

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ

FAKULTA STAVEBNÍ

Katedra urbanismu a územního plánování



Diplomová práce

Urbanizace Sibiře a současný vývoj města Krasnojarsk

Urbanization of Siberia and the present development of Krasnoyarsk

Vypracoval: Bc. Aleš Daněk

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D.

Studijní program: Stavební inženýrství

Studijní obor: Inženýrství životního prostředí

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou prací na téma Urbanizace Sibiře a současný vývoj města Krasnojarsk, vypracoval samostatně pouze za odborného vedení vedoucího práce doc. Ing. arch. ThLic. Jiřího Kupky, Ph.D. a za pomoci konzultací na Sibiřské federální univerzitě. Všechnu použitou literaturu, zdroje a podkladové materiály jsem uvedl v závěru práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

V Praze dne 17. 2. 2016

.....
Jméno a příjmení studenta

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá historií urbanizace východní části Ruské federace, především pak Krasnojarského, Novosibirského a Tomského regionu. Souhrnně centrální Sibiře. Tato historická část plynule navazuje na současný vývoj Krasnojarsku. Práce je doplněna kapitolou o ruské legislativě a dělení celé federace pro lepší pochopení souvislostí. Textová část je doplněna fotografiemi a mapami. K práci je připojena vývojová mapa města Krasnojarsk.

KLÍČOVÁ SLOVA

urbanizace, územní plánování, historie, vývoj, transsibiřská magistrála, legislativa, současnost, Ruská federace, Sibiř, Krasnojarsk, Tomsk, Novosibirsk

ANNOTATION

The diploma thesis solves the history of urbanization of eastern Russian federation, mainly Krasnoyarsk , Novosibirsk, Tomsk region. Summary of central Siberia. This historical part continues to the present development of the city Krasnoyarsk. Thesis is supplemented by part of Russian legislation and partition of all federation for better understanding. Text part is supported by photos and maps. The development map of the city Krasnoyarsk is for preview at the end.

KEY WORDS

urbanization, urban planning, history, development, transsiberian railway, legislation, present, Russian federation, Siberia, Krasnoyarsk, Tomsk, Novosibirsk

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce panu doc. Ing. arch. ThLic. Jiřímu Kupkovi, Ph.D. za odborné vedení a podnětné rady při zpracování práce. Dále mé dík patří Katerině Chatorové za pomoc s orientací v ruských archivech a za zapůjčení odborné literatury, Zdeňkovi Růžičkovi za pomoc s ruským jazykem a za poskytnutí dobrých rad pro život v Krasnojarsku. Rád bych také poděkoval Viktorovi Bezgachevovi za jeho čas, ochotu, otevřenou diskuzi a za poskytnutí kvalitních podkladů, které jsem hojně využíval. Ze Sibiřské federální univerzity bych chtěl poděkovat Eleně Michailovně a V. Tsarevovi za upřímnou diskuzi a další tipy ke zkoumání. V neposlední řadě děkuji za podporu spolužákům, kteří se mnou odjeli na Sibiř. Kamarádce Sanje, která mě nenechá nikdy ve štychu. A hlavní dík patří celé mé rodině za příjemné zázemí a přítelkyni Terez za trpělivost, zvláště u dokončování této práce.



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební
Tháškurova 7, 166 29 Praha 6

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Daněk Jméno: Aleš Osobní číslo: 396424
Zadávající katedra: Katedra urbanismu a územního plánování
Studijní program: Stavební inženýrství
Studijní obor: Inženýrství životního prostředí

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Urbanizace Sibíře a současný vývoj města Krasnojarsk
Název diplomové práce anglicky: Urbanization of Siberia and the present development of Krasnojarsk

Pokyny pro vypracování:

Cílem práce je zachycení souvislosti dnešních problémů v plánování rozvoje města Krasnojarsk s historickými rozhodnutími, spojenými s celkovým rozvojem a urbanizací Sibíře.

Práce bude vycházet ze studia literatury a z vlastních terénních průzkumů provedených přímo na místě v rámci semestrálního pobytu v Krasnojarsku. Problematika Krasnojarsku bude zařazena do širšího kontextu dalších srovnatelných měst. Výstupem bude pojmenování zásadních historických fází vývoje města (a chyb), které ovlivnily jeho dnešní stav a vývoj příp. budou nastíněny cesty budoucího vývoje města. DP bude mít textovou a grafickou část, celkový rozsah DP bude cca 80 NS textu.

Seznam doporučené literatury:

Student bude DP konzultovat v průběhu své studentské stáže v Krasnojarsku, kde mu bude doporučena patřičná literatura k tématu.

Jméno vedoucího diplomové práce: doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: 11.10.2016

Termín odevzdání diplomové práce: 8.1.2017

Údaj uvěďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku

Podpis vedoucího práce

Podpis vedoucího katedry

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použitých literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

11.10.2016

Datum převzetí zadání

Podpis studenta(ky)

1.1	ÚVOD	8	3.3.3	klimatické podmínky	18
1.2	Výběr tématu diplomové práce	8	3.4	Novosibirsk (НовосибиПрск)	19
1.3	CÍLE PRÁCE	8	3.5	Tomská oblast (Томская область)	20
1.4	METODIKA diplomové PRÁCE	9	3.5.1	základní informace	20
2.	teoretická část	10	3.5.2	geografie	20
2.1	Administrativní subjekty ruské federace	10	3.5.3	klimatické podmínky	20
2.2	federální okruhy ruské federace	11	3.6	Tomsk (Томск)	21
2.3	LEGISLATIVA ruské federace v urbanismu, architektuře a stavitelství	12	4.	historický vývoj centrální sibiře	22
2.3.1	ÚSTAV URBANISMU A ARCHITEKTURY	12	4.1	původní obyvatelé, první osídlení	22
2.3.2	URBANISMUS – KODEX RUSKÉ FEDERACE	12	4.2	Předpoklady vzniku nejstarších měst centrální sibiře	22
2.3.3	STRUKTURA MĚSTSKÉHO PLÁNOVÁNÍ V ZÁKONÍKU RUSKÉ FEDERACE	13	4.3	UMÍSTĚNÍ prvních ruských měst centrální sibiře v XVII. – XVIII. století	23
2.3.4	ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	14	4.4	KRASNOJARSK Od ZALOŽENÍ do začátku XX. stol.	24
2.3.5	PRAVIDLA ÚZEMNÍHO ROZVOJE MĚSTA KRASNOJARSK	14	4.5	mOskEvsko – sibiřský trakt	26
3.	řešené území	15	4.6	transsibiřská magistrála (Транссибирская магистраль)	27
3.1	krasnojarský kraj (КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ)	16	4.7	XX. století	29
3.1.1	Základní informace	16	4.7.1	SITUACE V RUSKU DO POLOVINY XX. STOLETÍ	29
3.1.2	geografie	16	4.7.2	XX. STOLETÍ V KRASNOJARSKU – SOCIALISTICKÉ MĚSTO	29
3.1.3	klimatické podmínky	16	4.8	90. léta xx. století	31
3.2	krasnojarsk (Красноярск)	17	4.8.1	POČÁTKY RUSKÉ FEDERACE	31
3.2.1	základní informace	17	5.	současný vývoj města krasnojarsk	34
3.3	Novosibirská oblast (НовосибиПрская оПрбласть)	18	5.1	PROPOJENÍ HISTORIE SE SOUČASNOSTÍ	34
3.3.1	základní informace	18	5.2	Současná Problematika	36
3.3.2	geografie	18	5.2.1	ARCHITEKTURA, STAVITELSTVÍ, KOMUNÁLNÍ POLITIKA	36
			5.2.2	ODCHOD MLADÝCH LIDÍ – NEDOSTATEK UNIVERZIT	36

5.2.3	GENERÁLNÍ PLÁN MĚSTA	37
5.2.4	OBLAST „BÍLÁ ROSA“ (белая роса) – NOVÁ BYTOVÁ ZÁSTAVBA	39
5.2.5	MODERNÍ BUDOVA V CENTRU MĚSTA - PANORAMA	41
5.2.6	ČTVRTÝ MOST	42
5.2.7	EKOLOGIE, ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	44
5.2.8	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA a MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	47
5.2.9	REKONSTRUKCE HISTORICKY HODNOTNÝCH BUDOV – NOVÁ ZÁSTAVBA	50
5.2.10	ZIMNÍ UNIVERZIÁDA 3/2019	52
5.2.11	DALŠÍ PROBLEMATIKA a AKTUÁLNOSTI VE MĚSTĚ	55
5.3	možný budoucí vývoj a doporučení	55
5.3.1	UKAZATELE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ – (SWOT)	56
6.	porovnání měst krasnojarsk – novosibirsk – tomsk	57
7.	závěr	58
8.	slovník základních pojmů	59
9.	grafické přílohy	60
10.	přehled literatury a použitých zdrojů	64
10.1	BIBLIOGRAFICKÉ ODKAZY	64
10.2	ONLINE DOKUMENTY	64
10.3	Textové podklady typu Word pdf	65
10.4	seznam použitých obrázků	66
10.5	zdroje použitých obrázků	67
10.6	Seznam použitých Grafů	69
10.7	Zdroje použitých grafů	69

1. ÚVOD

1.1 ÚVOD

Před samotným výjezdem do Ruska, jsem si vypracoval v rámci urbanistického projektu 4, analýzu města Krasnojarsk, se zaměřením na současnou problematiku v urbanismu a územním plánování. Z této analýzy jsem nabyt dojmu, že se zde vyskytují mnohé neduhy v podobě zastaralých zákonů a norem. Předpokládal jsem jistou spojitost mezi historickým vývojem a současným děním ve městě. Proto si na začátku stanovuji tuto hypotézu a během práce bude potvrzena či vyvrácena. Z toho plyne, že nosným tématem této práce je zachycení souvislostí dnešních problémů v plánování rozvoje města Krasnojarsk s historickými rozhodnutími, spojenými s celkovým rozvojem a urbanizací Sibiře. Tato problematika Krasnojarsku je zařazena do širšího kontextu srovnatelných měst. Práce vychází z historické části, která zachycuje vývoj a formování zdejší krajiny a měst. Další kapitola se zabývá současným vývojem města Krasnojarsk. Poukázání na jeho největší nedostatky a problémy, se kterými se v současnosti potýká a možné nastínění budoucího vývoje. Práce je doplněna samostatnou kapitolou o ruské legislativě a členění Ruské federace. V jistých pasážích zmiňuji mé zkušenostech, která snad napomohou lépe pochopit zdejší problematiku.

Tato diplomová práce mi pomohla lépe porozumět zdejším národům, a nebyla pro mě pouze teoretickou prací. Díky řešené problematice jsem mohl nahlédnout pod pokličku a uvidět tak zdejší dění ze širší perspektivy. Podklady pro práci jsem čerpal i z navštívených konferencí na téma rozvoj města a historický vývoj života obyvatel Sibiře. Díky těmto možnostem se v práci mohla objevit spousta názorů od odborníků z Evropy i z Ruska. Mně jako autorovi tyto skutečnosti ještě více zatraktivnili dané téma a dali mi možnost různých náhledů na věc.

1.2 VÝBĚR TÉMATU DIPLOMOVÉ PRÁCE

Výběr tohoto tématu se jevil jako vhodný pro můj semestrální pobyt na Krasnojarské Sibiřské federální univerzitě. Kde jsem působil od začátku září roku 2016 do konce ledna roku 2017. Téma práce jsme s vedoucím práce postupně sladili na stávající, tak aby téma a cíle byly dosažitelné a zároveň celá práce čtivá a přínosná. Práce spojuje analýzu historických materiálů ve zdejších archivech a muzeích s aktuálním terénním průzkumem města a konzultacemi s místními odborníky. Tato různorodost a možnost přímého kontaktu se zdejšími obyvateli byly jedny z důvodů, proč jsem dané téma zvolil. Dále se domnívám, že zdejší kultura má co nabídnout a z pohledu Evropana se někdy jedná o velice zajímavé věci k vidění. Například zajímavé přístupy k řešení věcí, které jsou tak odlišné od našich evropských. Možnost porovnat a prozkoumat odlišnosti mezi evropskou a asijskou částí Ruska, je jeden z mnoha benefitů, který mi tato práce poskytla.

