i v této kategorii by se dal očekávat pokles počtu obyvatel vezmeme-li v potaz ceny nájmu v této lokalitě a finanční možnosti obyvatel této věkové skupiny.

Bytová výstavba v centru:

Bytová výstavba v této oblasti již téměř vyčerpala svůj potenciál. Za období od roku 2001 zde bylo postaveno (podle ORS MmP³) celkem 435 b.j.

Navrhovaný rozvoj v tomto v centrálním sektoru (podle ÚP města Pardubice) přináší minimální nárůst počtu bytů v novostavbách. Jedinou lokalitou s větším počtem navrhovaných bytů je

Palackého sever, areál TMS Prokop s 150 b.j. Využití této lokality však počítá i s jinými alternativami⁴. Celkově v této oblasti je plánována výstavba 160 b.j. v novostavbách (bytových domech). Zvláštním typem nové bytové výstavby v centru je kombinace residenční funkce s funkcí komerční. Příkladem může být polyfunkční dům Pyramida, který vznikl po asanaci původní zástavby (viz. obrázek).

Komerční výstavba:

Specifickým typem nových stavebních aktivit v této části města charakteristických pro období posledních 10 let je výstavba velkoplošných maloobchodních jednotek a administrativně-zábavních komplexů. Tento typ výstavby, který je charakteristický spíše pro suburbánní části byl umožněn relativně velkým potenciálem zastavitelných lokalit v centrální části města.

Obr. 5.2.1.3 Polyfunkční dům Pyramida



Zdroj: Pyramida Pardubice a.s. (online)

³ Odbor rozvoje a strategie Magistrátu města Pardubice

⁴ Podle Územního plánu města Pardubice je tedy jako hlavní přípustné využití uvedena výstavba staveb a zařízení pro bydlení ve vícepodlažních objektech s integrovanou vybaveností, dále pak administrativu, veřejnou správu, peněžnictví, obchod vícepodlažní do 4.000 m² prodejní plochy, veřejné stravování, přechodné ubytování, kulturu a společenské aktivity.

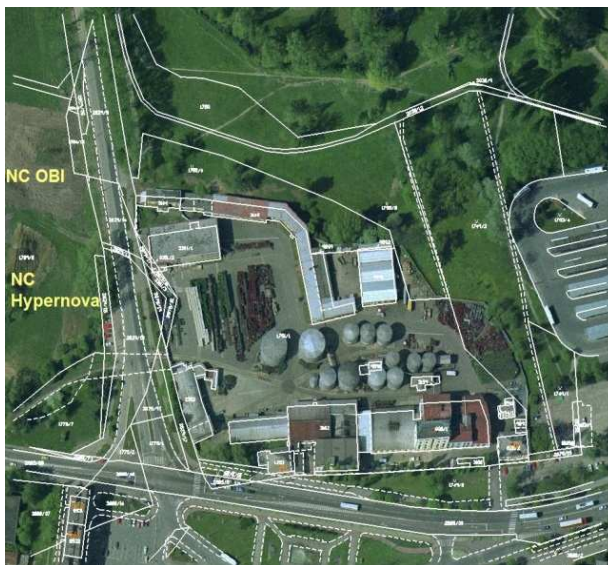
Obr. 5.2.1.4 Velkoplošné maloobchodní jednotky a další komerční centra v MO Pce I



Zdroj:Plán města Pardubice, 2001 (upraveno)

Naopak jevem relativně typickým pro historicky průmyslová města je existence brownfields v jejich centru. Ve městě Pardubice se jedná komplex bývalého lihovaru situovaného u hlavního nádraží na ploše cca 5,76 ha. Podle územního plánu je lokalita určena pro lehkou průmyslovou výrobu.

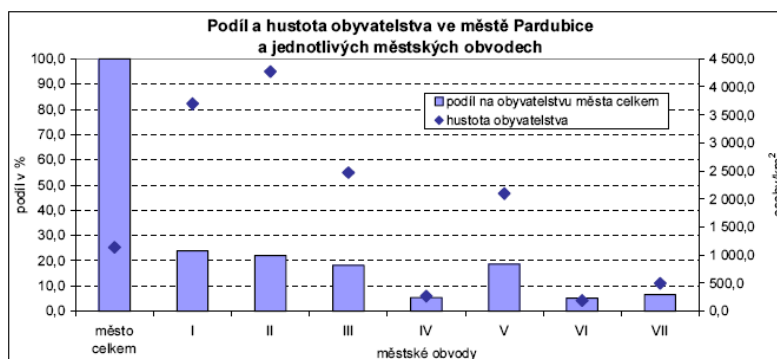
Obr. 5.2.1.5 Letecký pohled na areál bývalého lihovaru



Zdroj: Magistrát města Pardubice (online)

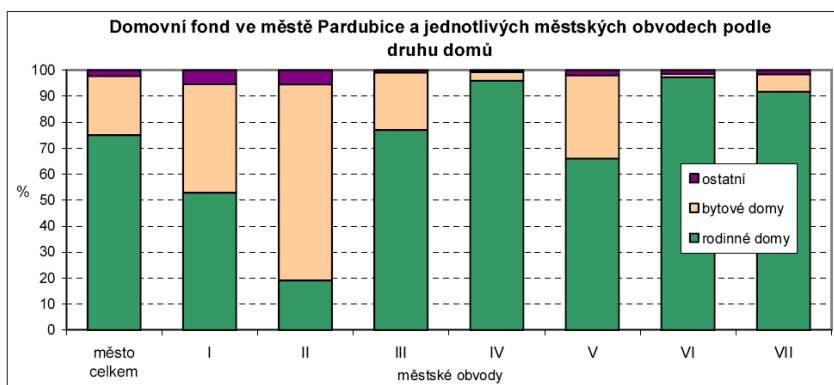
b, Procesy probíhající na území města- periferní oblasti města

Graf 5.2.1.4



Zdroj: Město Pardubice v číslech (2007)

Graf 5.2.1.5



Zdroj: Město Pardubice v číslech (2007)

Předchozí grafy byly předlohou k vymezení zájmového území, na kterém probíhají vlastní suburbanizační procesy v rámci hranic města. Dělo se tak na základě údajů za jednotlivé městské obvody, konkrétně na základě hustoty obyvatelstva a domovního fondu. Byly tak vymezeny obvody, které jsou charakterizovány nízkou hustotou zalidnění v rámci města a ve kterých převažují v domovním fondu rodinné domy. Předmětem zájmu budou tedy obvody (případně jejich části): MO Pardubice IV s hustotou zalidnění 272 obyv. / km² a podílem rodinných domů 96 %, MO Pardubice VI s hustotou zalidnění 192 obyv. / km² a podílem rodinných domů 97 % a MO Pardubice VII s poněkud vyšší hustotou zalidnění, avšak v rámci města stále dosti nízkou, a to 500 obyv. / km² a podílem rodinných domů 92 %. V roce 2006 nově připojená obec Hostovice jako MO Pardubice VIII bude zahrnuta také do sledovaného území, jelikož vykazuje jisté znaky suburbia.

MĚSTSKÝ OBVOD PARDUBICE IV:

Městský obvod Pardubice IV leží v jihovýchodním sektoru města. Tvoří ho katastrální území Černá za Bory, Drozdice, Mnětice, Nemošice, Pardubičky, Staročernsko, Žižín a také část katastrálních území Bílé předměstí a Studánka. Rozloha obvodu je 1758 ha, počet obyvatel k 1. 1. 2008 byl 4776 (včetně části Bílého předměstí). MO protíná železniční trať Praha – Pardubice, která je součástí mezinárodního vysokorychlostního koridoru Berlín – Praha - Vídeň V obvodu dominuje funkce výrobní (Průmyslový park). Jak vyplývá z grafu 5.2.1.3 domovní fond MO je tvořen převážně rodinnými domy, avšak v tomto ukazateli se skrývají jisté odlišnosti. Zatímco k.ú. Pardubičky má předměstský charakter a je tvořen převážně vilovou zástavbou z období první republiky, ostatní k.ú. mají převážně venkovský charakter a skýtají tak velký sububanační potenciál (viz. plán MO). Velkou část území zaujímá také průmyslová oblast.

Tab. 5.2.1.6 Počet obyvatel v katastrálních územích MO Pardubice IV

Katastrální území ^x	Počet obyvatel			
	1991	2001	2008 (k 1.1.)	Rozdíl 1991/2008
Černá za Bory	1 070	968	959	-10,4 %
Drozdice	76	85	91	+ 19,7 %
Mnětice	332	323	352	+6 %
Nemošice	917	929	1010	+ 10,1 %
Pardubičky	1 679	1572	1537	-8,5 %
Staročernsko	47	45	96	+ 104 %
Žižín	36	35	43	+ 19,4 %
celkem	4 157	3 957	4 088	-1,3 % (proti r.2001 +3,3 %)

^x pouze k.ú. ležící celá v MO IV

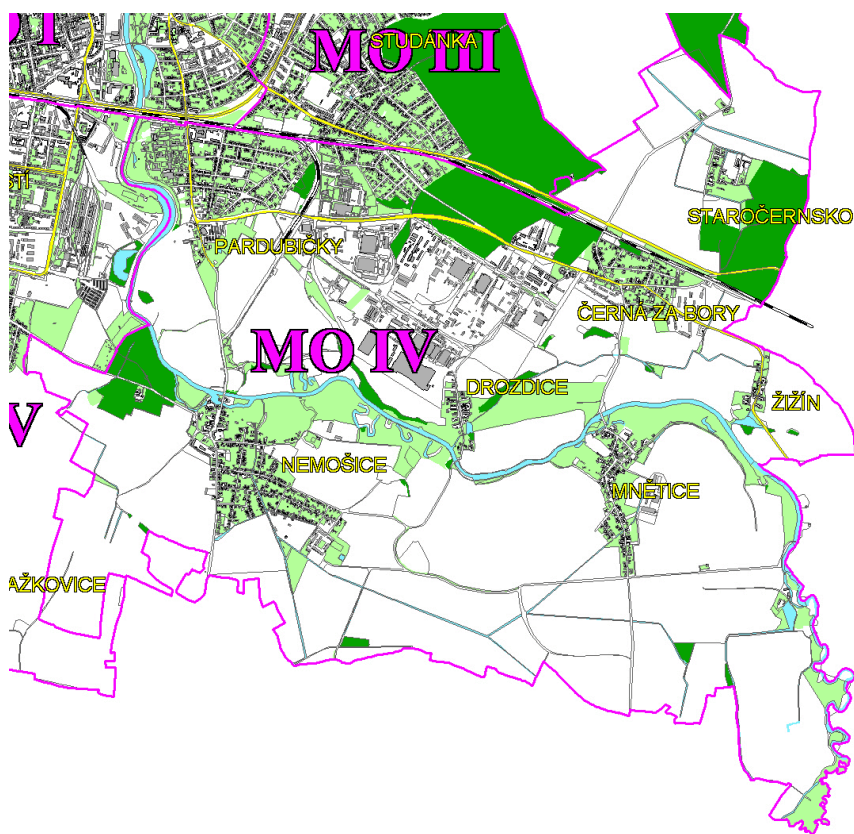
Zdroj dat: ČSÚ

Radnice MO IV

Údaje vyplývající z tabulky do jisté míry, co je zmíněno výše. Katastrální území Pardubičky (tedy jeho residenční část) spíše než do suburbánní oblasti spadá podle těchto depopulačních ukazatelů do území kompaktního města (což je zřejmé i z polohy v plánu MO IV). Jako jediné z katastrálních území tohoto obvodu je charakteristické trvalým pozvolným populačním úbytkem. Část Černá za Bory má sice populační úbytek mezi lety 1991 a 2008 procentuálně nejvyšší, avšak po roce 2001 dochází, jak je zřejmé z dostupných dat, spíše

k oscilaci kolem čísla 960 obyvatel. Ostatní části MO jsou charakterizovány populačním přírůstkem

Obr. 5.2.1.6 Plán MO IV



Zdroj: MmP (online)

Bytová výstavba:

V oblasti MO Pardubice IV nejsou navrhovány žádné byty v bytových domech, pouze byty v rodinných domech. Jedinou významnější lokalitou z hlediska výstavby nových rodinných domů je místní část Nemošice (Nemošice-jih plánováno 201 b.j. a Nemošice u hřebčína plánováno 34 b.j.). Tato lokalita, jak vyplývá i z tabulky, je vzhledem k jejím přednostem (MHD, mateřská škola, sportovní areál + další OV jako např. restaurace, obchody apod.) žádaná. Jen mezi lety 2001 a 2005 došlo k výstavbě 32 nových RD, což znamenalo nárůst počtu domů o zhruba 10 %.

Komerční suburbanizace:

Obr. 5.2.1.7 Jedna z budov firmy Foxconn

Jak je zřejmé z plánu MO IV podstatně více než residenční funkce je v této oblasti zastoupena funkce komerční (výrobní a skladovací). Základ k tomuto byl položen již dávno před rokem 1989, dá se tedy říci, že komerční suburbanizace v těchto místech není ničím novým.



Zdroj: MmP (online)

Konec 90. let znamenal pro Pardubice stejně jako i pro jiná města začátek nové etapy komerční suburbanizace. V této době dochází k příchodu prvních významných zahraničních investic. Prvním velkým investorem, který projevil konkrétní zájem, byla tchajwanská společnost Foxconn (jeden z největších světových výrobců osobních počítačů, vyrábějící např. pro značky HP, IBM, Dell, Apple, HP). Tato společnost v Pardubicích zakoupila areál (brownfield) zkrachovalé společnosti HTT TESLA v k.ú. Pardubičky / Černá za Bory a v roce 2000 zahájila výrobu PC IMAC pro IBM a PC Compaq. V současnosti je společnost 2. Největším zaměstnavatelem v Pardubicích, počet zaměstnanců převyšuje 2 500.

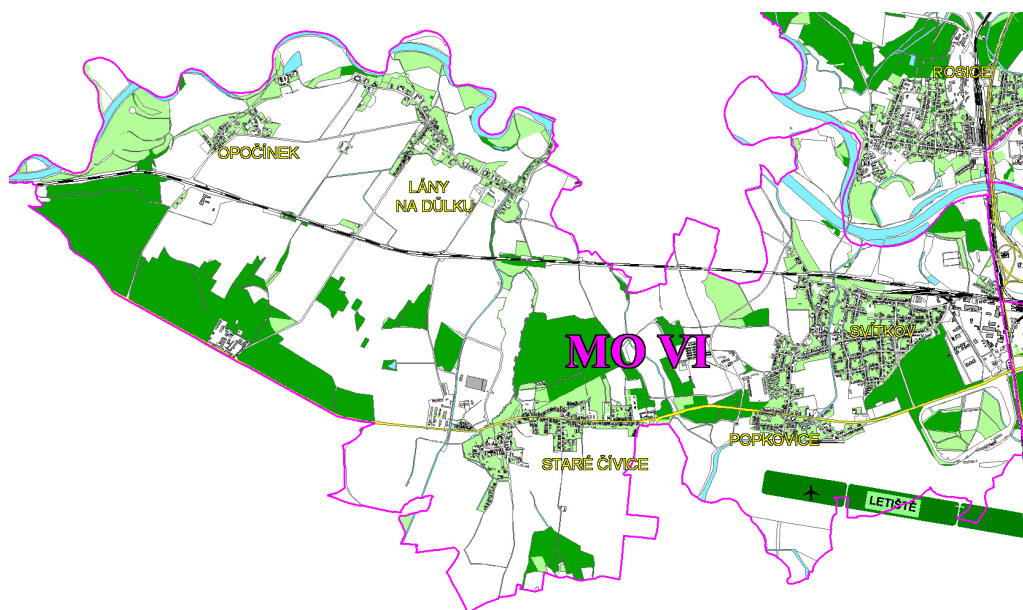
V areálu Průmyslového parku, jak se tato zóna nazývá, působí i další společnosti (Voestalpine, Nedcon aj.). V současnosti je zhruba 30 ha této oblasti nabízeno pro další investice (lehký průmysl, logistika).

MĚSTSKÝ OBVOD PARDUBICE VI:

Městský obvod Pardubice VI ležící na západní straně města Pardubice je tvořen katastrálním územím Opočíněk, Lány na Důlku, Staré Čívce, Popkovice a Svítkov a pouze malou částí k.ú. Pardubice o celkové výměře 2 375 ha a populací čítající 4 955 obyvatel. Území je významnou součástí města z pohledu stávajícího výrobního, sportovního a dopravního zázemí. I tímto obvodem prochází železniční trať č. 010 dále pak významná silnice I/2 do Kolína a Prahy a dále se zde nachází letiště, které dominuje jeho JV části. Do roku 1989 tento fakt značně brzdil rozvoj této části, nyní ji paradoxně pomáhá rozvíjet. V roce 1993 se zařadilo jako páté v republice do sítě mezinárodních civilních letišť a nyní je využíváno i firmami sídlícími v městské průmyslové zóně v části Staré Čívce. Městský obvod VI má také většinu typických známek suburbia a v současnosti je nejdynamičtěji se rozvíjející částí města a to jak z pohledu

funkce rezidenční na straně jedné tak i z funkce komerční na straně druhé. Předpokladem pro další rozvoj obvodu je dokončení infrastruktury v intravilánech místních částí obvodu a tím otevření nových lokalit pro rozšíření zejména bytové výstavby.

