



**ZÁVODY VÍTĚZNÉHO ÚNORA  
REVITALIZACE BROWNFIELDU V HRADCI KRÁLOVÉ**

... kdysi území na okraji, dnes nepřístupná oblast v centru města ...



Závody Vítězného února  
Revitalizace brownfieldu v Hradci Králové

*DIPLOMNÍ PROJEKT*

*Fakulta architektury*

*České vysoké učení technické v Praze*

*Ústav navrhování I*

*LS 2020/2021*

*AUTOR*

*Bc. Marie Záhorová*

*VEDOUČÍ PROJEKTU*

*doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer*

*KONZULTANTI*

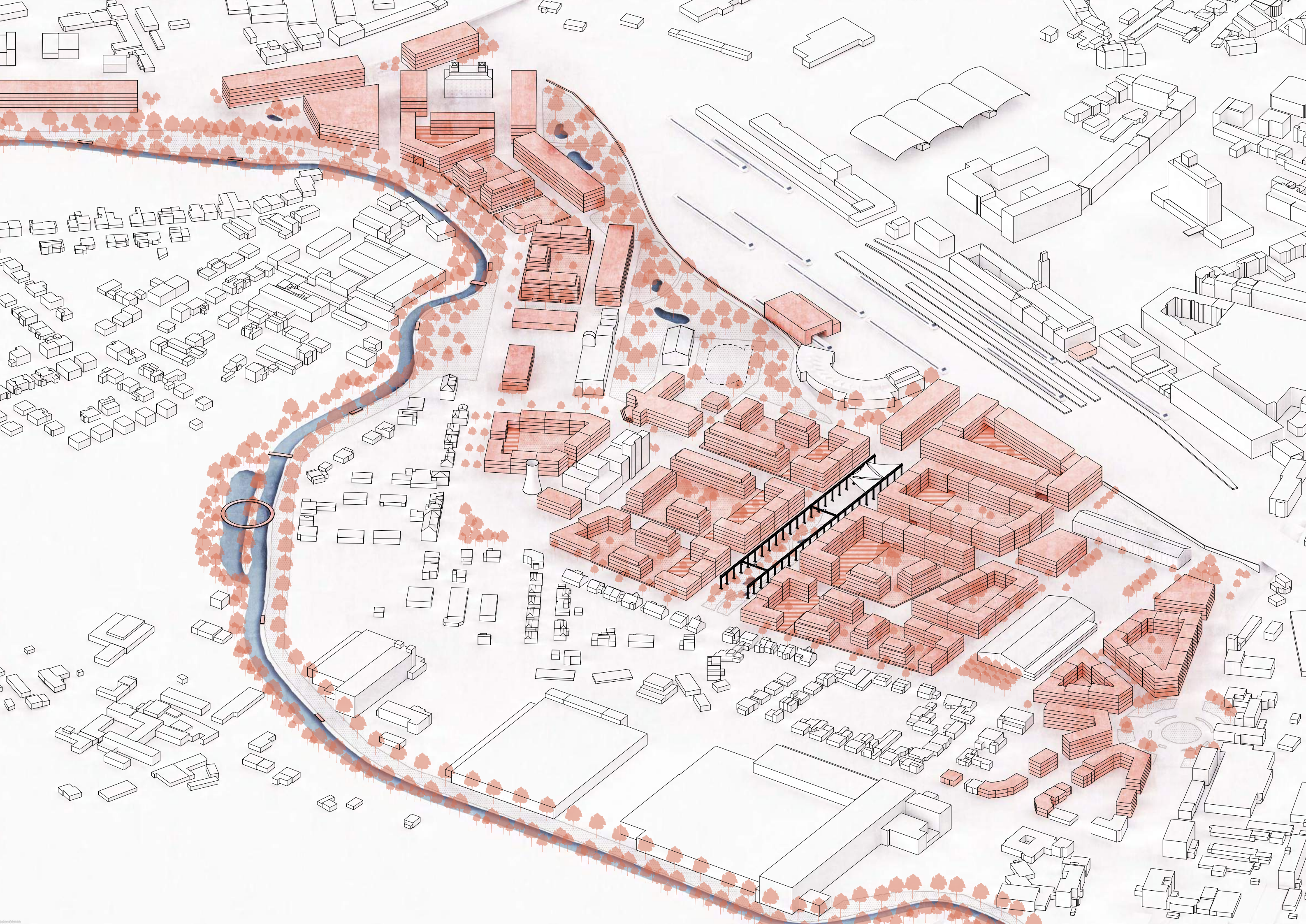
*Ing. arch. Vojtěch Sosna*

*Ing. arch. Karel Filsak*

*doc. Ing. arch. Jiří Klokočka*

*Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.*







## Obsah

ÚVOD .....	11
ANALYTICKÁ ČÁST .....	17
<i>Historie</i> .....	22
<i>Identita současného města</i> .....	26
<i>Plánovaný budoucí rozvoj</i> .....	39
<i>Řešené území</i> .....	40
<i>Fotodokumentace</i> .....	58
NÁVRH .....	61
<i>Masterplan</i> .....	90
<i>Axonometrie</i> .....	106
<i>Vizualizace</i> .....	108
REGULACE V ÚZEMÍ .....	119
<i>Regulační plán</i> .....	124
ZÁVĚR .....	127
<i>Shrnutí</i> .....	133
<i>Poděkování</i> .....	135
<i>Bibliografie</i> .....	137





## O projektu

*Jedním z problémů dnešních měst je velká míra suburbanizace center na předměstí, která jsou jejich budoucí zhoubou, jak kdysi prohlašoval León Krier. Tento problém se nevyhýbá ani krajskému městu Hradci Králové, kde díky velké poptávce vzniká v předměstských částech metropole stále více kobercových plánů rodinných domů s minimem občanské vybavenosti. Zdejší obyvatelé jsou tak nepřímo nuceni používat pro veškerý pohyb ve městě automobil, což je nejen neekologické a neudržitelné, ale navíc toto chování zatěžuje historické centrum dopravou, emisemi a hlukem.*

*Abychom se vyhnuli expanzi měst do volné krajiny a na to navazujícímu problému s hustotou dopravy, musíme hledat rezervní plochy výstavby v již zastavěném území. Těmi jsou například zanedbané proluky, opuštěné chátrající stavby, nebo možnost revitalizace brownfieldů.*

*Jeden z několika královéhradeckých brownfieldů se stal předmětem této diplomové práce. Závody Vítězného února, nebo také Škodovy závody, se nacházejí západně od hlavního nádraží a ačkoliv v době svého vzniku byly daleko od hranic města, dnes vytváří jakýsi „špunt“ mezi centrem a městskými částmi Kukleny a Svobodné dvory.*

*Cílem projektu je vytvoření plnohodnotné městské zástavby obsahující mix bydlení, administrativy a vybavenosti, návrh kvalitních veřejných prostranství, dostatek zeleně a vytvoření různorodých míst k volnočasovému vyžití. Ve zkratce – město krátkých vzdáleností, kde ve své blízkosti naleznete vše, co byste mohli právě potřebovat.*

*Návrh se také věnuje napojení nově vzniklého celku na své okolí tak, aby nepřinášel výhody pouze novým obyvatelům uvnitř, ale i lidem z okolních oblastí. Velmi důležitým tématem projektu je rovněž udržitelnost, a to jak v oblasti ekologické, tak i sociální a ekonomické. Reaguje tak na soudobou celosvětovou ekologickou krizi a aplikuje možná řešení v rovině architektury a urbanismu.*

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY**

**AUTOR, DIPLOMANT:** Bc. Marie Záhorová  
AR 2020/2021, LS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**

(ČJ) ZÁVODY VÍTĚZNÉHO ÚNORA – REVITALIZACE BROWNFIELDU V HRADCI KRÁLOVÉ

(AJ) ZVÚ – BROWNFIELD REVITALIZATION IN HRADEC KRÁLOVÉ

**JAZYK PRÁCE:** ČESKÝ

<b>Vedoucí práce:</b>	<b>doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer</b>	<b>Ústav: Ústav navrhování I</b>
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Pavel Zadrobílek	
<b>Klíčová slova (česká):</b>	Průmyslový areál, brownfield, revitalizace, Kukleny, Závody Vítězného Února, ZVÚ, Škodovy závody, Hradec Králové	
<b>Anotace (česká):</b>	Abychom se vyhnuli expanzi měst do volné krajiny a na to navazujícímu problému s hustotou dopravy, musíme hledat rezervní plochy výstavby v již zastavěném území jako jsou například zanedbané proluky, opuštěné chátrající stavby, zahušťování řídké zástavby, či právě revitalizace brownfieldů. Jeden z mnoha královéhradeckých brownfieldů se stal předmětem této diplomové práce. Závody Vítězného února, nebo také Škodovy závody, se nacházejí západně od hlavního nádraží a ačkoliv v době svého vzniku byly daleko od hranic města, dnes vytváří jakýsi „špunt“ mezi centrem a městskou částí Kukleny a Svobodné dvory.	
<b>Anotace (anglická):</b>	In order to avoid the expansion of cities into the open countryside and the related problem with traffic density, we must look for construction reserve areas in already built-up areas, such as neglected gaps, abandoned buildings, or revitalization of brownfields. That is why one of the many brownfields in Hradec Králové became the subject of this diploma thesis. ZVÚ is located west from the main railway station and although it was once far from the city borders, today it forms a barrier between the center and the suburb areas Kukleny and Svobodné dvory.	

**Prohlášení autora**

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne  
21. 5. 2021

podpis autora-diplomanta

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

**jméno a příjmení:** MARIE ZÁHOROVÁ

**datum narození:** 10. 1. 1996

**akademický rok / semestr:** 2020 / 2021

**obor:** ARCHITEKTURA A URBANISMUS

**ústav:** ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ I

**vedoucí diplomové práce:** doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer

**téma diplomové práce:** Závody Vítězného Února – revitalizace brownfieldu v Hradci Králové

**zadání diplomové práce:**

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

*Urbanistické řešení brownfieldu v ploše areálu starých strojíren ZVÚ v Hradci Králové – demolice, revitalizace a doplnění stávající struktury v plohodnotnou městskou část.*

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

*Prostorová a zastavovací studie území.*

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

*Masterplan 1:500*

*Řezy územím 1:500*

*Axonometrie celku*

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

*Dle pozdější konzultace s vedoucím DP.*

Datum a podpis studenta

23. 02. 2021

Datum a podpis vedoucího DP

23. 2. 2021

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

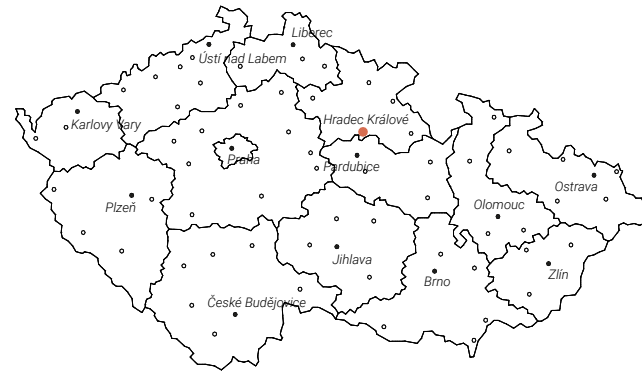
01-03-2021

23. 2. 2021



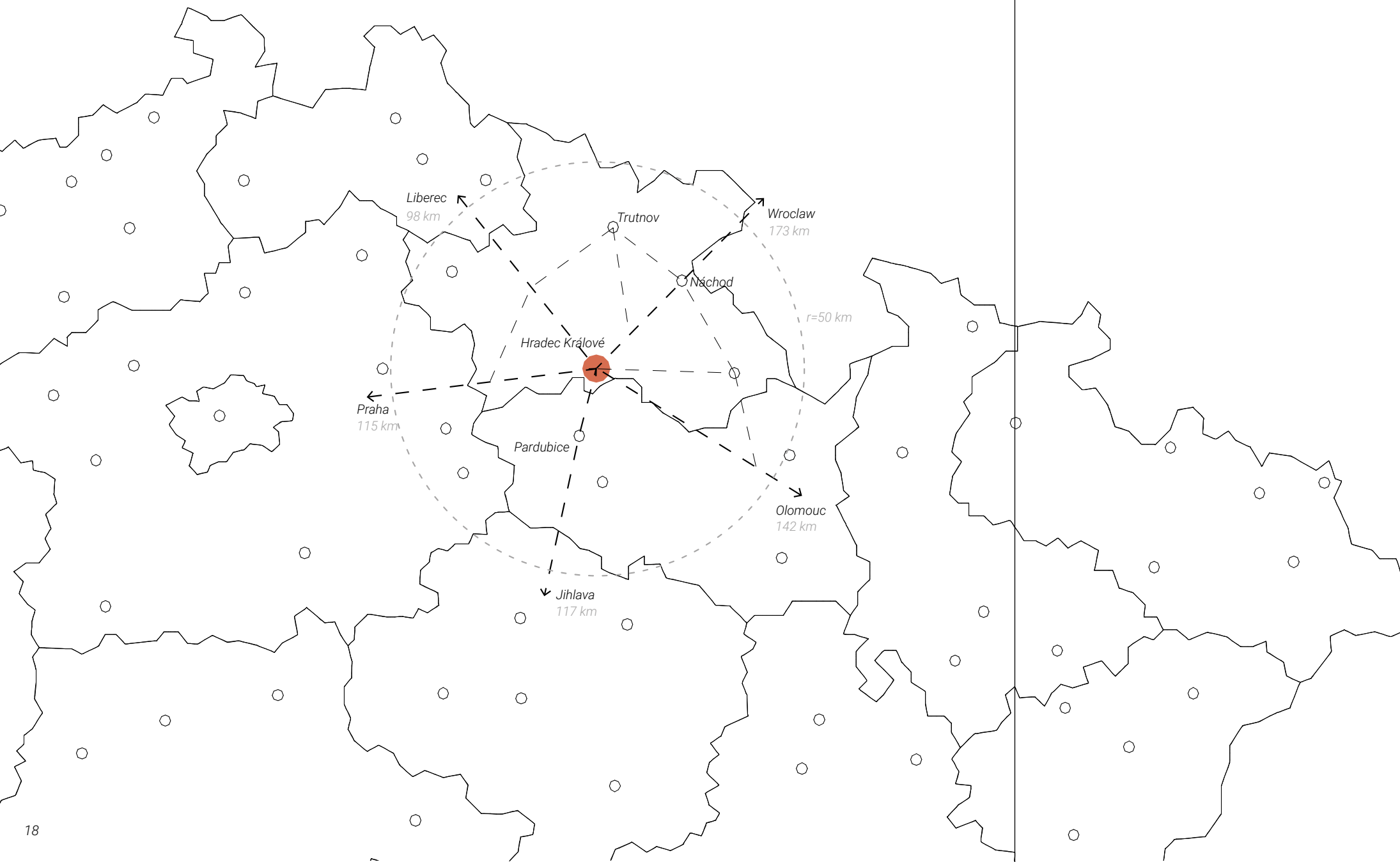


Kraj	Královéhradecký
Okres	Hradec Králové
Nadmořská výška	235 m.n.m.
První zmínka	1225 n.l.
Katastrální výměra	10 568 ha
Počet obyvatel (2020)	92 939



Části obce Hradec Králové:

Březhrad, Kukleny, Malšova Lhota, Malšovice, Moravské Předměstí, Nový Hradec Králové, Piletice, Plačice, Plácky, Plotiště nad Labem, Pouchov, Pražské Předměstí, Roudnička, Rusek, Slatina, Slezské Předměstí, Svinary, Svobodné Dvory, Třebeš, Věkoše



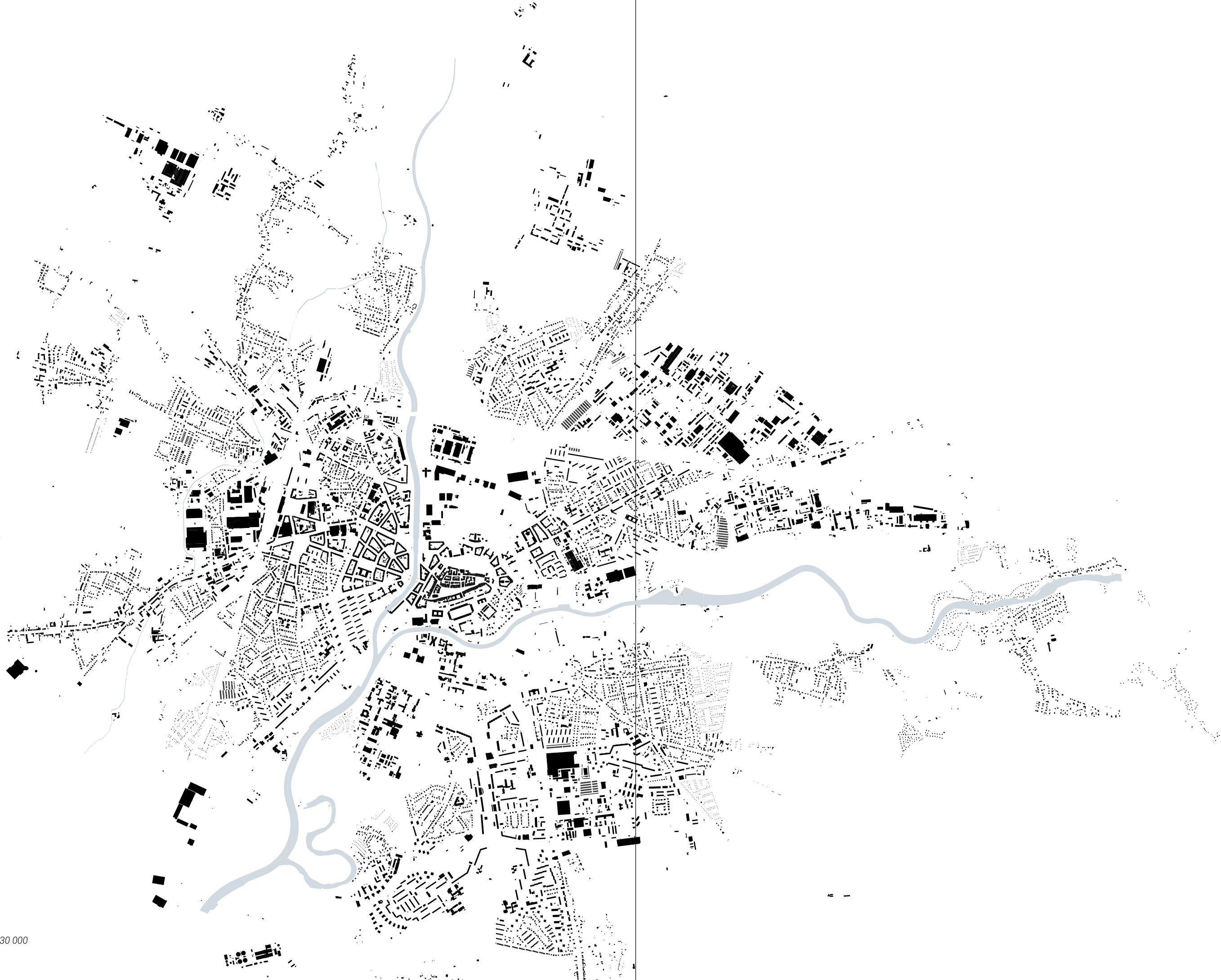
## Hradec Králové

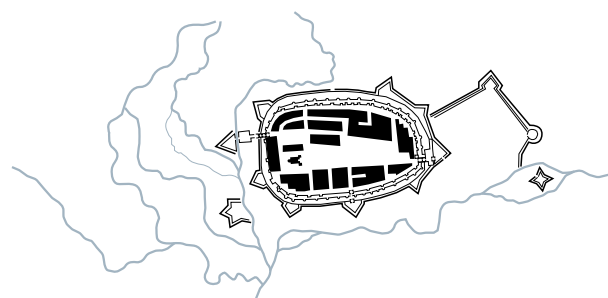
Kdysi sta tisícová metropole situovaná na soutoku řek Labe a Orlice je provázána dlouhou historií a proměnami v čase. Díky slavnému regulačnímu plánu architekta Josefa Gočára z období první republiky je město prorostlé zelení s četnými parky sloužícími k odpočinku obyvatel.

Hlavní dominantou historického centra je dvojice staveb Bílé věže a chrámu sv. Duha ležící na Velkém náměstí, které bylo formováno staletým vývojem města. Významné historické, především renesanční, budovy v centru jsou doplněny o novější secesní a funkcionalistické stavby od dvojice architektů Jana Kotěry a Josefa Gočára – například Východočeské muzeum, areál škol při Labi, Střední odborná škola strojní a mnoho dalších.

Hradec Králové, jako krajské město, je sídlem mnoha úřadů a institucí, centrem kultury, školství i sportu. Nalezneme zde tři univerzity, nespočet středních škol, učilišť a gymnázií, či škol základních a mateřských. Studenti zkrátka významně ovlivňují každodenní chod města, což je znatelné především v prázdninových měsících.







První hradební systém



Bastionové opevnění



Současné město

## Historie

Nálezy o výskytu obyvatel na území města sahají až do prehistorie, kde archeologové objevili pozůstatky především v místech soutoku řek Labe a Orlice. V období 10. století se na území města nacházelo slovanské hradiště situované na staré obchodní cestě, kterou tak Slavníkovci ovládali.

Ve 13. století panovník Přemysl Otakar I. udělil městu titul Svobodné královské město, což umožnilo jeho rychlejší rozvoj. Václav II. poté z Hradce udělal město věnné pro vdovy po českých panovnících. V tomto období se rovněž začíná budovat první městské opevnění. Odkázáním Hradce českým královnám si město zasloužilo nový název, který přetrvává do dnešních dob – Hradec Králové.

Rozsáhlý rozvoj ve 14. století způsobil, že bylo město významem, rozlohou i počtem obyvatel nejvýznamnějším českým městem po Praze. Byl vystavěn farní kostel svatého Ducha a po požáru došlo k přestavbě města v gotickém stylu. Rudolf I. připsal město své choti, Elišce Rejčce, která byla pro město výrazným přínosem.

V 15. století nastala revoluce a město dobyli Husité. Tím se přiklonilo na jejich stranu proti Zikmundovi, čímž bylo sice počestněno, avšak zaujetím husitské strany výrazně ztratilo přísun peněz. Dobyvatelé také zničili městské kostely, kláštery a královský hrad. Jan Žižka z Trocnova byl dokonce po své smrti nejprve pochován v královéhradeckém kostele sv. Ducha, ze kterého byl později jeho hrob přesunut.

Po utichnutí husitských válek se o následný vzestup města postarali Jiří z Poděbrad a Vladislav Jagellonský. Stav blahobytu však netrval dlouho a roku 1547 se Hradec zapojil do odboje českých královských měst proti nástupu Ferdinanda I. Habsburského na český trůn. Troufalý postoj vůči království stál město jeho politická práva a konfiskaci majetku. Ten byl později částečně navrácen, avšak ne v původním objemu. Z nelehké situace město zachránil až na konci 16. století primas Martin Cejp z Peclinovice, který se po stabilizování městské kasy zasadil o renesanční přestavbu města, městské radnice, dláždění veřejných prostranství, nové opevnění, stavbu školy, Pražské brány a především Bílé věže – významnou dominantu města až do dnešní doby.

Po době vzestupu však přišla pro město další rána – požár a morová epidemie, která zapříčinila smrt či odchod čtyř tisíc obyvatel. Nedlouho po ní nastala třicetiletá válka, která byla pro již dost zdevastované město pohromou.

Z nejhoršího Hradci pomohl řád jezuitů, kteří vystavěli na náměstí nový kostel Nanebevzetí Panny Marie, novou jezuitskou kolej Nové Adalbertinum, kapli sv. Klimenta, nový morový sloup a biskupský palác. Při té příležitosti byl tehdy farní kostel sv. Ducha povýšen na chrám sv. Ducha.

Následovala sedmiletá válka o rakouské dědictví jako předvoj Prusko-Rakouské války. Českým zemím vládla Marie Terezie, kdy se její syn Josef II., rozhodl přebudovat strategicky položený Hradec Králové na barokní vojenskou pevnost – bastionový komplex. Pro nový systém opevnění bylo odstraněno několik rozlehlých předměstí, na stavbu valů byl dokonce rozebrán přilehlý kopec Rožberk, byla upravena členitá koryta řek a srovnán okolní terén.

Nové válečné taktiky však záhy učinily bastionové pevnosti bezúčelnými a postupem času došlo k jejich zrušení a demolicí hradeb. O to se v Hradci zasadil především zástupce primátora Ladislav Jan Pospíšil roku 1884, jelikož hradební systém bránil k dalšímu rozvoji města. Demolice trvala do roku 1914. Hradební hvězdicovitá linie je dodnes v mapách města znatelná.

Existence opevnění města ovlivnila i vznik průmyslu. V rámci hradebního systému vznikla v roce 1842 výroba žesťových nástrojů a roku 1844 městský pivovar. Další průmyslové areály (jako právě Škodovy závody) mohly vznikat až za ochrannou linií vojenské pevnosti.