1.3 CÍLE PRÁCE

Cílem této práce je zachycení historického vývoje centrální Sibiře, především pak samotný vývoj města Krasnojarsk až do současnosti. Dalším cílem je, pokusit se najít souvislosti mezi současnými problémy v plánování rozvoje města Krasnojarsk s historickými rozhodnutími, spojenými s celkovým rozvojem a urbanizací Sibiře. Tato problematika Krasnojarsku bude zařazena do širšího kontextu srovnatelných měst. Město se potýká i s problémy, které nemají zárodky v historii. Zmapování a popsání těchto dalších nedostatků patří také mezi cíle.

Práce bude doplněna o mapy, grafy, tabulky a fotografie pro lepší přehlednost a názornost daných témat. Celkově by tato práce měla být obsahem a strukturou dobře čitelná a srozumitelná široké veřejnosti.

1.4 METODIKA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Práce bude zpracována pomocí vlastního terénního průzkumu města Krasnojarsk a jeho nejbližších sousedních měst Novosibirsk a Tomsk. Dále bude využito osobní analýzy dostupných publikací s danou problematikou, především pak publikace historického vývoje osídlení Sibiře a některých aktuálních odborných článků či zápisů z jednání. K porozumění této problematice budou velmi ceněné odborné konzultace s profesory na Sibiřské federální univerzitě. Dále bude využito informací získaných na konferencích zabývajících se rozvojem města – Moscow urban forum a konference zabývajících se kulturním vývojem Krasnojarského kraje. Z těchto dostupných zdrojů se budu snažit vybrat podstatné informace a chronologicky je zde uvést. Při analýze a hodnocení historického a současného vývoje, využiji mých doposud nabytých zkušeností, které jsem získal během studia na vysoké škole. Dále přihlédnu k názorům odborné veřejnosti, jak již jsem zmínil výše. Na závěr práce bude využito SWOT analýzy, pro určení silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb pro město Krasnojarsk. V neposlední řadě využiji znovu SWOT analýzu pro města Novosibirsk, Tomsk a Krasnojarsk z pohledu úrovně života s přihlédnutím na přístup k jejich historické identitě. Těchto SWOT analýz bude dále využito k propojení této diplomové práce s prací mé ruské kolegyně, a pomůže tak vzniku společného článku s tematikou historie a současnosti centrální Sibiře.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1 ADMINISTRATIVNÍ SUBJEKTY RUSKÉ FEDERACE

Ruská federace je dělena do 85 administrativních subjektů.

- 22 republik
- 46 oblastí
- 9 krajů
- 1 autonomní oblast
- 4 autonomní okruhy
- 3 federální města



(1) (2)

Области			Республики		Автономные округа	
1 - Астраханская	9 - Ленинградская	17 - Рязанская	1 - Адыгея	7 - Марий Эл	Края	
2 - Владимирская	10 - Липецкая	18 - Самарская	2 - Башкортостан	8 - Мордовия	1 - Краснодарский	2 - Ставропольский
3 - Волгоградская	11 - Московская	19 - Свердловская	3 - Ингушетия	9 - Северная Осетия - Алания	Города федерального значения	
4 - Воронежская	12 - Нижегородская	20 - Тамбовская	4 - Кабардино-Балкарская	10 - Удмуртская	1 - Москва	2 - Севастополь
5 - Ивановская	13 - Новгородская	21 - Тульская	5 - Калмыкия	11 - Чеченская		
6 - Калужская	14 - Орловская	22 - Ульяновская	6 - Карачаево-Черкесская	12 - Чувашская		
7 - Кемеровская	15 - Пензенская	23 - Челябинская	Автономная область			
8 - Костромская	16 - Ростовская	24 - Ярославская				

Obrázek 1 Vyznačení administrativních subjektů Ruské federace / v legendě vypsány pouze ty, které nejsou v mapě.

2.2 FEDERÁLNÍ OKRUHY RUSKÉ FEDERACE



Obrázek 2 Členění Ruské federace do administrativních částí.

Těchto 85 administrativních subjektů zmíněných na předešlé stránce se sdružuje do 8 federálních okruhů.

Takto sjednocené oblasti neslouží jako administrativní a teritoriální dělení. Jejich význam je pouze v rámci výkonné moci.

Do čela každého okruhu je jmenován představitel, který je jmenovaný prezidentem Ruské federace.

(1) (2)

název okruhu	rozloha (km ²)	obyvatelstvo (odhad 2009)	obyv./km ²	federálních subjektů	administrativní centrum
Centrální federální okruh	652 800	37 121 812	56,89	18	Moskva
Jižní federální okruh	447 821	14 686 261	36,55	8	Rostov na Donu
Severozápadní federální okruh	1 677 900	13 462 259	8,02	11	Petrohrad
Dálněvýchodní federální okruh	6 215 900	6 460 094	1,04	9	Chabarovsk
Sibiřský federální okruh	5 114 800	19 545 470	3,82	12	Novosibirsk
Uralský federální okruh	1 788 900	12 254 976	6,85	6	Jekatěrinburg
Povolžský federální okruh	1 038 000	30 157 844	29,05	14	Nižnij Novgorod
Severokavkazský federální okruh	170 700	9 108 737	53,36	7	Pjatigorsk

Tabulka 1 Základní informace o federálních okruzích.

2.3 LEGISLATIVA RUSKÉ FEDERACE V URBANISMU, ARCHITEKTUŘE A STAVITELSTVÍ

(3) (4)

Legislativu zaštiťuje ministerstvo výstavby Ruska, které vykonává funkce rozvoje a určuje provádění státní politiky a normativní právní úpravy v oblasti stavebnictví, architektury, urbanismu, průmyslu stavebních hmot, cen a odhadu cen, technických předpisů.

Právní předpisy týkající se rozvoje měst jsou složeny ze zákoníku Ruské federace o městském plánování a dalších zákonů a normativních právních aktů Ruské federace. Další obecné právní úkony, které obsahují normy upravující vztahy v oblasti činností rozvoje měst, nesmí být v rozporu se zákonem Ruské federace o urbanismu.

2.3.1 ÚSTAV URBANISMU A ARCHITEKTURY

Odbor ministerstva se zaměřením na urbanismus a architekturu. Je odpovědné za navrhování a provádění státní politiky, normativní právní úpravy v oblasti stavebnictví, architektury, urbanismu (s výjimkou územního plánování) a technického předpisu ve stavebnictví, jakož i pro implementaci BIM (Building Information Modeling) v oblasti občanské a průmyslové výstavby.

HLAVNÍ ÚKOLY ODBORU

1. Provádění státní politiky v oblasti rozvoje inovační stavebnictví a průmyslu, stavebních materiálů a strojů.
2. Implementace státní politiky v oblasti technického předpisu ve stavebnictví.
3. Rozvoj veřejné politiky pro implementaci technologie BIM v oblasti občanské a průmyslové výstavby.

4. Vývoj institutu standardního provedení (efektivní opětovné využití projektové dokumentace).
5. Metodická koordinace veřejných státních expertíz Ruské federace.
6. Sledování činnosti energetických orgánů státní Ruské federace, kontrola zda je v souladu s urbanismem jako zákonem Ruské federace.

Výše zmíněný ústav urbanismu a architektury je zodpovědný za zákony pro celou Ruskou federaci. Další upřesňující zákony si stanovují republiky, kraje nebo oblasti.

2.3.2 URBANISMUS – KODEX RUSKÉ FEDERACE

Kodifikovaný normativní právní akt upravující městské a některé související vztahy na území Ruské federace. Tento zákon je platný od července roku 2016 a jeho hlavní části jsou popsány níže.

1. plánování města

-vztah související s činnostmi rozvoje měst, tj. aktivit pro rozvoj území, včetně měst a jiných sídel, které jsou realizovány ve formě:

- Územní plánování
- Zónování
- Plánování oblastí
- Architektonický design, včetně inženýrských výzkumů
- Investiční výstavby
- Rekonstrukce investiční výstavby

- Strukturální a jiné charakteristiky spolehlivosti a bezpečnosti investiční výstavby

- Údržba budov

2. Vztahy spojené s:

- Přijetím opatření, aby byla zajištěna bezpečnost konstrukce

- Prevencí havarijních situací způsobených přírodou nebo člověkem

- Odstranění důsledků těchto situací

3. Právo uvedené ve stavebním zákoně spojené s:

- Získávání statusu samoregulace

- Ukončení stavu samoregulace

- Určení právního postavení v samoregulaci

- Realizace aktivit v samoregulace

- Stanovení postupů při samoregulaci pro své členy

- Plán státní kontroly pro průběh samoregulací

4. Vztahy spojené s vytvořením stavebního pozemku

5. Vazby sběru a zpracování informace potřebných k určení odhadovaných nákladů na výstavbu.

Pro doplnění je níže vysvětlení pojmu SAMOREGULAČNÍ ORGANIZACE.

Tento termín představuje neziskové organizace, které kombinují podnikatelské entity působících v určitých sektorech výroby (práce, služby) nebo spojují předměty profesní činnosti určitého druhu. Samoregulační organizace musí být založena v souladu s občanským zákoníkem Ruské federace. Toho se týká spolkový zákon ze dne 12. ledna 1996 N 7-FZ "O nekomerční organizaci".

Hlavní myšlenka těchto organizací je přesunout ovládání a dohled nad aktivitami v daném oboru ze státu na samotné účastníky trhu. Zároveň by státu ubyly povinnosti

v regulaci těchto oborů a tím se sníží celkový rozpočet na provádění úkonů i zpřesní samotná regulace dle účastníků.

2.3.3 STRUKTURA MĚSTSKÉHO PLÁNOVÁNÍ V ZÁKONÍKU RUSKÉ FEDERACE

- znění spolkového zákona ze dne 07.03.2016 obsahuje 14 následujících kapitol

Kapitola 1. *Obecná ustanovení*

Kapitola 2. *Pravomoci orgánů veřejné správy Ruské federace, státních orgánů Ruské federace, orgány místní samosprávy v oblasti činností rozvoje měst*

Kapitola 2.1. *Stanovení ceny a rozpočtu v oblasti činností rozvoje měst - federální registr cenových standardů*

Kapitola 3. *Územní plánování*

Kapitola 3.1. *Standardy urbanismu*

Kapitola 4. *Zónování*

Kapitola 5. *Plánování oblastí*

Kapitola 6. *Stavebně konstrukční řešení, výstavba, rekonstrukce investiční výstavby*

Kapitola 6.1. *Samoregulace v oblasti inženýrských studií, architektonického návrhu, výstavby, rekonstrukce, opravy investiční výstavby*

Kapitola 6.2. *Využití budov, staveb*

Kapitola 6.3. *Technická příprava pozemků pro výstavbu a provoz budov*

Kapitola 7. *Informační podpora územně plánovací činnosti*

Kapitola 8. *Odpovědnost za porušení právních předpisů v oblasti územního plánování*

Kapitola 9. *Funkce městského plánování v Ruské federaci - federální města Moskvy, Petrohradu a Sevastopol*

2.3.4 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ ⁽⁵⁾

Níže jsou popsány hlavní dokumenty, které jsou spojeny s územním plánováním Ruské federace. Můžeme zde vidět jistou analogii s Českou republikou.

Územní plánování je zaměřené na vymezení dokumentů územního plánování cílových oblastí na základě souboru sociálních, ekonomických, ekologických a dalších faktorů pro zajištění udržitelného rozvoje území, rozvoj průmyslu, dopravy a sociální infrastruktury. Tak aby bylo zajištěno zohlednění zájmů občanů a jejich sdružení.

Hlavní náplň a struktura:

- Zřízení funkčních oblastí.
- Stanovení významu:

Objekty federálního významu

Objekty regionálního významu

Objekty místního významu

HLAVNÍ DOKUMENTY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Schéma územního plánování Ruské federace (celá země)
- Schémata územních plánování subjektů RF
- Schémata územních plánování obcí
 - Schémata územních plánování městských částí
 - Generely městských a venkovských sídel
 - Generely městských čtvrtí

2.3.5 PRAVIDLA ÚZEMNÍHO ROZVOJE MĚSTA KRASNOJARSK

Pod federálními zákony o urbanismu, územním plánování a architektuře všeobecně, si dané subjekty Ruské federace tvoří vlastní upřesňující zákony, které musí být v souladu s těmi federálními. Pro příklad zde uvedu strukturu pravidel územního

rozvoje pro město Krasnojarsk, které platí od roku 2007. Hlavním tématem je využití půdy, tak aby bylo v souladu s urbanistickým kodexem, s občanským zákoníkem a zákonem Ruské federace obecně. Dále by tyto pravidla měla zohledňovat nový generální plán města Krasnojarsk a předpisy, které určují hlavní směry sociálně-ekonomického a městského rozvoje Krasnojarsku i ochranu a využívání kulturního dědictví, životního prostředí a přírodních zdrojů.