Obr. 5.2.1.8 Plán MO VI



Zdroj: MmP (online)

Tab. 5.2.1.7 Vývoj počtu obyvatel v MO Pardubice VI

Rok	Počet obyvatel					
	Pardubice VI	Lány na Důlku	Opočíněk	Popkovic	Staré Čivice	Svítkov
1961	5 449	429	283	596	795	3 346
1991	4 372	333	188	421	830	2 600
2001	4 470	330	194	420	806	2 720
2008 (k 1.1.)	4 955	379	198	459	919	3 000
Změna 1991/2008	+13,3 %	+13,8 %	+5,3 %	+ 9 %	+10,7 %	+ 15,4%

Zdroj dat: ČSÚ

Radnice MO Pardubice VI

Přírůstek obyvatelstva, který odráží předchozí tabulka, nám vypovídá o poměrně velké lukrativitě tohoto městského obvodu. Jedná se o části města charakteristické vůbec nejvyšším přírůstkem obyvatel způsobeným z hlavní části migrací s ostatních městských částí a z pouze velmi malé části migrací mimoměstskou a přirozeným přírůstkem. Městský obvod VI má většinu typických známek suburbia.

Pro lepší ilustraci byla do tabulky přidána i data ze SLDB 1961, kdy vrcholil počet obyvatel MO VI. Poté docházelo stejně jako v případě městského centra k migraci obyvatelstva směrem do obvodů, v nichž vznikala nová sídliště. Obrat nastal v 90. letech a maxima dosahuje v posledních 5 letech.

Bytová výstavba:

Bytový fond na území obvodu je tvořen převážně individuální zástavbou rodinných domů. Podle Územního plánu jsou ve všech místních částech navrženy lokality pro výstavbu nízkopodlažní venkovského typu. Plochy pro bydlení jsou navrženy vesměs na soukromých pozemcích většinou z dosahu inženýrských sítí. Jak již bylo zmíněno, na území obvodu v současné době probíhá masivní výstavba především rodinných domů a další je plánována.

Nejvýznamější lokality:

Na následujících řádcích bych se pokusil demonstrovat, jak společnosti, které se zabývají výstavbou v suburbáních lokalitách, dokáží prezentovat výhody bydlení v suburbii. Úryvek je převzat z oficiálních materiálů jedné z firem a týká se výstavby v lokalitě Staré Čívce.

Projíždíte-li obcí Staré Čívce směrem na západ, ani nepostřehnete, že nedaleko od hlavního komunikačního tahu se rozprostírá krásná přírodní lokalita a v ní dokonce skutečná obora s daňky. Na okraj této přírodní enklávy je navržen obytný komplex několika desítek domů a domků, které tvoří uzavřenou lokalitu krásného rodinného bydlení, jež si vybrala společnost ... jako území pro realizaci svého záměru. Území určitě osloví lidi toužící po klidném bydlení v ústraní, ale přitom s výhodami velkého města, jehož je součástí.

Vždyť je zde v přímém propojení možnost lesních procházek, houbaření, sportovních aktivit a to vše s okamžitým napojením na městskou hromadnou dopravu a zajištěním potřebných služeb a servisu. Ostatně posuďte sami. Ke stanici MHD je to 100 metrů, školku máte v místě a základní školu dvě stanice autobusem. Do restaurace v čívicím „Zámečku“ dojdete za chvíli a ještě se můžete vyžít na tenisových kurtech.

(podle Neoland spol. s r. o. (online))

Obr. 5.2.1.9 Propagační billboard



Foto: M. Tomáš (03/2008)

Výše zmíněná lokalita, je co do lukrativnosti jednou ze dvou nejpopulárnějších suburbáních lokalit na území města. Její výhody jsou de facto vyjmenovány v citaci

propagačního materiálu. V současné době zde již většina z přibližně 50 rodinných domů (od velkých atriových přes poloatriové a řadové domy jednopodlažní až dvoupodlažní) stojí (i proto vzrostl počet obyvatel z 845 na 919 jen mezi 1. 1. 2007 a 1. 1. 2008). Co se týká demografického složení nově příchozích do této lokality (je možno to však aplikovat i na jiné lokality) jedná se většinou o zajištěné lidi středního věku s dětmi většinou již ve školním věku. Hlavní důvod je prostý- poměrně vysoká finanční náročnost neumožňuje mladým rodinám pořídit si bydlení v těchto lokalitách. Další výstavba se již realizuje a další je plánována. Ještě je třeba doplnit, že výstavba nové mateřské školy ve Starých Čivcích byla jednou z největších investic Pardubického kraje do školství v roce 2007- i z toho je zřejmé, jak se město vybraná suburbia snaží podporovat. To by si jistě mohlo odporovat s výše zmíněným tvrzením, ze kterého vyplývá, že dětí v předškolním věku v této lokalitě příliš nepřibývá, nicméně impulzem k vybudování mateřské školy byla spíše existence zdejší průmyslové zóny (viz níže) zaměstnávající i mnoho žen-matek.

Druhou lokalitou, která zažívá dynamický rozvoj je část Svítkov, kde bylo podle územního plánu navrhováno přibližně 300 b.j. v rodinných domech. Jen mezi 1. 1. 2007 a 1. 1. 2008 došlo ke zvýšení počtu obyvatel z 2718 na 3000. Od roku 2001 zde bylo postaveno celkem 130 nových b.j. Svítkov má velmi dobrou občanskou vybavenost- nachází se zde základní škola, mateřská škola, knihovna (ve správě obvodu od 1. 1. 2007) praktický lékař, lékárna, pošta, obchody a restaurační zařízení, sportovní areál a ostatní sociální zázemí. Svě sídlo zde má radnice MO VI. Důležitá je také dobrá obslužnost MHD. Výstavba zde probíhá jak individuálně tak i plánovaně.

Obr. 5.2.1.10 Individuální výstavba vyšších příjmových skupin obyvatelstva ve Svítkově



Foto: M. Tomáš (03/2008)

Nejnovější výstavba se nachází v jihovýchodní části Svítkova na levém břehu říčky Bylanky. Připravovaných 114 rodinných domů bude ohraničeno ze severu a západu stávajícími

rodinnými domy, z jihu cyklistickou stezkou a zástavbou mezi stezkou a příjezdovou komunikací k Pardubicím, z východu tokem Bylanky.

Obr. 5.2.1.11 Výstavba v lokalitě Svítkov (1. realizovaná, 2. plánovaná, 3. již zrealizovaná)



Zdroj: CZSH a.s. (online), upraveno

Další plánovanou výstavbou, na kterou byla již zpracována urbanistická studie již v roce 2004, ale k výstavbě se zatím nepřikročilo, je lokalita Svítkov mezi ul. Sportovců a nové spojky do obce Srnojedy (severně od plochodrážního stadionu). Plánováno zde je 115 bj. v rodinných, ale i bytových domech.

Obr. 5.2.1.12 Plánovaná výstavba v m.č. Svítkov

Zpracovaná studie (podle MMP online) řeší urbanistický návrh zástavby dané lokality, řeší vazby na okolní zástavbu a základní koncepci vedení inženýrských sítí na vlastním pozemku včetně jejich napojení na nadřazené systémy. Dále řeší dopravní vazby na stávající komunikace včetně možností řešení úpravy vedení trasy MHD.



Zdroj: MmP (online)

Pozemek je určen pro individuální rodinnou zástavbu v kombinaci s ekonomickou bytovou výstavbou. Bytové domy jsou navrženy do prostorově oddělené skupiny bodových nízkopodlažních domů vytvářející ve svém jádru parkově upravený prostor liniově propojující pěší trasu směřující z Kostnické ulice ke stávající zelení obklopující areál stadionu a hřbitova.

Při západním okraji zástavby je ponechán pás izolační zeleně, který pokračuje východním směrem jako oddělovací izolační pás zástavby vůči stávajícímu areálu Plynostavu. Zde se rozšiřuje do širšího pruhu izolační zeleně a pokračuje dál k navrženým objektům občanského vybavení v jihovýchodním cípu území.

Komerční výstavba:

Území MO Pardubice IV není využíváno pouze pro výstavbu residenční, ale skýtá i velký potenciál pro výstavbu komerční, což dokazuje zejména lokalizace průmyslové zóny a právě budovaného technoparku.

Průmyslová zóna:

Průmyslová zóna se nachází na západním okraji Pardubic, přibližně 6 kilometrů od centra města. Leží v katastru místní části MO IV Staré Čívce mezi státní silnicí I/2 vedoucí do Kolína a Prahy a železniční tratí č. 010 Praha – Pardubice, která je součástí mezinárodního vysokorychlostního koridoru Berlín – Praha - Vídeň.

Obr. 5.2.1.13 Průmyslová zóna



Zdroj: MmP (online)

Pozemky, které město vykoupilo za účelem vybudování průmyslové zóny, navazují na již několik let fungující Free Zone Pardubice. Výhod svobodného celního pásma na pozemcích o rozloze 6 hektarů využívá v současné době několik výrobních a obchodních firem. Jedná se o jedinou bezcelní zónu v České republice, která má montážní, skladovací i výrobní zázemí.

Po vykoupení pozemků začalo město Pardubice a společnost CzechInvest tuto ve své době největší průmyslovou zónu v republice (greenfield) nabízet zahraničním investorům. V roce 1998 se započalo s projektováním veškerých inženýrských sítí.

Celá lokalita průmyslové zóny je dnes zainvestována v dostatečné kapacitě. Pozemky tak mohou být napojeny na veškeré inženýrské sítě, dokončena je rovněž páteřní příjezdová komunikace, chodníky a cyklistická stezka. Až do průmyslové zóny je přivedena městská hromadná doprava a v roce 2001 byla dokončena i protipovodňová ochrana celého území.

Výhodou pro budoucí investory je možnost rozšíření bezcelního režimu na další pozemky o rozloze až 34 hektarů (současná rozloha průmyslové zóny je 75 ha) a blízkost mezinárodního letiště se smíšeným provozem. Civilní letiště provozuje společnost East Bohemia Airport, která již nyní odbavuje značné množství civilních, nákladních (cargo), ale i charterových letů. Provoz na letišti několik roků po sobě neustále vzrůstá.

Prvním úspěšným projektem byla investice společnosti Matsushita Communication Industrial Czech. Tato společnost už v roce 2000 projevila zájem o investici v průmyslové zóně Pardubice. Město Pardubice uspělo v soutěži s dalšími průmyslovými zónami v Polsku, Maďarsku, Německu i v České republice a dne 14. 12. 2001 byla podepsána smlouva mezi společností Matsushita a městem Pardubice o prodeji pozemků.

Výstavba nového výrobního závodu společnosti Panasonic začala již v polovině roku 2001 na pozemcích o celkové rozloze 14 ha. Výroba mobilních telefonů a autorádií pod značkou Panasonic pak byla zahájena v dubnu roku 2002. Tato továrna by v budoucnu měla být největším závodem společnosti Matsushita Communication Industry mimo území Japonska. Sekce mobilních telefonů byla v roce 2006 zrušena. Nyní továrna zaměstnává přes 1200 lidí.

V roce 2001 zahájilo město Pardubice jednání hned se dvěma dalšími investory. Tím prvním je lucemburská společnost Ronal, druhým pak japonská společnost Toyoda Koki (nyní JTEKT). Oba zastupují automobilový průmysl. Dalším investorem zde působícím je japonská společnost Kyb Manufacturing Czech, s.r.o., rovněž reprezentující automobilový průmysl. Celkový momentální potenciál průmyslové zóny je cca 3000 pracovních míst.

Technopark:

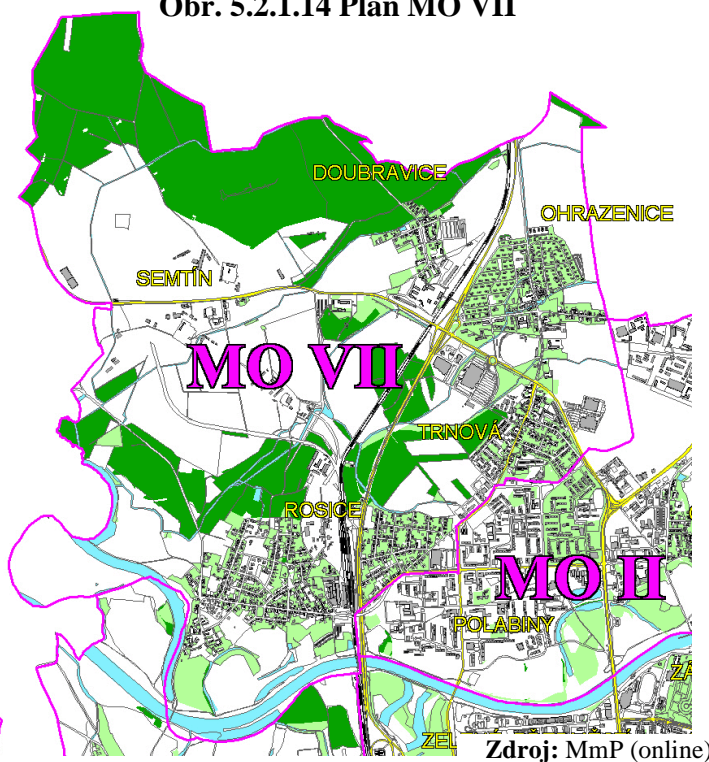
V průmyslové zóně Staré Čívce v Pardubicích je v současné době ve výstavbě rozsáhlý moderní technologický park. TechnoPark Pardubice (TPP), je společným projektem Pardubického kraje, Univerzity Pardubice, Free Zone Pardubice a manažerské společnosti TechnoPark Management, která zajišťuje nejen přípravné fáze projektu, ale zejména dlouhodobé strategické řízení podnikatelského záměru.

Myšlenka TechnoParku Pardubice vznikla jako rozvojový projekt společnosti Free Zone Pardubice. V roce 2004 vytvořil Pardubický kraj s Univerzitou Pardubice a společností Free Zone Pardubice, společný projekt, který se v dalších letech stal nositelem celého záměru. V roce 2006 bylo vydáno územní rozhodnutí k výstavbě v lokalitě Městské průmyslové zóny ve Starých Čivcích a bylo požádáno o dotace z fondu Prosperita Operačního programu průmysl a podnikání při ministerstvu průmyslu ČR. Celkový záměr projektu je v rozsahu přes 600 mil. korun. Projekt bude v případě úspěchu první etapy realizován v dalších fázích, pravděpodobně až do roku 2013.

MĚSTSKÝ OBVOD PARDUBICE VII:

Rozkládá se v SZ části města na ploše 1 168 ha, počet obyvatel k 31. 12. 2006 činil 5 859. Tvoří jej katastrální území Doubravice, Ohrazenice, Rosice, Semtín a Trnová. Z hlediska dopravní obslužnosti je důležitá železniční trať Pardubice - Hradec Králové - Liberec a silnice č. I/37 Pardubice - Hradec Králové. Na rozvoj periferních částí obvodu mělo dříve negativní vliv umístění části průmyslového komplexu Synthesia v místní části Semtín.

Obr. 5.2.1.14 Plán MO VII



V dnešní době se tento vliv podařilo díky moderním technologiím zčásti eliminovat a periferní oblasti díky tomu zažívají nový rozvoj rezidenční funkce. Z plánu je vyzorovatelné, že místní část Trnová je blíže kompaktnímu městu a ostatní části se dají označit za suburbánní. Důležitější pro MO VII než funkce rezidenční je funkce obslužná (je zde největší koncentrace velkoplošných maloobchodních jednotek ve městě) a stále ještě funkce výrobní (Synthesia).

Tab. 5.2.1.8 Vývoj počtu obyvatel v MO Pardubice VII

Rok	Počet obyvatel					
	Pardubice VII	Doubravice	Ohrazenice	Rosice	Trnová	Semtín
1991	5 505	264	1 945	1 831	1 463	2
2001	5 298	265	1 881	1 866	1 286	-
2006 (k 31.12.)	5 859	267	2 336	1 966	1 290	-
Změna 1991/2006	+6,4 % (proti r. 2001 +10,6 %)	+1,1 %	+20,1 %	+7,4 %	-11,7 %	-100%

Zdroj dat: ČSÚ

I tato část města podobně jako předchozí je charakteristická jedním z nejvyšších přírůstků obyvatelstva v rámci města. Současný počet obyvatel je dokonce nejvyšší za dobu provádění SLDB (od roku 1869). Fakt, že tomu tak je hledejme především, jak již bylo uvedeno výše, zlepšení kvality životního prostředí a tím pádem zlukrativnění těchto městských lokalit. Nejen z plánu, ale i z uvedené tabulky můžeme vyčíst jistou rozdílnost mezi jednotlivými místními částmi MO VII. Zatímco m. č. Trnová je těsnými vazbami spojena s kompaktním městem a vykazuje tedy stejné depopulační tendence jako střed města (podobný případ jako m. č. Pardubičky v MO IV), ostatní části obvodu zažívají v posledních letech značný příliv nových rezidentů a to především Ohrazenice, které jsou charakteristické asi nejlepší občanskou vybaveností a dostupností centra města prostředky MHD z místních částí obvodu a zároveň dostatečně periferní polohou, což v sobě kloubí všechna pozitiva, která jsou v dnešní době vyžadována v souvislosti s bydlením.