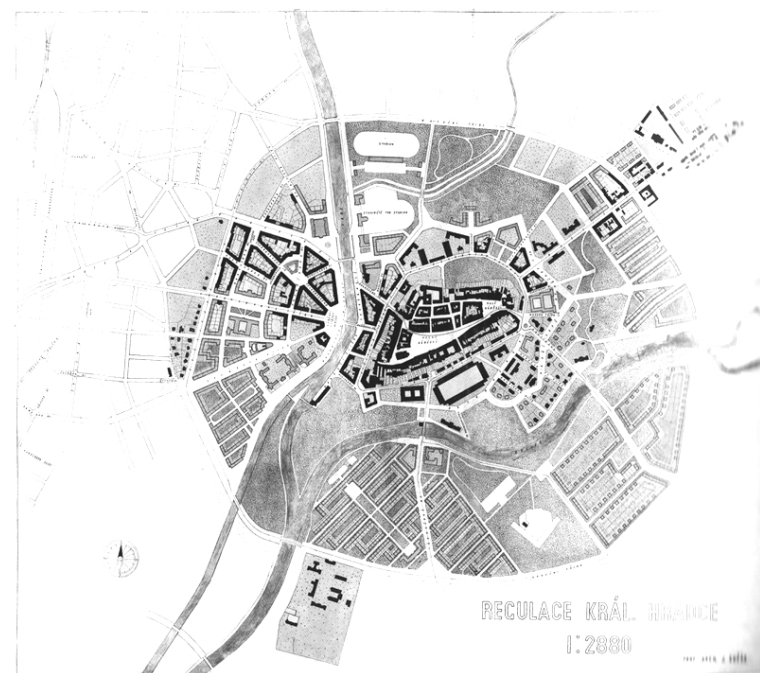
V období první republiky vypsalo město pod vedením starosty Františka Ulricha urbanistickou soutěž na regulační plán města Hradce Králové. Vypisování soutěží bylo v rámci Evropy velmi ojedinělé. Soutěž vyhrál architekt Josef Gočár, který navrhl radiálně okružní princip jak jej známe dnes. Gočárový návrh byl natolik revoluční a promyšlený, že inspirovaly a inspirovaly dodnes.

O novou moderní výstavbu v rámci města se zasloužilo především duo Jan Kotěra a Josef Gočár, kteří stojí za vznikem významných moderních budov jako jsou Východočeské muzeum, areál škol u Labe a další. V tomto období se ve městě také dařilo průmyslu a stalo se průmyslovým centrem až do doby 2. světové války.

V období socialismu převládala panelová výstavba bytových domů a vzniklo několik sídlišť. Nové urbanistické plány se však i po sto letech snaží město držet v duchu myšlenek Josefa Gočára.



Liska a Rejchl – regulační plán města 1909 (1)



J. Gočár, Regulační plán města, 1926-28

Josef Gočár – regulační plán města 1926-28 (2)

## Urbanismus Hradce Králové

Debaty o demolici hradebního systému trvaly mezi vedením města přes tři desetiletí a nejvíce se o rozhodnutí zasadil již zmíněný Ladislav Jan Pospíšil. Po tomto důležitém kroku mohl započít rozvoj města a za tím stojí významná trojice mužů – František Ulrich (starosta města), Jan Kotěra (architekt) a Josef Gočár (žák Jana Kotěry, architekt a urbanista).

První mezinárodní urbanistická soutěž na regulační plán předpolí hradecké pevnosti se uskutečnila již roku 1884, ale žádný ze sedmi přihlášených týmů nespůl očekávání městského vedení. První místo tedy nebylo uděleno, došlo pouze k odkoupení tří návrhů, které později posloužily jako podklad pro další regulační plány.

Další urbanistický návrh byl zpracován Josefem Zámečником, právě na základě již vzniklých urbanistických studií. Jednalo se o vůbec první regulační plán Hradce Králové. Návrh respektoval historické centrum a jeho cestní síť přesně jak město požadovalo. Josef Zámečník dal také za vznik myšlenky použít radiálně okružní systém ulic pro obsluhu města, na kterou navazovali i další jeho nástupci. Jeho návrh byl velmi velkorysý v profilaci ulic a velikosti veřejných prostranství, což se pochopitelně setkalo se značnou kritikou zastupitelů.

Roku 1895 se na místo starosty města dostává pan František Ulrich a za 30 let jeho působení se z poměrně malého města stává metropole. Kvůli velkému množství nové výstavby bylo město donuceno nechat vytvořit aktualizovaný regulační plán. Svým návrhem zvítězili architekti Zákrejs, Šejna a Rejchl, druhé místo obsadili Liska a Klumpar. Definitivní návrh byl zadán zástupcům obou návrhů - Rejchlovi a Liskovi a měl kombinovat nejlepší myšlenky z obou.

Roku 1925 byl architekt Josef Gočár, působící v Hradci jako architekt od roku 1905, pověřen vypracováním nového regulačního plánu. Josef Gočár si všiml a dále rozvinul fakt, že do města přirozeně vstupují pásy zeleně podél řek Labe a Orlice. Těmito pásy zeleně pak od sebe odděloval nově vzniklá předměstí, která se navzájem lišila funkcí či typologií. Jeho inspirací byla nově vznikající zahradní města v Anglii i Americe. Jako předloha mu rovněž sloužily již dříve vypracované regulační plány.

Gočár navrhoval místo typických ulic široké bulváry, připravené na vzestup automobilové dopravy. Regulovány byly počty podlaží, výšky oken i říms. Bytové domy v blocích se stavěly především typově a navzájem odlišeny byly fasádami.

Na regulační plán ze třicátých let později navazovali i další architekti – například Havlíček a Bartoš s jejich návrhem řádkových bytových domů do Labské kotliny. A nezasáhla jej ani socialistická výstavba sídlišť, která byla zbudována až za Gočárovým okruhem.

V současnosti si je vedení města vědomé cennosti a výjimečnosti Gočárova urbanismu a snaží se na něj navazovat.

1 JELÍNEK, Boris. První regulační plány města Hradce Králové aneb Jejich vývoj před profesorem Josefem Gočárem [online]. [cit. 2021]. Dostupné z: [www.turistika.cz/mista/prvni-regulacni-plany-mesta-hradce-kralove-aneb-jejich-vyvoj-pred-profesorem-josefem-gocarem/detail](http://www.turistika.cz/mista/prvni-regulacni-plany-mesta-hradce-kralove-aneb-jejich-vyvoj-pred-profesorem-josefem-gocarem/detail)

2 Josef Gočár – regulační plány města Hradce Králové (1925–1932). In: UNI: Kulturní magazín [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.magazinuni.cz/architektura/josef-gocar-regulacni-plany-mesta-hradce-kralove-1925-1932/>





## Identita současného města

*Co je Hradec Králové? Jaké požadavky jsou na město kladeny jeho obyvateli a jak je splňuje? Jak mohou vnímat Hradec turisté?*

*Hradec Králové, krajské město nad dvěma řekami. Historické jádro může být lákadlem turistů, avšak místo malebného náměstí přijíždějící narazí na asfaltové parkoviště s kulisou krásných renesančních domů. Velké náměstí je bezpochyby velký problém a výzva historického jádra. Nedá se však říci, že tím náměstím vyložené oslabuje na jeho provozuschopnosti. Spíše naopak. Bary v loubí ožívají přes obědy i ve večerních hodinách a zavítá do nich mnoho lidí, ať žijí v jakékoli části města, díky dobrému dopravnímu napojení ve dne i v noci. V přilehlém centru města snad nenajdeme tak živé místo, jako je právě Velké náměstí. Plány na obnovu náměstí jsou v diskuzi už nejméně desetiletí a město se snad v blízké době dočká finálního rozhodnutí a kýžené rekonstrukce.*

*O něco méně pulzující je oblast Gočárova nového centra jehož těžištěm je pěší zóna. Ta plynule spojuje staré město s hlavním nádražím a podporuje tak pěší i cyklo pohyb. V jejím parteru je umístěno nespočet obchůdků, restaurací a kaváren, avšak pouze malé procento z nich je primární občanská vybavenost. Pěší zónou se chodec pohybuje po širokém bulváru, který býval ještě v 90. letech silnicí, a může se kochat historickými budovami v okolí, které jsou pravidelně rozbíjeny většími či menšími náměstími.*

*Mimo jádro je významným bodem i obchodní centrum Futurum, které nabízí alternativu k vycházkám v deštivých dnech. Celkově se obchody v metropoli začínají stahovat do větších nákupních a obchodních center, což výrazně škodí maloobchodu v parteru například právě již zmiňované pěší zóny.*

*Významným prvkem ve městě je množství zeleně, díky kterému je držitelem titulu Salón republiky. Drtivá většina obyvatel Hradce má v docházkové vzdálenosti větší či menší park, ve kterém může trávit volný čas. Zelení se v podobě alejí nachází také ve velkém množství ulic, na nábřeží i náměstích.*

*Dalším žhavým tématem jsou pak hokejový či fotbalový klub. Zatímco hokejový stadion je v relativně dobrém stavu, fotbalový se po desetiletí nemohl dočkat kýžené rekonstrukce. Letos má započít výstavba nového dle návrhu architekta Vymetálka.*

*Velkou výhodou aglomerace je také množství a diverzita typů středních i vysokých škol. Studenti udávají městu směr a vdechují mu tolik potřebný život.*

*Většina Hradečanů může být pyšná na kvalitu zdravotní péče ve městě v čele s moderní fakultní nemocnicí a nespočtem zdravotnických zařízení a poliklinik rozprostřených po městě.*

*Netypický dopravní radiálně okružní systém Josefa Gočára je velkou perlou města. Bohužel v posledních letech i tento velmi promyšlený systém, který se po sto let dokázal vyrovnávat s raketovým vzestupem automobilové dopravy, kolabuje pod tíhou jejího množství. Světlem na konci tunelu jsou pro město projekty severní a jižní tangenty, které by měly odklonit veškerou tranzitní dopravu a ulevit tak vnitroměstské dopravě. Dříve než městský obchvat bude snad dobudována síť dálnic míjící metropoli, která také tranzit městem částečně odkloní.*

*Především v letních měsících město ožívá nejrůznějšími kulturními akcemi jako je Divadelní festival, Rock for People, Jazz Goes To Town a jiné vyhlášené akce, na které jsou obyvatelé města už tolik zvyklí.*



## Demografie a hustota osídlení

Slova o stotisícovém Hradci jsou dávno pryč a město se v posledních letech potýká s neustálým odlivem obyvatel. Prognózy tvrdí, že pokud se trend nezvrátí, bude mít Hradec Králové v roce 2025 pod devadesát tisíc lidí. Odliv obyvatel není však jediným problémem který město trápí. Dalším faktem je průběžné stárnutí jeho obyvatel – ve městě zůstává „stará garda“, kdežto mladí lidé mají tendenci odcházet. Důvodem mohou být i neustále rostoucí ceny bytů, kterých je i přes astronomické částky stále nedostatek vůči poptávce.

Vývoj počtu obyvatel v Hradci Králové

1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950
5 493	8 166	7 816	9 767	11 065	13 115	17 819	44 809

1961	1970	1980	1991	2001	2011	2021
55 136	77 541	95 588	99 917	97 155	94 314	?



zastavěnost veř. prostor podlažnost hustota



HISTORICKÉ CENTRUM – Velké náměstí

51% / 49% 74% / 26% 3 NP 382 ob./ha



BLOKOVÁ ZÁSTAVBA – Masarykovo náměstí

28% / 72% 67% / 33% 5 NP 238 ob./ha



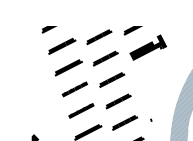
OTEVŘENÁ BLOKOVÁ STRUKTURA – Slezské předměstí

17% / 83% 100% / 0% 5 NP 174 ob./ha



VĚŽOVÉ SÍDLIŠTĚ – Malšovice

9% / 91% 100% / 0% 13 NP 375 ob./ha



ŘÁDKOVÁ STRUKTURA – Labská kotlina I

13% / 87% 100% / 0% 4 NP 172 ob./ha



VILOVÁ ZÁSTAVBA – břeh Orlice

9% / 91% 43% / 57% > 2 NP 31 ob./ha



RODINNÉ DOMY – Kukleny

13% / 87% 33% / 67% > 2 NP 60 ob./ha



RODINNÉ DOMY – ZVÚ

13% / 87% 39% / 61% > 2 NP 72 ob./ha





## Doprava

Díky vizionářským regulačním plánům Josefa Gočára bylo město na staletý neustálý nárůst intenzity dopravy připraveno. Josef Gočát navrhl nadčasový radiálně-okružní systém: první okruh těsně obepíná historické jádro města, za ním architekt navrhl pět odlišných čtvrtí po vzoru zahradního města, každou z nich propojil s centrem radiálou a za těmito městskými celky je veden druhý městský okruh. Tento plán zařídil městu bezproblémové dopravní fungování na sto let dopředu.

Z důvodu neustálého nárůstu tranzitní dopravy ale i tento velkorysý návrh v posledních letech kolabuje. Jediným řešením je odklonit tranzitní dopravu na objíždkové trasy – městské tangenty, a snížit potřebu průjezdu městem na minimum. Tento „třetí okruh“ v podobě tangenciál je již vytyčen v územním plánu.

Z hlediska širších vztahů motorové dopravy je Hradec Králové napojen na dálnici D11 vedoucí do Prahy. V okolí Hradce Králové jsou momentálně dva funkční nájezdy a ve do konce roku 2021 budou otevřeny další dva společně s úsekem dálnice až do Jaroměře, což ve výsledku lépe rozprostře dopravní nápor na napojení a uleví od části nákladní dopravy mířící právě z Jaroměře a Polska.

Na půli cesty mezi Hradcem a Pardubicemi, napojená přes rychlostní Hradubickou silnici, povede dálnice D35 směrem na Olomouc a Ostravu. Otevření úseku do Holic je plánováno na konec roku 2021, úsek na Vysoké Mýto zanedlouho poté – v srpnu 2022. Nákladní doprava směřující na Moravu tak nebude muset zajižďet na druhý městský okruh a Brněnskou ulici, kudy vede dnes jediná (a často ucpaná) cesta na východ republiky.

Železniční doprava do města směřuje z Pardubic, Prahy, Jaroměře, Jičína a Třebovic. V blízké budoucnosti bude snad dráha do Pardubic bude kompletně zdvojkolejněna, což značně urychlí vlakovou dopravu mezi dvěma sblíženými východočeskými metropolemi. Hradcem Králové má být v budoucnu vedena vysokorychlostní trať ve směru Praha-HK-Wroclaw. Její stavba však nemá národní prioritu oproti trati na Brno a s realizací může město počítat až za několik desítek let. Otázky vzbuzuje také terminál této vysokorychlostní dopravy. Vlaky by podle jednoho z návrhů měly stavět v nové lokalitě za městem a nezajížděly by tak vůbec do městské struktury. Nabízí se však řešení přivést každý druhý, třetí, či čtvrtý vlak na současné hlavní nádraží a odklonit jej poté směrem na Třebovice. Projekt je však na míle daleko realizaci, dá se tedy očekávat že tato rozhodnutí se v průběhu času ještě mnohokrát promění.

Cyklistická doprava má ve městě dlouhou historii a těší se značné oblibě. Zásluhy na tomto trendu má mimo vedení města i velmi rovinatý terén, na kterém se Hradec Králové rozprostírá. Výstavba nových tras se stala v posledních desetiletích samozřejmostí. Po městě je jich vytyčeno již více než 80 km. Největší cyklistický projekt posledních let byla polabská stezka na Kuks, která bude snad v budoucnu prodloužena i druhým směrem – do Nymburka. Dále má být cyklostezkou propojen Hradec s Pardubicemi kolem hradu na Kunětické hoře. Významným prvkem jsou i zmodernizované cesty v hradeckých lesích – skvělé místo pro rekreaci cyklistů, in-line bruslařů i pěších chodců.





## Městská zeleň



Nejvýraznějším krajinným prvkem oblasti Hradce Králové je soutok řek Labe a Orlice, který zde dal vzniknout prvnímu osídlení. Jejich koryta byla v rámci staletí značně zregulována, ale na síle řeky neztratily nikdy.

Po zbourání barokních hradeb přišel architekt Josef Gočár s myšlenkou vtáhnout do města zeleň podél řek, kde se jinak automaticky rostliny kumulují. V jeho plánech nezapomněl ani na velký počet parků, které do urbanistické koncepce zasadil a téměř každý občan centra tak má dnes kus zeleně v dochozí vzdálenosti od svého bydliště.

Výrazným městským prvkem jsou v rámci zástavby stromořadí a aleje vzrostlých stromů lemujících široké bulváry, řeky a pěší cesty. Na jihovýchodním okraji města je pak rozprostírají hradecké lesy, kde město systematicky opravuje staré cesty pro účely cyklistů, bruslařů či pěších, buduje naučné stezky, bufety k občerstvení návštěvníků a podobně. Městské lesy jsou velmi vyhledávanou volnočasovou lokalitou pro občany Hradce Králové i přilehlého okolí.

Nejrozsáhlejším městským parkem jsou Šimkovy sady, které prošly v roce 2013 rozsáhlou rekonstrukcí. Město zbuodovalo nové povrchy cest, nové lávky nad rybníkem, zvelebilo útulná zákoutí k relaxaci, vystavělo nová dětská hřiště, opravilo rotundu s kavárnou a umístilo do parku veřejné grily, u kterých mohou všichni trávit letní večery.

V současnosti město mluví o zachování a rozvíjení Gočárových myšlenek, avšak během socialistických let tomu tak nebylo. Za zástavbou z první republiky byla vystavěna nová socialistická sídliště, obklopená neuchopitelnými a nefunkčními zelenými plochami. V budoucnu se snad k plánování veřejných komponovaných parků vedení města vrátí a Salón republiky bude opět všem na obdiv.

-  Městská zeleň
-  Vodní toky a plochy



## Průmyslové a skladovací areály

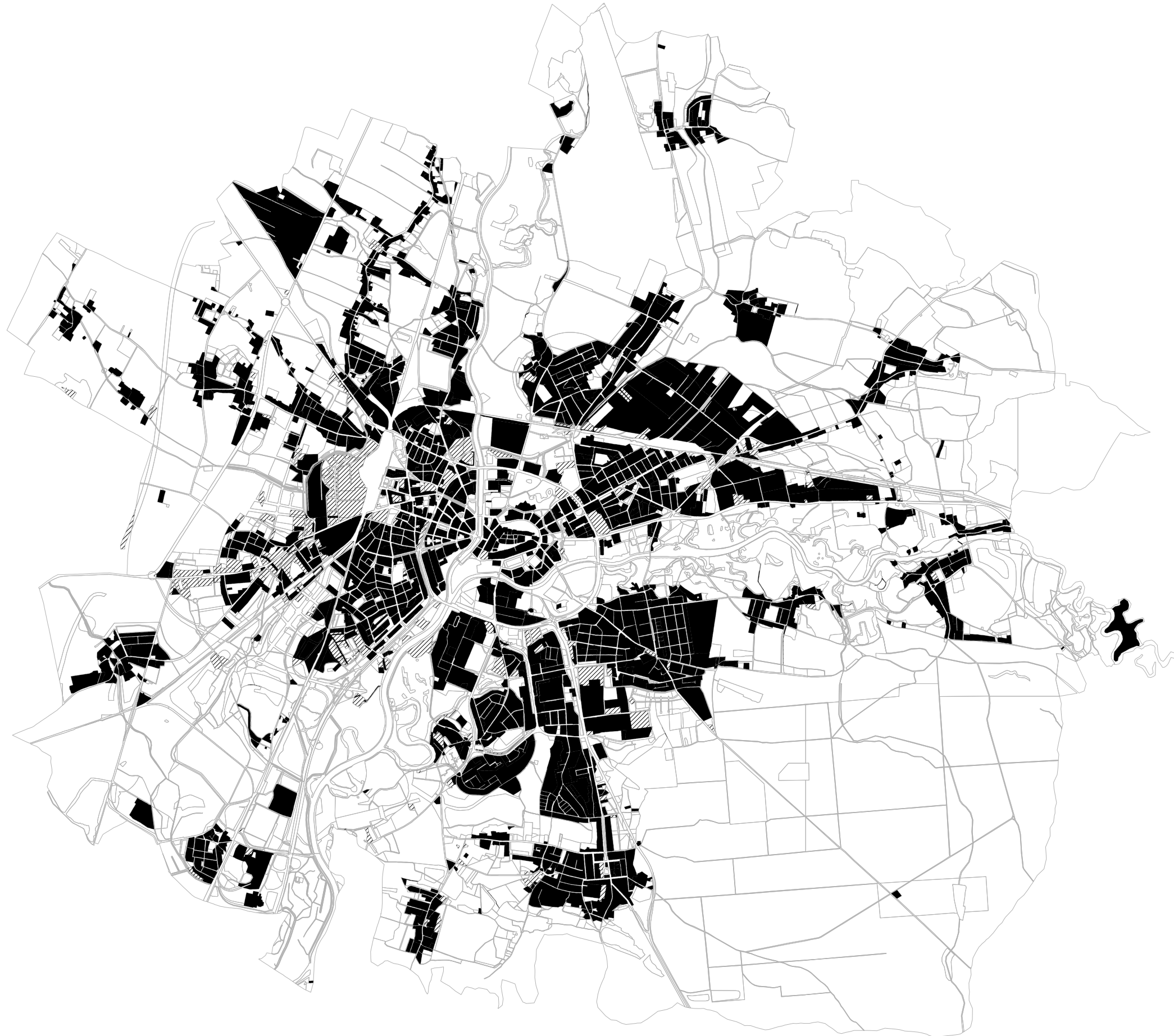
První průmyslové areály začaly na území města vznikat ještě v dobách městských hradeb. Na předešlých stranách bylo již zmíněno že v rámci města byla zbudována továrna žesťových nástrojů a městský pivovar. Další průmyslové areály mohly vzniknout až za ochranným pásmem pevnosti. Šlo o továrnu Škodových strojírenských závodů (dnes ZVÚ) a továrnu na pianina Petrof. Další průmyslové areály vznikaly přirozeně odsunuté za městskou zástavbu, aby nebyly překážkou a nenarušily život obyvatel.

Největší množství průmyslu je situováno v severní části města, napojené na železnici vlečkou pro dobrou obslužnost.

Jak se město v průběhu let zvětšovalo, pohltilo průmysl do sebe a ten se teď stává denodenní bariérou pro dobré fungování. Úbytkem průmyslové výroby se navíc tyto areály, až na výjimky, stávají opuštěnými a rozdrobenými. Není tedy třeba zdí chránících provoz uvnitř, není třeba nevyužitých a nevyužitelných nadrozměrných hal. A především – není třeba stavět město do volné krajiny okolo, když můžeme využít brownfieldů v podobě starých průmyslových oblastí uvnitř.

Vzorem pro revitalizaci chátrajících průmyslových staveb může jít hradecký městský pivovar (dnes Regiocentrum), který se podařilo v roce 2007 přetvořit v prostory pro městskou správu, univerzitní učebny UHK, parkovací dům, restauraci v parteru a především v živoucí místo které stojí za návštěvu i turistům.

- |    |                    |  |
|----|--------------------|--|
| 01 | ZVÚ                | > pronajímáno, z části obsazeno          |
| 02 | ZVÚ Strojírny      | > pronajímáno, z části obsazeno          |
| 03 | Plynárny           | > fungující                              |
| 04 | Koželužny          | > transformace ve veřejný prostor a park |
| 05 | Foma               | > fungující                              |
| 06 | Kydlinovská        | > pronajímáno, obsazeno                  |
| 07 | Gumokov            | > fungující továrna                      |
| 08 | Skladištní oblast  | > fungující skladiště                    |
| 09 | Pilňáčkova továrna | > opraveno, obsazené prostory k pronájmu |
| 10 | Petrof             | > fungující továrna                      |
| 11 | ČKD                | > pronajímáno, plně obsazeno             |

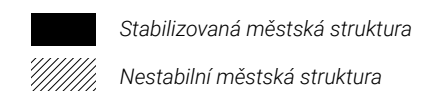


## Městská struktura

*V mapě můžeme pozorovat velmi stabilní městské jádro majoritně tvořené blokovou zástavou. Jeho struktura je nestabilní pouze v několika místech těsně sousedících s druhým okruhem, kde se nepodařilo plány Josefa Gočára realizovat a mnohá místa jsou neurčitými plochami, které snad budou v budoucnu správně uchopeny a dostavěny.*

*Roztříštěnější jsou plochy především na předměstích, kde se setkává modernější městská předměstská struktura s historicky vesnickou. Je tomu tak například v Malšovicích, Kuklenách nebo Svobodných Dvorech.*

*Předměstí v severovýchodní a jihovýchodní části města jsou pak z většiny tvořena socialistickou panelovou výstavbou.*





## Plánovaný budoucí rozvoj

### **Dvojměstí Hradec Králové - Pardubice**

Dle výzkumů stoupá počet cestujících mezi oběma městy. Po rychlostní silnici se dostanete z okraje jedné metropole do druhé za 10 minut, což může být i méně, než cesta na druhý konec města samotného. Vlakem se zdvojkolejněním trasy mezi Pardubicemi a Opatovicemi nad Labem zkrátila cesta na 17min., pokračování dvojkolejky až do Hradce Králové je v jednání. Spojení mezi metropolemi zatím nebylo nikdy plynulejší. Další možností spolupráce měst je například sjednocení lístků na MHD. Tento krok by ušetřil mnohým lidem část financí a podpořil by užívání hromadné dopravy na úkor individuální motorové.

