

PROMĚNY ZELENĚ V ULICÍCH CENTRA HRADCE KRÁLOVÉ

GREENERY CHANGES IN STREETS OF CENTRAL PART OF HRADEC KRÁLOVÉ

doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.,

Vysoká škola regionálního rozvoje, Praha,
Žalanského 68/54, 163 00 Praha 17 – Řepy
e-mail: vladimira.silhankova@gmail.com

Klíčová slova:

městská zeleň, ulice, Hradec Králové

Key words:

city greenery, street, Hradec Králové

Abstrakt:

Zeleň ve veřejném prostoru je neoddělitelnou součástí obrazu každého města, neboť plní celou řadu funkcí rekreačních, hygienických či ekostabilizačních. Městská uliční neboli urbanizovaná zeleň pak plní zejména funkci estetickou a prostorotvornou, neboť město nejen zkrášluje, ale i zobytnuje. **Článek se zaměřuje na analýzu a proměny zeleně v ulicích centrálního Hradce Králové, které vznikly v průběhu transformace města z pevnosti na moderní město a na jejich význam pro formování Hradce Králové jako „města plného zeleně“.** Důraz je kladen na tři městské prostory – ulici V Lipkách, třídu Karla IV. a nábřeží Labe (zahrnující prostor Tylova, Smetanova a Eliščina nábřeží).

Metodologicky je článek založen na analýze historických údajů, jejich deskripci a komparaci s obecnými metodologickými přístupy v oblasti zkoumání veřejných městských prostorů.

Abstract:

The greenery in public space is inseparable part of city image in each city because it plays important functions as recreation, hygiene or eco-stabilisation. The street greenery or urban greenery then plays the esthetical and spatial function and makes the city beautiful and live liable. **The paper focuses on analysis and changes of greenery in streets in central part of city of Hradec Králové, which was created during the city transformation from baroque fortress into modern city and on its importance for Hradec Králové's forming as a city which is "full of greenery".** The accent is put on three public spaces – streets V Lipkách, Karla IV and Labe's river bank (included Tylovo, Smetanovo and Eliščino river bank).

From the methodological point of view is the paper based on historic data analysis, their description and comparison with common methodological approaches on the field of public spaces research.

Úvod

Zeleň ve městech byla v odborné literatuře komplexně pojednávána již od 60. let 20. století. Kocourková (1982) zeď uvnitř urbanizovaného prostoru považovala za součást kultury a zároveň za podmínku pro „úspěšné“ bytí člověka ve městě, kde podle průzkumu z 80. let 20. století průměrně člověk strávil až 78% času během roku. V současnosti toto procento pokleslo na 53 % času. (Vorel, 2006) Přestože se problematice zeleně ve městech a jejímu významu věnovala celá řada prací, jak upozorňuje Pondělíček (2012), je toto téma v poslední době méně frekventované, než by se s ohledem na jeho důležitost dalo očekávat. Pokud je tedy v teoretických pracích problematika městské zeleně současného města rozpracovávána, je kladem důraz na její ekostabilizační funkci, případně je nástrojem ekologických skupin k prosazení jejich (často se zelení věcně nijak nesusouvisejících) parciálních zájmů. (srov. Sádlo, 2008). Přitom výzkum dokazuje, že se využití městské zeleně v posledních desetiletích výrazně mění. Pro rekreační funkci ji totiž užívají jen děti ve školním věku a senioři vyššího věku, tedy skupiny, pro něž cesta mimo město je z mnoha důvodů obtížná. Na druhou stranu zeď ve městě považují za důležitou všichni respondenti.¹ Tím je ovšem dovršena stále se vyvíjející postmoderní filosofie jdoucí napříč myšlenkovým spektrem, že řada věcí nemusí fungovat tak, jak byla zamýšlena, ale musí je alespoň dokonale představovat. (Pondělíček, 2012)

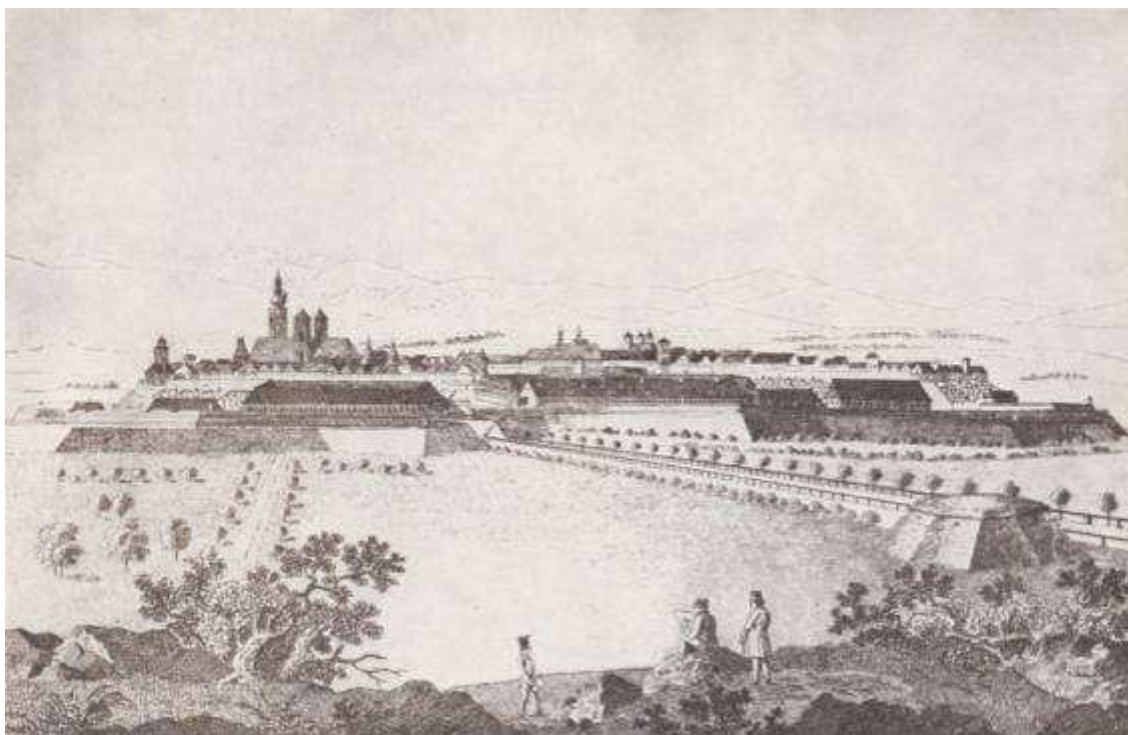
Vraťme se ale k zeleni, jako součásti veřejných prostorů města. Je-li dnes zpochybněna její funkce rekreační, neměla by být zpochybněna její funkce městotvorná. Vždyť právě doba proměny hradecké pevnosti v moderní město je i dobou za zlepšení vzhledu veřejných prostorů prostřednictvím urbanizované zeleně, zejména městských stromořadí (Šilhánková, 2003) Než se ale ponoříme do zkoumání jednotlivých městských bulvárů, podívejme se na systém městské zeleně Hradce Králové retrospektivou územního plánování.

Systém městské zeleně moderního Hradce Králové

Jak již bylo naznačeno výše, začal se moderní Hradec Králové rodit v době, která akcentovala význam kvality veřejných prostorů. Velká prostranství a třídy, ale i ulice a náměstí byly ozeleňovány, byla vytvářena promenádní prostranství – stromovky a zakládány nové parky. Příkladem se staly především pařížské bulváry s jejich alejemi. Toky řek, k nimž se dříve města obracela zády, se proměňují v promenády. (Halík, Kratochvíl, Nový, 1996) Regulační plány nově se rodícího Hradce Králové tuto problematiku proto neberou na lehkou váhu a stabilizují zeď tam, kde se již historicky nacházela, a to zejména v podobě lipových alejí, jejich motiv přinesl do hradeckých kotlin na počátku 19. století svobodný pán Josef von Lauer, inženýr a následně i velitel pevnosti. Motivy kultivované empirické krajiny poznal Lauer v Itálii a Francii za svého vojenského působení. (Domečka, 1910) Aleje sice byly roku 1866 kompletně vykáceny, ale záhy opět obnoveny.