Tyto pravidla jsou závazná pro všechny podniky, organizace a instituce nacházejících se ve městě bez ohledu na jejich organizačně-právní postavení a podřízenosti, stejně jako pro všechny občany. Tento dokument by se dal v České republice přirovnat k textové části územního plánu s prvky jisté regulace.

Dokument je členěn do 4 oddílů:

- 1) Typy využití půdy, orgány samosprávy, legislativní postup řízení.
- 2) Požadavky na umístění, vzhled jednotlivých budov, konstrukce a zlepšení městských částí.
- 3) Zónování, plochy s rozdílným způsobem využití. Podmínky územního plánování - regulace.
- 4) Přechodná ustanovení

Každý z oddílů je dále členěn na jednotlivé body, které jsou podrobně popsány. V některých případech jsem postrádal stručnost a jasnost, nicméně po bližším prostudování dokument více méně dával smysl.

Dle těchto dokumentů lze soudit, že vše je logicky nastaveno a právně ošetřeno. Že nemůže docházet k nedorozuměním v oblasti územního plánování, výstavby či rekonstrukcí budov. Opak je ale pravdou, člověk občas nabyde dojmu, že stále platí ruské oblíbené rčení: „*Rusko je tak velká země, že hlava neví, co dělají nohy.*“

3.ŘEŠENÉ ÚZEMÍ ⁽⁷⁾

Řešené území se nachází v oblasti centrální Sibiře. Především pak v oblasti Krasnojarského kraje a sousedícího Tomského a Novosibirského regionu. Tyto 3 města a regiony jsem si vybral díky podobnému vývoji, avšak díky historickým událostem se každé město vydalo svým specifickým směrem. Současně tyto tři oblasti spadají do Sibiřského správního okruhu. Sídlem správy Sibiřského federálního okruhu je Novosibirsk, který je zároveň největším městem této oblasti. Těchto okruhů se na území Ruska nachází celkem 8.

V této kapitole jsou obsaženy základní informace o řešené lokalitě, hlavně tedy o Krasnojarském kraji, který je nosným tématem práce. Dále zde uvádím informace o Tomské oblasti a Novosibirské oblasti, které využiji pro srovnání nebo se na ně v průběhu práce budu odkazovat. Tyto základní informace slouží pro lepší porozumění zdejší situace a lokace. Kapitoly dále obsahují upřesňující údaje o správních městech oblastí. Právě tyto města budou sloužit jako porovnávací prvky. Poněvadž je Krasnojarsk hlavním bodem této práce dostává se mu zde vyšší podrobnosti.



Obrázek 3 Vyznačení Sibiřského federálního okruhu na území Ruské federace.



Obrázek 4 Vyznačení řešené oblasti na území Ruské federace.

3.1 KRASNOJARSKÝ KRAJ (КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ) [8]

Ruská federace je členěna do federálních samosprávných subjektů, kde Krasnojarský kraj zaujímá druhou příčku co do velikosti. Kraj patří do Sibiřského federálního okruhu, což je vyšší správní jednotka zahrnující oblast středozápadní části asijského Ruska. Většina obyvatel žije v jižní oblasti kraje, poblíž transsibiřské magistrály.

3.1.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE



Obrázek 7 Vlajka Krasnojarského kraje.



Obrázek 6 Erb Krasnojarského kraje.

Hlavní město	Krasnojarsk
Rozloha	2 366 800 km ²
Časové pásmo	UTC+7
Počet obyvatel	2 866 490 (2016)
Hustota zalidnění	1,2 ob./km ²
Jazyk	ruština
Národnostní složení	Rusové (88,37 %), Ukrajinci, Tataři, Němci,
Náboženství	převážně pravoslavi
Nadřazený celek	Ruská federace
Druh celku	kraj
Podřízené celky	44 rajónů, 14 měst

Tabulka 2 Souhrnné informace o Krasnojarském kraji.



Obrázek 5 Vyznačení Krasnojarského kraje na území Ruské federace.

3.1.2 GEOGRAFIE

Tento rozlehlý kraj se rozkládá od jižních hornatých hranic s Mongolskem a Čínou až po severní arktické oblasti nad polárním kruhem. Tuto vzdálenost také urazí největší řeka oblasti Jenisej, která pramení v horských oblastech na jihu a ústí do severního ledového oceánu. Tato vzdálenost dosahuje přibližně 3000 km. Dále by se tento kraj dal rozdělit na pravý a levý břeh Jeniseje. Kdy v levé části je převážná rovina a na pravé části jsou zpravidla hory a vrchoviny. Před ústím řeky končí i na pravém břehu pásmo hor a plynule přechází v nížinu.[3]

3.1.3 KLIMATICKÉ PODMÍNKY

Klima tak rozlehlého regionu je velice různorodé. Od arktických podmínek na severu až po mírné pásmo na jihu. Kde avšak platí mrazivé zimy a horká léta. Průměrná teplota na severu v lednu je -36 °C a v jižní části -18 °C. Letní teploty na severu jsou v průměru kolem 13 °C a na jihu 20 – 25 °C. I z těchto důvodů leží většina osídlených oblastí na jižní části regionu.[3]

3.2 KRASNOJARSK (КРАСНОЯРСК) ^[9]

Hlavní město Krasnojarského kraje, které leží v jeho jižní části. Jedná se o nejuvýchodněji situované milionové ruské město. Největší kulturní, hospodářské, průmyslové a vzdělávací centrum ve střední a východní Sibiři. Jako naprostá většina velkých ruských měst leží na řece. V tomto případě je to Jenisej v překladu „velká voda“. Povodí této řeky má neuvěřitelnou rozlohu 2 580 000 km² a je sedmé největší na světě. Na této řece, asi 30 km nad městem, leží Krasnojarská přehrada, pro místní získala název Krasnojarské moře. Jedná se o druhou největší uměle vytvořenou nádrž v Rusku. Její délka je kolem 388 km a v nejširších pasážích dosahuje až 15 km. Nádrž je využívána především pro energetiku, jako zásobárna pitné vody a pro vyrovnávání kolísání průtoku. Se svými dvanácti Francisovými turbínami se vodní elektrárna dostává na výkon 6000 MW, a průměrná roční výroba elektrické energie je 19,6-20,4 miliard kWh. S těmito hodnotami je druhá největší vodní elektrárna v Rusku a desátá na světě. Naprostá většina této energie je spotřebována v místních hliníkových hutích, zbytek jde do sítě po celé Sibiři. Po vytvoření této obrovské přehrady s ohromnou masou vody, přišla změna lokálního klimatu. Stalo se mírnější a vzduch nabyl vyšší vlhkosti. Při projekci této přehrady došlo k chybám ve výpočtu zamrznání Jeniseje pod přehradou v zimních měsících. Inženýři počítali se zamrznutím řeky ještě před Krasnojarskem, tedy 30 km od paty hráze. Nicméně po jejich pochybení Jenisej ve městě nikdy nezamrzá, to zapříčiňuje vysokou vlhkost vzduchu a při teplotách kolem -30 °C, je to pocitově opravdu nepříjemné. S tímto faktem kolem řeky vznikají často se vyskytující mlhy. Především pak v zimě, tyto mlhy vytváří úchvatné námrazy na okolní vegetaci a konstrukcích.

Z jihu je město lemováno pásem východních Sajan, což je zhruba 1 000 km dlouhý a 300 km široký horský systém, na rozhraní Ruska a Mongolska, severovýchodně od pohoří Altaj. Díky těmto horám získává město na atraktivitě. Zejména pak z vizuální stránky je město morfologicky zajímavé a není to pouhá placka, jak v Rusku bývá zvykem. Dále tyto hory nabízejí mnoho druhů aktivního odpočinku, od

mnoha turistických tras, skalního lezení až po sjezdové lyžování. Díky těmto snadno přístupným možnostem se ve městě vytvořilo spousty sportovních spolků. [7]

3.2.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE



Obrázek 9 Vyznačení města Krasnojarsk na území Ruské federace.



Obrázek 8 Vlajka města Krasnojarsk. Uprostřed městský erb.

Vznik	1628
Počet obyvatel	1 066 934 (2016)
Počet ob./ aglomerace	> 1 500 000
Hustota zalidnění	2765 os. / km ²
Nadmořská výška	287 m n. m.
Rozloha	387 km ²

Tabulka 3 Základní informace o Krasnojarsku.

3.3 NOVOSIBIRSKÁ OBLAST (НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ) (10)

Další oblastí centrální Sibiře je Novosibirská oblast, která je se svou rozlohou nejmenší z řešených regionů, avšak její význam je znatelný. Délka této oblasti od západu na východ je 642 km a od severu k jihu 444 km. Hlavní město oblasti Novosibirsk je jedno z největších v této části Ruska. [3][4]

3.3.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE



Obrázek 12 Vlajka Novosibirské oblasti.



Obrázek 11 Znak Novosibirské oblasti.

Hlavní město	Novosibirsk
Rozloha	178 200 km ²
Časové pásmo	UTC+7
Počet obyvatel	2 683 500 (2012)
Hustota zalidnění	15,1 ob./km ²
Jazyk	ruština

Národnostní složení	Rusové (93,5 %), Ukrajinci, Tataři, Němci
Náboženství	převážně pravoslavi
Nadřazený celek	Ruská federace
Druh celku	oblast
Podřízené celky	30 rajónů, 14 měst

Tabulka 4 Souhrnné informace o Novosibirské oblasti.



Obrázek 10 Vyznačení Novosibirské oblasti na území Ruské federace.

3.3.2 GEOGRAFIE

Novosibirská oblast se nachází v jižní části západní sibiřské pláně, kde sousedí s Kazachstánem, Omskou oblastí, Tomskou oblastí, Altajským krajem a Kemerovskou oblastí. Převážnou část oblasti tvoří rovina. Na severu s rozsáhlými lesy a močály, na jihu převažují stepní oblasti. Dále je zde možno najít mnoho rozsáhlých jezer – Chany, Sartlan a další.

3.3.3 KLIMATICKÉ PODMÍNKY

Oblast leží v pásu kontinentálního klimatu, kde je průměrná teplota -19 °C v lednu, a + 19 °C v červenci. Celkově jsou klimatické podmínky všech třech oblastí podobné. Pokud se u Krasnojarského kraje počítá pouze hustě osídlená část kolem Krasnojarsku, ne jeho arktická neosídlená část.

3.4 NOVOSIBIRSK (НОВОСИБИРСК) ⁽¹¹⁾

Novosibirsk je třetí největší město v Rusku, hned po Moskvě a Petrohradu. Rozkládá se po obou březích řeky Ob, na sever od Novosibirské vodní nádrže. Město je považováno za kulturní centrum Sibiře. Nachází se zde správní středisko Sibiřského federálního okruhu.

Město bylo vybudováno na místě bývalé vesnice Krivoščjokovskaja, která byla založena v roce 1696. První název města byl Novonikolajevsk, k přejmenování na Novosibirsk došlo v roce 1925.

Současná hodnota města nabývá federálního významu, díky přítomnosti kulturních, vědeckých, obchodních institucí a dále průmyslu a dopravy. Nachází se zde věhlasná Novosibirská státní univerzita s množstvím celosvětově uznávaných, vědeckých laboratoří a výzkumných center. Z průmyslu se zde především nachází odvětví letectví, jaderné palivo, vodní generátory, textilní stroje, zemědělské stroje, elektronické komponenty, výrobní zařízení, hutnictví a zpracování kovů.



Obrázek 15 Prosincový pohled na jednu z ulic v Novosibirsku.



Obrázek 13 Vyznačení města Novosibirsk na území Ruské federace.



Obrázek 14 Vlajka města Novosibirsk.