### **Rychlodráha Praha - Hradec Králové - Wrocław**

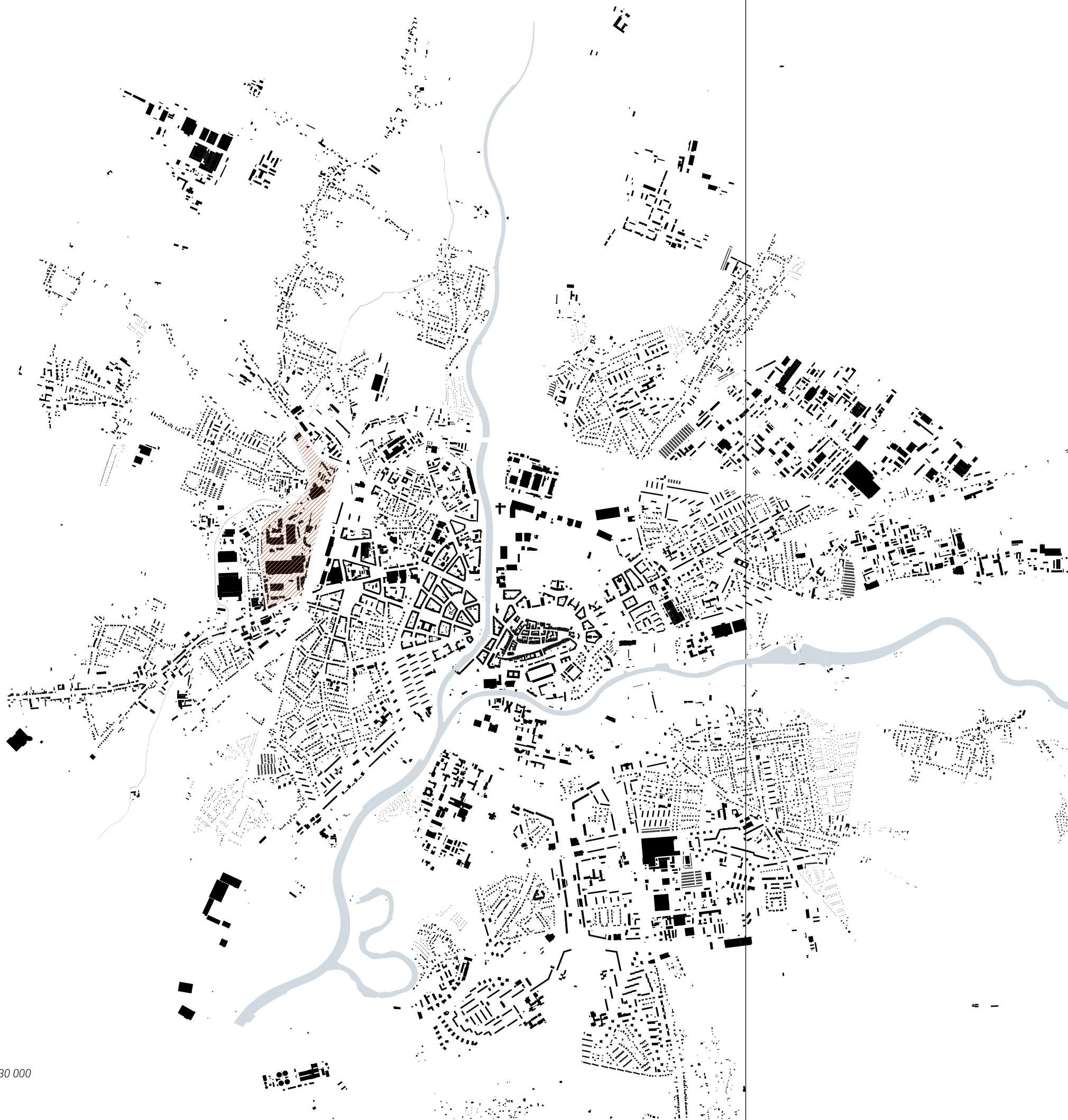
Hradec Králové vyhrál soubor o rychlodráhu do Wrocławu s Libercem. Vysokorychlostní spojení Hradce Králové s Polskem a především s Prahou by znamenala pro krajské město veliký impuls. Rozhodnutí za Rakouska-Uherska vést železniční tepnu přes Pardubice ubralo městu na prestiži. Investoři nemají důvod ve městě výrazně investovat, jelikož dopravní napojení na celorepublikovou infrastrukturu bylo až do nedávna mizivé. Nyní je ale Hradec Králové napojen na dálnici D11, v budoucnu bude dokončena i dálnice D35 na Olomouc, pokud přibude i rychlodráha a lepší spojení s Pardubicemi, může to být pro velké firmy dostatečný impuls k expanzi do Hradce Králové, kam mimo pracovních míst přinesou i peníze do městské kasy. Cesta mezi Hradcem Králové a Prahou by se zbudováním rychlodráhy z 1h 40min zkrátila na zhruba polovinu. Otázky pak vyvolává umístění terminálu rychlovlaků. Nejpravděpodobnější je varianta zbudování nového terminálu pro VRT za městem při dálnici, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti ve městě. Nabízí se však řešení, že by každý x-tý vlak zajížděl na stávající hlavní nádraží a poté byl odkloněn ve směru na Třebechovice jako klasický spoj. Pokud by byla rychlodráha dovedena na stávající hlavní nádraží, pak by se velmi výrazně zvedl potenciál pozemků v území areálu ZVÚ. Výsledků řešení se však v blízké době nedočkáme. Pokud bude trať k Hradci Králové dostavěna v následujících třiceti letech, bude možné mluvit o úspěchu.

### **Rozvoj královéhradeckého letiště**

Plocha letiště v současnosti slouží často jako místo pořádání koncertů a jiných zábavných akcí. Ve zbylém čase je využíváno pro výcvik pilotů, pilotní zkoušky a k soukromým účelům. Statistické údaje o odbavených cestujících však hlásily v roce 2016 22% nárůst oproti roku předchozímu. Pro další rozvoj by bylo potřeba vybudování alespoň malého terminálu jako zázemí. Studii rozvoje letiště pro město zpracoval arch. Patrik Kotas.

„Vedle samotného letiště, na kterém mohou přistávat středně velká osobní i nákladní letadla, by se plánovaná severní tangenta přímo napojila na dálniční síť. Záměr uspořádání území počítá i s možností vybudovat železniční vlečku.“ (3)

3 Letiště odbavilo 5,5 tisíce cestujících. Slušel by mu menší terminál. In: HKcity: V Hradci jsme Králové [online]. 15. 11. 2017 [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <http://www.hkcity.cz/2017/11/15/letiste-odbavilo-55-tis-cestujicich-slusel-by-mu-mensi-terminal/>



## Zadání diplomové práce

*První myšlenka na zpracování oblasti ZVÚ mi vyvstala na mysl při cestování autobusem ze Svobodných dvorů do centra města. Dívala jsem se z okna dopravního prostředku ven na nevzhlednou betonovou zeď, kolem které jsem právě projížděla a napadlo mě: Co se tam vlastně ještě deje?!*

*V areálu pracoval celý život můj dědeček. Přišel do Hradce Králové z jižních Čech jako mladý muž na vojnu, poté se ve Škodových závodech vyučil svářečem, začal jako svářeč pracovat, potkal moji babičku a ve městě již zůstal. V ZVÚ pracoval přes 40 let až do svého důchodu. Jeho životní příběh mi tak byl inspirací a motivací. Následné analýzy území mě jen utvrdily ve správnosti mého rozhodnutí.*

*Ačkoliv býval kdysi celý areál vzdálen na kilometry od historických hranic města, dnes je jeho nedílnou součástí a také nezpochybnitelnou bariérou. Sousedící městské části Kukleny a Svobodné dvory jsou průmyslovým areálem odtrženy od veškerého městského ruchu, mimo dopravního. Málodky vidíte v těchto končinách někoho procházet po chodníku, jelikož není kam jít. Do centra je cesta vzdálená a nepěkná a v okolí není žádné místo k trávení volného času.*

*Toto bych svým návrhem ráda změnila a napojila západní část města na centrum. Ráda bych přiblížila obyvatele životu v metropoli a trochu pohybu vnesla i do samotného území. Pohyb, především ten pěší či cyklo, je přeci život a život město potřebuje.*



## Závody Vítězného února

*Starý areál strojírny – kdysi věhlas Hradce Králové, dnes zapomenutá oblast při železnici. Ještě dvě generace zpět věděli všichni co ZVÚ znamená. Dnes vám význam zkratky objasní málokdo a bez totožného názvu autobusové zastávky by se na areál dost možná úplně zapomnělo.*

*V platném územním plánu je celá oblast uváděna jako přestavbová. Dle městského architekta, pana Brůny, snad v budoucnu dojde k odkupu pozemků od majitelů a k novému impulzu v území. Město má v plánu vybudovat nový silniční spoj „Nová Zelená“ vedoucí ve směru na dálnici D11, aby odlehčila kumulované dopravě na Pražské třídě a další novou cestu skrze území Temešvár ve směru na Jižní spojku. Bude tedy třeba vymezit prostor pro křižovatku těchto silnic téměř před původní vstupní branou do areálu ZVÚ.*

*Jelikož je zástavba areálu tvořena převážně velkorozponovými halami, výzvou bude i rozsah demolice v území a výběr cenné architektury k zachování industriálního ducha místa.*



## Historie ZVÚ

Areál strojíren byl v Hradci králové založen roku 1869 pod jménem První česká akciová strojírna. Původní malá strojírna s pár desítkami zaměstnanců se zabývala pouze drobnými opravami strojů a výrobou jednoduchých zařízení na zakázku. Ekonomická krize v osmdesátých letech však přivedla podnik ke dnu. V té době vznikla v Praze nová firma, která hradecké strojírně odkoupila. Hospodářská situace se časem stabilizovala a nová společnost se začala prosazovat nejen v českých zemích, nýbrž celosvětově – zejména ve Francii a v Rusku. S věhlasem a příchodem většího množství zakázek se areál továrny rychle rozšiřoval. Nejvýspělejší byla výroba zařízení pro potravinářský průmysl – především pro cukrovary a pivovary. Dále důlní, hutní a parní stroje, stroje pro cihelny, či keramický a textilní průmysl.

Ačkoliv se podnik i nadále postupně rozrůstal, ani tak nestačil pokrývat poptávku po produktech. Majitelé tedy výrobu rozšířili i do jiných měst jako Adamov. V průběhu času se k podniku připojil nový společník – Richard Sohr, který dokázal hradecký podnik dostat do strojírenského kartelu, což v době, kdy trh ovládaly především velké monopolní podniky, velmi pomohlo strojírnám k prosperitě.

Strojírenský kartel se však před první světovou válkou vlivem hospodářského poklesu rozpadl a Pražské strojírně, které nebyly dostatečně finančně zabezpečeny, se ocitly v centru ostrého konkurenčního boje. Po dlouhém vyjednávání byl podnik včleněn spolu se strojírnami Škodových závodů do nově vytvořené akciové společnosti, která později splýnula se Škodovými závody v Plzni. [1]

Po vzniku Československé republiky se věhlas českého strojírenství opět rozvinul a poptávka přicházela z celého světa. Na druhou stranu s sebou válka přinesla i následující hospodářskou krizi, což vedlo v hradeckém podniku k rapidnímu snížení počtu pracovních míst a i tak mnoho ze zaměstnanců pracovalo pouze na částečný úvazek.

Nejtěžším obdobím pro strojírenství bylo období druhé světové války, kdy byly firmy tohoto typu obsazeny nacisty, kteří požadovali jejich zapojení do zbrojařského průmyslu. Po osvobození a vzniku samostatné republiky se provoz zaměřoval na výrobu těžkotonážních chemických zařízení a napomáhal k obnově válkou zničeného Československa i celého SSSR.

Roku 1944 se Škodovy závody rozšířily o areál ČKD za městem. Od názvu Škodovy závody se upustilo roku 1953, kdy byl podnik přejmenován na Závody Vítězného února. V padesátých letech došlo ke značnému rozvoji areálu o další výrobní haly.

„V době její největší slávy v osmdesátých letech dvacátého století v ní pracovalo pět a půl tisíce lidí a s trochou nadsázky lze říci, že každý obyvatel Hradce měl přibuzného, který tam dělal.“ [2]

Roky kolem Sametové revoluce přinesly přičlenění ZVÚ k závodům CHEPOS Brno a představovaly jeden z rozhodujících podniků československého strojírenství. Exportovaly více než polovinu svých výrobků do 65 zemí světa. V rámci několika vln porevoluční privatizace však došlo k vlastnickému rozštěpení celého území. Ve struktuře firmy se také udály nevratné změny, které zapříčinily rozpad ZVÚ jako celku na jednotlivé menší části – například ZVÚ Engeneering a.s., ZVÚ Chemie a.s., ZVÚ Strojírny a další.

[cca do 1954]

Původní cesta na Jičín

[cca do 1967]

[cca do 1997]

[cca do 2005]

[\*2015]

[cca do 1997]

[cca do 1977]

[cca do 1954]

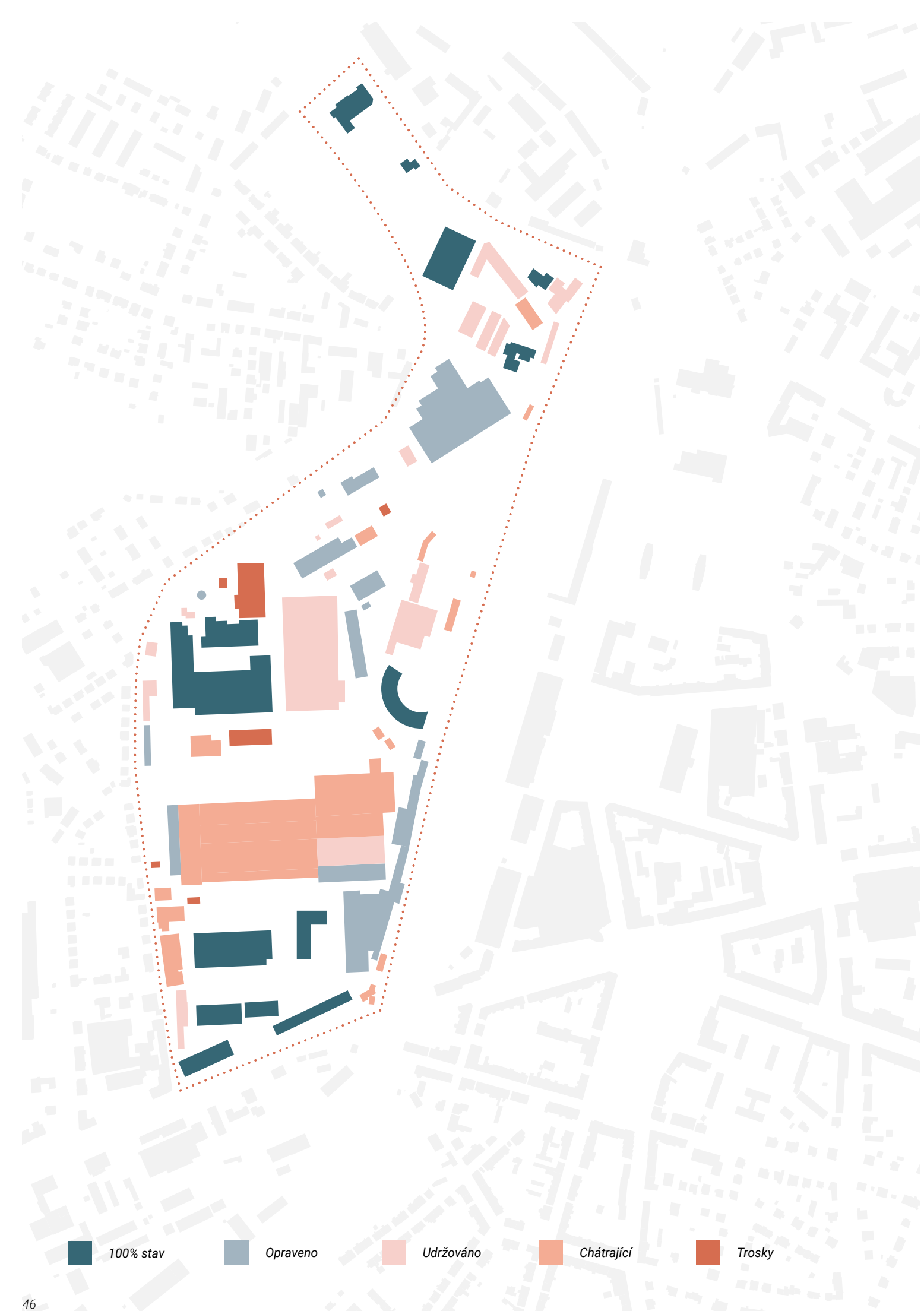
[cca do 1977]

[cca do 1977]

1937 1954 1977 1997 1998+

1 KOLEKTIV AUTORŮ ZVÚ. ZÁVODY VÍTÉZNÉHO ÚNORA: nositel Řádu Vítězného února a Řádu práce. 1989. [kniha]

2 Továrny, které udávaly rytmus Hradce. Dnes už jen kulisy. In: E15.cz [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/tovarny-ktere-udavaly-rytmus-hradce-dnes-uz-jen-kulisy-836849>



## Současnost průmyslového areálu

*Kolos Škodových závodů býval opravdu monumentální a prozřevě vychovával své zaměstnance již od věku učňovského, kdy se zde svářečem učilo mnoho mladých chlapců, aby mohli pro ZVÚ později pracovat.*

*K mému překvapení je poměrně velké množství staveb alespoň trochu opravených a z větší části využívaných. Učiliště zde již nefunguje. Některé průmyslové haly stále slouží k výrobě, jiné třeba k opravě aut, pár budov je transformovaných jako kanceláře a budova nazývaná ‚Kavák‘ v severní části slouží jako ubytovna. Stále zde dobře funguje kovárna, jejíž budovy jsou velmi udržované. Administrativní budova v jihozápadním rohu areálu je otevřena do ulice a v přízemí jsou umístěny obchody. V hangáru bývalé mědikovny sídlí kuklenská prádelna, vedle autoservis, administrativní budova přímo na náměstí za branou je celkově opravena a plně využívána, v historické hale naproti ní stále funguje výroba. Prostory bývalých šaten zaměstnanců právě prošly transformací a nabízí kanceláře k pronájmu. Na severním konci území je ještě umístěna nejnovější hala společnosti RAVEN CZ a.s., která je stále využívána, menší továrenská hala dnes sloužící jako tiskařské centrum, pár dalších velkoobchodů (koupelny Ptáček,...) a stará chátrající sýpka. Dochovalo se zde několik krásných historických cihlových hal, které se nacházejí v jihozápadní části areálu při hranici a vypadají opuštěně.*

*Celý areál je protkán kolejemi vleček, které převážely materiál či výrobky z haly do haly, dle potřeby. Vlečkám se dokonce přizpůsobovaly i stavby (například stará továrna u vstupu musela ustoupit stavbě vlečky a byla jí razantním způsobem rozdělena na dvě části.*





## Současné využití budov

Dnešní stav celého areálu je v úpadku. Strojírenská výroba klesá na objemu a závodům se již zdaleka nedaří tak, jako dříve. V našich podmínkách také klesá množství kvalifikovaných lidí k této práci a zároveň se výroba přesouvá do zemí s levnější pracovní silou. Již dlouhou dobu zdejší provoz slouží převážně jako montovna jednotlivých dílů, zkoušení kvality a podobně.

Nejvyužívanější částí areálu je Kovárna, které se stále daří a má potenciál zde ještě pár let zůstat. Ve svém návrhu bych ráda kovárnu pro první etapy ponechala a její odsun či zrušení, nevyhnutelné v následujících desetiletích, může město vyřešit samostatně až nadejde čas.





## Majetkoprávní vztahy v území

Po privatizaci v devadesátých letech připadly nemovitosti do majetku ZVÚ a.s., která se však záhy rozpadla na několik podsubjektů jako jsou ZVÚ Strojírny nebo ZVÚ Kovárna. Dnes je stále v jejich majetku většina budov bývalého závodu včetně plochy mezi nimi. Část staveb se však za třicet let historie rozprodala mezi soukromé subjekty - viz schéma.

Vizí města je v budoucnu všechny nemovitosti odkoupit a nastartovat v území novými impulsy.

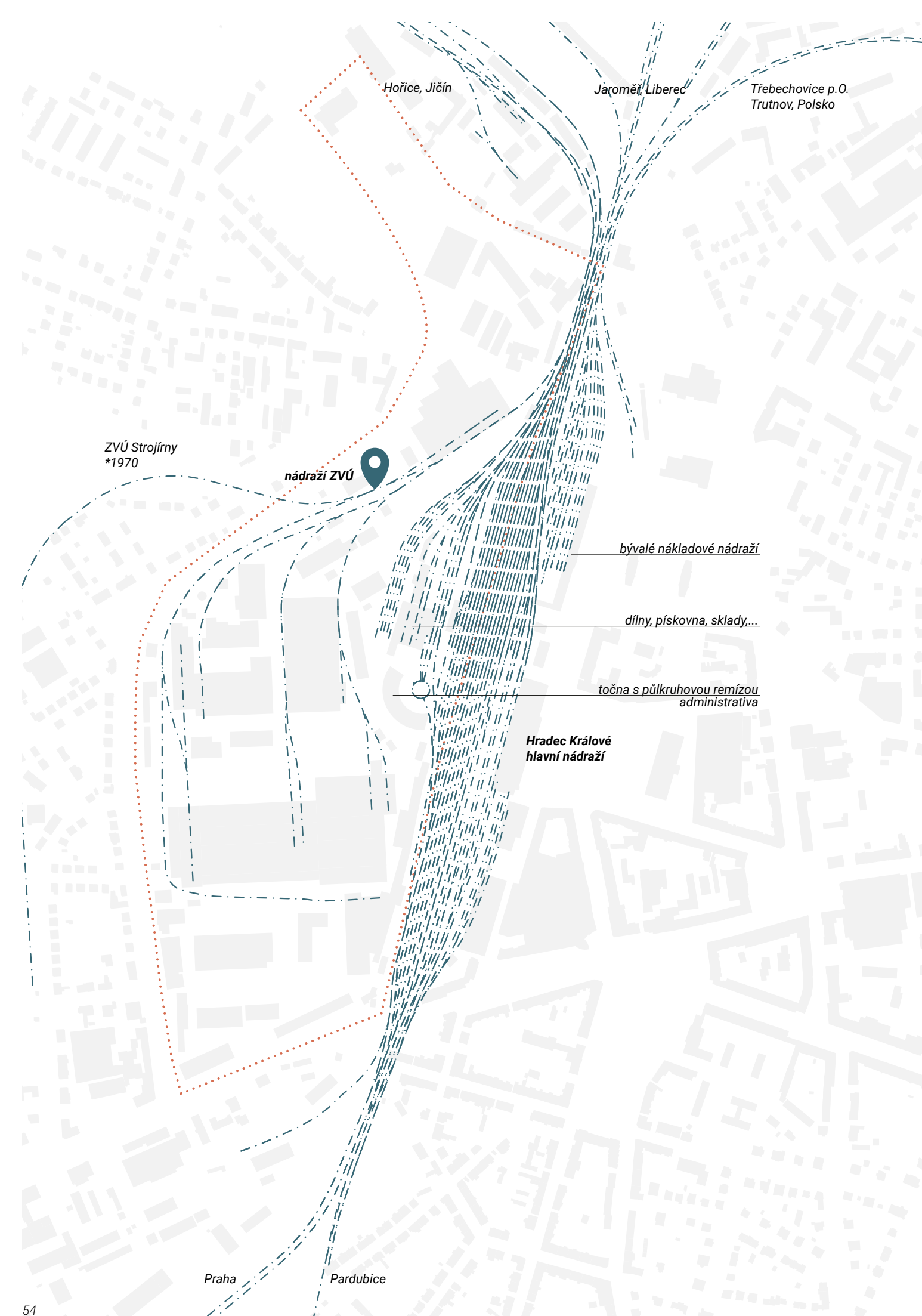


## Dopravní situace oblasti

Území je ohraničeno dvěma městskými tahy - Pražskou třídou a ulicí Koutníkova, a sběrnou ulicí Za Škodovkou. Ulice Koutníkova, směřující od Gočárova okruhu ve směru na Jičín je dnes velmi vytíženou cestou a v budoucnu, z důvodu nového nájezdu na dálnici D11, se nedá očekávat výrazné zlepšení situace. Přes koleje je převedena nadjezdem, který je ve velmi špatném stavu a do budoucna bude nutná jeho komplexní oprava. Skrze Pražskou třídu není z důvodu nízkého železničního podjezdu umožněn průjezd nákladním automobilům, nicméně je tento směr velmi vyhledávaným řidiči směřujícími na Prahu. Z důvodu nepříznivých hlukových a emisních poměrů hledá město řešení jak dopravu skrze Kukleny odklonit.

V rámci nového územního plánu byly vytyčeny nové městské třídy k dosažení lepší obslužnosti, prostupnosti a zajištění klidu v Kuklenách. Jedním z tahů je silnice směřující k ulici Zelená s příhodným názvem Nová Zelená. Tato cesta má ulevit dnes přetížené Pražské třídě. Druhou trasou je silnice vedoucí skrz stávající průmyslovou oblast plynáren a dále procházející oblastí Temešvár, kde se do budoucna počítá s rozsáhlým developmentem. Cesta se poté napojí na Jižní tangentu obepínající město.

Z důvodu komplikovaného styku cest je příhodné umístit na jejich křížení okružní křižovatku. Tuto variantu pro město zpracovali dopravní inženýři pod hlavičkou firmy Transkonsult z Hradce Králové, jejichž řešení mi bylo předlohou.