¹ Celkem bylo v patnácti lokalitách namátkově osloveno téměř 1000 lidí, žen i mužů různého věku.

Obrázek 1: Hradecká pevnost od jihu kolem roku 1810



Zdroj: Doubrava, 1971

Různé návrhy regulačních plánů přistupovali již od počátku územně plánovací činnosti různě i k pojetí zeleně ve městě. Za poněkud extrémní by se dal považovat návrh regulačního plánu od Josefa Reitera a Aloise Štěpána z roku 1885, který de facto navrhuje labské pravobřeží jako zahradní město v duchu Howardovy koncepce zahradních měst (srov. Howard, 1924)

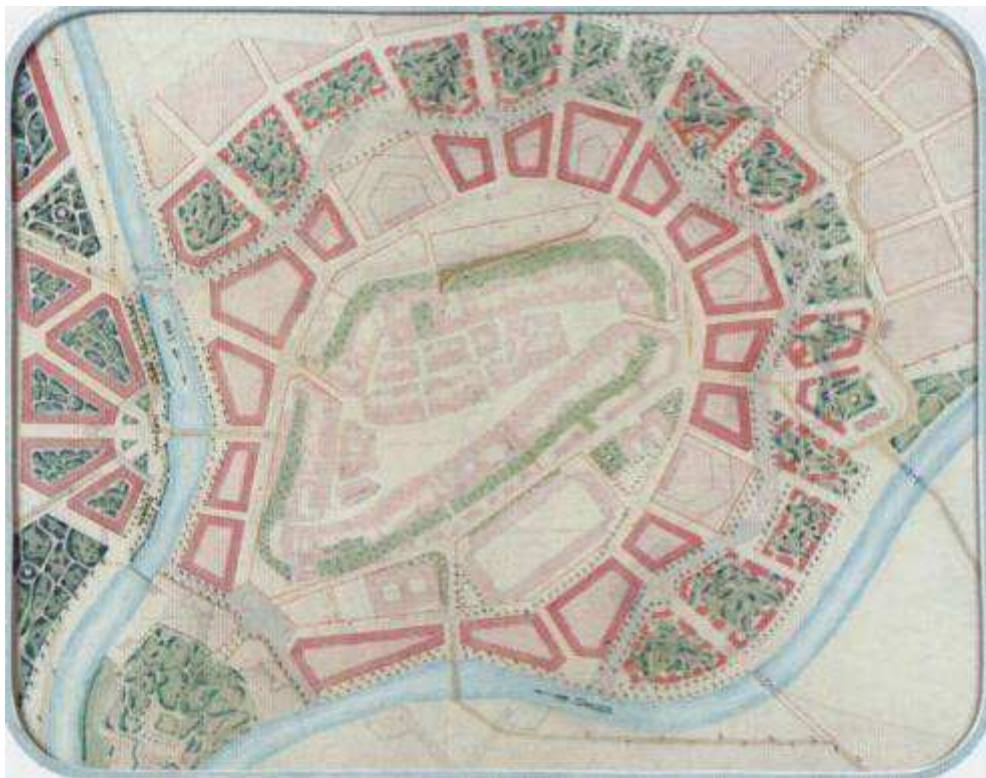
Obrázek 2: Návrh regulačního plánu Hradce Králové od Josefa Reitera a Aloise Štěpána z roku 1885



Zdroj: Potůček, [2009]

Zámečnickův regulační plán z roku 1890 sice mnoho ploch zeleně nezobrazuje, na rozdíl např. od pozměňovacího návrhu Tomáše Suhrady z roku 1904. Ten v podnoží starého města vytváří kompozici víceméně založenou na principu vídeňské Ringstrasse.

Obrázek 3: Pozměňovací návrh regulačního plánu města od Tomáše Suhrady z roku 1904



Zdroj: Potůček, [2009]

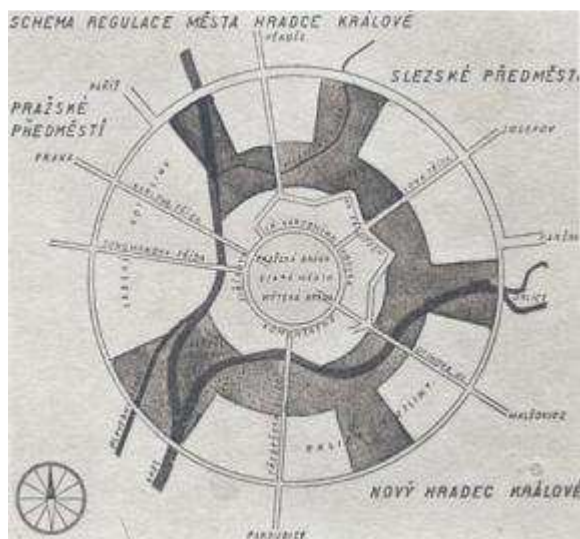
Následný Generální zastavovací plán města z roku 1911 od Oldřicha Lisky a Václava Rejchla ml. respektuje již stávající plochy zeleně jako byl Důstojnický sad (dnes Jiráskovy sady) na soutoku Labe a Orlice, Městský park (dnes část Žižkových sadů) či doprovodnou zeleň kolem řeky Labe i Orlice. V severním segmentu města (stejně jako předchozí Zámečnickův regulační plán) navrhuje plochu nového městského parku. Oproti Zámečnickovi posunuje polohu těchto nově projektovaných městských sadů blíže k městskému centru do polohy severně od Piletického potoka. Rozsáhlé zelené plochy ponechává také v Labské kotlině (mezi řekou a dnešní ulicí V Lipkách) a v Orlické kotlině. Když potom porovnáme Liskův a Rejchlův regulační plán se slavným lapidárním schématem, kterým doprovodil svou regulaci Josef Gočár v roce 1926, nezbude nám než konstatovat, že Gočár „jen“ propojil již existující (resp. již dříve navržené) plochy zeleně do jednolitého celku a celou myšlenku velmi přesvědčivě a lapidárně graficky vyjádřil.

Obrázek 4: Generální zastavovací plán města 1911 od Oldřicha Lisky a Václava Rejchla ml.



Zdroj: Potůček, [2009]

Obrázek 5: Schéma regulace města od Josefa Gočára z roku 1926



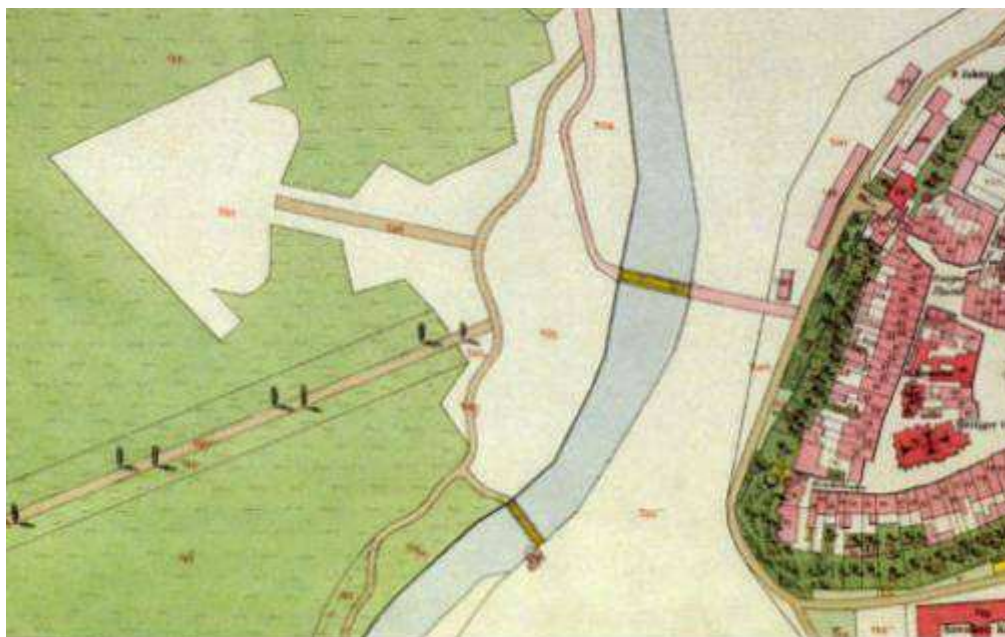
Zdroj: Wirth, [mezi 1930 a 1932]