Bytová výstavba:

Jednou z důležitých oblastí, nejen místního charakteru, je podíl městského obvodu na řešení bytové politiky. S tím souvisí nejen využití a zastavění dlouhodobě ladem ležících pozemků, ale i další rozvoj městského obvodu, především z pohledu místní populace a zvyšování počtu obyvatel. V posledním období v rámci městského obvodu vznikla řada satelitů rodinných domů. Bytová vybavenost v rámci obvodu se výrazně zvýšila, což potvrzuje i vzrůstající počet místních obyvatel. Jsou známy záměry další rozsáhlé výstavby především v místní části Trnová (snaha zvrátit nepříznivou demografickou bilanci), ale i v ostatních částech městského obvodu.

Rozvojové lokality s významnou kapacitou navrhovaných bytů (podle Územního plánu města Pardubice:

a, v bytových domech

Kréta – Trnová	207 bj.⁵
----------------	----------------------------

b, v rodinných domech

Ohrazenice – východní okraj	139 bj.
Kréta	100 bj.

Komerční suburbanizace:

Oblast MO VII byla jednou z prvních ve městě, která byla zasažena výstavbou velkoplošných maloobchodních jednotek. Dělo se tak od 2. poloviny 90. let. Po roce 2000 byly tyto doplněny přístavbami a stala se z nich obchodní centra. Přestože jsou všechna tato centra velmi dobře obsluhována prostředky MHD, následoval nedlouho po dostavění těchto obchodních center skokový nárůst dopravy. Ten měl za následek (podle Radnice MO VII), že odborná studie zpracovávaná jako součást územního řízení, týkající se vlivu těchto staveb na životní prostředí (EIA), neodpovídá fungování těchto obchodních center ve skutečnosti. Například hluk jednoznačně převyšuje limitní hranice hygienických norem a dochází tak prokazatelně k zatěžování místních obyvatel důsledky, které přímo souvisí s fungováním těchto hypermarketů. Tento fakt by se dal chápat jako jistý projev negativních důsledků suburbanizace, tedy urban sprawl.

MĚSTSKÝ OBVOD PARDUBICE VIII- Hostovice:

Tab. 5.2.1.9 Vývoj počtu obyvatel a věkové struktury v obci Hostovice (MO Pardubice VIII)

Rok	Počet obyvatel		
	Počet obyvatel	Ve věku 0-14	Ve věku 65+
1991	203	21,7 %	19,5 %
2001	221	19,9 %	14,9 %
2006 (k 31.12.)	243	21 %	9 %

Zdroj: ČSÚ

Pro úplnost ještě uvádím MO VIII. Hostovice, bývalá obec sousedící s městským obvodem Pardubice IV na jihovýchodním výběžku města Pardubic, zanikla k 19. 10. 2006 a k prvnímu dni voleb do obecních zastupitelstev, tzn. k 20. 10. 2006, se stala součástí města jako

⁵ Podle ORS MmP je v současné době realizována v tomto místě výstavba 485 b.j.

městský obvod Pardubice VIII. K 31. 12. 2006 zde žilo 243 obyvatel na ploše 495 ha. Jedná se o první integraci obce do města po roce 1989.

Na základě výše uvedené tabulky můžeme dostat odpověď na otázku, proč město usilovalo, aby byla obec integrována do města. Stávala se totiž migračním cílem mladých lidí s dětmi z města, což nám dokazuje výrazná proměna věkové struktury, zejména tedy v produktivním věku. Podíl osob v předproduktivním věku doznal sice drobného úbytku proti roku 1991, avšak proti roku 2001 se zde jedná o přírůstek.

Bytová výstavba v době před integrací obce (2001-2006) je zanedbatelná. V tomto období vznikly na území obce pouze 2 nové bytové jednotky v rodinných domech. Z toho je vyplývající, že nově příchozí obyvatelé se spíše stěhují do původní zástavby. Zvýšení stavebního ruchu se dá očekávat po vstoupení obce do města.

c, Výhled do budoucnosti

Program oživení středu města:

Území středu města je předmětem integrovaného plánu, který bude podáván do Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod do oblasti podpory 2.1 – Rozvoj regionálních center. Zaměření Integrovaného plánu rozvoje města (IPRM) je tedy definováno zónově (geograficky vymezené území) a IPRM bude zaměřen na celkový rozvoj a revitalizaci území tak, aby došlo ke zvýšení jeho atraktivity, k lepšímu propojení dopravních cest, k řešení dopravy v klidu a k vytvoření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu a kulturních aktivit.

Řešené území je vymezeno následovně: **Obr. 5.2.1.15 Vymezení území IPRM- střed města**

Hranice území tvoří ulice Sladkovského, křižovatka se Sukovou třídou, areál letního stadionu, Tyršovy sady, břeh Labe za Tyršovými sady za soutok Labe a Chrudimky (park na soutoku), břeh Chrudimky až k parku u Matičního jezera a parku Vinice za železniční trať, Plavecký areál, podchod na Karlovinu, sídliště Karlovina, Jindřišská ulice, Pasáž a Třída Míru.



V tomto území lze realizovat celou řadu projektů – např.:

- Tyršovy sady – parkové úpravy, úprava na pořádání různých aktivit, festivalů
- Revitalizace parku na soutoku Labe a Chrudimky a jeho propojení do prostoru k zámku a Tyršovými sadům lávkou pro pěší a cyklisty
- Revitalizace parku a okolí Matičního jezera na břehu Chrudimky
- Revitalizace prostranství před Plaveckým areálem vč. parkování
- Rekonstrukce podchodu na sídliště Karlovina
- Příhrádek, Pernštýnské náměstí – projekty v oblasti kultury, cestovního ruchu apod.
- Zelená brána – rekonstrukce, oprava
- Propojení Třídy míru a Pernštýnského náměstí – zlepšení pěšího spojení
- Třída míru – vymístění MHD, Pěší zóna, místo pro realizaci kulturních akcí apod.
- Úprava zastávek MHD (zakapacitnění v souvislosti s vymístěním MHD z Třídy Míru) na náměstí Republiky v souvislosti s výše uvedeným
- Parkování (Doprava v klidu) na náměstí Republiky
- Dořešení cyklistických stezek v centru a podpora cyklistického spojení Třídy míru a Historického centra Ulice na Hrádku – zeleň, parkování
- Okolí Sukovy třídy – zeleň parkování
- Hřiště a sportoviště – výstavba nových, rekonstrukce stávajících, klubovny a zázemí pro volnočasové a mimoškolní aktivity,
- parkové úpravy, specifické úpravy pro pěší a cyklisty

Suburbánní lokality s komerčním potenciálem (podle MmP [online]):

AREÁL PRŮMYSLOVÉHO PARKU:

Leží u obce Černá za Bory na ploše o rozloze cca 30ha. Veškeré sítě jsou přímo v areálu, včetně možnosti napojení na železniční vlečku. Celá lokalita je podle územního plánu určena pro lehkou průmyslovou výrobu a logistiku. Nabízí se zde možnost pozemků jak typu greenfield, tak brownfield.

Obr. 5.2.1.16 Areál průmyslového parku



Zdroj: MmP (online)

AREÁL POPKOVICE:

Lokalita se nachází přibližně 4 kilometry od centra města. Leží v katastru obce Popkovice na státní silnici I/2 vedoucí do Kolína a Prahy. Pozemek je vzdálen 1 km od mezinárodního letiště. Veškeré sítě jsou v těsné blízkosti pozemku. Město Pardubice v současné době vlastní všech 5 hektarů pozemků a jeho územní plán počítá s využitím pro lehkou průmyslovou výrobu.

Obr. 5.2.1.17 Areál Popkovice



Zdroj:MmP (online)

LETIŠTĚ:

V současné době se hledá strategický partner, developer či investor pro vybudování nového terminálu a zvýšení kapacit odbavovací haly. Tato skutečnost není však některými obyvateli obcí a místních částí MO VI (Popkovice, Staré Čívce) v jeho bezprostřední blízkosti přijímána s pochopením. Pokud do tohoto vložím vlastní názor, domnívám se, že obavy těchto obyvatel jsou

Obr. 5.2.1.18 Odbavovací hala letiště



Zdroj:MmP (online)

zbytečné, jelikož zvýšení počtu komerčních letů, by pravděpodobně muselo nutně vést ke snížení využívání letiště pro vojenské účely, které představují z hlediska zátěže okolí hlukem zdaleka největší problém. Pro další rozvoj města by vstup investora do letiště mohl znamenat výrazný posun vpřed.

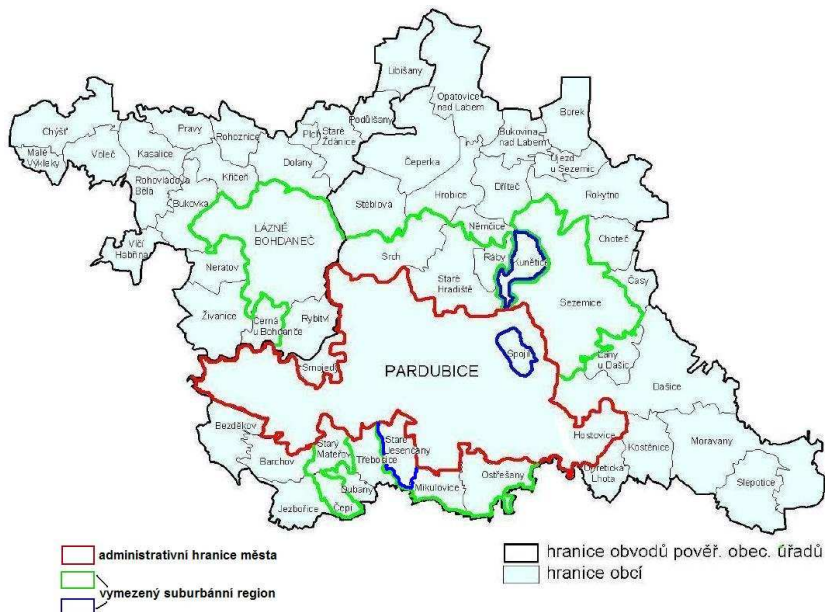
SYNTHESIA SEMTÍN:

Areál společnosti Synthesia, a.s. se rozkládá 6 km severozápadně od Pardubic na ploše cca 7,1 km². V areálu působí více než 50 externích firem, jedná se o firmy zajišťující služby pro společnost Synthesia, firmy s vlastní chemickou i jinou výrobou a obchodem. Celá lokalita je podle územního plánu určena pro lehkou průmyslovou výrobu a logistiku. Nabízí se zde možnost pozemků jak typu greenfield, tak brownfield, a to určené pro prodej i nájem.

5.2.2 Městské zázemí

Suburbanizační procesy není pochopitelně možné vsadit do určitých hranic, proto je potřebné vymezit širší region, který je ovlivněn vlastním městem. Takový region, který by měl postihnout území ovlivňované vlastním městem, jsem se rozhodl vymezit na základě dojížděky za prací do centra dojížděky (města Pardubice) z SLDB 2001, přičemž jsem vymezil obce, z nichž dojíždí alespoň 20 % obyvatel do zaměstnání do Pardubic (případně více než 25 % obyvatel do zaměstnání a škol) a tyto obce se podílí na celkové dojížděce do zaměstnání do Pardubic alespoň 0,5 % (případně tuto podmínku nespĺňují z důvodu jejich malé velikosti, avšak jsou prokazatelně prostřednictvím úzkých vazeb ve spojení s městem- viz modrá barva v mapě). Takto vymezený region vykazuje jistá specifika vyplývající z polohy města Pardubice. Je ovlivněn především malou vzdáleností měst Chrudim na jihu a Hradec Králové na severu, dále pak Přelouč na západě a měst Dašice a Holice na východě. I proto nenarůstá do příliš velkých rozměrů- území takto vymezené oblasti je jen o málo větší (9 594 ha) než území města (8 266ha) a počet obyvatel na něm žijících je zhruba 15 200. Zahrnuje 14 obcí, z toho 2 města (Lázně Bohdaneč a Sezemice). V této kapitole bych se pokusil na vzorku několika obcí v zázemí města Pardubice ilustrovat procesy v něm probíhající.

Obr. 5.2.2.1 Vymezení suburbánního regionu



Zdroj podkladu: ČSÚ (upraveno)

Tab. 5.2.2.1 Vymezení suburbánního regionu na základě dojížd'ky do zaměstnání

Obec	počet obyvatel (2001)	vyjíždějící do zaměstnání do Pardubic
Čepí	410	26,5 %
Lázně Bohdaneč	3 096	22,3 %
Mikulovice	796	25,5 %
Ostřešany	878	27,2 %
Ráby	551	20,3 %
Rybitví	1 319	25,9 %
Sezemice	3 007	23,5 %
Srch	912	25,2 %
Srnojedy	278	31,1 %
St. Hradiště	1 170	25,9 %
St. Mateřov	322	27,0 %

Zdroj dat: ČSÚ

Bytová výstavba v zázemí města:

Na sledovaném území bylo za roky 2001-2006 postaveno celkem 614 b.j. , v administrativních hranicích města Pardubice to bylo za stejné období 1 435 b.j. Poměr město (v administrativních hranicích) a jeho zázemí činí tak 70 % : 30 %, přičemž, jak je uvedeno v předchozí kapitole, většina nové bytové výstavby je realizována v periferních oblastech města. Z toho vyplývá, že se žádné rozsáhlé sídelní lokality typické pro urban sprawl v příměstské zóně města Pardubice nenachází. Ani do budoucna se nedá očekávat, že by suburbánní zóna výrazně převyšovala dynamiku na okrajích a uvnitř kompaktního města.

Tab. 5.2.2.2 Bytová výstavba v příměstské zóně

Obec	Počet nových b.j. (období 2001-2006)
Čepí	20
Lázně Bohdaneč	102
Mikulovice	35
Kunědice	1
Ostřešany	22
Ráby	11
Rybitví	5
Sezemice	112
Spojil	44
Srch	59
Srnojedy	119
St. Hradiště	33
St. Jesenčany	13
St. Mateřov	38
CELKEM	614
Pardubice	1 435

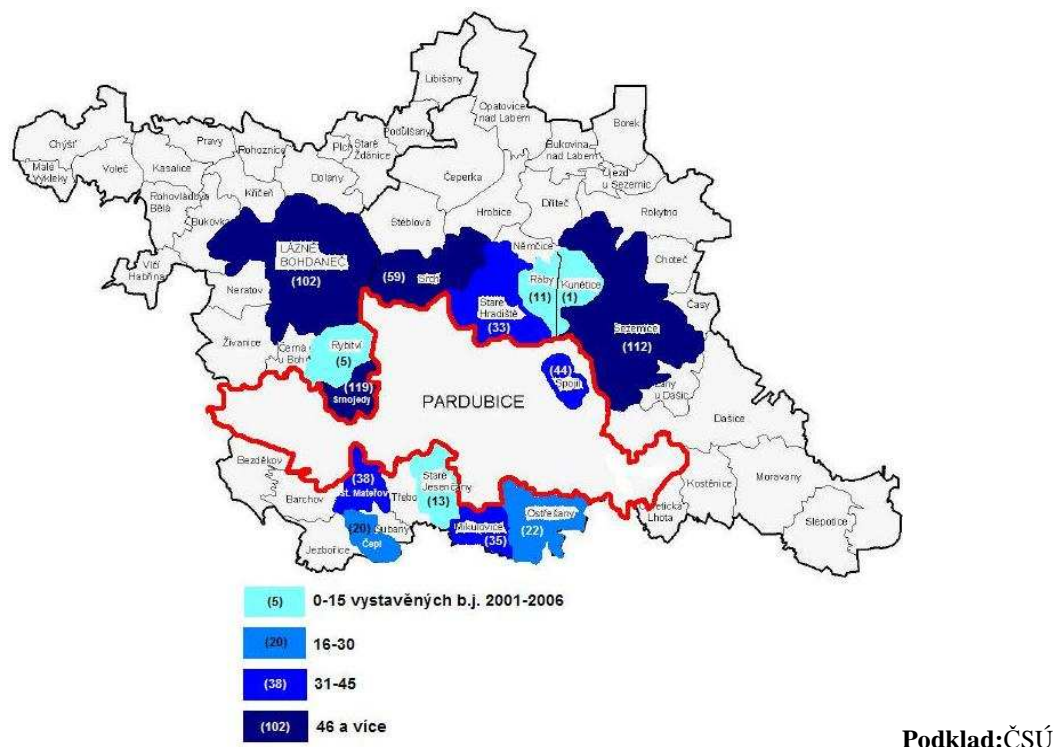
Zdroj dat: ČSÚ

Obr. 5.2.2.2
Výstavba v Obci
Srnojedy



Zdroj: Obec Srnojedy

Obr. 5.2.2.3 Bytová výstavba v příměstské zóně



Podklad: ČSÚ

Nejvýrazněji se nová výstavba projevila v obci Smojedy. Výstavba 92 rodinných domů byla zahájena v r. 1999 a dokončena v průběhu r. 2002 a obci se na ní podařilo získat státní dotaci ve výši 34 mil. Kč. Celkový objem výstavby se vyšplhal na 155 mil. Kč. Z této částky představuje 26 mil. Kč hypotéka obce, kterou poskytla budoucím vlastníkům. Mimo této ucelené výstavby přibylo v obci přibližně dalších 30 rodinných domů, které si zde stavěli občané individuálně. Obec v roce 2006 otevřela novou lokalitu pro individuální výstavbu rodinných domů, která je určena k výstavbě 59 RD. Dále zde soukromá firma realizuje výstavbu 7 rodinných domů.