## Staré vlečky

*Jak tomu kdysi bývalo, materiály a výrobky se transportovaly na velké vzdálenosti pomocí vlakové dopravy. Byl to nejdostupnější způsob jak přepravit mohutné výrobky na velké vzdálenosti. I kvůli tomu se areály umísťovaly často na dosah železnici. V Hradci Králové tomu nebylo jinak – téměř všechny průmyslové areály v okruhu města jsou přímo navázány na železniční trať s odbočkou přímo do areálu.*

*ZVÚ je napojeno přímo na železniční trať hlavního nádraží odbočkou v severní části. Následně vlak narazí na „nádražní budovu“ – Kavák kde je vlak přesměrován do příslušné haly průvodčím. Od tohoto bodu se železniční síť větví dle potřeby, aby obsloužila celou plochu areálu a dokonce vlečky zajíždí přímo do větších z hal.*

*Na železniční síť starého areálu byl později napojen i areál nový – ZVÚ Strojírny, vznikající západním směrem od řešeného území.*

*Kolejiště samotného hlavního nádraží je až zastarale mohutné. V nejširším bodě čítá 19 kolejí. Za kolejištěm se nachází vlakové depo s točnou a nechybí ani malé nákladové nádraží v blízkosti dnešního terminálu hromadné dopravy, které je dnes využíváno pouze k odstavení nepotřebných souprav. V rámci zbudování dvojkolejné trati do Pardubic počítá SŽDC také s rekonstrukcí kolejiště. Dle získaných plánů bude navíc hlavní nádraží rozšířeno o jedno nové nástupiště. Místo stávajících tří perónů tak budou k dispozici čtyři, což umožní odbavení většího počtu vlaků za stejný čas.*





## Funkční vybavenost

Ze schématu je zřejmé velké nevyvážení rozprostření občanské vybavenosti. Na rozdíl od živoucího centra města s aktivním parterem je vybavenost Kuklen a Svobodných Dvorů naprosto nedostatečná. V okolí ZVÚ chybí i jakýkoliv obchod se základními potravinami a obyvatelé musí cestovat automobilem nebo hromadnou dopravou do nejbližšího obchodu, jelikož dochozí vzdálenost je pro většinu z nich příliš dlouhá.

Jedním z důležitých cílů projektu tedy bude najít vhodné prostory pro novou občanskou vybavenost a také umožnit plynulejší dostupnost ke zkrácení dochozí vzdálenosti a přiblížit tak stávající obchody za nádražím pro zdejší residenty.

Umístěním chybějících městských funkcí navíc dojde ke zatraktivnění celé lokality, kde se budou scházet i obyvatelé z jiných částí města a místo bude mnohem živější a bezpečnější.

- Občanská a veřejná vybavenost
- Obchodní parter
- Doprava
- Obchodní centrum





*Pražská třída*



*Za Škodovkou*



*Vstupní brána do areálu*



*Labský náhon*



*Za Škodovkou, tovární haly v plotě*



*Kovárna, jeřáb, lávka do ZVÚ II*



*Za Škodovkou*



*Továrna - tiskárna*



*Kovárna a chladičí věž*



*Za Škodovkou, ubytovna Kavák*



*Za Škodovkou, zastávka MHD „Kavák“*



*Sýpka*







## Vize udržitelného města

Žijeme v době celosvětové ekologické krize - planeta se otepluje, ledovce tají, hladina oceánů se pomalu zvedá. To vše může bez změny našeho způsobu života vést až k sebe-destrukci našeho druhu, potažmo všech živých tvorů na této planetě. Proč k sebe-destrukci? Člověk je příčinou (ale také řešením) mnoha klimatických změn. Bez našeho konzumního chování by taková situace velmi pravděpodobně nenastala. Je tak naší povinností vůči životům naší i budoucí generace, zasadit se o řešení této krize.

Jako architekti máme možnost pokusit se o změnu lidského chování způsobem našeho navrhování v jakémkoliv měřítku. Ať jde o projekt zahradního či rodinného domu, vily, komplexu budov, nebo i v roli urbanistů v měřítku městské čtvrti, dokonce i větším.

Na počátku 20. století žilo ve městech pouze okolo 14% lidí. Dnes jsme na 50% nynější populace a odhady ukazují, že v roce 2050 bude žít v aglomeracích až 70% lidstva (5). Města také vyprodukují zhruba 75% všech emisí a spotřebují 80% materiálních a energetických zdrojů (4). Návrhem udržitelných a funkčních měst můžeme spotřebu jejich obyvatel výrazně snížit oproti dnešním hodnotám a zajistit tak vyšší naději na záchranu planety. Je samozřejmé, že podíl a vůle ke změně musí mít i samotní obyvatelé, avšak kvalitní urbanismus se může stát účinným nástrojem.

V rámci své práce se do projektu snažím integrovat sedm principů pro navrhování udržitelných měst dle urbanisty Petera Calthorpa, které zní (5):

1. ZACHOVAT - prostředí, půdu, historii a kulturu
2. MIX - příjmových skupin, věkových skupin, mix funkcí
3. PĚŠÍ POHYB - ulice přívětivé pro chodce, bezpečné
4. CYKLISTIKA - upřednostnit cyklisty před řidiči
5. PROPOJENÍ - prostupnost města všemi směry
6. VEŘEJNÁ DOPRAVA - funkční a všem lehce dostupná veřejná doprava
7. KONCENTRACE - koncentrovat městské funkce na živá místa

Udržitelným rozvojem se na globální úrovni zabývá například i OSN, která v roce 2015 přijala na svém summitu program SDG = Sustainable Development Goals (cíle udržitelného rozvoje) v rámci Agendy 2030. Tento program si stanovil 17 prioritních cílů pro zajištění udržitelného rozvoje na celé planetě, které se budou snažit plnit mezi lety 2015 a 2030. Bod 11 - Sustainable Cities and Communities (udržitelná města a komunity) se zabývá právě navrhováním udržitelných měst. Takové město by mělo splňovat tři hlavní podmínky (6):

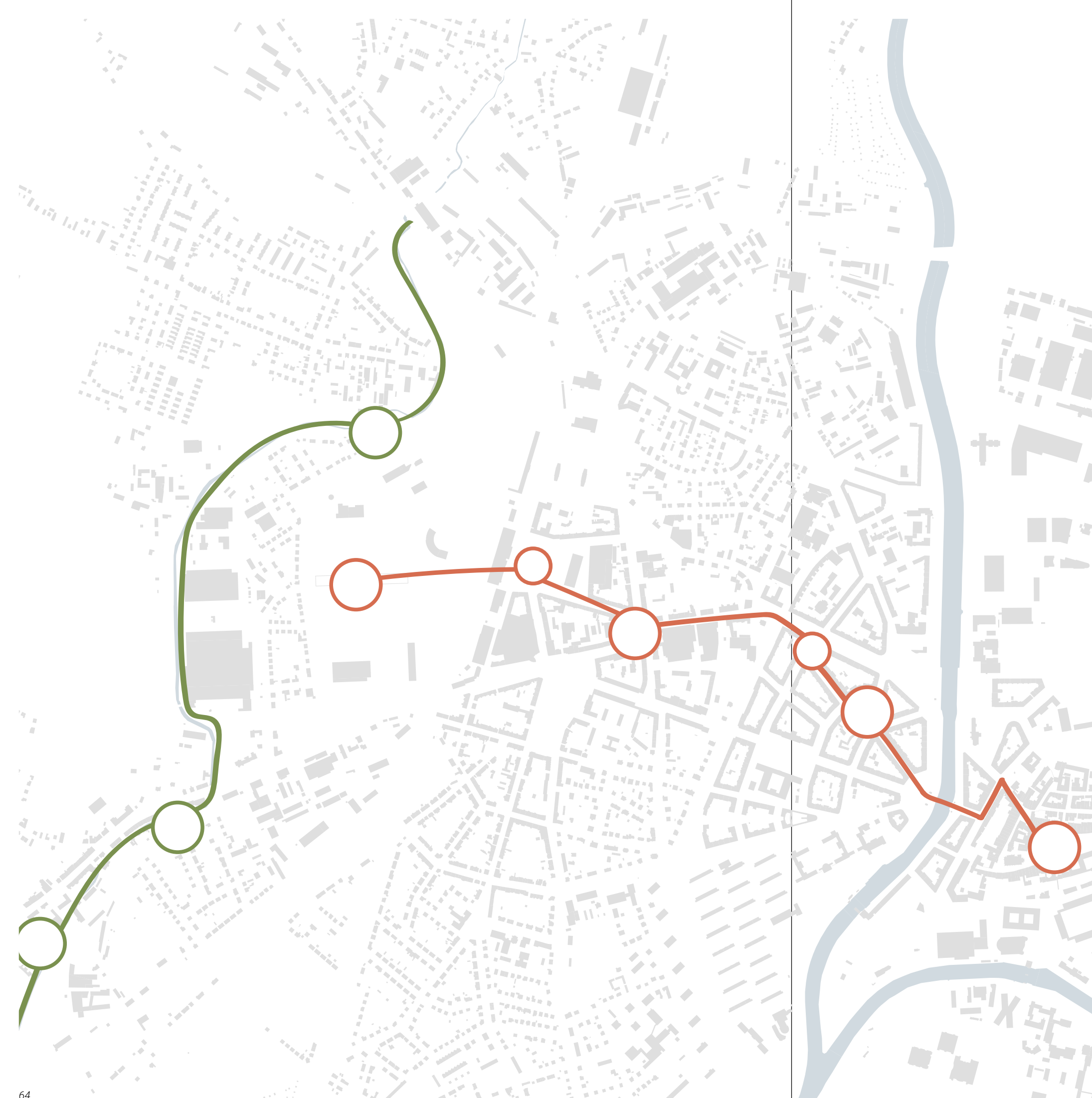
1. INKLUZIVNÍ MĚSTO - město k prospěchu všech bez rozdílu
2. BEZPEČNÉ A ODOLNÉ MĚSTO - bezpečnost v ulicích, odolnost vůči klimatu a jeho extrémním projevům
3. ENVIRONMENTÁLNĚ UDRŽITELNÉ MĚSTO - snižování uhlíkové stopy, odpadu a množství motorové dopravy

Mnoho metropolí po celém světě se již snaží aplikovat principy udržitelného rozvoje na návrhy svých měst. Příkladem může být Kodaň, Oslo, Stockholm, Helsinky, Londýn, Berlín, Reykjavík, Vancouver, Singapur. V rámci České republiky může jít příkladem soběstačná obec Židlochovice na jižní Moravě.

4 GREENTV. Creating Sustainable Cities [online]. 2014. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=fcDDUSUbg9A](http://www.youtube.com/watch?v=fcDDUSUbg9A)

5 TED. 7 principles for building better cities | Peter Calthorpe [online]. 2017. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=IFJD-3NMv6Kw](http://www.youtube.com/watch?v=IFJD-3NMv6Kw)

6 UNSW ELEARNING. Sustainable Development Goal 11 - Sustainable Cities and Communities - Tommy Wiedmann [online]. 2020. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=Aww3JJC3A0k](http://www.youtube.com/watch?v=Aww3JJC3A0k)



## Koncept širších vztahů

### PROPOJENÍ

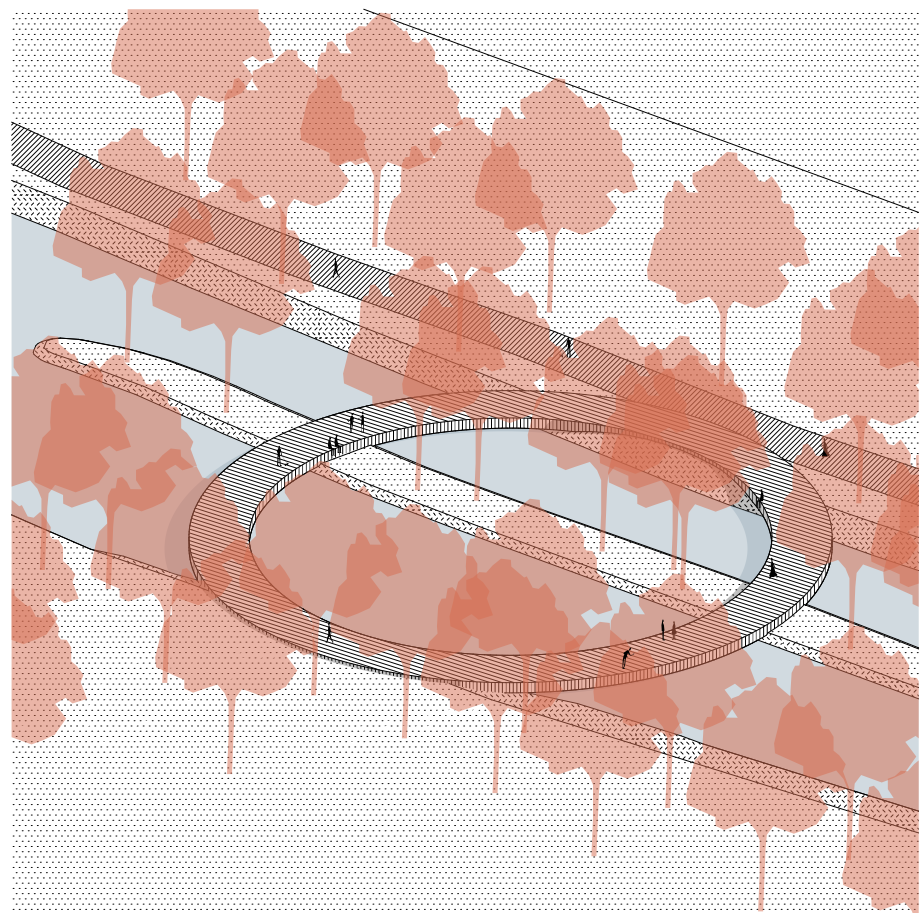
Městská část Kukleny je v současné době roztržštěný různorodý celek jak prostorově, tak i typologicky. Veřejný prostor je v žalostném stavu, chodníky rozbité, místa k setkávání chybí, plochy zeleně v nedohlednu. Velkou plochu této městské části konzumují průmyslové areály skryté za svými zdmi. Není tak divu, že obyvatelstvo místní čtvrti nemá tendence ke komunitním aktivitám a zahrady jejich domů jsou uzavřené do sebe. Místo je noclehárnou s minimem pracovních míst a téměř nulovou možností volnočasových aktivit.

Takovou situaci by mohlo zvrátit město zbudováním kvalitních prostor pro setkávání místních a napomoci tak jejich vzájemným interakcím a poznávání. Jedním z prvních komunitních záměrů v této oblasti je projekt nového náměstí s parkem na pozemcích bývalé koželužny v centrální části městské čtvrti. Architekti k tomu využili příhodně i prvku Labského náhonu protékajícího oblastí.

Labský náhon protéká takřka skrze celé Kukleny. Je to tak ideální motiv k propojení všech těch sousedů, co se léta ani nepozdraví. Promenáda podél vody je skvělou záminkou k procházce či projížďce, především pokud je na jejím konci lákavý cíl a cestou můžete ve stínu stromů například krmít kachny či jen tak relaxovat na lavičce při břehu. Lidé z celé oblasti by tak mohli korzovat sem a tam, potkávat se, poznávat se, propojovat se navzájem.

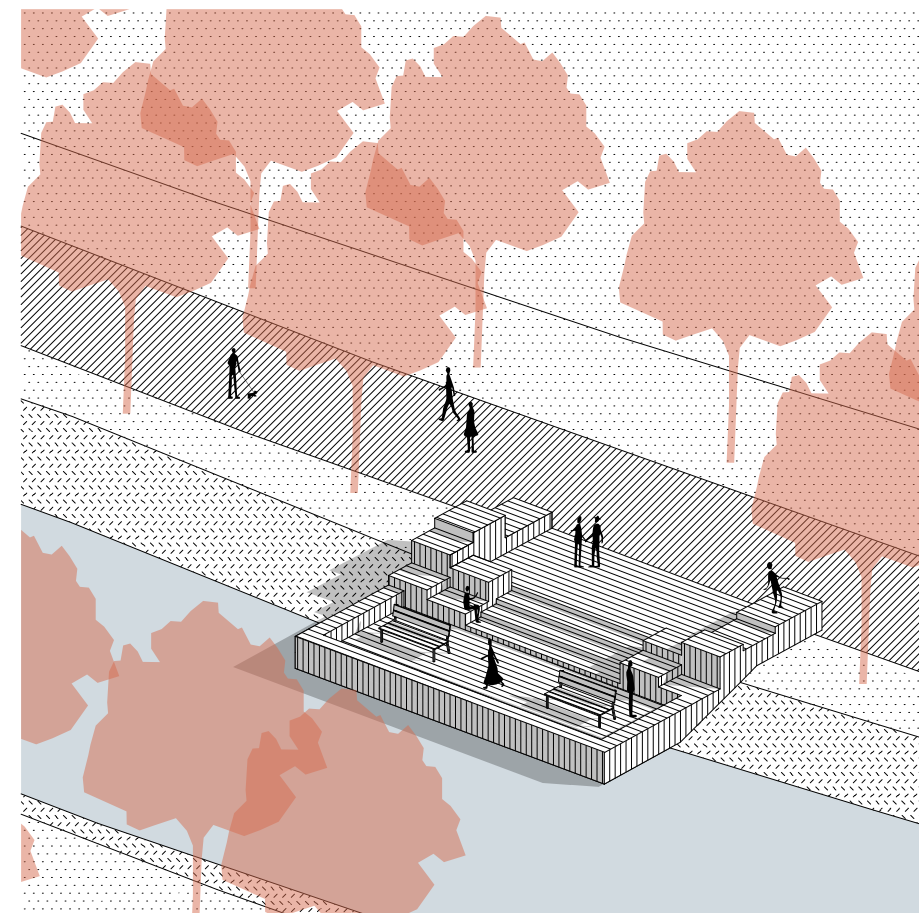
Zároveň je pro lepší fungování celého území potřeba lepší napojení Kuklen na centrum Hradce Králové, které je razantně odříznuto bariérou železnice. Doposud existuje pouze napojení nadjezdem v severní části a podjezdem na jihu.

V centru města již léta funguje skvěle pěší propojení centrem od Velkého náměstí přes Masarykovo, Bačkovo, náměstí 28. října až na Riegrovo náměstí u hlavního nádraží. Tuto spojku bych ráda prodloužila až do Kuklen propojením podchodem od hlavního nádraží na nově vzniklé náměstí pod jeřábovou dráhou v ZVÚ.



NEKONEČNÝ MOST NAD PŘÍRODNÍ LAGUNOU A LABSKÝM NÁHONEM

... přejít na druhý břeh, obejít, nebo se posadit ...

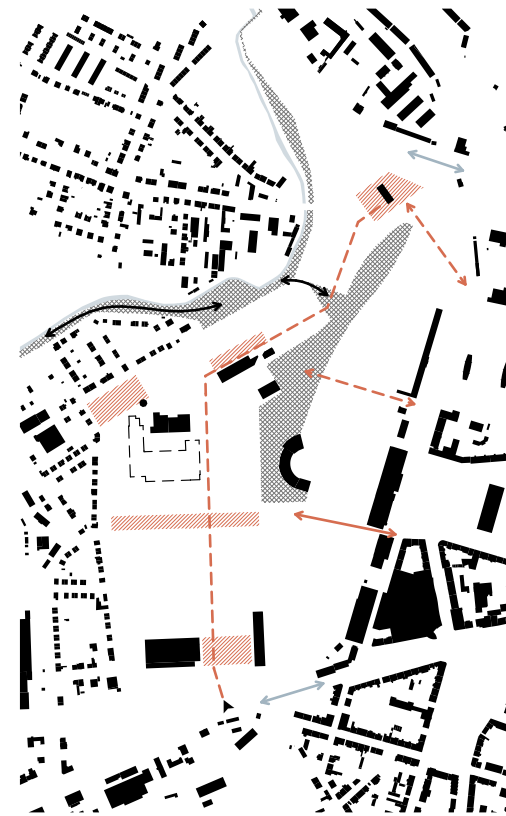


MÍSTA K ZASTAVENÍ PODÉL ŘÍČKY

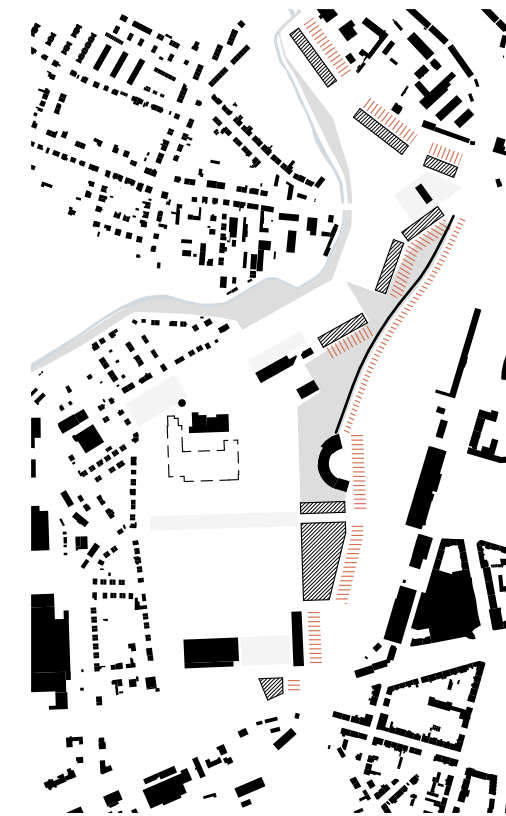
... odpočinout si ...



ZACHOVÁNÍ HODNOTNÉHO



VEŘEJNÝ PROSTOR A PROPOJENÍ



SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE



CENTRA KUMULACE

Po důkladné analýze v rámci předdiplomního semináře a osobní prohlídce území jsem zvolila několik budov vhodných k zachování, zbytek odstraňuji. Nerozhodovala jsem se pouze dle technického stavu budovy, jelikož mnoho budov je dnes rekonstruováno, ale především dle jejich městotvorné a historické hodnoty.

Na první pohled mi velmi imponovala jeřábová dráha nad bývalým skladem dřív, která je vizuálně ve velmi dobrém stavu a ještě v nedaleké minulosti plně fungovala. Pod tuto dráhu jsem se rozhodla umístit centrální veřejný prostor jako industriální srdce celého území.

Dále zachovávám dvojici výrobních hal v jižní části a přetvářím je na sportovní halu a art centrum (taneční sály, nahrávací studio, skateboardovací prostor,...). Při dráze ponechávám stavbu železniční točny. Dále skladovací halu a tiskařskou továrenskou halu, na severu pak historickou sýpku.

Pro první etapy výstavby je možné zachovat provoz Kovárny jako samostatné entity. Ponechání stavby nijak nenaruší budování zbytku urbanistického plánu. Budova se po pozbytu funkce může zdemolovat, či po letech přestěhovat na vhodnější místo za městem.

Srdcem celého území bude již zmiňovaný prostor pod jeřábovou dráhou, který přímo navazuje na podchod z Riegrova náměstí před hlavním nádražím. Prodlužuji tím již existující pěší zónu spojující plynule Velké náměstí až s nádražím.

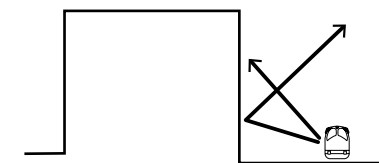
Dalším veřejným prostorem je menší náměstí mezi výrobními halami na jihu, které bude sloužit jako rozptylový prostor při konání větších akcí. Všem industriálním stavbám jsem se snažila dát dostatečný odstup od ostatní zástavby, aby mohly dýchat a dostatečně vynikla jejich podoba.

Podél kolejí v severní části navrhuji dnes chybějící veřejný park. Ten napojuji na zamýšlenou promenádu podél Labského náhonu. Park tak může být cílovým bodem pro ty, kteří se vydají na cestu z druhé strany předměstí.

Hlavním směrem pohybu územím je podélná linie vedoucí z místa bývalé vstupní brány na jihu k sýpce na severu. První myšlenkou bylo zřídit v celé její délce pěší zónu s aktivním parterem. Od toho jsem však později ustoupila, jelikož území nebude natolik hustě osídleno, aby byla pěší zóna prosperující.

K existujícím napojením na město nadjezdem a podjezdem přidávám podchod z Riegrova náměstí k jeřábové dráze. Dalšími možnostmi napojení (v závislosti na finančních možnostech investora) je podchod z ulice Sladkovského do parku nebo lávka od sýpky k Lidlu.

Abych snížila hlukovou zátěž území, budou stavby v těsné blízkosti kolejí naplněny administrativní funkcí či vybaveností. Zvukové vlny se o tyto budovy částečně roztříští a nebudou přímo ohrožovat bytovou zástavbu. Snížení hluku na nulu však v území prakticky není možné. Toto nepohodlí je na druhou stranu vykoupeno bezprostřední dostupností vlakového i MHD spojení.



Vzhledem k umístění území přímo mezi městskou a předměstskou zástavbou je mojí snahou vklínit mezi tyto dvě odlišné typologie návrh, který bude zapadat na jednu i druhou stranu. Vytýčila jsem si tedy místa s městským charakterem, od kterých se snažím co možná nejplynuleji přecházet do předměstské zástavby.





## Demolice v území

V území ponechávám několik historických staveb, které transformuji v novou funkci a zbylou, k transformaci nevhodnou zástavbu demoluji, abych vytvořila místo pro návrh nové, městotvorné. Ponechávám budovy, které mají industriální charakter a budou tak přirozeně odkazovat na historii místa a vnášet do lokality osobitého genia loci. Část těchto budov byla v průběhu let rozšiřována různými křídly, která nemají historickou hodnotu. Takové přístavby odstraňuji, aby vynikl objem původních hmot.