Gočárova regulace v podstatě završuje tuto etapu plánování a rozvoje města a nám proto nezbývá, než se na vybrané prostory podívat podrobněji.

Ulice V Lipkách

Dnešní ulice V Lipkách (dříve ulice Kolárova) má původ ještě v době pevnostní, přesněji v prvním desetiletí 19. století, kdy svobodný pán Josef von Lauer, inženýr a následně i velitel pevnosti přinesl do hradeckých kotlin motiv lipových alejí. Tato původně empírová alej vycházela z předmostí pevnostního mostu (dnes jako jižní rameno trojzubce z náměstí Svobody) a je dobře patrná již na mapě stabilního katastru z roku 1840. Později tuto trasu respektovaly všechny regulační plány, byť se v průběhu času měnil názor na míru její obestavby. Finální řešení pak přišlo až na základě Gočárovy regulace z roku 1926. Podle vlastní regulace tu Gočár ve vidlici ulic V Lipkách a Nerudova ve tvaru trojúhelníkového bloku postavil v letech 1926 - 27 a 1929 Sbor kněze Ambrože s kolumbáriem. (Wirth, mezi 1930 a 1932) Jižně od ulice V Lipkách vznikl rovněž podle Gočárova projektu „blok“ škol reprezentovaný od východu Gymnáziem (roky 1924 – 1926), Základní školou (dříve zvanou V Lipkách z let 1927 – 1927) a základní školou Zálabí (dnes ZŠ a MŠ Josefa Gočára) dostavěnou po Gočárově smrti architektem Václavem Rohlíčkem v letech 1956 – 1959.

Obrázek 6: *Stabilní katastr - výřez*



Zdroj: Richter, Semotanová 1998

Jak již bylo řečeno, ulice V Lipkách vychází jako jižní rameno z trojzubce na náměstí Svobody. Po křížení s Šafaříkovou ulicí je určena pouze pro pěší, dále má z dopravního hlediska smíšený charakter.

Protože nebylo v 1. polovině 20. století zvykem fotit městský parter jako takový, ale pouze jako pozadí či spíše popředí architektury, nejsou fotografie ulice V Lipkách dostupné. Tu a tam lze zahlédnout část stromů, tak jako na fotografiích z dostavby Sboru kněze Ambrože, kde je patrné, že koncem 20. let 20. století byly v aleji poměrně vzrostlé stromy (zjevně se jednalo o stromořadí obnovené po roce 1866 tedy s cca padesátiletými stromy)

Obrázek 7: *Sbor kněze Ambrože na nároží ulic V Lipkách a Nerudova cca v roce 1930*



Obrázek 8: *Pohled přes budovu gymnázia a základní školy na alej ulice V Lipkách před 2. světovou válkou*



Zdroj: Pešek, 2008

Ulice V Lipkách prochází územím Labské kotliny I, která byla při její jižní straně postavena podle projektu Josefa Havlíčka a Františka Bartoše v letech 1946 – 1959 v duchu funkcionalistické urbanistické filosofie s volně stojícími čtyřpodlažními obytnými domy. Dále pak přetíná 2. městský okruh – Střeleckou ulici a směřuje do sídliště Labská kotlina II postaveného v 70. letech podle projektu architekta Břetislava Petránka, a dále do Farářství, kde se ztrácí ve spleti převážně obytných ulic.

Prostorová úprava ulice V Lipkách je velmi komfortní. Vlastní uliční prostor je těžko přesně definovat, protože ulice nemá pevnou uliční obestavbu (bloková zástavba k ní dosedá pouze v severovýchodní části). Severozápadní část je obestavěna vilovou zástavbou v zahradách. Na jihovýchodě na ni navazuje komplex středních škol a k její jižní části se přimykají dvě obytná sídliště – Labská kotlina I. a Labská kotlina II.

Obrázek 9: Labská kotlina I na upravovacím plánu od Josefa Havlíčka a Františka Bartoše z let 1945 - 1950



Zdroj: Potůček,[2009]

Obrázek 10: Pohled na Labskou kotlinu I (v pozadí alej V Lipkách) v roce 1979



Zdroj: VČM Pardubice

Charakter ulice je tvořen dvouřadou alejí lip (v soupise z roku 1982 jsou vedle lip ještě uváděny javory), mezi níž vede komfortní chodník pro pěší (a dnes už i pro cyklisty). Ve východní části je pak doprovázen po obou a v západní části po jedné straně komunikací pro motorová vozidla. Při severní straně ještě následuje chodník. Ulice má výrazně klidový až obytný charakter, i když její dopravní funkce (zvláště v západní části) není zanedbatelná. Dostatečná prostorová dimenze vytváří pocit pohody. Bohužel péče resp. nepéče o alej

v období socialismu vedla ke značnému přestárnutí lip. Řada stromů dožila a byla nahrazena nikoli koncepčním zásahem a řešením prostoru, ale dílčími, snad až nahodilými dosadbami. Parter ulice, i v její části mezi stromořadími pak už byl z nekvalitního (a místy i dosti poničeného) asfaltu. Projekt rekonstrukce ulice a obnovy aleje vznikl již v roce 1999, ale obnova aleje neustále narážela na odpor ekologických hnutí a části veřejnosti. K úpravě prostoru bylo přikročeno až po několika nekoordinovaných pádech přestárklých stromů (naštěstí bez tragických následků) v letech 2010 a 2011.

Obrázek 11 a 12: *Pády přestárklých lip v 1. desetiletí 21. století a jejich následky*



Zdroj: archiv Technických služeb města Hradec Králové

Dožívající stromy představovaly stále větší riziko, některé stromy v aleji již zcela chyběly, protože musely být odstraněny pro velké riziko pádu. Nové stromy přestaly být doplňovány, protože v zastínění dožívajících dřevin špatně rostly a již doplněné stromky byly vlivem zastínění a konkurence deformované a špatně rostlé s mnoha defekty. Došlo tedy k tomu, že většina starých lip byla vyměněna za nové, ale do stromořadí byly zakomponovány některé ze stávajících stromů - mladší stromy s předpokladem zdárného vývoje a některé významné stromy s předpokladem bezpečného ponechání na stanovišti bez výrazných redukcí korun. Chodník pro pěší a cyklisty dostal nový živičný povrch s novými obrubami a zálivy pro lavičky s mlatovým povrchem a celý prostor byl doplněn novým moderním mobiliářem. (MMHK, 2010)

Obrázek 13: Vizualizace rekonstrukce ulice V Lipkách (východní část)



Zdroj: MMHK, 2010

Třída Karla IV a Dukelská ulice

Na západním předmostí Tyršova mostu začíná důležitá komunikační tepna města – třída Karla IV., která za 2. městským okruhem pokračuje pod názvem Dukelská až do prostoru „U Koruny“, kde navazuje na Pražskou třídu pokračující do Kuklen. To, že se z urbanistického hlediska jedná o ulici jednu (a nikoli dvě nebo tři, jak by se mohlo zdát podle názvu), je možno vysledovat již v dávné minulosti. Tímto koridorem procházela prastará cesta z Hradce Králové na Prahu. Také od prvních regulačních plánů ji lze vysledovat pod názvem Pražská silnice, později (cca od roku 1912) Karlova třída². Ulice má jasný východozápadní směr, ale na rozdíl od Gočárový třídy nemá přímý průběh, ale je vzdutá severním směrem. Naším zájmem ovšem bude její východní část od Tyršova mostu po ústí ulice Hořické, neboť pouze tato část ulice oplývá námi sledovaným fenoménem, tedy uličním stromořadím.