Dalším významnou suburbánní lokalitou z hlediska rozvoje v posledních letech je město Sezemice. Město Sezemice (podle ÚP města Sezemice) se rozvíjí v dlouhodobém horizontu jako satelitní samostatný útvar k městu Pardubice s preferencí obytné funkce s důrazem na rozvolněné formy rodinného bydlení. Dlouhodobý vývoj od samostatných obcí okolo města k správnímu celku Sezemice pokračuje dalším prorůstáním funkcí a doplňováním zástavby. Lze předpokládat, že postupně dojde k urbanizaci celého správního území mezi centrální částí Sezemice směrem k lesu Dubina a propojením Pardubic a Sezemice. Podle územního plánu města Sezemice je

v současné době navrhováno celkem 10 lokalit v hranicích města určených k nové bytové výstavbě venkovského typu. Jejich celková kapacita je 176 nových RD. Největší část připadá na území s plánovanou změnou funkčního využití ze zahrad a dále na nová zastavitelná území a rozšíření stávajících zastavitelných území.

Třetí nevýznamnější lokalitou z hlediska bytové výstavby v zázemí města Pardubice je město Lázně Bohdaneč. Rozvoj residenční funkce zažil v tomto případě největší rozkvět po roce 1989. Mezi SLDB 1991 a 2001 přibylo ve městě 319 nových bytových jednotek, což představovalo nárůst o 41,5 % - hlavní podíl na tom měla rozsáhlá rekonstrukce bytových domů po Sovětské armádě, a to v lokalitě Na Lužci, kde na místo kasáren vznikly nové byty pro nové obyvatele města Lázně Bohdaneč. I díky tomu došlo k poměrně výraznému navýšení počtu obyvatel ve městě, které se zejména pro obyvatele Pardubic stalo ideální suburbánní lokalitou. Počet domů v souvislosti s masívní bytovou výstavbou i nadále stoupá. Nové, především rodinné, ale i bytové domy jsou stavěny zejména v urbanistických obvodech, které vznikají na okrajích města. I Lázně Bohdaneč začínají však být postiženy mírným stárnutím populace (viz. 5.2.2.4).

Tab. 5.2.2.3 Vývoj počtu obyvatel v zázemí města Pardubice v letech 1991-2006

Obec	Počet obyvatel	Počet obyvatel	Počet obyvatel	Rozdíl
	1991	2001	(31. 12. 2006)	1991/2006
Čepí	404	410	391	- 3,2 %
Kunětice	224	254	262	+17 %
Lázně Bohdaneč	2 279	3 096	3 277	+43,8 %
Mikulovice	720	796	881	+22,4 %
Ostřešany	850	878	936	+10,1 %
Ráby	515	551	589	+14,4 %
Rybitví	1 405	1 319	1 396	- 0,6 %
Sezemice	2 742	3 007	3 328	+21,4 %
Spojil	235	258	356	+51,5 %
Srch	804	912	1 124	+39,8 %
Srnojedy	227	278	617	+272 %
St. Hradiště	1 097	1 170	1 301	+18,6 %
St. Jesenčany	252	240	243	- 3,6 %
St. Mateřov	334	322	427	+27,8 %
Celkem zázemí	11 449	13 491	15 128	+ 35,7 %
Pardubice	94 407	90 171	88 559	- 6,2 %
CELKEM	105 856	103 662	103 687	- 2 %

Zdroj dat: ČSÚ

Na zvyšování počtu obyvatel můžeme dokumentovat rozvoj městského zázemí Pardubic po roce 1989 (v některých případech až od konce 90. let- obec Srnojedy). Zatímco město ve sledovaném období ztratilo více než 6 % obyvatel, v jeho příměstské části došlo k nárůstu o téměř 36 %. Celý takto vymezený region (včetně města) ztratil od roku 1991 do roku 2001 přibližně 2 % obyvatel, mezi lety 2001 a 2006 se tento pokles zastavil, dochází však k většímu soustředění obyvatelstva do obcí s dobrou dostupností města, avšak v jeho zázemí (především města Lázně Bohdaneč a Sezemice a obce dezintegrované z města Pardubice po roce 1989, ale tudíž, s vazbami na město- enkláva obce Spojil a obec Srnojedy). Nevýrazný pokles počtu obyvatel nastal pouze ve 3 obcích zázemí- obec Čepí, zejména kvůli horší dostupnosti města, obec Rybitví (zde se však od roku 2001 dochází již k zvyšování počtu obyvatel) a podobný případ- obec Staré Jesenčany.

Tab. 5.2.2.4 Věková struktura v zázemí města Pardubice v letech 2001 a 2006

Obec	2001			2006		
	Obyvatelstvo 0-14 let	Obyvatelstvo 65+ let	Index stáří	Obyvatelstvo 0-14 let	Obyvatelstvo 65+ let	Index stáří
Čepí	18,0 %	11,2 %	62,2	17,9 %	9,5 %	52,9
Kuněčice	16,6 %	16,5 %	95,2	15,3 %	12,6 %	82,5
Lázně Bohdaneč	20,3 %	11,8 %	57,9	17,8 %	12,7 %	71,5
Mikulovice	15,0 %	13,8 %	92,4	15,7 %	13,4 %	85,5
Ostřešany	16,1 %	14,6 %	90,8	16,1 %	14,4 %	89,4
Ráby	12,2 %	11,1 %	91,0	11,9 %	12,7 %	107,1
Rybitví	15,4 %	18,1 %	117,7	14,3 %	17,1 %	119,6
Sezemice	17,4 %	14,5 %	83,2	17,0 %	13,3 %	78,0
Spojil	19,4 %	14,0 %	72,0	17,4 %	14,5 %	77,4
Srch	15,9 %	14,1 %	88,9	16,7 %	11,3 %	67,6
Srnojedy	16,5 %	12,6 %	76,1	22,7 %	4,7 %	20,7
St. Hradiště	15,9 %	11,8 %	74,2	14,9 %	12,6 %	84,5
St. Jesenčany	11,7 %	17,9 %	153,6	16,9 %	17,3 %	102,4
St. Mateřov	14,3 %	18,0 %	134,9	18,5 %	12,9 %	69,6
průměr	16,05 %	14,3 %	92,15	16,65 %	12,8 %	79,2
Pardubice	14,0 %	15,5 %	109,2	12,9 %	16,8 %	131,9

Zdroj dat: ČSÚ

Celorepublikový trend stárnutí populace se projevuje i ve městě Pardubice. V jeho zázemí se však s tímto procesem neseťkáváme. Migrace mladých rodin s dětmi, jež směřuje právě do městského zázemí, působí zcela opačným efektem, tj. dochází ke značnému snížení podílu osob v poproduktivním věku, zatímco přibývá osob ve věku produktivním a osob ve věku předproduktivním. Nejlépe pozorovatelný je tento fakt na obci Srnojedy s indexem stáří 20,7, který je nejnižší nejen ve sledovaném území, ale i v celém okrese Pardubice. V kategorii 0-14 let není však nárůst nijak markantní, což je způsobeno do jisté míry všeobecně nižším počtem narozených dětí, ale na rozdíl od města se zde podíl nesnižuje.

Pakliže bychom shrnuli údaje z tabulek 5.2.2.2 až 5.2.2.4, vidíme, že obce ve sledované příměstské zóně podporující bytovou výstavbu a vytvářející celkově kvalitní podmínky pro nové rezidenty úspěšně bojují s depopulačními tendencemi. Na druhé straně, obce s horší dopravní dostupností, případně s horším životním prostředím, nejsou pro výstavbu dostatečně lukrativní a nadále trpí depopulací.

5.2.3 Terénní průzkum suburbánních oblastí

Jako doplněk kapitoly týkající se procesů suburbanizace byl proveden terénní průzkum prostřednictvím dotazníkového šetření oslovující jednak nové rezidenty příměstské zóny (v periferních městských částech i obcích vymezených výše uvedenou mapou) a také starosty těchto lokalit.

První část výzkumu byla provedena na vzorku 30 rodin, vybraných tak, aby bylo přibližně pokryto celé sledované území. Dotazníky⁶ byly koncipovány jednoduše a účelně, aby obyvatelé neodrazovalo jejich vyplnění, ale zároveň, aby měly dostatečnou vypovídající hodnotu. Polovina z těchto dotazníků byla vyplněna přímo náhodně zvolenými obyvateli, druhá polovina byla cíleně rozeslána v elektronické podobě zvoleným obyvatelům.

Vyhodnocení průzkumu:

Otázka č. 1: Uveďte místo pobytu před přistěhováním do stávající lokality

Respondentům v této otázce byly na výběr dány 3 možnosti a to: Pardubice, okolí Pardubic (venkov) a jiné. Rozumělo se přistěhování do dané lokality v posledních 10 letech. Přibližně 80 % dotazovaných uvedlo jako místo předchozího pobytu město Pardubice, což svědčí o dominantním podílu suburbanizace na rozvoji těchto oblastí. O zbylou část se podělily rovným

⁶ vzor dotazníku bude uveden v přílohách

dílem zbývající 2 možnosti (přistěhování z venkova do podobného prostředí, avšak s lepšími vazbami na město a možnost přistěhování z jiné části republiky).

Otázka č. 2: Uveďte důvod přestěhování do příměstské lokality

Jako hlavním důvodem přestěhování do suburbánní zóny byly uváděny různé varianty bytových důvodů (výstavba RD, klidnější bydlení, výměna bytu aj.), což všeobecně potvrzuje teoretické poznatky o suburbanizaci. Pouze ve 2 případech byl uveden jiný důvod, a to přivdání a rozvod.

Otázka č. 3: Spokojenost s prostředím lokality

Je zřejmé, že na tuto otázku převažovaly pozitivnější odpovědi ve škále nabízených (výborné, velmi dobré, dobré, špatné), což de facto souvisí s otázkou předchozí. Několik respondentů uvedlo možnost *dobré*, což se mohlo vyskytnout buď u obyvatel bydlících v lokalitě delší dobu, ze kterých „opadlo“ prvotní nadšení, případně u obyvatel, kteří byly k této skutečnosti více donuceni okolnostmi než naprosto svobodnou volbou dané lokality.

Otázka č. 4: Spokojenost s občanskou vybaveností lokality

Zde byly na výběr dány 3 možnosti (ano, částečně, ne), a nadpoloviční většina dotazovaných inklinovala ke střední odpovědi (přibližně 60 %) a zbytek uvedl možnost ano. Do velké míry je to dáno rozdílností suburbánních lokalit- většina kladných odpovědí pocházela z okrajových oblastí města, které mohou nabízet lepší kvalitu služeb než obce v zázemí.

Otázky č. 5 a 6: Spokojenost s dostupností centra města/zaměstnání

K zodpovězení byly dány 2 možné varianty (automobil, prostředky hromadné dopravy a opět 3 možnosti- ano, částečně, ne). Pochopitelně se ukázalo, že ve všech případech, kde byla tato otázka zodpovězena (u několika případů otázka nebyla částečně zodpovězena, jelikož respondent nevlastní automobil), je spokojenost s dostupností centra města a místa zaměstnání automobilem úplná. Hůře dopadla hromadná doprava, kde se respondenti rozdělili ve svých názorech přibližně na třetiny, přičemž horších výsledků dosáhla možnost dostupnosti zaměstnání. Opět to můžeme připsat rozdílnosti lokalit a výhodě městských periferních oblastí, co se týká spojení města prostředky hromadné dopravy osob.

Otázka č. 7: Vztahy s původními obyvateli

I tato otázka rozdělovala respondenty přibližně na čtvrtiny. Z nabízených možností (výborné, velmi dobré, dobré, špatné, žádné) nepatrně převažovala nad ostatními možnost *žádné* (*nestýkáme se*) a to především u obyvatel žijících v dané lokalitě krátce. Možnosti *výborné, velmi*

dobré a dobré byly přibližně v rovnováze a případ špatných vztahů s původními rezidenty se v průzkumu neobjevil.

Otázka č. 8: Možnost podílet se na rozhodnutích v obci/městském obvodu

Pouze 2 možnosti odpovědi byly dány v předposlední otázce. Pro možnost *ano* se vyslovil přibližně 60 % oslovených obyvatel, což svědčí o dobré komunikaci mezi nově příchozími a čelními představiteli těchto obcí. Zbývajících cca 40 % buď možnost podílet se na rozhodnutích v obci/městském obvodu nemá, nebo se na nich podílet nechce.

Otázka č. 9: 3 výhody a 3 nevýhody bydlení v dané lokalitě

Poslední otázka byla koncipována jako shrnující a byl v ní dán prostor pro vlastní vyjádření, čehož většina respondentů využila. Všichni, kteří tuto otázku zodpověděli, se na výhodách prakticky shodli a jejich odpovědi de facto kopírují všeobecně uváděné výhody bydlení v suburbii. Nejčastěji uváděnou výhodou byl klid, příroda, samostatné bydlení atp. Pouze několik respondentů uvedlo ještě jiné výhody (dostupnost centra města, dobrá občanská vybavenost aj.). Naopak právě občanská vybavenost se stala nejkritizovanější oblastí, dále se mezi nevýhodami objevovala nutnost dojíždění (lékař, zájmové kroužky pro děti, kultura aj.), nedostatek pracovních příležitostí v místě bydliště a také nevýhody spojené s určitou lokalitou (blízkost letiště, frekventovaná hlavní silnice aj.).

Druhou částí výzkumu byly dotazy (dotazníky⁷) směřované vybraným představitelům obcí v suburbánním regionu města (starostové, místostarostové). Dotazníky byly vytvořeny částečně podle vzoru použitého v grantovém projektu "*Vývoj sociálně-prostorové struktury v Pražském městském regionu*" Grantové agentury University Karlovy č.179/2000/B GEO/PřF, avšak ve zjednodušené podobě. Týkaly se tedy převážně vztahů původních obyvatel s nově příchozími a změně života v obci. Dotazníky byly rozeslány v elektronické podobě, případně byli představitelé obcí požádáni o schůzku. Celkový počet dotazovaných byl 11, počet získaných odpovědí 3. Bohužel počet odpovědí tak nebyl dostatečný, proto nelze tento výzkum považovat za dostatečně relevantní. Pokud i přesto chceme v těchto odpovědích vysledovat nějaké shodné rysy, shledáváme, že vztahy mezi starousedlíky jsou vesměs dobré, příležitostně dochází k jejich spolupráci a také k neshodám. Celkově dochází po příchodu nových rezidentů do těchto lokalit k částečným změnám v životě obce.

⁷ vzor dotazníku bude uveden v přílohách

VI. VÝHLED DO BUDOUCNOSTI

I. STRATEGICKÁ VIZE MĚSTA (podle Magistrát města Pardubice [online]):

Řídící komise navrhla strategickou vizi do roku 2010. Tato vize bude základním východiskem akčních plánů v jednotlivých kritických oblastech.

Hlavním úkolem města je změnit nepříznivý demografický vývoj v počtu obyvatel a současně změnit věkovou strukturu obyvatel města v horizontu 10 – 15 let tak, že:

- a) počet obyvatel města překročí 100 000 (tento bod byl aktualizován tak, že město bude usilovat o zvyšování počtu obyvatel bez určení konečného počtu)
- b) věkový průměr obyvatel v jednotlivých věkových kategoriích poklesne pod současné celostátní průměry

Ekonomická prosperita města bude spojena s rozvojem jak velkých tak malých a středních firem ve sféře průmyslu, obchodu a služeb. Pardubice se také budou soustředit na efektivní využití své výhodné geografické polohy, výborné dopravní dostupnosti a flexibilní pracovní síly.