Vznik	1893
Počet obyvatel	1 584 138 (2016)
Počet ob./ aglomerace	1 929 777
Hustota zalidnění	3133,06 os. / km ²
Nadmořská výška	150 m n. m.
Rozloha	505,62 km ²

Tabulka 5 Souhrnné informace o Novosibirsku.

3.5 TOMSKÁ OBLAST (ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ) ⁽¹²⁾

Třetí oblast je Tomská, s hlavním městem Tomsk. Touto oblastí, jako jedinou z řešených, neprochází transsibiřská magistrála. Proto zde můžeme sledovat odlišný vývoj a dále můžeme tuto oblast použít pro srovnání s Krasnojarským krajem. [5][6]

3.5.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE



Obrázek 18 Vlajka Tomské oblasti.



Obrázek 17 Znak Tomské oblasti.

Hlavní město	Tomsk
Rozloha	316 900 km ²
Časové pásmo	UTC+7
Počet obyvatel	1 076 762 (2016)
Hustota zalidnění	3,42 ob./km ²
Jazyk	ruština
Národnostní složení	Rusové (90,8 %), Ukrajinci, Tataři, Němci
Náboženství	převážně pravoslavi
Nadřazený celek	Ruská federace
Druh celku	oblast
Podřízené celky	16 rajónů, 6 měst

Tabulka 6 Souhrnné informace Tomské oblasti.



Obrázek 16 Vyznačení Tomské oblasti na území Ruské federace.

3.5.2 GEOGRAFIE

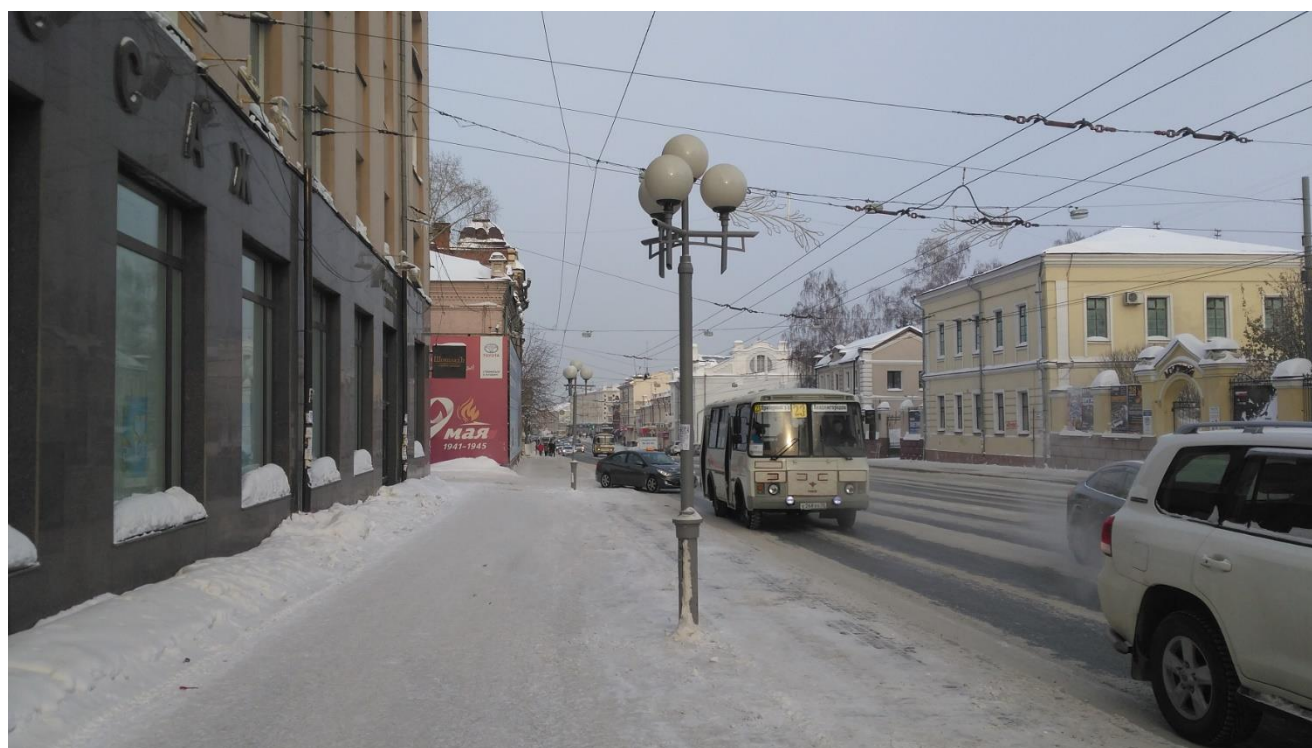
Tomská oblast se nachází také v jihovýchodní části Západní sibiřské pláně. Většina oblasti je obtížně přístupná. Až 63 % plochy pokrývá hustý sibiřský les tajga. Dalších téměř 29 % připadá bažinatým územím. Nejvyšší bod území je 274 m nad mořem, nejnižší pak 34 m nad hladinou moře.

3.5.3 KLIMATICKÉ PODMÍNKY

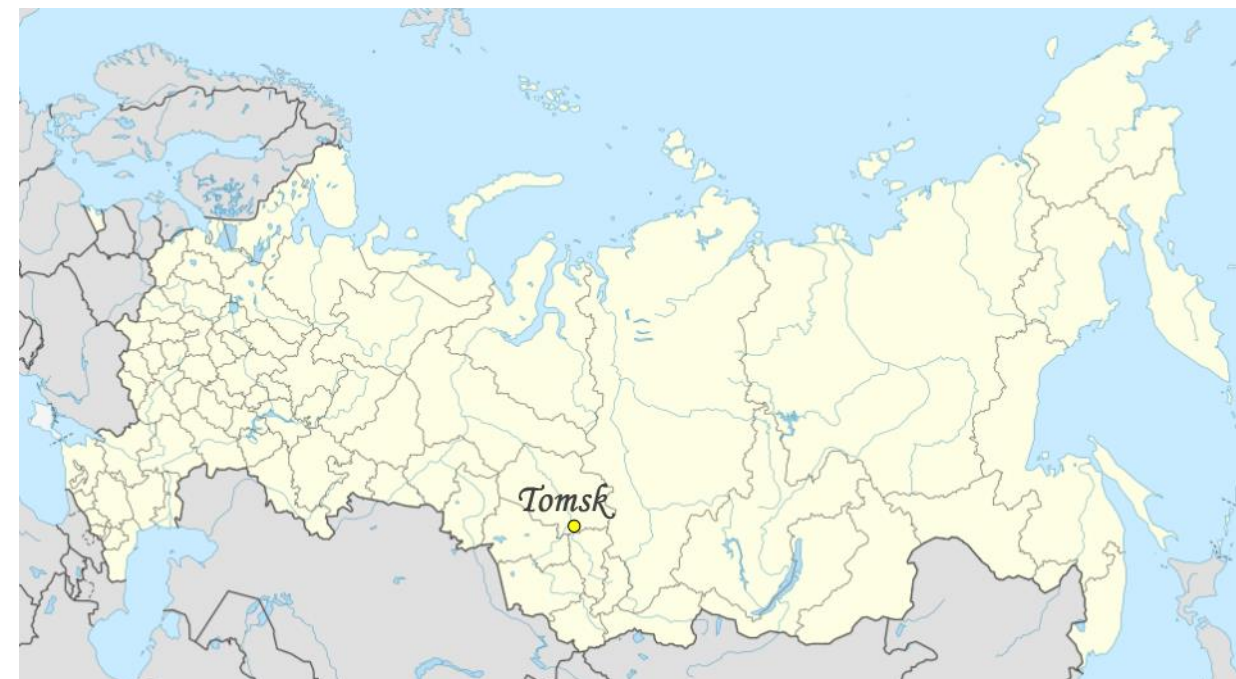
Klima Tomské oblasti je podobné jako v Novosibirské. Průměrná lednová teplota je -17,1 °C a průměrná teplota v červenci je +18,7 °C. Působí zde ruské kontinentální klima. Co se týká sněhových srážek, tak za zimu 2016/2017 zde bylo absolutně nejvíc sněhu z řešených lokalit.

3.6 TOMSK (TOMCK) ⁽¹³⁾

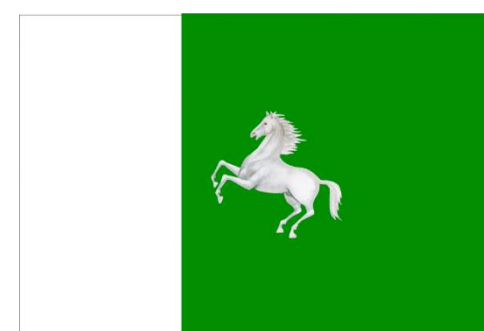
Město Tomsk nijako nevybočuje z řady velkých Sibiřských měst, také leží na břehu další mohutné řeky Tom. V porovnání s městy Krasnojarsk a Novosibirsk je o poznání menší, jak rozlohou tak i do počtu obyvatel. Důvod je prostý. Do města nebyla přivedena hlavní trasa transsibiřské magistrály. Tomsk soupeřil o magistrálu s Novosibirskem, který v době její stavby de facto ještě neexistoval. Důvodů je hned několik, avšak pouze jeden z nich byl vybrán jako oficiální verze. Po tomto rozhodnutí, zůstalo město více izolované a nedocházelo zde k takovému rozvoji jako ve městech na magistrále. Díky tomu je Tomsk bohatý na památky a hlavně na dřevěnou lidovou architekturu, kterou ve větších městech nenajdete. Dále město procházelo svým vlastním vývojem. Dnes mu spousta lidí neřekne nijak jinak, než město studentů. Nachází se zde 9 univerzit a 15 vědecko-výzkumných institutů. V centru města je mnoho zelených parků a celkově působí velice přátelsky.



Obrázek 21 Lednový pohled do Tomské ulice. Teplota kolem - 40 stupňů Celsia.



Obrázek 19 Vyznačení města Tomsk na území Ruské federace.



Obrázek 20 Vlajka města Tomsk.

Vznik	1604
Počet obyvatel	569 293 (2016)
Počet ob./ aglomerace	825 302
Hustota zalidnění	1932,43 os. / km ²
Nadmořská výška	80 m n. m.
Rozloha	294,6 km ²

Tabulka 7 Souhrnné informace o městě Tomsk.

4. HISTORICKÝ VÝVOJ CENTRÁLNÍ SIBIŘE (14) (15) (16)

Historický vývoj této části Sibiře lze mapovat již od doby ledové. Díky tomu se zde odehrálo mnoho důležitých vývojových etap, které jsou v této kapitole dále rozčleněny a popsány. Při popisu je užito hlavních událostí, které formovali tuto oblast.

4.1 PŮVODNÍ OBYVATELÉ, PRVNÍ OSÍDLENÍ

První zmínky o osídlení pochází z poslední doby ledové, asi před 30 tis. lety. Mezi současným městem Jenisejsk a Abakan, archeologové našli na 70 osad z této doby. Po konci doby ledové, zhruba před 10 tis. lety nastala klimatická změna a docházelo k přirozené migraci obyvatelstva.

V V. až IV. tisíciletí před naším letopočtem se na břehu řeky Jenisej usídlovali kočovné kmeny lovců, rybářů a sběračů, kteří žili v malých komunitních osadách. V této době již ovládali techniku stavby jednoduchých domků s krbem. Kde krb byla spíše jáma s ohništěm, osazená kameny.

V dalším vývoji kolem III. až II. tisíciletí je možnost pozorovat vedle mongoloidních národů střední Sibiře první europoidní obyvatele. Žili zde v těsném sousedství. Právě nově příchozí ze západu vytvořili zárodek kultury doby bronzové. Jejich osady se rozprostíraly na březích malých i velkých řek. Stavěly jednoduché chaty i sruby, některé z nich byly i přenositelné. Na konci doby bronzové (XIII. - VIII. století před naším letopočtem) vznikaly v oblasti středního Jeniseje první sídla. Jednalo se o první náznaky trvalých sídel s rozměrnějšími dřevěnými domy z části zapuštěných do země. Stěny tvořeny i kamennými deskami. Tento vývoj se spojuje s určitou inspirací od kultur ze sousedních zemí. Především pak Čínou, která leží nedaleko.