² myšlen byl ovšem Karel I., nikoli Karel IV.

Obrázek 14: *Stabilní katastr - výřez*



Zdroj: Richter, Semotanová 1998

Pražská silnice byla jednou ze starších alejí, které byly obnoveny po roce 1866 a již v roce 1914 je zmiňována jako alej čtyřřadá lipová. (Toman, 1985) K obestavbě původní Pražské silnice začalo docházet při její jižní straně již na základě prvních regulačních plánů (původní bloky C a XV mezi ulicemi Havlíčkovou, Šafaříkovou a Čelakovského). Vlastní profil ulice mezi zástavbou je téměř 40 m. V době vzniku dnešního prostorového řešení tedy v průběhu 30. let 20. století byla ulice rozdělena na hlavní jízdní pruh (uprostřed uličního profilu) a dva obslužné jednosměrné pruhy podél uliční fronty. Hlavní dopravní prostor byl od obslužných pruhů oddělen zvýšenou refýží, na které byly nově vysázeny dvakrát dvě řady lip. Parter pod stromy sloužil jako promenáda.

Obrázek 15: *Karlova třída (dnes třída Karla IV.) v roce 1938*

A black and white photograph showing a wide, straight street lined with multi-story buildings. The street is filled with cars and pedestrians, indicating a busy urban environment. In the background, the city skyline is visible, including several church spires. The photograph is taken from an elevated position, looking down the length of the street.

Zdroj: Pešek, 2008

Karlova, později Bismarkova, Stalinova a Dukelská se v průběhu 40. až 60. let měnila jen nepatrně, což koneckonců dokládá srovnávací fotografie z 60. let. Aleje lip jsou vzrostlejší, po ulici jezdí trolejbusy, tu a tam se objevují prvky názorné agitace.

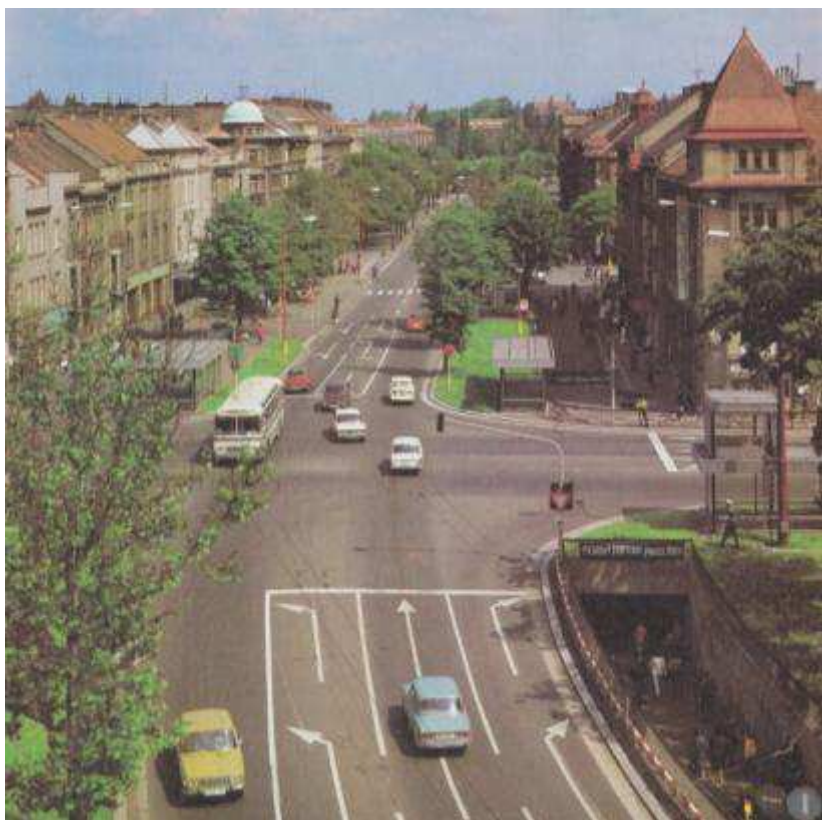
Obrázek 16: *Stalinova třída v 50. letech 20. století*



Zdroj: Pešek, 2008

V letech 1971 – 1973 vzniká podle projektu Karla Schmieda st. na křížení 2. městského okruhu – ulic Střelecké a Resslovy s tehdy Dukelskou třídou podchod pro pěší. Realizace podchodu byl první a na dlouhou dobu jediný počín v budování hradecké pěší zóny. Interiér podchodu – z urbanistického hlediska zdařilý je od Karla Schmieda st. a L. Felgera z roku 1974. (Drnovská, 1989) Vybudování podchodu a změna uspořádání křižovatky narušily jednotu Dukelské třídy. Průběžný je od té doby směr severojižní reprezentovaný Střeleckou resp. resslovou ulicí, nikoli tak, jak tomu bylo do té doby směr východozápadní reprezentovaný Dukelskou (dnes Dukelskou a Karla IV.).

Obrázek 1: Dukelská třída s podchodem počátkem 80. let



Zdroj: Menec, 1983

V této době se také začíná zhoršovat stav vlastního parteru ulice. Část lipového stromořadí je vykácena a nahrazena jeřáby, případně betonovými květináči s tzv. mobilní zelení. Střední refýž je vlivem vzrůstající dopravy stále více „okupována“ parkujícími vozidly a pěší jsou tedy vytlačováni na chodníky podél domů.

Obrázek 18: Dukelská třída v roce 1982



Zdroj: Menec, 1983

Obrázek 19: Třída Karla IV. v současnosti



Zdroj: foto Petr Šilhánek, 5.5.2014

Dnešní stav ulice se z funkčního hlediska výrazně nezměnil, pouze přibýlo výrazné množství parkujících aut. Původně promenádní refýž dnes slouží výhradně k parkování. Parkuje se kolmo mezi stromy a navíc podélně v obslužných jednosměrných komunikacích i částečně na chodnících. Stromy jsou zasazeny v betonových nádobách se zvýšeným okrajem asi o půl metru oproti úrovni chodníku, aby tak byly chráněny před mechanickým poškozováním automobily. Stav parteru není nijak komfortní. Chodníky jsou převážně asfaltové, pouze v malé části – od Bařkova náměstí k podchodu došlo v roce 1999 k předlažbě na žulovou mozaiku. Vybavení mobiliářem je v podstatě nulové – nachází se zde pouze plastové odpadkové koše a kromě zastávek MHD se není kam posadit. Rozhodně by si ale tato významná městská třída zasloužila větší péči o svůj design.

