VEŘEJNÉ PROSTORY

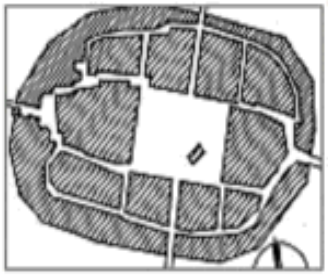
VÝVOJ, TEPOLOGIE, KONCEPCE, URBANIZACE A REVITALIZACE

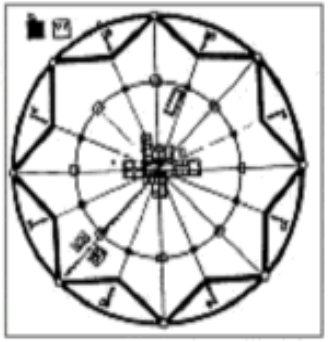
Veřejné prostory

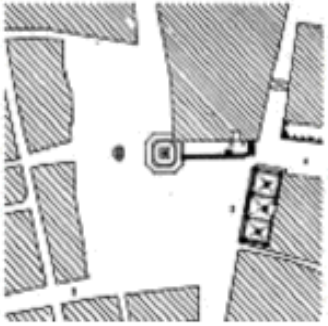
- Město a veřejné prostory
- Vývoj veřejných prostorů
- Jaké jsou veřejné prostory dnes?

  …a jejich dnešní deformace…
- Doprava, mobilita a pěší provoz
- Jaké by mohly být?
- Členění a typologie veřejných prostorů
- Systém veřejných prostorů města
- Požadavky na dobrý veřejný prostor

MĚSTA A VEŘEJNÉ PROSTORY







Město

• Město – hlavní prvek umělého prostředí vytvořené lidmi
• Města vznikla na základě dlouhodobého Vývoje a jejich vývoj není nikdy ukončen.

•Město je základní jednotka osídlení, je to těžiště (sídlo) lidské činnosti

•Území města je členěno na

- •Zastavěné x volné PLOCHY
- •Vyhrazené x veřejné PROSTORY

•Město je stabilizovaný, geograficky vymezený sídelní útvar s výraznou výrobní, správní výrobní funkcí.
•Má specifickou sociální strukturu a specifický způsob života, jimž odpovídá i způsob zastavení.

- •Ulice
- •Náměstí
- •Parky
- •Nábřeží
- •Pasáže

Veřejný prostor

- Veřejné prostory jsou všechny nezastavěné prostory ve městě, které jsou volně (bezplatně) přístupné všem obyvatelům a návštěvníkům města, buď nepřetržitě nebo s časovým omezením (např.: parky zavírané na noc)

Úloha a funkce veřejných prostorů

- Doprava
  - Pěší
  - Motorová a vozidlová
- Přístupy a objektům a aktivitám
- Aktivity situované nebo probíhající ve veřejných prostor
  - Slavnostní a společenské
  - Obchod a trh
  - Odpočinek, relaxace , zábava

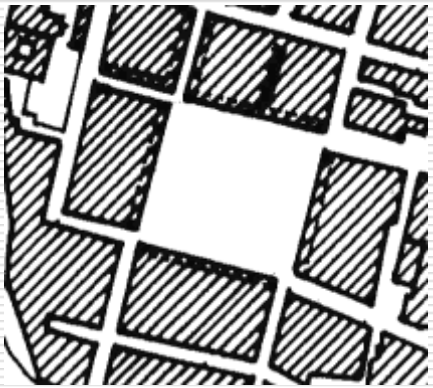
- Veřejné prostory města tvořené sítí ulic, náměstí, zelených ploch a ostatních veřejných prostorů jsou výsledkem dlouhodobého procesu vzniku a růstu a proměn města.
- Jako součást městského prostředí vytvářejí prostor pro společenské aktivity a podílejí se na obrazu identifikujícím toto prostředí. Hlavními formami veřejných prostorů jsou ulice a náměstí.

Úloha a funkce veřejných prostorů

- Jsou organickou městotvornou součástí městského prostředí, vytvářejíprostor pro společenské a ostatní aktivity, podílejí se na obrazu indentifikujícím tohoto prostředí
- Hlavními formami veřejných prostorů jsou ulice a náměstí
- Jsou důležitým prvkem utváření městské struktury, vytvářejí specifické znaky prostoru, mají významnou úlohu při vytváření obrazu města
- Nároky na vybavní a uspořádání veřejných prosotů se mění podle společenských požadavků
- Veřejné prostory odrážejí soudobé společenské, kulturní, technologické a ekonomické podmínky rozvoje společnosti a osídlení

Vývoj veřejných prostorů

Historické veřejné prostory

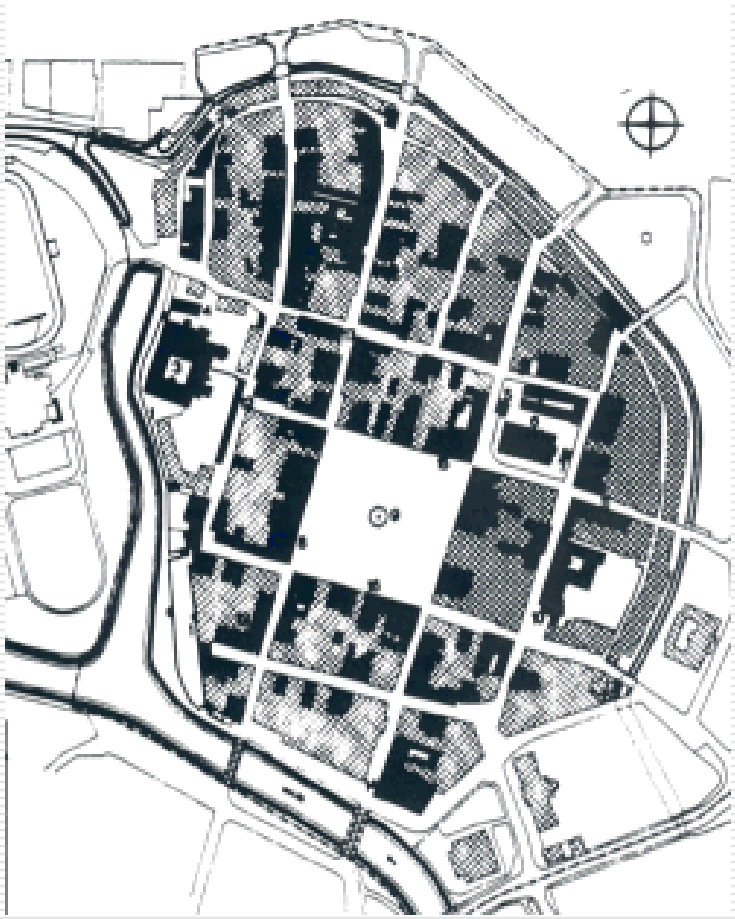


ROMÁNSKÁ DOBA A GOTIKA

- Rostlé nebo založené sítě veřejných prostorů v sídlech
- Ulice a náměstí, prostory před branami
- Převaha utilitární fuknce – obchod
- Obranná funkce
- Doprava pěší, vyjíměčné koně nebo povozy

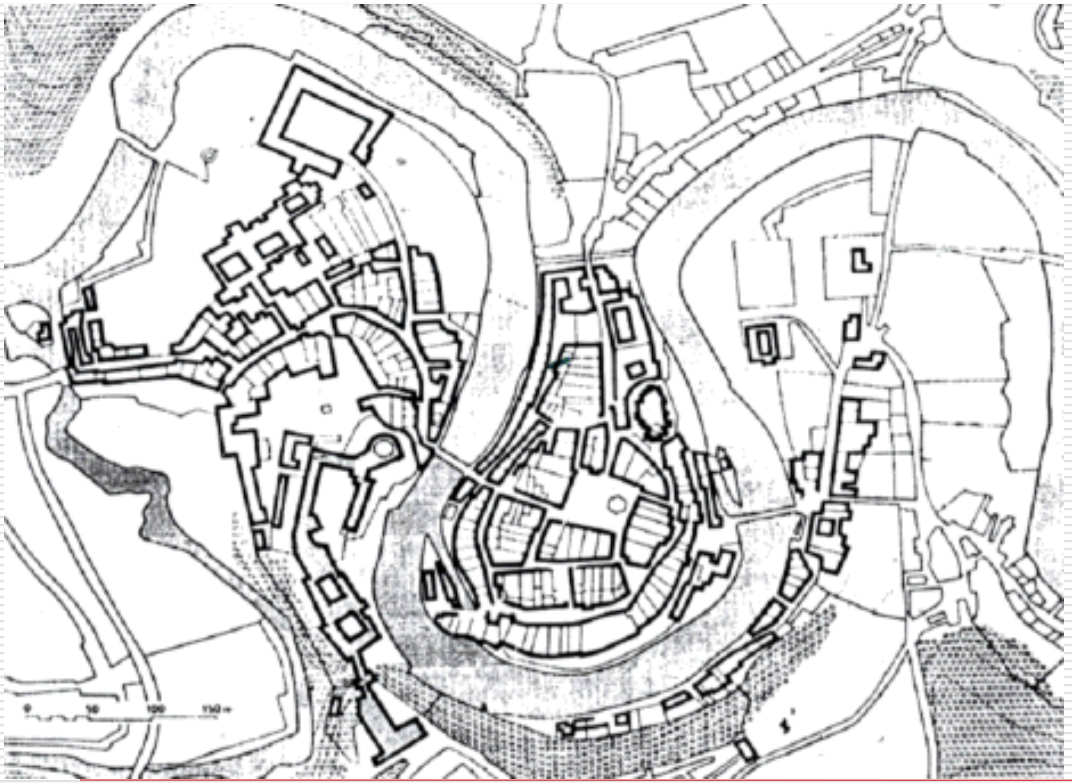
České Budějovice

- Město založené se čtvercovým náměstím



Český Krumlov

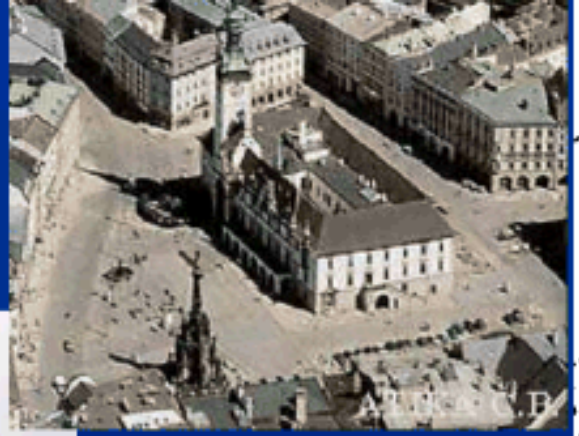
- Město založené ovlivněné tokem řeky



KRAKOV

OLOMOUC

- založené město



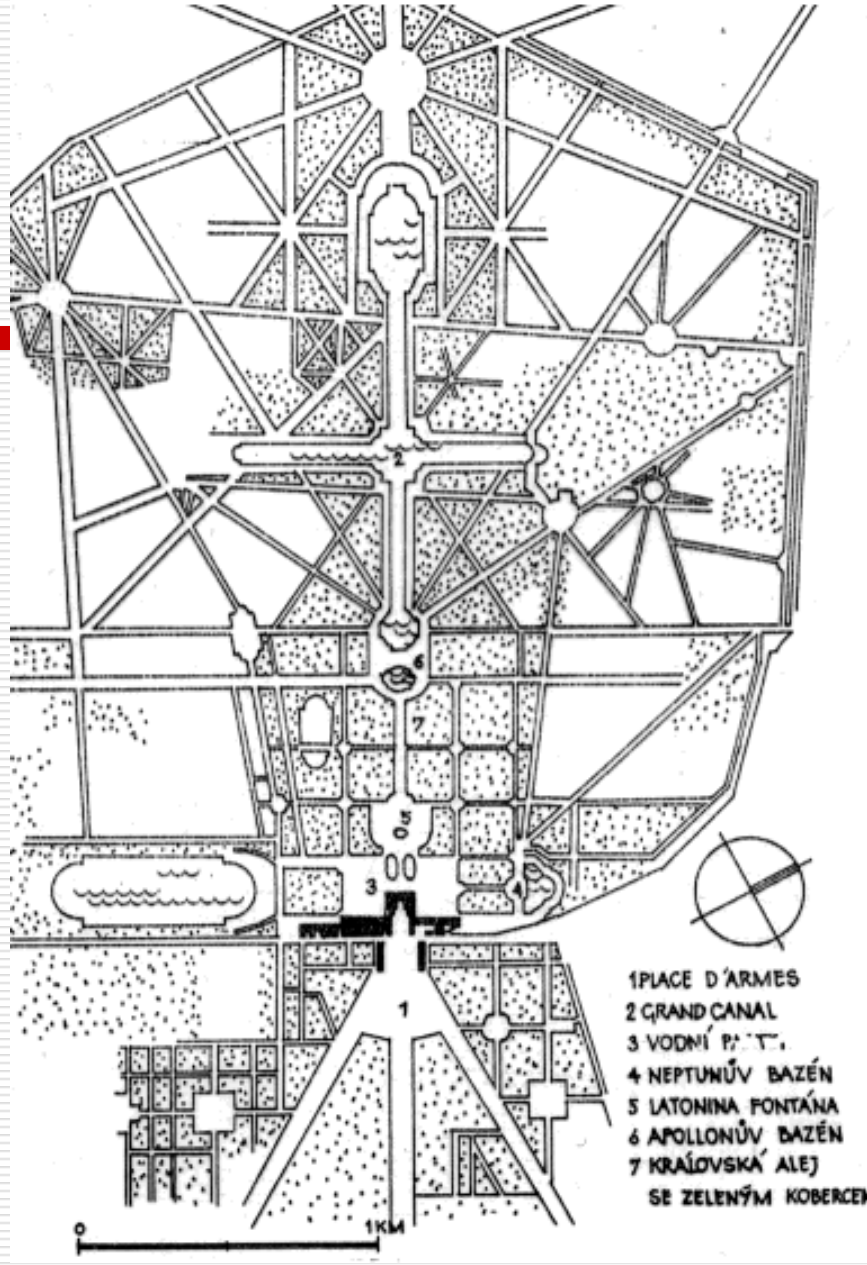
Historické veřejné prostory

RENESANCE , BAROKO A KLASICISMUS

- Zámerné koncipovaní veřejných prostorů
- Soustavy kompozičně propojených prostorů
- Umělecká díla jako součást VP
- Vymezení VP nejen zástavbou ale i zelení a vodní plochou
- Prostor koncipován na jízdu kočárem

Versailles

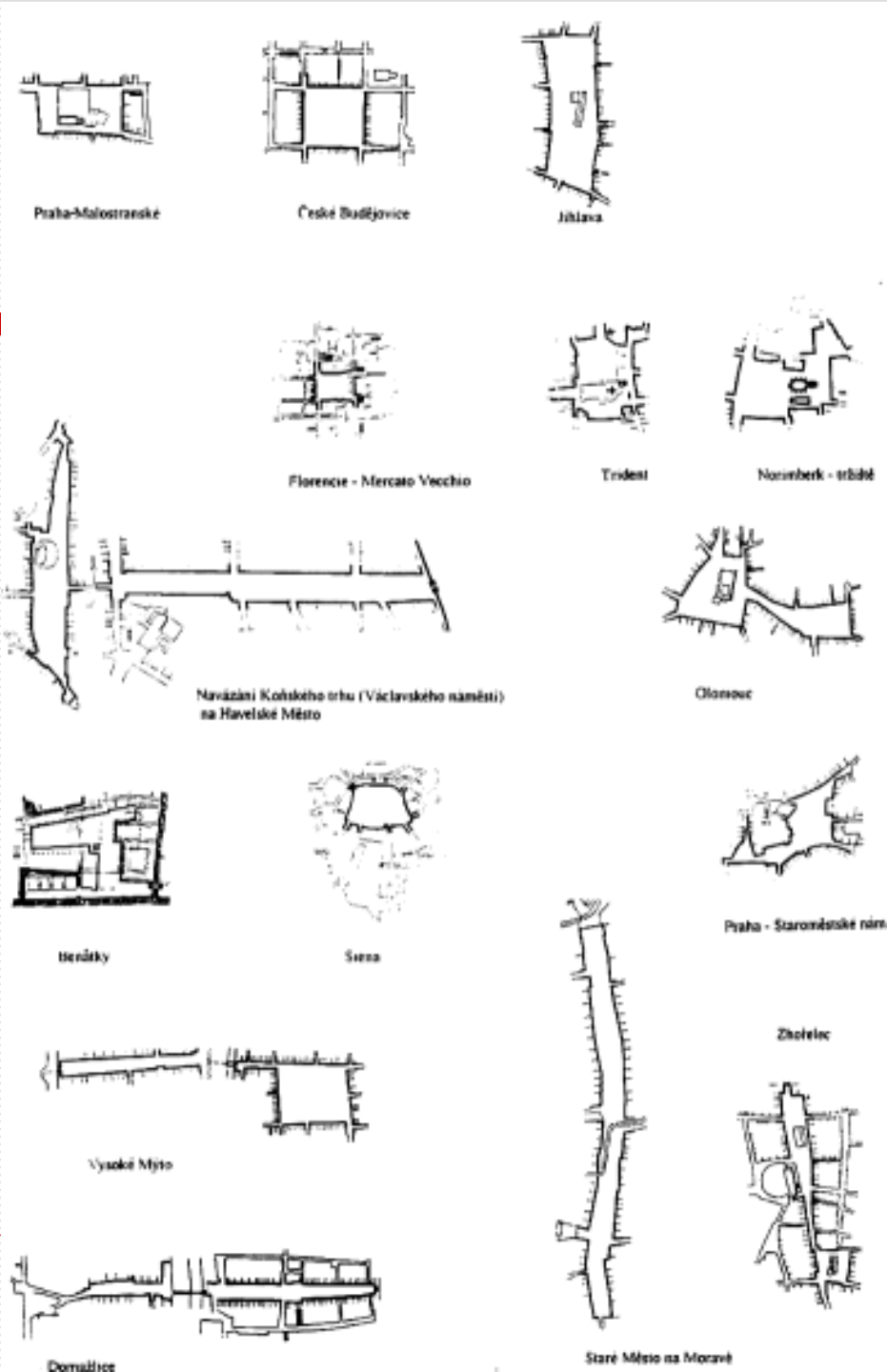
- park



Historické prostory

- Relace

  půdorysných stop středověkých náměstí



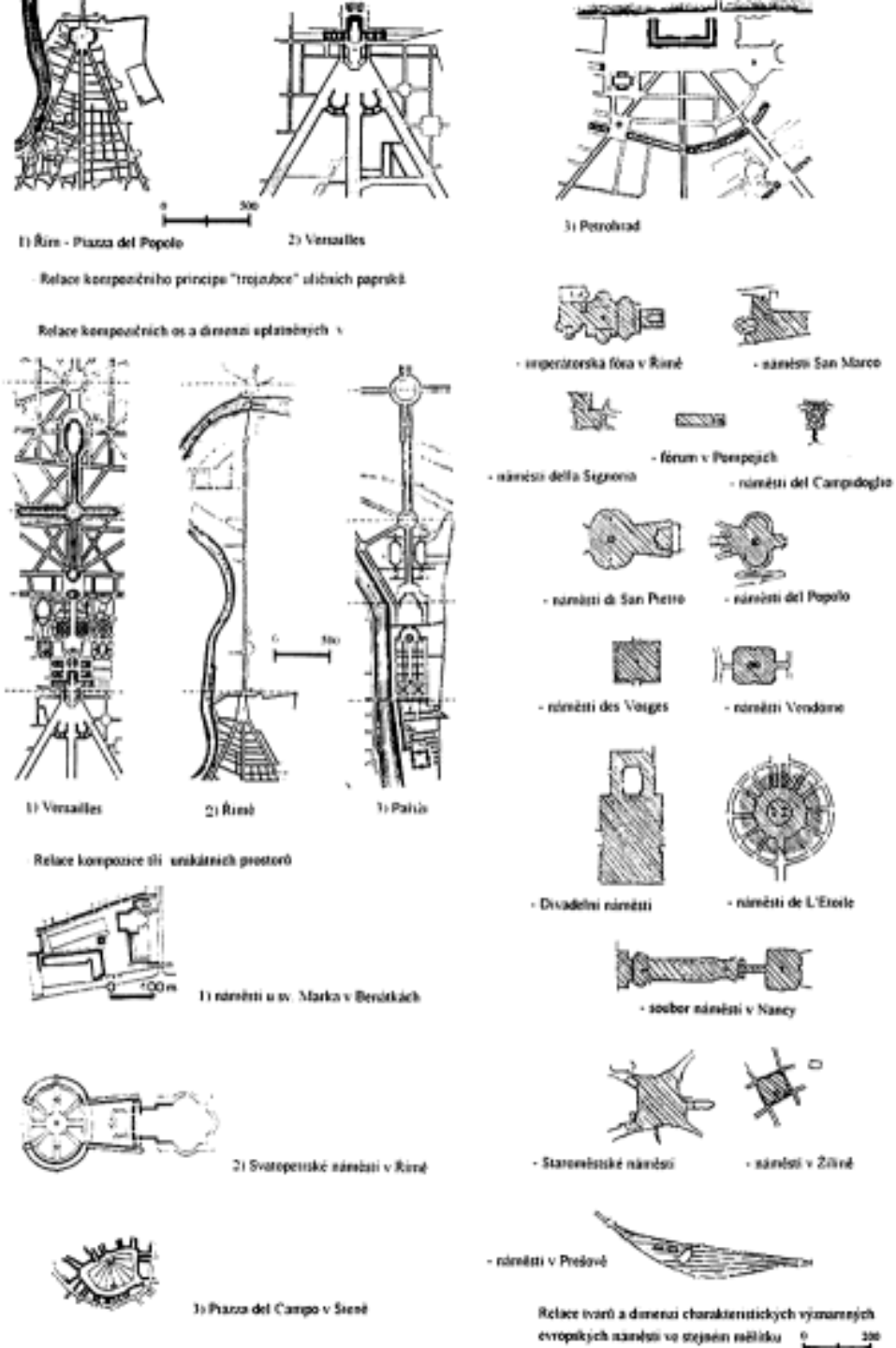
Ing.arch. Zdeněk Trefil

Historické prostory

- Relace

  půdorysných stop novověkých náměstí a prostorů

Ing.arch. Zdeněk Trefil



Terezín

- Pevnostní město 1781
  Ľquerlande du Hammel

Moderní doba – veřejné prostory a jejich transformace

19. A 20. STOLETÍ, SOUČASTNOST

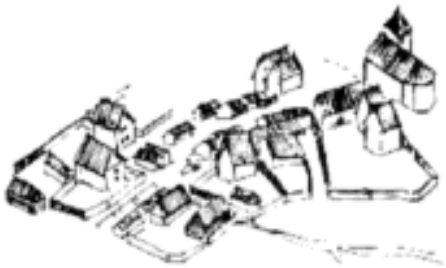
- Základní ploch zeleně, promenády (okrášlovací spolky)
- Vznik nových veřejných prostorů a transformace stávajících v průběhu 19. století
- Proměna VP ve 20. století (funkcionalistické pojetí městského prostoru, nárůst dopravy)
- Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
- Narůstající neobyvatelnost VP
- Moderní trendy a koncepce
- Co bude dál?

Proměny veřejných prostorů

NA PŘELOMU HISTORICKÉHO A MODERNÍHO OBDOBÍ

- Parkové okruhy a sady
- Propojení města s předměstími
- Nová výstavba – nové ulice, bulváry a náměstí

1180



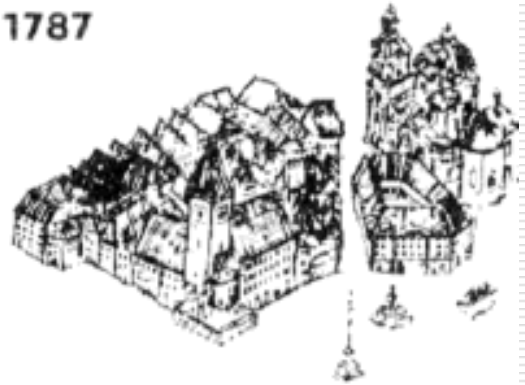
1230

1270

1470

1621

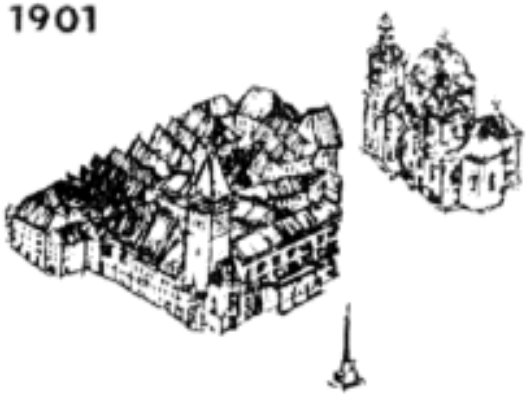
1787



PRAHA

1857

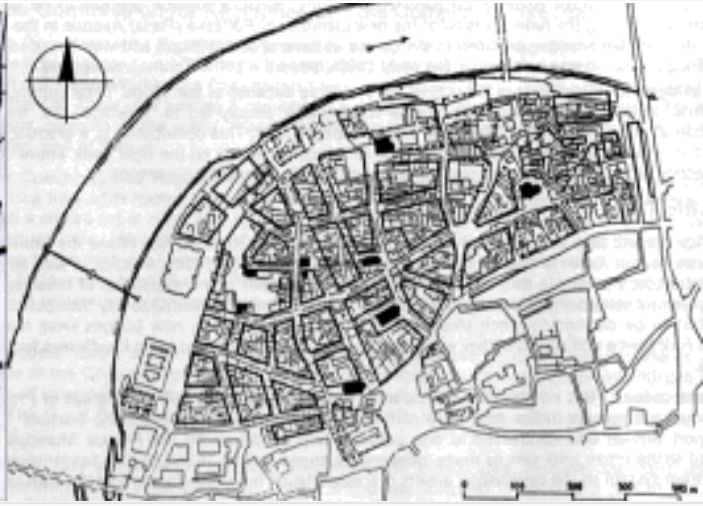
1901



Vývojové fáze radničního boku

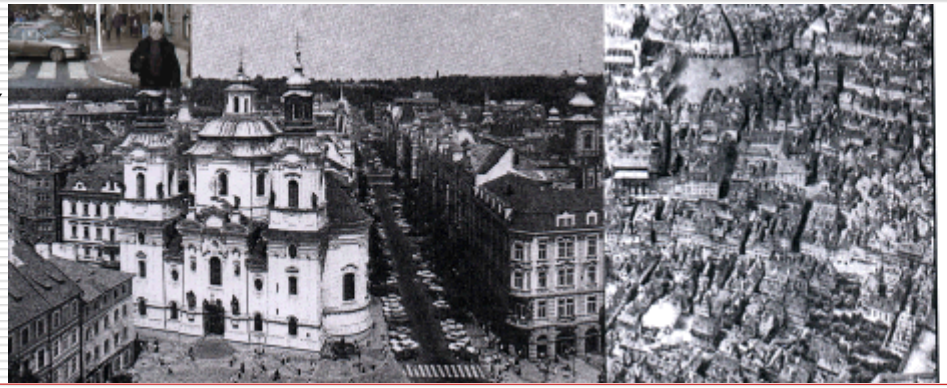
Proměny Prahy

Pražská asanace



Asanace začala 1895

Rozsah asanovaného území byl schválen ve výměře 365 476 m2 z toho Josefov 92 984 m2 a staré město 272 984 m2.



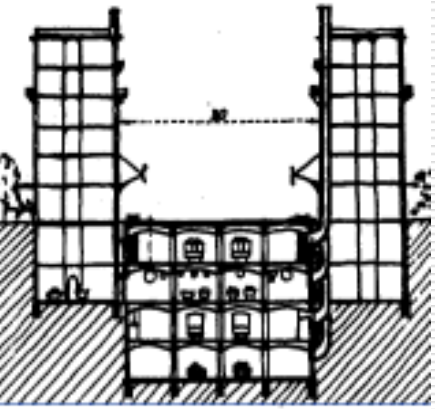
Návrh na rozšíření Královského zemského města Brna – L. FÖSTER 1860

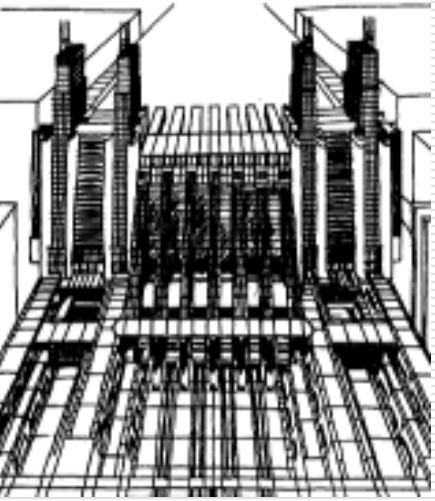
Brno Náměstí Svobody 1854

Proměny veřejných prostorů na přelomu historického a mod. období

- Zánik některých starých Vp
- Rozšiřování stávajících uličních profilů, průrazy
- Přednádražní prostory apod.
- Proměny a úprava prostů náměstí a ulic

Počátek 20. století – veřejné prostory



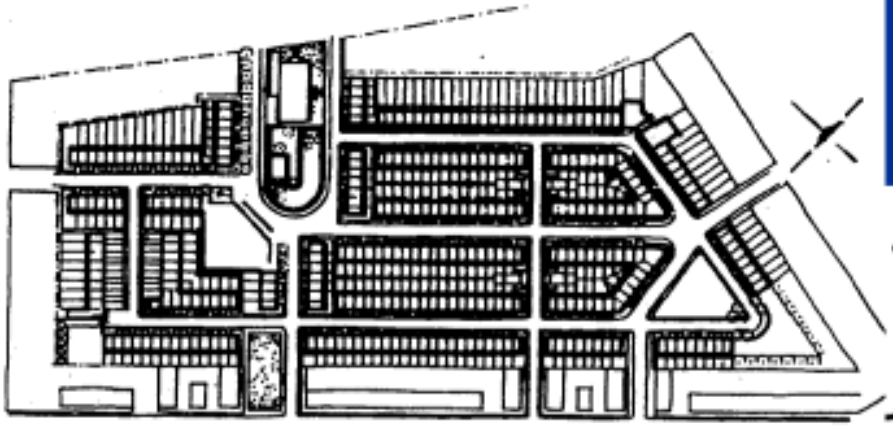


- Pokračující urbanizace
- Další růst velkých měst
- Postupný rozvoj silniční dopravy
- Zvyšování mobility obyvatel
- Vznikání aglomeračních vazeb velkých měst

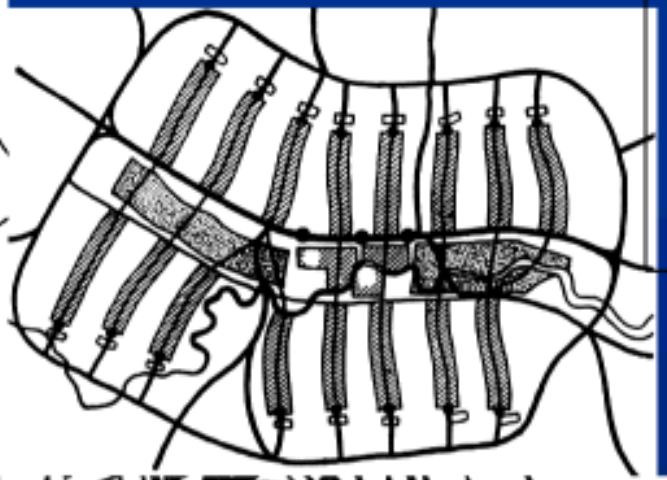
Nové požadavky funkcionalismu,

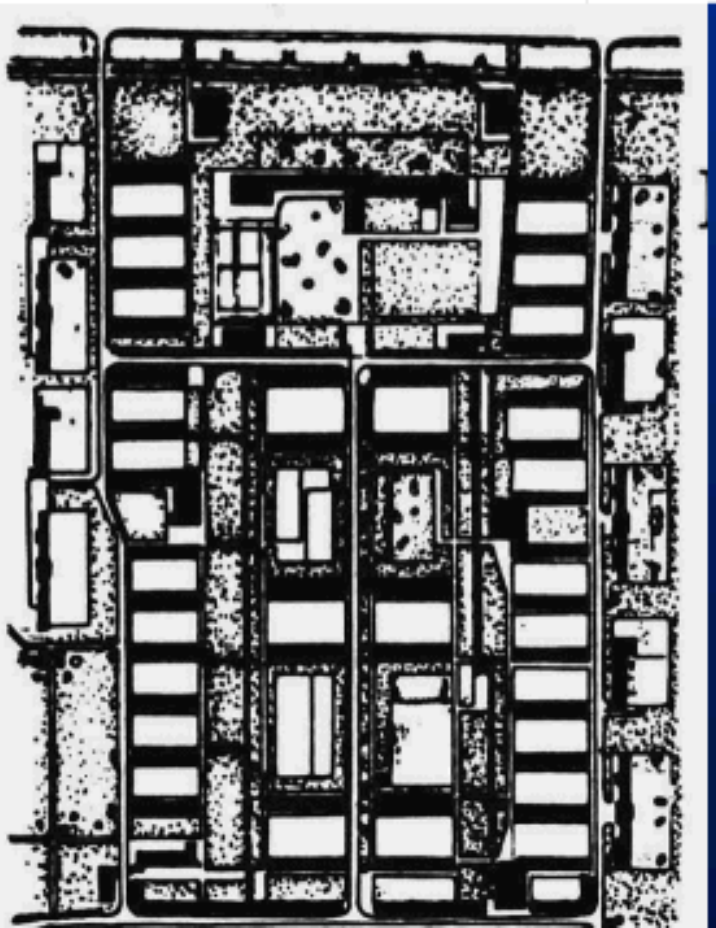
které ovlivnili názory na koncepci, tvorbu a funkci veřejných prostorů

- Kritika blokové zástavby zahušťované z hlediska maximálního stavebního využití
- Požadavek propojení bydlení se zeleni
- Hledání impulsů pro nové řešení struktury města
- **Jednoznačně se prosazují volné formy zástavby jako reakce na nevhodné hygienické podmínky většiny blokové zástavby z přelomu století a počátku 20. století**



Rotterdam, obytná skupina Kiefhoek, J.J.P.Oud 1925-29





Athénská charta CIAM 1933

- Čl.77

  Základními klíčí urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace (v době volna), doprava .

- Čl.78

  Plány určí strukturu každého ze sektorů, náležejících těmto čtyřem základním funkcím, a jejich polohu ve městě.

- Čl. 79

  Koloběh denních funkcí – bydlení, práce a rekreace – bude urbanismem řízen k docílení největší možné úspory času, přičemž bydlení bude těžištěm urbanistického zájmu a východiskem všech opatření.

Athénská charta CIAM 1933

- Čl.8

  Příchod strojového věku vyvolal obrovské zmatky v chování lidí, v jejich osídlení na Zemi, v jejich podnikání – nespoutané proudění do měst ve prospěch mechanické rychlosti, brutální a všeobecný vývoj, který historie předtím neznala, chaos pronikajících do měst. …

- Čl.70

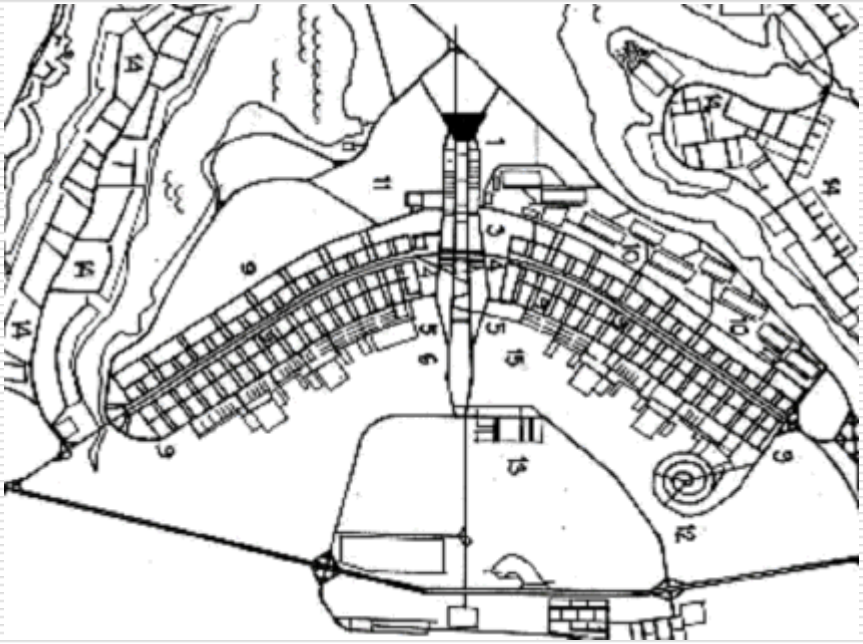
  Používání minulých stavebních slohů – pod estetickými záminkami – při výstavbě nových budov v historickém prostředí má zhoubné následky. Tento postup se nesmí trpět za žádných okolností a v jakékoliv formě, tím spíše nesmí být obnovován.

Jaké jsou veřejné prostory dnes?