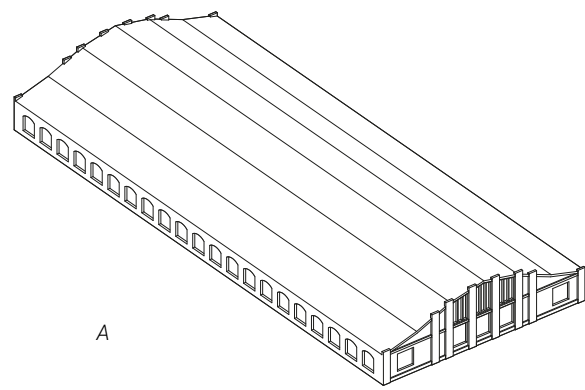
Ačkoliv demoluji objekt vstupní brány (03), zachovám místo jako přirozený vstup do území. Velká výrobní hala (A) bude upravena pro účely multifunkční sportovní haly, do Mědíkovny (B) umístí StreetArt centrum s tanečními sály, kavárnou, free graffiti stěnou a skateparkem ve venkovním prostoru za budovou. Ve středu území ponechávám jeřábovou dráhu (C), která bude definovat centrální veřejný prostor v území. Sousedící objekt Kováren (05) bude pro první etapy budování ponechán, dokud bude provoz fungovat, poté bude nahrazen zástavbou dle návrhu. Železniční točna (D) prozatím slouží své funkci, budovu tedy ponechávám a po pozbytí účelu bude přetvořena ve vlakové muzeum. Dílny (06) související s depem demoluji, ale nahradím budovy novými, kompaktnějšími. Velkosklad Raven (07) bude přesunut za město, na pozemky poblíž sjezdu z dálnice pro lepší obslužnost prodejny. Výrazný objekt sýpky (I) transformuji v coworkingové centrum.

### PONECHANÉ STAVBY

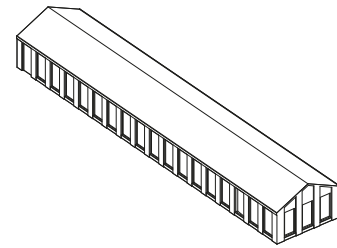
- A Velká výrobní hala
- B Výrobní hala „Mědíkovna“
- C Jeřábová dráha nad skladem materiálu
- D Vlakové depo – točna
- E Objekt na teplárenské síti – uzel technické infrastruktury
- F Stará chladicí věž
- G Výrobní hala – tiskárna
- H Malá hala
- I Bývalá sýpka
- J Vstup do území

### STAVBY K DEMOLICI

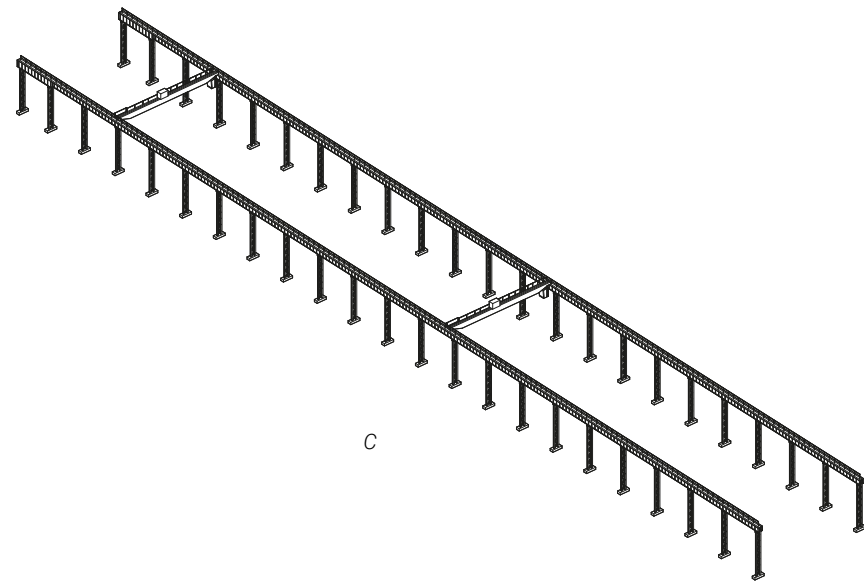
- 01 Drobné výrobní objekty vnitrobloku a domy při ulici
- 02 Administrativní budovy
- 03 Administrativa, vstupní brána, dílny
- 04 Velkorozponová výrobní hala
- 05 Kovárny a.s.
- 06 Vlakové depo
- 07 Velkosklad stavebnin Raven
- 08 Drobná roztržitá zástavba
- 09 Čerpací stanice
- 10 Autosalon Fiat



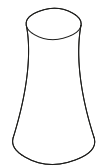
A



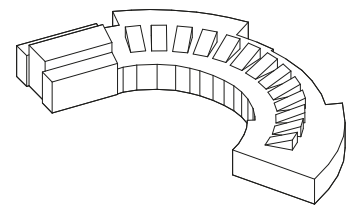
B



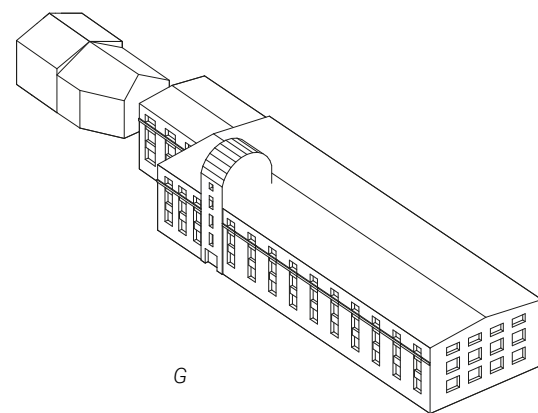
C



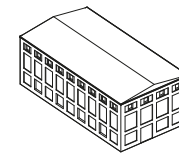
F



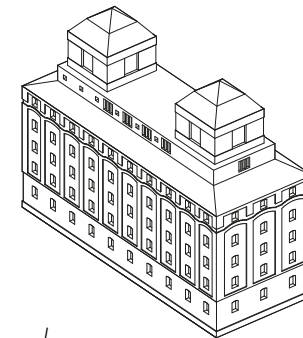
D



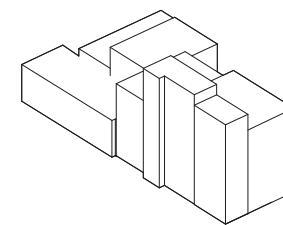
G



H



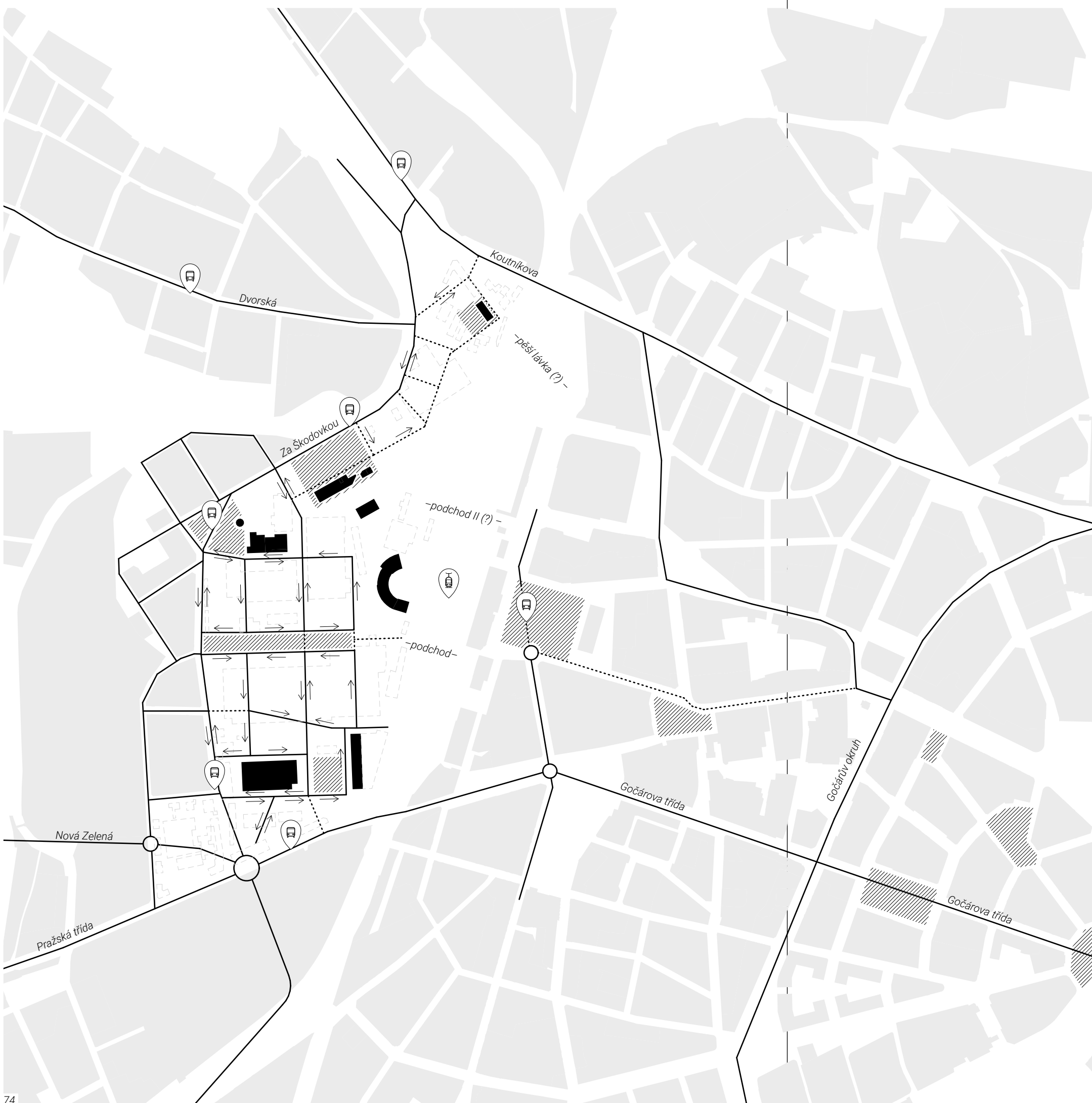
I



E

## Ponechané industriální stavby

- A Velká výrobní hala
- B Výrobní hala „Mědikovna“
- C Jeřábová dráha nad skladem materiálu
- D Vlakové depo – točna
- E Objekt na teplotní síti – uzel technické infrastruktury
- F Stará chladicí věž
- G Výrobní hala – tiskárna
- H Malá hala
- I Bývalá sýpka



## Uliční síť

Jelikož nejde o pozemky na zelené louce, ale uprostřed existující struktury, snažila jsem se ve svém návrhu navázat na již existující rastr silnic.

Jako hlavní silnici jsem se rozhodla zachovat ulici Za Škodovkou, která areál obepíná v esovitém tvaru a vede touto stopou již po staletí. Z prostorových důvodů nelze zachovat cestu v současném rozsahu. Jde o dvouproudou sběrnou silnici ohraničenou z jedné strany minimálním chodníkem a ze strany druhé travnatým příkopem a obvodovou zdí areálu. Průřez silnicí jsem tedy upravila dle potřebných parametrů a navázala na stávající zástavbu. Nová cesta se tak rozšířila směrem do ZVÚ.


Z ulice Za Škodovkou bude napojena nová dopravní síť, kam budou zajíždět výhradně residenté, zaměstnanci nebo návštěvníci.

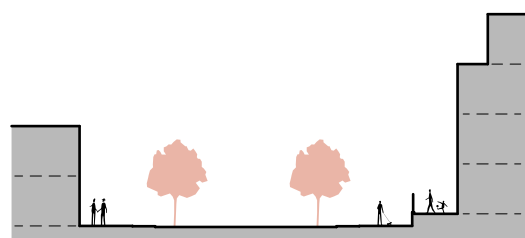
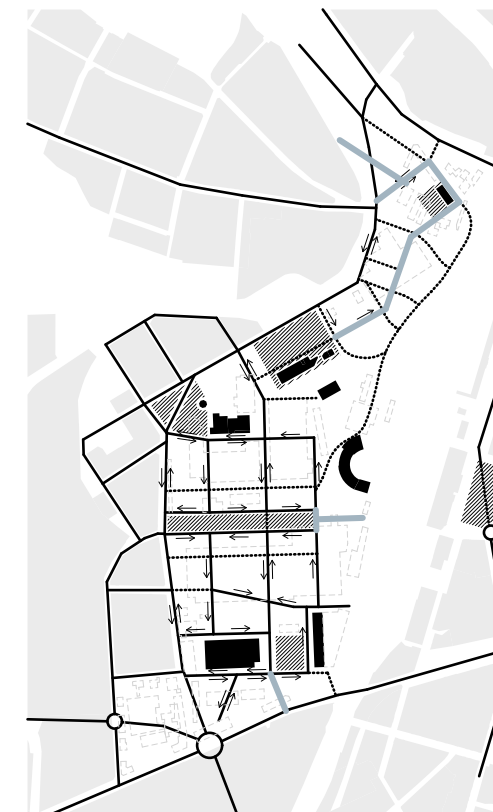
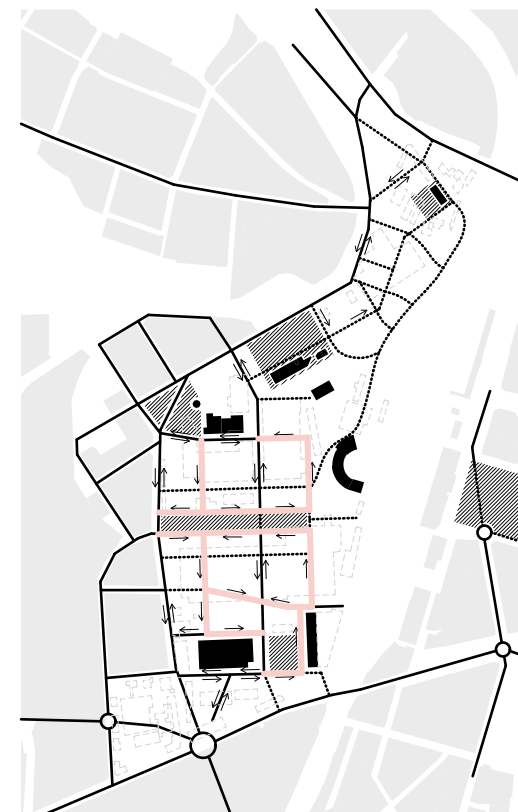
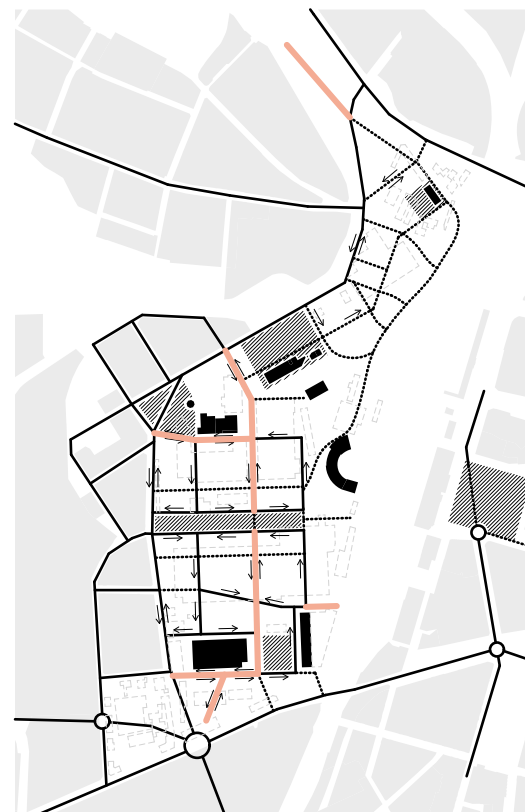
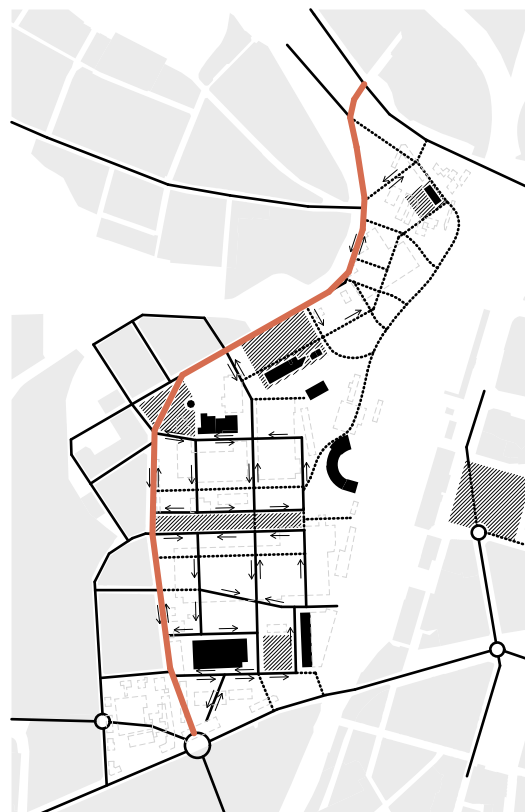
Trasování ulic vychází z ortogonálního systému továrny, jak ukazuje schéma. Ve svém návrhu také pracuji s průhledy směřovanými na industriální památky, proto je v některých místech přísně geometrický systém, jaký továrna měla, narušen.

Jízdní pruhy jsou střídavě široké abych nenásilně snížila rychlost průjezdu územím. Také nejsou všechny ulice obousměrné, ale převažuje jednosměrný pohyb motorové dopravy k zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů. Každou silnici lemuje parkovací stání, cyklostezka (jednosměrná či obousměrná v závislosti na předpokládané vytíženosti) a chodník.

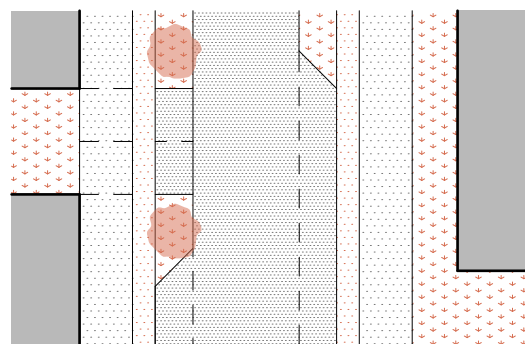
Navrhuji území propojit s městem mimo existující podjezd a nadjezd ještě jedním podchodem v místě lávky pro zaměstnance ZVÚ, kteří se tak dostávali přes koleje od nádraží. V případě přebytku městských financí by bylo ještě možné dodatečně propojit území jedním dalším podchodem mezi budovou hlavního nádraží a terminálu hromadné dopravy a lávkou na severu, která by vedla ve směru staré silnice na Jičín, která byla před sto lety odkloněna na současný nadjezd.

 Vlaková stanice

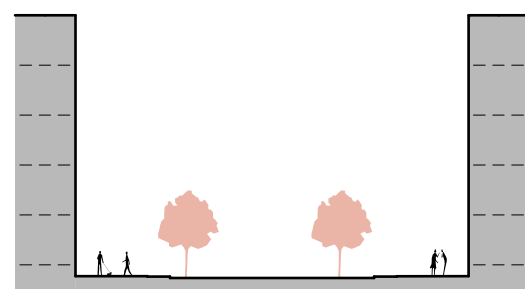
 Zastávka autobusu



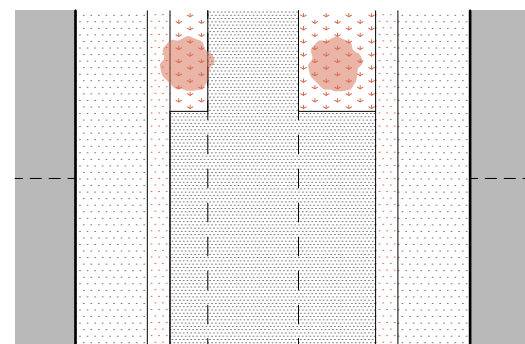
| 3,5 | 1,5 | 2,5 | 7 | 2,5 | 1,5 | 3,5 | 3 |



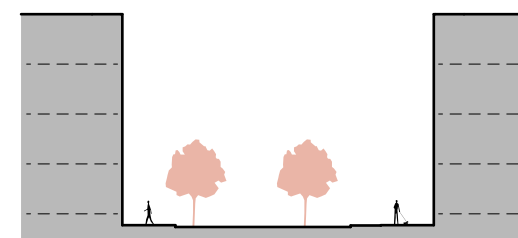
Řez hlavní sběrnou silnicí



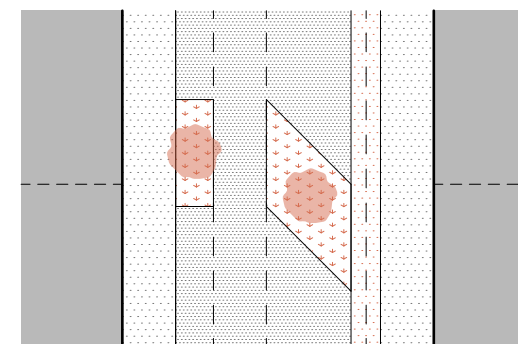
| 5 | 1,5 | 2,5 | 6 | 5 | 1,5 | 5 |



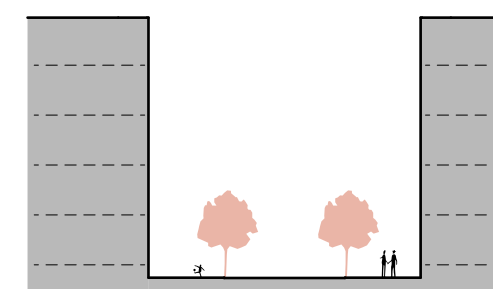
Obousměrná silnice vedoucí středem území



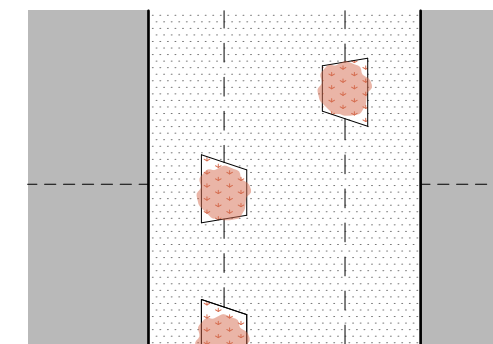
| 3,5 | 2,5 | 3,5 | 5,6 | 2 | 3,5 |



Jednosměrná silnice pro residenty

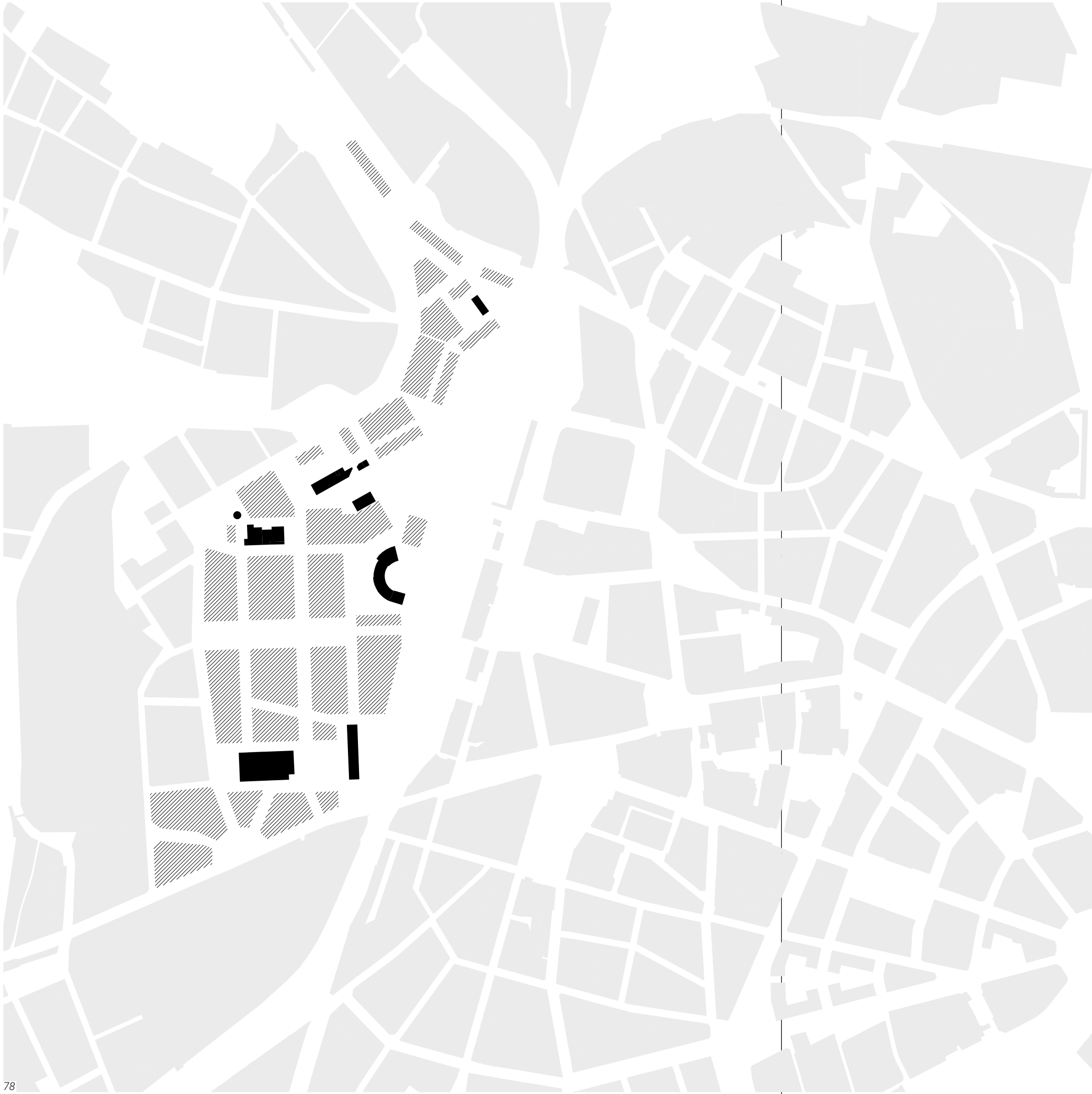


| 5 | 8 | 5 |



Pěší zóna





## Bloková struktura

*Vytyčování uliční sítě šlo ruku v ruce s rozvržením blokové struktury návrhu, která by byla v souladu s měřítkem místa.*

*Snažila jsem se navrhnout město měřítkově odpovídající člověku. Hrana jednoho bloku obsahuje přibližně 3-4 vchody, aby vzdálenosti nebyly příliš dlouhé. Mým cílem je podpořit pěší a cyklistický pohyb, kterému volba správného měřítka ulic přispívá.*

*Pravidelná uliční síť se místy otevírá ve volný prostor náměstí nebo parku a provází tak pěšího návštěvníka různorodým prostředím, které čas od času odkryje něco nečekaného a zajímavého.*



## Typologie

Území továrny ZVÚ je dnes na pomezí města a předměstí. Na západní straně sousedí s velkým územím rodinných domů, naopak na východě za kolejemi nalezneme plnohodnotnou městskou blokovou strukturu. Jde tedy o takového prostředníka, který má za úkol tato různorodá území plynule spojit.