Rekonstrukce třídy Karla IV. by dnes logicky navazovala na právě dokončenou rekonstrukci Náměstí 28. října a ulic S. K. Neumanna a Dukelská. Uvažována je i přestavba podchodu, která je inspirovaná připomínkami občanů. Bude zpracována studie na variantu rozšíření podchodu o čtvrté rameno, které bude mít napojení do Hořické ulice, čímž se zjednoduší a zkrátí trasa k parkovacímu domu Katschnerka a k autobusovému terminálu. (Svátek, 2012)

Obrázek 20: *Budoucí podoba tř. Karla IV.*



Zdroj: Žárovka architekti 2014

Nábřeží řeky Labe

Celé levostranné nábřeží řeky Labe nese jméno Eliščino nábřeží.³ Dnešní podoba nábřeží byla v základních rysech vytvořena, stejně jako v případě protilehlého nábřeží Tylova a Smetanova při regulaci řeky Labe v letech 1907 – 1912. Navržené regulační úpravy obou řek spočívaly především ve vyrovnání toků, rozšíření a prohloubení koryta, ve výstavbě pobřežních hrází a zpevnění břehů. V neposlední řadě došlo v rámci říční regulace i k odstranění starých mostů⁴. V roce 1908 došlo ke zbourání starého pevnostního mostu a v letech 1909 - 10 k postavení nového - Pražského mostu. Na nový Pražský most byly při jeho stavbě umístěny koleje, neboť se v té době uvažovalo se zavedením tramvajové dopravy ve městě. Koleje, nikdy nepoužívané, byly odstraněny při rekonstrukci mostu v 70. letech 20. století. (Prokeš, 1992)

Součástí regulace byly i opěrné pískovcové zdi opatřené litinovým zábradlím z let 1897 a 1900.⁵ Výstavba Tyršova mostu byla dokončena v roce 1933 na základě architektonického návrhu Josefa Gočára. Most byl postaven z pohledového, kamenicky opracovaného železobetonu. (Kaňka, Mlynář, 1934)

Obrázek 21: Eliščino nábřeží v roce 1927, pohled od jihu



Zdroj: Pešek, 2008

Zástavba na této straně řeky však započala dříve než na straně protilehlé, neboť Eliščino nábřeží přímo navazuje na historickou část města. Obytné domy zde tedy začaly vznikat v rozmezí let 1893 - 1910. Jejich regulace – třípodlažní výška zástavby, byla velmi vhodně zvolená, neboť vytváří městský ráz zástavby, ale pohledově neruší historické jádro. Je tak vytvořen dojemově klidný a vyrovnaný urbanistický celek, v jehož jižní části vznikla v roce 1910 urbanisticky dominantní stavba, a to hydroelektrárna a vodárna na Labi od Františka Sandera.

³ Původní název byl nábřeží Elišky Pomohorské a v období socialismu bylo přejmenováno na nábřeží Protifašistických bojovníků. Současný název pochází z roku 1990.

⁴ Starý pevnostní most pocházel z let 1767 – 68 (Prokeš, 1992)

⁵ Litinové zábradlí prošlo rekonstrukcí až v roce 2013. (MMHK, 2013)

Nejvýznamnější stavbou, která se na nábreží nachází, je bezesporu budova Muzea od Jana Kotěry z let 1909 - 1912. Jan Kotěra se nikdy nezabýval jen svou stavbou, ale stejně zodpovědně současně řešil i urbanistické detaily jejího okolí. Nejmarkantněji se to projevuje právě u muzea, kdy Kotěra, kromě toho, že upravil oba vstupy na Pražský most s kiosky, zakreslil do náčrtu muzea i návrh řešení jeho okolní zástavby a úpravu labských nábrežních zdí se zábradlím. (Původní náčrt však neodpovídá později realizovanému stavu.) (Herain, 1930) Fontána před budovou muzea, Kotěrou navržená jako součást stavby, byla pro nedostatek finančních prostředků postavena až na přelomu 20. a 30. let 20. století.⁶ Jan Kotěra řešil i úpravy chodníkových dlažeb na Eliščině nábreží.

Obrázek 22: Pohled na muzeum od Pražského (tehdy Wilsonova mostu) v roce 1925



Zdroj: Pešek, 2008

Dlažba realizovaná dle Kotěrova návrhů byla pravděpodobně v 70. nebo 80. letech nahrazena betonovými dlaždicemi. Počátkem 90. let 20. století došlo k rekonstrukci nábreží. Nevhodná betonová dlažba byla nahrazena původní štípanou žulovou mozaikou v kombinaci bílé a šedé, doplněné městským mobiliářem – lavičkami a odpadkovými koši. Takto upravené nábreží se stalo nejen důstojným předprostorem muzea, které bylo vyhlášeno národní kulturní památkou, ale i příjemným místem pro pobyt a krátkodobý odpočinek obyvatel i návštěvníků města.

V životě města se nejvíce uplatňuje právě část náměstí před muzeem tj. mezi Pražským a Tyršovým mostem. V této části nábreží je dodnes dochován fragment hradeb s charakteristickým jehlancem batarda.⁷

Severní část nábreží byla původně Josefem Gočárem uvažována pro situování významných veřejných staveb. Symetrii lze objevit i v Gočárově návrhu Eliščina nábreží mezi muzeem a městskými lázněmi z roku 1926. Plochu dnešního náměstí Osvoboditelů na regulačním plánu zaujímá Galerie umění, která je v proporcích zrcadlovým obrazem protějšího muzea.

⁶ Kovové části fontány provedla Státní odborná škola v Hradci Králové, kamenické práce pro fontánu byly provedeny v Supíkovicích ve Slezsku. (Herain, 1930)

⁷ Batardo bylo součástí opevnění. Stálo na zdi spojující dvě protější hradby. Zeď zabráňovala vlévání vody z řeky do příkopu a naopak. Batardo - kuželovitá vížka zase bránila, aby nepřítel nemohl použít příčných zdí k přechodu přes vodní příkop.

Symetrála půdorysů osou budov je totožná s osou Tyršova mostu. Nábřežní fasáda Galerie je opět obráceným obrazem městských lázní, ležících na nábřeží severněji.

