

VARIANTNÍ KONCEPT NOVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU HRADCE KRÁLOVÉ

Hradec Králové - labyrint města a ráj krajiny

Územní plánování je disciplína, u které by se dalo předpokládat, že v ní převládá spíše technokratický přístup s jasně danými právními a úředními pravidly, stanovenými příslušným zákonem o územním plánování. Samozřejmě je tomu tak. Avšak od územního plánu se očekává obvykle mnohem více. Očekává se, že mu bude vtisknut určitý myšlenkový duch, rozvojová vize či autorský individuální pohled. To jsou činnosti, které jsou vnímány jako disciplíny architektonické, urbanistické, dopravní inženýrství a tvorba krajiny ve vzájemné provázanosti. Územní plán se zdá být v očích veřejnosti velice často vnímán jako kompromisní průsečík mnoha protichůdných zájmů, ve kterém díky tomu už nezbývá místo na koncepci, dopravně-urbanistické a krajinné koncepty. Je pravda, že tomu tak v mnoha městech častokrát bývá. Hradec Králové má však hluboce zakořeněnou silnou myšlenkovou tradici urbanistického vizionářství. Vždyť jeho dnešní podoba s velkorysími bulváry, radiálně okružním systémem komunikací a neporuseným historickým jádrem je nejlepším dokladem právě tohoto kontinuálního konceptního uvažování.

Vyvrcholením snah po naplňování města se skutečnou velkorysou vizí rozvoje, přitom však zachovávající svébytné měřítko tohoto rozvoje, se stala koncepce architekta Josefa Gočára. Právě on dokázal svou velkorysou, přitom však reálnou vizí vtisknout Hradci zásadní prvky jeho dnešní podoby. Jeho vize hluboce přetrávčovala nejenom časovou periodu, pro kterou byl jeho územní plán zpracováván, ale hluboce přetrávčovala i periodu života jeho osoby samotné. Vždyť dokončení slavného Gočárova okruhu se podařilo až o několik desítek let později po jeho návhu.

Cesta k územnímu plánu - mezinárodní soutěž

Snad právě proto, aby se nově připravovaný územní plán nestal pouhým kolbištěm různé se křížících zájmu politických, komerčních či osobních, rozhodl se Magistrát města Hradce Králové ke kroku v České republice zatím méně častému, v zahraničí však často používanému - k vypisání mezinárodní ideové urbanistické soutěže, jejímž cílem bylo stanovení rozvojové vize města. Získat totiž představu o rozvoji celku představuje vždy odboře a morálně silný argument pro skládkní priorit drobných místních zájmů. Ačkoliv i ten nejmenší zájem, požadavek či impuls má svou důležitost, je vždy podstatně se nejlpe divat na město jako na celek, stanovit jeho přiměřenou míru rozvoje s časovým horizontem, který může výrazně přeháňovat legislativně stanovenou platnost samotného nového územního plánu. Výsledek soutěže přinesl řadu podnětných názorů od různých domácích i zahraničních soutěžících. Co je však nejdůležitější, vrátili do územního plánování skutečnou dopravně-urbanistickou a krajinnou koncepci pohledem různých autorů.

Podarilo se nám tuto mezinárodní ideovou soutěž vyhrát. Bylo s tím spojené právo získat pozici projektanta nového územního plánu. Dostali jsme tak šanci promítnout základní myšlenky našeho soutěžního návrhu do koncepce rozvoje města právě prostřednictvím tohoto územního plánu.

Metropolitní Hradec Králové

Naš soutěžní návrh jsme nazvali „Metropolitní Hradec Králové“ s podtitulem „Labyrint města a ráj krajiny“. Metropolitní podoba Hradce Králové není představována jako forma bezbřehého extenzivního růstu do okolního území pohlcujícího postupně okolí vesnice a krajinu. Metropolitní Hradec je chápán jako město, které naopak zintenzivní podobu svého stávajícího území, využije různých zbytkových, zatím ladem ležících ploch. Využije celou řadu území dříve sloužících pro výrobu, která se přímo nabízejí k přestavbě. Samozřejmě i nové rozvojové plochy se logicky nabízejí, ať už podél komunikací, které tvoří přírůdek k dálnici, nebo plochy v okolí hradeckého letiště. Dáváme-li přednost intenzifikaci zástavby na existujícím území města, nechceme se tím v žádném případě dopustit zabírání zelených ploch a parků. Hradec Králové má totiž mimo jiné i neopakovatelné kouzlo v hármonickém prolínání zástavby se zelení. Krajina zde vstupuje do města a město vstupuje do krajiny. Snad právě proto podtitul našeho soutěžního návrhu „Labyrint města a ráj krajiny“.