… a jejich dnešní deformace…

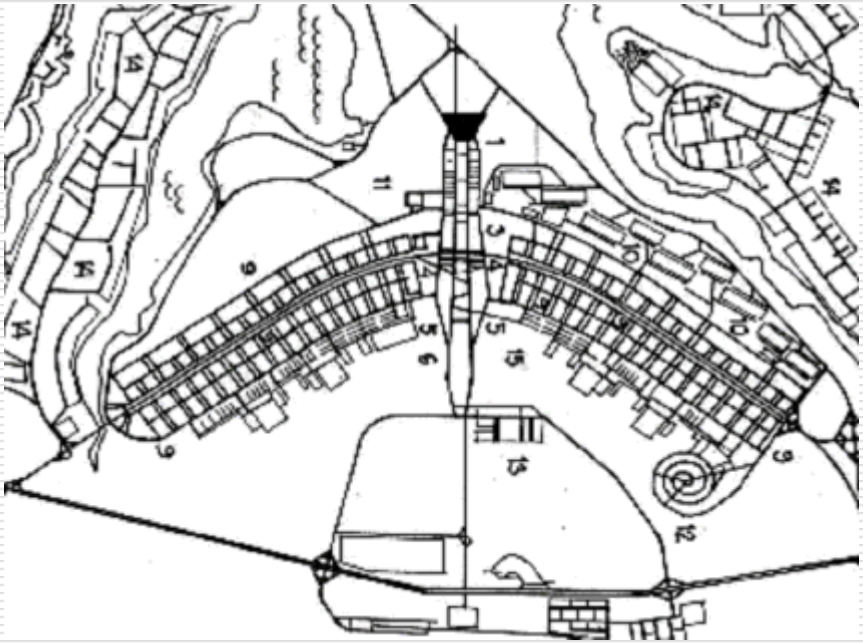
Proměny veřejných prostorů ve 20. století

- Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
- Nárůstající neobyvatelnost VP



Proměny veřejných prostorů ve 20. století

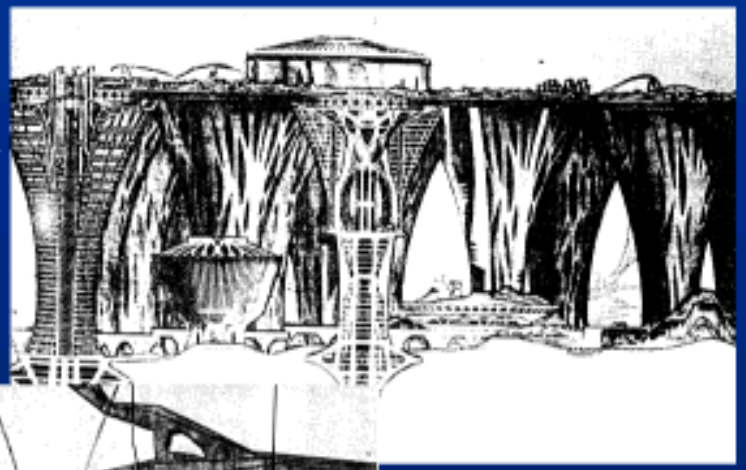
- Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
- Nárůstající neobyvatelnost VP

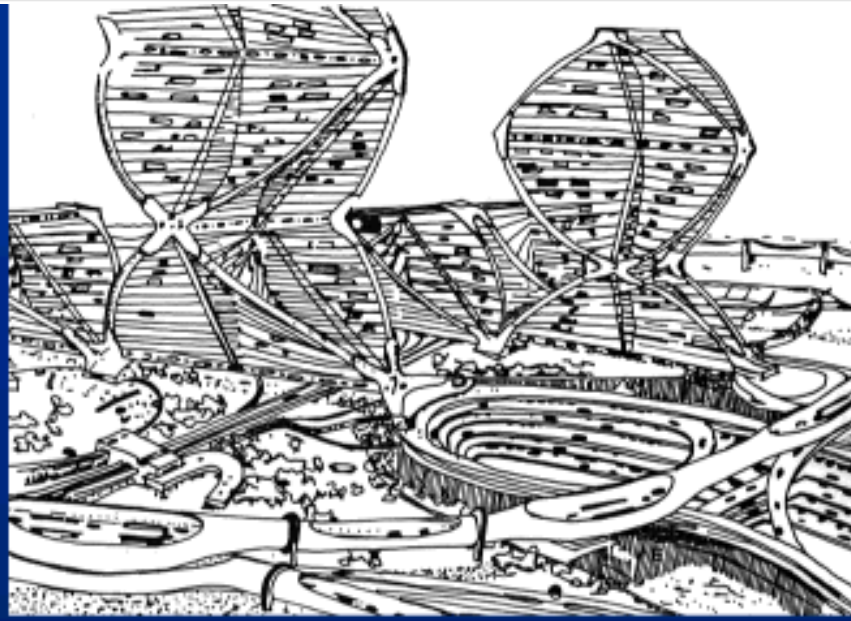


Futuristické projekty

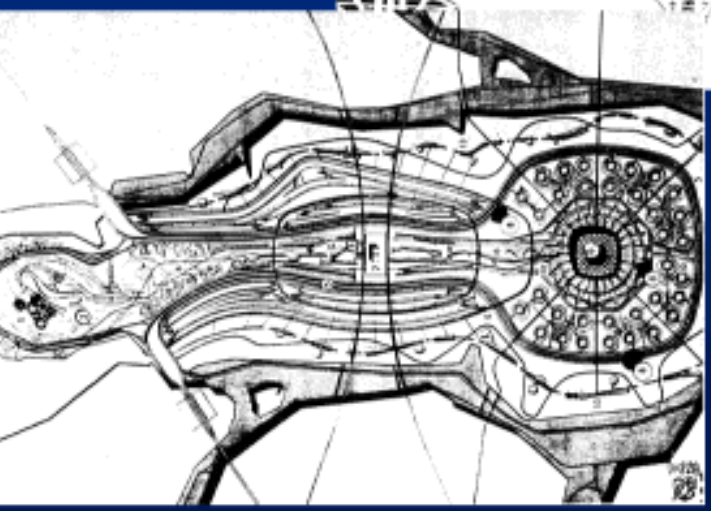
ŠEDESÁTÝCH LET

Paolo Soreli
Mesa City
1960





Kurovava,
Tokio Makrostruktura



Kráčející hlavní město světa
skupina ARCHIGRAM, 1964

Socialistický realismus u nás

Ostrava-Poruba, padesátá léta

Nové město Havířov, padesátá léta

Dědictví socialismu

Doprava, mobilita a pěší provoz

AUTOMOBILIZACE VE MĚSTĚ BRNĚ

rok	*počet vozidel v tisících ( )**	*nárůst [%]*	*počet vozidel/1000 obyvatel ( )**
1989	119 (85)	100	305 (224)
1990	124 (90)	104	316 (230)
1991	124 (92)	104	320 (237)
1992	132 (99)	111	339 (253)
1993	140 (106)	118	360 (271)
1994	147 (111)	124	377 (290)
1995	154 (117)	130	396 (308)
1996	171 (132)	144	441 (356)
1997	183 (143)	154	457 (367)
1998	192 (150)	161	498 (389)
1999	195 (155)	164	506 (403)
2000	196 (155)	165	513 (407)

* hodnoty v závorce platí pro osobní automobily

Mobilita a dosažitelnost

- Mobilita je determinována dosažitelností a kvalitou technologií a insfrastruktury, neboli schopností překonat určitou vzdálenost efektivně a rychle.
- Různorodost v nabídce mobility je klíčem k trvale udržitelné dopravé ve městech.

Doprava komplexní systém

- V dopravním a územním plánování by neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené převážně na automobilové dopravě, ale zejména na **lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy.**
- Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. **Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňuje pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.**

Přínos pěší dopravy pro udržitelnost města

- Omezení suburbanizace
- Zmenšení podílu motorové dopravy
- Snížení rizika prostorové segregace

Problémy chodců narůstají

- Auta vytlačují chodce z chodníků a náměstí.
- Ruší se přechody na tradičních pěších trasách.
- Nové bariéry nutí chodce k dlouhým oklikám.
- Tradiční procházkové cesty využívá stále více cyklistů a bruslařů, kteří nemají vlastní trasy.
- Chybí základní vybavení – označení, lavičky a přístřeší, vyhlídky zarůstají vysokou zelení.
- Chybí mapky s informacemi o průchodnosti města, o tématických trasách i obtížnosti jednotlivých úseků pro vozíčkaře a další specifické skupiny.

Auta

RESTAURANT
SMĚR NÁKUPU
navštivte naše ob
MOJMÍROVO

GLOBUS
HYPERMARKET
& BAUMARKT
OMV
OMV
VIVA
9,90

Vedlejší efekty omezení pohybu pěších ve městě

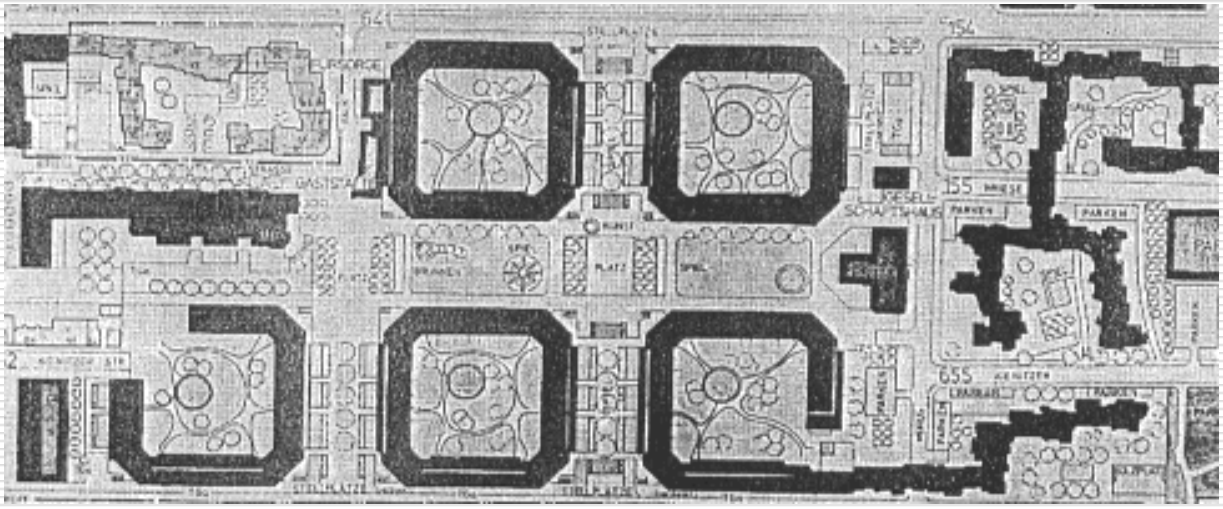
- Negativně ovlivňuje zdraví populace (méně pohybu – svalové dysfunkce, kloubní potíže, obezita, stres, úrazy…)
- Roste automobilová doprava směřující i za krátkodobou rekreací mimo město
- Klesá obyvatelnost a atraktivita města

Komfort pro chodce – současný světový trend

- Roste podpora plánování, budování a propagace systému různých druhů pěších tras ve městech i celých regionech.
- Pěší trasy – nejefektivnější sportoviště. Nejlevnější zařízení pro největší počet aktivně se pohybujících lidí!

Jaké by mohly být?

Přestavba Berlín Kolberg, 1963



La Defense

Kirchsteigeefeld

Postdam, D 1991-1997
Masterplan, selected buildings

Urban develop-ment projekt in Postdam is one of the largest housing construction schemes indretaken in former East Germany since the German reunification in 1990. the small town is composed of handsome quaters with own squares, and a central market square with a church. Shops and offices. Schools, sports facilities and cultural ameneties complete the Kirchsteigfeld as a young and vital new part of Postdam.

Parade

Bergen op zoom, NL 2001-2005
Development Plan

The development of „Parade“-project involves the redevelopment of the southeastern corner of the city centre, linking the main shopping streets. The plan also includes a housing project with around 67 town houses and apartments which is large by local standarts. A tight schedele is based on the start of construction work (demolition, site clearance) in the spring of 2001, rith completion of the projects from 2005.

Příklady ze západní Evropy

Utrecht

Beaune

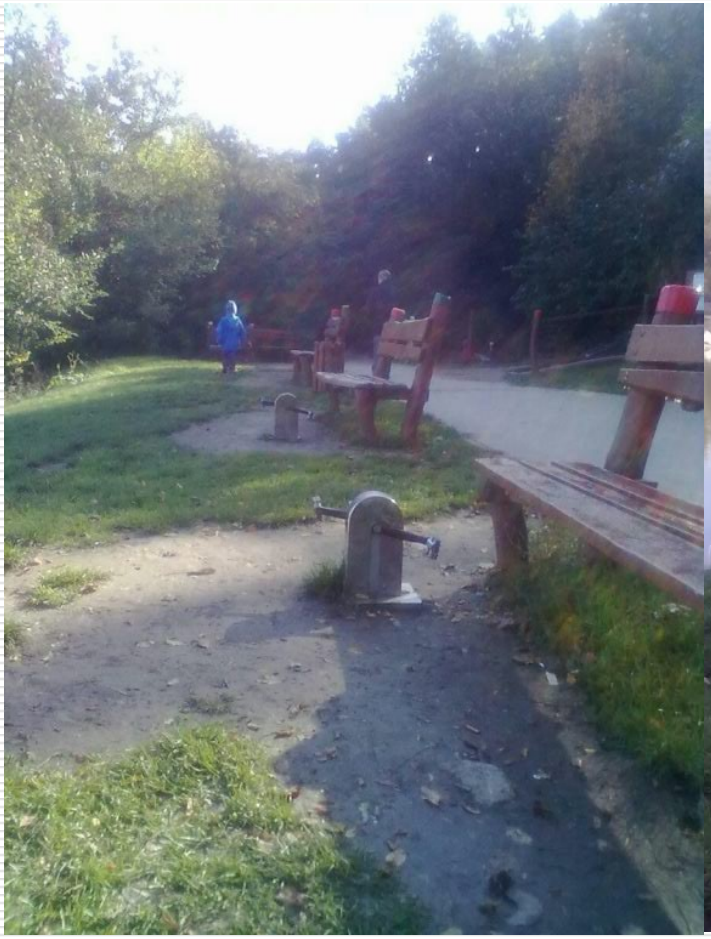
Příklady ze západní Evropy

Kodaň

Příklad úspěšného veřejného prostoru…

a neúspěšný veřejný prostor…

Příklad úspěšného veřejného prostoru…



Členění a typologie veřejných prostorů

Základní dělení veřejných prostorů

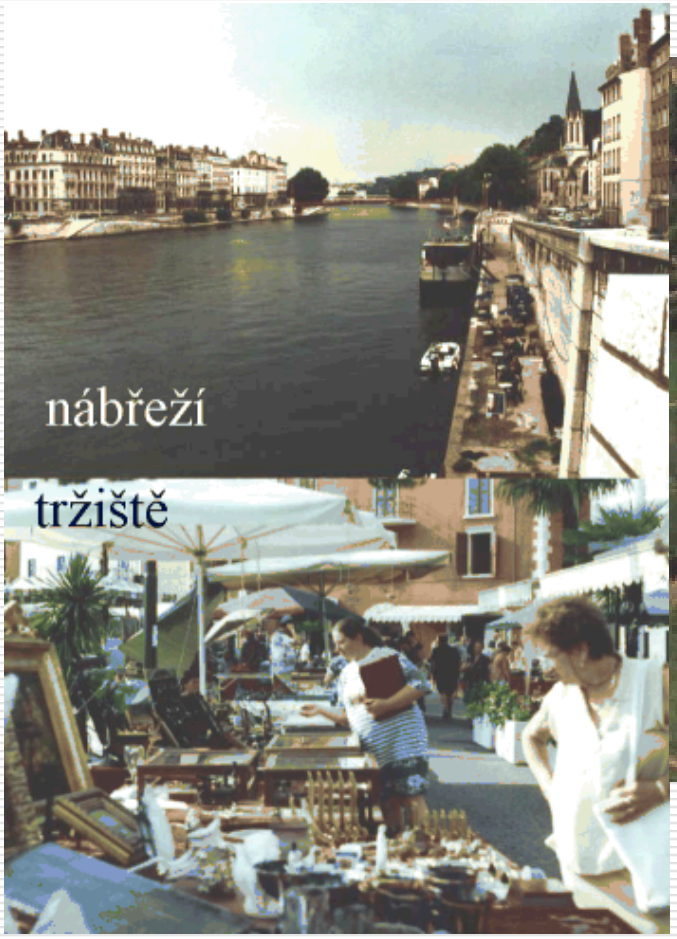
Ulice

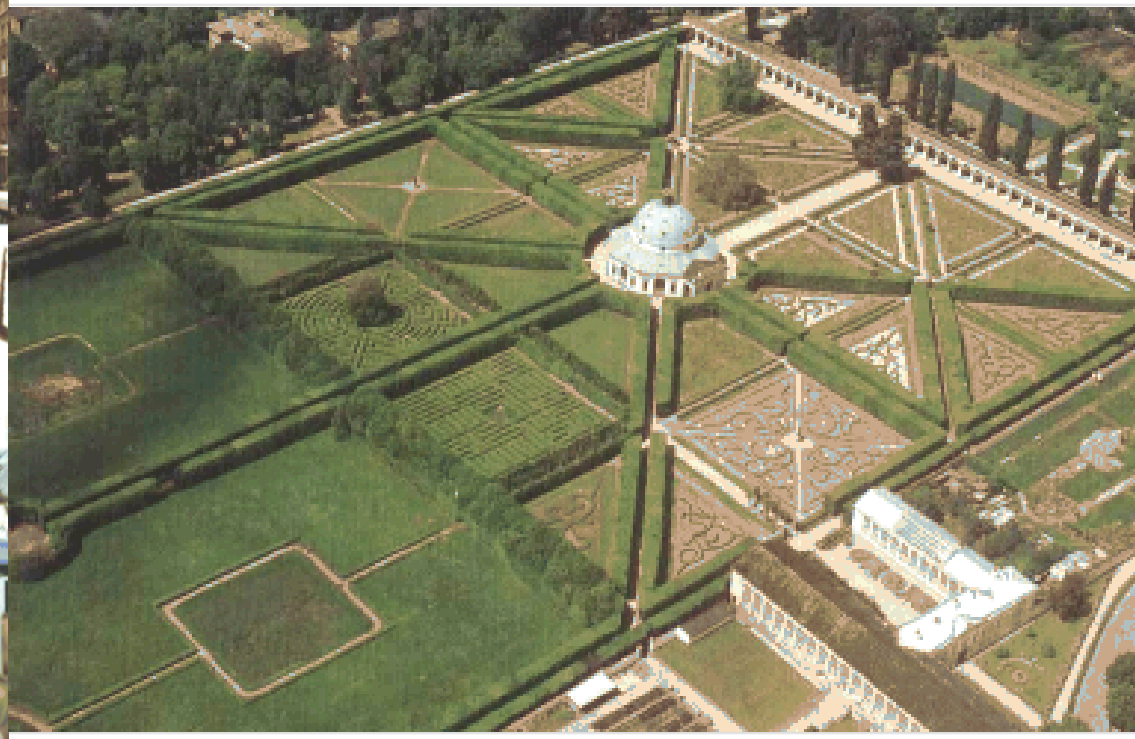
Náměstí

Základní dělení veřejných prostorů

Ostatní

Podskupiny





Městská zahrada

Podle funkce

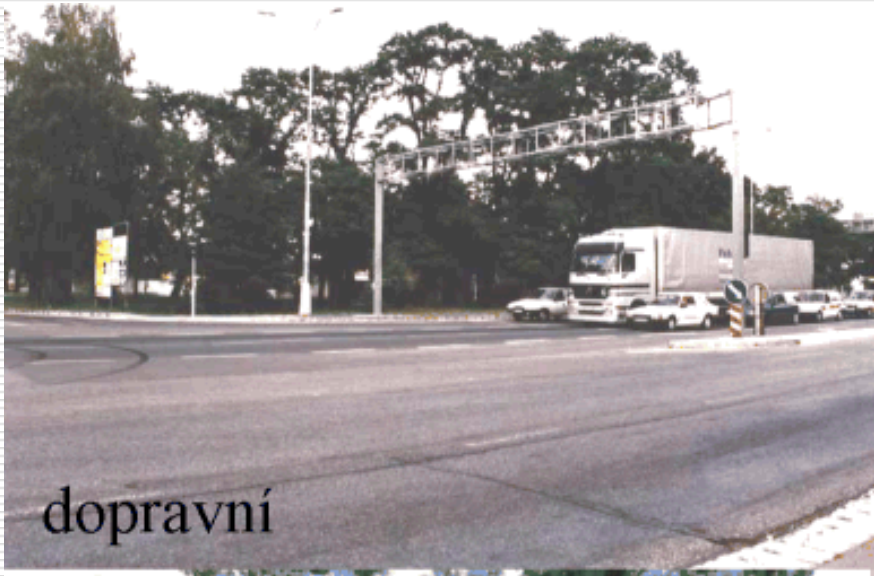
společenské

Obchodní

Rekreační

Podle funkce

Shromažďovací



Obytný

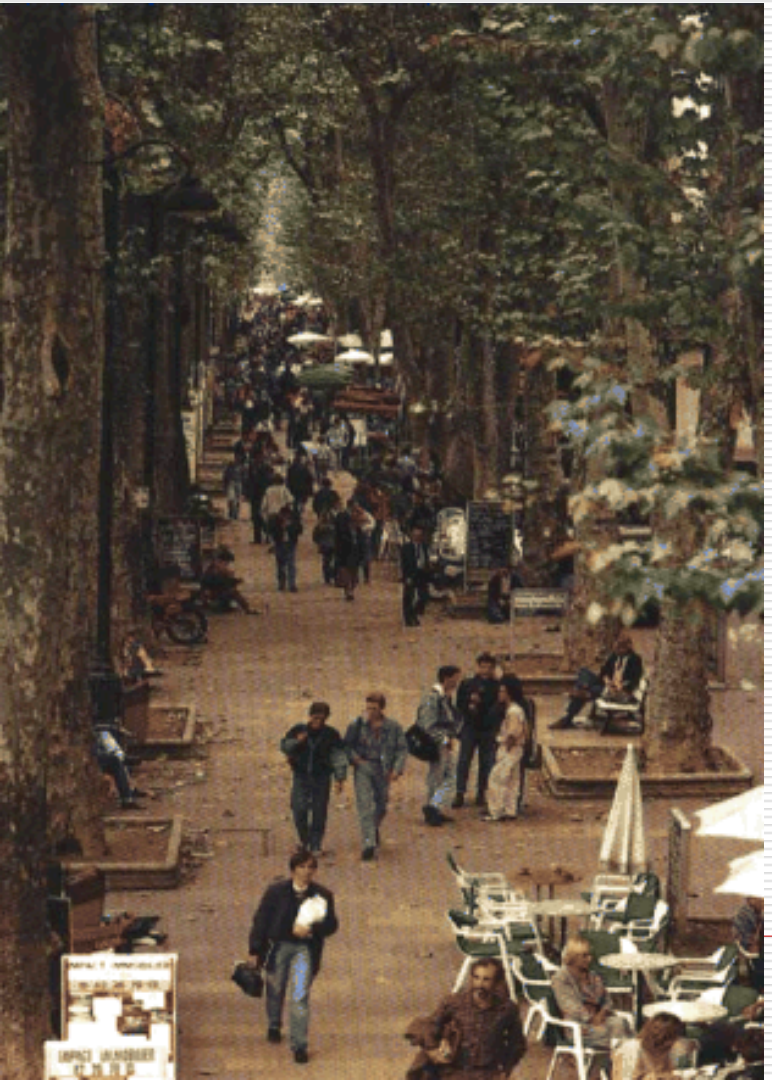
Podle polohy k terénu

Na terénu

Pod terénem

Nad terénem

Podle zastřešení



Volné

Kryté

Požadavky na dobrý veřejný prostor

Charakter prvních porevolučních realizací

+ Důraz na kvalitní výtvarné řešení

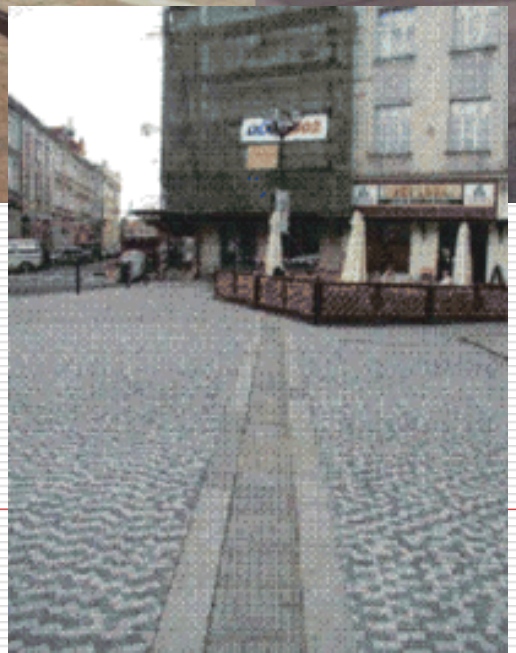
  Důraz na kvalitní materiály

  Důraz na dobré designové zpracování

- Nízká demokratičnost procesu

  Nevelký vliv specifičnosti místního života

Požadavky na dobrý VP



1. Dobrá dostupnost

Požadavky na dobrý VP

2. Přehlednost

Požadavky na dobrý VP

3. Lidské měřítko

Požadavky na dobrý VP

4. Vybavení pro aktivity

Požadavky na dobrý VP

5. Vytvoření příjemného klimatu

Příklady urbanizace

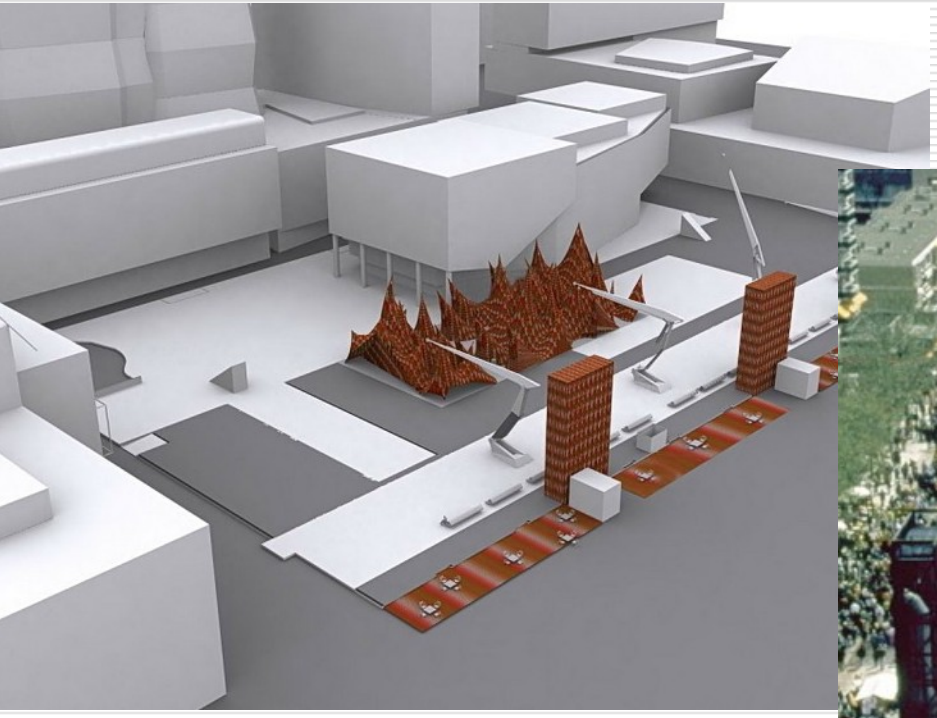
Město v plamenech / Město v rozkvětu

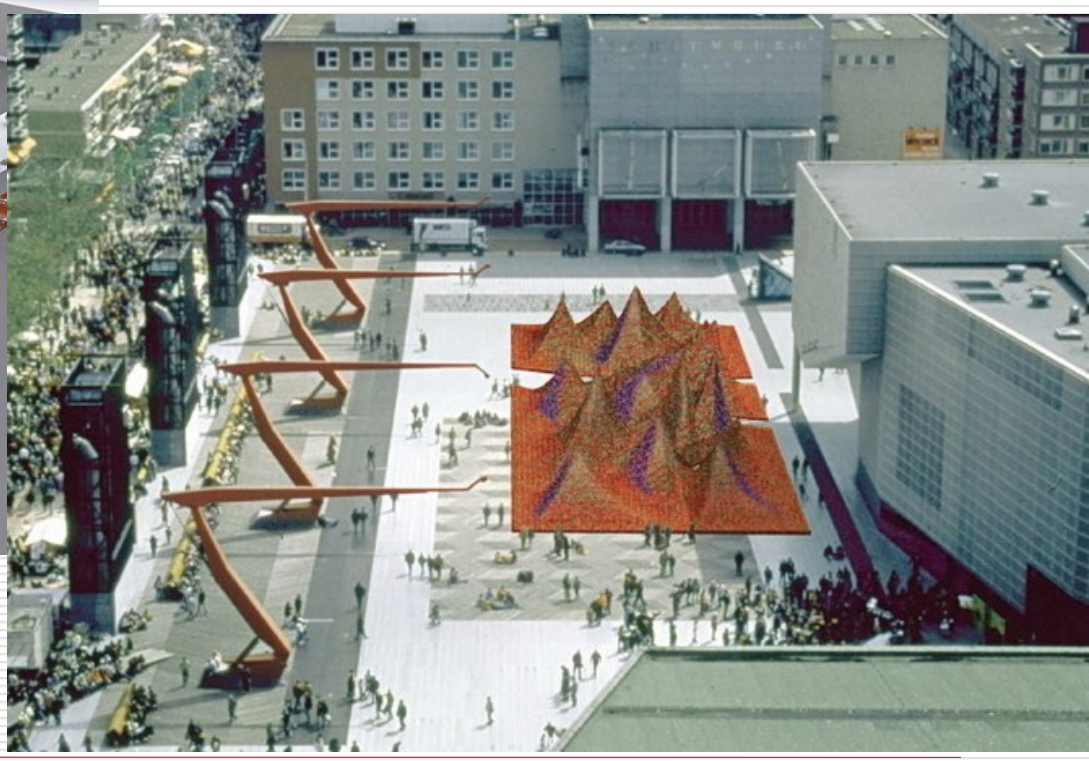
Autor: West 8 | Adriaan Geuze

Adresa: Schouwburgplein, Rotterdam, Holandsko

Realizace: 2007

Město v plamenech / Město v rozkvětu





Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

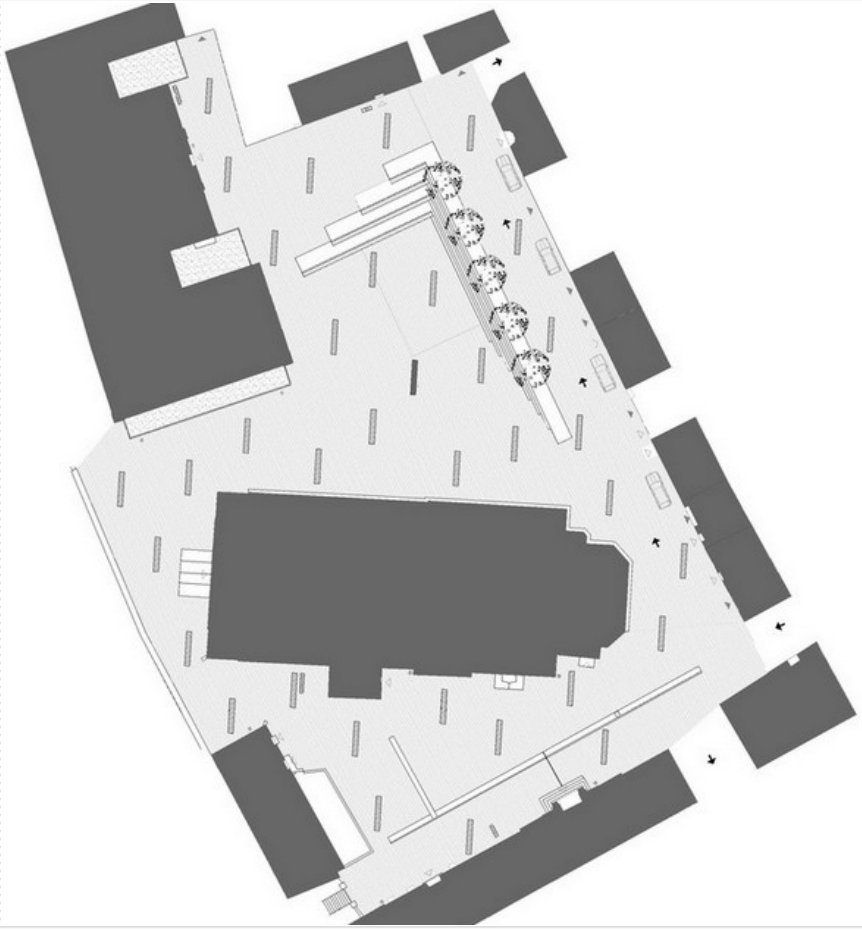
Autor: Chmelař architekti, CUBOID ARCHITEKTI s.r.o. | David Chmelař, Milan Vít

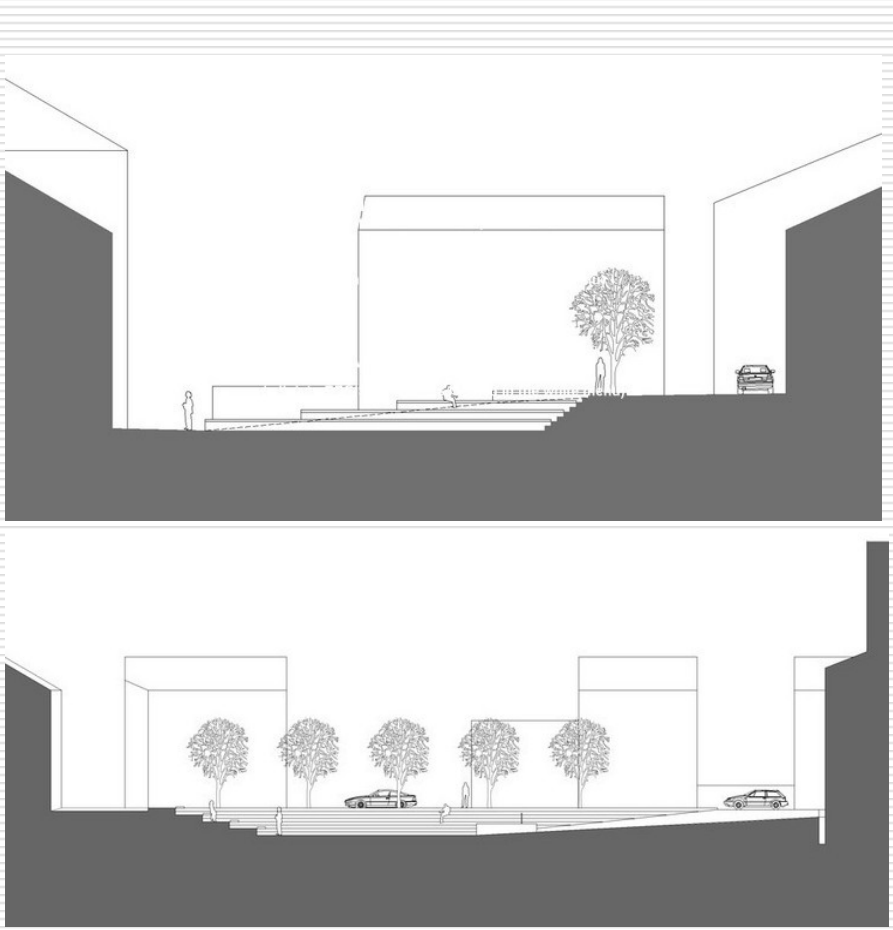
Adresa: Kostelní náměstí, Broumov, Česká republika

Investor: Město Broumov

Realizace: 2005-07

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově





Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

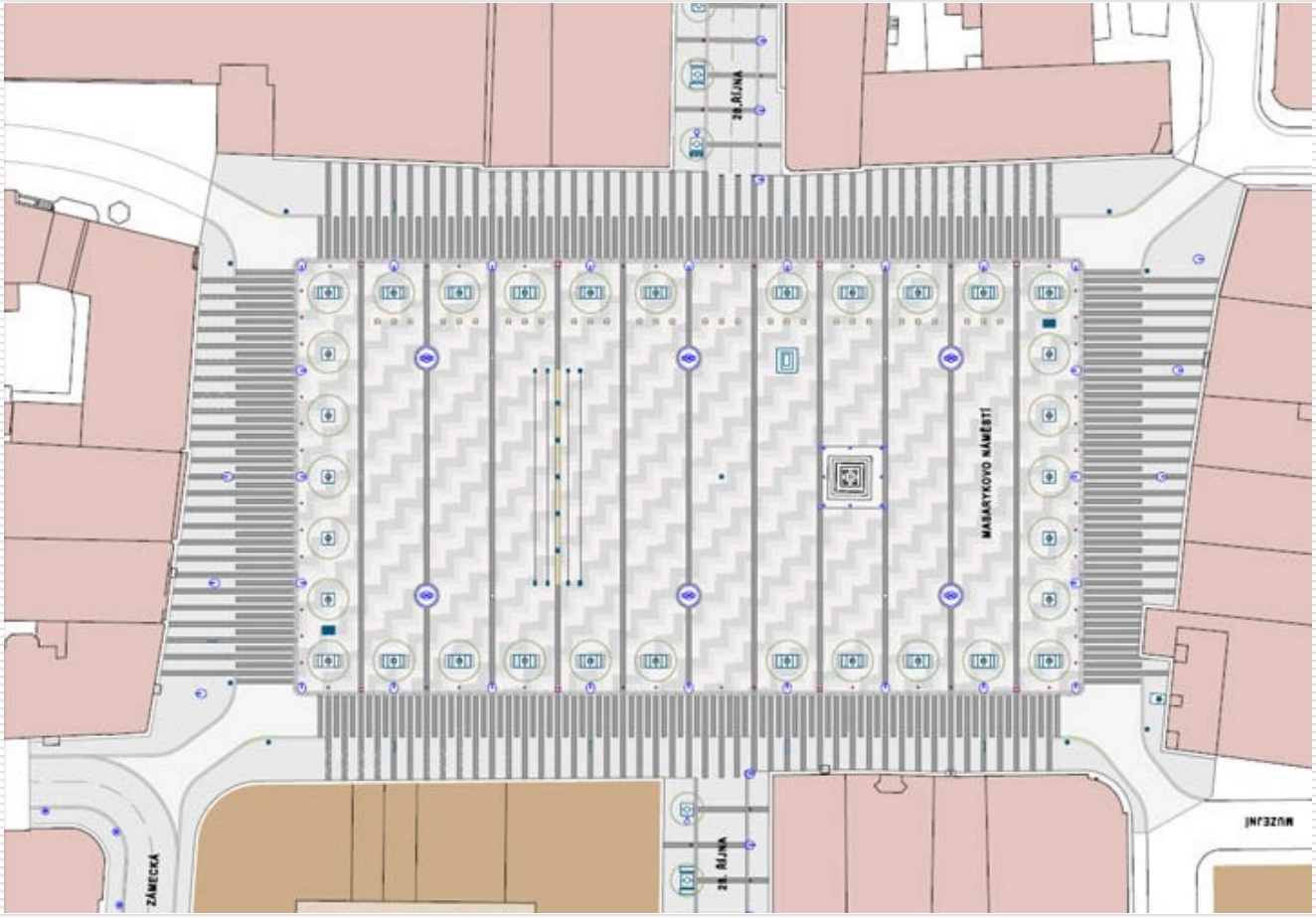
Autor: RAW | Tomáš Rusín, Ivan Wahla, Petr Mutina

Adresa: Masarykovo náměstí, Ostrava, Česká republika

Investor: Magistrát města Ostravy

Realizace: 2006-07

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě



Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

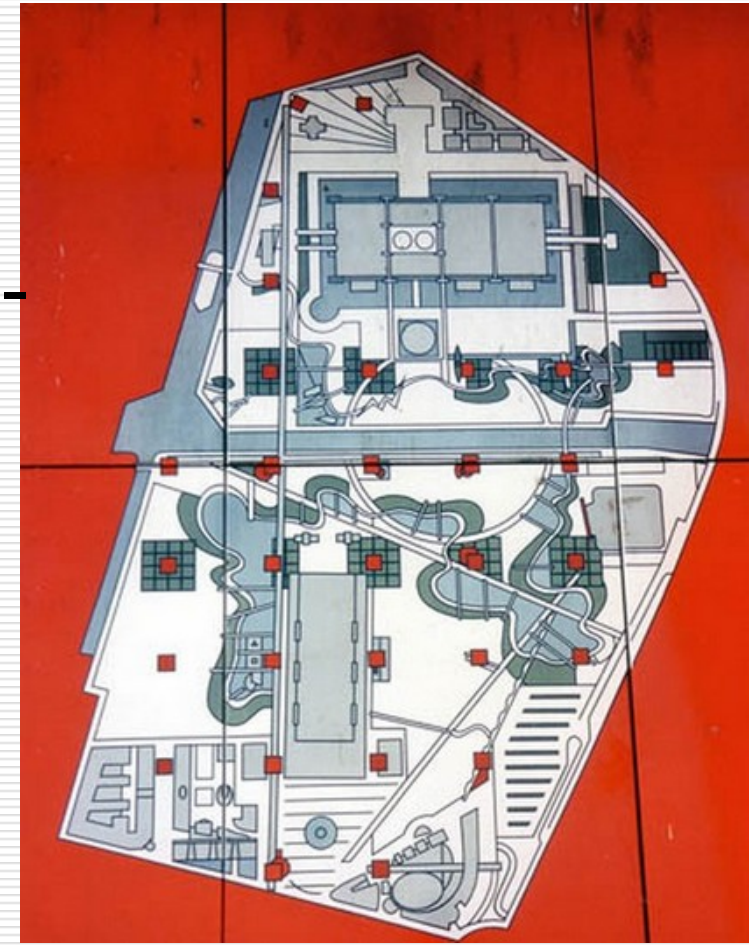
Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

Parc de la Villette

Autor: Bernard Tschumi

Adresa: 30, avenue Corentin-Cariou, Paříž, Francie

Realizace: 1987-98



Parc de la Villette

Parc de la Villette

Parc de la Villette

Parc de la Villette

Od teorie k praxi – příklad intervence ve veřejném prostoru

URBAN WORKSHOP – VALMEZ 2011

„REVITALIZACE NÁMĚSTÍ“

Od teorie k praxi – příklad intervence ve veřejném prostoru

URBAN WORKSHOP – VALMEZ 2011

„REVITALIZACE NÁMĚSTÍ“

VEŘEJNÉ PROSTORY

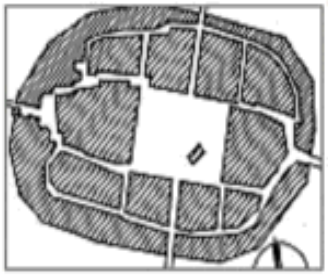
VÝVOJ, TEPOLOGIE, KONCEPCE, URBANIZACE A REVITALIZACE

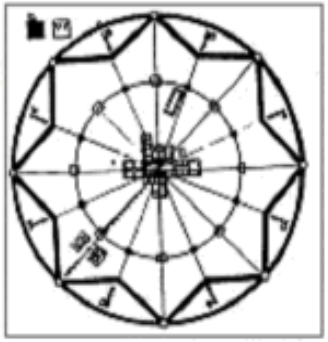
Veřejné prostory

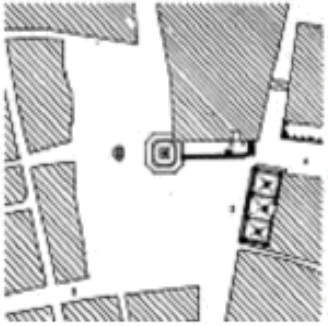
- Město a veřejné prostory
- Vývoj veřejných prostorů
- Jaké jsou veřejné prostory dnes?