6.1.1 Urbanistická koncepce:

Město Pardubice by se mělo (podle Územní plán města Pardubice) nadále rozvíjet jako harmonický celek urbanizovaných, neurbanizovaných a urbanizovatelných území na celém správním území v souladu s přírodními podmínkami a v kontinuitě stavebního vývoje.

Ke hlavním cílům v této oblasti patří, aby bylo historické jádro města chráněno jako městská památková rezervace a v jejím ochranném pásmu regulována výstavba tak, aby bylo zachováno dominantní postavení historického jádra, jeho urbanistické hodnoty a prostorová skladba.

Dalším cílem je na ose centrálního území - Třída Míru a Palackého ulice rozvíjet funkce občanské vybavenosti městského, regionálního a nadregionálního významu především v prostoru přednádraží, Masarykova náměstí a v přestavbovém území TMS Prokop. Občanskou vybavenost mimo centrální území umisťovat do dalších center vymezených při vnějším dopravním okruhu v lokalitě Fáblovka, Dubina – Hůrka a Pardubičky.

Dále je třeba pro výstavbu v nových lokalitách v zastavitelném území (Cihelna, Hůrka, Dražkovice, Fáblovka) zajistit podrobnější urbanistické řešení územně plánovací dokumentací (regulačním plánem) nebo územně plánovacím podkladem (zastavovací studií) celé lokality.

Ve stabilizovaném urbanizovaném území je důležité realizovat stavby a jejich změny jen v takovém rozsahu, aby nebyl narušen charakter okolní zástavby a její měřítko.

6.1.2 Ekonomický rozvoj:

Velcí zahraniční investoři a jejich investice na zelené louce, ale i stávajících areálech (brownfields) jsou celosvětově prokázaným přínosem pro místní ekonomiky a jako takoví si velmi pečlivě vybírají mezi navzájem si konkurujícími zeměmi a městy. Pardubice proto musí být schopny nabídnout zainvestované plochy pro podnikání i bydlení, dostatek kvalifikované pracovní síly, nadstandardní služby ve městě společně s aktivní propagací a marketingem.

Malé a střední podnikání (MSP), pokud se úspěšně rozvíjí, může vytvářet zásadní podíl nových pracovních míst a současně zvyšovat daňové příjmy města. Je proto žádoucí hledat způsoby, kterými město může MSP podpořit. Tyto způsoby mohou obsahovat jak přímé podněty zahrnující nabídku objektů a pozemků včetně kapacit informovanost o programech a službách pro podnikání, tak podněty nepřímé řešící např. kvalitu dopravy, infrastruktury či pracovní síly ve městě. Problémem ve vztahu města a podnikatelů je vždy otázka plnohodnotné reprezentace druhé strany veřejno-soukromého partnerství a nalezení a naplnění žádoucí role Krajské hospodářské komory.

6.1.3 Lidské zdroje:

Hlavní cílem je oživení bytové výstavby ve městě, zvýšení ekonomické aktivity města a změna nepříznivého demografického vývoje. Dnes město nabízí více možností pro bydlení. Jedním z nich je výstavba nových bytů na již stávajících domech se jedná o tzv. "půdní vestavby". Kromě toho město vymezuje v územním plánu lokality, jejichž pozemky se následně snaží získat do svého vlastnictví za účelem přípravy těchto lokalit pro bydlení.

Vytvoření komunitního plánu sociálních služeb je základem pro tvorbu sociální koncepce města. Na jeho základě bude město usilovat o efektivnější využívání finančních prostředků v oblasti poskytování sociálních služeb v závislosti na konkrétních potřebách jednotlivých skupin občanů.

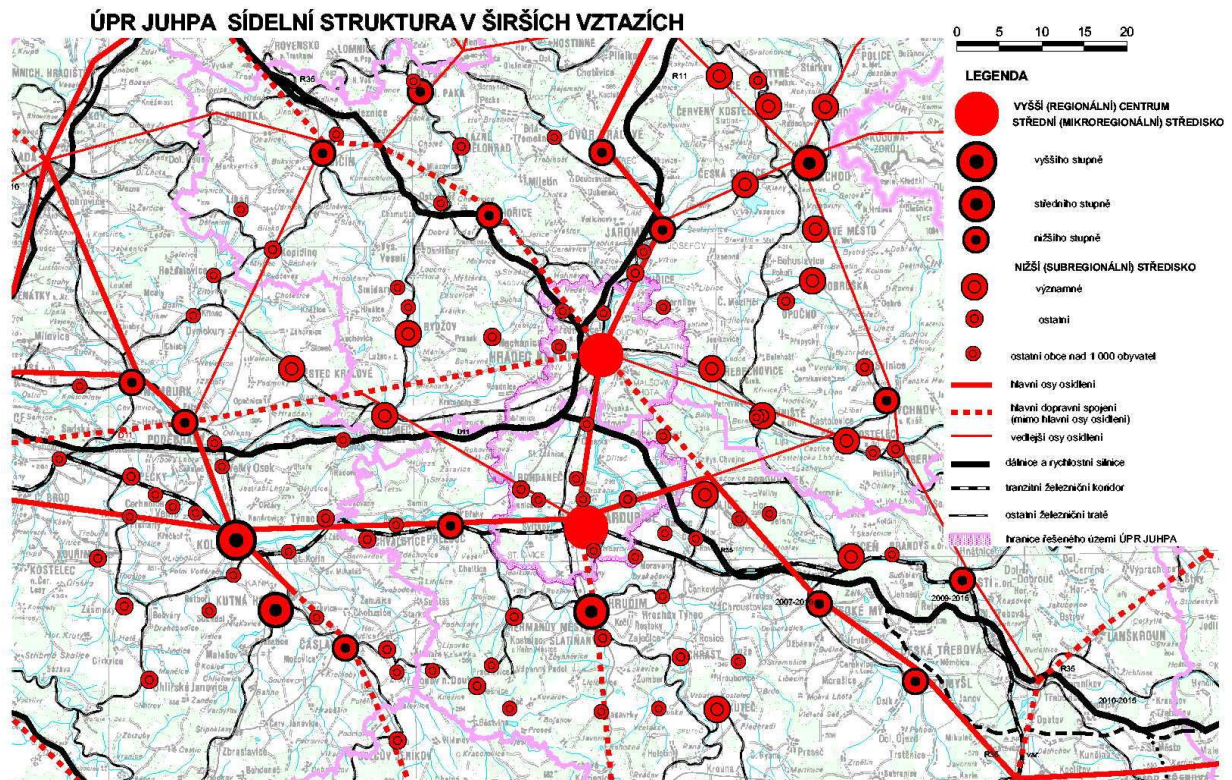
V dnešní době se viditelně mění etnická skladba obyvatelstva Pardubic včetně cizinců. Vzhledem k očekávanému vývoji bude město jednak vytvářet potřebné materiálně technické, organizační, personální a finanční podmínky, jednak využívat stávající.

6.1.4 Doprava a infrastruktura:

Dostavba dálnice D11 a napojení Pardubic na tuto dálnici, blízkost připravované rychlostní silnice R35 jako paralely dálnice D1, přeložení silnice I/37 do Hradce Králové a Chrudimi, výstavba vnějších dopravních systémů, poloha města na modernizovaném železničním koridoru, připravované splavnění Labe a multimodální logistické centrum, fungující veřejné mezinárodní letiště, výhodná geografická poloha města ve středu republiky - to jsou některé příležitosti, které by město mělo využít, aby zvýšilo svou konkurenční schopnost přilákat investory a návštěvníky. Většina výše uvedených projektů musí být řešena ve spolupráci obcí a měst širšího regionu a aktivním lobbováním u státních institucí, neboť samotné síly města nemohou stačit k realizaci rozsáhlých investičních akcí.

II. HRADECKO- PARDUBICKÁ AGLOMERACE

Obr. 6.2.1 Schéma sídelní struktury- širší vztahy



Zdroj: ÚPR JUHPA

6.2.1 Širší vztahy (podle Beránek, Körner a kol., 2003)

Vzhledem ke geografické blízkosti je možné obě krajská města považovat za hlavní regionální centrum (resp. dvojcentrum) východočeského prostoru. Vazby obou měst ke svému širšímu okolí se však výrazně nepřekrývají; ne vždy odpovídají administrativnímu rozdělení (kraje), neboť pro některá sídla v Pardubickém kraji je Hradec Králové bližším a vzhledem k uspořádání dopravních sítí i přístupnějším centrem. Tato skutečnost by mohla být základem spolupráce. Vložení nové dopravní osy západovýchodního směru (D11 a R35) v silniční dopravě bude nepochybně znamenat orientaci některých rozvojových aktivit do tohoto koridoru, resp. do jeho blízkosti. To bude společným zájmem obou měst. Severní pokračování trasy D11/R11 na hranici s Polskem již bude výrazněji ovlivňovat především hradecký subprostor.

Pro regionální vazby mají z této nadřazené sítě význam především úseky v jádrovém území Hradecko-pardubické aglomerace (dále HPA) a jejím blízkém okolí. Důležitější budou spíše silnice I. a II. třídy, neboť intenzivní spjatost k regionálním centrům již zřejmě nebudou vykazovat města Hořice, Dvůr Králové n. L., Rychnov n. K. a Vysoké Mýto.

Z mikroregionálních (středních) center lze předpokládat intenzivnější vazby u měst Jaroměř, Chrudim a Přelouč. Tyto vazby jsou dány polohou měst v hlavních urbanizovaných koridorech a možností jejich kvalitní obsluhy železniční dopravou.

Města Chrudim (24 tis. obyvv.) a téměř srostlé Slatiňany (4 tis. obyvv.) lze v podstatě považovat za jádrové území HPA. Centra Chrudimi a Pardubic jsou vzdálena méně než 10 km. V této vzdálenosti od Hradce Králové neleží žádné město, ale jen několik obcí přesahujících 1 tis. obyvatel. Populační potenciál Chrudimi je srovnatelný se souhrnem všech měst v údolí Orlice včetně Rychnova n. K. (vzdáleného od Hradce Králové více jak 30 km).

Pro regionální centra úrovně Hradce Králové a Pardubic lze předpokládat rozvoj bydlení do vzdálenosti 10 až max. 15 km. To znamená, že mimo města Lázně Bohdaneč a Sezemice, bude tento zájem orientován spíše na malá sídla. Pravděpodobně jen výjimečně bude směřovat mimo zadáním vymezené území JÚHPA (např. Býšť).

6.2.2 Územní prognóza jádrového území Hradecko – pardubické aglomerace

V polovině roku 2002 se zástupci měst Hradec Králové a Pardubice spolu s hejtmany obou krajů dohodli na potřebě pořídit územně plánovací podklad, který by se zabýval dlouhodobými možnostmi rozvoje území mezi oběma krajskými městy a rozvoj tohoto

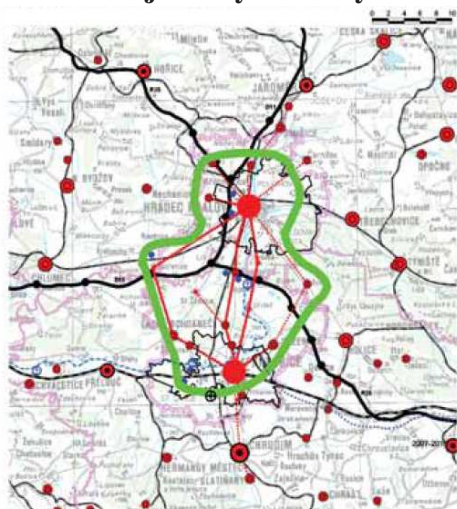
"hraničního" území koordinoval. Na tomto základě byla pořízena Územní prognóza jádrového území Hradecko – pardubické aglomerace s výhledem na 50 let. Prognóza byla zpracována nejprve ve třech/čtyřech variantách konceptu, který byl projednáván s veřejností a dotčenými orgány v polovině roku 2003, a následně na základě výsledků projednání dopracována do výsledné varianty.

Řešení územní prognózy je orientované na prohloubení spolupráce obou jádrových měst aglomerace, tj. Hradce Králové a Pardubic. Současná nižší míra zastavění mezilehlého území je do budoucna navržena k umocnění přírodního a rekreačního potenciálu tohoto území, nikoli ke stavebnímu propojování obou měst.

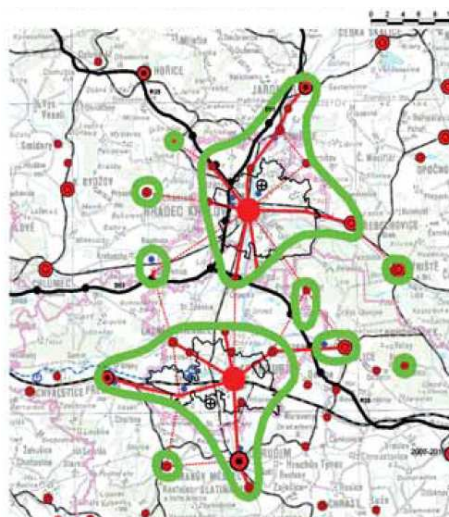
Hradecko–pardubický prostor se (podle Körner, 2004) po vzniku dvou samostatných krajů na území východních Čech ocitl v nové situaci. Pozitivní skutečností bylo, že obě statutární města i oba krajské úřady se dohodly na pořízení územní prognózy jádrového území Hradecko–pardubické aglomerace (viz výše). Organizační zabezpečení na sebe vzal po dohodě Pardubický kraj.

V územní prognóze byly testovány čtyři různé strategie možného vývoje tohoto území:

Obr. 6.2.2.1 Varianta 1 „dostředivá“
akcentovala rozvoj především v území mezi oběma jádrovými městy



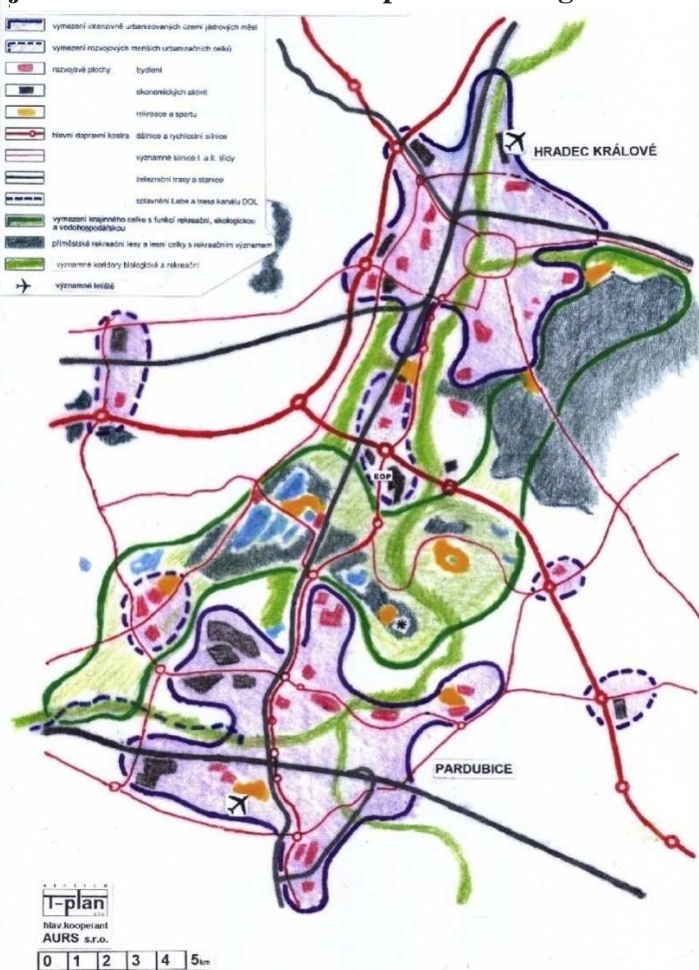
Obr. 6.2.2.2 Varianta 2 „odstředivá“
sledovala spíše rozvoj na vzdálených obvodech jádrových měst



Ačkoli přístupy jednotlivých stran se částečně lišily, zejména v průmětu schválené ÚPD měst (s horizontem 2010) do prognózního období 2030, podařilo se dosáhnout značné shody. Teoreticky významnější než vlastní řešení jádrového území zpracovaného v měřítku 1 : 25 000 (v dohodnutém vymezení) byly úvahy o širších vazbách a poloze této aglomerace. I když mottem (snad i cílem) práce bylo heslo „od konfrontace ke spolupráci“, nepovedlo se ani k dlouhodobému výhledu formulovat skutečně společný program rozvoje území, který by jednoznačně vycházel z částečně odlišných potenciálů obou sousedících krajů. Tato skutečnost je nepochybně ovlivněna soupeřením jádrových měst v minulosti (promítá se např. do realizace areálů obchodních center téměř všech řetězců u obou měst vzdálených od sebe 20 km), ale i zatím malou schopností některých subjektů formulovat programy dlouhodobého charakteru.