Pracovala jsem proto s typologií, která je ve východní části kompaktnější a postupně se směrem na východ rozpadá z městského bloku do solitérních bytových domů s předzahrádkou, kde ulici vymezují převážně ploty.

Klasické kompaktní bytové domy umísťuji také k plochám náměstí, aby ve svém parteru zajistily primární vybavenost a zároveň zpevnily hrany veřejných prostor. Bloky bytových domů jsou dle potřeby prostupné a rozbité, čímž lépe navazují na měřítko existující zástavby.

Parkování v oblasti je vyřešeno kombinací parkovacích stání v ulicích (cca 860 stání) a podzemními garážemi pod některými z bloků (cca 3 000 stání, dle potřeby). Důvodem podzemních garáží jen pod některými bloky je myšlenka zasazení vzrostlých stromů do co největšího počtu vnitrobloku a s tím spjaté zamýšlené suché poldry pro zasakování dešťové vody.

- Městská bloková struktura
- Městská solitérní zástavba bytových domů
- Předměstské rodinné / řadové domy
- Administrativní stavby
- Podzemní garáže

## Typický blok

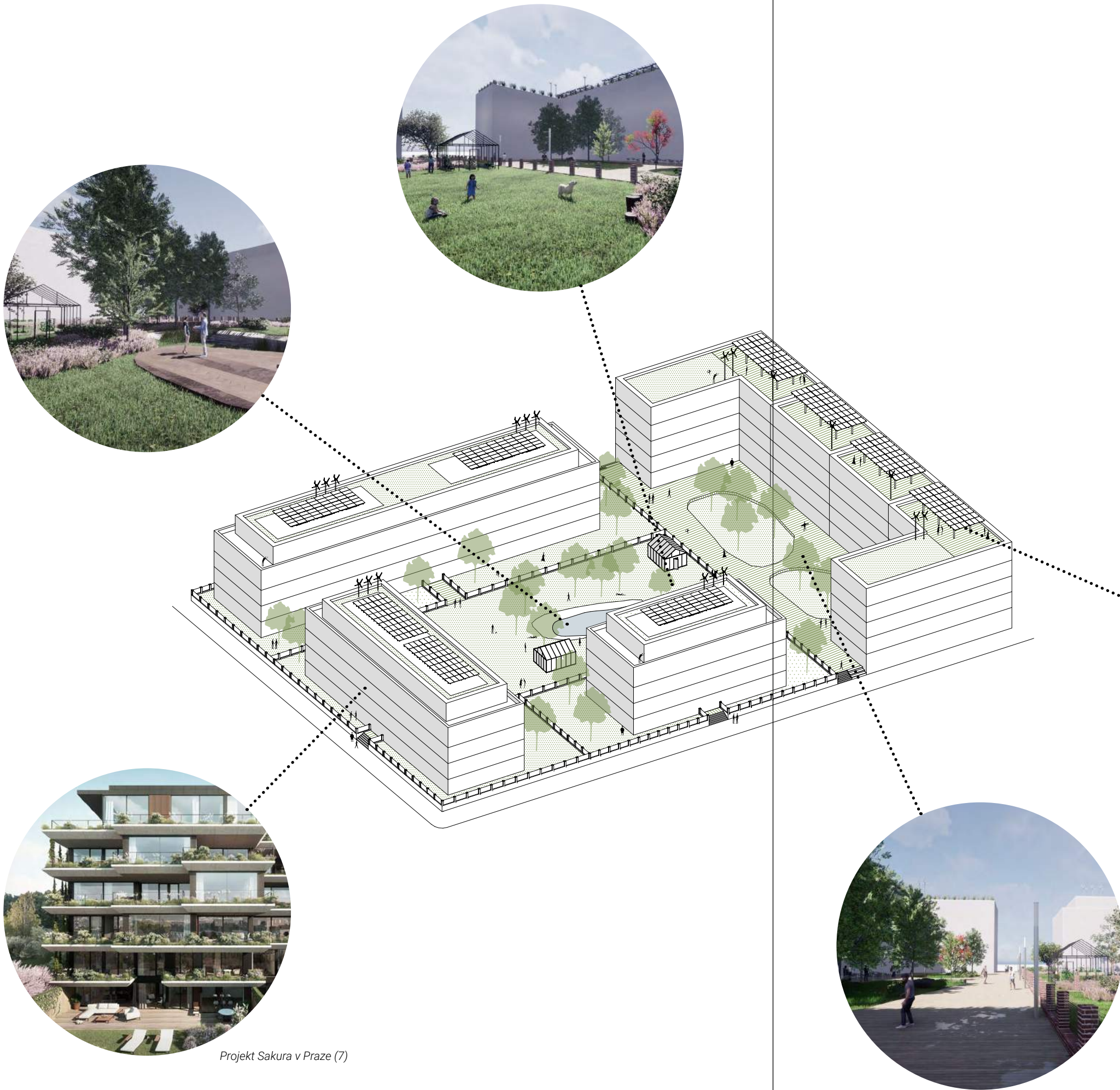
Cílem urbanismu je sblížit obyvatele oblasti navzájem, podporovat komunitu a udržitelný život.

Fasády solitérních domů budou obehnané zelenými terasami na motivy domů Sakura v Praze.

Městské bytové domy budou mít na své střeše polosoukromou terasu k dispozici pro obyvatele domů. Tato terasa bude zastíněna fotovoltaickými panely generujícími energii k částečnému napájení domu a poskytující stín v horkých letních dnech. Mimo fotovoltaiky budou k výrobě obnovitelné energie využity i domácí větrné elektrárny. Fotovoltaické panely a větrné turbíny budou umístěny také na solitérních domech, ovšem jejich střecha nebude vzhledem k velkým terasovým plochám veřejně přístupná. Vytápění domů v území zajistí tepelná čerpadla. Dešťová voda ze střech bude sváděna do suchého poldru ve vnitrobloku, odkud se může pomalu zasakovat do půdy, nebo odpařovat do ovzduší a snižovat pocitovou teplotu v parném počasí.

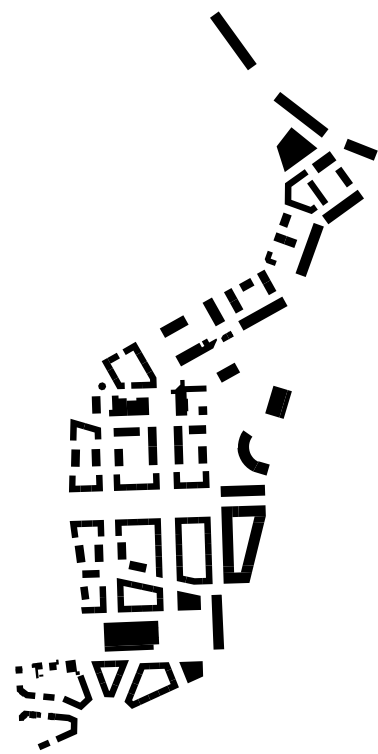
Domy svou nabídkou velikostí bytů podporují mezi-věkové vztahy. V území počítám jak s developmentem k prodeji, tak i spouštěním města na rozvoji a výstavbě sociálních bytů pro mladé nebo naopak starší obyvatele. Je důležité v oblasti zajistit mix různých věkových, příjmových i sociálních skupin k zajištění prosperity a atraktivity.

Vnitroblok vytváří mnoho různých prostorů – soukromé zahrádky a předzahrádky bytů v 1NP, polosoukromý vnitroblok pro komunitní aktivity jako je například pěstování vlastních plodin, nebo poloveřejnou část přiléhající k městským blokům, kam si služby v parteru mohou umístit venkovní sezení.



Projekt Sakura v Praze (7)





ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ

zastavěné	nezastavěné
22%	78%



MÍRA SOUKROMÍ

veřejné	poloveřejné polosoukromé	soukromé
74%	9%	17%

Výzvou území bylo vytvořit přechod mezi individuální zástavbou rodinných domů na straně Kuklen a blokovou zástavbou za železniční tratí. K železnici tak umísťují kompaktnější, více městskou blokovou zástavbu a bloky se poté západním směrem k rodinným domům rozpadají, až vznikne zástavba soliterními bytovými domy v zeleni. V ulici Za Škodovkou na sebe pak nenarazí město a předměstí, ale vzniká měkký přechod typologií i hustoty zastavění.

Dalším cílem bylo také poskytnout obyvatelům oblasti dostatečné množství kvalitního veřejného prostoru mezi domy.

**celková plocha území 42,1 ha**

Absence veřejného prostoru v okolí předměstí Kukleny i Svobodné dvory byla záminkou k vytvoření co nejvyššího prostranství v nově navrhovaném území. Síť ulic je tak přerušována většími či menšími veřejně přístupnými plochami určenými k odpočinku a trávení volného času. Vnitrobloky jsou pestře členěné na plochy s různou mírou soukromí, aby si každý člověk mohl najít přesně to místo, které mu v danou chvíli vyhovuje:

- svou soukromou zahrádku
- komunitní vnitroblok sdílený s ostatními residenty
- poloveřejnou část vnitrobloku, kde se nachází zahrádka oblíbené kavárny
- veřejný prostor v ulicích, na náměstích nebo v parku



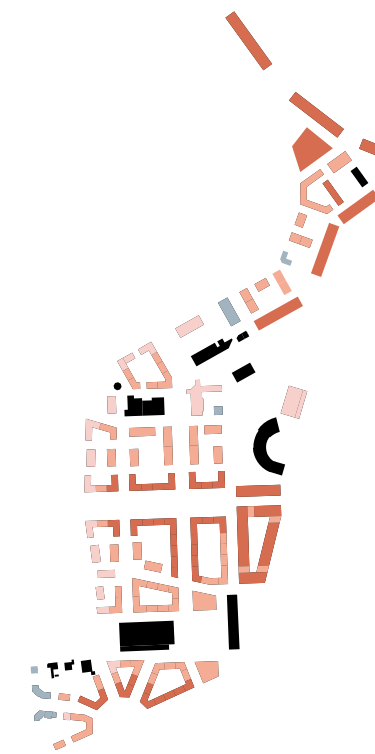
SCHÉMA ZELENĚ

zpevněné	nezpevněné
62%	38%

V posledních letech můžeme slyšet z různých stran informace o tom, jak je voda důležitá, jak ji potřebujeme zadržovat v území, jak se bez vody neobejdeme. V klasickém městském schématu je však voda spíše překážkou – potřebujeme ji co nejrychleji odvést do kanalizační sítě a pryč s ní. Ale jde to třeba i jinak? Jde!

Na území ZVÚ navrhují dostatečné množství zelených ploch s terénními úpravami jako jsou malé suché poldry, kam bude dešťová voda ze střech budov odváděna. Déšť tak v místě na čas vytvoří přirozené jezírko, odkud se bude vodní hladina částečně odpařovat do ovzduší a tím ho ochlazovat v horkých letních dnech a zbytek se bude vsakovat do půdy, odkud později můžeme vodu čerpat ze studen a znovu ji užívat.

Nedílnou součástí návrhu jsou také stromy. Budou poskytovat stín nad parkovacími stánkami i v nových parcích, náměstích nebo vnitroblocích budov.



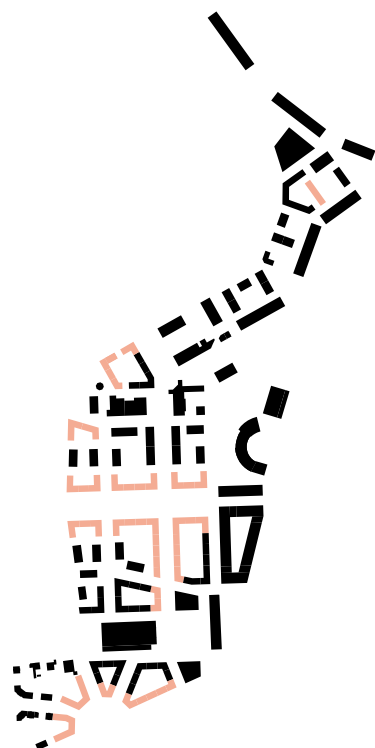
VÝŠKOVÉ HLADINY

1-2 NP	3 NP	4 NP	5 NP
--------	------	------	------

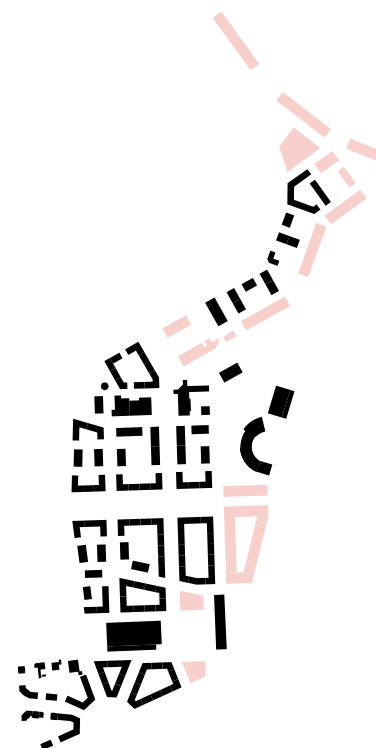
Výškové schéma oblasti se řídí dvěma pojmy – gradace a koncentrace. Výšky budov gradují ve směru od rodinných domů na západě k městským blokům na východě území. Hladiny reagují také na ponechávanou zástavbu a pokorně se sklání k jejím římsám. Vyšší budovy koncentrují okolo důležitějších tras a míst jako je například hlavní silnice a centrální náměstí.



RESIDENČNÍ ZÁSTAVBA



POLYFUNKČNÍ BUDOVOVY



ADMINISTRATIVA



OBČANSKÁ A VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Převažující funkcí je funkce bydlení. Obytné domy mají zvýšené přízemí, aby bylo dosaženo dostatečné míry soukromí residentům bydlícím v prvním podlaží. Tyto čistě obytné budovy jsou situovány do klidnějších ulic s nízkou mírou ruchu.

Byty v prvním podlaží budou vlastnit soukromou zahrádku ve vnitrobloku a všichni obyvatelé bude mít přístup do společného vnitrobloku, kde mohou pěstovat základní plodiny či pořádat různé komunitní události.

Polyfunkční domy budou nabízet komerční prostor v parteru, případně i jiných podlažích. Jejich náplň bude tvořena zhruba ze 70 % residenčními byty k trvalému bydlení. Zbýlých 30 % může být využito pro komerční funkce jako jsou ordinace lékařů, kanceláře, drobná nerušící výroba, nebo služby jako obchod, restaurace, kavárny a podobně.

Polyfunkční domy jsou situovány na rušnějších ulicích s vyšším výskytem obyvatel a tedy potencionálních zákazníků.

Administrativní okrsek je situován v severní části a navazuje lépe na dopravní systém města. Ulicí Koutníková se dostane pracovník na dálnici za dvě minuty a ve druhém směru navazuje tah plynule na Gočárovův okruh.

Administrativní budovy také v urbanistickém schématu využívám jako hlukovou clonu před železničním ruchem. Zvuk se od fasády administrativy částečně odrazí zpět a do zbytku oblasti pronikne jen jeho část. Zároveň mixováním různých funkcí zástavby vedle sebe docílím lepší bezpečnosti ve městě v každou denní i noční hodinu.

Z předpokládaného počtu nových residentů vyplývá také povinnost umístit do území primární občanskou vybavenost. Pro pět tisíc nových residentů musí být v území umístěny dvě mateřské školy a jedna škola základní. V území se mimo komerce a služeb v parteru a polyfunkčních domech bude vyskytovat také sportovní hala (velká výrobní hala), art centrum (mědíkovna), železniční depo (později muzeum železniční dopravy), objekt tepláren Opatovice, komunitní centrum, malé muzeum veteránů, a otevřené muzeum ZVÚ.

Do občanské vybavenosti můžeme pravděpodobně v dnešní době zahrnout i návrh dostatečného množství parkovacích míst. Při výpočtu potřeby parkovacích míst jsem vycházela z předpokládaného počtu a dispozic bytů. Pro 1kk a 2kk byty počítám 1 parkovací stání, pro 3kk a větší potom stání dvě. Co se týká nových pracovních míst předpokládám parkovací stání pro 20% osob (každý pátý pracovník) a zbytek bude využívat hromadnou, cyklo nebo pěší dopravu.

HPP bydlení	99 336 m <sup>2</sup>
<b>CELKEM RESIDENCE</b>	<b>135 954 m<sup>2</sup></b>

HPP bydlení (70%)	51 724 m <sup>2</sup>
HPP komerce (30%)	22 168 m <sup>2</sup>

Rozvržení bytového fondu:

1kk	25%	prorodinná a sociální politika > odpověď na problém stárnutí obyvatel a odliv mladých
2kk	40%	
3kk+	35%	

1kk	1 457 bytů	<b>5 384 nových obyvatel</b> > 5 384 ob. / 42,1 ha = 128 ob./ha
2kk	1 813 bytů	
3kk+	2 115 bytů	

HPP administrativa	148 970 m <sup>2</sup>
<b>CELKEM PRAC. PLOCH</b>	<b>134 073 m<sup>2</sup></b>

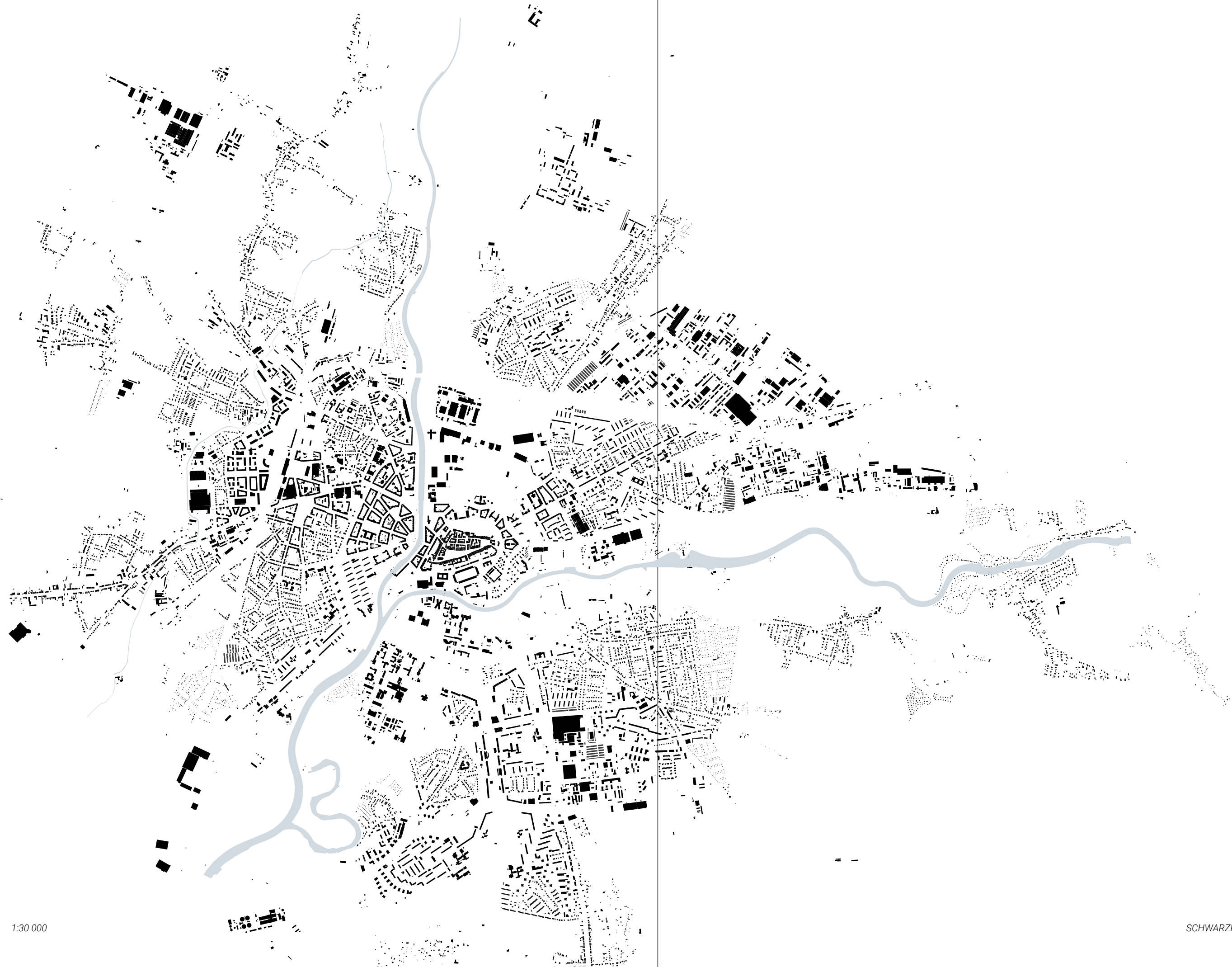
1 pracující  
30 m<sup>2</sup> | **4 469 pracovních míst**

potřeba parkovacích stání 3 829 míst

navržené parkování v ulicích 870 m.

navržené parkování v garážích 3 215 m.

při 1PP, počítaná plocha = 30m<sup>2</sup> / automobil







SPORTOVNÍ HALA

ART CENTRUM

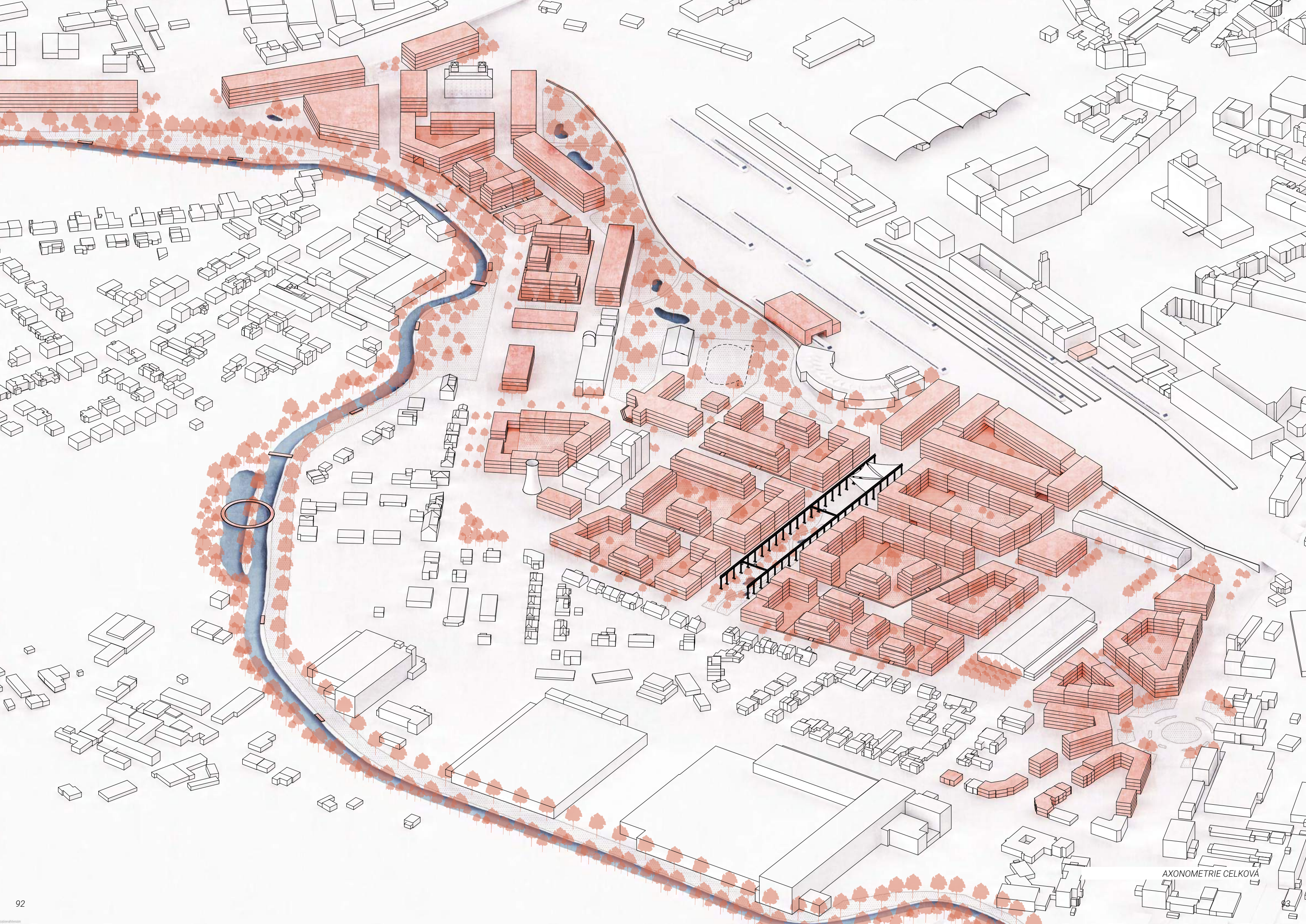
KOMUNITNÍ CENTRUM

ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÁ ŠKOLA

MUZEUM ZVÚ

MATEŘSKÁ ŠKOLA





AXONOMETRIE CELKOVA



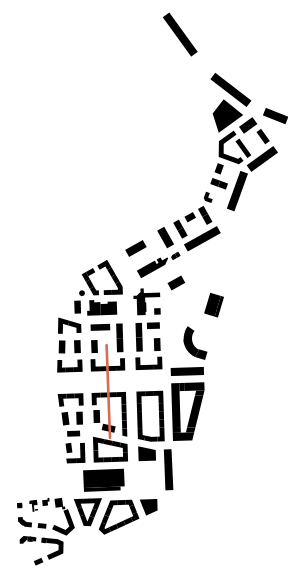
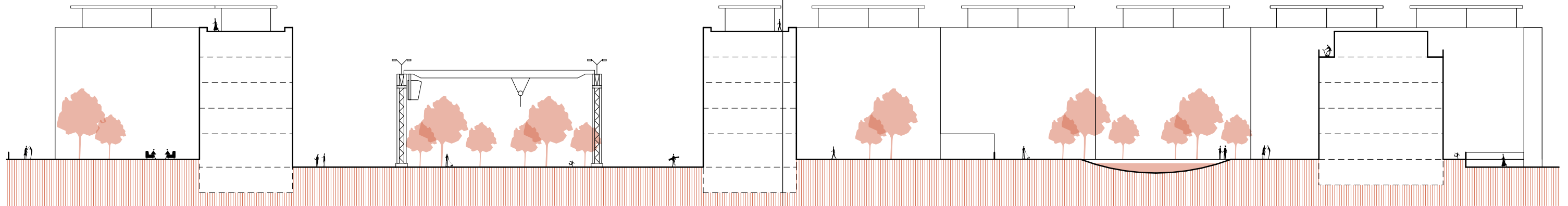
PROSTUPNÝ MĚSTSKÝ BLOK  
SE ZELENÍ VE VNITROBLOKU