  …a jejich dnešní deformace…
- Doprava, mobilita a pěší provoz
- Jaké by mohly být?
- Členění a typologie veřejných prostorů
- Systém veřejných prostorů města
- Požadavky na dobrý veřejný prostor

MĚSTA A VEŘEJNÉ PROSTORY







Město

• Město – hlavní prvek umělého prostředí vytvořené lidmi
• Města vznikla na základě dlouhodobého Vývoje a jejich vývoj není nikdy ukončen.

•Město je základní jednotka osídlení, je to těžiště (sídlo) lidské činnosti

•Území města je členěno na

- •Zastavěné x volné PLOCHY
- •Vyhrazené x veřejné PROSTORY

•Město je stabilizovaný, geograficky vymezený sídelní útvar s výraznou výrobní, správní výrobní funkcí.
•Má specifickou sociální strukturu a specifický způsob života, jimž odpovídá i způsob zastavení.

- •Ulice
- •Náměstí
- •Parky
- •Nábřeží
- •Pasáže

Veřejný prostor

- Veřejné prostory jsou všechny nezastavěné prostory ve městě, které jsou volně (bezplatně) přístupné všem obyvatelům a návštěvníkům města, buď nepřetržitě nebo s časovým omezením (např.: parky zavírané na noc)

Úloha a funkce veřejných prostorů

- Doprava
  - Pěší
  - Motorová a vozidlová
- Přístupy a objektům a aktivitám
- Aktivity situované nebo probíhající ve veřejných prostor
  - Slavnostní a společenské
  - Obchod a trh
  - Odpočinek, relaxace , zábava

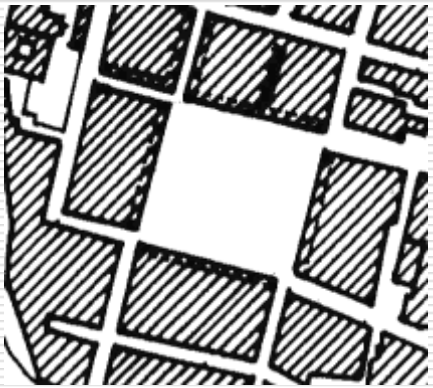
- Veřejné prostory města tvořené sítí ulic, náměstí, zelených ploch a ostatních veřejných prostorů jsou výsledkem dlouhodobého procesu vzniku a růstu a proměn města.
- Jako součást městského prostředí vytvářejí prostor pro společenské aktivity a podílejí se na obrazu identifikujícím toto prostředí. Hlavními formami veřejných prostorů jsou ulice a náměstí.

Úloha a funkce veřejných prostorů

- Jsou organickou městotvornou součástí městského prostředí, vytvářejíprostor pro společenské a ostatní aktivity, podílejí se na obrazu indentifikujícím tohoto prostředí
- Hlavními formami veřejných prostorů jsou ulice a náměstí
- Jsou důležitým prvkem utváření městské struktury, vytvářejí specifické znaky prostoru, mají významnou úlohu při vytváření obrazu města
- Nároky na vybavní a uspořádání veřejných prosotů se mění podle společenských požadavků
- Veřejné prostory odrážejí soudobé společenské, kulturní, technologické a ekonomické podmínky rozvoje společnosti a osídlení

Vývoj veřejných prostorů

Historické veřejné prostory

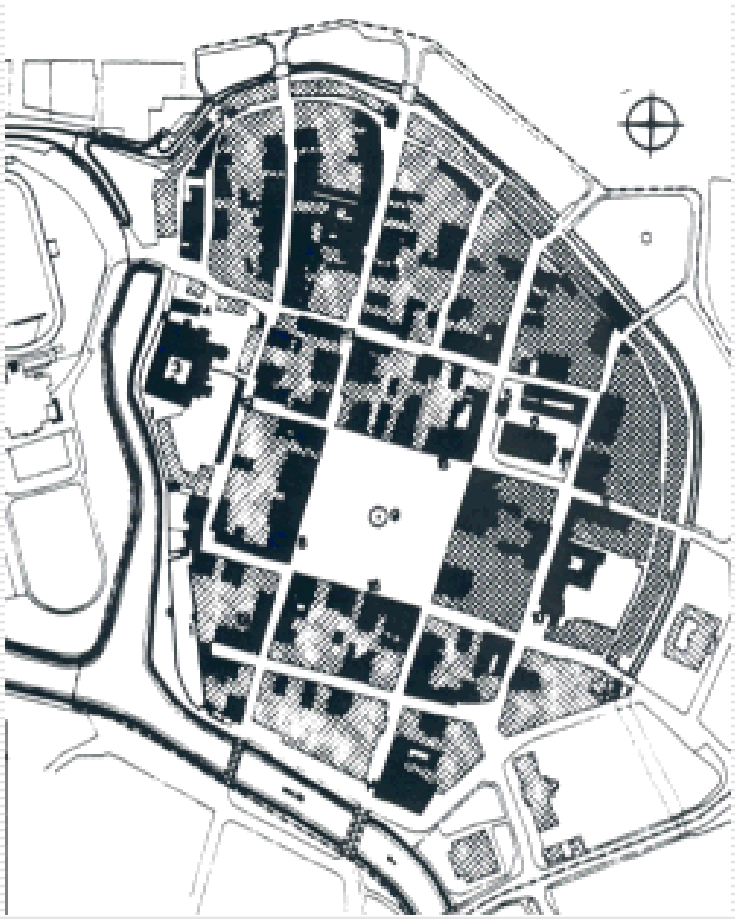


ROMÁNSKÁ DOBA A GOTIKA

- Rostlé nebo založené sítě veřejných prostorů v sídlech
- Ulice a náměstí, prostory před branami
- Převaha utilitární fuknce – obchod
- Obranná funkce
- Doprava pěší, vyjíměčné koně nebo povozy

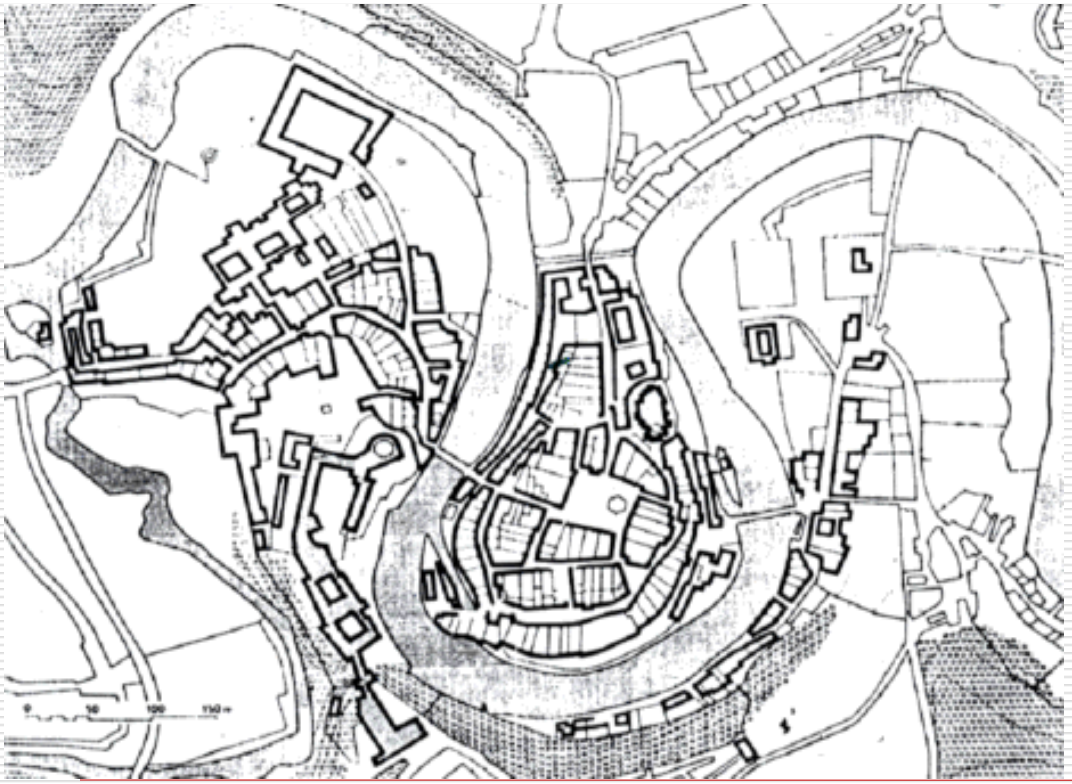
České Budějovice

- Město založené se čtvercovým náměstím



Český Krumlov

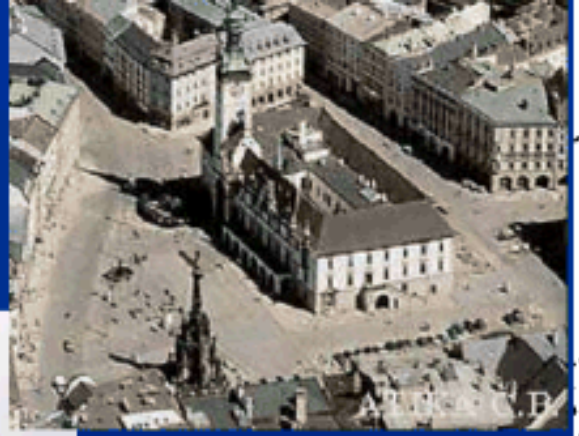
- Město založené ovlivněné tokem řeky



KRAKOV

OLOMOUC

- založené město



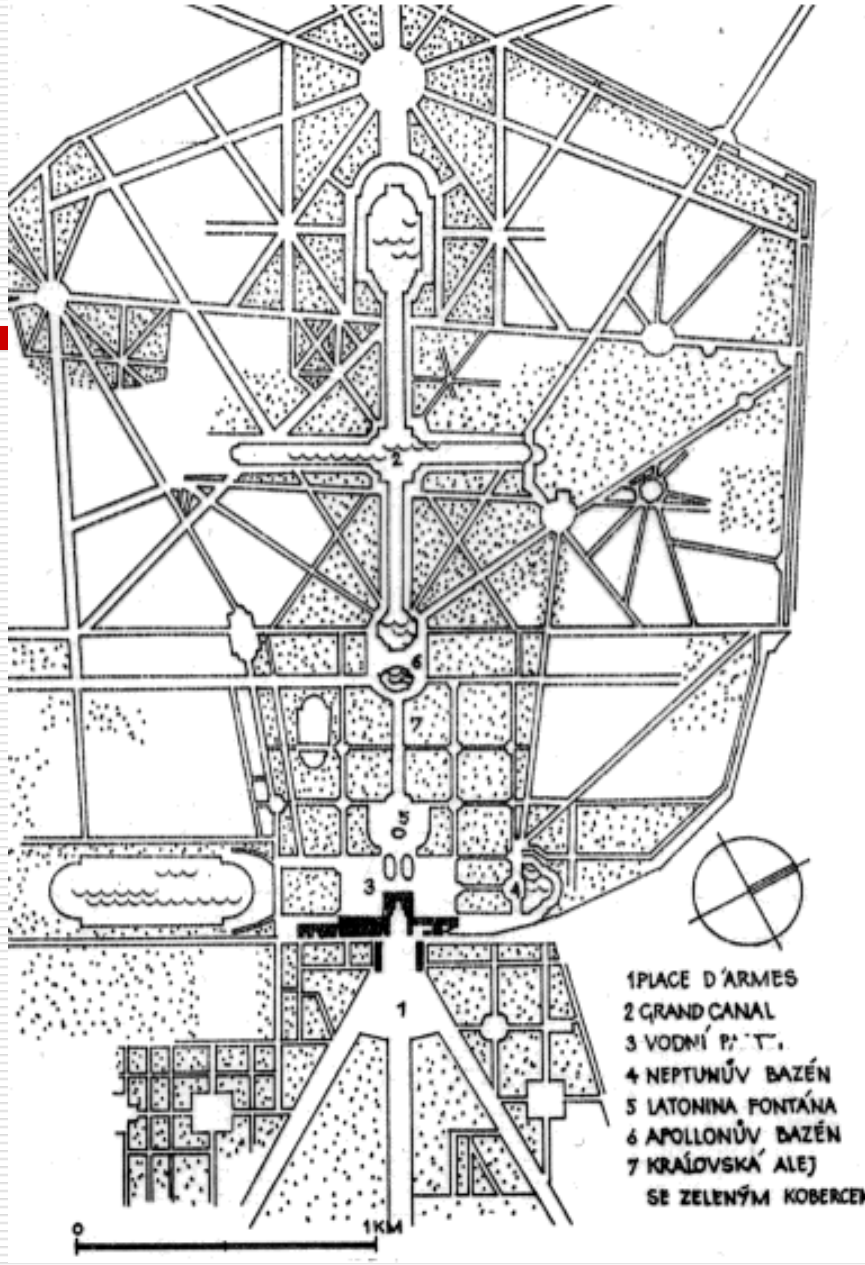
Historické veřejné prostory

RENESANCE , BAROKO A KLASICISMUS

- Zámerné koncipovaní veřejných prostorů
- Soustavy kompozičně propojených prostorů
- Umělecká díla jako součást VP
- Vymezení VP nejen zástavbou ale i zelení a vodní plochou
- Prostor koncipován na jízdu kočárem

Versailes

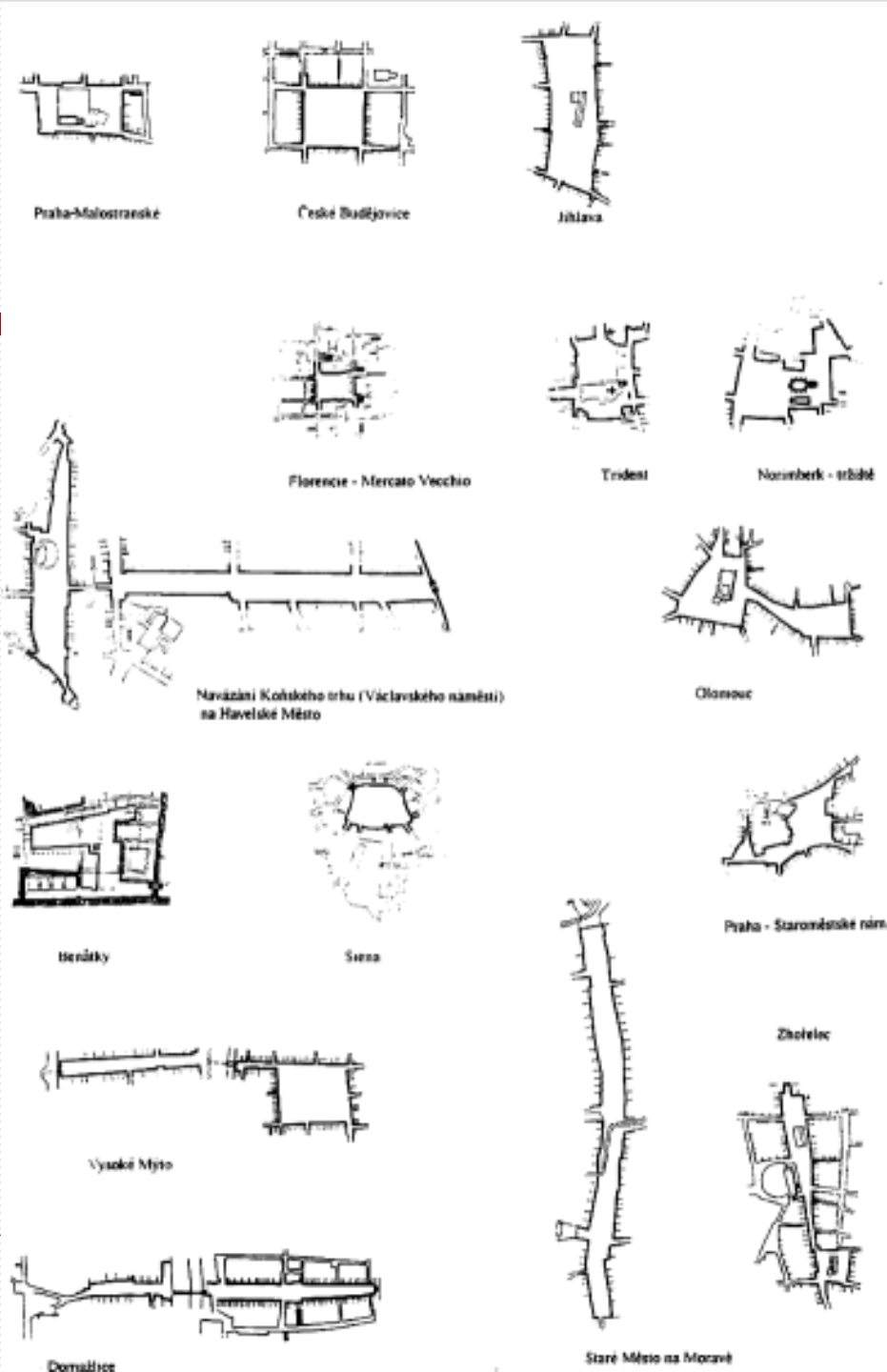
- park



Historické prostory

- Relace

  půdorysných stop středověkých náměstí



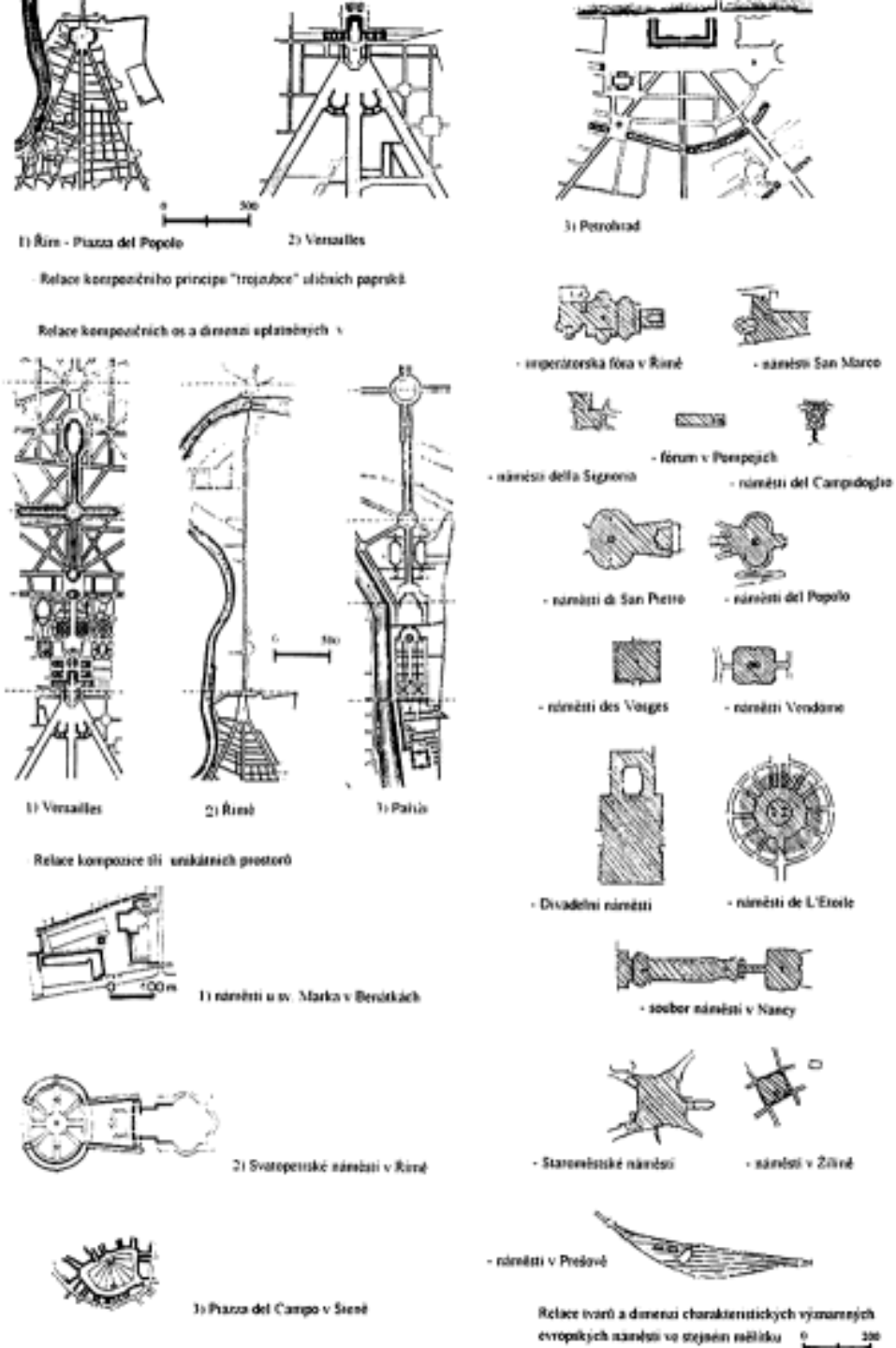
Ing.arch. Zdeněk Trefil

Historické prostory

- Relace

  půdorysných stop novověkých náměstí a prostorů

Ing.arch. Zdeněk Trefil



Terezín

- Pevnostní město 1781
  Ľquerlande du Hammel

Moderní doba – veřejné prostory a jejich transformace

19. A 20. STOLETÍ, SOUČASTNOST

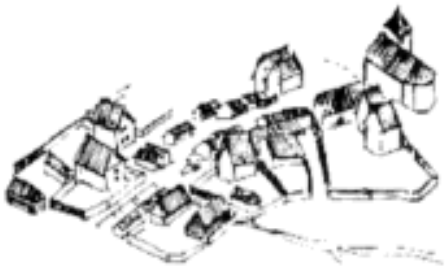
- Základní ploch zeleně, promenády (okrášlovací spolky)
- Vznik nových veřejných prostorů a transformace stávajících v průběhu 19. století
- Proměna VP ve 20. století (funkcionalistické pojetí městského prostoru, nárůst dopravy)
- Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
- Narůstající neobyvatelnost VP
- Moderní trendy a koncepce
- Co bude dál?

Proměny veřejných prostorů

NA PŘELOMU HISTORICKÉHO A MODERNÍHO OBDOBÍ

- Parkové okruhy a sady
- Propojení města s předměstími
- Nová výstavba – nové ulice, bulváry a náměstí

1180



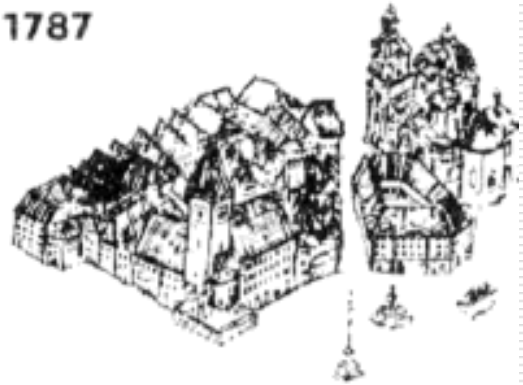
1230

1270

1470

1621

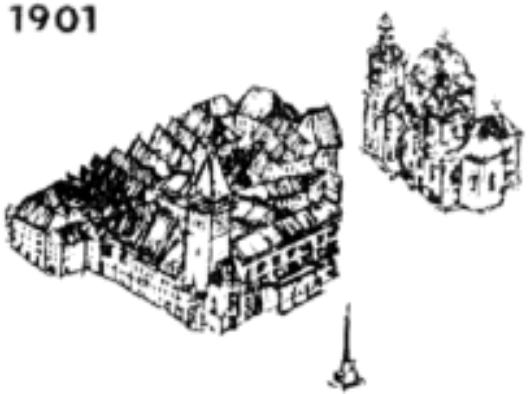
1787



PRAHA

1857

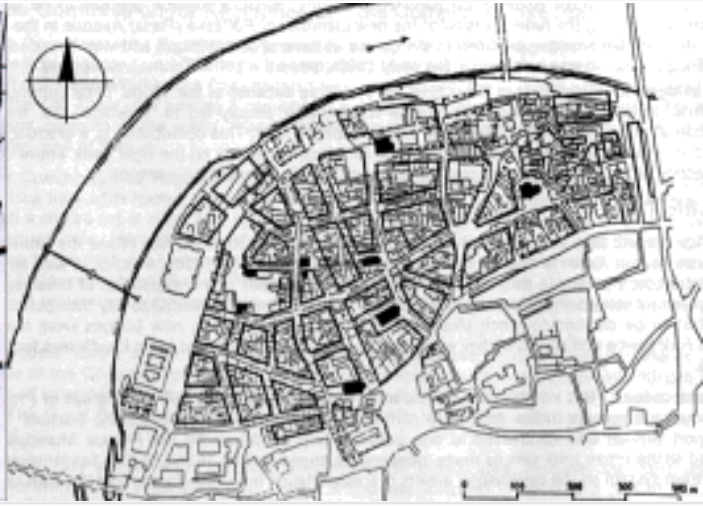
1901



Vývojové fáze radničního boku

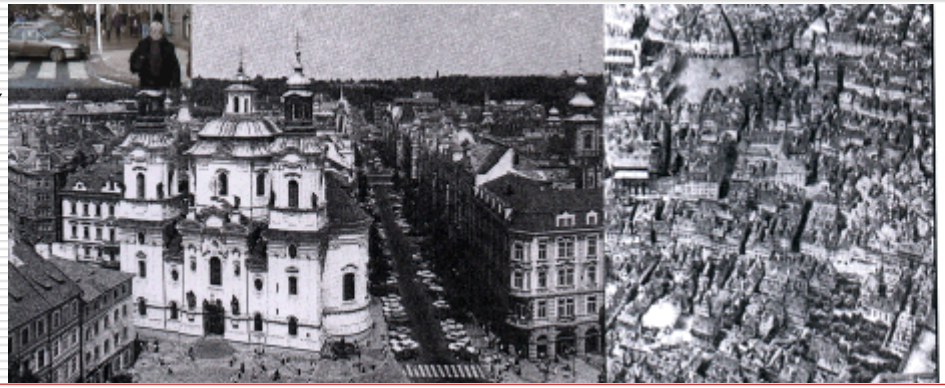
Proměny Prahy

Pražská asanace



Asanace začala 1895

Rozsah asanovaného území byl schválen ve výměře 365 476 m2 z toho Josefov 92 984 m2 a staré město 272 984 m2.



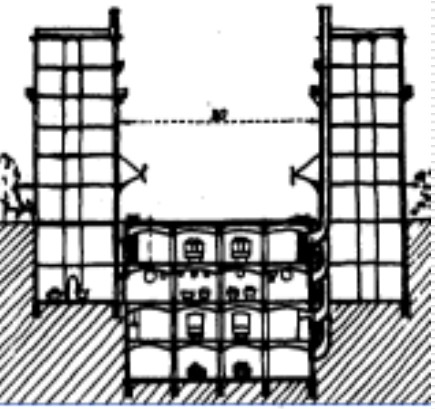
Návrh na rozšíření Královského zemského města Brna – L. FÖSTER 1860

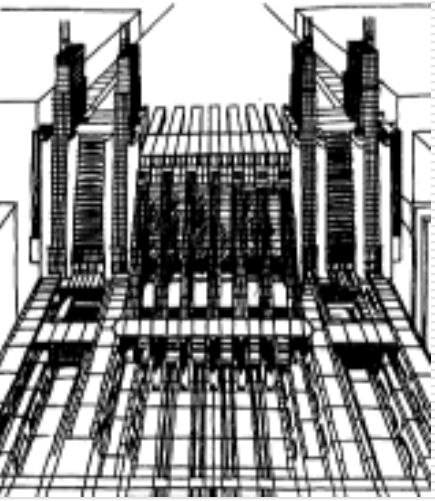
Brno Náměstí Svobody 1854

Proměny veřejných prostorů na přelomu historického a mod. období

- Zánik některých starých Vp
- Rozšiřování stávajících uličních profilů, průrazy
- Přednádražní prostory apod.
- Proměny a úprava prostů náměstí a ulic

Počátek 20. století – veřejné prostory

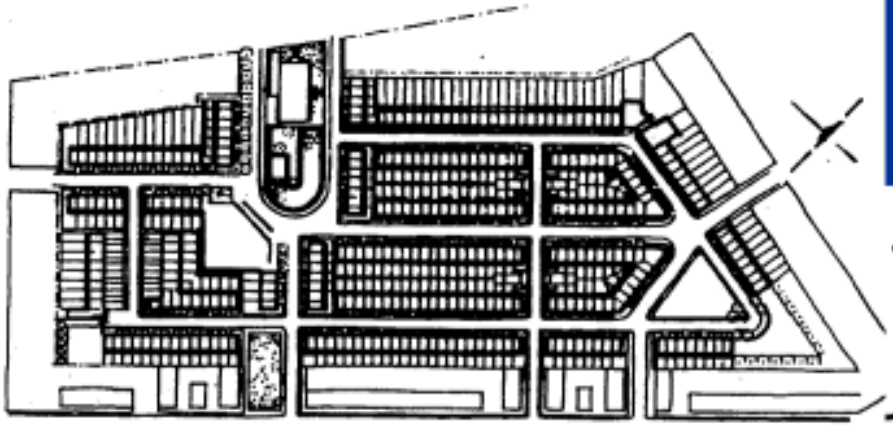




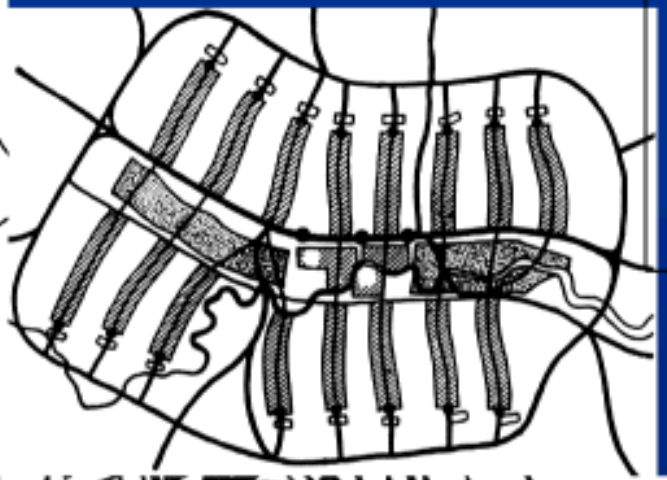
- Pokračující urbanizace
- Další růst velkých měst
- Postupný rozvoj silniční dopravy
- Zvyšování mobility obyvatel
- Vznikání aglomeračních vazeb velkých měst

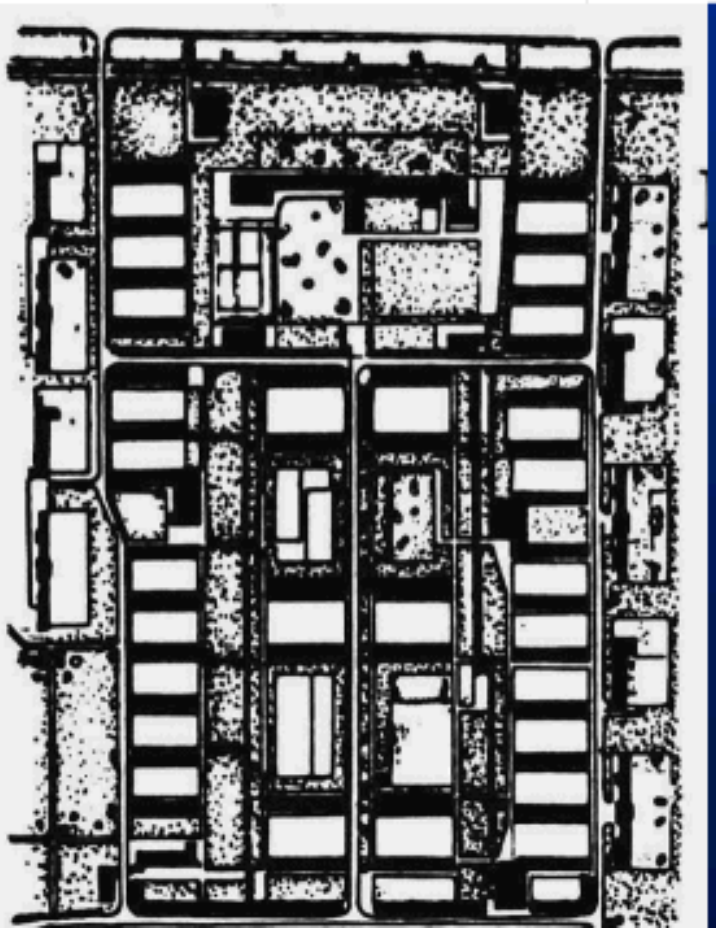
Nové požadavky funkcionalismu,
které ovlivnili názory na koncepci, tvorbu a funkci veřejných prostorů

- Kritika blokové zástavby zahušťované z hlediska maximálního stavebního využití
- Požadavek propojení bydlení se zeleni
- Hledání impulsů pro nové řešení struktury města
- **Jednoznačně se prosazují volné formy zástavby jako reakce na nevhodné hygienické podmínky většiny blokové zástavby z přelomu století a počátku 20. století**



Rotterdam, obytná skupina Kiefhoek, J.J.P.Oud 1925-29





Athénská charta CIAM 1933

- Čl.77

  Základními klíčí urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace (v době volna), doprava .