Gočárův odkaz

Často a oprávněně se v souvislosti s Hradcem Králové skloňuje síla urbanistického odkazu Josefa Gočára. Snažili jsme se v našem soutěžním návrhu na tuto jeho původní vizí navázat. Pokusili jsme se ji rozvíjet stejnými funkcími a kompozičními prostředky, které sám Gočár tak úspěšně používal. Je to jasná, zřetelná čitelnost města s dominantními přírodními, městskými třídami a velkorysou radiálně okružní koncepcí. Tam, kam až Gočárovy rozvojové vize kompaktní zástavby území sahaly, tam navhl obvodový bulvár dnes známý jako Gočárův okruh. Již dávno tento okruh není obvodovým vymezením Hradce Králové. Hradec dnes sahá nestrátně dále a rozvojová vize na to musela reagovat. Rozhodli jsme se, že budeme pokračovat ve stejné či podobné koncepci, jak by asi pokračoval Gočár, kdyby dnes žil a tvořil.

Založení nových městských bulvárů

Věříme, že pokračování městských tříd, založení nových radiálních bulvárů se šířkovou a výškovou dimenzí odpovídající hradecké tradici může být chápáno jako navázání na Gočárůvu vizí města. Je logické, že se nabízí úvaha o dalším potvrzení radiálně okružního systému dalším vnějším, již třetím hradeckým okruhem.

V našem návrhu se nejedná o úplný uzavřený třetí okruh na vnější hranici uvažované rozvojové zástavby, nýbrž o třítřtvrtinový okruh, který obepíná město od severovýchodu až po jihozápad, přičemž využívá již v minulém územním plánu uvažovaných tras tzv. severní tangenty a jižní spojky. Záměrně však zůstává neuzavřen ve směru od jihovýchodu, tedy na ploše nádherného přírodního, převážně lesnatého kvadrantu území Hradce Králové. Tato zóna by si měla ponechat jednoznačně svůj přírodní a rekreační charakter, který má navíc svou romantickou odezvu podél Labe a Orlice. Samozřejmě, že zelená a rekreační plochy se neomezí pouze na zachování těch stávajících.

Nové parky a náměstí

Naše koncepce počítá s vytvořením dalších prostor pro rekreaci, i veřejných městských parků, od velkých až po ty úplně malíčké. Vymezování veřejných prostorů s jasně definovanými prostorovými proporcemi, ať už v podobě zelených ploch či kompaktních náměstí, je další z prioritních cílů naší urbanistické koncepce.

Architekturu města totiž netvoří jen budovy, ale stejnou měrou veřejné prostory, jako náměstí, ulice, parky a různé pěší průchody. Rádi bychom vytvořili podmínky, aby tyto prostory nebyly chápány pouze jako vymezení komunikačního koridoru pro automobily. Veřejné pěší plochy mohou s přiměřeně regulovanou automobilovou dopravou úspěšně koexistovat. Příklady za západní Evropy ukazují řadu úspěšných realizací. Nemáme v úmyslu automobilovou dopravu v Hradci Králové násilně omezovat. Chceme dopravně-urbanistickou koncepcí důsledně bránit neuměřenému zvyšování počtu vozidel ve městě.

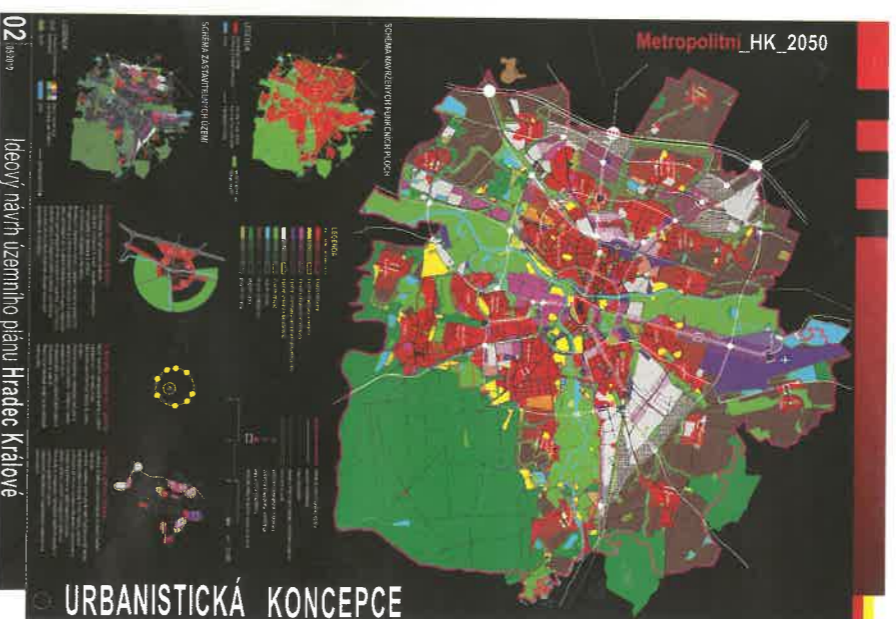
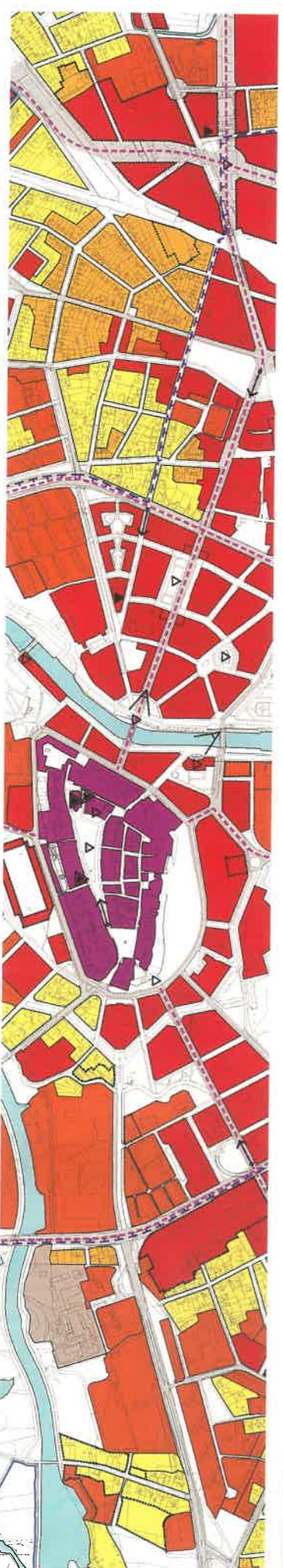
Hromadná doprava a tramvain