Obrázek 23: Smetanovo a Eliščino nábřeží ve 40. letech



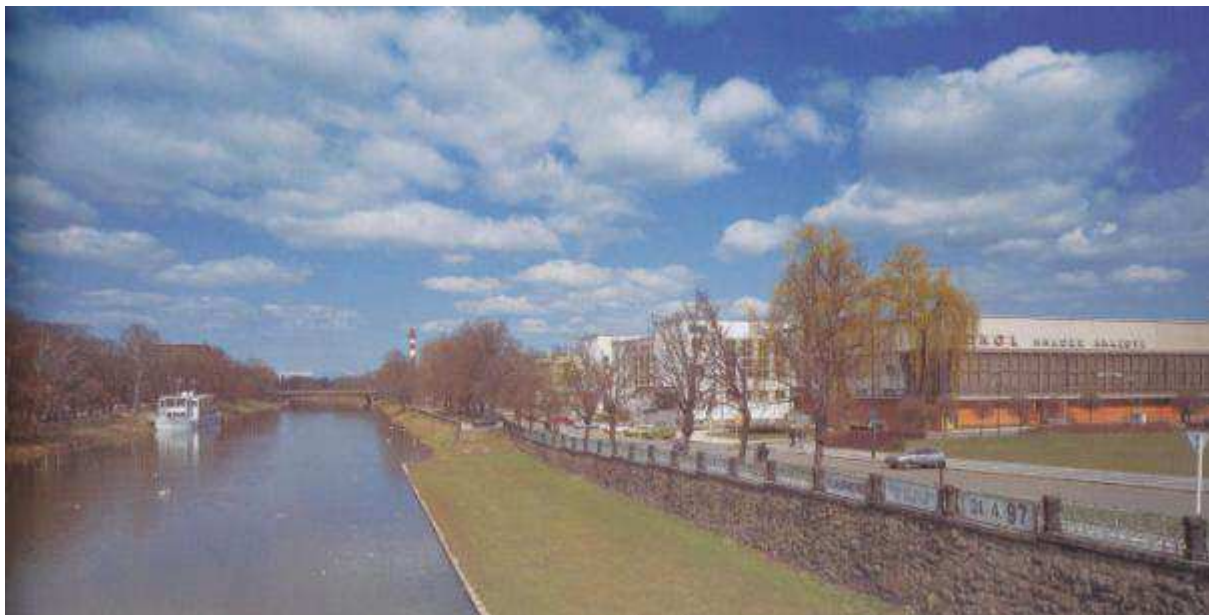
Zdroj: Pešek, 2008

V ose obou budov, v částečném odstupu, je symetrická budova tělocvičny Sokola se stadiónem. Projekt nebyl v této podobě realizován a na nábřeží dnes najdeme řadu budov sice čistých stereometrických forem, avšak nejasné prostorové skladby – lázně, tělocvična, Komerční banka. V této části nábřeží – před lázněmi⁸ se nachází i pozoruhodný mostek přes původní koryto Piletického potoka⁹, který projektoval František Sander. V těchto místech bývala dlouhá léta oblíbená půjčovna loděk. (Prokeš, 1992) V letech 1929 – 1933 byla na nábřeží realizována Sokolovna podle návrhu Milana Babušky a v letech 1924 – 1934 postavilo město z daru Spořitelny městské jubilejní lázně. (Kaňka, Mlynář, 1934) Vlastní úprava nábřeží svým charakterem navazovala na řešení u muzea. V 80. letech 20. století byla k sokolovně přistavěna nová tělocvična (dnes tvoří severní stranu náměstí Osvoboditelů). V rámci této přístavby byl upraven i vstup do Sokolovny a před vstup byla v roce 1989 umístěna plastika „Hráč košíkové“ od Z. Němečka.

⁸ Městské lázně projektoval Oldřich Liska a byly otevřeny v roce 1933.

⁹ Koryto Piletického potoka bylo v 70. letech 20. stol. přeloženo severně, až za budovu telefonické ústředny.

Obrázek 24: *Eliščino nábřeží severně od Tyršova mostu v roce 1997*



Zdroj: Podhrázský, 1997

Levobřeží v úseku mezi náměstím Svobody a Tyršovým mostem nese název Tylovo nábřeží, severně od Tyršova mostu je to pak nábřeží Smetanovo. Aleje na obou březích řeky Labe v těchto místech jsou historickou záležitostí. Literatura se zmiňuje o znovuvysázení alejí podél řeky Labe až k železničnímu mostu, ke které došlo v roce 1868 (tedy po zrušení zákazu výstavby v pevnostním obvodu) a dále o vysazování alejí v letech 1898 – 1903. (Prokeš, 1992) Vlastní prostor Tylova a Smetanova nábřeží je tvořen dvouřadou alejí lip, doplněných travnatými plochami. Nábřeží má odpočinkový promenádní charakter.

Obrázek 25: *Nábřeží mezi Pražským a Tyršovým mostem*



Zdroj: Pešek, 2008

Část nábřeží mezi Pražským a Tyršovým mostem byla upravena počátkem 90. let 20. století. Nábřeží bylo předlážděno štípanou žulovou mozaikou vytvářející obrazce šedé a bílé (obdobně jako protilehlá strana před muzeem). Prostor byl doplněn prvky městského mobiliáře, zejména lavičkami, které jsou umístěny s výhledem na řeku a protilehlé nábřeží, ale i na domy na nábřeží. Lavičky jsou umístěny vždy po dvou v každém směru pohledu, po délce nábřeží je šest takovýchto skupin, což představuje 24 laviček. V rámci studie na řešení Tylova nábřeží byla v roce 1999 navržena i úprava chodníkové části přiléhající k domům mezi Pražským a Tyršovým mostem, kde došlo nejen k předláždění z původní betonové na žulovou mozaikovou dlažbu, ale i doplnění prostoru o drobné zelené nárožní plochy a mezilehlé zelené odpočinkové plochy s několika stromy.

Smetanovo nábřeží má volnější kompozici – řeka není spoutána mezi kamenné zdi, jako v jižnější části, ale od nábřežní hráze, po které vede výše zmiňovaná dvouřadá alej, se nábřeží volně svažuje k řece. Problémem Smetanova nábřeží byla v minulosti absence občanského vybavení, které by tuto část zatraktivňovalo a přivádělo sem obyvatele města. V roce 1996 byla na řeku Labe v této části města umístěna restaurační loď Čechie, která přinesla kýžené oživení jen dočasně a po řadě let chátrání byla v roce 2011 z nábřeží zase odstraněna. Loď byla později doplněna půjčovnou pramic a přístavištěm parníčků královna Eliška a Hradec, které baví hlavně dětské obyvatele a návštěvníky města. Bohužel vlastní řešení „přístaviště malých plavidel“ je více než provizorní.

Obrázek 26: *Loď Čechie na Smetanově nábřeží v roce 2010*



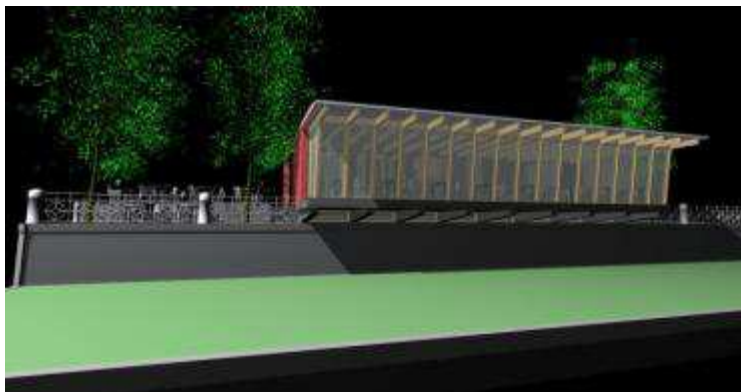
Obrázek 27: *Parníček královna Eliška na Labi*



Zdroj: foto Loren - Kleo

Ve stejné době, kdy na nábřeží přibyla loď Čechie, vznikl i návrh na tzv. Kavárnu na Labi, od atelieru Žárovka (architekti Tomáš Vychodil, Vladimír Šolc a Pavel Zadrobílek). Tento projekt řešil nejen umístění vyhlídkové kavárny na předmostí Tyršova mostu, ale i vlastní řešení úprav předmostí. Můžeme jen litovat, že se tuto velmi zdařilou architekturu nepodařilo realizovat, neboť by přinesla do tohoto prostoru zcela novou architektonickou a výtvarnou dimenzi.