- Čl.78

  Plány určí strukturu každého ze sektorů, náležejících těmto čtyřem základním funkcím, a jejich polohu ve městě.

- Čl. 79

  Koloběh denních funkcí – bydlení, práce a rekreace – bude urbanismem řízen k docílení největší možné úspory času, přičemž bydlení bude těžištěm urbanistického zájmu a východiskem všech opatření.

Athénská charta CIAM 1933

- Čl.8

  Příchod strojového věku vyvolal obrovské zmatky v chování lidí, v jejich osídlení na Zemi, v jejich podnikání – nespoutané proudění do měst ve prospěch mechanické rychlosti, brutální a všeobecný vývoj, který historie předtím neznala, chaos pronikajících do měst. …

- Čl.70

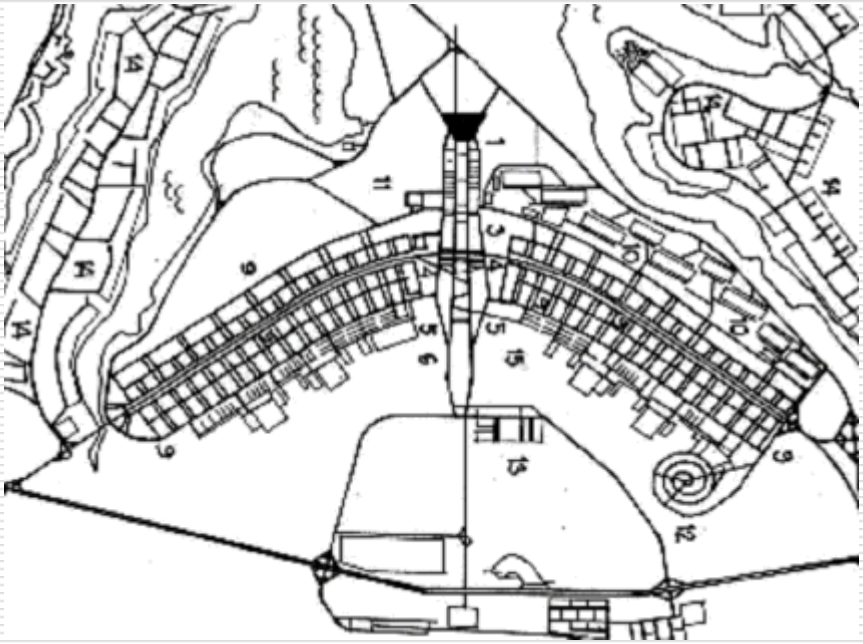
  Používání minulých stavebních slohů – pod estetickými záminkami – při výstavbě nových budov v historickém prostředí má zhoubné následky. Tento postup se nesmí trpět za žádných okolností a v jakékoliv formě, tím spíše nesmí být obnovován.

Jaké jsou veřejné prostory dnes?

… a jejich dnešní deformace…

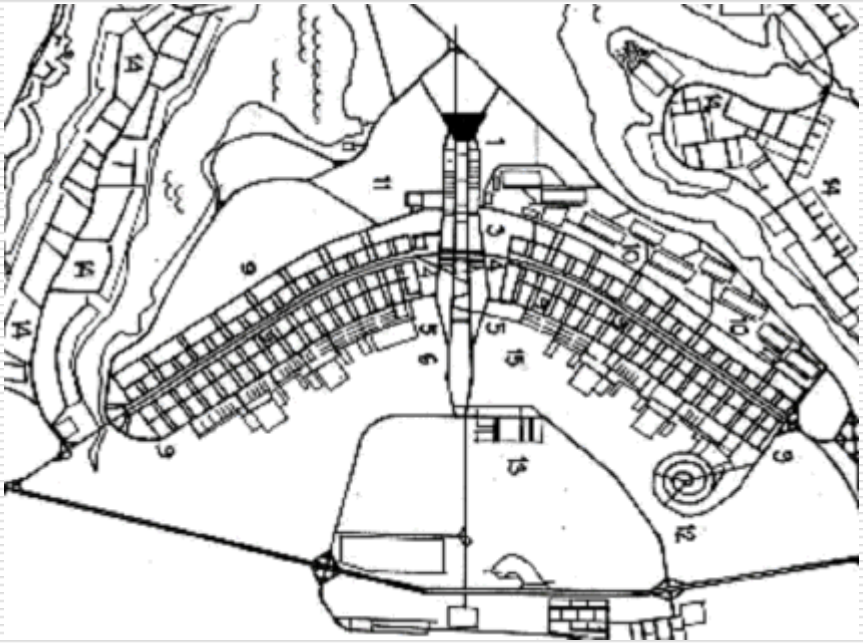
Proměny veřejných prostorů ve 20. století

- Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
- Nárůstající neobyvatelnost VP



Proměny veřejných prostorů ve 20. století

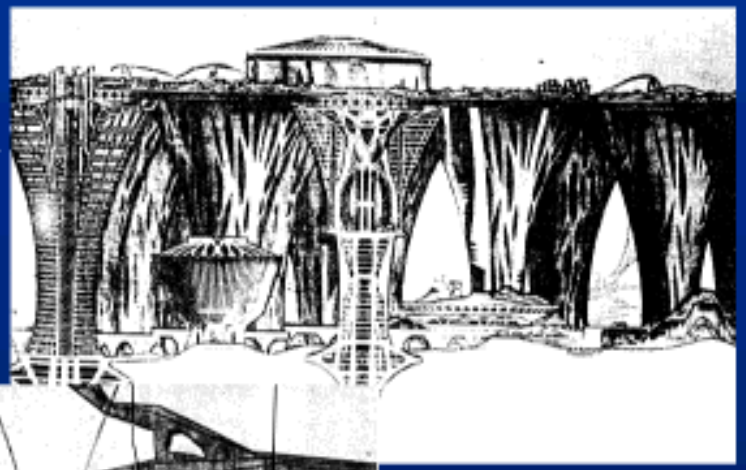
•Postupná přeměna VP na dopravní komunikace a parkoviště, zmenšování prostoru pro pěší a pobyt
•Nárůstající neobyvatelnost VP

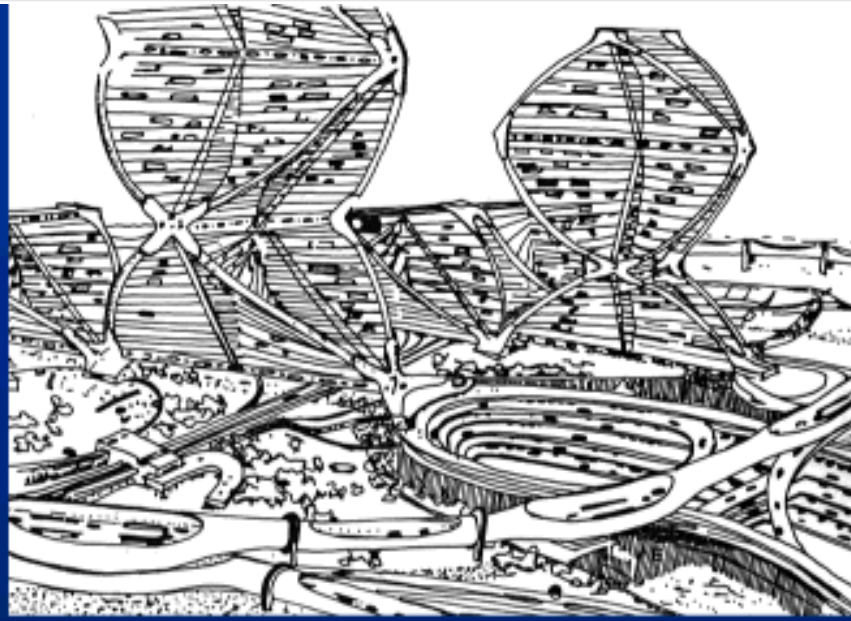


Futuristické projekty

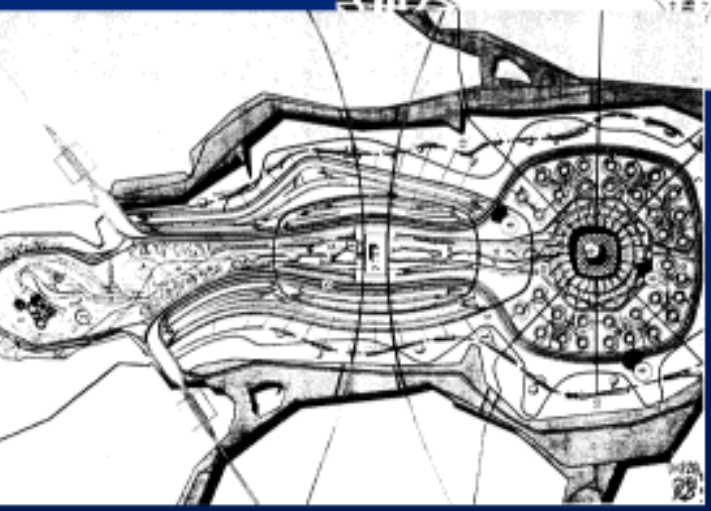
ŠEDESÁTÝCH LET

Paolo Soreli
Mesa City
1960





Kurovava,
Tokio Makrostruktura



Kráčející hlavní město světa
skupina ARCHIGRAM, 1964

Socialistický realismus u nás

Ostrava-Poruba, padesátá léta

Nové město Havířov, padesátá léta

Dědictví socialismu

Doprava, mobilita a pěší provoz

AUTOMOBILIZACE VE MĚSTĚ BRNĚ

rok	*počet vozidel v tisících ( )**	*nárůst [%]*	*počet vozidel/1000 obyvatel ( )**
1989	119 (85)	100	305 (224)
1990	124 (90)	104	316 (230)
1991	124 (92)	104	320 (237)
1992	132 (99)	111	339 (253)
1993	140 (106)	118	360 (271)
1994	147 (111)	124	377 (290)
1995	154 (117)	130	396 (308)
1996	171 (132)	144	441 (356)
1997	183 (143)	154	457 (367)
1998	192 (150)	161	498 (389)
1999	195 (155)	164	506 (403)
2000	196 (155)	165	513 (407)

* hodnoty v závorce platí pro osobní automobily

Mobilita a dosažitelnost

- Mobilita je determinována dosažitelností a kvalitou technologií a insfrastruktury, neboli schopností překonat určitou vzdálenost efektivně a rychle.
- Různorodost v nabídce mobility je klíčem k trvale udržitelné dopravé ve městech.

Doprava komplexní systém

- V dopravním a územním plánování by neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené převážně na automobilové dopravě, ale zejména na **lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy.**
- Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. **Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňuje pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.**

Přínos pěší dopravy pro udržitelnost města

- Omezení suburbanizace
- Zmenšení podílu motorové dopravy
- Snížení rizika prostorové segregace

Problémy chodců narůstají

- Auta vytlačují chodce z chodníků a náměstí.
- Ruší se přechody na tradičních pěších trasách.
- Nové bariéry nutí chodce k dlouhým oklikám.
- Tradiční procházkové cesty využívá stále více cyklistů a bruslařů, kteří nemají vlastní trasy.
- Chybí základní vybavení – označení, lavičky a přístřeší, vyhlídky zarůstají vysokou zelení.
- Chybí mapky s informacemi o průchodnosti města, o tématických trasách i obtížnosti jednotlivých úseků pro vozíčkaře a další specifické skupiny.

Auta

RESTAURANT
SMĚR NÁKUPU
navštivte naše ob
MOJMÍROVO

GLOBUS
HYPERMARKET
& BAUMARKT
OMV
OMV
VIVA
9,90

Vedlejší efekty omezení pohybu pěších ve městě

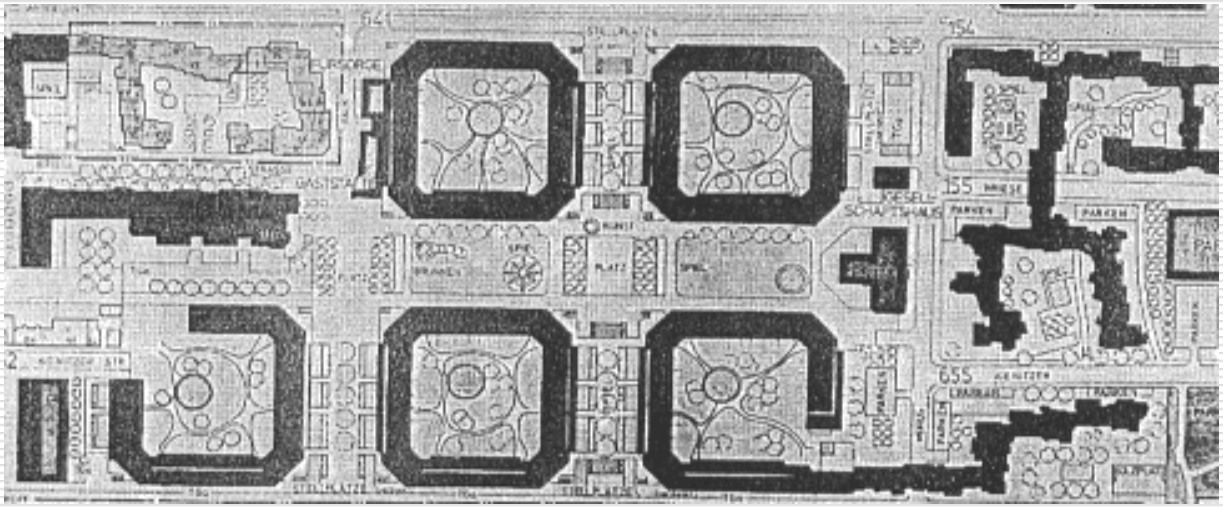
- Negativně ovlivňuje zdraví populace (méně pohybu – svalové dysfunkce, kloubní potíže, obezita, stres, úrazy…)
- Roste automobilová doprava směřující i za krátkodobou rekreací mimo město
- Klesá obyvatelnost a atraktivita města

Komfort pro chodce – současný světový trend

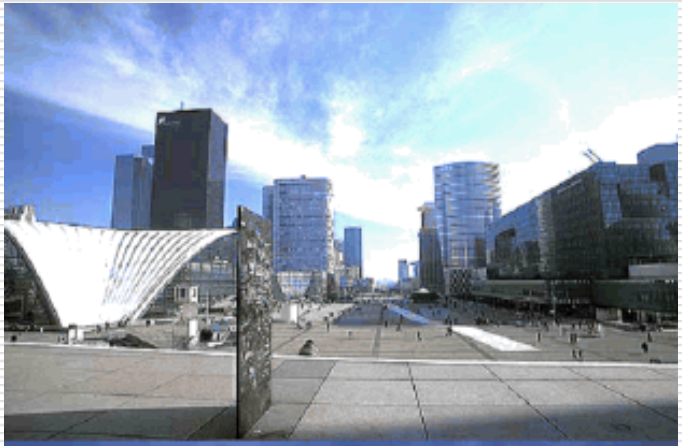
- Roste podpora plánování, budování a propagace systému různých druhů pěších tras ve městech i celých regionech.
- Pěší trasy – nejefektivnější sportoviště. Nejlevnější zařízení pro největší počet aktivně se pohybujících lidí!

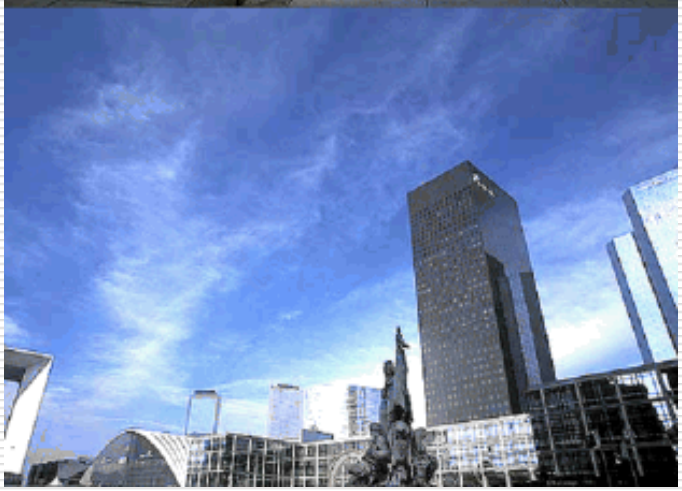
Jaké by mohly být?

Přestavba Berlín Kolberg, 1963



La Defense





Kirchsteigeefeld

Postdam, D 1991-1997
Masterplan, selected buildings

Urban develop-ment projekt in Postdam is one of the largest housing construction schemes indretaken in former East Germany since the German reunification in 1990. the small town is composed of handsome quaters with own squares, and a central market square with a church. Shops and offices. Schools, sports facilities and cultural ameneties complete the Kirchsteigfeld as a young and vital new part of Postdam.

Parade

Bergen op zoom, NL 2001-2005
Development Plan

The development of „Parade“-project involves the redevelopment of the southeastern corner of the city centre, linking the main shopping streets. The plan also includes a housing project with around 67 town houses and apartments which is large by local standarts. A tight schedele is based on the start of construction work (demolition, site clearance) in the spring of 2001, rith completion of the projects from 2005.

Příklady ze západní Evropy

Utrecht

Beaune

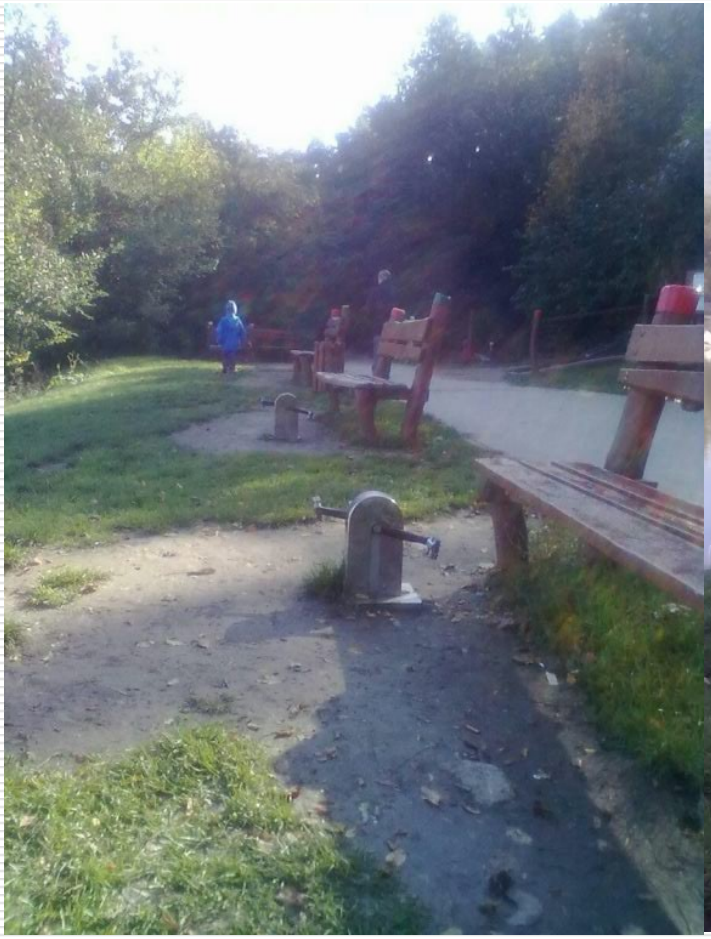
Příklady ze západní Evropy

Kodaň

Příklad úspěšného veřejného prostoru…

a neúspěšný veřejný prostor…

Příklad úspěšného veřejného prostoru…



Členění a typologie veřejných prostorů

Základní dělení veřejných prostorů

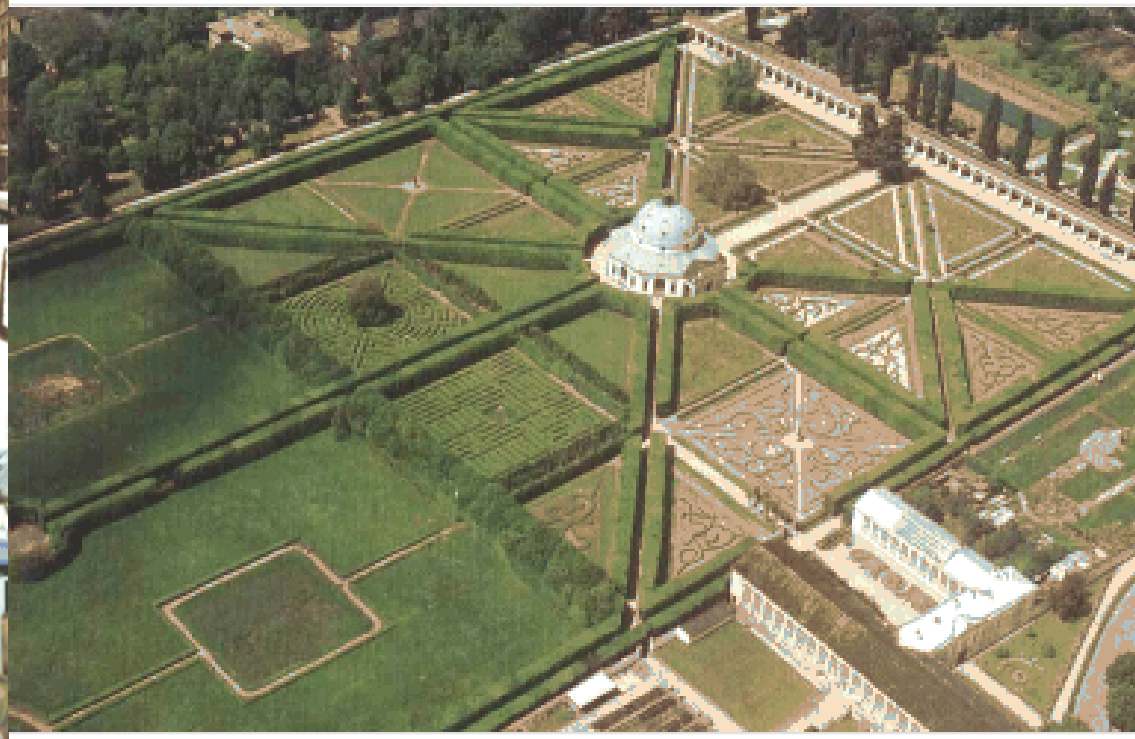
Ulice

Náměstí

Základní dělení veřejných prostorů

Ostatní

Podskupiny



Městská zahrada

Podle funkce

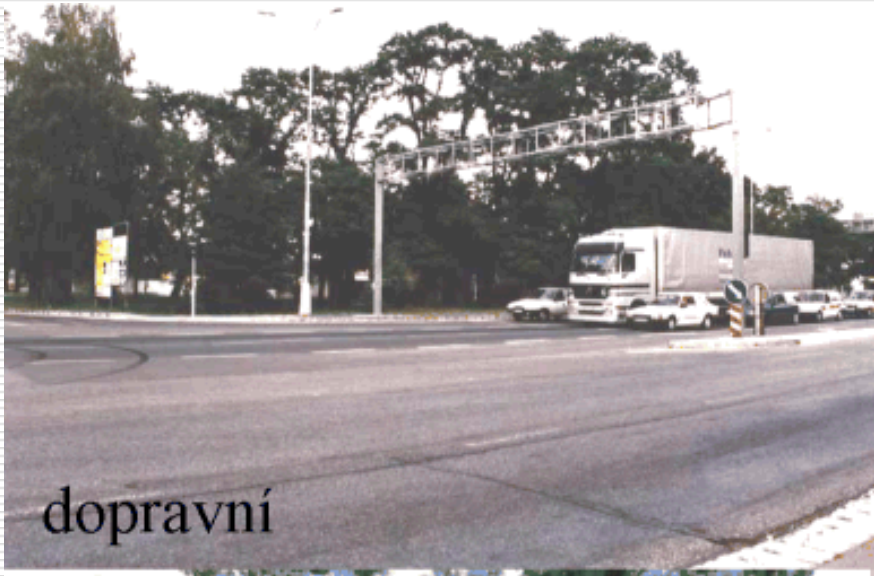
společenské

Obchodní

Rekreační

Podle funkce

Shromažďovací



Obytný

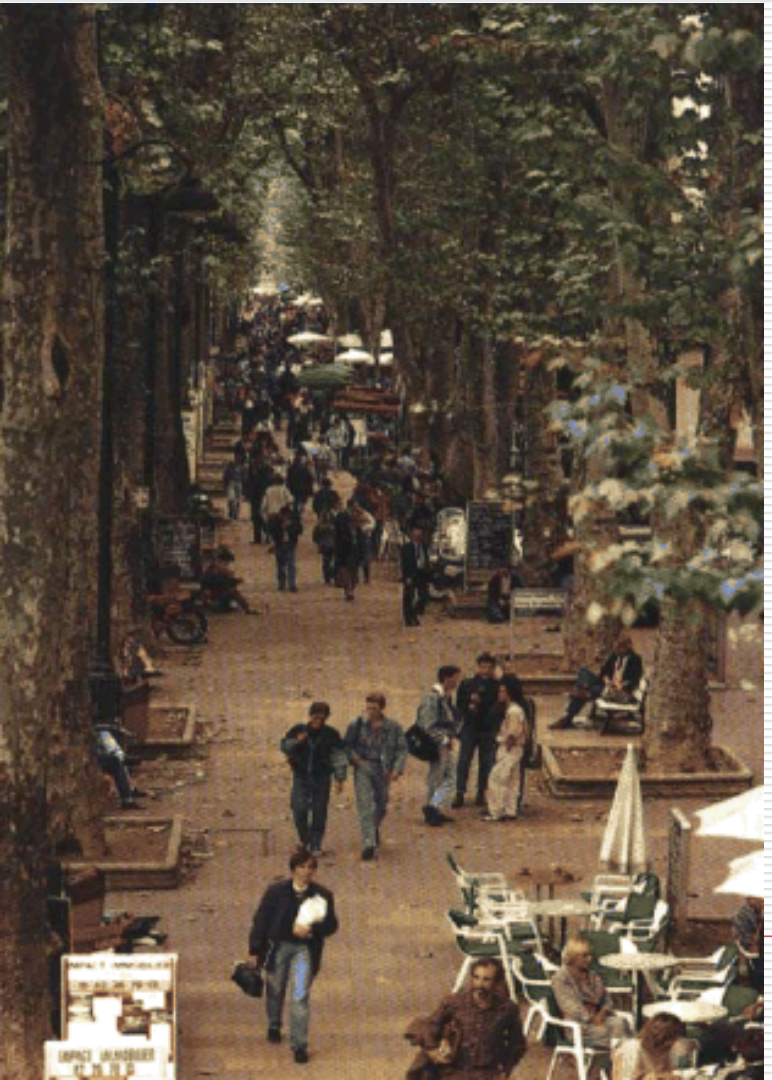
Podle polohy k terénu

Na terénu

Pod terénem

Nad terénem

Podle zastřešení



Volné

Kryté

Požadavky na dobrý veřejný prostor

Charakter prvních porevolučních realizací

+ Důraz na kvalitní výtvarné řešení

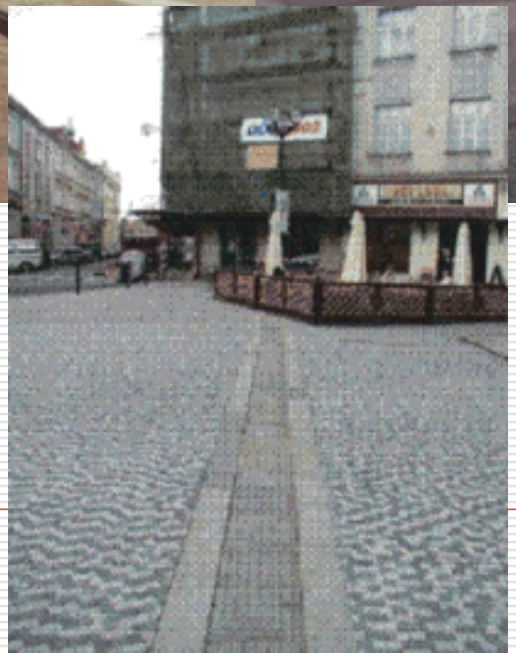
  Důraz na kvalitní materiály

  Důraz na dobré designové zpracování

- Nízká demokratičnost procesu

  Nevelký vliv specifičnosti místního života

Požadavky na dobrý VP



1. Dobrá dostupnost

Požadavky na dobrý VP

2. Přehlednost

Požadavky na dobrý VP

3. Lidské měřítko

Požadavky na dobrý VP

4. Vybavení pro aktivity

Požadavky na dobrý VP

5. Vytvoření příjemného klimatu

Příklady urbanizace

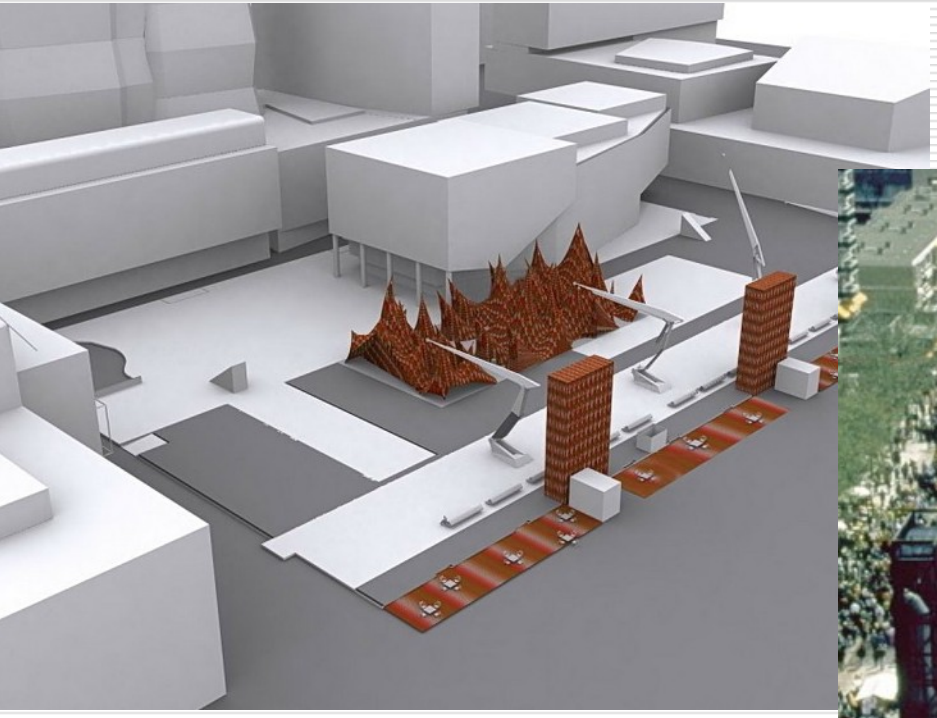
Město v plamenech / Město v rozkvětu

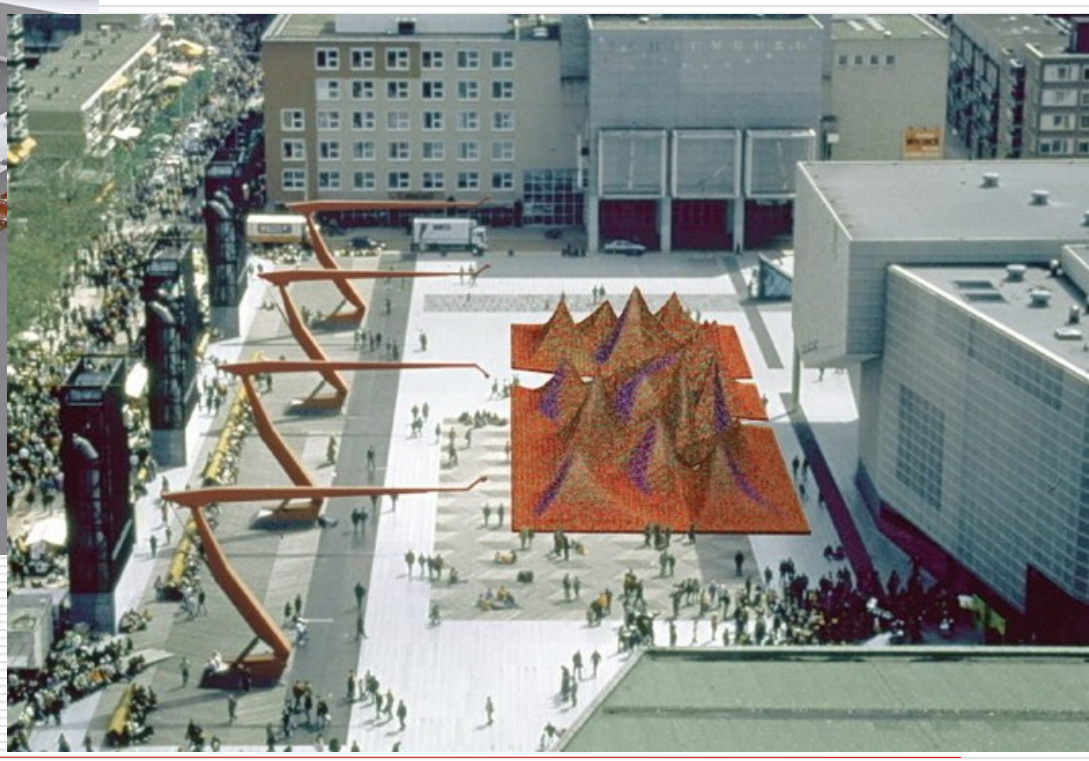
Autor: West 8 | Adriaan Geuze

Adresa: Schouwburgplein, Rotterdam, Holandsko

Realizace: 2007

Město v plamenech / Město v rozkvětu





Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Město v plamenech / Město v rozkvětu

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

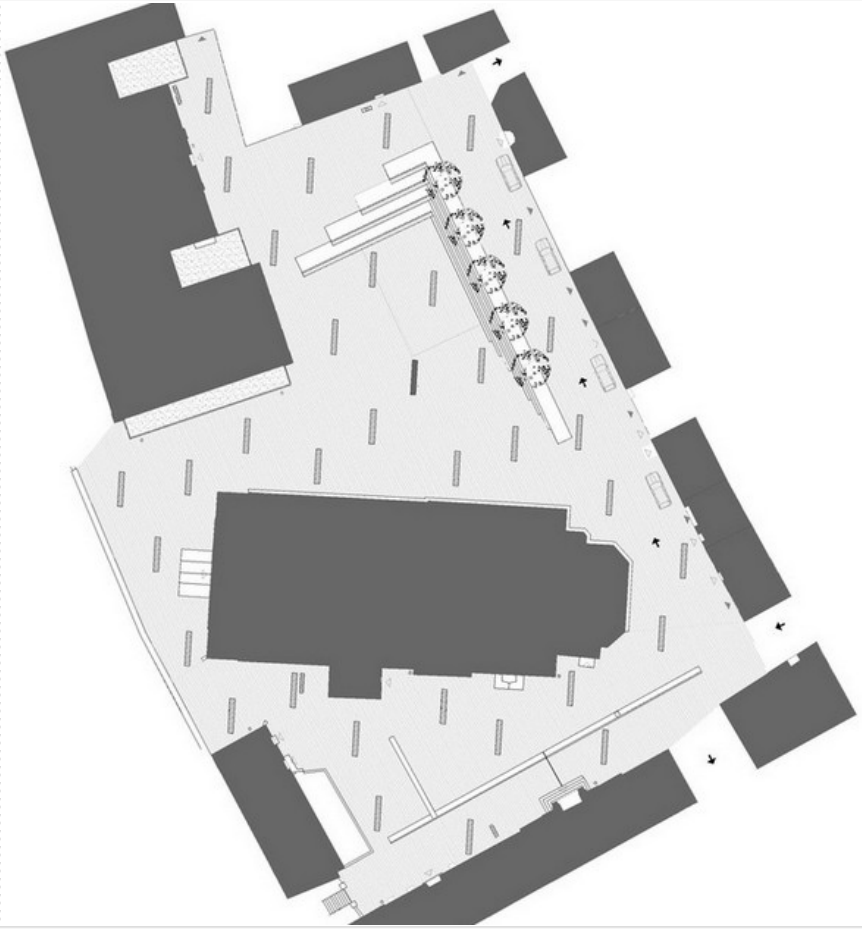
Autor: Chmelař architekti, CUBOID ARCHITEKTI s.r.o. | David Chmelař, Milan Vít

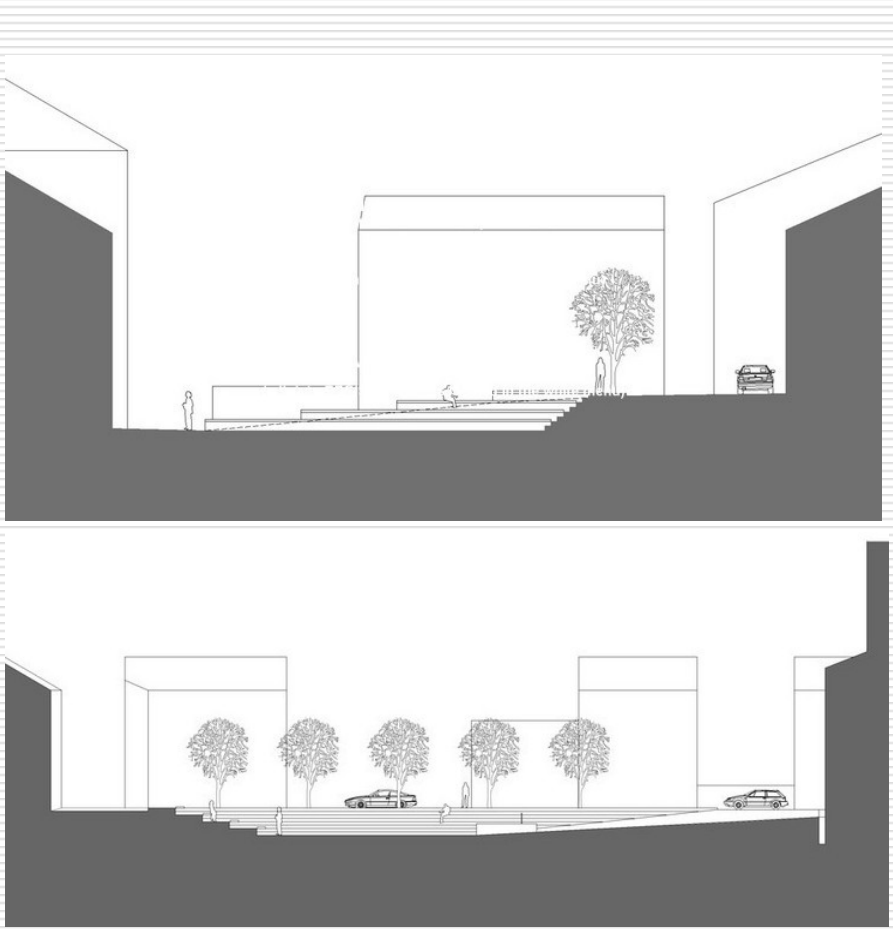
Adresa: Kostelní náměstí, Broumov, Česká republika