Přes tyto výhrady je možné považovat dosavadní výsledky práce za pozitivní, neboť potvrdily potřebu uvažovat o budoucím vývoji obou velkých měst (nadregionálních center) v širším kontextu. Zajímavou skutečností je, že faktická spádová území obou měst se jen minimálně překrývají. Struktura osídlení v blízkém okolí nadregionálních center je výrazně odlišná. Hradec Králové s výjimkou Smiřic a Třebechovic p. O. obklopují převážně populačně slabé obce. Pardubice naopak ve svém okolí mají řadu sídel městského typu, velmi blízko (cca 10 km) je i historicky významné (bývalé sídlo kraje) město Chrudim. V současné době Hradec Králové podporuje spíše rozvoj odstředivý, tj. převážně severně od

Obr. 6.2.2.6 Výsledná varianta urbanistické koncepce jádrového území Hradecko-pardubické aglomerace



Zdroj: ÚPR JÚHPA

města, což je zřejmě do jisté míry důsledek vymezení krajů, hranice jsou velmi blízko města. Pardubice naopak sledují vyváženou strategii rozvoje, založenou jak na existující struktuře sídel, tak i na mimořádně dopravně geografické poloze.

Vzhledem k velmi nízkým populačním zdrojům nelze očekávat významnější změny ve struktuře osídlení. Obě velká města, zejména Hradec Králové, mají poměrně rozsáhlá administrativní území, která jsou schopna ve značné míře saturovat případné suburbanizační tendence. Realizace dálnice D11 a na ní navazující rychlostní silnice R35 zřejmě nebude mít na osídlení větší vliv.

Lze předpokládat rozvoj zón ekonomických aktivit u významnějších mimoúrovňových křižovatek, vzhledem k charakteru krajiny v okolí těchto tras však nikoliv rozvoj bydlení. Lze předpokládat, že realizace dálnice D11 bude znamenat určitou změnu nadregionálních vazeb, zejména zvýšené dojížděky do hlavního města Prahy. Týká se to více hradeckého prostoru, neboť prostor pardubický má již v současné době po modernizovaném železničním koridoru velmi dobré spojení s Prahou.

VII. ZÁVĚR:

Pardubice a jejich stavební vývoj mají svoji specifickou podobu, nikdy totiž nebyly co do rozsahu, ani co do počtu obyvatel velkým městem a jejich vývoj až do 19. století probíhal vcelku pozvolně. Měli zde totiž významnou konkurenci v podobě měst Hradec Králové a zejména Chrudim. Poté, co byla do města v roce 1845 přivedena železnice, se vše změnilo. Začal téměř nekontrolovaný a neregulovaný rozvoj nového průmyslového města nejprve mezi nově vzniklými nádražím, který se posléze šířil dál, a to především podél železnice v západovýchodním směru. Období rozvoje od poloviny 19. do poloviny 20., století určilo městu osud i na další desetiletí. V socialistickém období došlo k dalšímu rozvoji hlavně těžkého průmyslu, výraznému zastavení a růstu počtu obyvatel. Je téměř zázrakem, že historické městské jádro přečkalo toto bouřlivá období téměř bez úhony a od roku 1964 je městskou památkovou rezervací.

Po roce 1989, kam je ostatně směřováno těžiště práce, zažívá město novou etapu. Důležitým mezníkem bylo vyhlášení Pardubic statutárním městem a tím pádem právo dělit se na městské obvody s vlastní samosprávou. Tohoto Pardubice využily a staly se tak de facto souborem menších, částečně samosprávných obvodů, což v sobě nese jistě určitá specifika. Můžeme identifikovat obvody charakteristické městským vzhledem i obvody veskrze venkovské.

I díky tomu můžeme poměrně dobře sledovat a oddělit procesy odehrávající se po roce 1989 jak v městském centru, tak i v jeho zázemí. Právě tyto 2 oblasti jsou charakteristické po roce 1989 největšími proměnami- městské centrum z hlediska jeho vylidňování a komercializace a městské zázemí především z hlediska růstu významu rezidenční (případně výrobní) funkce. Po srovnání dynamiky procesů v centru a zázemí nelze však říci, že městské centrum upadá na úkor nekontrolovaného růstu suburbánních lokalit, podobně jako se tomu dělo v USA (urban sprawl). Totéž můžeme vztáhnout i na městské zázemí (za městskými hranicemi), pokud za centrum budeme považovat území města. I vzhledem k poměrně podrobně zpracované Územní prognóze jádrového území Hradecko- pardubické aglomerace nelze očekávat nějaké dramatické změny vnitřní prostorové struktury města Pardubice v budoucnosti, jelikož, jak je ostatně zmíněno v prognóze, Pardubice už nyní sledují vyváženou strategii rozvoje.

SUMMARY:

Pardubice is a town (almost city) in the Eastern Bohemia and it's also one of the most important cities in the Czech Republic. The importance of Pardubice in its history has been various- there has been periods of huge progress and on the other side periods when the importance of Pardubice has fallen.

The target of this work is make an integral overview of socioeconomic and town-planning development of Pardubice.

Thanks to its good location and mild climate we can find the first marks of settlement in the Stone Era. But the history of the middle age town began in the 14th Century. Although the city doesn't belong to the oldest cities its development wide-ranging and it has to be divided into several chapters.

First one is the Pre-industrial period, which began by the first marks about Pardubice in 1295 and continued over the time when Pardubice achieved town status (in 1340) and famous Pernštejn Era until beginning of the 19th Century.

Then follows Industrial Period, which is the most remarkable. This period which began in the first quarter of the 19th Century and lasted till the WW2 meant for Pardubice times when the face of Pardubice was radically changed. The railway was built a then began rapid growth of industry and also population, which was associated with the process of urbanization.

After WW2 began the Era of Socialism and for Pardubice represented this period the times of rapid industrial, population and building-up growth again. Typical „product“ of this era is building-up of block of flats.

After revolution in 1989 began for Pardubice new era again. This period (which is also the focus of this work) is characterised by coming of foreign investors, population fall and suburbanization processes, which changed face of the city radically. Typical phenomenon is building of supermarkets and shopping centers (commercial suburbanization) and also, specially in past 5 years, growth of the suburban areas represented by bulding of villas. We can also find other processes which are changing internal spatial structure of the city- for example comercialization of the city centre (upper remarked building of shopping centres and so on). In the future we cannot expect some dramatic changes in forming of the internal spatial structure of Pardubice.

POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE:

Literatura:

Doubrava, V.: Stavební vývoj Pardubic do roku 1850 In: Zprávy klubu přátel Pardubicka, ročník 21, Pardubice, 1986

Hovorka, V. a kol. : Pardubicko na situačních a orientačních plánech, Pardubice, 1998

Hrubý, V. a kol. : Historický atlas měst ČR, svazek č. 2 Pardubice, Praha, 1995

kol. autorů: Analýza bytů v bytových domech na území statutárního města Pardubice, ORS MmP, Pardubice, 2007

Kopecký, M.: Urbanistický a architektonický vývoj města Pardubic In: *Zprávy klubu přátel Pardubicka*, ročník 22, Pardubice, 1987

Körner, M.: Hradecko- pardubická aglomerace a Střední Polabí, In: *Urbanistická koncepce & Územní plánování*, Brno, 2004

Ouředníček, M.: [Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy](#). In: *Česká geografie v období rozvoje informačních technologií*, Olomouc, 2001

Ouředníček, M., Sýkora, L.: [Současné změny v rozmístění obyvatelstva a v sociálně prostorové struktuře Prahy](#) In: *Demografie*, 2002, 44, 4, s. 270-272

Sýkora, L.: [Teoretické přístupy ke studiu města](#). In: L. Sýkora, ed., *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*, s. 64-99., Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 1993

Sýkora, L. a kol. : Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha, 2002

Šebek, Fr.: Historie Pardubic, Pardubice, 2004

Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850-1970, díl 1, svazek 1: Počet obyvatel a domů, Praha, 1978

Žandová, E. : Počet domů a obyvatel v Pardubicích v první polovině 16. století In: *VČ sborník historický 1*, Pardubice, 1991

Ostatní zdroje:

VI. změna ÚPSÚ Sezemice, 2004, dostupné z

<http://www.sezemice.cz/html/sezemice/index.html> [cit. 16. 3. 2008]

CZSH a. s. [online]: dostupné z <http://www.czstavhold.cz/vystavba/svitkov5X/index.htm>
[cit. 6. 3. 2008]

Časopis Konstrukce [online]: V průmyslové zóně vyroste moderní Technopark, dostupné z <http://www.konstrukce.cz/clanek/1101-v-prumyslove-zone-vyroste-moderni-technopark/>
[cit. 8. 3. 2008]

Hradec Králové [online]: dostupné z <http://www.hradeckralove.org/redirector.html?hid=7159> [cit. 30. 3. 2008]

Chorvát, T.: Kvantitativne přístupy k analýze socialno-priestorovej štruktúry města, dostupné z <http://www.natur.cuni.cz/~chorvat/kvant.htm> [cit. 30. 8. 2007]

Krajský úřad Pardubického kraje [online] : dostupné z <http://www.pardubickykraj.cz/document.asp?tot0=177&pgf0=80&category=834&thema=278>
http://server.czi.cz/pardubickykraj_cz/index.asp?thema=2733&category= [cit. 25.6. 2007]

Magistrát města Pardubice [online]: dostupné z

http://www.mmp.cz/mesto/projekty_eu/ [cit. 3. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/mesto/prumysl_obchod/prilezitosti/areal/ [cit. 8. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/mesto/prumysl_obchod/prilezitosti/zona/zonareference/ [cit. 6. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/mesto/prumysl_obchod/prilezitosti/zona/zonauvod/ [cit. 6. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_profil/profil_aktivni/profil_obyvatelestvo/ [cit. 3. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_profil/profil_zivotni/
[cit. 3. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/spravamesta/mestskeobvody/obvod6/mo6info/mo6program_rozvoje/
[cit. 6. 3. 2007]

http://www.mmp.cz/spravamesta/mestskeobvody/obvod6/mo6info/mo6inf_vseobecne/
[cit. 6. 3. 2007]

Michael Stanovský [online] : dostupné z

<http://www.home.tiscali.cz/Pardubice/texty/history.cz>

<http://www.home.tiscali.cz/Pardubice/texty/zemepis.cz> [cit. 30. 6. 2007]

Neoland spol. s r. o. [online]: dostupné z <http://www.neoland.cz/civice/c1.htm>
[cit. 5. 3. 2008]

Obec Srnojedy [online]: dostupné z <http://www.srnjedy.cz/about.php> [cit. 15. 3. 2008]

PCJ [online] dostupné z <http://www.plannersweb.com/articles/sprawl-articles.html>
[cit. 1. 9. 2007]

Strategický plán rozvoje města Lázně Bohdaneč, 1. aktualizace, 2008, dostupné z <http://www.lazne.bohdanec.cz/cs/71-strategicky-plan/> [cit. 18. 3. 2008]

Sýkora, L.: Geografie města, dostupné z

http://www.natur.cuni.cz/%7Esykora/dok/gm_text.doc , Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 1998 [cit. 30. 8. 2007]

Udržitelný rozvoj měst a "urban sprawl" dostupné z

http://www.ecn.cz/iep/sprawl/sprawl_uv.html [cit. 10. 9. 2007]

Úřad městského obvodu Pardubice I [online]: dostupné z

<http://www.umo1.cz/index.php?akc=roz> [cit. 3. 3. 2008]

Západočeská univerzita, Fakulta aplikovaných věd, Katedra matematiky [online] dostupné z

<http://www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06s02.html> [cit. 30. 8. 2007]

Zdroje statistických dat:

Český statistický úřad, Krajská reprezentace Hradec Králové

Český statistický úřad, Krajská reprezentace Pardubice

Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005, 1. díl, Praha, 2006

Magistrát města Pardubice, Odbor rozvoje a strategie

Město Pardubice v číslech, Pardubice, 2007

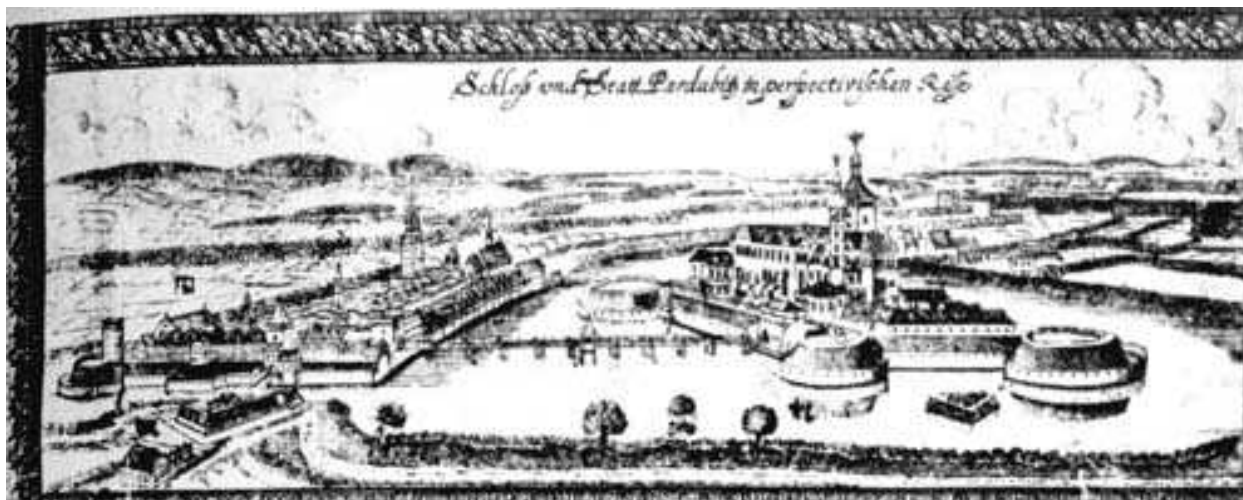
Sčítání lidu, domů a bytů k 1. 3. 2001 - základní informace o obcích, Okres Pardubice, Praha, 2003

Statistický lexikon obcí České republiky 1992, Praha, 1994

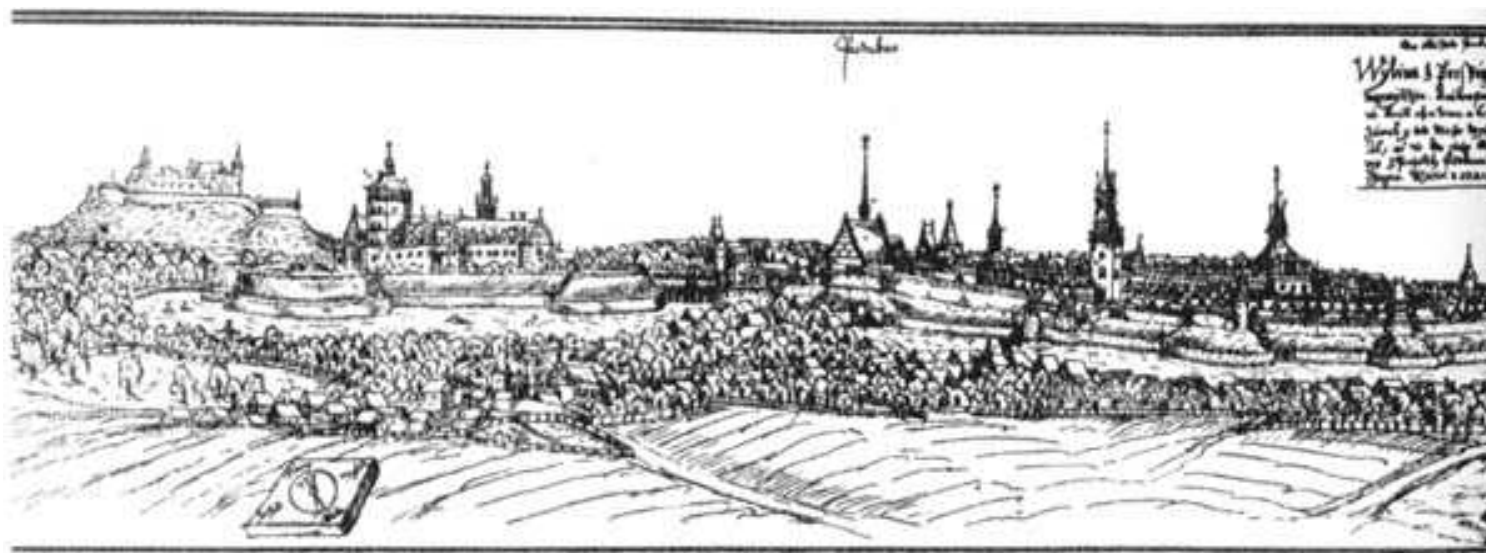
Statistický lexikon obcí České republiky 2007, Praha, 2007