Hlavní vznik osídlení ve střední Sibiři byl spojen s prudkým rozvojem severozápadní části Tatarské kultury. Strukturní a funkční vlastnosti osad ukazují, že tento proces byl spojen s častými vojenskými souboji. A tak nově vzniklé vojenské

základny získali roli, ohraničující etnickou skupinu Tatarů od ostatních místních národů. V Geografické lokaci těchto základen byla objevena pravidelnost a zřejmě tyto linie tvořili jistou hranici, jejich národu.

Dalším typem osad za raného Tatarského osídlení jsou hradiště, které se vyznačují primitivní formou opevnění, jako jsou valy, jámy a příkopy. Z této doby se našly zajímavé typy „přístřešků“ malých rozměrů na říčních útesech ohraničených hlubokými koryty. Svou strukturou připomínaly domy k bydlení, archeologové se však domnívají, že tento typ obydlí se využíval pouze v období obléhání k úkrytu starců, žen a dětí. Nebo další možností je využití jako prostory pro uskladnění potravin apod. Konstrukce většiny budov v Tatarských sídlech, které byly využívány k bydlení, byly roubené polo zakopané. Všechna sídla tohoto typu byla chráněna jednoduchým opevněním (jámy, příkopy, valy).

Nejranější období lidského zkoumání centrální Sibiře lze obecně popsat jako doba cílevědomého pohybu kmenů, v závislosti na klimatických podmínkách. Tento pohyb umožnil identifikovat příznivé oblasti pro život. V současné době se na některých z těchto ideálních oblastí nachází novodobá moderní města např. Krasnojarsk, Achinsk, Minusinsk.

4.2 PŘEDPOKLADY VZNIKU NEJSTARŠÍCH MĚST CENTRÁLNÍ SIBIŘE

Kolem roku 200 před naším letopočtem byl původní místní vývoj přerušena invazí starověkého kočovného kmene Siungnuovů. Tento kmen pocházel z území severně od Číny z území dnešního Mongolska, avšak kořeny tohoto národa spadají do oblasti Malé Asie. Touto invazí se střední Sibiř stala Hunskou provincií.

Na řece Abakan (pravostranný přítok Jeniseje) archeologové objevili pozůstatky prvního starobylého města. Po bližším prozkoumání bylo patrné, že uprostřed města se nacházel palác s velkorysími rozměry, který byl obklopen další městskou zástavbou.

Stěny paláce byly mnohdy až 2 m silné. Jako stavební materiál byla použita především hlína, do dřevěného bednění. Další budovy měly dřevěné kostry doplněné hliněnými zdmi.

Při porovnání tohoto města s městy na území dnešního Mongolska, jsou vidět jasné spojitosti v použitých materiálech, obdélníkových půdorysech staveb a urbanismu. Plánování Hunských měst bylo na vysoké úrovni a mělo pevný řád. Palácové citadely vprostřed města, byly obklopeny městskými budovami. Ty byly sjednoceny do bloků a mezi sebou svíraly hlavní a vedlejší ulice. Orientace těchto ulic byla od východu na západ, nebo od severu na jih. To je velice důležité, protože toto ortogonální rozdělení města můžeme sledovat i u současných měst na Sibiři. Ale nedá se uvažovat, že současné ortogonální čtvrti ve městě Krasnojarsk mají počátek právě již zde.

Do VI. století našeho letopočtu se zvyšovala úroveň kultury zdejších obyvatel. Do VIII. století na území současné Chakáské republiky dosaženo vysokého sociálně-ekonomického vývoje.

VIII. – XII. století období za přítomnosti Kyrgyzského národu rozvoj města a městských struktur. Všechna Kyrgyzská města se nachází v oblasti, kde cesta mezi nimi netrvá více jak 3 dny. Města dostávají důležitou roli v prostorovém uspořádání regionu, dále sjednocují a poskytují různé druhy průmyslových, obchodních, administrativních a náboženských aktivit. V jednom ze sídel, studovaných archeology, byl objeven obrovský hrad o půdorysných rozměrech 72 x 37 metrů. Byl založen na desce z kamenů, jinak samotná konstrukce byla dřevěná. Celková rozloha tohoto města byla kolem 50 ha. Také bylo vylepšeno opevnění tohoto typu měst na kamenné s vodními příkopy a dřevěnými věžemi.

Kontinuita rozvoje měst centrální Sibiře byla přerušena po vpádu mongolských vojsk na zdejší území (1207 -1211). Tato událost vedla k částečné devastaci sibiřských měst a zapříčinila jejich izolaci. Města zůstala nedokončená, což vedlo k postupnému rozpadu urbanizačních procesů v tomto regionu.

Koncem XIV. století po skončení Mongolské říše byla Sibiř na nějaký čas ponechána sama sobě. Poté nastal přísun vězňů, řemeslníků a osadníků, kteří nenávratně zničili starověké mongolské města.

Období XV. – XVI. století se dle L. R. Kyzlasova nazývá temné období. Do začátku XVII. století (do příchodu ruského jazyka) zde žili především kočovné kmeny, které ovládal patriarchálně - kmenový systém. Hlavní profese kmenů byly pastevectví a lov. K tomu byl přizpůsoben i typ příbytku, který v současnosti známe z mongolských stepí – Jurty.

4.3 UMÍSTĚNÍ PRVNÍCH RUSKÝCH MĚST CENTRÁLNÍ SIBIŘE V XVII. – XVIII. STOLETÍ

Proces osídlení východu Ruska a Sibiře měl dva charakteristické rysy, které se liší od předcházejících způsobů osidlování v Rusku.

1. Průchod ruských vojsk po severní hranici Sibiře. Kde vzhledem k malému počtu domorodého obyvatelstva byl umožněn rychlý průchod na východ. Tímto tempem bylo umožněno překonávat poměrně velké vzdálenosti za krátkou dobu.
2. Využití rozsáhlé sibiřské říční sítě jako hlavního způsobu dopravy v této oblasti. Řeky se tak staly přirozeným prostředkem pro osidlování. Z toho pramení stará ruská tradice (vazba) k osidlování břehů řek.

Proto naprostá většina nově vzniklých měst byla umístěna poblíž vodních toků, tomu bylo do doby před zprovoznění moskevsko-sibiřského traktu. Typ budovaných sídel byl často vojenského charakteru. Tomu odpovídá i výpověď, že Rusové v prvních vlnách kolonizace jezdili na Sibiř plundrovat a za kořistí v podobě kožešin, které se daly dobře zpeněžit. Další vlna příchozích Rusů byli především vězni.

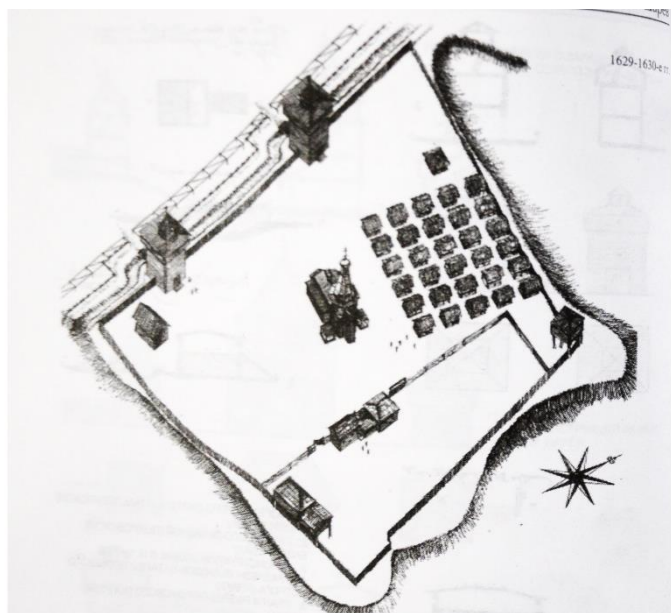
4.4 KRASNOJARSK OD ZALOŽENÍ DO ZAČÁTKU XX. STOL.

(14) (15) (16) (17) (18)

V raných dvacátých letech 17. století bylo podniknuto několik expedic na horním toku řeky Jenisej. Důvodem bylo vyhledat místo pro novou tvrz, která by sloužila jako ochrana proti nepřátelům Tomsku a Jenisejska. Probíhal zde mnohaletý průzkum území, než pověřený Alexandr Dubjenskij v roce 1623 rozhodl o umístění nové pevnosti.

Nejenom estetické důvody, nad kterými se údajně rozplýval, vedly k výběru tohoto místa. Usoudil, že poloha poblíž úzké části řeky s dohledem na vršky Sajan má strategické a taktické vlastnosti. Říční dostupnost z Jenisejsku vše logisticky a ekonomicky usnadňovala. Tak i v případě útoku, byla možnost vyslat posla po rychlém toku Jeniseje, který by varoval před nebezpečím dlouho dopředu. Při samotné umístění tvrze bylo dbáno na pravidla středověkého opevnění. Soutok řeky Kačy a Jeniseje byl ideální. Tvrz byla chráněna vodní plochou na severu, jihu i východu. Pouze ze západní strany byla souš, zde se vybuďovala nejsilnější zeď tvrze.

V roce 1625 bylo přijato královské povolení kvýstavbě tvrze ve vyhlídnuté lokalitě. Avšak na stavbu nebyly peníze, proto až roku 1628 byli z Jenisejsku vysláni Kozáci, kteří zde postavili malou dřevěnou tvrz. Stavba byla dokončena 18. srpna roku 1628.

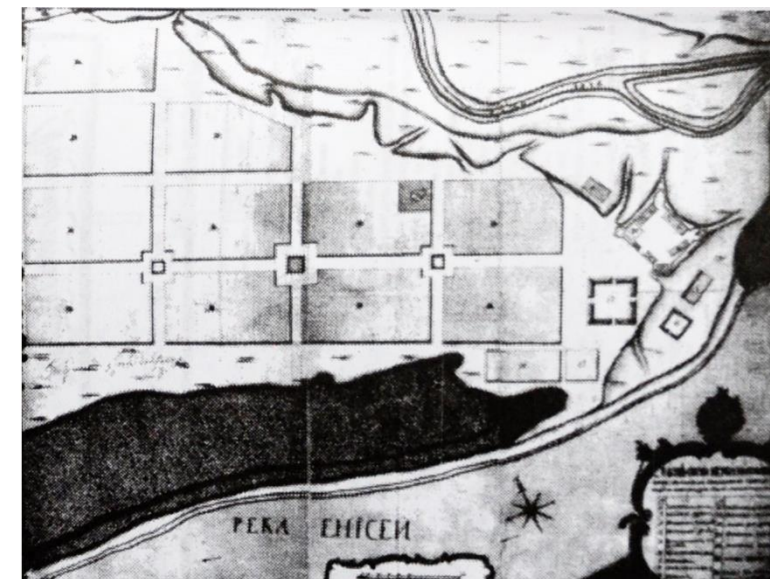


Obrázek 22 Přibližná podoba první Krasnojarské tvrze 1629 - 1630. Kresba V. I. Tsarev.

Od té doby do roku 1773 Krasnojarsk fungoval jako vojenská pevnost. V tomto roce zde propukl požár, který ponechal pouhých 30 domů a nejsilnější západní stěnu. Po této události vyvstala otázka, zda má vůbec cenu ji obnovit. Z vojenského hlediska prakticky ztratila svůj význam, především pak kvůli nízké populaci, která nepřesáhla 2 000 lidí.

Carevna Kateřina II. rozhodla, že pevnost obnovena nebude ale obnoví se samotné město. Proto poslala z Tobolsku (hlavní město Sibiře) geodeta Petra Mojžíše, který dostal za úkol vyprojektovat první kvalitní rozvojový plán (územní plán).

Do jeho příchodu byl Krasnojarsk velice chaoticky uspořádán. Město s tvrzí, věznicí a domy bez jakéhokoliv řádu. Již v té době byla v Rusku zavedena urbanistická pravidla při plánování měst. Petr Mojžíš si vzal inspiraci z Petrohradu, kde jsou ulice přesně geometricky uspořádané. Proto se Krasnojarsk stal prvním městem lineárního uspořádání ulic na východní Sibiři.



Obrázek 23 První ortogonální členění města na východní Sibiři. Geodet Petr Mojžíš rok 1773.