Alternativu vidíme v dalším rozvoji systému městské hromadné dopravy, tedy tradičních trolejbusů a autobusů, dále v atraktivitě pěších a cyklistických tras. Avšak vedle nich chceme využít obrovského dosud neobjeveného potenciálu železničních tratí na území samotného Hradce i v jeho přílehlém spádovém regionu.

Navrhujeme do stávající sítě železničních tratí vložit řadu mezilehlých zastávek, ať už v místech s koncentrovanou okolní zástavbou, nebo v místech, kde lze úspěšně navázat přestupem na trolejbusy a autobusy, nebo v místech, kde je vhodné vytvořit systém záchranných parkovišť. Železniční síť by se tak proměnila z dopravního systému, který územím Hradce pouze projíždí, na pátěrní kolejový systém městské a regionální dopravy s pravidelnou intervalovou sítí plně integrovanou do systému MHD. Nabízí se zde zavedení dnes již v západní Evropě mimořádně úspěšného systému TRAMTRAIN (tedy vlakotramvají), což představuje systém hybridních vozidel, která svou koncepcí vycházejí z klasické tramvaje, avšak která jsou schopná současně jezdit jak po stávajících železničních kolejkách, tak po přírodně nové vybudovaných tramvajových trasách v uliční síti. Jedna z takovýchto potenciálních tras se přímo nabízí směrem ke hradeckému letišti. Není to z důvodu kvantitv leteckých cestujících, nýbrž ze zkušenosti, že území kolem letišť, byť regionálních, se stávají jedněmi z nejatraktivnějších lokalit pro rozvoj toho kterého města. Okolo letiště často vznikají intenzivně se rozvíjející čtvrtě, jakási letecká města, která jsou často obdobou toho, jaký městoformy efekt kdysi přinášela nové vznikající železniční nádraží. Jsme přesvědčeni, že železniční síť na území Hradce a jeho regionu i hradecké letiště jsou zatím nedocenenými krystalizačními jádry dalšího urbanistického rozvoje. Pokud se je využít.

Nastíhli jsme vám zde některé základní principy rozvojové vize Hradce Králové. Jsou to zejména ty koncepční aspekty, které jsme přenesli z vítězného urbanistického soutěžního návrhu do předkládaného konceptu nového územního plánu. Věříme, že tento koncept má šanci ve vás, vážení obyvatele Hradce Králové, vyvolat víru, že život v Hradci Králové má svou zřetelně definovanou budoucnost.

Patrik Kotas & Tomáš Vymetálek,
autoři konceptu nového územního plánu Hradce Králové



Mezinárodní urbanistická soutěž, ideový návrh územního plánu Hradce Králové, vítězný návrh - urbanistická koncepce, doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Ing. arch. Tomáš Vymetálek, květen 2010

PŘIJĎTE DISKUTOVAT

O NOVÉM

ÚZEMNÍM PLÁNU



Přehled termínů projednání konceptu

6. 8. Samostatná beseda pro členy zastupitelstva města
15. 8. Otevřená beseda pro členy KMS a širokou veřejnost - velký sál Adalbertina na tř. ČSA, 16 - 19 hodin
22. 8. Otevřená beseda pro členy KMS a širokou veřejnost - velký sál Adalbertina na tř. ČSA, 16 - 19 hodin
5. 9. Otevřená beseda pro členy KMS a širokou veřejnost - velký sál Adalbertina na tř. ČSA, 16 - 19 hodin
19. 9. Veřejné projednání - velký sál Adalbertina na tř. ČSA, od 16 hodin
4. 10. Lhůta pro podání připomínek, námitek, stanovisek (do 15 dnů ode dne veřejného projednání)