Investor: Město Broumov

Realizace: 2005-07

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově





Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Kostelního náměstí v Broumově

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

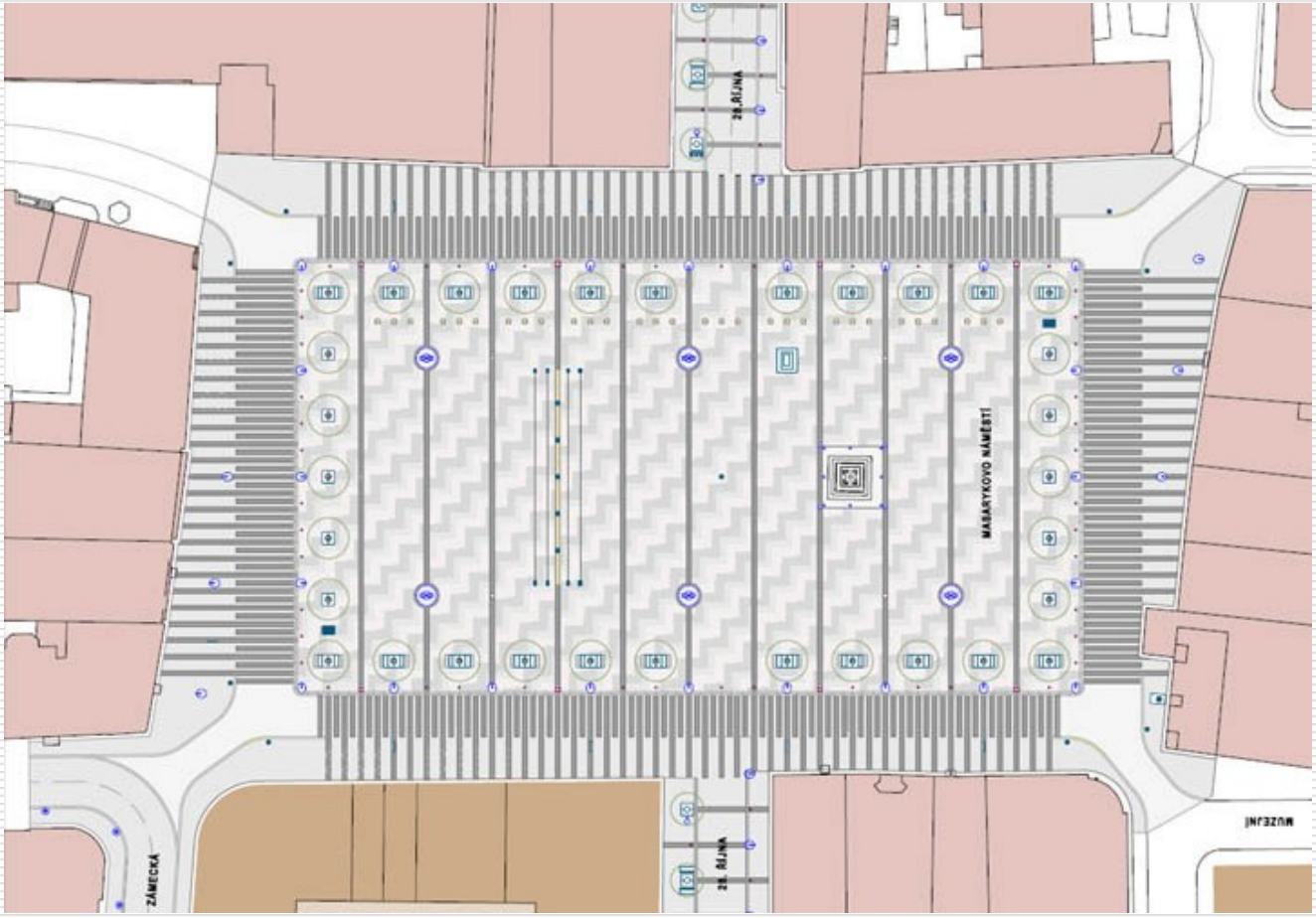
Autor: RAW | Tomáš Rusín, Ivan Wahla, Petr Mutina

Adresa: Masarykovo náměstí, Ostrava, Česká republika

Investor: Magistrát města Ostravy

Realizace: 2006-07

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě



Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

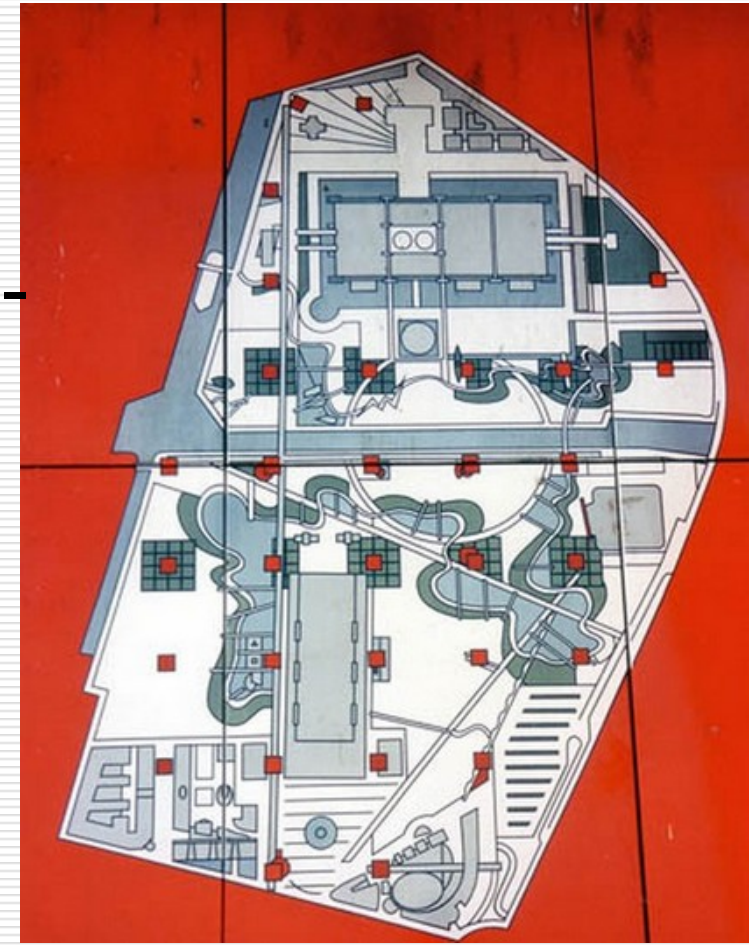
Rekonstrukce Masarykova náměstí v Ostravě

Parc de la Villette

Autor: Bernard Tschumi

Adresa: 30, avenue Corentin-Cariou, Paříž, Francie

Realizace: 1987-98



Parc de la Villette

Parc de la Villette

Parc de la Villette

Parc de la Villette

Od teorie k praxi – příklad intervence ve veřejném prostoru

URBAN WORKSHOP – VALMEZ 2011

„REVITALIZACE NÁMĚSTÍ“

Revitalizace historického centra města s důrazem na centrální prostor náměstí

Valašské Meziříčí je středně velká městská aglomerace na severní Moravě, jejíž historicky rostlá struktura je nenávratně poznamenaná nekoncepčními dopravními zásahy a s nimi spojenou plošnou demolicí jejich jednotlivých částí, včetně výstavby socialistických sídlišť.

V moří infastruktury a panelových domů s amorfní strukturou veřejných prostor (open space) jako ostrov zůstává torzo historického centra se sítí navazujících ulic (rue coridor) s jasně definovanou konturou veřejných prostor, které však volají po své prostorové i materiálové redefinici v souladu s historický i místním kontextem.

Cílem setkání studentů FA VUT BRNO a SPŠS Val. Meziříčí na dané téma bude jak tématizace historických a kulturních kvalit dané lokality, tak i zamyšlení se nad jejich současnou prostorovou kvalitou, nad potřebou a přípustnou mírou dopravní obslužnosti centra města , včetně řešení dopravy v klidu, výběru a návrhu prostorotvorné zeleně, mobiliáře a osvětlení s dopadem na detail i materiálové řešení povrchů veřejných prostor.

Tento výstup workshopu má sloužit jako jeden z odborných podkladů pro následnou definici zadání revitalizace centra města i jako nástroj diskuze s širokou veřejností.

Místo: Valašské Meziříčí
Termín: 02.10.2011 – 06.10.2011
Pořadatel: Město Valašské Meziříčí
TREF-A, Ing. arch. Zdeněk Trefil
Konzultace: Ing. arch. Kateřina Netopilová
TREF-A, Ing. arch. Zdeněk Trefil

Studenti:

Marta Bímová
Eva Dvořáková
Veronika Havlátová
Barbora Hladišová
Iveta Kolláriková
Alena Maňáková
Lucie Petrušková
Marie Veselá
Eva Veřtátová
Jana Zouharová

Kristýna Hrochová
Jan Krupička
Tereza Vaňurová

URBAN WORKSHOP - VALMEZ 2011

MAPA SPRÁVNÍHO USPOŘÁDÁNÍ ČESKÉ REPUBLIKY (k 31.12. 2009), KRAJE

ČASOVÁ RELACE K SOUSEDNÍM STÁTŮM

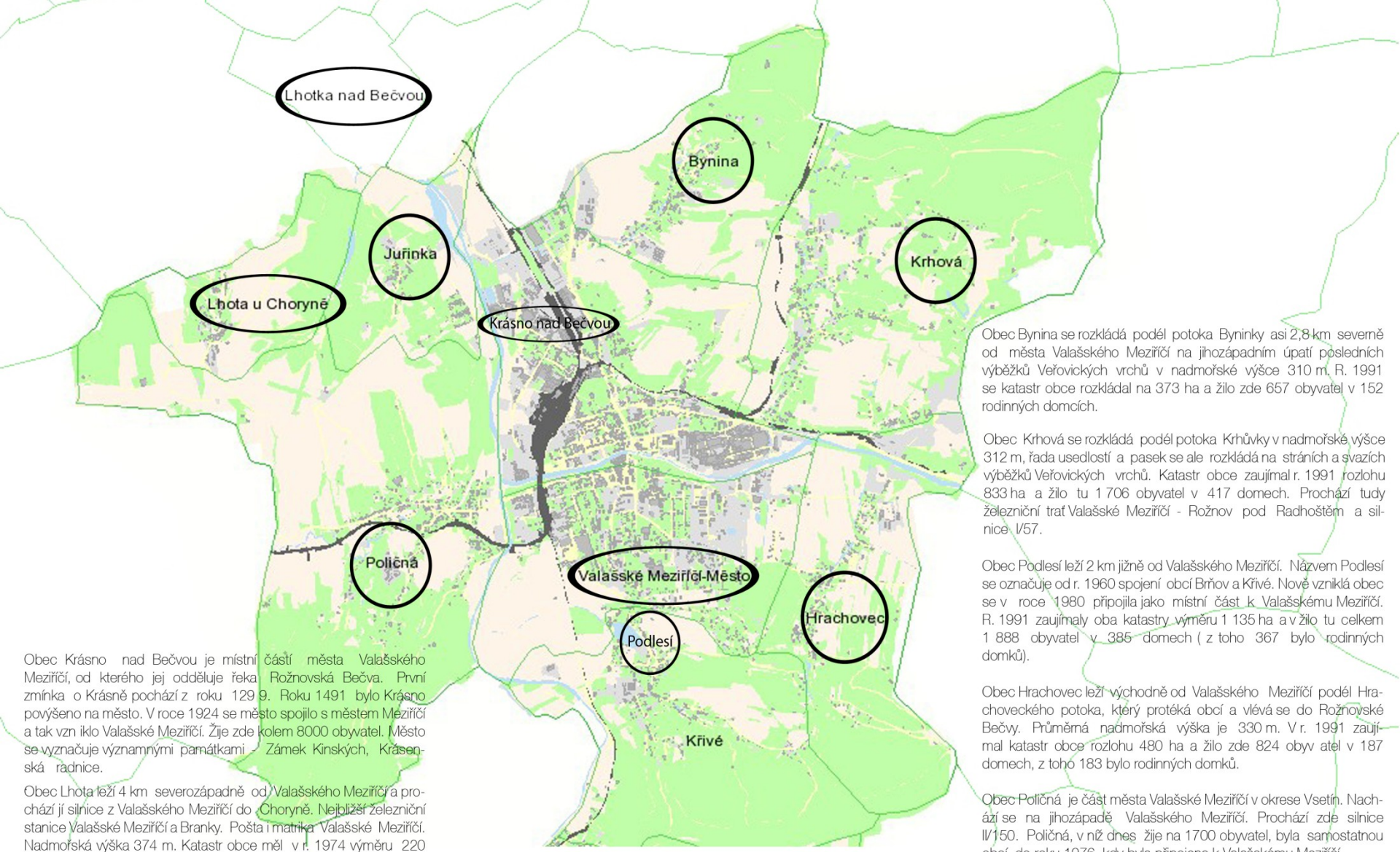
MAPA SPRÁVNÍHO USPOŘÁDÁNÍ ČESKÉ REPUBLIKY (k 31.12. 2009), ZLÍNSKÝ KRAJ

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

Valašské Meziříčí (německy Wallachisch Meseritsch) je město ve Zlínském kraji, 15 km severně od Vsetína na soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy. V roce 2011 zde žilo 27 345 obyvatel.

Svou polohou představuje vstupní bránu Moravskoslezských Beskyd a významný dopravní uzel. Někdy se Valašskému Meziříčí také říká Valašské Atény, nebo jen zkráceně Valmez.

ŠIRŠÍ VZTAHY



MÍSTNÍ ČÁSTI

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

Valašské Meziříčí se skládá z 8 místních částí - Bynina, Hrachovec, Juřinka, Krásno nad Bečvou, Krhová, Lhota, Podlesí a Poličná.
Počet katastrálních území města je 10 - Brňov, Bynina, Hrachovec, Juřinka, Krásno nad Bečvou, Krhová, Křivé, Lhota u Chropyně,
Poličná , Valašské Meziříčí (město).

Obec Bynina se rozkládá podél potoka Byninky asi 2,8 km severně od města Valašského Meziříčí na jihozápadním úpatí posledních výběžků Veřovických vrchů v nadmořské výšce 310 m. R. 1991 se katastr obce rozkládal na 373 ha a žilo zde 657 obyvatel v 152 rodinných domcích.

Obec Krhová se rozkládá podél potoka Krhůvky v nadmořské výšce 312 m, řada usedlostí a pasek se ale rozkládá na stráních a svazích výběžků Veřovických vrchů. Katastr obce zaujímal r. 1991 rozlohu 833 ha a žilo tu 1 706 obyvatel v 417 domech. Prochází tudy železniční trať Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm a silnice I/57.

Obec Podlesí leží 2 km jižně od Valašského Meziříčí. Názvem Podlesí se označuje od r. 1960 spojení obcí Brňov a Křivé. Nově vzniklá obec se v roce 1980 připojila jako místní část k Valašskému Meziříčí. R. 1991 zaujímaly oba katastry výměru 1 135 ha a v žilo tu celkem 1 888 obyvatel v 385 domech (z toho 367 bylo rodinných domků).

Obec Hrachovec leží východně od Valašského Meziříčí podél Hrachoveckého potoka, který protéká obcí a vlévá se do Rožnovské Bečvy. Průměrná nadmořská výška je 330 m. V r. 1991 zaujímal katastr obce rozlohu 480 ha a žilo zde 824 obyv atel v 187 domech, z toho 183 bylo rodinných domků.

Obec Poličná je část města Valašské Meziříčí v okrese Vsetín. Nachází se na jihozápadě Valašského Meziříčí. Prochází zde silnice II/150. Poličná, v níž dnes žije na 1700 obyvatel, byla samostatnou obcí do roku 1976, kdy byla připojena k Valašskému Meziříčí.

Obec Krásno nad Bečvou je místní částí města Valašského Meziříčí, od kterého jej odděluje řeka Rožnovská Bečva. První zmínka o Krásně pochází z roku 129 9. Roku 1491 bylo Krásno povýšeno na město. V roce 1924 se město spojilo s městem Meziříčí a tak vzn iklo Valašské Meziříčí. Žije zde kolem 8000 obyvatel. Město se vyznačuje významnými památkami - Zámek Kinských, Krásenská radnice.

Obec Lhota leží 4 km severozápadně od Valašského Meziříčí a prochází jí silnice z Valašského Meziříčí do Choryně. Nejbližší železniční stanice Valašské Meziříčí a Branky. Pošta i matrika Valašské Meziříčí. Nadmořská výška 374 m. Katastr obce měl v r. 1974 výměru 220 ha. Trvale zde žije 206 obyvatel. Lhota leží v katastrálním území Lhota u Choryně

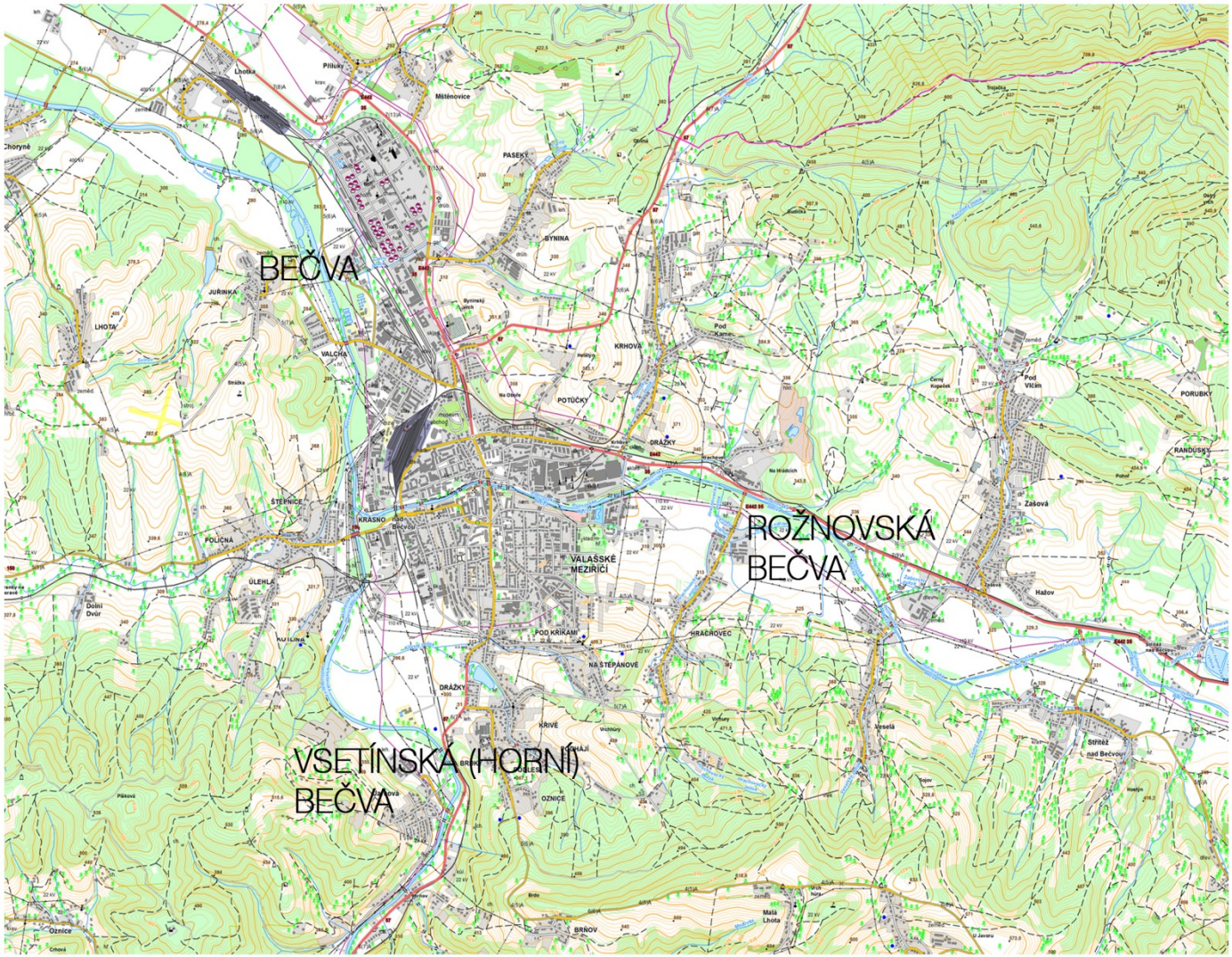
Obec Juřinka leží asi 4 km jihozápadně od Valašského Meziříčí na jednom z výběžků Kelečské pahorkatiny v nadmořské výšce 340 m. Potok Svinovec odděluje katastrální území Juřinky od Lhoty u Choryně, do Svinovce se vlévají další dva potoky, Humenec a Starý potok. Roku 1991 zaujímal katastr obce rozlohu 206 ha a žilo tu 420 obyvatel v 108 domech, z nich ž 10 6 b ylo rodinných domků.

1.geomorfologické zařazení oblasti
systém: Alpsko-himalájský
subsystém: Karpaty
provincie: Západní Karpaty
subprovincie: Západobeskydské podhůří
celek: Podbeskydská pahorkatina
okrsek: Valašskomeziříčská kotlina

2.informace o území
poloha: 49° 28' 16" s.š., 17° 58' 14" v.d.
kraj, okres: Zlínský, Vsetín
geografické vymezení: město leží při soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy, reliéf sledovaného území je díky geologické stavbě velmi rozmanitý a zároveň i členitý - na severovýchodě je město obklopeno rozsáhlými lesy, na jihu a západu je oblast středně zalesněná smrkovými porosty s bukem a jedlí
nadmořská výška se pohybuje kolme 294 m.n.m.
nejnižší bod města: 289 m.n.m.
rozloha správního území: 5 481 ha
(zahrnuje 9 městských částí a 10 katastrálních území)

3.podnebí
mírně teplá oblast
průměrná roční teplota: nad 8°C
maximální teploty: 36,2°C (29.8.1992)
minimální teploty: -26,6°C (7.1.1985)
(podle pamětníků bylo 11.2.1929 naměřeno -37,6°C
maximální sněhová pokrývka: 79 cm
během 3,5hod bouřky 26.6.1987 bylo napočítáno 1240 blesků

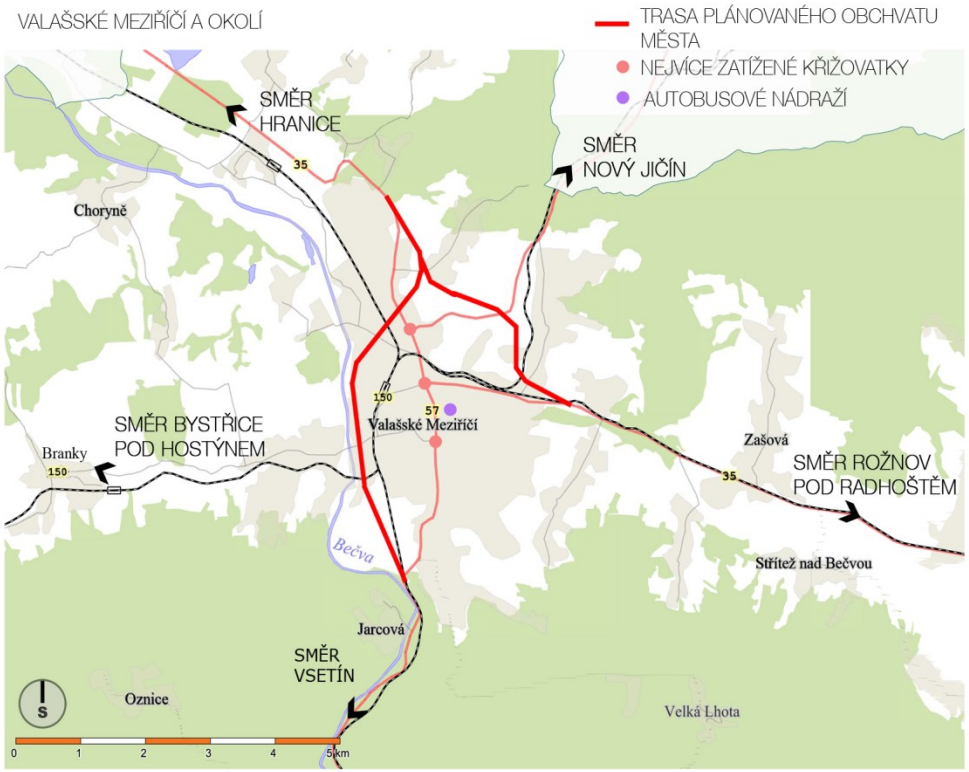
GEOGRAFIE VALAŠSKÉHO MEZIŘÍČÍ



1.hydrogeografické poměry
Rožnovská Bečva
-pramení na hoře Vysoká
-prudké, ale poměrně krátké přítoky
Vsetínská Bečva
-pramení na severozápadním svahu Javorníků
-teče jihozápadním směrem, pod Vsetínem se otáčí
k severu
-po soutoku pouze Bečva
-u Tovařova se vlévá jako levý přítok do Moravy

úmoří: Černé moře
povodí: Dunaj
významné vodní plochy: vodní nádrž Horní Bečva na Rožnovské Bečvě, Bystřička na Bystřici, Kachovka u Karolínky
rybníky v malém množství

2.pedogeografické poměry
zemědělské půdy: hnědozemě, ilimerizované půdy, oglejené půdy, hnědé půdy (kambi země) typické a kyselé; nivní půdy (slehlé = povodně)
z hlediska druhů: hlinitopísečné a písčitohlinité



SILNIČNÍ SÍŤ

Automobilová doprava nabývá na významu za 1. republiky, autobusová po 2. světové válce.

Valašské Meziříčí je v současnosti důležitou křižovatkou silniční dopravy Zlínského kraje. Územím města jsou vedeny hlavní silniční tahy propojující Střední Moravu se Slovenskem a Moravskoslezským krajem.

1927 - jel A. Suchmel s otevřeným autobusem na fotbalový zápas do Přerova, měl první autobusovou dopravu pro okolí města, až do Kelče

1970 - dáno do provozu autobusové nádraží na Zašovské ulici

Základem silniční sítě jsou tyto komunikace:

- silnice I/35 Lipník nad Bečvou – Hranice - Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Horní Bečva – státní hranice/SR,
- silnice I/57 Opava - Hradec nad Moravicí - Nový Jičín - Valašské Meziříčí– Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – státní hranice/SR.

Základní síť v území doplňuje následující silnice II. třídy:

- II/150 Valašské Meziříčí – Branky – Police – Kunovice – Bystřice pod Hostýnem – Přerov

V roce 2008 bylo provedeno sčítání dopravní zátěže ve městě.

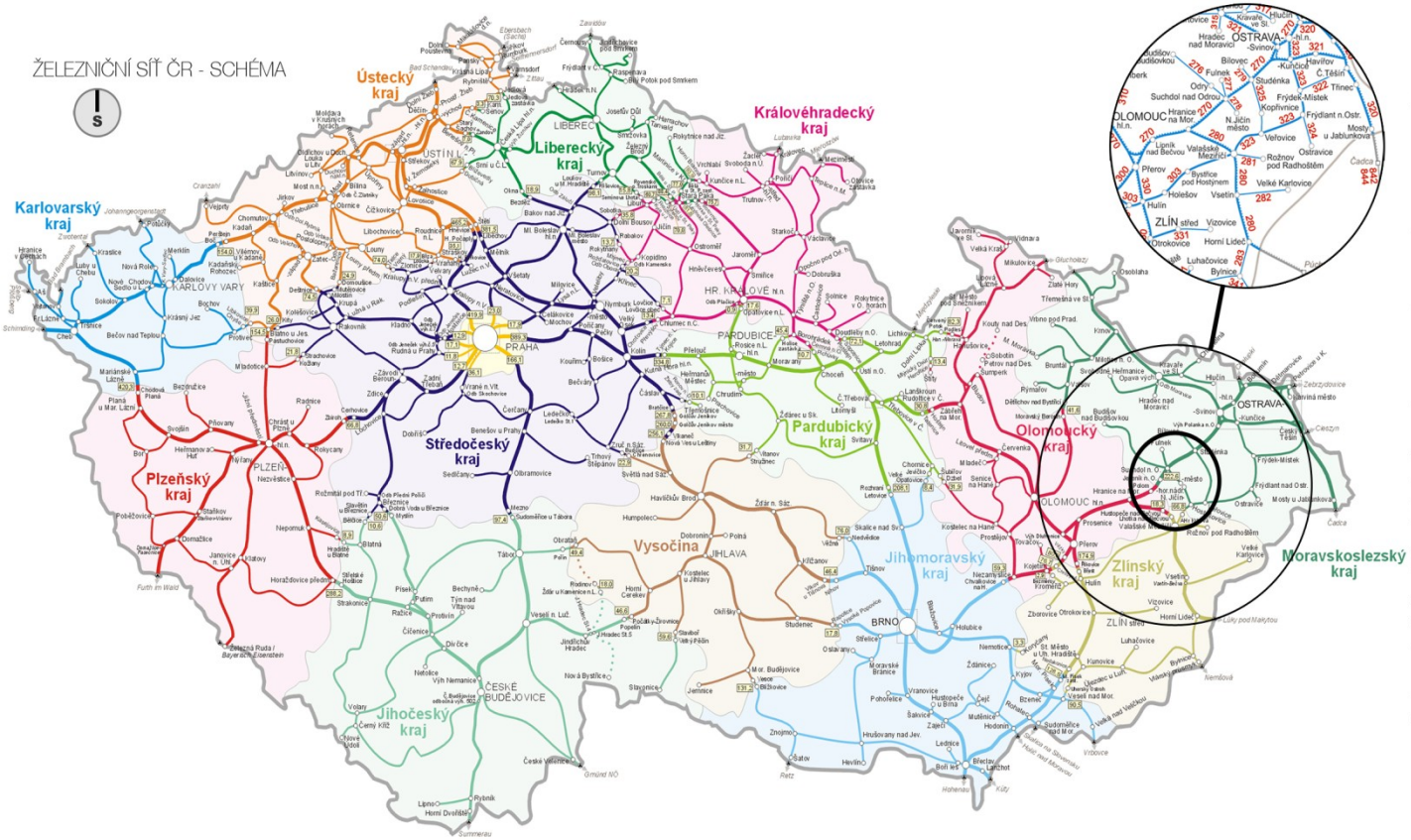
Nejvíce zatíženou komunikací na vjezdu do města je silnice I/35, a to jak ve směru od Hranic, tak i ve směru od Rožnova pod Radhoštem – řádově 15 000 voz./24 hod. Další významný vjezd do města je po silnici I/57 ve směru od Vsetína – cca 13 000 vozidel.

Dopravní zatížení všech stávajících komunikací vedených územím města se neustále zvyšuje. Průjezd městem ve směru od Hranic do Vsetína tak může trvat i více než hodinu, přičemž za normálních okolností trvá cca 15 minut.

Cílem je proto vybudování obchvatu města jako součásti komunikace I/57 Valašské Meziříčí- Vsetín a dále komunikace I/35 Valašské Meziříčí- Palačov.

SILNIČNÍ DOPRAVA

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ČR - SCHÉMA



ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Město Valašské Meziříčí je od 80. let 19. století důležitým železničním uzlem Zlínského kraje.

1884 - 1. listopadu zahájena doprava na trati Hranice na Moravě - Krásno nad Bečvou (hlavní nádraží bylo ve Valašském Meziříčí)
1937 - zahájena stavba nové nádražní budovy a dokončena v listopadu 1939,
15. listopadu změněn název stanice Krásno nad Bečvou na Valašské Meziříčí
1960 - přijel do VM první vlak tažený elektrickou lokomotivou

Valašským Meziříčím procházejí následující tratě:
Trať č. 280 Valašské Meziříčí - Hranice na Moravě
Trať č. 281 Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm
Trať č. 323 Valašské Meziříčí - Ostrava
Trať č. 303 Valašské Meziříčí - Kojetín

Počtem křižujících tratí je železniční uzel Valašské Meziříčí nejčetnější ve Zlínském kraji. Trať č. 280 je důležitou spojnicí se Slovenskem a má celorepublikový význam.

LETECKÁ DOPRAVA

Na území Valašského Meziříčí se nenachází žádné veřejné letiště pro vnitrostátní a mezinárodní přepravu. Ve Valašském Meziříčí je v katastru Poličné letiště s travnatým povrchem, kdysi využíváno pro menší letadla zemědělského družstva. Nyní objekty a plochy slouží pro sportovní účely.

V konceptu územního plánu je vymezena plocha pro vytvoření letiště krajského významu, která bude zpracována územní studií. Cílem ÚP je stabilizace heliportu v areálu nemocnice.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Mikroregionem Valašskomeziříčsko - Kelečsko prochází 12 značených cyklistických tras. Územím města Valašské Meziříčí přímo prochází následující cyklotrasy:

CYKLOTRASY

CYKLOTRASY

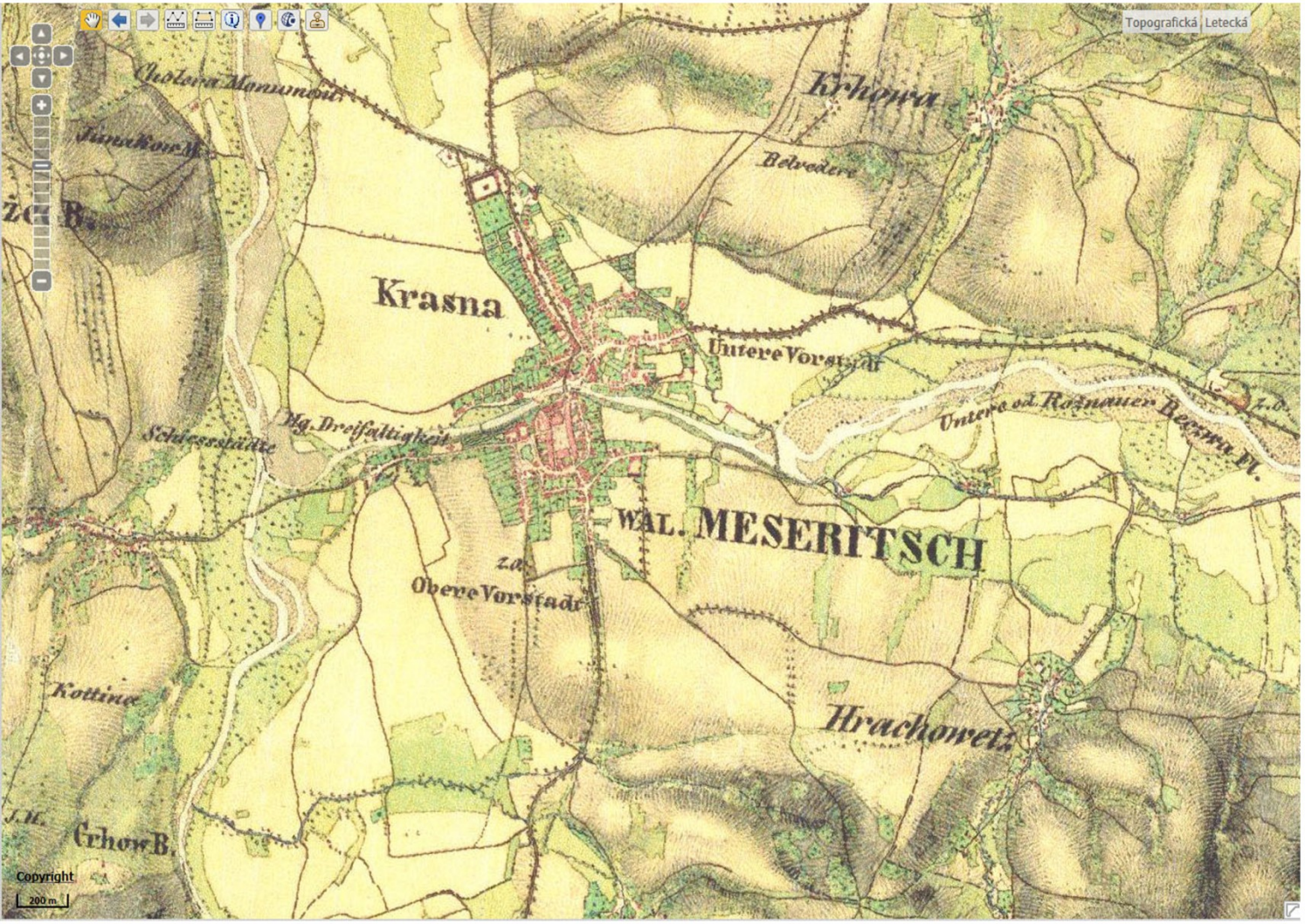
Silniční trasa č. 501, Tzv. Trasa Jihlava - Český Těšín; Vsetín - Jablůnka - Bystřička - Jarcová - Valašské Meziříčí -
Lhotka nad Bečvou - Lešná

Silniční trasa č. 6012; Valašské Meziříčí - Malá Lhota - Velká Lhota - Vidče - Rožnov pod Radhoštěm.