Obrázek 28: Studie Kavárny na Labi



Zdroj: Žárovka architekti, 2001

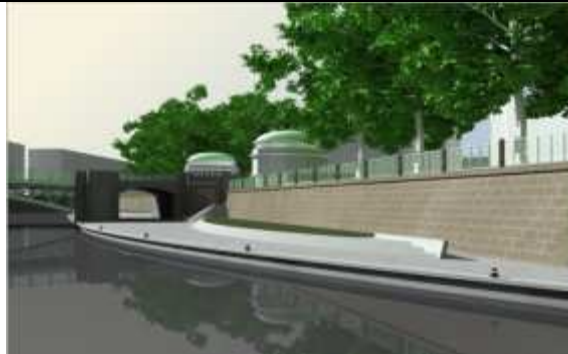
Současný stav parteru a zejména zeleně nábřeží severně od Pražského mostu není uspokojivý – absence laviček a odpadkových košů, rozpraskaný asfaltový povrch, a rozhodně vyžaduje rekonstrukci. Formou nábřežních alejí se přenáší do městského prostředí přirozené spojení zeleně a řeky. V části toku od Labského mostu (Gočárovův okruh) až k soutoku s Orlicí je řeka Labe lemována zelení po obou stranách. Nábřeží plní funkci významného městského prostoru, jednak je městskou ulicí, zároveň slouží jako vycházková trasa podél řeky a přímočará severojižní spojnice pro pěší a cyklisty. Tvoří významnou městskou promenádu, sloužící zejména místním obyvatelům (vycházky, venčení psů, vycházky mateřské školky, krmení ptactva, odpočinek, apod.) a dále projíždějícím nebo procházejícím (zaměstnání, školy, zábava) a také návštěvníkům kulturních či sportovních akcí, buď v přílehlých institucích (filharmonie, městské lázně, kongresové centrum Aldis), nebo při pořádaných venkovních akcích (nábřeží paromilů, Den Labe apod.). Naplnění všech prostorových a komunikačních funkcí, které nábřeží plní, je svázáno s fungující zelení. Stávající stav stromů v aleji se zhoršuje, provozně nebezpečné stromy jsou postupně odstraňovány a zelenou linii aleje tak poškozují rozsáhlé proluky. V druhové skladbě na pravém břehu Labe převažují lípy, od Tyršova mostu na sever jsou přimíchány jasany, javory, kleny a jilmy. Na levém břehu od elektrárny až k Městským lázním dominují platany, v úseku od objektu Městských lázní k Labskému mostu duby červené. V úseku od kulturně společenského centra Aldis směrem k Labskému mostu nábřeží sousedí s dočasně neudržovanou plochou s náletovým porostem, na které se předpokládá výstavba nového polyfunkčního objektu patřícího k městskému obvodovému centru. Nábřeží Labe až k soutoku s Orlicí je součástí biokoridoru regionálního významu. Zájmové území na pravém břehu Labe leží na území městské památkové zóny a celé zájmové území náleží k území ochranného pásma městské památkové rezervace v Hradci Králové. Cílem studie je komplexní řešení rekonstrukce aleje a návrhu úpravy zpevněných ploch v souladu s vedením pěší a cyklistické dopravy, včetně mobiliáře. Studie zajistí potřebnou koordinaci mezi zakládáním obnovených úseků stromořadí a umístěním zpevněných ploch (dopravních a odpočinkových). (MMHK, 2013)

Obrázek 29: *Současný stav zeleně na Smetanově nábřeží*



Zdroj: foto Martin Sládek - Martens

Výše uvedený projekt by měl navázat na rekonstrukci, která proběhla na náplavce pravého břehu Labe v roce 2012. O sto let dříve tedy v roce 1912 došlo při regulaci Labe k vybudování tzv. náplavek, které měly sloužit k zajištění vozů až k řece, protože se v té době uvažovalo se splavněním Labe až do Jaroměře. Od splavnění řeky se nakonec pro její nízký stav vody upustilo a náplavky dosud nenašli své využití v organismu města. Podle projektu Pavla Zadrobílka a Vladimíra Šolce z atelieru Žárovka byla vytvořena nová schodiště po obou stranách Pražského mostu, doplněny lavičky a osvětlení. Základem nového návrhu na kultivaci této atraktivní lokality byla úprava stávajících vstupů a vytvoření nového hlavního vstupu z prostoru předmostí Pražského mostu. Návrh řešil nový vstup v podobě dvou schodišťových těles o půlkruhovém půdorysu, která jsou symetricky umístěna vzhledem k ose Pražského mostu. K celkové kultivaci náplavek přispívá úprava povrchů, mobiliář i osvětlení.

Obrázek 30: <i>Regulace Labe v roce 1910</i>	Obrázek 31: <i>Vizualizace úprav náplavek v roce 2012</i>
	
<i>Zdroj: Zikmund, Pospíšilová, 2000</i>	<i>Zdroj: MMHK, 2013</i>

Jižní část Tylova nábřeží navazuje na ulici V Lipkách skrze školský blok. Rozpůlení trojúhelníkové plochy mezi Gočárovou třídou a Tylovým nábřežím zachováním empírové aleje V lipkách navrhli již Oldřich Liska s Václavem Reichlem ve svém regulačním plánu z roku 1909. Jejich řešení se v podstatě přidržel i Josef Gočár v době, kdy realizoval své projekty gymnázia (1923–27), mateřské školky (dnes jídelna základních škol) (1926–28) a základních škol (1925–27). (Kaňka. Mlynář, 1934)

Obrázek 32: Tylovo nábřeží jižně od Pražského mostu ve 40. letech



Zdroj: VČM Pardubice

Současně s výstavbou jednotlivých budov byla Gočárovi, stejně tak jako v předtím Kotěrovi, svěřována řešení urbanistických detailů. Pod jeho vedením bylo v letech 1926–28 upravováno Tylovo nábřeží. Regulace školského bloku na Tylově nábřeží byla myšlenkově předpracována již při návrhu gymnázia (původně Rašínova dnes gymnázia J. K. Tyla). Vstupní průčelí Tylova gymnázia je zkosením zdůrazněno jako plastický článek protáhlého nábřežního náměstí, jehož delší stranu tvoří dva symetrické bloky základních škol s drobnou betonovou architekturou subtilní a vzdušné mateřské školy v ose (dnes jídelny základních škol). (Krátký, 1990) Před vstupem do budovy Gočár situoval cca 10 m vysoký pylon s plastikou Vítěze od Jana Štursy, který byl vytvořený v roce 1924.¹⁰

Nábřeží bylo upraveno v úzkém pásu podél řeky, a to jako promenáda ve dvouřadě lipové aleji. Kolem nových škol v Zálabí byly umístěny nové jednoduché tvary litých těles elektrického osvětlení podle Gočárova návrhu, které pak byly umisťovány po celé nové části městského centra. (Herain, 1930)

¹⁰ U budovy školy byl rovněž umístěn státní znak, a to ze strany Tylovo nábřeží od Otto Gutfreunda, vytvořený v roce 1927.

Obrázek 33: Vstup do gymnázia J. K. Tyla a Tylovo nábřeží v 70. letech



Zdroj: foto Karel Michálek, 1974

Prostor této části nábřeží je ovlivněn i možností pěšího spojení s pravým břehem řeky a vstupem do Jiráskových sadů přes most zvaný Hučák. Vlastní prostor nábřeží byl po dostavbě školského bloku a obytného souboru Labské kotliny I. (tj. na přelomu 50. a 60. let) parkově upraven s maximálním vyloučením motorové dopravy – jedná se o přírodně pojatý odpočinkový prostor doplněný sportovišti pro mládež. Na přelomu 70. a 80. let vznikla v prostoru síť asfaltových cest, které sice poměrně dobře zachycovaly hlavní pěší tahy v území, ale z urbanistického hlediska je lze považovat za nahodilé a nekoncepční.

Obrázek 34: Tylovo nábřeží od předmostí Hučáku



Zdroj: Wikimedia, 2012

Bylo by nanejvýš vhodné, kdyby se k úpravám tohoto prostoru přistoupilo v nejbližší době. Stav zeleně není uspokojivý a městský mobiliář (buď zcela absentuje) nebo je ve velmi zchátralém stavu. V roce 1999 vznikla v atelieru Žárovka (architekt Pavel Zadrobílek) urbanistická studie, která vytváří rámec pro realizaci úprav tohoto prostoru. Nový návrh navazuje velmi citlivě na Gočárovu prostorovou koncepci. Do dnes neorganizované zelené plochy vkládá prodloužení osy školského bloku (spojnici bývalé mateřské školy s předmostím Hučáku) jako centrální parkově upravenou plochu s pergolou a sezením. K předmostí Hučáku jsou nově organizovány i cesty pro pěší, které se odtud rozbíhají ve směru ke gymnáziu J. K. Tyla a k Základní škole Josefa Gočára (dříve Zálabí). Nově je tu navrženo přímé pěší spojení do Labské kotliny I. a organizována cyklistická doprava. Dálková Labská cyklotrasa je v prostoru Hučáku svedena na náplavku a provedena takto bezkolizně městem až za Tyršův most. Městská stezka je vedena po nábřeží až na náměstí Svobody, kde je převedena obloukem po západní straně. Vlastní zelené nábřežní prostory jsou navrženy jako pobytové trávníky před školami. Jižní část Tylova nábřeží, až k mostu na soutoku má rovněž navrženou novou parkovou úpravu. V lokalitě „u prádelny“ je umístěno kvalitativně jiné dětské hřiště oproti dnešnímu stavu. Stávající plácek pro míčové hry a asfaltová plocha by se mohly přeměnit na travnaté hřiště pro míčové hry, zpevněné hřiště pro míčové hry a bruslení a doplnit organizovaným hřištěm dětské krajiny.