JEDNOSMĚRNÁ SILNICE

VEŘEJNÝ PROSTOR POD JEŘÁBEM

JEDNOSMĚRNÁ SILNICE

MĚSTSKÝ BLOK SE ZELENÍ  
VE VNITROBLOKU



## Vztah veřejného prostoru a vnitrobloků

*Prostor vnitrobloku je oproti zbylému veřejnému prostoru o jeden metr vyvýšený. Důvodem je zachování soukromí bytových jednotek v přízemí, aby jejich okna byla nad úrovní očí chodce. Zároveň tento krok umožní službám v parteru při náměstí využít o jeden metr světlé výšky navíc, jelikož úroveň podlahy těchto prostor bude přibližně stejná jako úroveň chodníku.*

*Parkové náměstí pod jeřábovou dráhou připomíná návštěvníkům industriální historii území. Náměstí koncipují částečně jako dlážděnou plochu sloužící ke srocování lidí a například k organizování trhů, zbylá část plynule přechází v plochy zelené a porostlé stromy pod myšlenkou „příroda si bere, co kdysi bylo její“.*

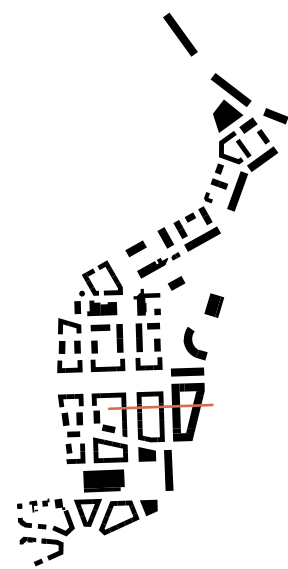
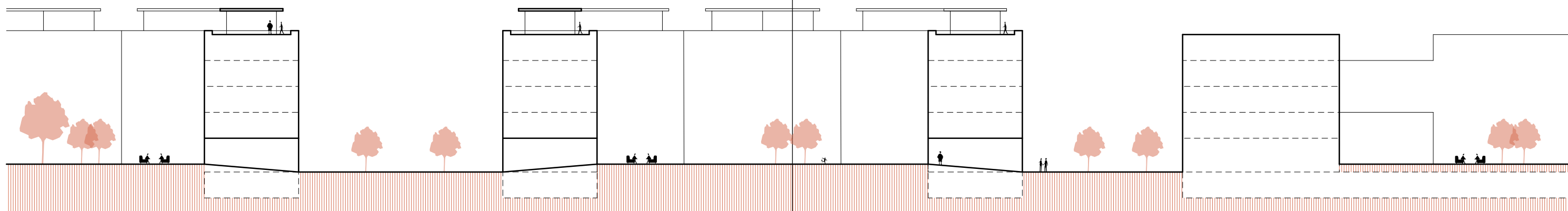
MĚSTSKÝ BLOK SE ZELENÍ  
VE VNITROBLOKU

OBOUSMĚRNÁ SILNICE

MĚSTSKÝ BLOK S GARÁŽEMI

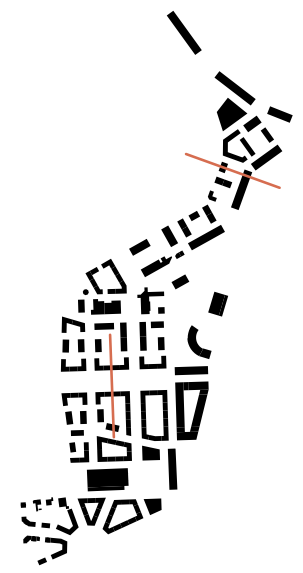
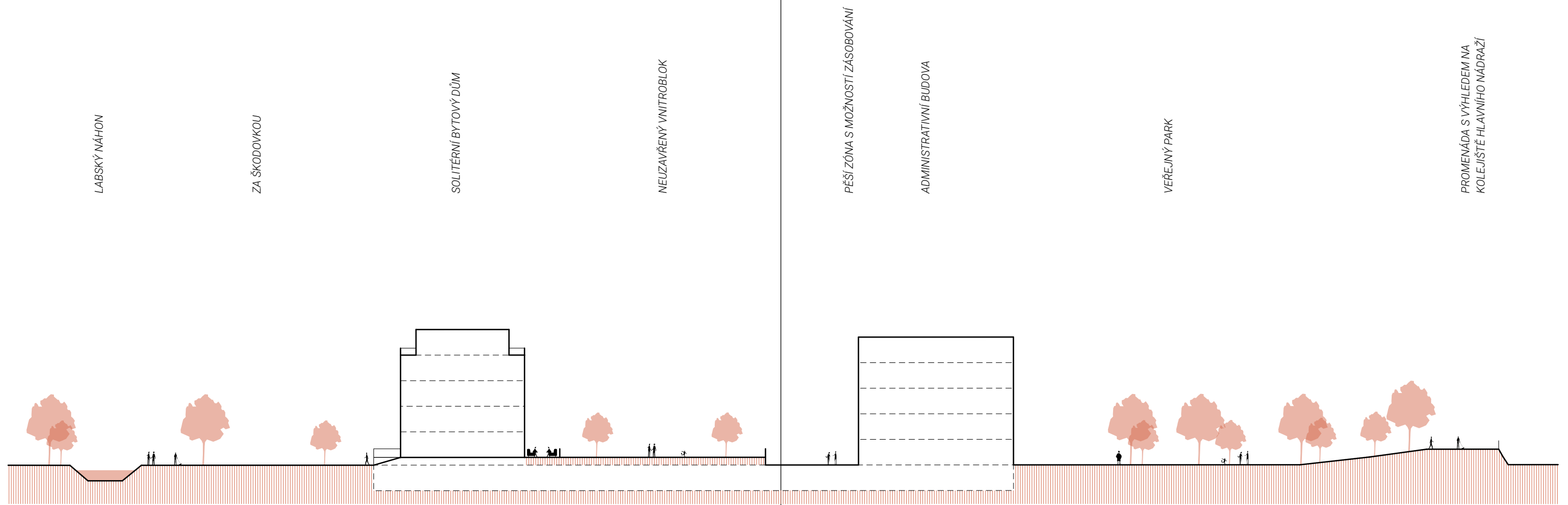
JEDNOSMĚRNÁ SILNICE

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA  
S PODZEMNÍMI GARÁŽEMI



## Průchod skrze vnitrobloky

Většina vnitrobloků navrhované zástavby je z části přístupná veřejnosti jako poloveřejný prostor. Místa mohou být na noc uzavíratelná. Důvodem je snaha poskytnout další druh prostoru obyvatelům i návštěvníkům území, kteří chtějí nalézt klidné místo se soukromým charakterem, které však bude stále veřejné a kde budou vítáni. Průchody bloků na sebe navzájem navazují, aby umožnily plynulý pohyb územím.

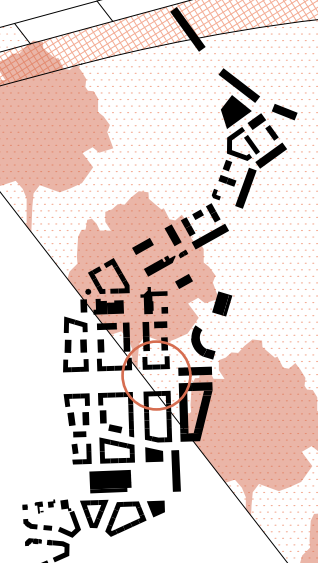
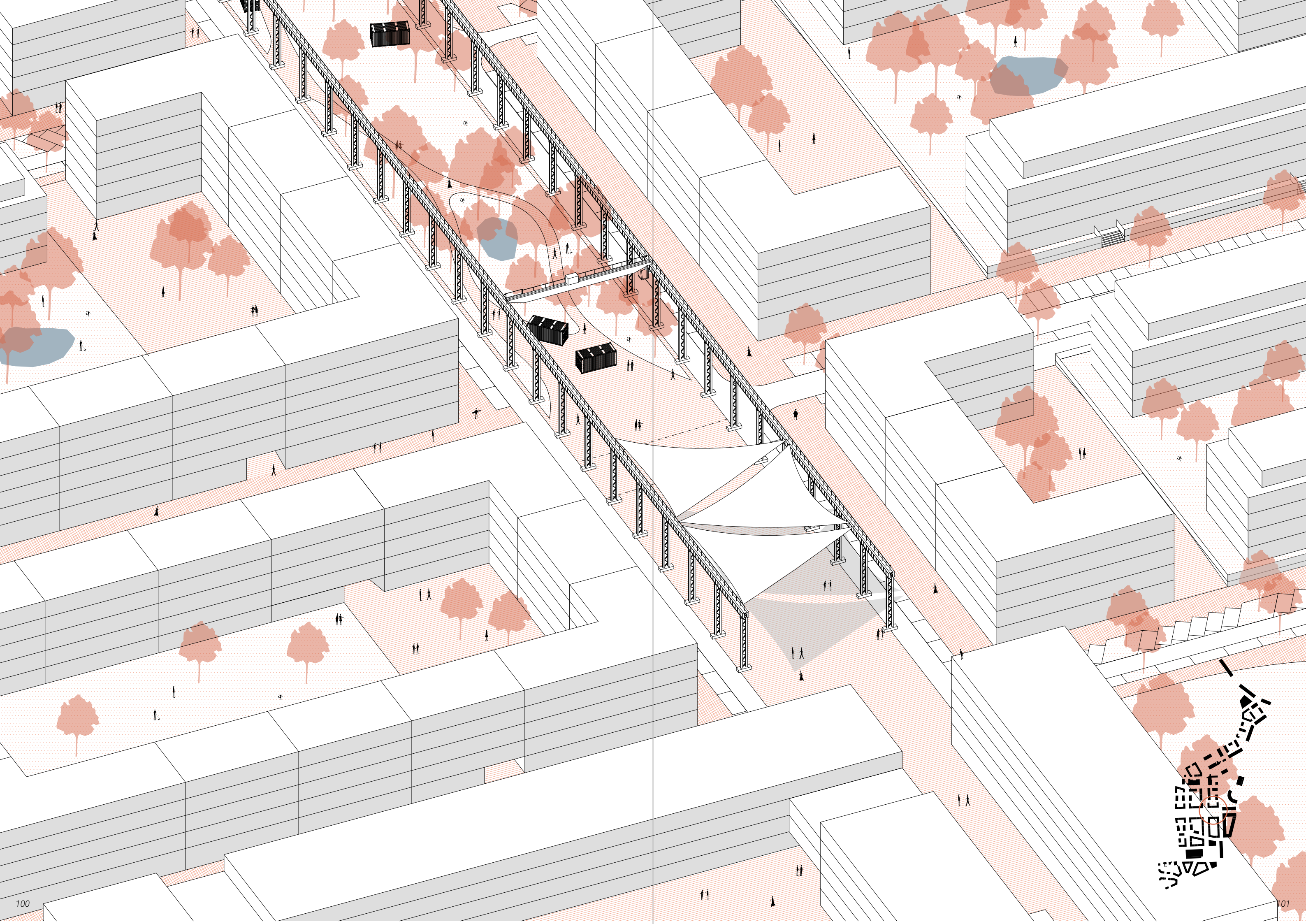


## Park u kolejí a přilehlá zástavba

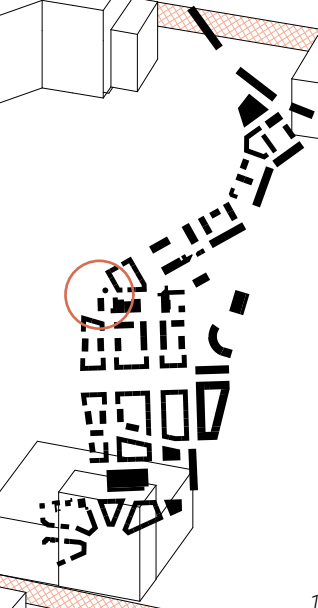
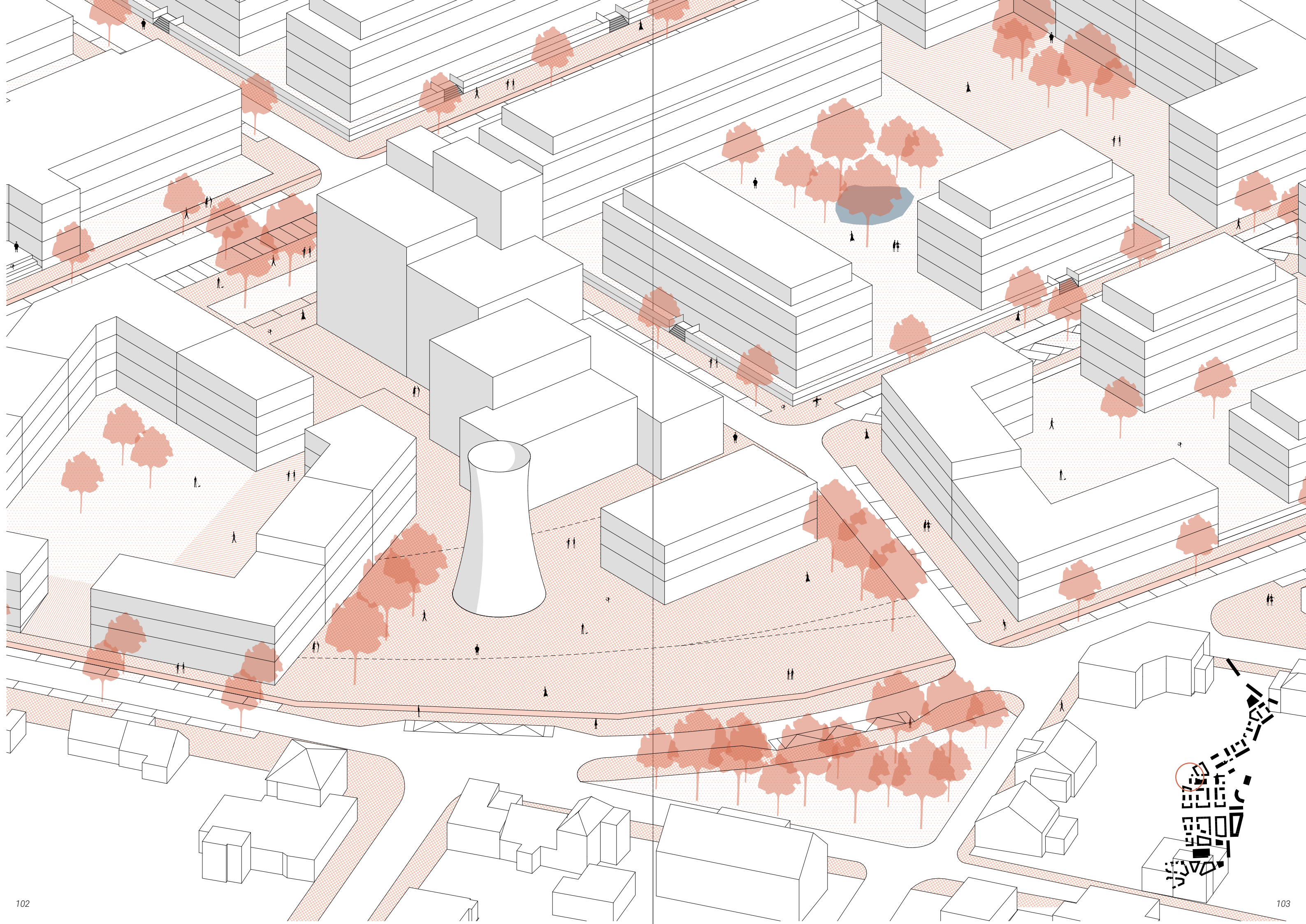
*V severní části území navrhují podél kolejí podlouhlý park, který je směrem ke kolejišti zakončen terénním valem. Val do území umísťují ze dvou důvodů - prvním, čistě praktickým důvodem je snížení množství hluku od vlakových souprav, druhým důvodem je efektivnější oddělení soukromého pozemku SŽDC a veřejného prostoru, který by byl v obvyklém případě vyřešen zdí či plotem. Val bude lákat místní i zbylé obyvatele či turisty k procházce s vhladem na právě projíždějící vlaky.*

*Za parkem navazují zástabou v první linii administrativní, ve druhé již obytnou s klasickým vnitroblokem. Za ulicí Za Škodovkou vede pěší stezka podél Labského náhonu, která může chodce provést skrze celou část Kukleny.*

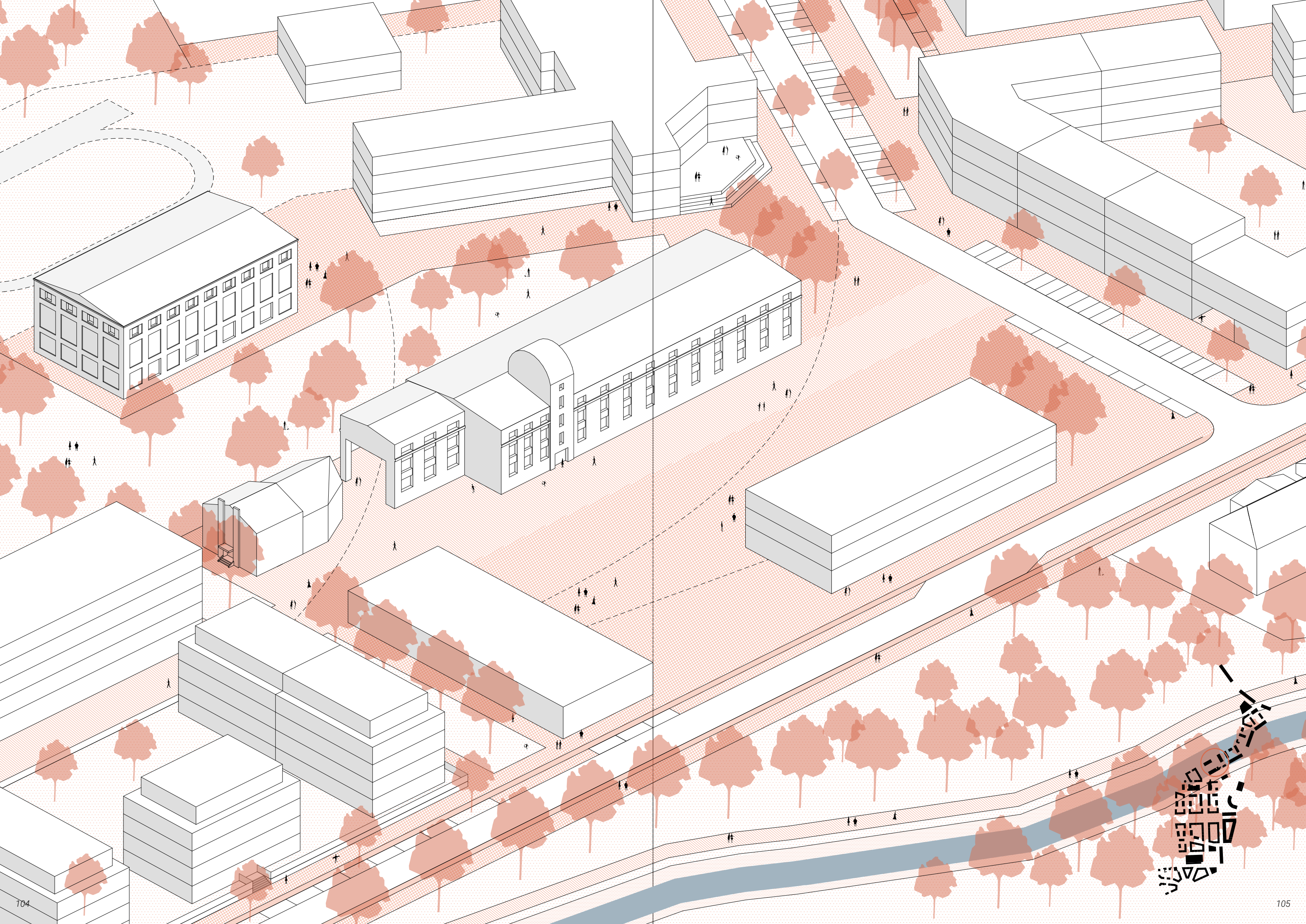




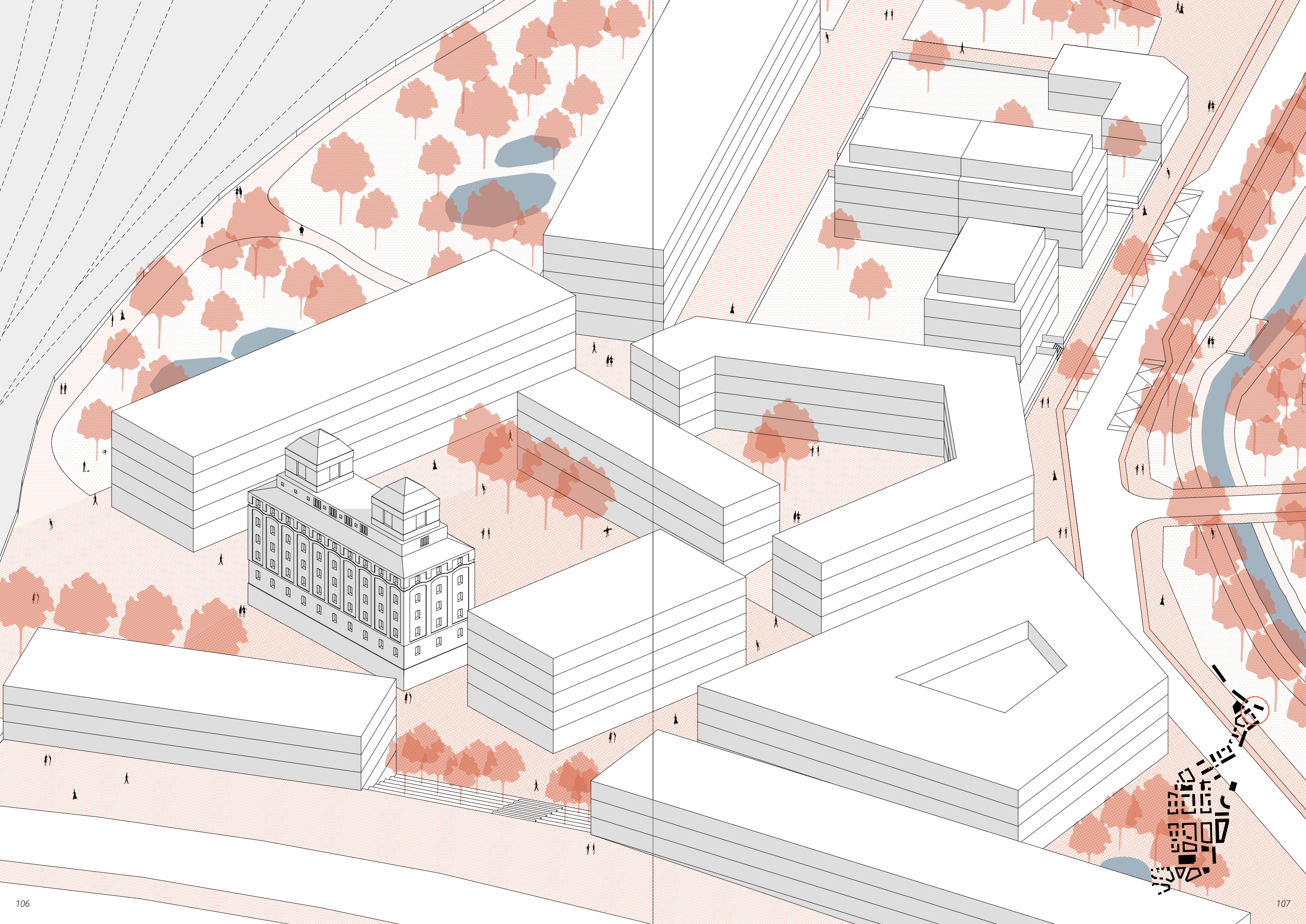




















DLÁŽDĚNÁ ČÁST CENTRÁLNÍHO NÁMĚSTÍ SLOUŽÍ KE SPOLEČENSKÝM UDÁLOSTEM









VSTUPNÍ PĚŠÍ ZÓNA SMĚŘUJE POHLED NÁVŠTĚVNÍKA NA DOMINANTNÍ VÝROBNÍ / SPORTOVNÍ HALU





ULICE ZA ŠKODOVKOU SE PROMĚNÍ V PLNOHODNOTNOU ULICI S CHODNÍKY, CYKLOSTEZKOU I PARKOVÁNÍM PRO OBYVATELE







## Textová část

*Jedná se o regulované území o ploše 42,1ha. Regulační plán vytyčuje stavební a uliční čáry, výšky říms, maximálně přípustný koeficient zastavění a funkční využití parcel.*

*Území bude zastavěno převážně městskou blokovou a solitérní bytovou zástavbou s terasami, dalšími typologiemi jsou solitérní stavby administrativních budov a atypické stavby veřejné občanské vybavenosti. Převažuje funkce smíšená, dále bydlení a občanská vybavenost komerční i veřejná.*

*Všechny budovy jsou přístupné z ulice. Domy v rámci otevřené stavební čáry od sebe musí být vzdáleny minimálně na rozměr výšky budovy vyšší ze sousedících staveb. Šířka městského domu v bloku je 16-32m. Domy budou odlišeny fasádami dle předepsaného vzorníku. Maximální podlažnost lze navýšit o jedno ustupující podlaží. Střecha domu s ustupujícím podlažím ale musí být plochá.*

*Přípustné využití navržených ploch:*

*BV – bydlení*

*SV – bydlení, obchod, služby, administrativa, zdravotnické zařízení, ubytování, drobná nerušící výroba, turistický ruch*

*OVK – obchod, služby, administrativa, sport, ubytování, veřejné stravování, drobná nerušící výroba*

*OVVI – výchova a vzdělávání, sociální služby, kultura, zdravotnictví, veřejná správa*

*PL – městská zeleň a rekreační plochy*



FASÁDY DOMŮ

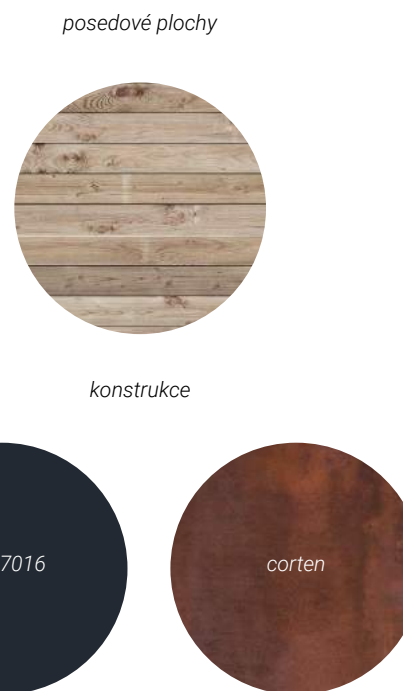
- cihelné pásy v odstínech béžové, červené nebo světle šedé
- omítka s libovolnou zrnitostí v barvách od bílé až po pískově hnědou, konkrétní odstín posoudí úřad
- sklo
- beton
- kovové doplňující obklady v barvě bílé, šedé či černé

Podoba fasády se musí alespoň na pohled měnit s každým bytovým domem. Výjimky jsou možné po schválení úřadem.