PŘÍLOHY

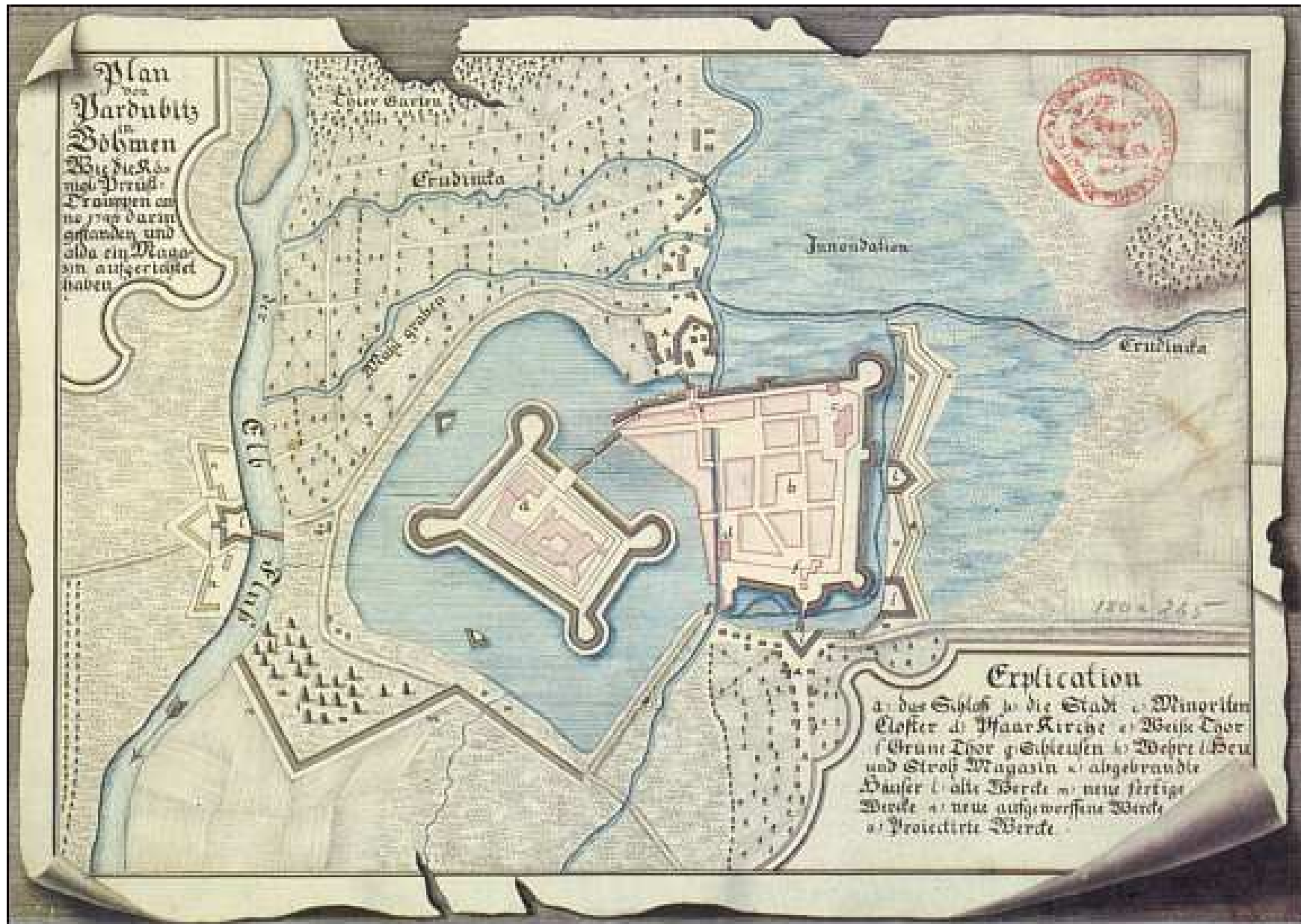
PLÁNY MĚSTA:



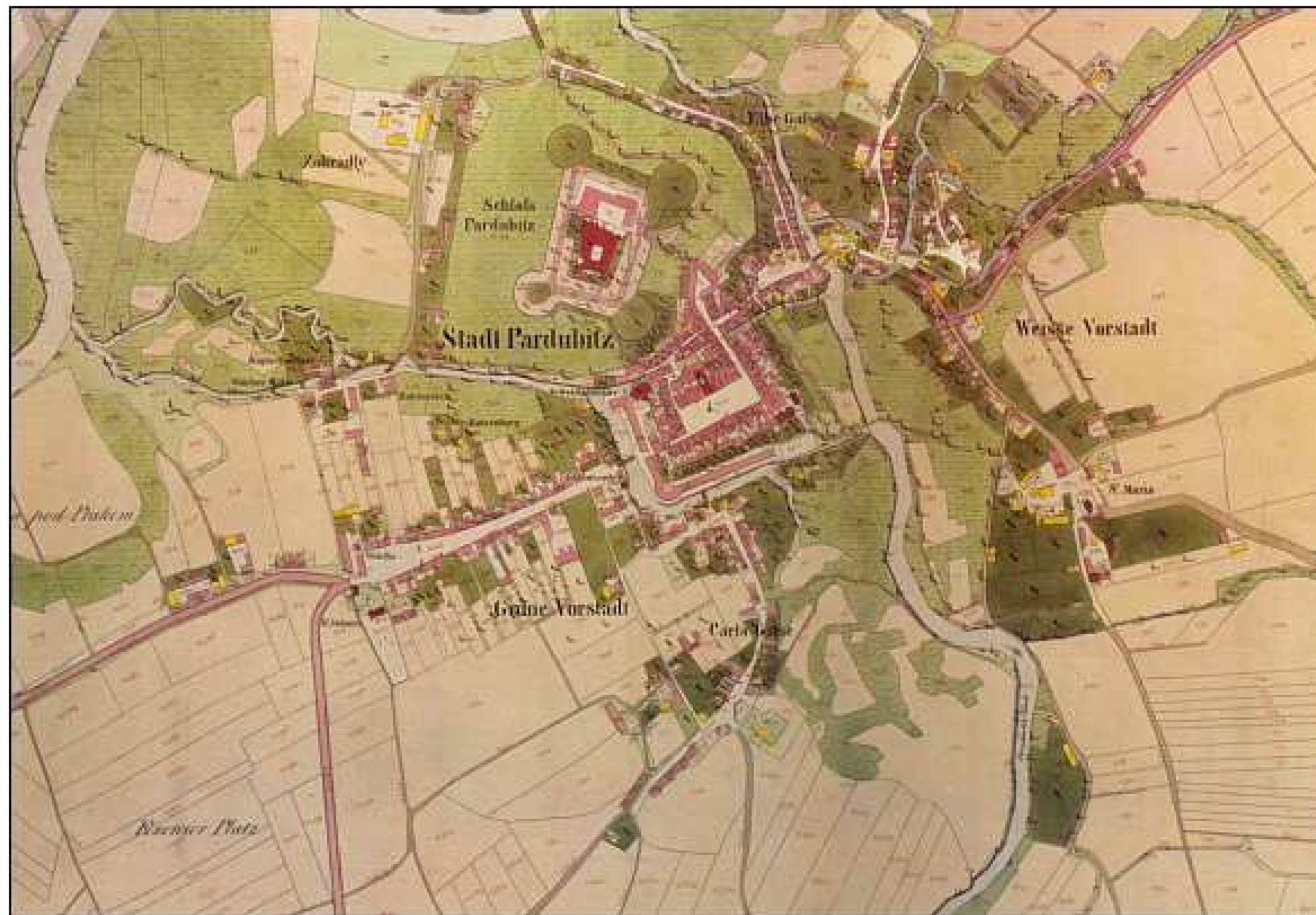
Obr. 1: zobrazení Pardubic od J. Willenberga z roku 1602



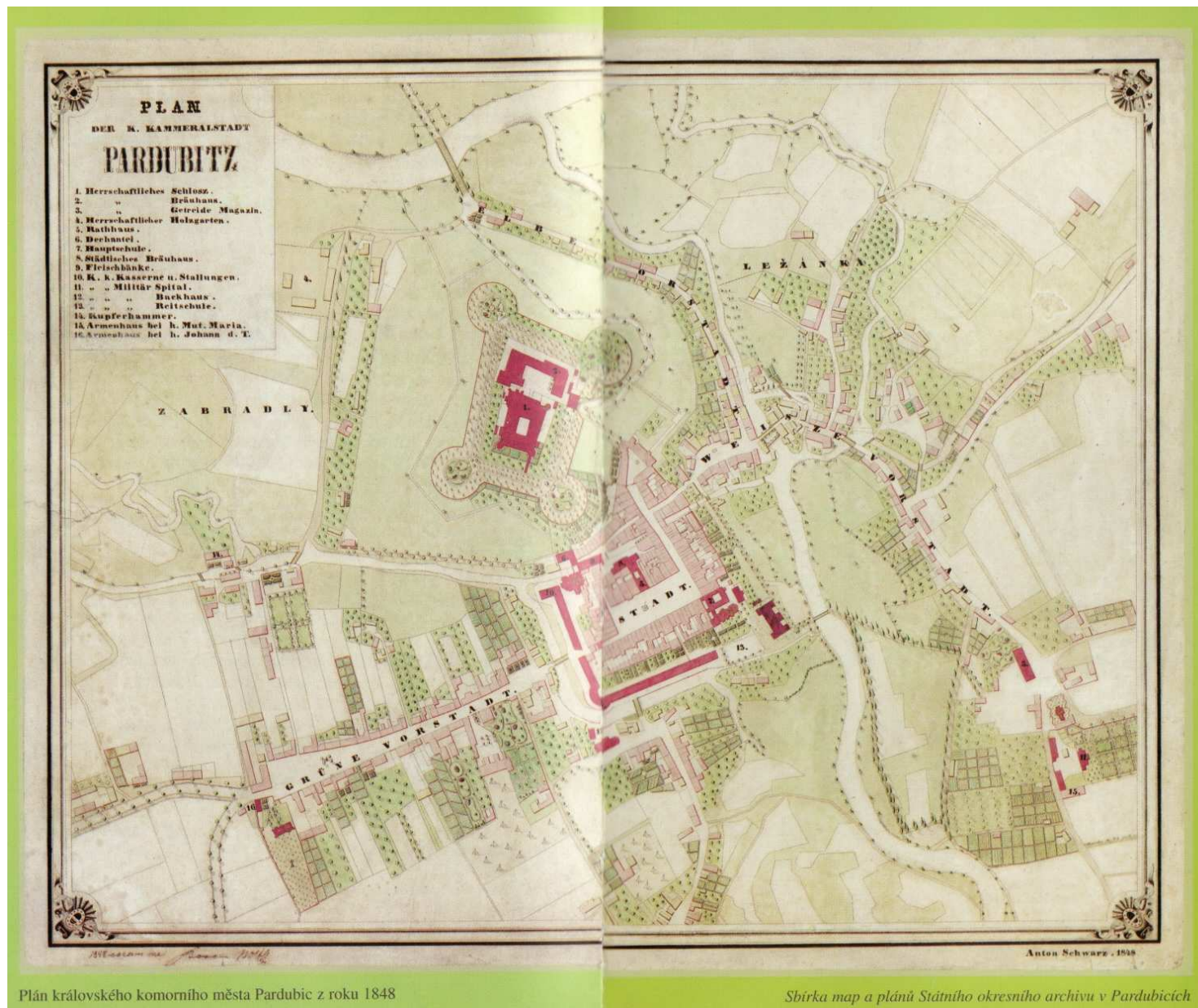
Obr. 2.: zobrazení Pardubic od J. M. Vischera z roku 1688



Obr. 3: plán opevnění Pardubic z roku 1744



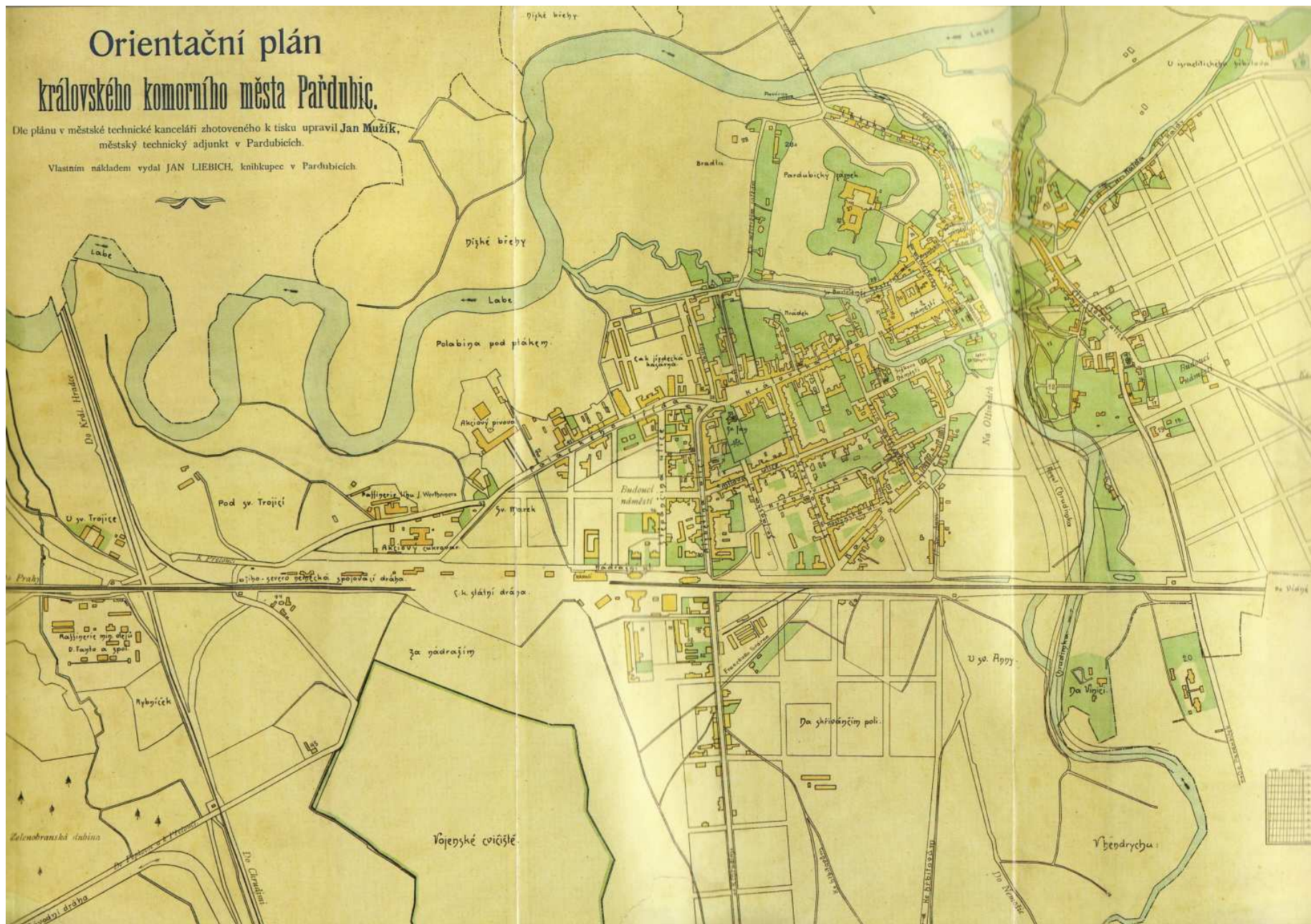
Obr. 4: Pardubice roku 1839 na exemplári Stabilního katastru