Silniční trasa č. 6218; Podlesí - Hrachovec - Valašské Meziříčí - Juřinka - Výstrkov

Silniční trasa č. 6216; Valašské Meziříčí - Poličná - Branky - Police - Podolí - Lázy

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



- Meziříčí vzniklo na levém břehu Rožnovské Bečvy. Na pravém břehu byla založena obec Krásno, roku 1491 povýšená na městečko.

- 1924 - spojení Meziříčí a Krásna v nynější Valašské Meziříčí, které se tak stalo největším městem na Valašsku.

- Od roku 1377 je nazýváno městem.

- Významnou šlechtou zde byli Žerotínové, kteří nad Bečvou vybudovali renesanční zámek, jenž je v současné době jednou z nejrozsáhlejších kulturních památek v okrese.

- V druhé polovině 16. století bylo obehnáno kamennými hradbami. Za třicetileté války bylo několikrát poničeno útoky obou stran tak, že některé domy na předměstí, ale i uvnitř hradeb, již nebyly nikdy obnoveny.
  Hradby byly rozbořeny v polovině 19. století.

- Od roku 1850 bylo Valašské Meziříčí sídlem okresního hejtmanství. Krásno bylo povýšeno na městečko v roce 1491.

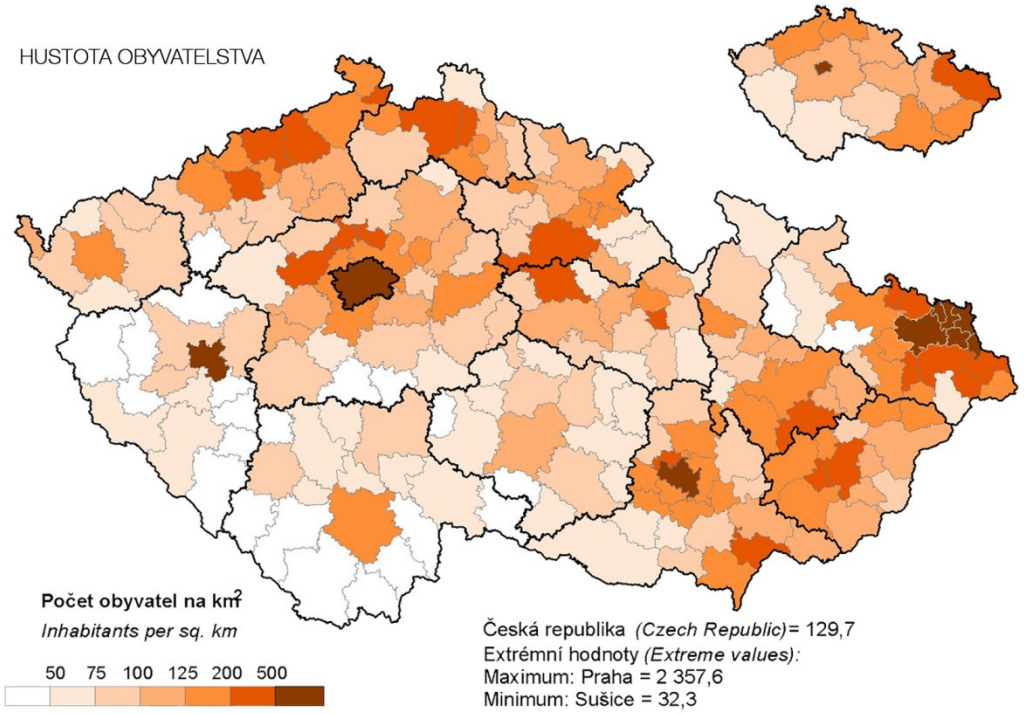
- Zatímco ve 2. pol. 19. století vznikaly v Krásně n. B. průmyslové podniky, sklárny, továrny na hospodářské stroje, výroba kůží, textilu, keramiky, klobouků atd., byly v Meziříčí zřizovány střední a průmyslové školy

- Jako sídlo prvních českých středních škol na severovýchodní Moravě, muzeí a řady spolků bylo nazýváno Valašskými Athénami. V r. 1908 založil Rudolf Schlattauer první gobelínovou školu u nás. Dnes se jmenuje Moravská gobelínová manufaktura.

- Náměstí s přilehlými ulicemi je od 10. září 1992 vyhlášeno městskou památkovou zónou

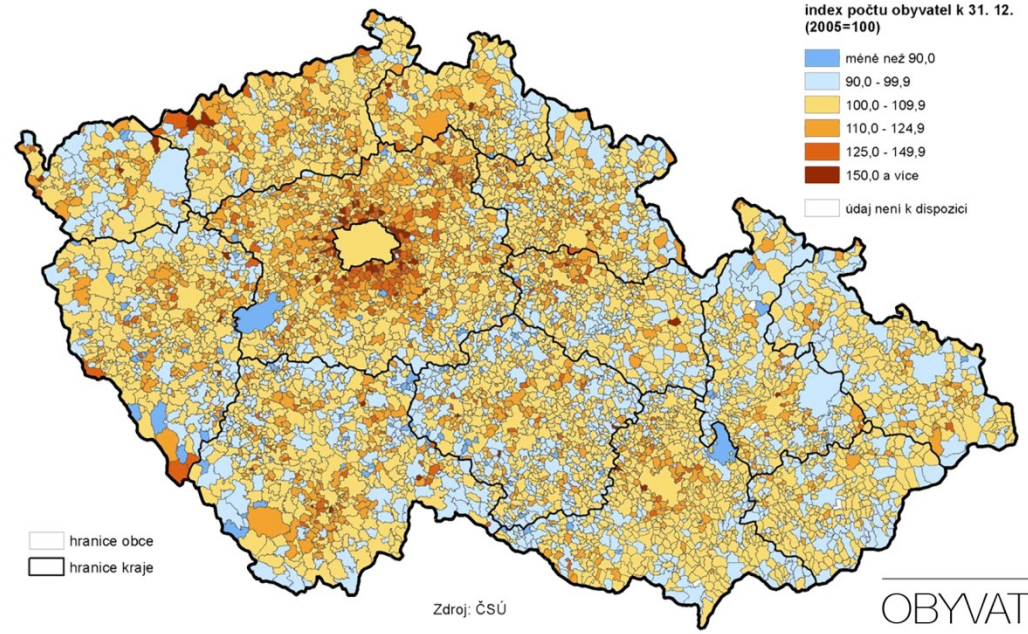
- Po roce 1945 se město stalo jedním z center chemického a sklářského průmyslu.
- Významné památky:
Zámek Žerotínů
Zámek Kinských
Kostel Nanebevzetí Panny Marie
Hvězdárna
Kostel Nejsvětější Trojice
Krásenská radnice
Meziříčská radnice
Dům u apoštolů
Secesní Zemský ústav pro výchovu hluchoněmých dětí
Barokní morový sloup se sochou Panny Marie
Památník osvobození na Helštýně

HUSTOTA OBYVATELSTVA



Česká republika *(Czech Republic)*= 129,7
Extrémní hodnoty *(Extreme values)*:
Maximum: Praha = 2 357,6
Minimum: Sušice = 32,3

ZMĚNA POČTU OBYVATEL V OBCÍCH MEZI ROKY 2005 A 2010

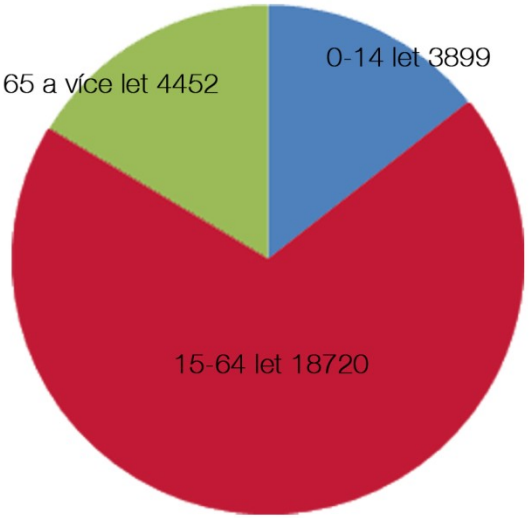


Zdroj: ČSÚ

VĚKOVÁ STRUKTURA

41. největší město v České republice
celkem 27 336 obyvatel /k 1.1.2011/, z toho: 13 316 mužů
14 020 žen
cizinci 330 /1,2%/ z toho 120 občané EU
přirozený přírůstek +12 /živě narození 275, zemřelí 263/
saldo migrace -117 /přistěhovalí 350, vystěhovalí 467/ > celkový úbytek 105

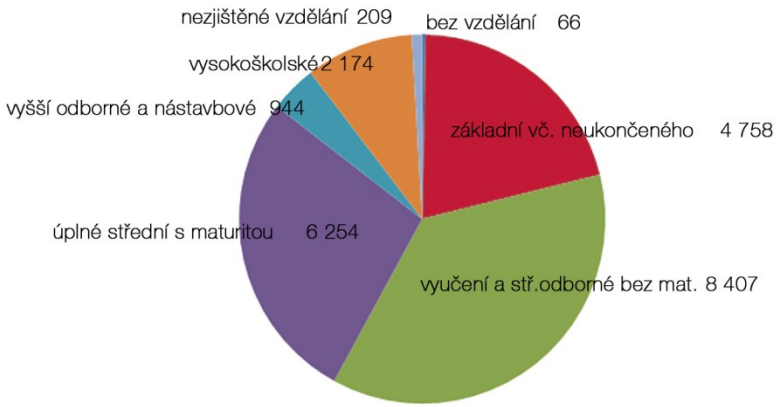
věková struktura



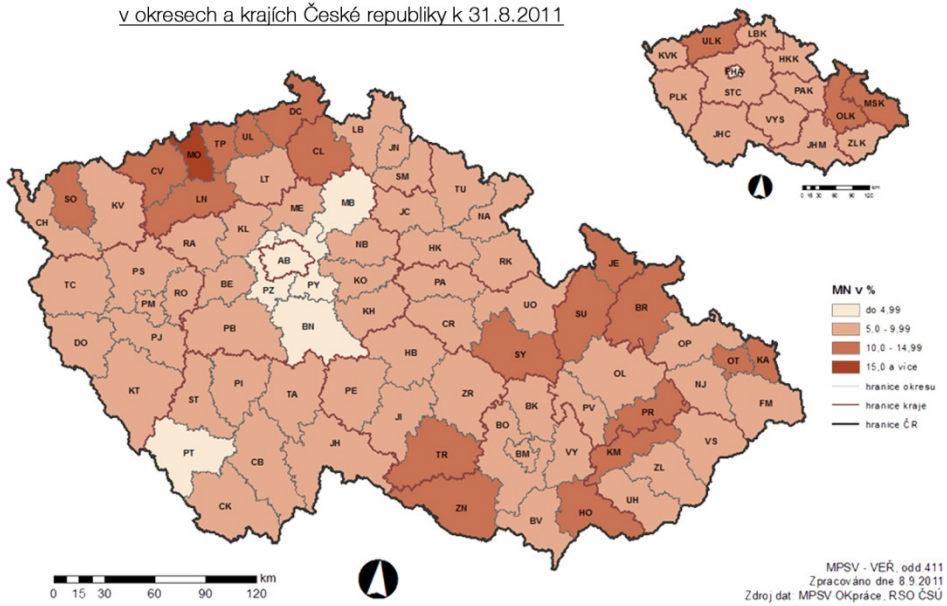
poměrně hustě osídlený region
do poloviny 80.let počet obyvatel narůstal, od té doby klesá
na vině je stěhování
věková struktura je poměrně vyrovnaná, věkový průměr je mírně nižší než celostátní
94,5% obyvatel je české národnosti
44,5% je věřících, republikový průměr je 32,1%

OBYVATELSTVO

dle ukončeného vzdělání /sldb 2001, obyvatelstvo celkem 27568/



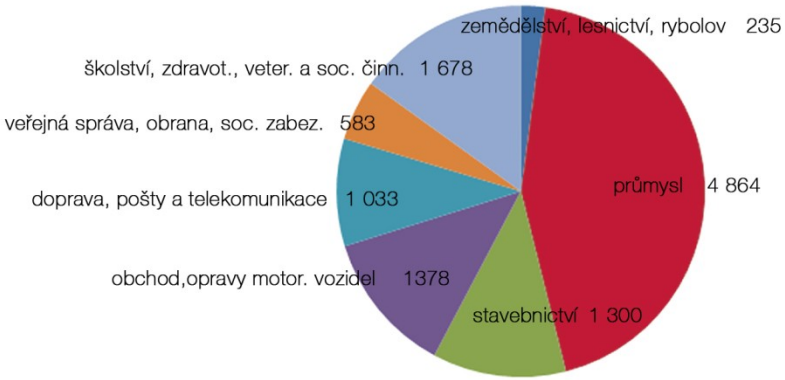
MÍRA NEZAMĚSTNANOSTI
v okresech a krajích České republiky k 31.8.2011



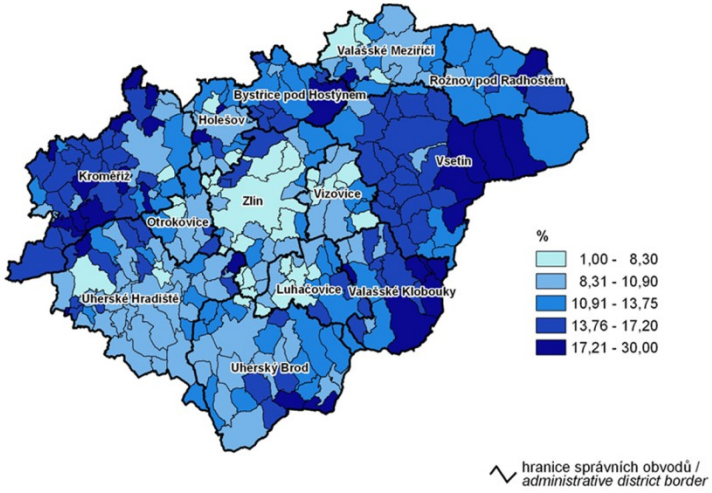
nezaměstnanost 9,8% /srpen 2011, okres Vsetín/ celostátní průměr 8,2%

zaměstnanost dle odvětví /sldb 2001, celkem 27568/

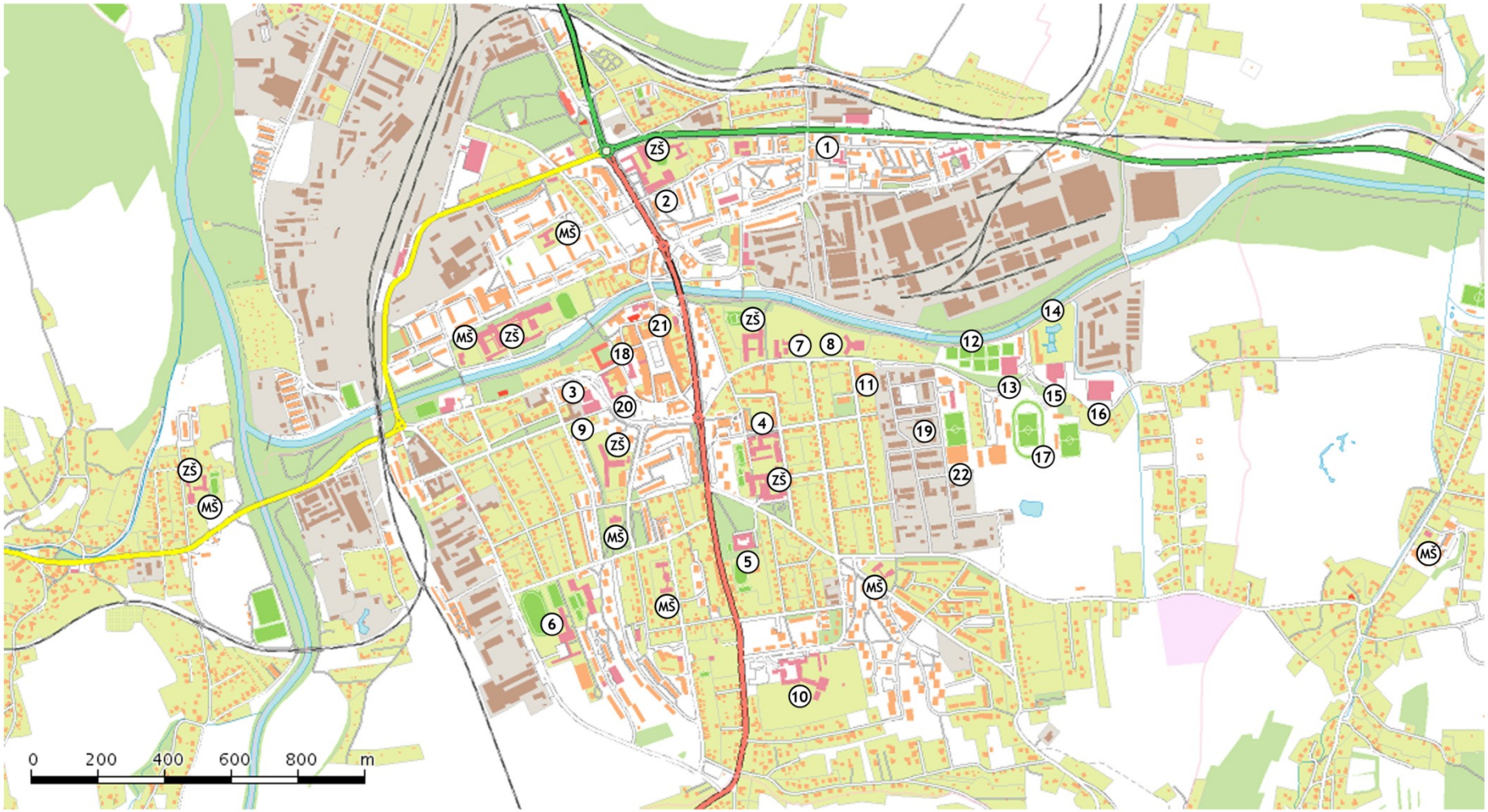
ekonomicky aktivní celkem 14044



MÍRA NEZAMĚSTNANOSTI
podle obcí ve Zlínském kraji k 31.8.2011



nezaměstnanost je lehce nad státním průměrem
najít práci je poměrně složité
do budoucna je problémem vysoká zaměstnanost v průmyslu - průměr ČR je 29%



LEGENDA:

ŠKOLSTVÍ

1 SUPŠ SKLÁŘSKÁ
2 OBCHODNÍ AKADEMIE A VOŠ
3 GYMNÁZIUM FRANTIŠKA PALACKÉHO
4 STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA STAVEBNÍ
5 MŠ, ZŠ A SŠ PRO SLUCHOVĚ POSTIŽENÉ
6 INTEGROVANÁ SŠ-COP A JAZYKOVÁ ŠKOLA

ZDRAVOTNICTVÍ

7 LÉČEBNA DLOUHODOBĚ NEMOCNÝCH
8 HOSPIC CITADELA
9 SANATORIUM AREA MEDICA
10 NEMOCNICE VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

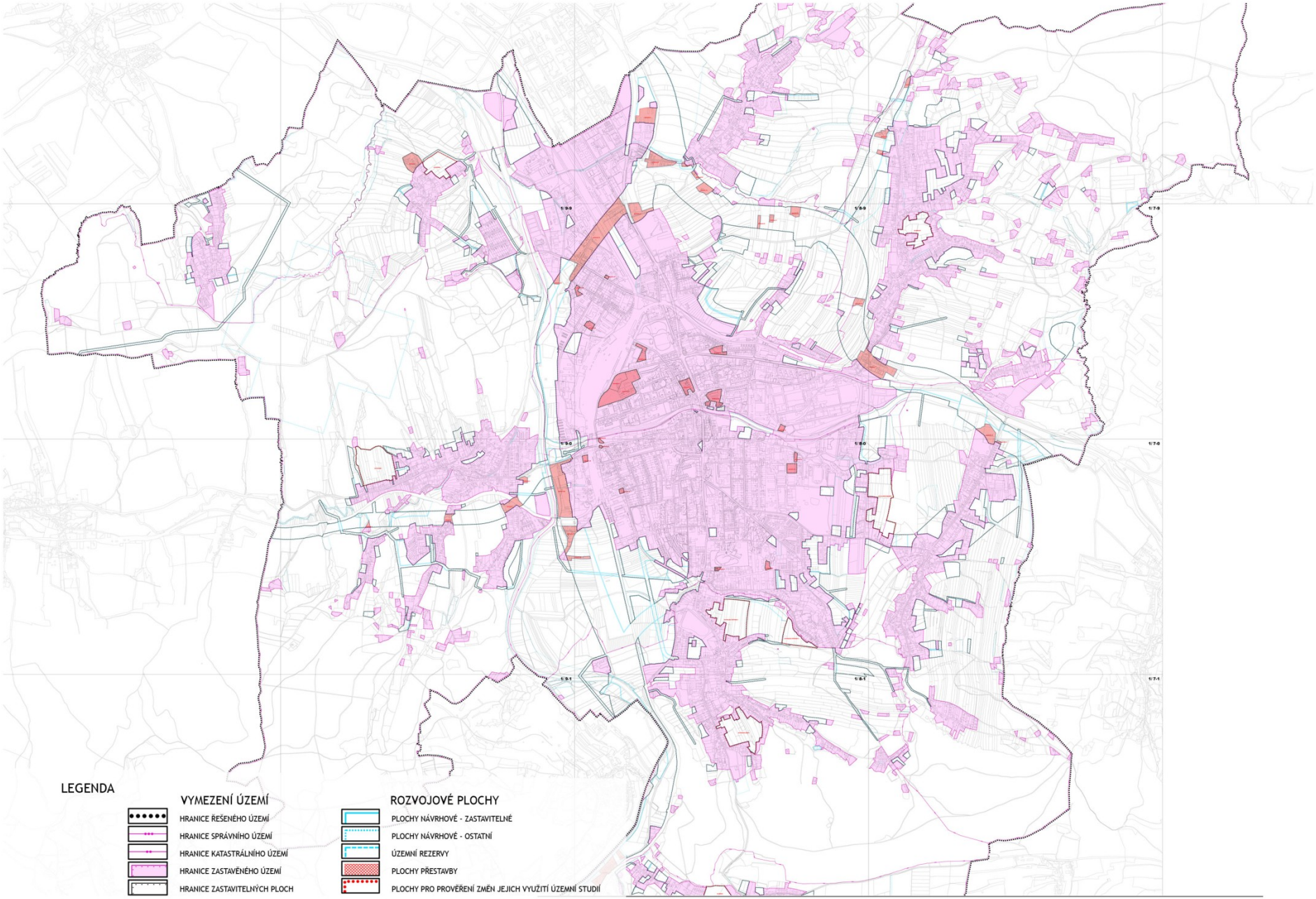
SPORT

11 SPORTOVNÍ CENTRUM K.Č.H.
12 TENISOVÉ KURTY
13 SPORTOVNÍ HALA
14 LETNÍ KOUPALIŠTĚ
15 KRYTÝ PLAVECKÝ BAZÉN
16 KRYTÝ ZIMNÍ STADION
17 SPORTOVNÍ STADION

STÁTNÍ SPRÁVA A OSTATNÍ SLUŽBY

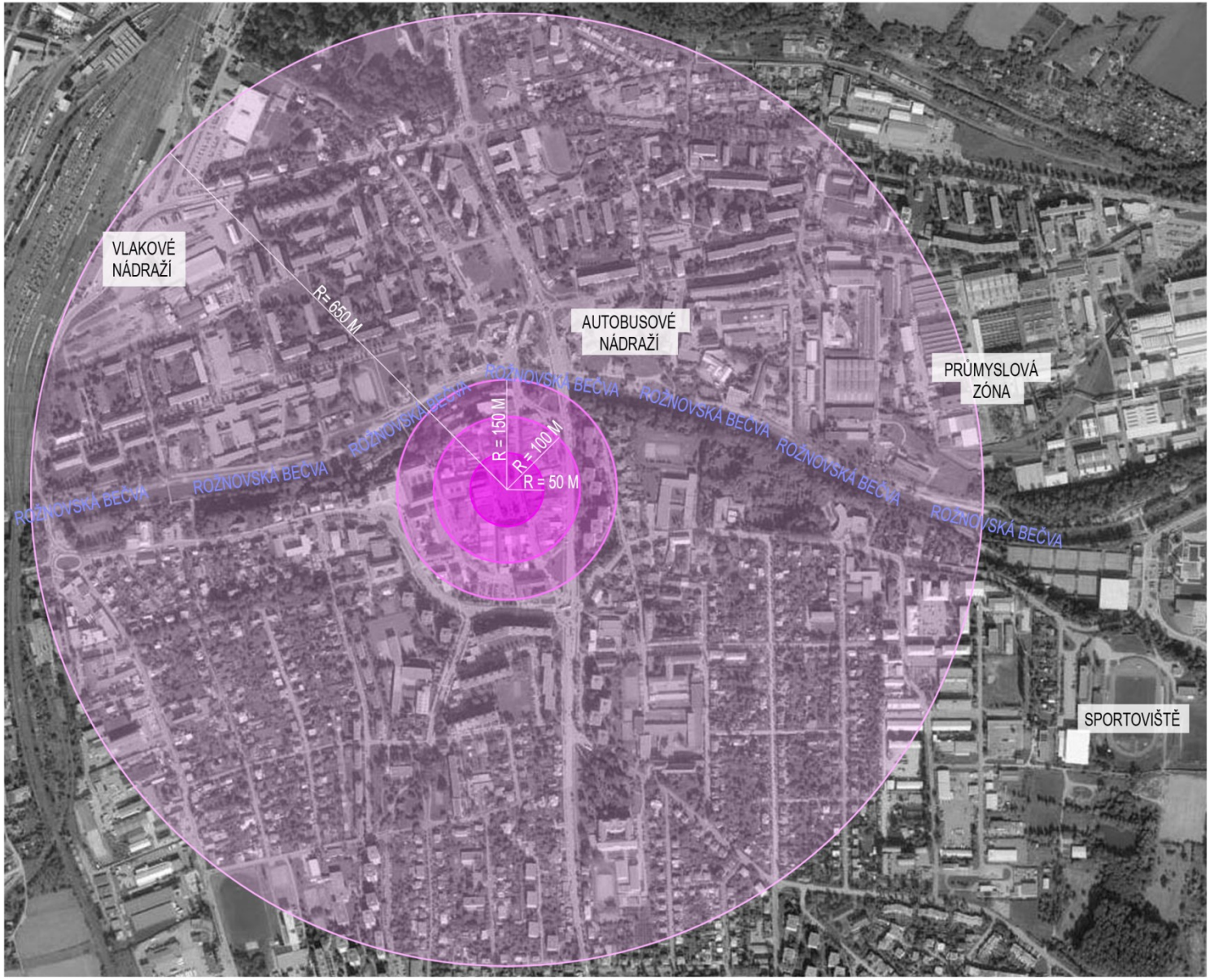
18 MĚSTSKÝ ÚŘAD
19 OKRESNÍ SOUD
20 ČESKÁ POŠTA S.P.
21 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
22 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR

OBČANSKÁ VYBAVENOST


LEGENDA
VYMEZENÍ ÚZEMÍ
HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
HRANICE SPRÁVNÍHO ÚZEMÍ
HRANICE KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ
HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
HRANICE ZASTAVITELNÝCH PLOCH
ROZVOJOVÉ PLOCHY
PLOCHY NÁVRHOVÉ - ZASTAVITELNÉ
PLOCHY NÁVRHOVÉ - OSTATNÍ
ÚZEMNÍ REZERVY
PLOCHY PŘESTAVBY
PLOCHY PRO PROVĚŘENÍ ZMĚN JEJICH VYUŽITÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ

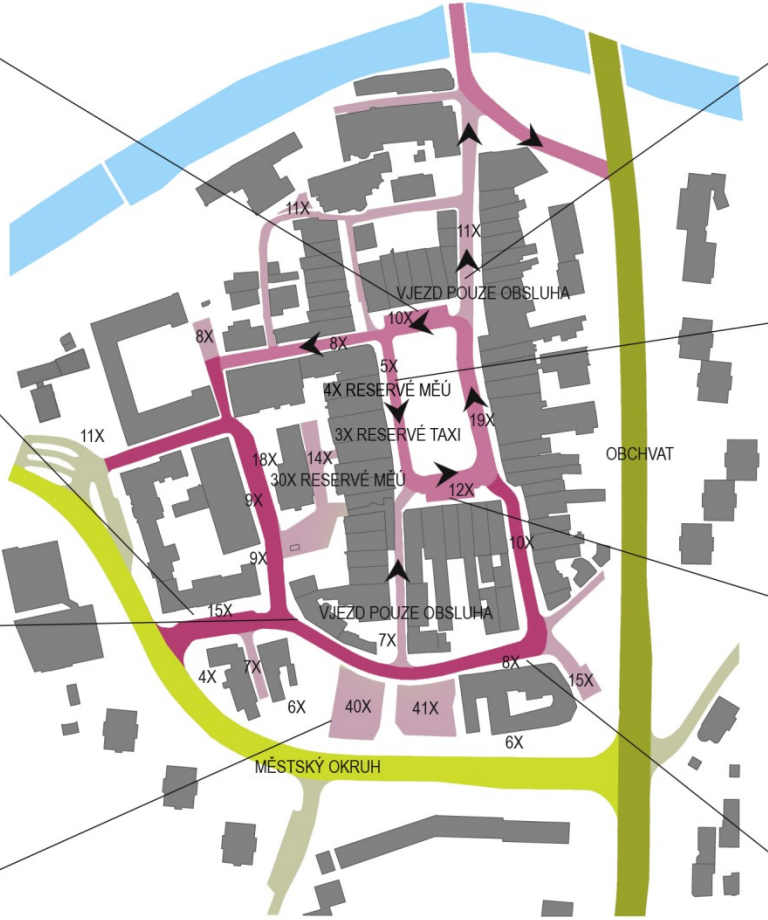
ÚZEMNÍ PLÁN

Koncepce náměstí č.1



ŠIRŠÍ VZTAHY

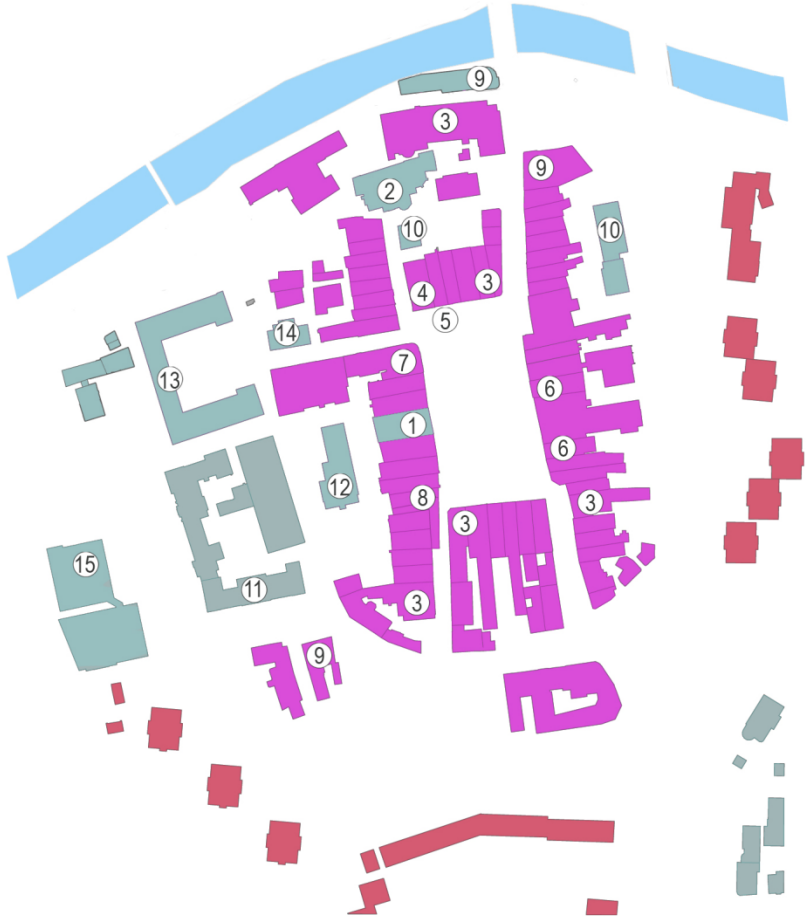
INTENZITA DOPRAVY UVNITŘ MĚSTSKÉHO OKRUHU JE VYJÁDŘENA JEDNOTLIVÝMI ODSTÍNY - NEJTMAVĚJŠÍ JSOU OBOUSMĚRNÉ KOMUNIKACE, SVĚTLEJŠÍ JEDNOSMĚRNÉ A NEJSVĚTLEJŠÍ ULICE SLEPÉ A TY S VJEZDEM POVOLENÝM POUZE OBSLUZE. JAK JE VIDĚT, NÁMĚSTÍ V SOUČASNÉ DOBĚ FUNGUJE JAKO VELKÝ, POMĚRNĚ FREKVENTOVANÝ KRUHOVÝ OBJEZD.
ČÍSLA ZNAČÍ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ, KTERÁ BYLA V CENTRÁLNÍ OBLASTI NAPOČÍTÁNA. NA VLASTNÍM NÁMĚSTÍ SE PARKUJE NA VŠECH ČTYŘECH STRANÁCH, CO PŘEDSTAVUJE SPOLU S DOPRAVOU ZNAČNOU BARIÉRU PRO CHODCE.
PŘÍJEMNÝM PŘEKVAPENÍM BYL PROSTOR ULICE MOSTNÍ, KDE JE UMOŽNĚN POUZE JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ OBSLUHY - DÍKY TOMUTO OPATŘENÍ, ZAJÍMAVÉMU PRVKU "SCHODKŮ" A TAKÉ MNOŽSTVÍ SLUŽEB JE ULICE UŽÍVÁNA LIDMI V CELÉ ŠÍŘI A PŮSOBÍ VELICE ŽIVĚ.



CENTRUM - ZÓNA 30, ZÁKAZ ZASTAVENÍ MIMO VYHRAZENÁ MÍSTA MIMO OBSLUHY
CENTRUM - CCA 341 PARKOVACÍCH MÍST
NÁMĚSTÍ - 53 PARKOVACÍCH MÍST

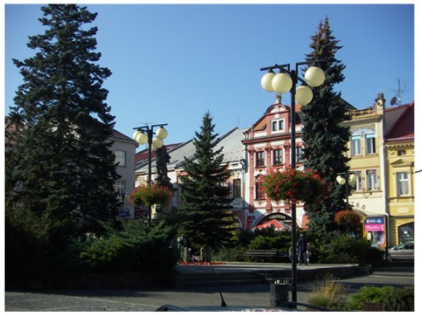
DOPRAVA 1:2500

V HISTORICKÉM CENTRU JSOU SESKUPENY BUDOVY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI, NA VLASTNÍM NÁMĚSTÍ SE V PŘÍZEMÍ KAŽDÉHO OBJEKTU NACHÁZÍ SLUŽBY, Z TOHO ZNAČNÝ POČET STRAVOVÁNÍ SE ZAHRÁDKAMI.
BOHUŽEL ZDE DOŠLO KE KLASICKÉMU ODLIVU OBYVATEL - NA NÁMĚSTÍ DNES BYDLÍ POUZE PĚT RODIN, NAVÍC MĚSTO TENTO FAKT VNÍMÁ POZITIVNĚ, PROTOŽE TAK V PODSTATĚ ODPADÁ PROBLÉM S RUŠENÍM NOČNÍHO KLIDU PŘI POŘÁDÁNÍ RŮZNÝCH AKCÍ.
VLASTNÍ BYDLENÍ JE PAK SOUSTŘEDĚNO ZA MĚSTSKÝ OKRUH, KDE BYLO VYBUDOVÁNO MNOŽSTVÍ PANELOVÝCH DOMŮ.



FUNKČNÍ ANALÝZA 1:2500

ZELEŇ V CENTRU JE ZNAČNĚ NEUSPOŘÁDANÁ A POSTRÁDÁ PRAVIDELNOU ÚDRŽBU. ZJEVNÉ JE TO HLAVNĚ V PROSTORU NÁMĚSTÍ, KDE JE NA JIŽNÍ I SEVERNÍ STRANĚ VYTVOŘENO "HOUŠTÍ", KTERÉ S NÍM ZCELA NEKORESPONDUJE A ZAKRÝVÁ VÝHLED NA FASÁDY I ZDE UMÍSTĚNÉ SOCHY.
ZVLÁŠTNOSTÍ JE TAKÉ ČASTÉ UŽITÍ SMRKŮ VE MĚSTĚ, AŤ UŽ NA VLASTNÍM NÁMĚSTÍ, ČI PRO ODSTÍNĚNÍ OKRUŽNÍ KOMUNIKACE.



ZELEŇ 1:2500

VELKOU VÝHODOU MĚSTA JE PO VIZUÁLNÍ STRÁNCE PŘEDEVŠÍM VLASTNÍ NÁMĚSTÍ KOMPAKTNĚ RÁMOVANÉ PŮVODNĚ RENESANČNÍMI FASÁDAMI, KTERÉ SI I PŘES MNOHÉ ZÁSAHY A DOSTAVBY UCHOVÁVAJÍ SVŮJ CHARAKTER; ZVLÁŠTĚ NA SEVERNÍ STRANĚ DOCHÁZÍ K ZAJÍMAVÉMU VRSTVENÍ V KOMBINACI S MARIÁNSKÝM SLOUPEM A KOSTELEM.
POTENCIÁLNÍ OSOU JE ULICE MOSTNÍ S OBJEKTY "SCHODKŮ" A FUNGUJÍCÍ VYBAVENOSTÍ VEDOUCÍ NA NÁBŘEŽÍ - ŘEKA RÁMUJÍCÍ HISTORICKÉ CENTRUM SI PŘEDEVŠÍM NA SEVERNÍM BŘEHU PŘÍMO ŘÍKÁ O INTENZIVNĚJŠÍ UŽÍVÁNÍ.
HODNOTNÝ JE ROVNĚŽ PRŮHLED NA REKONSTRUOVANÝ ŽEROTÍNSKÝ ZÁMEK.