Z výběžku, kde dříve stávala tvrz, Petr Mojžíš navrhl centrální osu, z které se později stala hlavní ulice. Dnešní ulice Míru, dříve Vzkříšení později Stalina. Podél této osy navrhl obdélníkové bloky budoucí zástavby. V tomto prvním hlavním plánu byly zachovány tradice původního města. Centrum zůstalo u soutoku Jeniseje a řeky Kačy. V této době se zde dostavovala první kamenná stavba ve městě. Katedrála vzkříšení, která byla v roce 1773 vysvěcena.

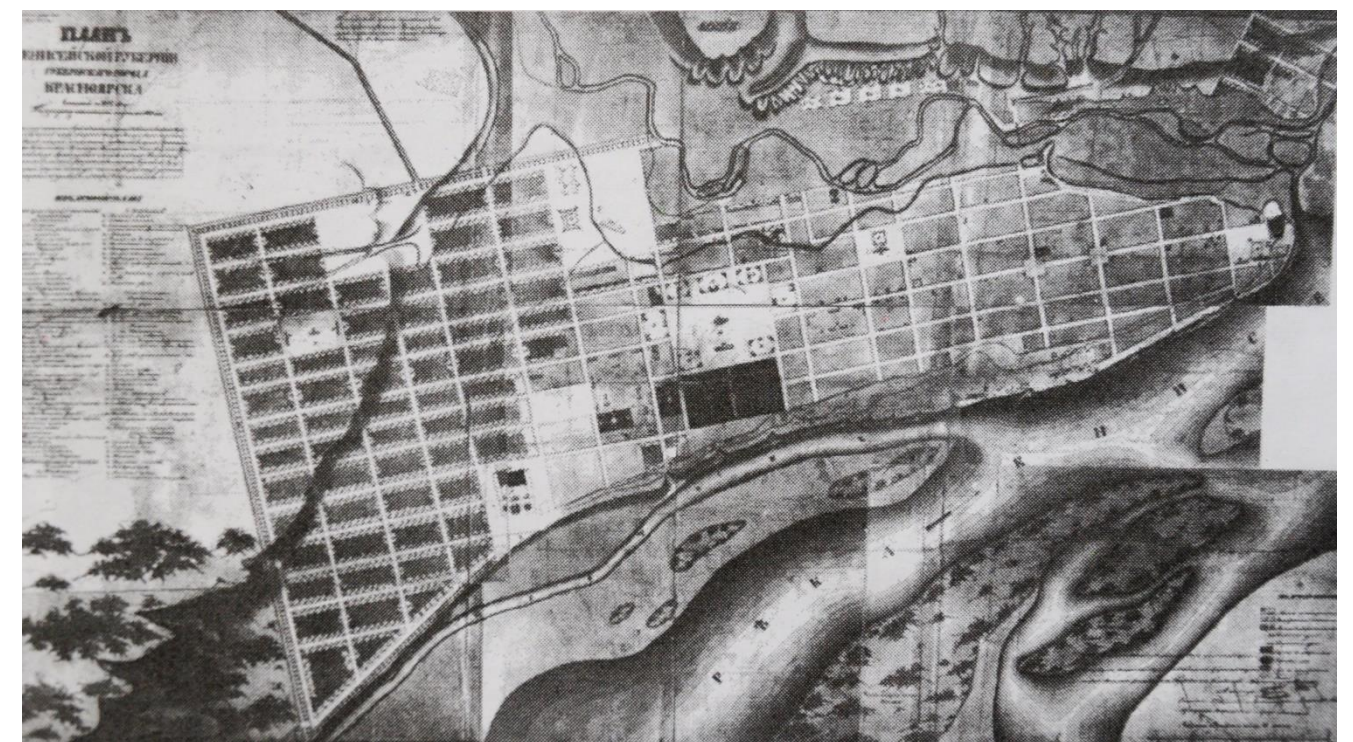
Sám Mojžíš nepředpokládal vývoj města ve velkém měřítku, proto jeho nejdelší navržená ulice měla něco kolem 500 m. Ale lineární rozvržení jako takové, bude mít v budoucnosti města ještě důležitou roli. Do konce XVIII. století se vyprojektovaná část stala nedostačující. Posunul tedy hranici města o půl km dál na západ. Podél původní středové osy se paralelně vytvořily další dvě ulice – dnešní K. Marxe a Lenina (dříve Gostinodvorskaja a Zvěstovací).

V roce 1822 císař Alexandr I. Podepsal dekret o vytvoření Jenisejské provincie s centrem v Krasnojarsku. Místní obyvatelé byli velice překvapeni, protože v té době město Jenisejsk bylo mnohonásobně větší než Krasnojarsk. V Jenisejsku bylo již přes dvanáct kostelů, zatímco v Krasnojarsku pouze dva. Hlavním důvodem tedy byla poloha Krasnojarsku na Moskevsko-sibiřském traktu, zatímco Jenisejsk byl svou polohou výhodně situován k lodní dopravě. Po zavedení tohoto traktu a zvýšením pozemní dopravy, která nebyla závislá na ročním období, se hodnota Krasnojarsku zvedla. Nyní se z něho stal důležitý dopravní uzel. Jenisejsk zaznamenává opačný průběh.

Díky svému ortogonálnímu členění, které na Sibiři nemá žádné jiné město, mu je předpovídán status budoucího hlavního města. Tomsk, Tobolsk či Jenisjesk se s ním nemůžou srovnávat.

Urbanistická struktura Krasnojarsku byla velice oblíbená pro místní establishment. Široké ulice zabezpečovaly určitou požární bezpečnost (většina budov dřevěných). Dále byl umožněn rychlý rozvoj a v neposlední řadě dlouhé ulice jsou přehledné pro bezpečnost. Jednoduché rozdělení pro policejní stanice ve městě.

S rychlým vývojem, Krasnojarsk potřeboval nový dlouhodobý koncept rozvoje. Provinční architekt Jenisejského regionu Petr Votsky zhodnotil situaci, že Krasnojarsk dosáhl svých limitů a další vývoj nebude. Tento názor avšak nesdíleli v Petrohradě. V letech 1806 – 1817 hlavním ruským architektem byl Ing. Arch. William Hastie ze Skotska. Ten řekl, že hlavní město provincie by mělo mít úplně jiné měřítko. Proto navrhl posunout západní hranici až k úpatí Afontovy hory. Dnes Tímto úpatím prochází železnice. Každopádně toto posunutí hranice, zvětšilo město téměř dvojnásobně. Pro místní občany a radní to bylo naprosto nepochopitelné a s plánem nesouhlasili. Dlouhých 6 let se vlekly jednání až se územní plán schválil a byl podepsán císařem Nikolajem I.



Obrázek 24 Nový plán zasahující na západní části až k úpatí hory.

Krasnojarsk tedy dostal svůj první generální plán s koncepcí do budoucnosti. Důležitou událostí bylo přestěhování centra města více na západ. V této době je městskou hlavní aktivitou obchod, který se vždy odehrával v cípu na soutoku Kačy a Jeniseje. Po přesunutí centra se mělo přesunout i toto centrum obchodu, proti byli obchodníci, kteří žili v blízkosti tohoto obchodního místa. Nechtěli se ho vzdát i kvůli tomu, že se po Jeniseji plavilo mnoho lidí, kteří často stavěli u těchto trhů a zvyšovali

tak výdělky. Situace se otočila až zlatokopové začali stavět své domy poblíž nového náměstí, určenému k obchodu.

Obecně se dá říct, že generální plán z roku 1828 stanovil ve městě nové standardy. Město se začalo aktivně rozrůstat, především na západ k upatí Afontovy hory. Kam se až později prodloužily tři hlavní ulice.

Na konci XIX. století je do města přivedena transsibiřská železnice, které podpořila další vývoj a propojila pravý a levý břeh významným železničním mostem. I s touto skutečností Krasnojarsk zůstává hlavně levobřežním městem. Na pravém vyrůstají spíše osamocené stavby a později vojenské tábory. Ty si tu vytvořily kozácké kasárny. Krasnojarsk tak byl složen z města na levém břehu a vojenským táborem na pravém. Tyto tábory měly i jiná města na Sibiři.



Obrázek 25 Územní plán Krasnojarsku z roku 1906.

4.5 MOSKEVSKO – SIBIŘSKÝ TRAKT ⁽¹⁹⁾

Moskevsko-sibiřský trakt sloužil po dobu dvě stě let jako pozemní dopravní cesta mezi západním Ruskem a východní Čínou. Cesta vedla konkrétně z Moskvy jiho-východním směrem přes Murom, Kazaň, Perm, Tobolsk, Tomsk, Jenisejsk, Irkutsk, Nerčinsk, Kjachta, přes Mongolsko až do konečného Kalganu. Trakt měl ve své době výrazný význam na rozvoj a kolonizaci Sibiře.

Spojení mezi Evropou a Asií se v průběhu historie postupně rozvíjelo, prvotní říční doprava byla nahrazena pozemní dopravou a vystavěné cesty byly nahrazovány jinými, stejně tomu bylo i v případě Moskevsko-sibiřského traktu. Od konce šestnáctého století až do poloviny století osmnáctého sloužila jako spojnice mezi evropskou částí Ruska a Asií Babynovská cesta. Ta byla nahrazena právě Moskevsko-sibiřským traktem po polovině osmnáctého století.

Moskevsko-sibiřský trakt byl zveřejněn lidu roku 1689, kdy ruský car Ivan V. vydal nařízení o cestě spojující evropské Rusko a východní Čínu. Výstavba byla započata až v roce 1730, oficiální otevření proběhlo v roce 1763. Výstavba pokračovala až do poloviny devatenáctého století, ale rozvoj v Rusku změnil i plány cesty. Moskevsko-sibiřský trakt byl tedy posunut více na jih, aby procházel přes města Omsk, Ačinsk, Krasnojarsk. Na konci devatenáctého století, ale rozsah Moskevsko-sibiřského traktu nedostačoval požadavkům doby a byla započata výstavba Transsibiřské magistrály, zejména z přepravních nároků rozvíjející se ruské ekonomiky. Významnost traktu je očividná i v tom, že ve městech rozvinutých právě v období provozu této pozemní cesty jsou i dnes pozůstatky v názvech ulic. Sibiřské cestě jsou věnována i tři muzea v Rusku a to v Omsku, v Debesy a v Karaduvan. V současné době jsou pozůstatky Moskevsko-sibiřského traktu lákadlem pro turisty z celého světa.

4.6 TRANSSIBIŘSKÁ MAGISTRÁLA

(14) (15) (20)

(ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ)

Ve zkratce známá jako Transsib. Je nejdelší železnicí světa spojující Evropskou část Ruska (Moskva) s Uralem, Sibiří a dálným východem (Vladivostok). Vlaky mezi těmito dvěma městy urazí neuvěřitelných 9289 km, přejezdí 7 časových pásem a to za 6 dní. Na počátku to bylo 16 dní. Železnice se významně podílela na rozvoji Ruské federace, hlavně pak na východu země. V současnosti hraje důležitou roli v zásobování Evropské části Ruska, především z Číny a Japonska. Celá stavba magistrály trvala 26 let a započala 19. května roku 1891 za vlády cara Alexandra III.

. Stavělo se z obou konců pomocí primitivních nástrojů (lopaty, sekery, kolečka, pily, krumpáče apod.). Ročně se položilo 500 – 600 km železnice. Stavba byla rozdělena do celkem 7 úseků – Západosibiřský (1892 – 1896), Středosibiřský (1893 – 1898), Krugobajkalský (1901 – 1904), Transbajkalský (1895 – 1900), Amurský (1907 – 1916), Ussurijský (1891 – 1897) a Východočínský (1897 – 1901), na kterých se podílely desetitisíce stavařů. Na trase najdeme 89 stanic a mnoho mostů a tunelů.

Během výstavby vznikla kolem magistrály řada sídel. Zpočátku hlavně pro pracující dělníky. Zanedlouho začala vznikat celá města. V průběhu 10 let se počet obyvatel na Sibiři zdvojnásobil. Příkladem může být dnešní Novosibirsk, který se během pěti let rozrostl z malé osady na desetitisícové město. V dnešní době zde žije cca 1,5 mil. obyvatel.