Obrázek 35: Studie Tylova nábřeží od Pavla Zadrobílka z roku 1999



Zdroj: Atelier Žárovka Architekti

Závěr

Problematika zeleně ve veřejných prostorech města je věcí nanejvýš dynamickou. Mění se nejen život těchto prostorů a požadavky na ně kladené, ale s ohledem na podstatu zeleně jako takové, mění se i ona. Vzniká tak velmi složitý živý organismus, který ovlivňuje nejen vzhled – estetiku daného místa, ale ovlivňuje i psychický stav svých obyvatel a návštěvníků. Článek se zaměřil jen na analýzu a proměny zeleně v ulicích centrálního Hradce Králové, které vznikly v průběhu transformace města z pevnosti na moderní město a na jejich význam pro formování Hradce Králové jako „města plného zeleně“, a to zejména s důrazem na tři městské prostory – ulici V Lipkách, třídu Karla IV. a nábřeží Labe (zahrnující prostor Tylova, Smetanova a Eliščina nábřeží). Záměrně stranou zůstala problematika parků, příměstské zeleně a řada dalších fenoménů. Tato témata by měla být prozkoumána a rozpracována v dalších samostatných pracích.

Literatura

- [1] DOMEČKA, Ludvík. *Průvodce po Hradci Králové a okolí: výlety z Hradce Králové*. 2. rozmn. vyd. V Hradci Králové: B. E. Tolman, 1910. 60 s.
- [2] DOUBRAVA, Aleš. *Hradec Králové v obrazech tří století*. 1. vyd. Hradec Králové: Kruh, 1971. [20] s., [52] s. fot. příl.
- [3] DRNOVSKÁ, Vladimíra. *Kámen v architektuře Hradce Králové ve XX. století*. Středoškolská odborná činnost. Hradec Králové: Gymnázium J. K. Tyla, 1989 (rukopis)
- [4] HALÍK, Pavel, KRATOCHVÍL, Petr a NOVÝ, Otakar. *Architektura a město*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1996. 204 s. ISBN 80-200-0245-6
- [5] HERAIN, Karel. *Ulrichův Hradec Králové* in Umění III, 1930, str. 289-356
- [6] HOWARD, Ebenezer. (1924) *Zahradní města budoucnosti*. Praha: Vesmír.
- [7] KAŇKA, Josef, ed. a MLYNÁŘ, Karel, ed. *Hradec Králové: přehled desetileté práce 1924-1934*. Hradec Králové: [nákladem města], 1934. 127, [I] s.
- [8] KOCOURKOVÁ J., *Zásady a pravidla územního plánování*, VÚVA Praha, 1982
- [9] KRÁTKÝ, Jiří. *Urbanistická kompozice Hradce Králové: určeno posl. pedagog. fakult.* 1. vyd. Hradec Králové: Pedagogická fakulta, 1990. 186 s. ISBN 80-7041-204-6.
- [10] MAGISTRÁT MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ [online] 2013 [cit. 2014-01-04] Dostupné z: www.mmhk.cz
- [11] MENEC, Zdeněk. *Hradec Králové: [Fot. prop. publikace]*. Hradec Králové: Měst. NV, 1983. 136 s.
- [12] PEŠEK, Pavel. *Porovnávací album Hradce Králové* [online] 2008 [cit. 2013-12-29] Dostupné z: <http://www.promenahradce.cz/>
- [13] PODHRÁZSKÝ, Miroslav. *Hradec Králové*. 1. vyd. Hradec Králové: Garamond, 1997. 142 s. ISBN 80-900682-3-5.
- [14] PONDĚLÍČEK, Michael. *Zeleň v urbánním prostoru jako indikátor kvality života města*. Ph.D. Thesis. Brno: Vysoké učení technické. Fakulta architektury, 2012. ISSN 1213-4198
- [15] POTŮČEK, Jakub. *Hradec Králové: architektura a urbanismus 1895-2009*. [Hradec Králové]: Muzeum východních Čech ve spolupráci s vydavatelstvím Garamon, [2009]. 152 s. ISBN 978-80-86472-42-3
- [16] PROKEŠ, Jiří. *Hradec Králové: Procházka městem*. Hradec Králové: Pevax, 1992. 77 s.
- [17] RICHTER, Miroslav, SEMOTANOVÁ, Eva. *Historický atlas měst České republiky, svazek č. 5 – Hradec Králové*. Praha: Historický ústav akademie věd ČR, 1998. ISBN 80-85268-52-3
- [18] SÁDLO, Jiří et al. *Krajina a revoluce: významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny českých zemí*. Vyd. 3., upravené. Praha: Malá Skála, 2008. ISBN 978-80-86776-06-4
- [19] *Sbírky Východočeského muzea v Pardubicích* [online] Východočeské muzeum v Pardubicích, nedatováno [cit. 2014-01-04] Dostupné z: <http://vcm-sbirky.cz/?level=picture&id=2273>
- [20] SVÁTEK, Jiří. *Rozvoj města Hradce Králové v kontextu principů (trvale) udržitelného rozvoje in Regionální rozvoj mezi teorií a praxí* [online] mimořádné číslo 2012 [cit. 2014-01-04] Dostupné z: <http://www.regionálnírozvoj.eu/2012mimoradne-cislo/rozvoj-mesta-hradce-kralove-v-kontextu-principu-trvale-udrzitelneho-rozvoje>
- [21] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*. Vyd. 1. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav teorie urbanismu, 2003. 144 s. ISBN 80-214-2505-9
- [22] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra a ŠILHÁNEK, Petr. *Ulice, náměstí a nábreží Hradce Králové*. 1. vyd. [Hradec Králové]: Civitas per populi, 2009. 185 s. ISBN 978-80-903813-8-4

- [23] TOMAN, František. *Sto let výstavby a územního plánování města Hradce Králové*. 1. vyd. Hradec Králové: Krajské muzeum východních Čech, 1985. 74 s.
- [24] VLČKOVÁ, Magdalena. *Lipky dostanou nový kabát*. [online] Magistrát města Hradce Králové [cit. 2014-01-04] Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/lipky-dostanou-novy-kabat>
- [25] VOREL Ivan (aktualizace BALABÁNOVÁ, Pavla, KYSELKA, Igor), *Pravidla územního plánování - C.5 Zeleň*, ÚÚR Brno 2006 (aktualizace 2009), [cit. 2012-10-08] dostupné na: www.uur.cz
- [26] WIRTH, Zdeněk. *Josef Gočár, Praha: Hradec Králové*. Praha: F. Topič, [mezi 1930 a 1932]. 15 s., 32 l. obr. příl.
- [27] ZIKMUND, Jiří a POSPÍŠILOVÁ, Jaroslava. *Fotoalbum města Hradce Králové 1866-1918*. 1. vyd. Hradec Králové: Garamon, 2000. 223 s. ISBN 80-902593-6-7