VIZUÁLNĚ HODNOTNÁ MÍSTA 1:2500

JEDNÁ SE POUZE O NĚKOLIK MÁLO VYBRANÝCH BODŮ - V CENTRU SE NACHÁZÍ PŘEDEVŠÍM HODNĚ MÍST S NEDOKONČENOU ZÁSTAVBOU, TYPICKÉ JSOU NÁROŽNÍ PROLUKY ČI ODHALENÉ ZADNÍ TRAKTY, JAKO NAPŘÍKLAD PODÉL OBCHVATU ČI V OKOLÍ NOVÉ BUDOVY MĚSTSKÉHO ÚŘADU ZA RADNICÍ.
NEVYUŽITÝ POTENCIÁL PŘEDSTAVUJE NÁBŘEŽÍ, JELIKOŽ DNES V PODSTATĚ NENÍ UŽÍVÁNO. ZNAČNĚ ZANEDBANÝM DOJMEM PŮSOBÍ I TROJÚHELNÍKOVÁ ZATRAVNĚNÁ PLOCHA NA MÍSTĚ BÝVALÉ BRÁNY ČI DVĚ PARKOVIŠTĚ V JIŽNÍ ČÁSTI MĚSTA.
BUDOVA RADNICE JE NEVÝRAZNÁ A PRO NOVĚ PŘÍCHOZÍHO STĚŽÍ IDENTIFIKOVATELNÁ.

KRITICKÁ MÍSTA 1:2500

V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ MĚSTA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ SE VYSKYTUJE NĚKOLIK KOMPOZIČNÍCH A FUNKČNÍCH CHYB. PŘEVÁŽNOU ČÁST Z NICH TVOŘÍ NEZASTAVĚNÉ PROLUKY, KTERÉ VIZUÁLNĚ ZPŘÍSTUPŇUJÍ PRIVÁTNÍ DVORY VNITROBLOKŮ ČI NEVZHLEDNÉ ŠTÍTY BUDOV. ROVNĚŽ JE POTŘEBA NOVĚ ARCHITEKTONICKY DEFINOVAT VĚTŠÍ NEZASTAVĚNÁ PROSTRANSTVÍ.

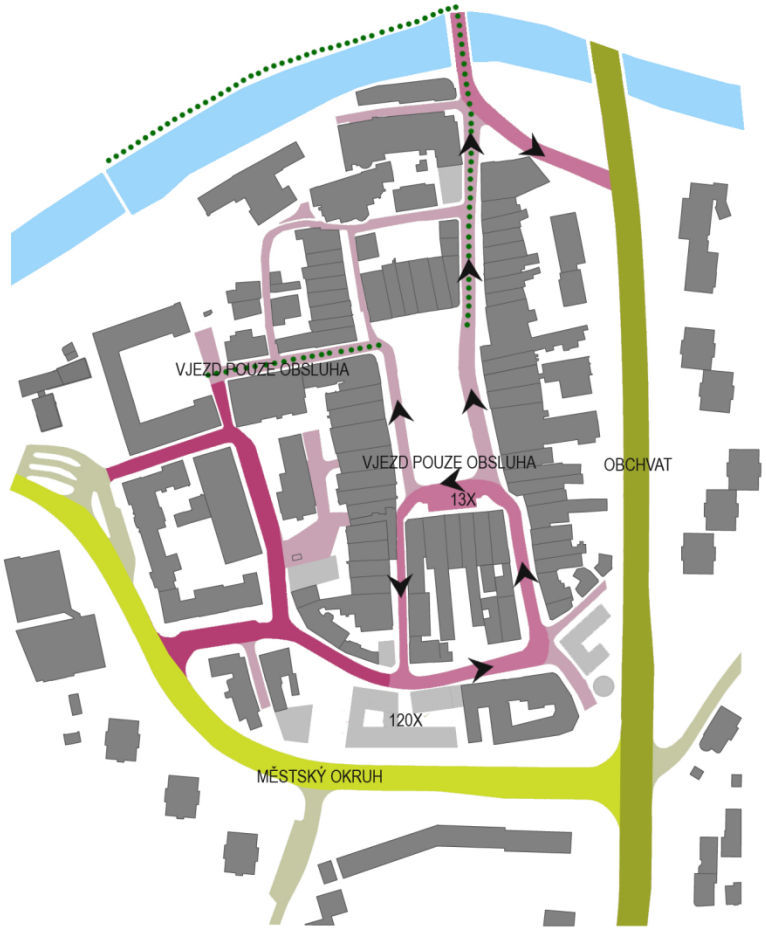
NAPŘÍKLAD OBJEKT MĚSTSKÉHO ÚŘADU JE V SOUČASNÉ DOBĚ NEDŮSTOJNĚ VYMEZEN VŮČI SVÉMU OKOLÍ. NÁVRH POČÍTÁ S DOSTAVBOU PROTĚJŠÍHO BLOKU, KTERÝM SE UZAVŘE POHLED DO SOUKROMÉ ZÓNY DVORŮ. VZNIKLÝ PŘEDPROSTOR BUDE PŘIŘAZEN KE ZVÝHODNĚNÍ VSTUPU DO BUDOVY. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ POČÍTÁ S NOVÝMI PODÉLNÝMI STÁNÍMI PŘED NOVOU DOSTAVBOU BLOKU.

NA PLOŠE PŮVODNÍHO PARKOVIŠTĚ JSOU NAVRŽENY DVA NOVÉ OBJEKTY, KTERÉ SPOLEČNĚ VYTVÁŘEJÍ ŽIVOU PASÁŽ S PROSTORY PRO MENŠÍ OBCHODY A KAVÁRNY V PARTERU. ZADNÍ ČÁST OBJEKTU SLOUŽÍ JAKO RAMPA DO PODZEMNÍCH GARÁŽÍ A PRO UMÍSTĚNÍ ZAKLADAČE. SPOLU SE ZAKLADAČEM V DALŠÍM PATŘE TVOŘÍ TATO ČÁST ZVUKOVOU BARIÉRU. ZBYLÉ PLOCHY PODLAŽÍ BUDOU VYUŽITY PRO SLUŽBY A MĚSTU CHYBĚJÍCÍ ZÁZEMÍ.

NÁVRH POČÍTÁ S DOPLNĚNÍM ULIČNÍ FRONTY NA NYNÍ NEZASTAVĚNÉM PROSTRANSTVÍ. PODÉL TOHOTO OBJEKTU VZNIKNOU PODÉLNÁ PARKOVACÍ STÁNÍ. EXPONOVANÁ NÁROŽNÍ PLOCHA U KRUHOVÉHO OBJEKTU BUDE VYUŽITA PRO VÝŠKOVOU DOMINANTU A DŮLEŽITÝ ORIENTAČNÍ BOD PRO VNÍMÁNÍ MĚSTA. FUNKČNĚ BY BYLA VYUŽITA NAPŘÍKLAD PRO MALOU GALERII. SVOJÍ VÝHODNOU POLOHOU U MĚSTSKÉHO OBCHVATU SLOUŽÍ JAKO POUTAČ RPO TY, KTEŘÍ MĚSTEM POUZE PROJÍŽDĚJÍ. TENTO OBJEKT MÁ ZA ÚKOL PŘILÁKAT DO MĚSTA NOVÉ NÁVŠTĚVNÍKY.

NOVĚ UVAŽOVANÁ ZÁSTAVBA 1:2500

NÁVRH POČÍTÁ S TÉMĚŘ ÚPLNÝM VYMÍSTĚNÍM DOPRAVY Z NÁMĚSTÍ - JE ZACHOVÁNA POUZE KOMUNIKACE NA JIŽNÍ STRANĚ S 13 NAVAZUJÍCÍMI PARKOVACÍMI MÍSTY, VĚTŠINA PROSTORU TAK I S NAVAZUJÍCÍMI ULICEMI TVOŘÍ PĚŠÍ ZÓNU, VEDOUCÍ NA UPRAVENÉ NÁBŘEŽÍ A K ZÁMKU. CHODCI TAK MOHOU VYUŽÍVAT CELOU ŠÍŘKU NÁMĚSTÍ BEZ NUTNOSTI PŘEKONÁVAT PARKUJÍCÍ AUTA A NEJSOU OBTĚŽOVÁNI HLUKEM A ZPLODINAMI Z DOPRAVY.
ZPEVNĚNÉ PLOCHY NICMÉNĚ STÁLE UMOŽŇUJÍ ZÁSOBOVÁNÍ OBCHODŮ ČI VÝJIMEČNÉ STÁNÍ PŘED RADNICÍ PRO SVATBY ČI NÁVŠTĚVY.
ODEBRANÁ PARKOVACÍ MÍSTA JSOU PAK NAHRAZENA V NOVOSTAVBĚ NA JIŽNÍ STRANĚ CENTRA.



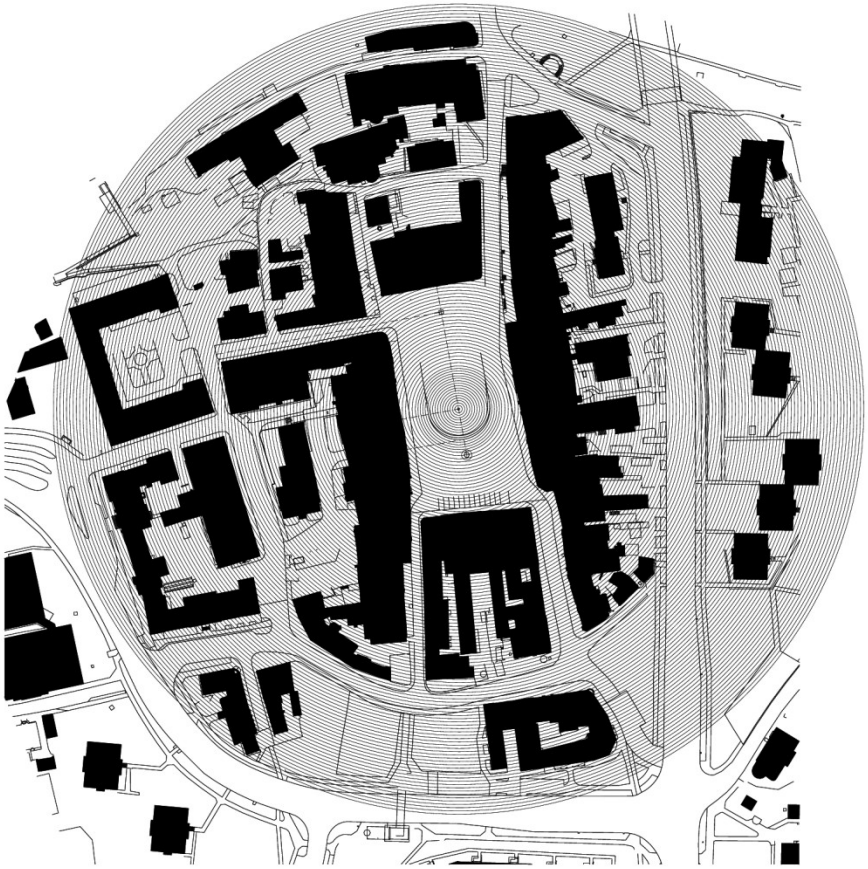
CENTRUM - ZÓNA 30, ZÁKAZ ZASTAVENÍ MIMO VYHRAZENÁ MÍSTA MIMO OBSLUHY
CENTRUM - CCA 340 PARKOVACÍCH MÍST
NÁMĚSTÍ - 13 PARKOVACÍCH MÍST

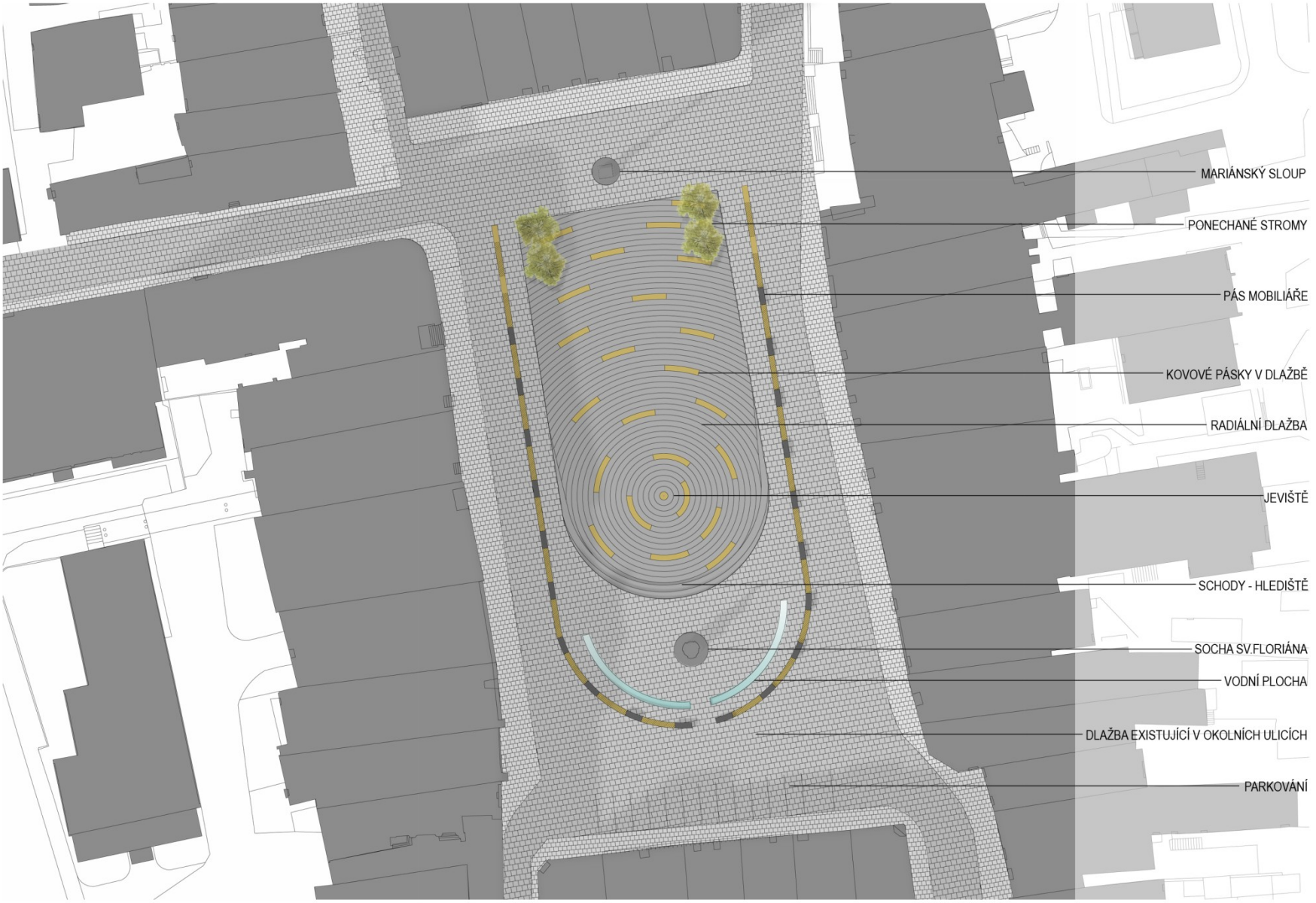
DOPRAVA 1:2500

OSOVOST
PROSTOR NÁMĚSTÍ JE DEFINOVÁN JEDNOU PODÉLNOU A DVĚMA NA NI KOLMÝMI OSAMI, ODVOZENÝMI OD VÝZNAMNÝCH BUDOV.

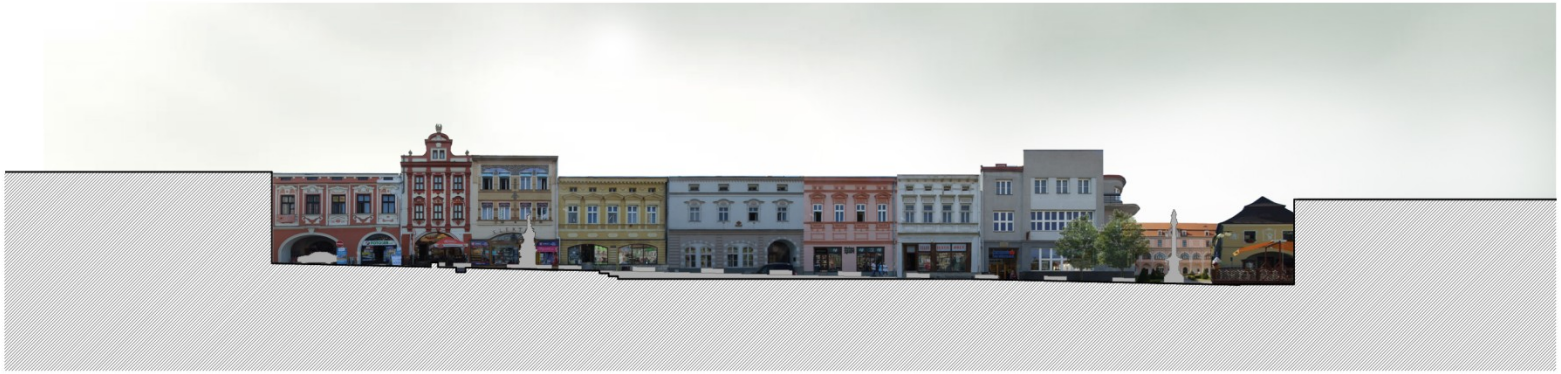
AMFITEÁTR
NÁMĚSTÍ TVOŘÍ ROVINA SVAŽUJÍCÍ SE SMĚREM K SEVERU. TA VYTVÁŘÍ PŘÍLEŽITOST PRO VYTVOŘENÍ PRINCIPU AMFITEÁTRU.

CENTRUM
RADIÁLNÍ KRUHOVÝ RASTR PODPORUJE SITUACI RADNICE A POMÁHÁ VYMEZIT CENTRUM NÁMĚSTÍ JAKO JEVIŠTĚ NAVRŽENÉHO AMFITEÁTRU.



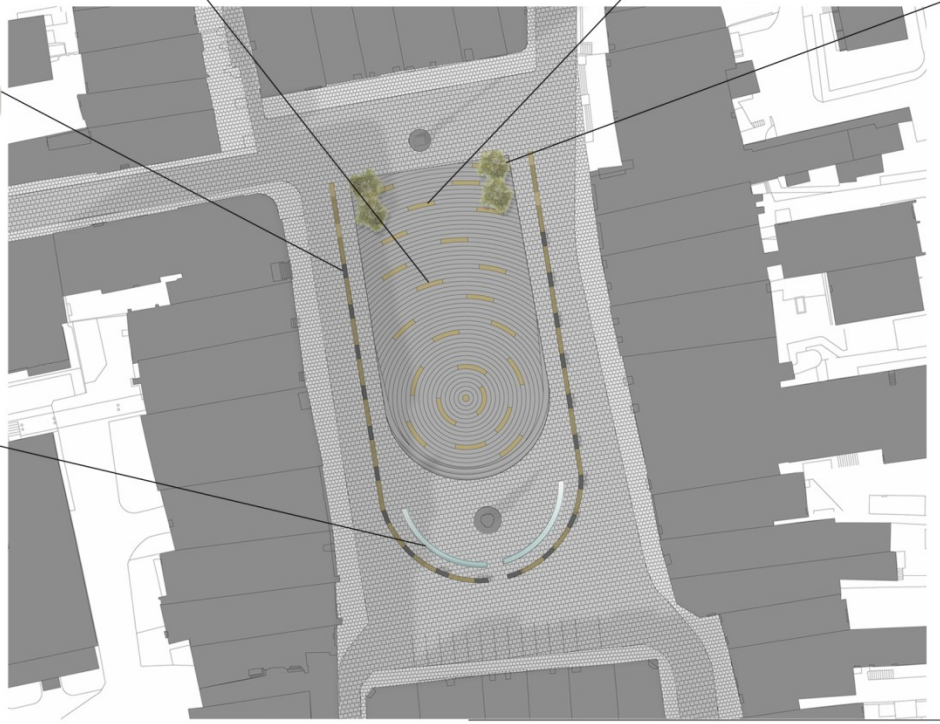


PŮDORYS 1:500

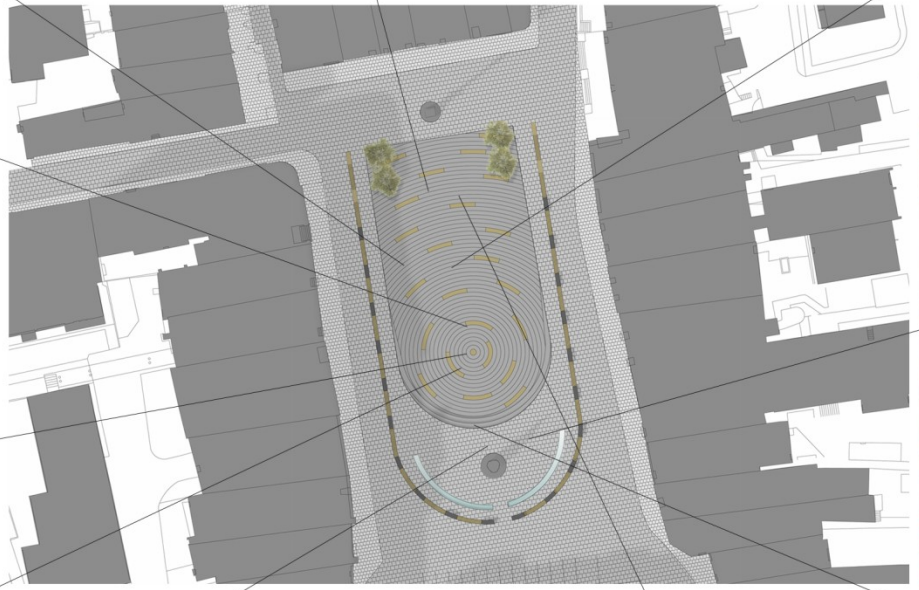


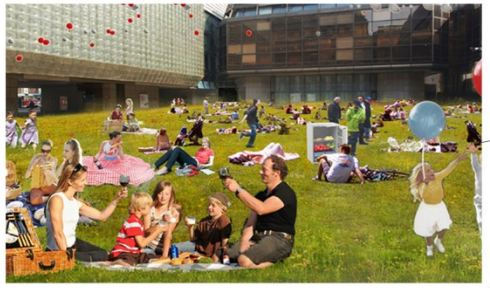
PODÉLNÝ ŘEZ 1:500

PŘÍČNÝ ŘEZ 1:500



REFERENCE





AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ

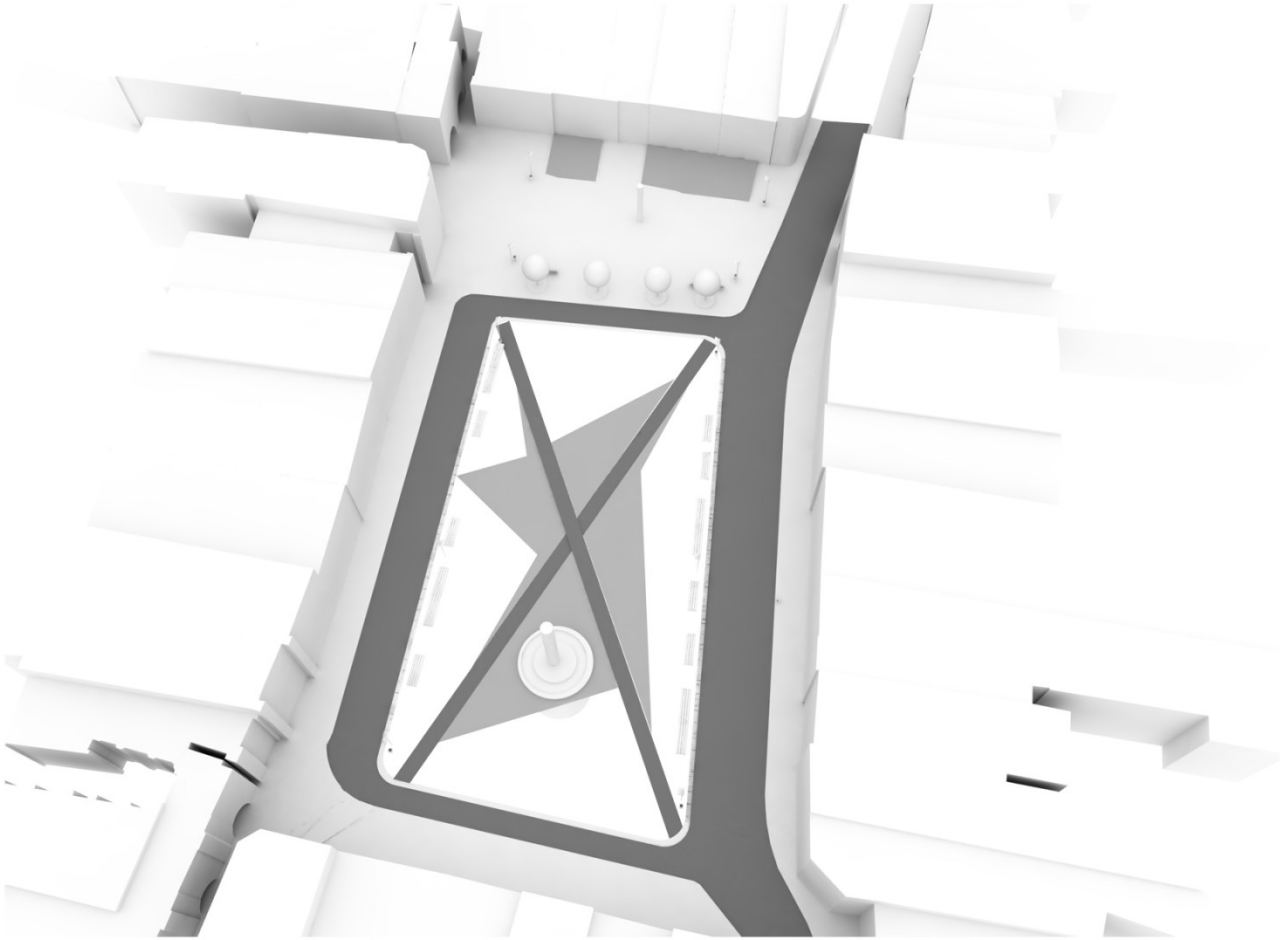
POHLED NA NÁMĚSTÍ ZE SEVERU

POHLED NA NÁMĚSTÍ Z JIHU

POHLED NA NÁMĚSTÍ Z PTAČÍ PERSPEKTIVY

Koncepce náměstí č.2

KONCEPT NÁVRHU



Křížení

Motiv křížení dlažby - inspirace v nejčastějším směru pohybu chodců

Osvětlení

Definice a posílení tvaru náměstí, nasvětlení fasád domů,odraz světla.

Materiály

Definice a vymezení ploch náměstí. Kamenná dlažba - žulové kostky různých velikostí, ve třech odstínech- Odvodňovací kanál - litinová mříž lemující náměstí se stojany na kola.

Dominanty

Poukázat na důležité dominanty v nejbližším okolí náměstí formou nasvětlení ulice ke kostelu, zvýraznit radnici na náměstí skladbou dlažby (šipka), nasvětlení ulice k zámku, vytvoření osy Mariánský sloup/zámek.

Zeleň

Redukce vzrostlé zeleně na čtyři, stromy v parkové části náměstí - 2 původní a 2 nové javory.

Doprava

Minimální redukce parkovacích stání oproti původnímu stavu,jednosměrný provoz kolem náměstí.Vytvoření pěší zóny a vymezení ulic pro zásobování.

KONCEPČNÍ NÁVRH NÁMĚSTÍ

1:1500

Legenda

- Zastavěná plocha
- Tržní plocha náměstí
- Parková plocha náměstí

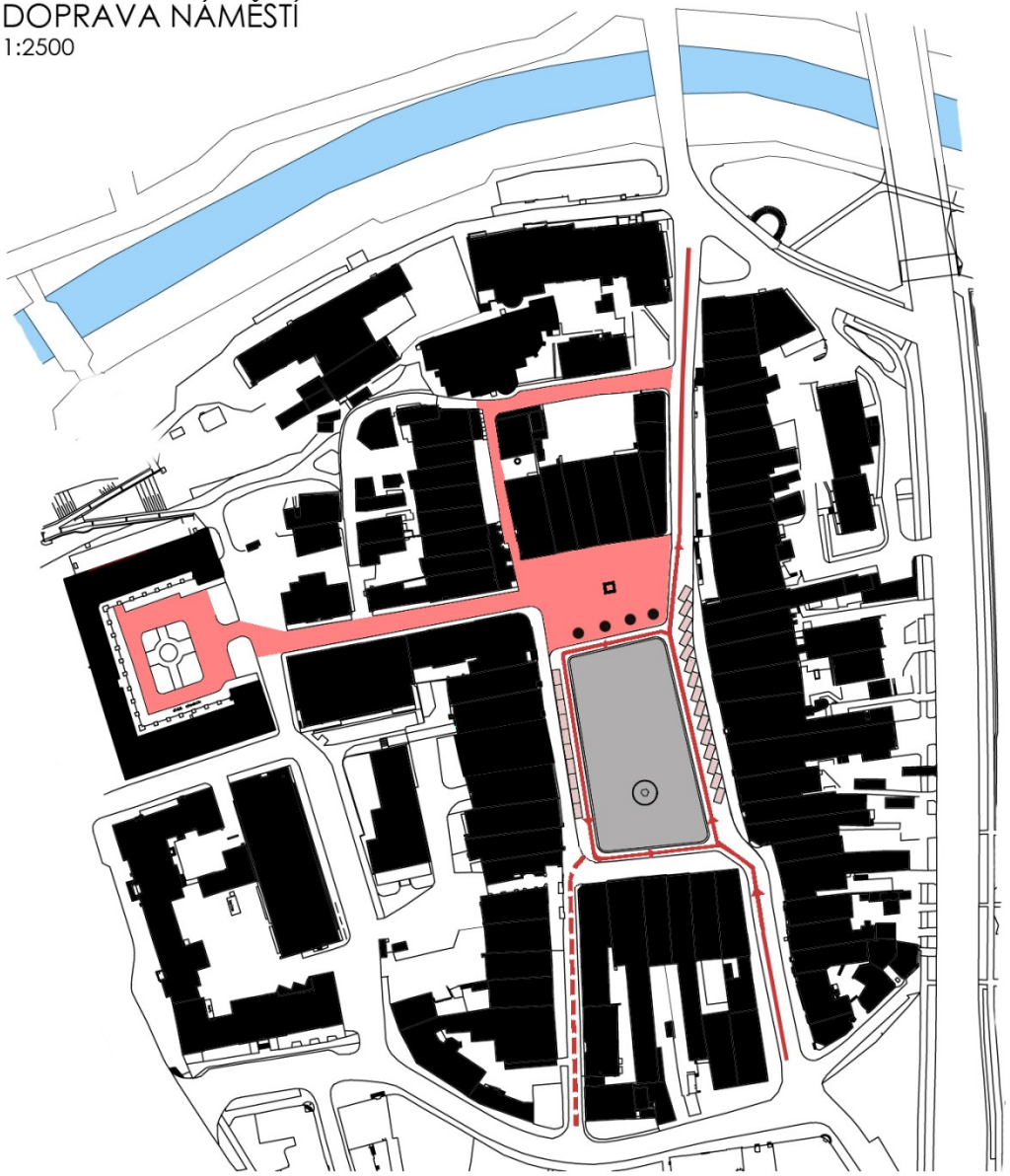
Tržní plocha náměstí

Tržní plocha náměstí slouží jako hlavní obchodní a společenský prostor . Nová forma náměstí se navrací k tradici a posiluje původní tržní charakter. Jedná se o plochu určenou trhům, kulturním akcím města, běžnému životu místních obyvatel.

Parková plocha náměstí

Parková plocha náměstí tvoří svou úpravou klidovou zónu. Hlavním záměrem je využít zeleň, předprostor severního bloku budov a tím rozdělit náměstí na dvě odlišně fungující části. Parková část má funkci relaxační,dále propojuje a zklidňuje ulici ke kostelu, k zámku.

DOPRAVA NÁMĚSTÍ
1:2500



Legenda

- Zastavěná plocha
- Plocha náměstí
- Pěší zóna
- Hlavní komunikace
- Vedlejší komunikace - zásobování
- Plocha parkování

Doprava

Původní počet parkovacích stání: 49
Nový počet parkovacích stání: 25

OSVĚTLENÍ NÁMĚSTÍ
1:1500

Způsob osvětlení náměstí

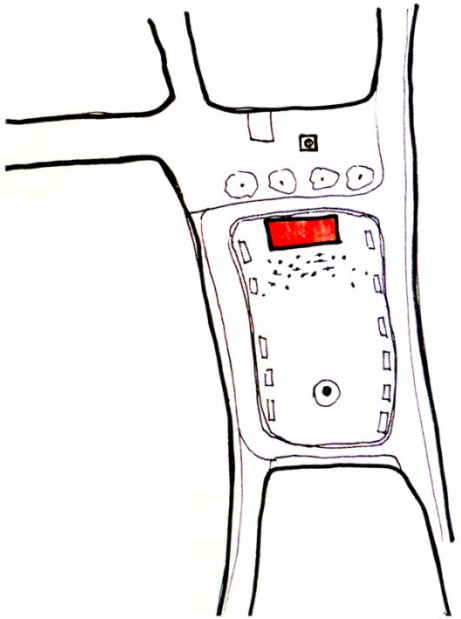
Základním prvkem konceptu je osvětlení. Plocha je osvětlena dvěma řadami vysokých speciálních světel. Lampy fungují na principu odrazných ploch, zespodu jsou namířeny tři bodové reflektory, bez oslnění rozptylují světlo. Na stejném principu je založeno nasvětlení fasád. Stožárové lampy osvětlují zespodu odrazové plochy umístěné pod římsami domů. Měkké difuzní odražené světlo neoslňuje okna domů, umožňuje měnit intenzitu osvětlení během noci. Základním principem plánu osvětlení je, že odraz světla od fasád doplňuje intenzitu osvětlení prostoru, vymezuje lépe hranice náměstí.

Referenční příklad

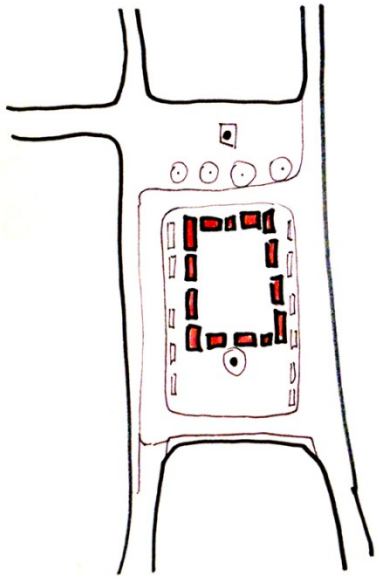
Rathausplatz St. Pölten, Architekt: Boris Podrecca

SCÉNÁŘ VYUŽITÍ NÁMĚSTÍ

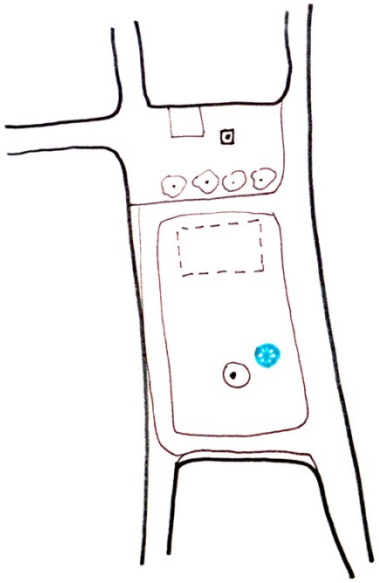
KONCERTY
Stromořadí vytváří zadní stěnu pódia a opticky uzavírá celkovou scénu.



TRHY
Stánky vytváří uzavřený okruh.



VÁNOČNÍ STROM
Možnost využít náměstí jako kluziště.

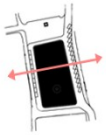


ŘEZ NÁMĚSTÍM AA´

1:500

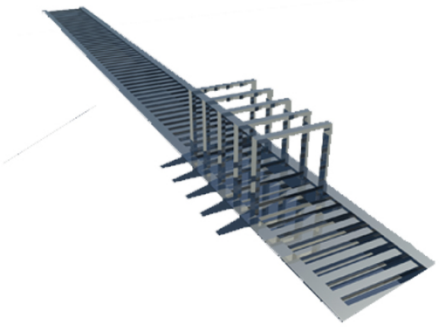
ŘEZ NÁMĚSTÍM BB´, CC´

1:500

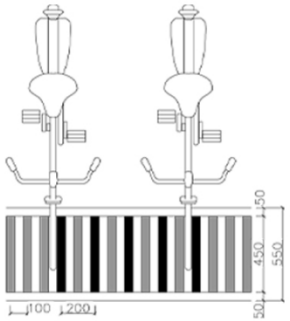


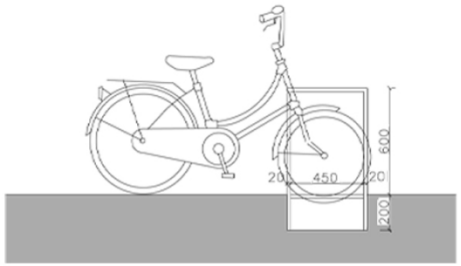
MOBILIÁŘ

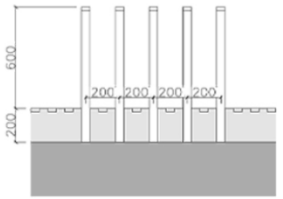
STOJAN NA KOLA



Stojan na kola je součástí litinové mříže kryjící odvodňovací kanál po obvodu tržního náměstí. Prvek se opakuje v pravidelném rytmu. Tvar vychází z rastru odvodňovací mřížky, vybíhá do prostoru.