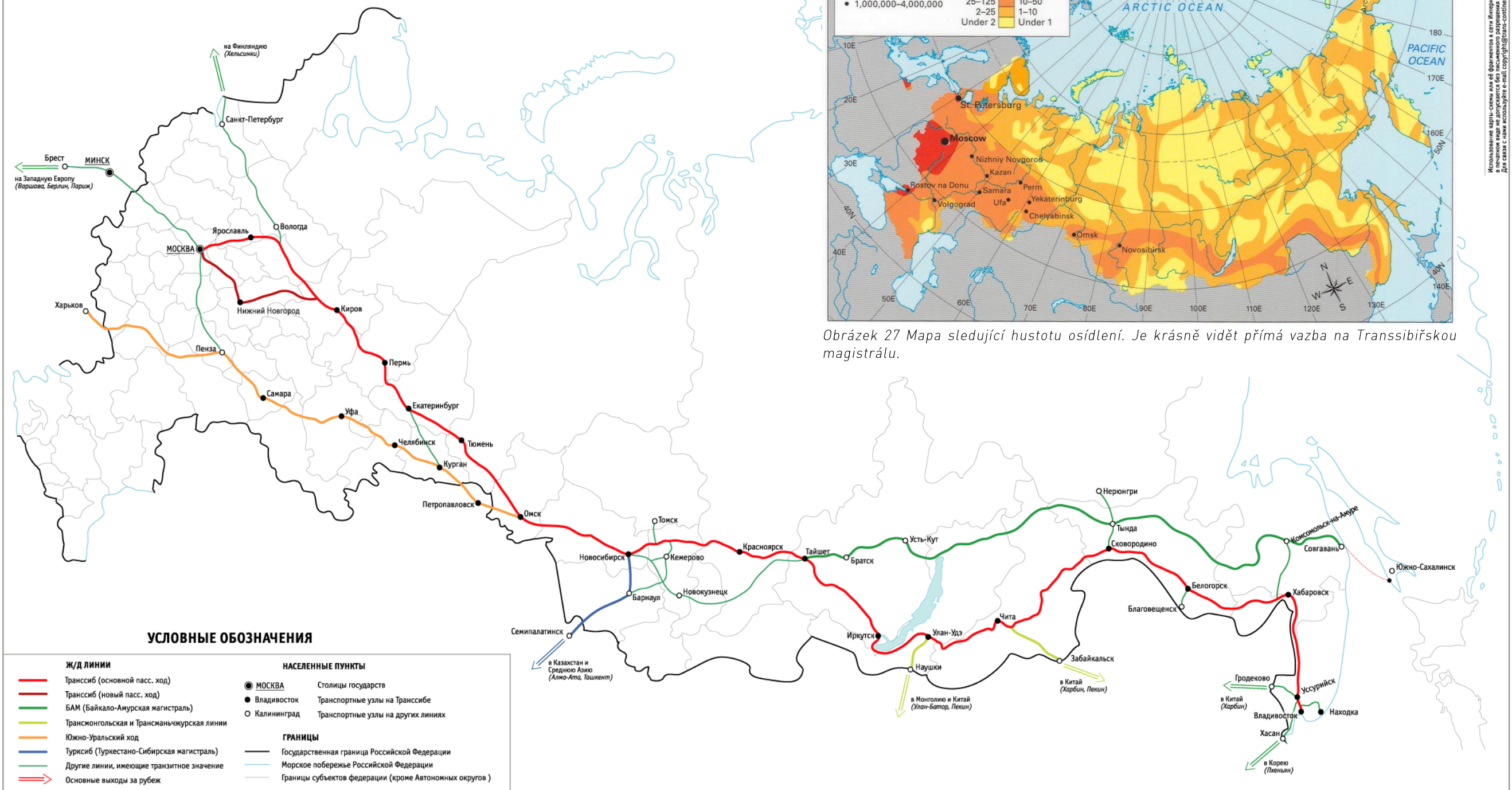
Významné křižovatky:

- Novosibirsk – Transsib + Turksib,
- Taishet – oddělení severní větve z magistrály, tzv. Bajkalsko-amurská magistrála,
- Ula-ude – začátek Transmongolské magistrály,

- největší nádraží – v Novosibirsku, z roku 1940,
- nejdelší most – přes řeku Amur, délky 2 568 m (dnes postaven nový o délce 2 612 m),
- nejdelší tunel – pod řekou Amur, délky 7 km,
- nejprudší stoupání – na Krugobajkalské části železnice,
- nejpřímější úsek – mezi řekou Ob a Irtyš, délky cca 600 km,
- nejchladnější místo – Mogoča-Skovorodino, až - 60 °C
- nejvyšší bod – 1 040 m.

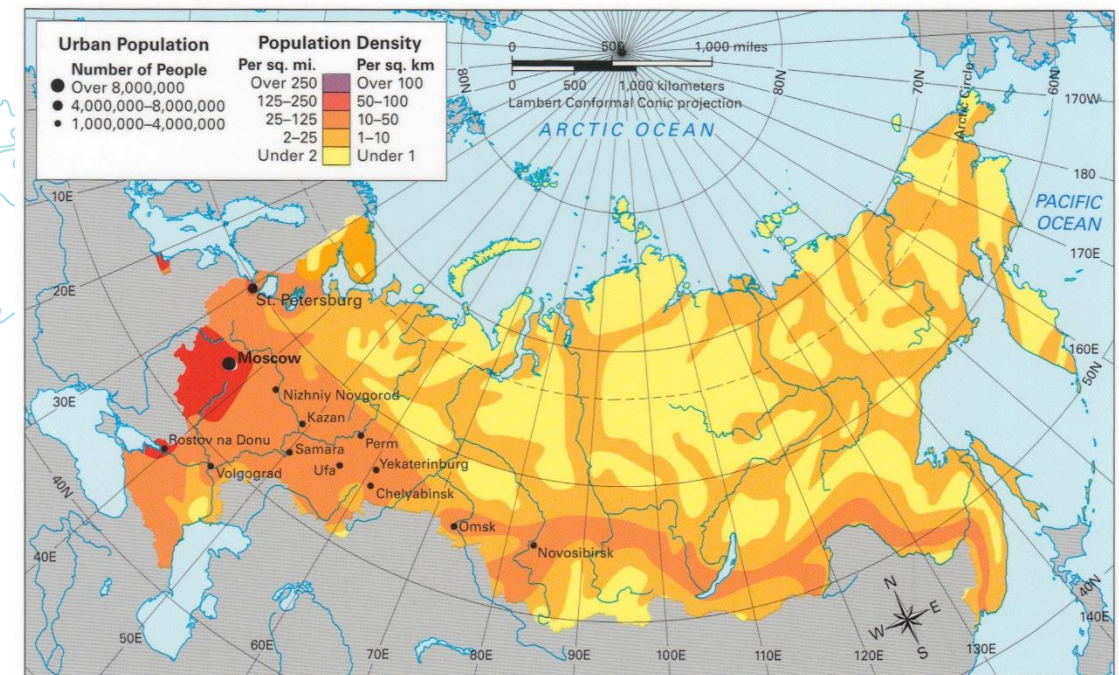
V současnosti magistrála přepraví 100 mil. tun nákladu za rok. Toto číslo se v poslední době díky automobilovému průmyslu zvyšuje. Na rozdíl od lodní dopravy je železnice rychlejší, levnější i bezpečnější. Zásadní problém činí pouze odlišný rozchod kolejí v okolních státech. První vlak byl vypraven roku 1903. Od roku 1916 jezdí pravidelně vlak 002M Rossija z Moskvy do Vladivostoku. Železnice je nyní elektrifikovaná.

ТРАНСИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ и другие основные транзитные линии России



Obrázek 26 Mapa Trans-Sibiřské magistrály, zachycující i napojení lokálních železnic.

Population Density of Russia



Obrázek 27 Mapa sledující hustotu osídlení. Je krásně vidět přímá vazba na Transsibiřskou magistrálu.

Использование карт, схем или их фрагментов в сети Интернет или для воспроизведения в печатной форме не допускается без письменного разрешения авторов проекта «Далосей Транссиб». Для связи с нами используйте e-mail: copyright@dalosy.com или факс: (4212) 32-38-65.

4.7 XX. STOLETÍ ⁽²¹⁾ ⁽²²⁾ ⁽²³⁾

Na Sibiři by se tato doba mohla nazvat období Transsibiřské magistrály, která nastartovala obrovský rozvoj, těchto doposud spíše neznámých území. Za to v evropské části Ruska proběhlo mnoho výrazných událostí, které zmiňuji v další kapitole.

4.7.1 SITUACE V RUSKU DO POLOVINY XX. STOLETÍ

Začátkem dvacátého století se Rusko potýkalo s krizí, kdy velkostatkáři obhospodařovali drtivou většinu půdy. K jejímu obdělávání zneužívali především drobné rolníky, jako levnou pracovní sílu. Tato skutečnost zapříčinila selské nepokoje v roce 1902. Zanedlouho vypukla rusko – japonská válka, díky které byla potvrzena vojenská i hospodářská neschopnost ruského samoděržaví (absolutní vláda cara). V lednu 1905 demonstrovali dělníci pro lepší pracovní podmínky. I přes klidný průběh demonstrace střílela vojenská stráž do davu – tzv. „Krvavá neděle“. Přesný počet obětí není známý.

Roku 1917 proběhly v Rusku dvě zásadní revoluce – Únorová a Říjnová. Kvůli významnému ekonomickému oslabení vlivem I. světové války byl v Rusku nedostatek potravin. Na tento popud začaly desítky tisíců dělníků v Petrohradu stávkovat. 8. března vyvolaly ženy, čekající ve frontě na chléb, protiválečnou demonstraci. I přes rozkaz Mikuláše II., odmítli vojáci střílet do civilistů. V následujících dnech přerostly nepokoje v boj mezi císařským vojskem a revolučními silami. Revoluční síly obsadily důležité části města. Car Mikuláš i jeho bratr Michail Alexandrovič se vzdali trůnu, díky čemuž skončila tři staletí dlouhá vláda Romanovců v zemi. Následně byl prosazen systém dvojvládí.

Během únorové revoluce žil představitel bolševiků – Vladimir Iljič Lenin ve švýcarském Zürichu. Po svržení cara Mikuláše II. se rozhodl vrátit domů a udělat socialistickou revoluci, jelikož dle jeho názoru v Rusku začala vládnout buržoazie. Po Leninovu návratu se bolševici začali bouřit proti vládě. Dokonce se pokusili vyvolat nepokoje. V lednu 1918 Lenin za pomoci vojska rozehnal celý parlament (při volbách

zvítězili eseři). S ohledem na to, že bolševici neměli moc úplně pod kontrolou, podepsal Lenin 3. března 1918 Brestlitevského mír, čímž získal čas ke konsolidaci své moci. Od 8. března si začali bolševici říkat Komunistická strana Ruska.

Říjnová revoluce byla podnětem pro občanskou válku, která začala na přelomu roku 1917 a 1918. Byla ukončena v roce 1920 vítězstvím bolševiků. V této době Rusko zažívalo hospodářský rozvrat, hladomor a také mezinárodní izolaci. Tvrdá diktatura ustoupila až v osmdesátých letech po nástupu Michaila Gorbačova.

Po roce 1922 vznikl Svaz sovětských socialistických republik, který do roku 1929 zažíval ekonomický růst. Poté byla zahájena industrializace a kolektivizace. Roku 1931 získal Stalin moc ve straně a zbavil se tak ostatních členů. Jako záminku měl vraždu Sergeje Kirova, kterou dle spekulací mohl sám přikázat. Dle Výboru státní bezpečnosti (KGB) bylo v letech 1935 – 1941 popraveno 7 milionů lidí. V Gulagu jich zemřelo téměř 13 milionů. Výjimkou nebyly ani vraždy členů samotné Komunistické strany Sovětského svazu.

Po skončení druhé světové války byl Sovětský svaz jednou ze dvou (tří) světových velmocí. Společně se Spojenými státy a Velkou Británií se Sovětský svaz dostal do světového popředí. Stal se jednou ze zemí, které rozhodovaly o poválečném světě. Do této doby byl spíše světovým outsiderem.

4.7.2 XX. STOLETÍ V KRASNOJARSKU – SOCIALISTICKÉ MĚSTO

Město na přelomu století pomalu došlo k hranicím stanovených generálním plánem z roku 1828. Bylo nutné posunout se dál.