PLOTY

Ploty budou řešeny ve stejném duchu skrze celé území. Bude se jednat o zděné zídky se sloupky obkládané cihlami červené či světle šedé barvy. Výplň všech plotů bude kovová s povrchovou úpravou barvou v odstínu RAL 7021. Vzor kovové výplně se může měnit, avšak musí být sjednocen v rámci jednoho městského bloku.



MĚSTSKÝ MOBILIÁŘ

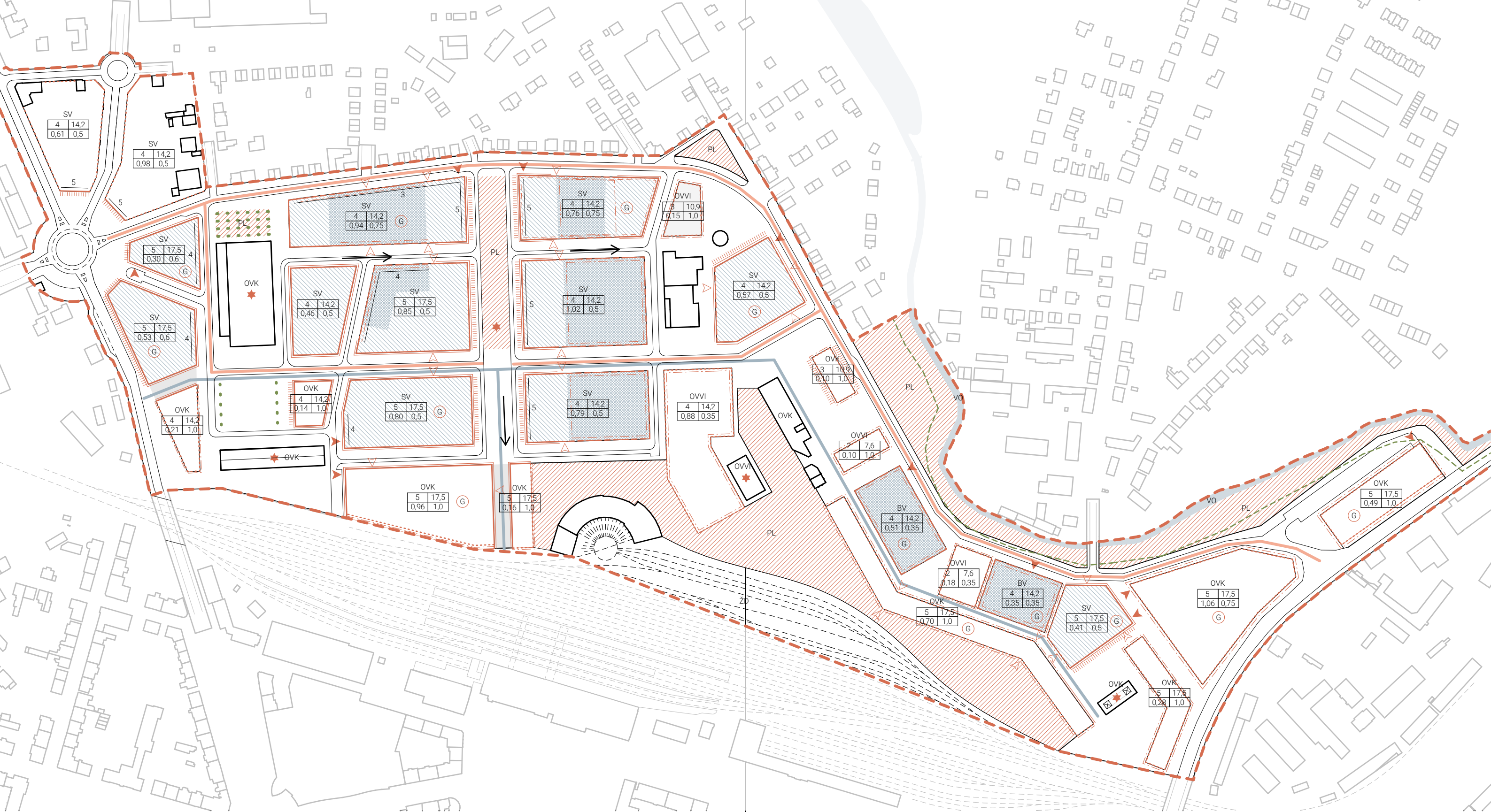
Městský mobiliář bude dodáván českou firmou MmCité. Nosná konstrukce městského mobiliáře bude vyrobena z kovu s povrchovou úpravou antracitovou barvou RAL 7016, nebo kortenem. Pro posedové nebo jiné dotykové plochy volím buď kompozitní materiály v dekoru dřeva nebo přírodní dřevěné fošny.



VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

Ve veřejném prostoru bude použit převážně beton či žulová dlažba. Vozovka bude upravena klasickým asfaltovým povrchem. Minoritně budou ve veřejném prostoru použity materiály cihla a dřevěné fošny a to především na zpevněné povrchy vnitrobloků nebo teras.





- - - - - hranice řešeného území
- — — — — uliční čára
- — — — — stavební čára závazná
- - - - - stavební čára nepřekročitelná
- — — — — stavební čára uzavřená
- - - - - stavební čára otevřená
- - - - - stavební čára volná
- | | | | | aktivní parter
- stávající zástavba
- veřejné prostranství
- veřejná zeleň
- pěší zóna
- typologie městských bloků
- typologie solitérních terasových domů
- • • • • stromořadí
- chráněný průhled
- — — — — hlavní cyklistický směr
- — — — — hlavní pěší směr
- - - - - hranice ÚSES
- ◁ ▷ pěší prostupnost
- ▶ ◀ vjezd do garáží
- ★ objekty památkově chráněné
- G podzemní garáže

- BV zástavba bytová vícepodlažní
- SV zástavba smíšená vícepodlažní
- OVK občanská vybavenost komerční
- OVVI občanská vybavenost veřejné infrastruktury
- PL plochy parků, lesoparků a městské zeleně
- ŽD plochy pro železniční dopravu
- VO vodní toky a vodní plochy obecné

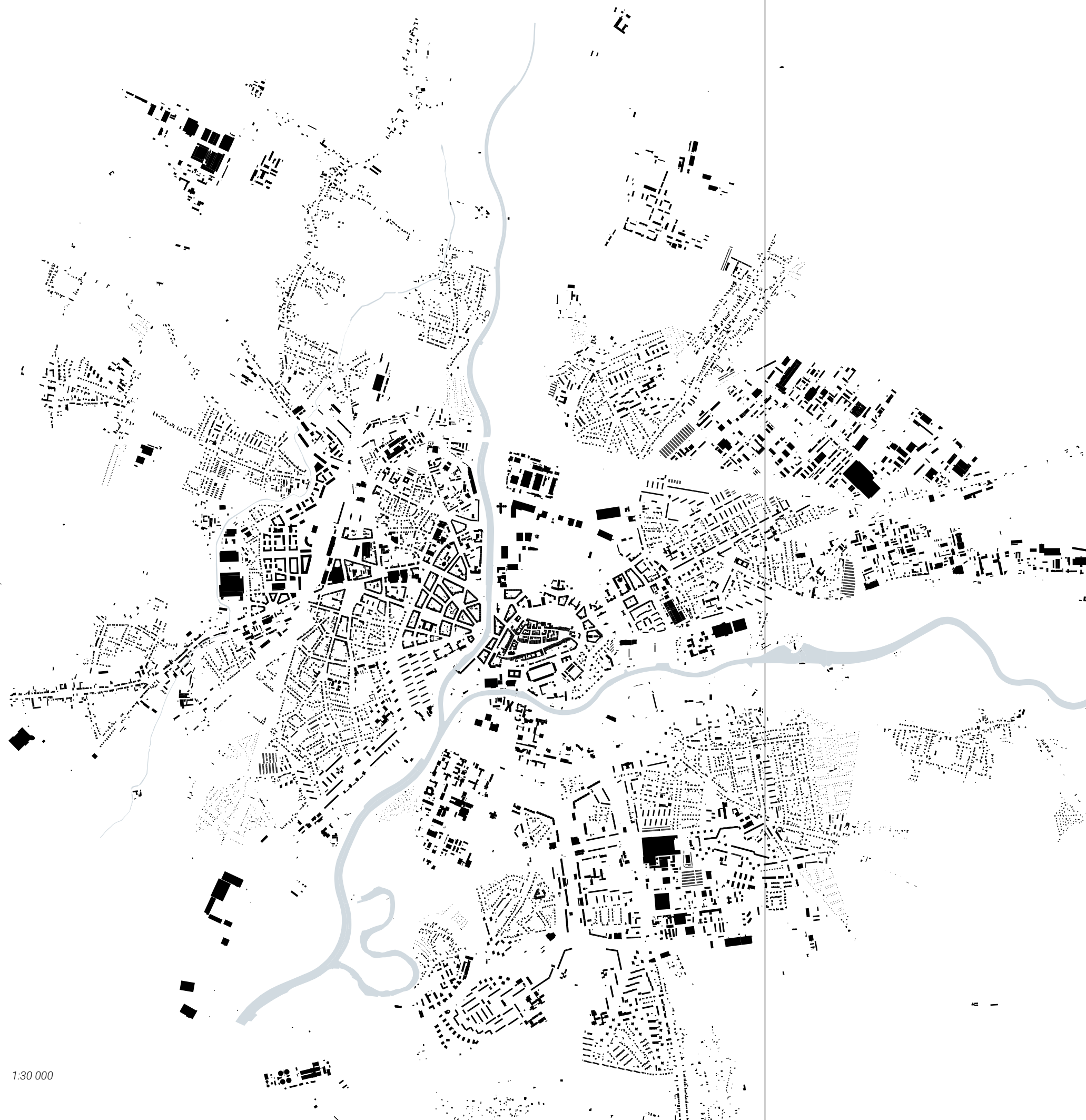
Hlavní využití	
max. podlažnost (+ max. 1 ustoupené podlaží)	5   17,5
výška římsy	—
plocha pozemku [ha]	1,06   0,75
max. koeficient zastavěnosti	—

M 1:3 500

REGULAČNÍ PLÁN







## Implementace návrhu

*Od počátku projektu bylo jasné, že nepůjde o běžné území. Jde o plochu na pomezí města a předměstí, která by měla co nejpřirozeněji gradovat od nižších domů směrem k městu a to jak výškově tak i hustotou. Snažila jsem se o co nejměkkčí přechod, který by si však v území plně zachoval kvality města. Toho se mi podařilo docílit smíšením soliterní a blokové zástavby. Soliterní zástavba bytovými domy měřítkově přechází od řadových rodinných domků až k městské typologii činžovních domů více na východ.*

*Návrhem co nejkvalitnějších nových veřejných náměstí a parků chci do území vnést městský ruch a poskytnout příjemná a různorodá místa k setkávání obyvatel.*

*Projekt respektuje stávající zástavbu objemově i typologicky a zprostředkovává nová napojení v rámci města i předměstí.*



zastavěnost veř. prostor podlažnost hustota



**HISTORICKÉ CENTRUM – Velké náměstí**  
 51% / 49% 74% / 26% 3 NP 382 ob./ha



**BLOKOVÁ ZÁSTAVBA – Masarykovo náměstí**  
 28% / 72% 67% / 33% 5 NP 238 ob./ha



**OTEVŘENÁ BLOKOVÁ STRUKTURA – Slezské předměstí**  
 17% / 83% 100% / 0% 5 NP 174 ob./ha



**VĚŽOVÉ SÍDLIŠTĚ – Malšovice**  
 9% / 91% 100% / 0% 13 NP 375 ob./ha



**ŘÁDKOVÁ STRUKTURA – Labská kotlina I**  
 13% / 87% 100% / 0% 4 NP 172 ob./ha



**VILOVÁ ZÁSTAVBA – břeh Orlice**  
 9% / 91% 43% / 57% > 2 NP 31 ob./ha



**RODINNÉ DOMY – Kuklenny**  
 13% / 87% 33% / 67% > 2 NP 60 ob./ha



**RODINNÉ DOMY – ZVÚ**  
 13% / 87% 39% / 61% > 2 NP 72 ob./ha



**NOVÉ ZVÚ**  
 22% / 78% 74% / 26% 4NP 128 ob./ha



## Shrnutí

*Cílem projektu bylo vytvoření plnohodnotné městské zástavby obsahující mix bydlení, administrativy a vybavenosti, návrh kvalitních veřejných prostranství, dostatek zeleně a vytvoření různorodých míst k volnočasovému vyžití. Ve zkratce – město krátkých vzdáleností, kde ve své blízkosti naleznete vše, co byste mohli právě potřebovat. Takové město je zároveň i městem udržitelným, jelikož máte vše potřebné na dosah pěší chůzí či na kole.*

*Ve svém projektu jsem se snažila držet 7 principů udržitelného města dle Petera Calthorpa - zachovat, mixovat, prioritizovat pěší pohyb, podporovat cyklistiku, propojit město, motivovat k využívání MHD a koncentrovat veřejné funkce na atraktivní a snadno dosažitelná místa.*

*Návrhem zelené promenády podél Labského náhonu se snažím navázat na Gočárovu myšlenku města prorůstajícího zelení podél vodních toků. Navíc tímto krokem podpořím propojení a pohyb skrze celé Kukleny.*

*Směrem na východ pak napojuji oblast na centrum města podchodem a nadnáším myšlenku ještě dalších dvou možných propojení k dosažení plynulosti pohybu.*

*Samotný urbanistický návrh vychází z vazeb současné továrny. Po důkladném zanalyzování jsem několik industriálních staveb začlenila, aby odkazovaly na bohatou minulost areálu. Typologie se snaží plynule navazovat na sousedící stávající zástavbu a ne se vůči ní vymezovat.*

*Aby byl ráz území jednotný, doplnila jsem do projektu regulační plán, který jasně vymezuje možnosti materiálového řešení prvků stavby.*

*Pro zajištění veškerých potřeb obyvatel v dosažitelné vzdálenosti umísťuji do míst s vysokou koncentrací pohybu aktivní parter. Ve vedlejších ulicích mají pak domy polyfunkční využití, aby se mohlo území organicky přizpůsobovat poptávce. Vzhledem k monofunkčnímu využití sousedících pozemků dojde k velkému přínosu pro širší území.*

*Navrhované složení bytového fondu reaguje na současnou problematiku. Převažují byly s dispozicí 2kk, které mohou sloužit mladým párům či seniorům (například i jako startovací či sociální městské bydlení). Poměrně velké procento velkometrážních bytů má za cíl nalákat mladé rodiny do města, ze kterého se v současnosti stěhují pryč. Území má kapacitu pro necelých 5,5 tisíce nových obyvatel, tím se obydlenost městské části Kukleny dokonce ztrojnásobí. Stavby komerčního občanského vybavení pak pojmu až 4,5 tisíce nových pracovníků.*

## Poděkování

*Děkuji panu docentu Rothbauerovi, Vojtovi a Karlovi za všechny předané zkušenosti během mnoha let studia v jejich ateliéru a skvělé vedení diplomové práce i v této nelehké době.*

*Děkuji všem z Fakulty architektury, kteří se nám celé ty roky snaží předat vše, co mohou.*

*Děkuji celé své rodině za veškerou podporu v plnění mých snů. Děkuji Nikolasovi.*



# Bibliografie

## LITERATURA

HNILUČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy 2., dopl. vyd.* Brno: Host, 2012. *ISBN 978-80-7294-592-4.*

JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí.* Vydání druhé, upravené. Praha: Ausdruck Books, 2018. *ISBN 978-80-270-4920-2.*

DE BOTTON, Alain. *Architektura štěstí: tajné umění zařídít si život.* Zlín: Kniha Zlín, 2010. *Tema (Kniha Zlín).* *ISBN 978-80-87162-64-4.*

GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství.* Boskovice: Albert, 2000. *Tema (Kniha Zlín).* *ISBN 80-858-3479-0.*

SITTE, Camillo. *Stavba měst: podle uměleckých zásad.* Praha: ABF, 1995. *Tema (Kniha Zlín).* *ISBN 80-901-6081-6.*

KOHOUT, Michal, David TICHÝ a Filip TITTL. *Collective housing: a spatial typology.* V Praze: České vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2015. *ISBN 978-800-1058-480*

KOLEKTIV AUTORŮ ZVÚ. *ZÁVODY VÍTĚZNĚHO ÚNORA: nositel Řádu Vítězného února a Řádu práce.* 1989. [kniha]

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Strategický plán rozvoje města Hradec Králové do roku 2030.* 2013, 70 s. Dostupné také z: [https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id\\_org=4687&id\\_dokumenty=63353](https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=63353)

PAVLÁSKOVÁ, Klára. *Urbanistický vývoj města Hradce Králové od počátku 20. století po současnost.* Brno, 2017. *Bakalářská práce.* VUT v Brně. *Vedoucí práce* Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

## PŘEDNÁŠKY

CAMP PRAHA. *Urban Talks: Jeanne Gang (US)* [online]. 2020. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=wWowDX\\_IPMM](http://www.youtube.com/watch?v=wWowDX_IPMM)

CAMP PRAHA. *Miroslav Šik: CORRECT CITY* [online]. 2020. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=k0i9mUZf9Us](http://www.youtube.com/watch?v=k0i9mUZf9Us)

CAMP PRAHA. *Nové vysokorychlostní železnice v ČR* [živě]. 2021.

CAMP PRAHA. *Rethink Architecture: Uhlíkové neutrální města* [živě]. 2021.

CAMP PRAHA. *Tomáš Hudeček: Městověda I* [online]. 2021. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=79vthrdmZU](http://www.youtube.com/watch?v=79vthrdmZU)

CAMP PRAHA. *Tomáš Hudeček: Městověda II* [online]. 2021. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=2iOclrj8EMg](http://www.youtube.com/watch?v=2iOclrj8EMg)

AA SCHOOL OF ARCHITECTURE. *What's next? - Winy Maas, MVRDV* [online]. 2018. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=zBLbIH3wYkU](http://www.youtube.com/watch?v=zBLbIH3wYkU)

TED. *Amanda Burden: How public spaces make cities work* [online]. 2014. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgk](http://www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgk)

TED. *7 principles for building better cities | Peter Calthorpe* [online]. 2017. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=f-FjD3NMv6Kw](http://www.youtube.com/watch?v=f-FjD3NMv6Kw)

## ČLÁNKY

Základní informace o městě. In: *HRADEC KRÁLOVÉ: oficiální web* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/zakladni-informace-o-meste/ms-1150/p1=1150>

Hradec Králové. In: *Mistopisy.cz* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/5997/hradec-kralove/historie/>

ING. MIKULKA, Miloslav. *Stručná historie města Hradce Králové.* In: *Podnikamvhk.cz* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: [http://podnikamvhk.cz/strucna\\_historie\\_mesta\\_hradsce\\_kralove/](http://podnikamvhk.cz/strucna_historie_mesta_hradsce_kralove/)

Historie. In: *Turistické informační centrum* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.ic-hk.cz/12/Historie/>

*Urbanismus a plány, v tom Hradec od doby Gočára vyniká.* In: *HKcity: V Hradci jsme Králové* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.hkcity.cz/2012/03/20/urbanismus-a-plany-v-tom-hradec-od-doby-gocara-vynika/>

Josef Gočár – regulační plány města Hradce Králové (1925–1932). In: *UNI: Kulturní magazín* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.magazinuni.cz/architektura/josef-gocar-regulacni-plany-mesta-hradce-kralove-1925-1932/>

Továrny, které udávaly rytmus Hradce. *Dnes už jen kulisy.* In: *E15.cz* [online]. [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/tovarny-ktere-udavaly-rytmus-hradce-dnes-uz-jen-kulisy-836849>

PHDR. VÍT, Karel. *Demografický vývoj města Hradec Králové.* In: *HRADEC KRÁLOVÉ: oficiální web* [online]. 2. 3. 2011 [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/demograficky-vyvoj-mesta-hradec-kralove/d-55027>

Katedra demografie Fakulty informatiky a statistiky. *Prognóza vývoje obyvatelstva Hradce Králové do roku 2040.* Praha, 2008. Dostupné také z: [https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id\\_org=4687&id\\_dokumenty=63333](https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=63333). *Akademická studie.* VŠE v Praze.

Pevnost Hradec Králové. In: *Valka.cz* [online]. 2011 [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Pevnost-Hradec-Kralove-t121749>

Až rozvoj dopravy prověřil 90 let starou myšlenku Gočárova okruhu [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: [https://hradecky.denik.cz/zpravy\\_region/az-rozvoj-dopravy-proveril-90-let-starou-myslenku-gocarova-okruhu-20140701.html](https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/az-rozvoj-dopravy-proveril-90-let-starou-myslenku-gocarova-okruhu-20140701.html)

## VIDEA

GREENTV. *Creating Sustainable Cities* [online]. 2014. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=fcdDUSUbbq9A](http://www.youtube.com/watch?v=fcdDUSUbbq9A)

UNSW ELEARNING. *Sustainable Development Goal 11 - Sustainable Cities and Communities - Tommy Wiedmann* [online]. 2020. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=A-wu3JJC3A0k](http://www.youtube.com/watch?v=A-wu3JJC3A0k)

DENMARKDOTDK. *Building liveability: Copenhagen's sustainable urban development* [online]. 2018. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=BCYgajPrT64](http://www.youtube.com/watch?v=BCYgajPrT64)

GOING GREEN. *What Is the Most Sustainable City in the World?* [online]. 2020. Dostupné také z: [https://www.youtube.com/watch?v=fsWr0LFM\\_uQ](https://www.youtube.com/watch?v=fsWr0LFM_uQ)

FULLY CHARGED SHOW. *Sustainable City* [online]. 2017. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=WCKzBykyI2E](http://www.youtube.com/watch?v=WCKzBykyI2E)

FREETHINK. *The Sustainable City of the Future: Copenhagen, Denmark* [online]. 2019. Dostupné také z: [www.youtube.com/watch?v=pUbHGI-kHsU](http://www.youtube.com/watch?v=pUbHGI-kHsU)