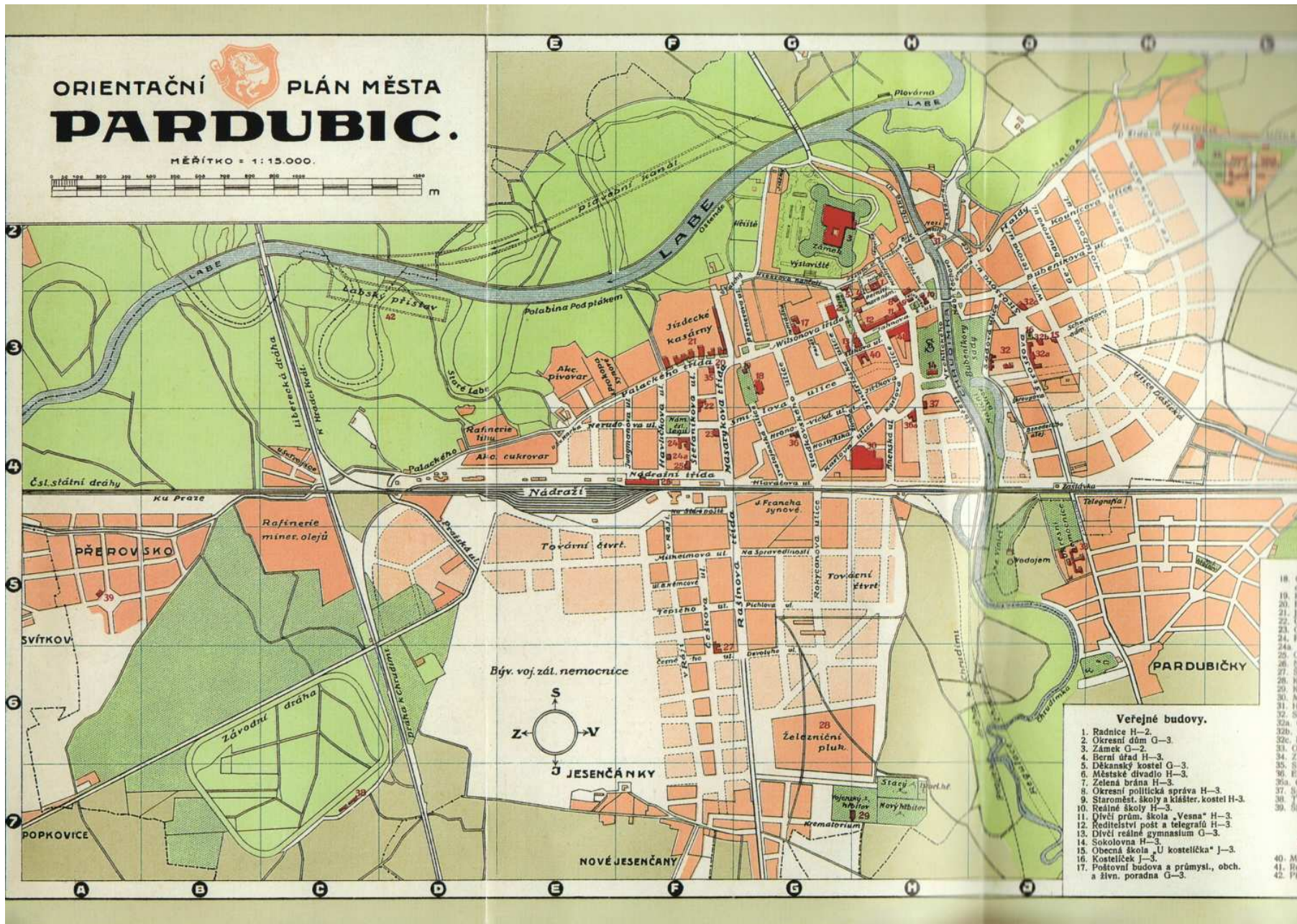
Plán královského komorního města Pardubic z roku 1848

Sbírka map a plánů Státního okresního archivu v Pardubicích

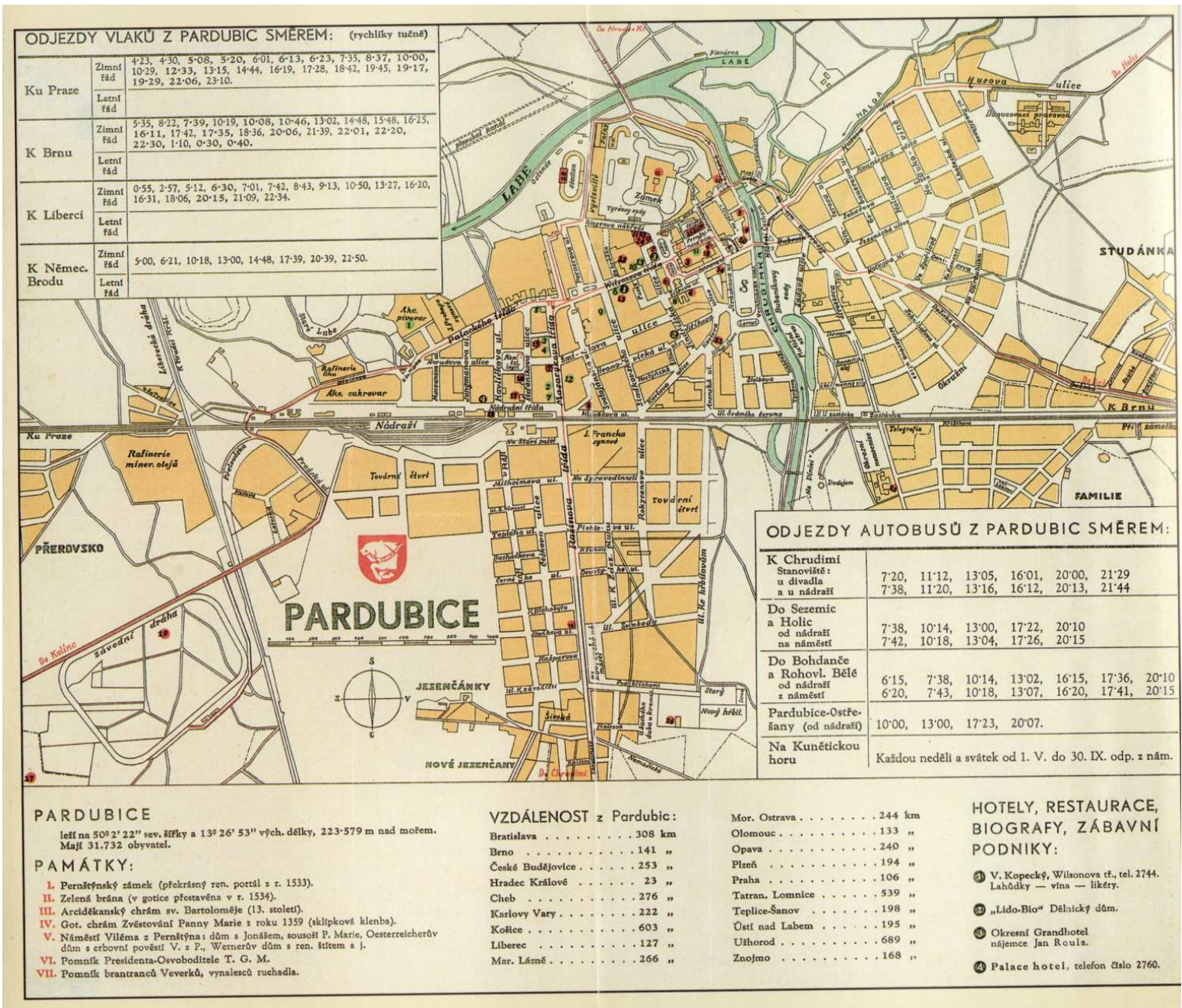
Obr. 5: plán Pardubic z roku 1848



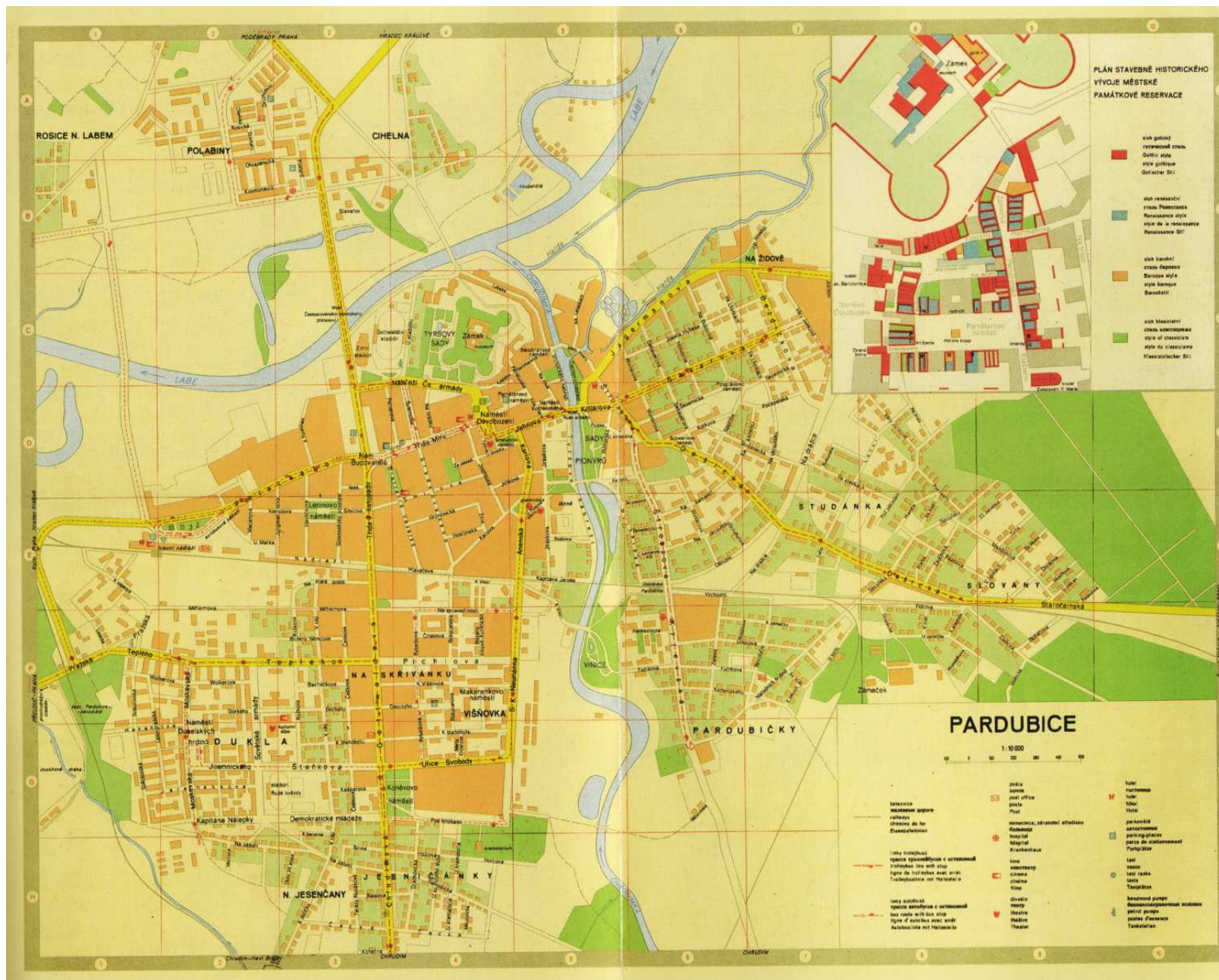
Obr. 6: Pardubice na plánu z roku 1903



Obr. 7: plán města z roku 1926



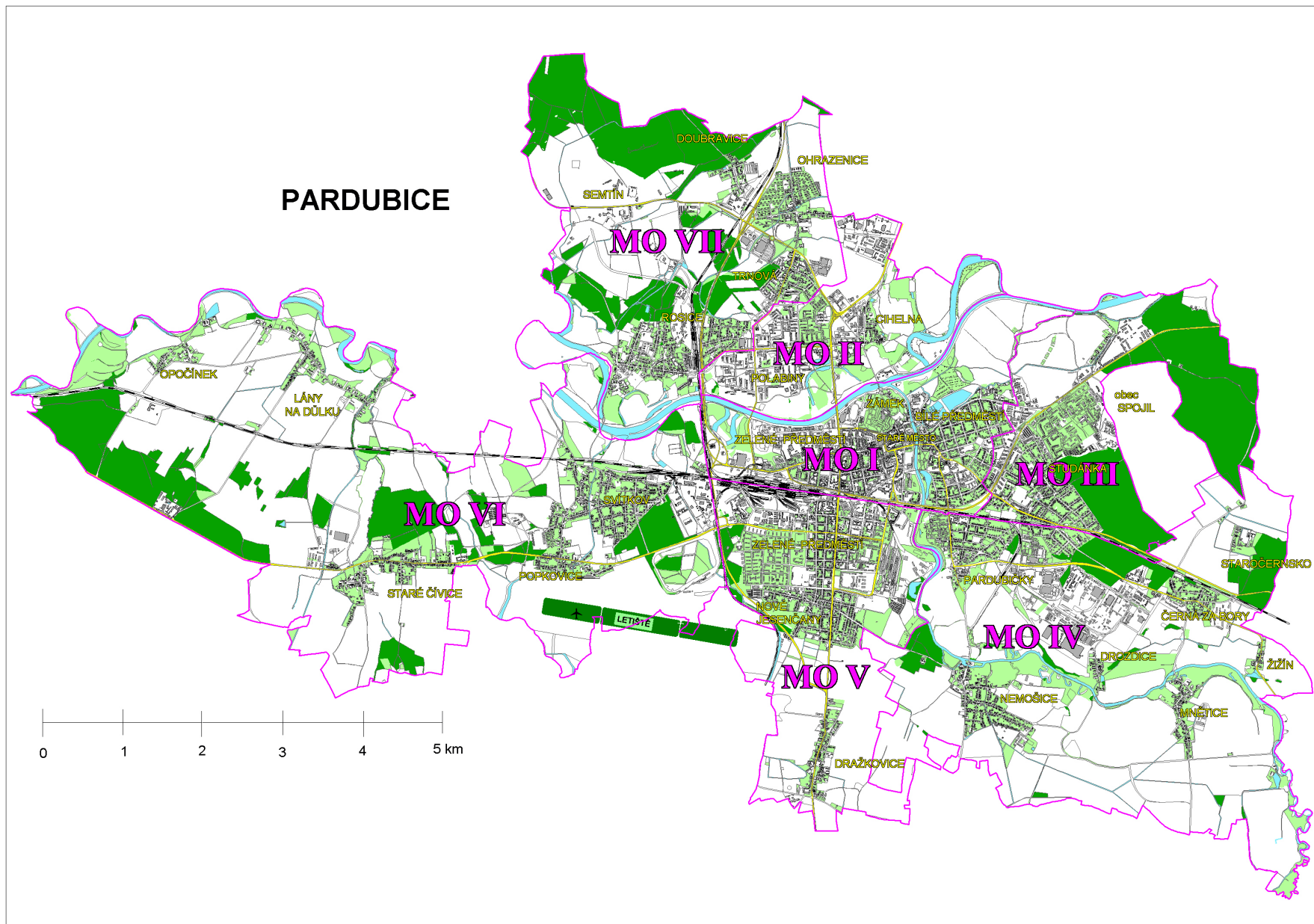
Obr. 8: plán Pardubic z roku 1939



Obr. 9: plán města z roku 1966



Obr. 10: plán města Pardubice (2001)



Obr. 11: Město- celkový přehled (bez MO VIII)

SUBURBANIZACE- dotazníky:

UNIVERZITA PALACKÉHO
V OLOMOUCI

Výzkum suburbánních oblastí města Pardubice
Obec Kurnětice

Be. Martin Tomáš
UP v Olomouci, PFF, Katedra geografie

Vztahy s novými obyvateli jsou:	
výborné	
dobré	
ucházející	
snáší se	X
nelze posoudit	

Intenzita spolupráce mezi starousedlíky a nově příchozími:	
žádná	
příležitostná	X
častá	
intenzivní	

Intenzita neshod mezi starousedlíky a nově příchozími:	
žádné	
příležitostné	X
časté	
intenzivní	

Účast nově příchozích v řízení obce:	
neúčastní se	
částečná	X
jsou v zastupitelstvu	

Změna života obce po příchodu nových obyvatel:	
nezměnil se	
částečně	X
podstatně	
radikálně	

UNIVERZITA PALACKÉHO
V OLOMOUCI

Výzkum suburbánních oblastí města Pardubice

Be. Martin Tomáš
UP v Olomouci, PFF, Katedra geografie

1. Místo pobytu před přistěhováním: Pardubice
okolí Pardubic (venkov)
jiné

2. Důvod přestěhování do příměstské lokality (pokud bylo): PROSTOROVĚJŠÍ BYDLENÍ

3. Spokojenost s prostředím lokality: výborné velmi dobré
dobré špatné

4. Spokojenost s občanskou vybaveností lokality (obchod, škola, školka atd.):
ano
částečně
ne

5. Spokojenost s dostupností centra města: automobilem (ano-částečně-ne)
prostředky hromadné dopravy
(ano-částečně-ne)

6. Spokojenost s dostupností místa zaměstnání: automobilem (ano-částečně-ne)
prostředky hromadné dopravy
(ano-částečně-ne)

7. Vztahy s původními obyvateli: výborné velmi dobré
dobré špatné
žádné (nestýkáme se)

8. Možnost podílet se na rozhodnutích v obci/městském obvodu:
ano
ne

9. Shrnutí: 3 výhody bydlení v dané lokalitě: MÁLO SHOVAV, DOSTUPNOST PĚTI RODŮ, KLID

3 nevýhody bydlení v dané lokalitě: ŽÁDNÁ OBC. VYBAVENOST, ŠPATNÁ DOSTUPNOST MĚSTA MHD, ŽÁDNÉ KULT. VYFIT

Obr. 12 + 13: Vzor dotazníku pro starosty suburbánních obcí/ městských obvodů (Obr. 12) a vzor dotazníku pro obyvatele suburbánních oblastí

SUBURBANIZACE- VÝSTAVBA (FOTOGRAFICKÉ PŘÍLOHY):



Obr. 14: Residenční výstavba v suburbánní lokalitě Staré Čívce (MO Pce VI)



Obr. 15: Residenční výstavba v suburbánní lokalitě Svítkov (MO Pce VI)



Obr. 16: Residenční výstavba v suburbánní lokalitě Černá za Bory (MO Pce IV)



Obr. 17: Komerční výstavba v centru města

Foto: M. Tomáš (03/2008)