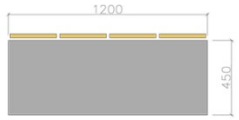


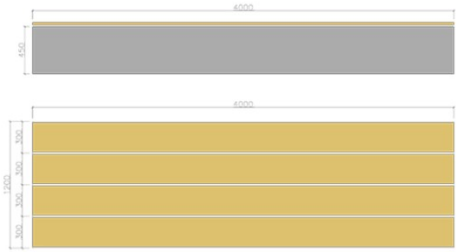


MOBILIÁŘ

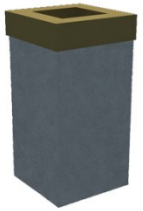
LAVICE

Lavice je navržena záměrně v netypickém měřítku, lze ji využít také jako lehátko. Působí jako solitery citlivě rozmístěny v ploše náměstí. Jedná se o chladně působící betonový kvádr v kombinaci s přírodními dřevěnými prkny.

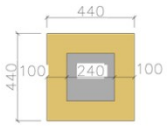


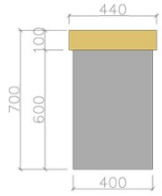


ODPADKOVÝ KOŠ



Odpadkový koš doplňuje návrh mobiliáře a materiálově odpovídá betonové lavici.





VIZUALIZACE NÁMĚSTÍ

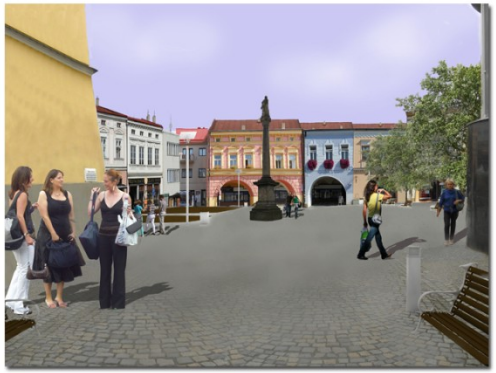
VIZUALIZACE NÁMĚSTÍ

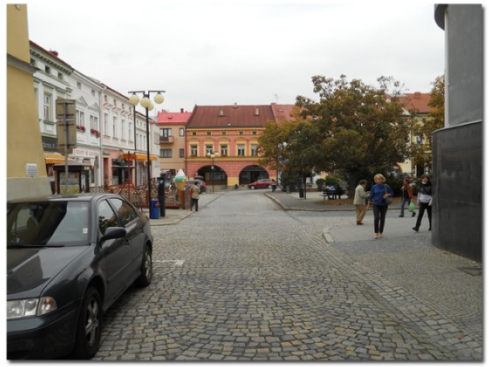
VIZUALIZACE NÁMĚSTÍ

KONFLIKT REALITY S NÁVRHEM

Pohled z ulice Pospíšilova

Pohled z ulice Mostní





Pohled z ulice Komenského

Koncepce náměstí č.3

Historický veřejný prostor

Současný veřejný prostor?

PŮDORYS NÁMĚSTÍ

1:2000 WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

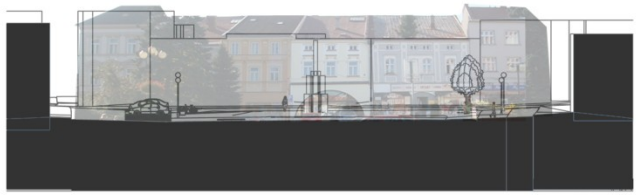
VIZUALIZACE

WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

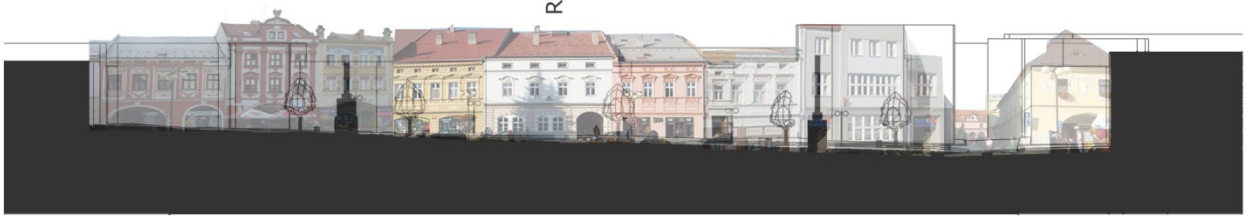
VIZUALIZACE

WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

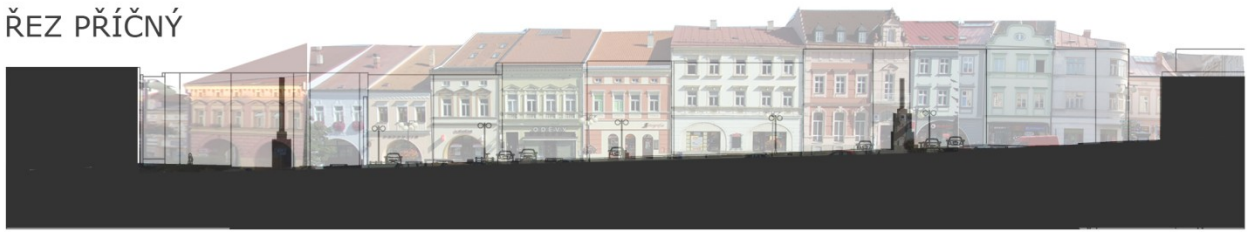
ŘEZ PŘÍČNÝ



ŘEZ PODÉLNÝ



ŘEZ PŘÍČNÝ



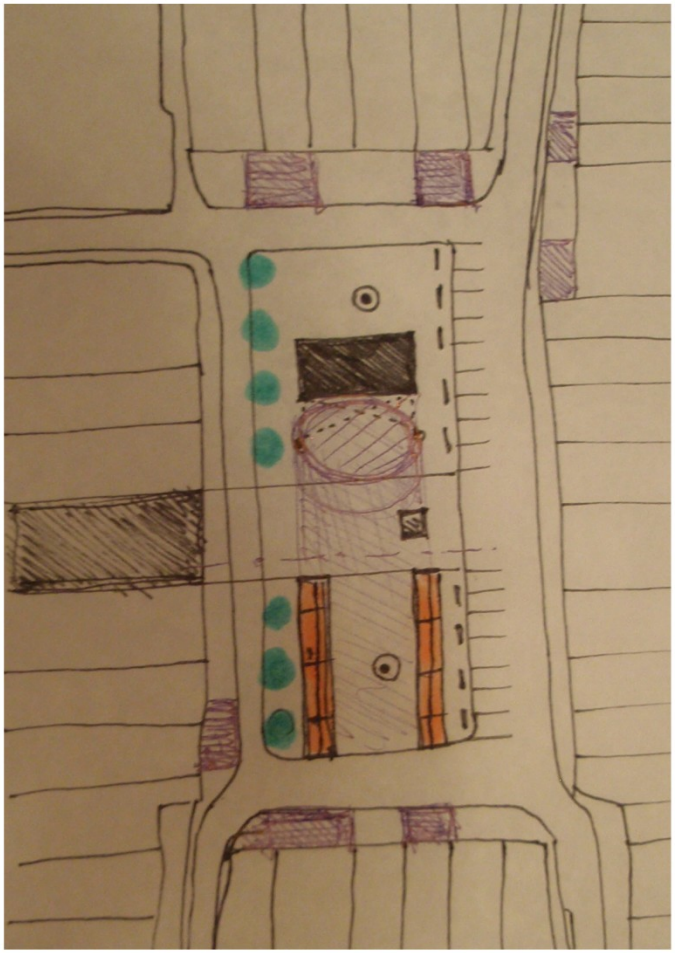
ŘEZY NÁMĚSTÍM

1:2000

WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

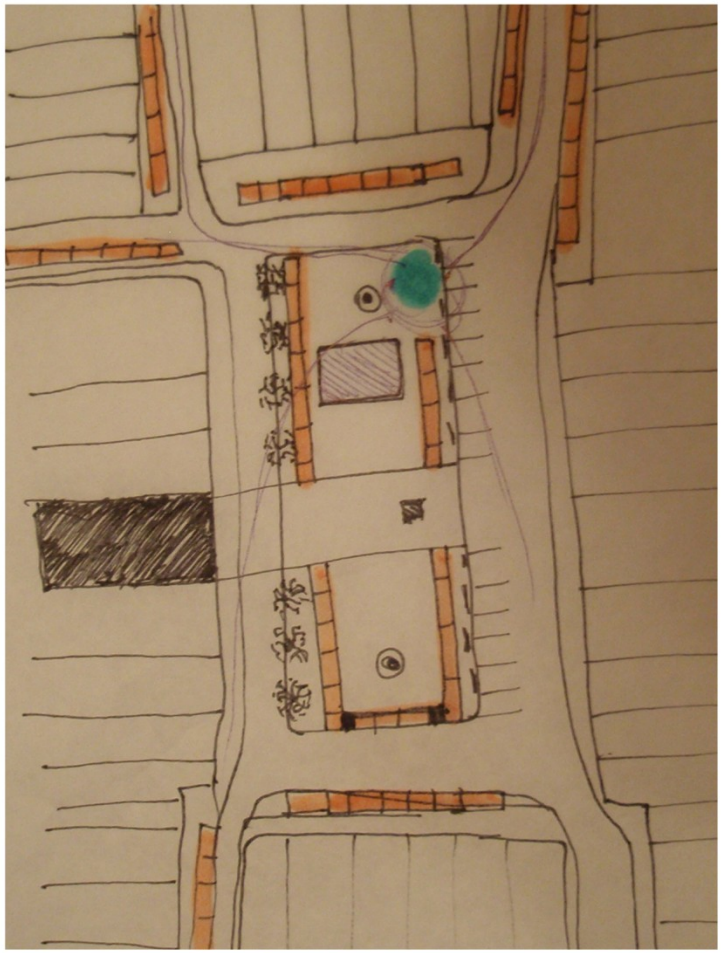
VARIANTA LÉTO

LÉTO JE PŘÍHODNÝM OBDOBÍM PRO POŘÁDÁNÍ KONCERTŮ
A DIVADELNÍCH PŘEDSTAVENÍ POD ŠIRÝM NEBEM.
DOMINANTNÍM PRVKEM JE STAGE, UMÍSTĚNÁ V DOLNÍ ČÁSTI NÁMĚSTÍ.
PŘED NÍ DOSTATEČNÝ ROZPTYLOVÝ PROSTOR PRO PUBLIKUM, PLYNULE
PROPOJENÝ S HORNÍ ČÁSTÍ NÁMĚSTÍ, KTERÁ FUNGUJE JAKO
SAMOSTATNÉ NÁMĚSTÍČKO SE STÁNKY.



VARIANTA ZIMA

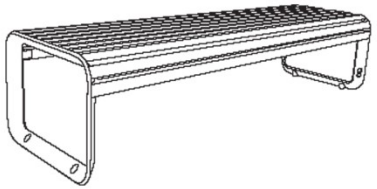
ZIMA JE ČASEM ZDOBENÍ VÁNOČNÍHO STROMU UMÍSTĚNÉHO V
SEVEROVÝCHODNÍ ČÁSTI NÁMĚSTÍ - BUDE TAK ZÁROVEŇ VIDITELNÝ
OD ZÁMKU I Z ULICE MOSTNÍ.
NA NÁMĚSTÍ A V PŘILEHLÝCH ULICÍCH BUDOU PROBÍHAT VÁNOČNÍ TRHY,
JE PRO NĚ VYTVOŘEN DOSTATEČNÝ PROSTOR.
NA NÁMĚSTÍ JE MOŽNÉ UMÍSTIT LEDOVOU PLOCHU PRO BRUSLENÍ.

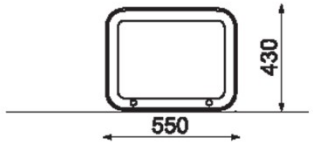


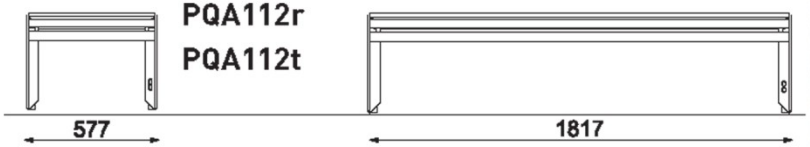
NÁMĚSTÍ - LÉTO, ZIMA...

WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

LAVIČKY mmcité







ODPADKOVÉ KOŠE mmcité

VODNÍ PRVEK

OSVĚTLENÍ

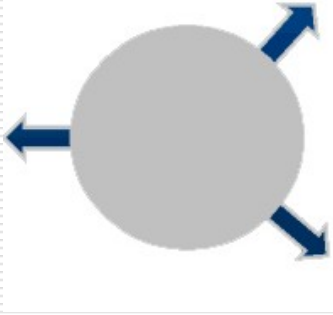
MOBILIÁŘ

WORKSHOP VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 2011

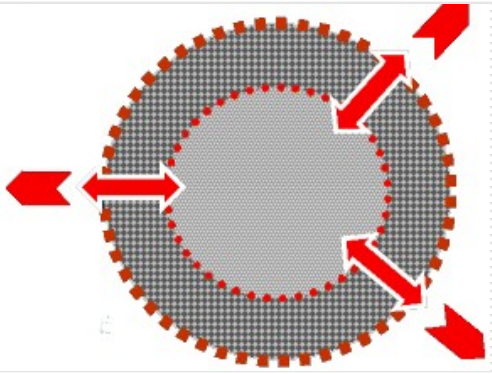
Urbanizace a její rozvoj

Vývoj, rozvoj a proměny měst

- Historický rozvoj měst
- Vývoj a transformace struktury města prostorově omezeny v rámci hradeb

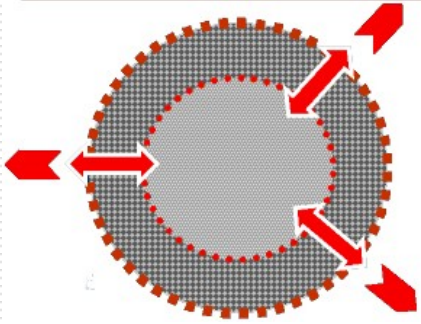


- Soudobý rozvoj měst
- Vývoj a transformace struktury města prostorově neomezeny



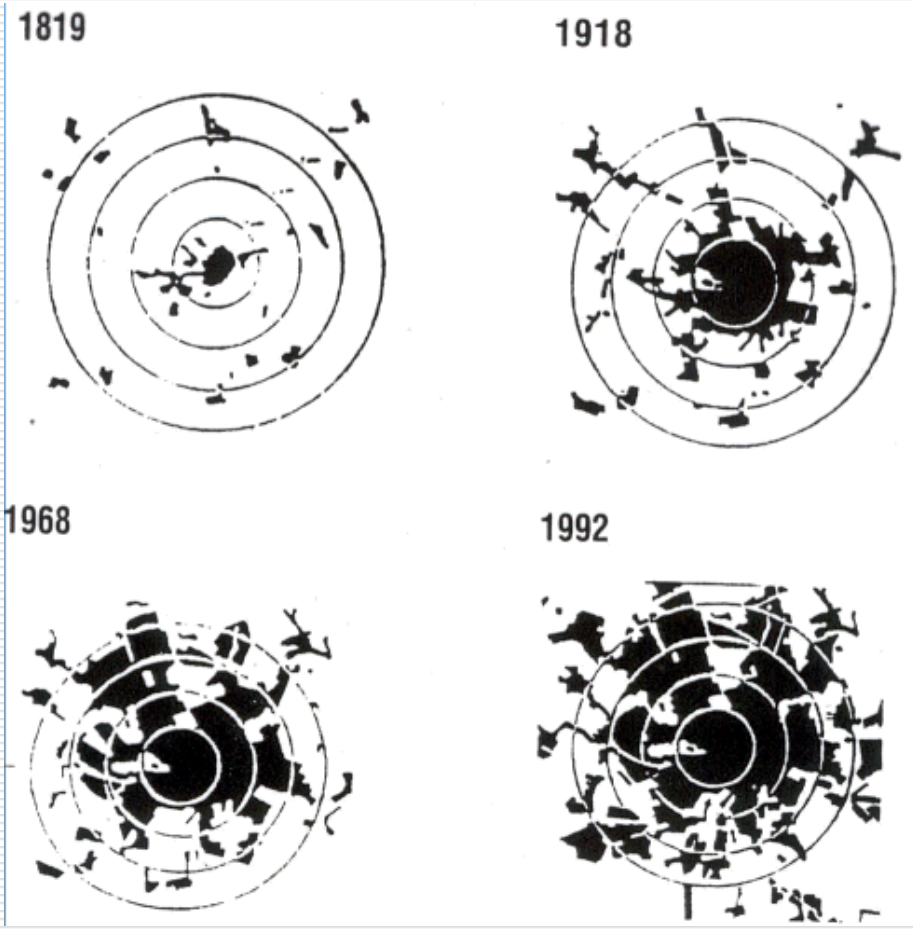
Znaky a souvislosti urbanizace

- Růst výroby ve městech (pracovní příležitosti)
- Růst měst (velikosti a počet)<příchod obyvatelstva do měst
- Snižování zaměstnanosti v priméru (zemědělství a lesnictví)
- Nárůst zaměstnanosti v sekundéru a terciéru
- Růst města do krajiny
- Zvyšování atraktivnosti měst – spád do měst za prací a vybavenosti
- Proměny příměst, krajiny, pásma s různou intenzitou vazeb s městem
- Vznik vyšších forem sídelní struktury u velkých měst aglomerace a regiony



Růst zastavěného území města

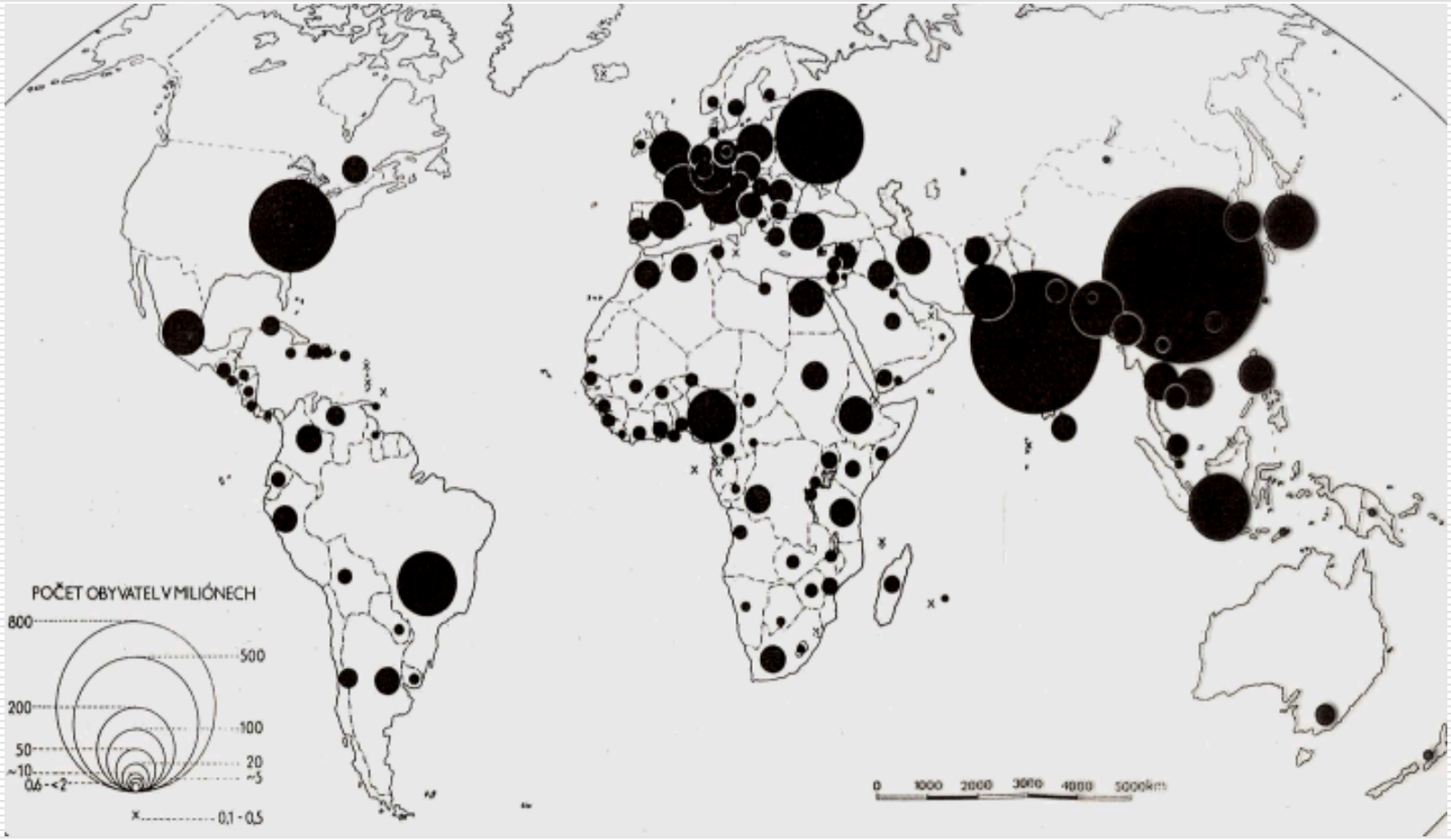
- Město ve svém vývoji pohltilo okolní předměstskou zástavbu a na přelomu 19. a 20. století nejbližší venkovská sídla a města.
- Ve 20. století dál rostlo.
  - Brno



Urbanizační proces a jeho fáze

Urbanizace a její fáze

- Urbanizace
- Suburbanizace
- Deurbanizace
- Reurbanizace



Znaky a souvislosti urbanizace

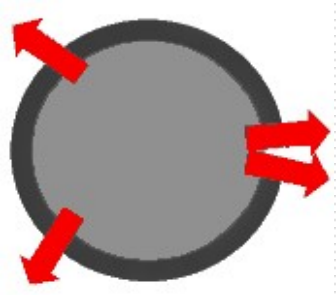
- Růst výroby ve městech (pracovní příležitosti)
- Růst měst (velikost a počet) < příchod obyvatelstva do měst z venkova (migrace, dojížďka)
- Snižování zaměstnanosti v priméru (zemědělství a lesnictví)
- Nárust zaměstnanosti v sekundéru a tercieru
- Růst města do krajiny
- Zvyšování atraktivnosti měst – spád do měst za prací a vybavením
- Proměny příměstské krajiny, pásma s různou intenzitou vazeb s městem
- Vznik vyšších forem sídelních struktury u velkých měst – aglomerace a regiony

Urbanizace

- **Urbanizace** představuje první fázi charakterizovanou koncentrací obyvatelstva kolem historických jader měst vedle nově založených průmyslových závodů.
- Urbanizace byla způsobena zejména technologickým pokrokem a procesem industrializace (nabídka pracovních příležitostí ve městech) a společenskou změnou přechodi od feudálního ke kapitalistickému společenskému řádu, zejména zrušením nevolnictví (umožnění migrace do měst).
- V této fázi dochází k vytváření relativně kompaktní urbanistické struktury s převažující blokovou zástavbou bytovými, především nájemními, domy.

Suburbanizace

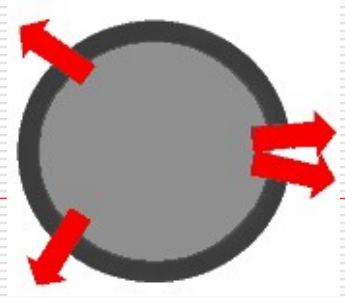
- Stěhování obyvatelstva do okolí města
- Proces rozšiřování předměstí, prostorová změna osídlení charakteristická hromadným stěhováním obyvatel z centrálních částí městských aglomerací a konurbací na jejich okraje a za administrativní hranice městských celků se zachováním úzkých funkčních vztahů nově osídlených území se sídelními jádry.



- Suburbanizace v sobě nese znaky kvalitativní přeměny fyzického a sociálního prostředí předměstských oblastí. Suburbanizace je typická pro vyspělé země.

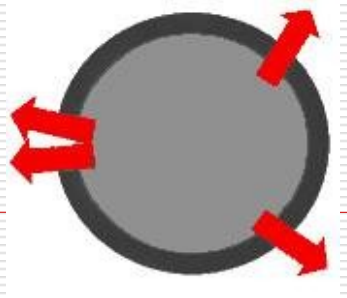
Deurbanizace

- Deurbanizace je charakterizována situováním aktivit města do jeho okolí poklesem počtu obyvatel ve vnitřním městě, populační stagnací předměstí.
- Proces je způsoben především deindustrializací v centrálních částech měst (koncentrace nejstarších průmyslových odvětví)a následným odlivem obyvatel i pracovních příležitostí do okolí městaů.
- Vnitřní části měst prodělávají úpadek.
- Deurbanizace ovlivnila většinu anglických měst v letech 1950-1980 a projevila se i v průmyslových oblastech Německa, Belgie, USA apod.



Reurbanizace

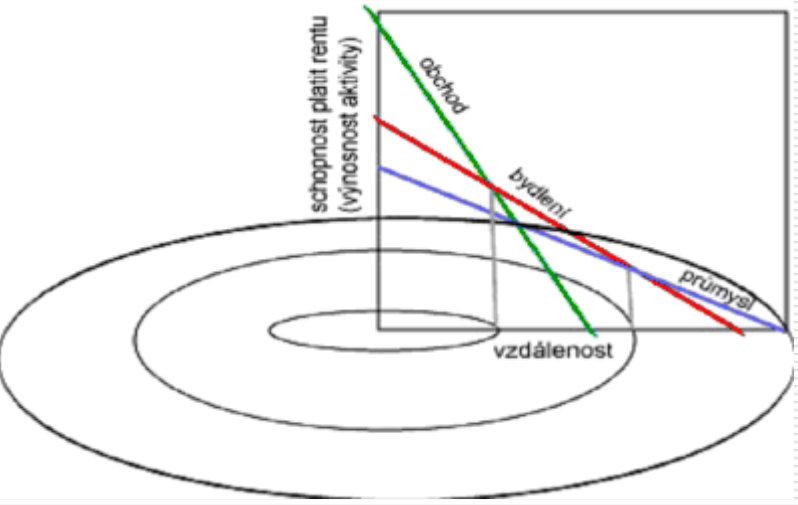
- Reurbanizace je procesem oživení městských center, do kterých se vrací bydlení a v místech opuštěných průmyslových zón se budují administrativně obchodní, nové bytové komplexy a další aktivity
- K reurbanizaci dochází za výrazné finanční a územně plánovací asistence státu a místních úřadů.
- Hlavními revitalizačními procesy jsou komercializace a gentrifikace.
- Revitalizační procesy jsou územně selektivní a postihují jen část vnitroměstského prostředí.

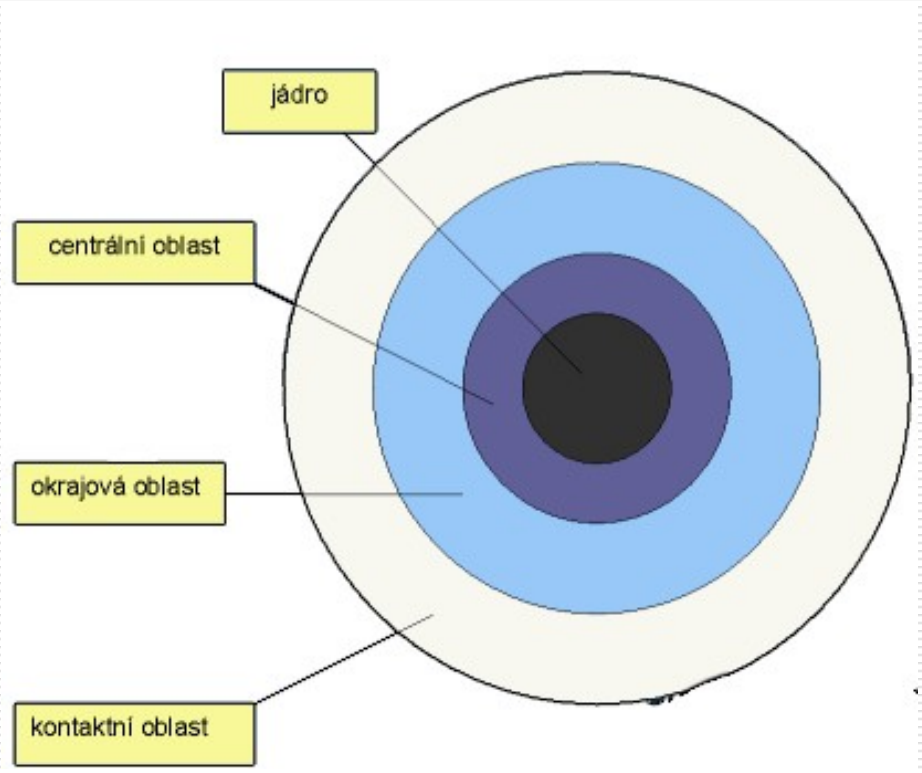


Město a urbanizované území

Růst měst a jejich zńování

- Land use teorie- „bid rent" křivka





Centrum a bydlení

Brownfields a urban sprawl

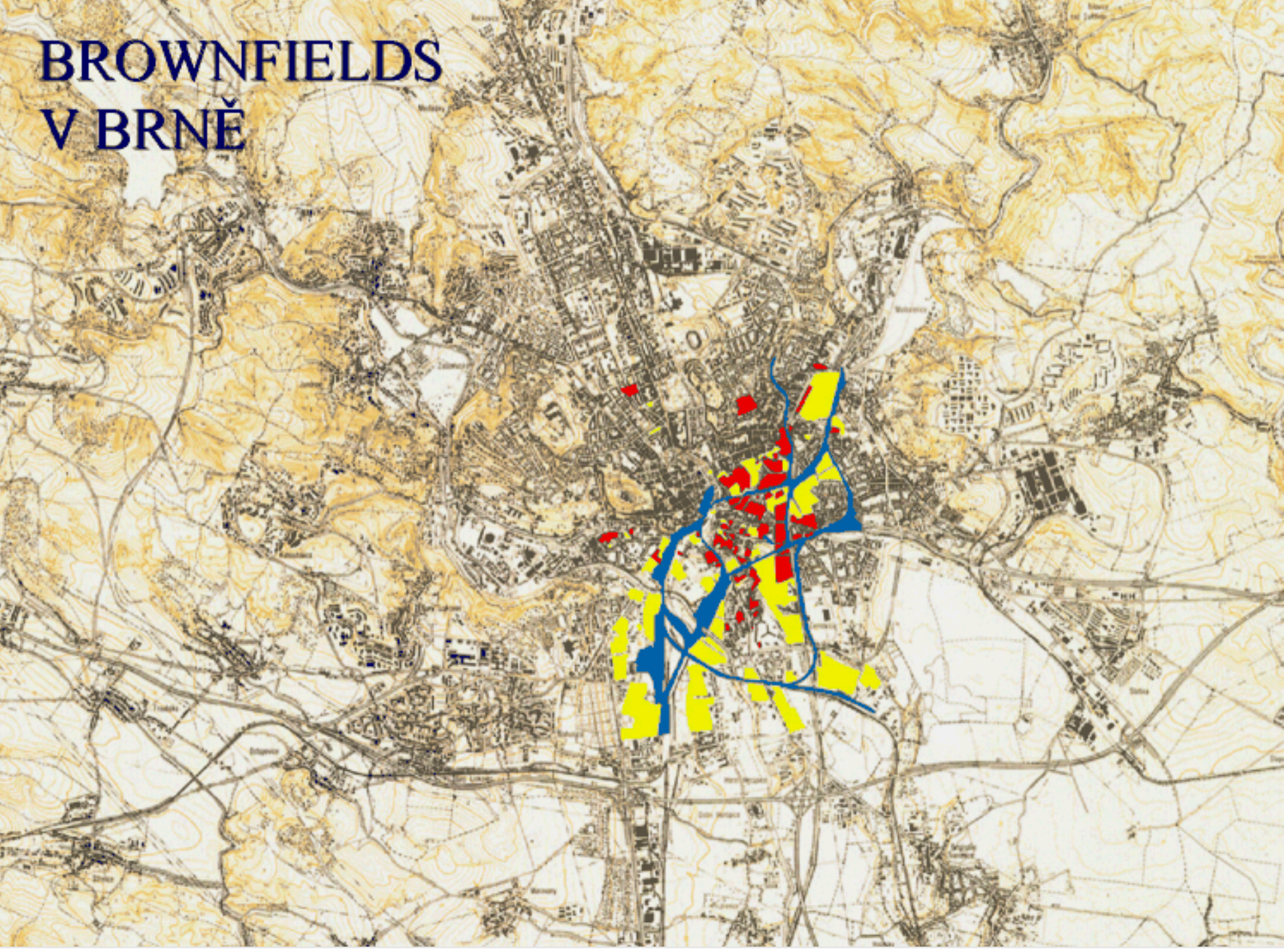
BROWNFIELDS V BRNĚ

BROWNFIELDS V BRNĚ

BROWNFIELDS V BRNĚ

BROWNFIELDS V BRNĚ

BROWNFIELDS V BRNĚ



Brownfields

- „Brownfields“, resp. „brownfield sites“ jsou staré, nevyužíváné nebo ekonomicky nedostatečně efektivně využívané průmyslové a logistické zóny a komerční či obytné objekty v kompaktně zastavěných územích a zemědělské, vojenské i další plochy a budovy ve „volné“ krajině.
- „Blackfields“ jsou lokality vyznačující se extrémně vysokými hodnotami kontaminace půdy, podzemních a povrchových vod i dalších složek životního prostředí, které jsou zásadní překážkou pro jejich nové využití.
- Pojem „greenfields“, resp. „greenfield sites“ označujeme pozemky a volné plochy mimo kompaktně zastavěná území měst původně určené k zemědělskému, lesnickému a rekreačnímu využívání, které byly změnou územně plánovací dokumentace definovány jako rozvojové lokality určené k rezidenční, komerční nebo průmyslové zástavbě.

Brownfields

- Nevyužité plochy v intravilánu měst, většinou opuštěné a chátrající městské části a průmyslové areály.
- Ze strany majitelů jim není většinou věnována náležitá péče a příležitost k jejich znovuvyužití.
- Areály odrazují zájem investorů, esteticky znehodnocují své okolí
- Tato území mají většinou strategickou polohu a velký potenciál pro zajištění základních městských funkcí.
- Jejich efektivnímu využití a znovuzapojení do organismu města brání především náklady na odstranění následků předchozích průmyslových aktivit (včetně kontaminace), často složité majetkoprávní vztahy a především absence ekonomicky proveditelných projektů, atraktivních pro potenciální investory.

Brownfields

- Brownfields jsou pozemky a nemovitosti uvnitř urbanizovaného území, které ztratily svoji funkci a využití, mají pravděpodobně ekologickou zátěž a zdevastované výrobní či jiné budovy.
- Tyto nemovitosti pak ekonomicky a fyzicky deprimují své okolí. Komplexitou a nákladností řešení problémů spojených s renovací a ozdravěním pak tyto nemovitosti odrazují soukromý kapitál od účinné intervence.
- Brownfields vznikají zejména restrukturalizačními tlaky ve společnosti, jejichž řešení trh nezvládne, a tam, kde je upřednostňován snazší a jednodušší rozvoj na zelených loukách.
- Politicky je problém vnímám ve vyspělých zemích od konce 70. let, a ve své širší souvislosti je spojován s principy kompaktního města a udržitelného rozvoje.
- **Největším problémem se Brownfields stávají, když se neřeší**.

Urban sprawl

- Urban sprawl je projevem sub-urbanizace vznikající tlaky trhy zejména v okolí velkých měst a reakcí trhu na kompetitivní nabídku území místních samospráv ležících ve strategických lokacích
- Tyto podmínky potom vedou k vytváření nové výstavby (bytové a komerční)
  - Mimo existující kompaktní zastavěná území
  - V oblastech vlivu rozvoje metropolitních měst
  - V pásech okolo hlavním dopravních tahů
  - Na křižovatkách hlavních dopravních tahů
- Zvyšují se požadavky na dopravní obslužnost a infrastrukturu v nových lokacích

Urban sprawl

- Proces se projevuje jak hráči, tak aktivitami, ale hlavně je zřetelný realizovanou výstavbou
- Často, ale ne exkluzivně, je tento nový rozvoj na úkor aktivit, investic a relokací ze zastavěného území metropolitních měst
- Obchodní, logistické, průmyslové a jiné podniky zřizují svá zařízení mimo zastavěná území sídel – na zelené louce
- Obchodní, logistická a jiná komerční zařízení vznikají na komunikačních křižovatkách a podél dálničních a hlavních silničních tahů

Urban sprawl

- V okolí větších i menších měst a mimo zastavěná území obcí se rozkládají čistě obytná území – kolonie rodinných domků – bez návaznosti na jakoukoliv občanskou vybavenost
- Zvyšuje se závislost na osobní automobilové dopravě
- V zastavěných územích a centrech měst se nedostává veřejných prostředků a soukromého kapitálu na obnovu existující výstavby či existující nevyužité infrastruktury
- Městská sídliště se stávají ghetty se zvýšenou kriminalitou a amortizovaným a poloprázdným bytovým fondem

Co způsobuje urban sprawl

- Plýtvání již vynaloženými prostředky
  - Rozptyluje se existující hustota osídlení
  - Podvyužívá se existující infrastruktura
  - Ze zastavěných území se kvůli odlivu aktivit stávají „Brownfields“
  - Odsávání fiskálních příjmů existujících území
- Plýtvání novými prostředky
  - Potřeba nové infrastruktury
  - Potřeba nové občanské vybavenosti
  - Požadavek na větší spotřebu materiálu, zboží a energii
- Zvyšování nároků na dopravu
  - Zvyšuje se nárok na dopravní obslužnost
  - Zvyšuje se nárok na využívání soukromého automobilu
  - Zvyšují se požadavky na výstavbu nových a rozšiřování již existujících silnic
- Zhoršování životního prostředí
  - Zhoršuje se kvalita ovzduší a životního prostředí
  - Ztráta lesní či zemědělské půdy

Jak vzniká urban sprawl

- Neregulovanou aktivitou trhu
- Neusměrňovanou územní aktivitou místních samospráv
- Nedostatkem usměrňujících nástrojů
  - Strategických
  - Ekonomických
  - Územních
  - vzdělávacích
  - Jiných

Děkuji za pozornost