Dvacátá a třicátá léta tohoto století byla na Sibiři více demokratická. Velice slibné období pro další rozvoj. Proto se do plánů rozvoje zapojovali především aktivní občané, členové ruské geografické služby a historici. Byli to velmi vzdělaní lidé jako ekonomové, inženýři apod. V roce 1920 byl dokonce založen „Institut studia výrobních sil Sibiře“, který netrval dlouho, jako většina místních hnutí. Většina jejich členů byla později pozatýkána.

NOVOSIBIRSK

Nejznámějším projektem této doby se stal velký Novosibirsk v té době ještě Novonikolajevsk. V roce 1925 ho sovětská vláda jmenovala jako hlavním městem velkého regionu, který obsahoval Tomsk, Krasnojarsk, Tyumen, Irkutsk a další. Novosibirsk byl kompletně vybudován v souladu s koncepcí „socialistických měst“, které se výrazně lišily od starého pojetí urbanismu a architektury. Zastánci tohoto konceptu požadovali, aby nové „socialistické město“ vyrostlo na novém místě, daleko od původní zástavby. Proto se Novosibirsk nachází na levém břehu řeky Ob a Novonikolajevsk na pravém.

Na začátku roku 1930 přijela do Krasnojarsku z Moskvy meziresortní komise, která určila hlavní směry rozvoje ekonomiky a života ve městě.

- 1) Krasnojarsk – hlavní administrativní centrum
- 2) Nutnost strojírenského a dřevařského průmyslu
- 3) Vytvoření důležitého dopravního uzlu
- 4) Nezapomenout na zpracování zemědělských produktů

V roce 1930 – 1931 započala výroba hliníku. I když v téhle době, kromě specialistů, málo kdo věděl, co hliník vůbec je. Za tímto vším byla schována jednoduchá myšlenka:

Již před tím se provedl průzkum hydrologie řeky Jenisej a naplánovala se stavba až třech desítek vodních elektráren. Ty jsou potřeba z důvodu dodávání energie k tavně hliníku, mimo jiné.

V roce 1931 začala příprava projektu „Větší nový Krasnojarsk“. V souladu s koncepcí „socialistických měst“ musel být umístěn zcela na pravém břehu. První verze tohoto plánu, rozdělila město na dvě poloviny. Na ty co chtěli zachovat centrum na levém břehu a průmysl vybudovat na pravém a naopak. Sovětská vláda byla nucena do Krasnojarsku vyslat smírčí komisi. Hlavním argumentem pro umístění průmyslu na pravém břehu byl fakt, že je tam mnohem jednodušší přístup řece. Dále zde jsou

velkorysé plochy k rozvoji. V třicátých letech měly být vybudovány silniční mosty přes Jenisej, na to už ale nedošlo.

Tehdejší urbanisté byli stále nuceni naslouchat obyvatelům města, a proto se vytvořil kompromisní dlouhodobý plán rozvoje území. Ten se stal základem při dalším rozvoji v XX. století.

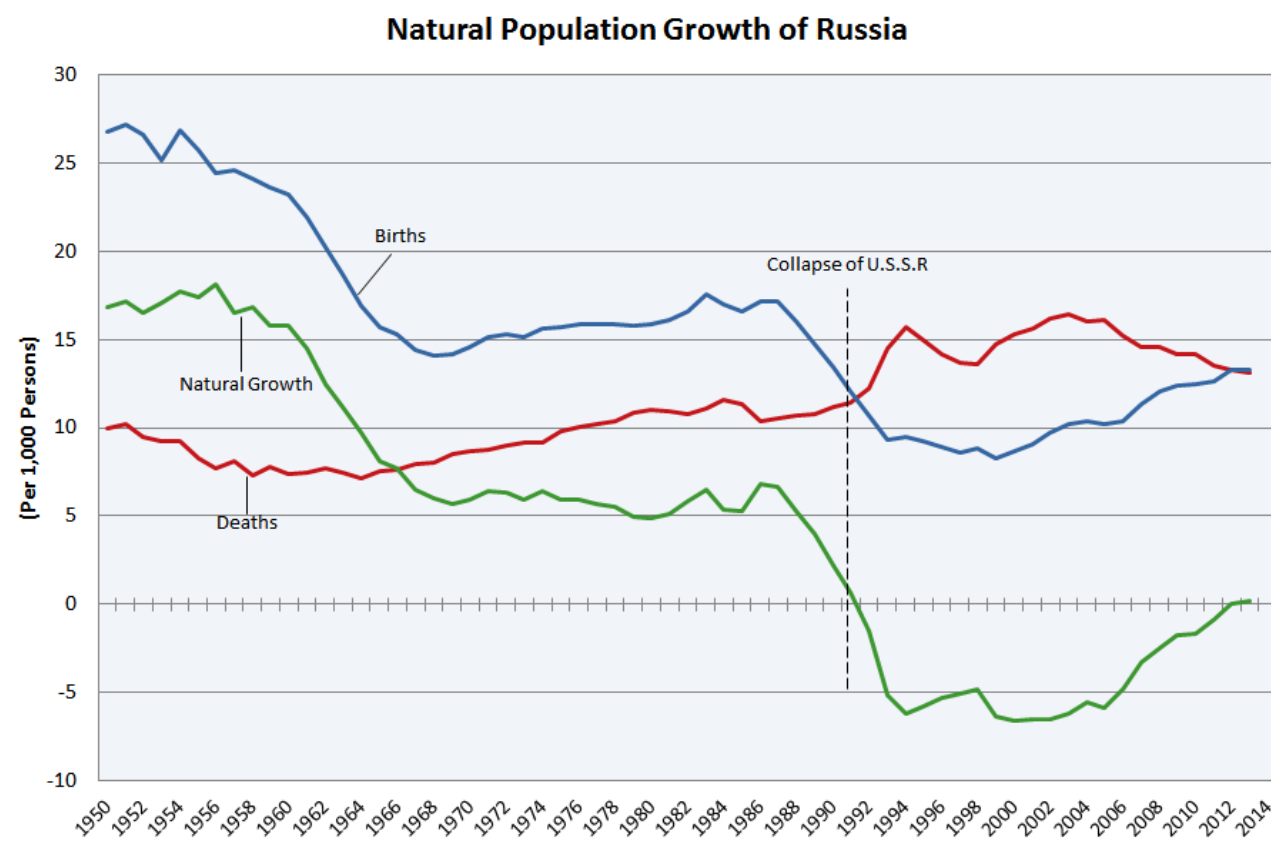
Během II. Světové války (Velká vlastenecká válka) nebyly finanční prostředky pro rozvoj města, a hlavně dopravní infrastruktury. Jednoduché úpravy prováděly nově příchozí podniky, které sem mířily ze západu. Tento příchod platí zejména pro obyvatelstvo, které sem proudilo hlavně po válce. Tento jev trval asi 10 let. Teprve v polovině 50. let se objevila možnost integrovaného rozvoje Krasnojarsku. Proto se první významné stavby posunuly z 30. let do 50. – 70. let. U některých došlo k realizaci až ke konci XX. století.

Urbanistické myšlenky z 30. let jsou většinou realizovány a vyčerpány. Období „socialistického města“ došlo do svého konce.

Co dál? Otázka pro současné odborníky...

4.8 90. LÉTA XX. STOLETÍ (24) (25)

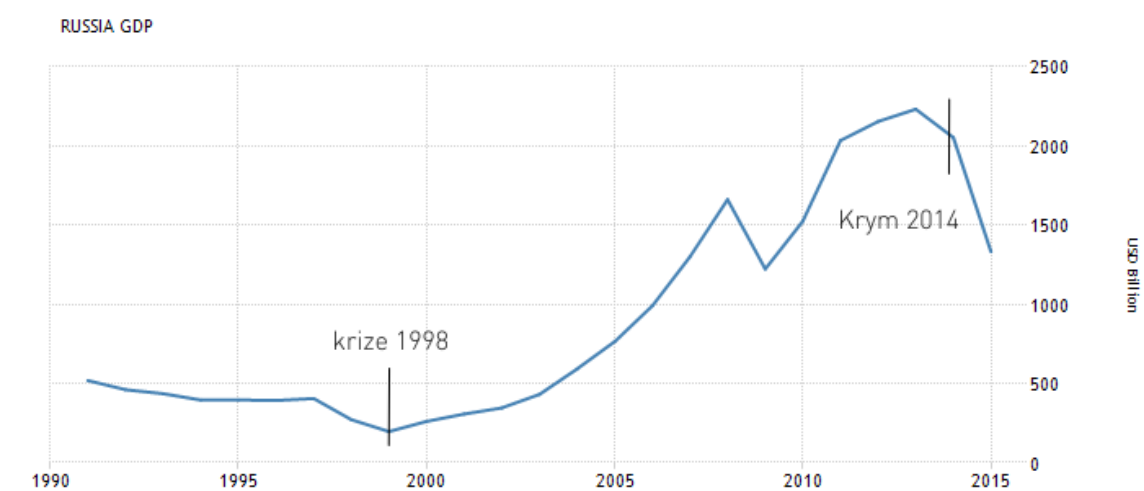
Velice nepříjemná doba pro většinu obyvatel Ruska. Každodenní život se stal obtížnějším, chudoba se zvyšovala. Se zánikem Sovětského svazu v roce 1991, přišla doba organizovaného zločinu, kontroverzních obchodů či privatizací. Obyvatelé trpěli nedostatkem zboží denní spotřeby a hlavně potravin. Po přelomu 80. a 90. let nastal demografický úpadek. V roce 1991 bylo v Rusku o 8 milionů Rusů méně než v roce 1989. Již klesající porodnost před rozpadem SSSR nadále klesá a výrazně stoupla úmrtnost. Průměrný věk, kterého se dožívaly ženy byl kolem 73 let a u mužů pak pouze 59 let. Ve velkém množství úmrtí sehrál významnou roli alkohol, který je v Rusku velmi oblíbený. Až 50 % mužů je během života alkoholově závislých. V současné době lze sledovat opačný trend, kdy mnoho mladých lidí vůbec nepije alkohol, protože defacto každou rodinu potkal případ alkoholové závislosti.



Graf 2 Demografický graf obyvatel Ruska – vývoj ruské populace.

4.8.1 POČÁTKY RUSKÉ FEDERACE

Dne 12. června 1991 byl jmenován první prezident Ruské sovětské federativní socialistické republiky (RSFSR) Boris Jelcin. Ruská federace, jak ji známe dnes vznikla 25. prosince téhož roku. Po rozpadu vzniklo 14 postsovětských republik a Ruská federace. V samotném Rusku od této doby propukla hluboká hospodářská a sociální krize, která trvala celá 90. léta. V říjnu roku 1993 se datuje začátek velké ruské privatizace, kdy bylo předáno do soukromých rukou mnoho významných státních podniků. Těmito a dalšími činy se společnost radikálně rozdělila na bohaté a chudé. Během SSSR, byl rozdíl v příjmech mezi chudými a bohatými zhruba 3,3násobek, následoval 8,5násobek v roce 1995 a v roce 2004 to byl už čtrnácti násobek. Střední vrstva vymizela, Rusko se stalo domovem buď bohatých a nebo chudých. Ruská ekonomika doslova trpěla, dopomohli k tomu další spekulace, vysoké daně (méně plátců) apod. Na tomto základě Ruské federaci chyběli finanční prostředky k plnění sociálních závazků, jako je financování zdravotnictví, školství nebo vědy. Vše eskalovalo až do roku 1998, kdy byl vyhlášen státní bankrot a také politická krize. Ruská ekonomika se dostala na samotné dno. Poté se snížil kurs rublu a zpřísnila rozpočtová politika. V následujícím roce došlo poprvé k významnému zvýšení zahraničních investic. Březen 2000 nástup Vladimíra Putina k moci ...

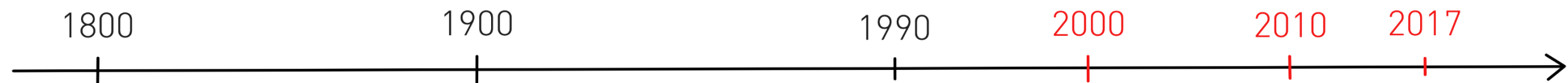


Graf 1 Ruský hrubý domácí produkt od r. 1991 do r. 2015.

současnost

města Krasnojarsk

past / nowadays

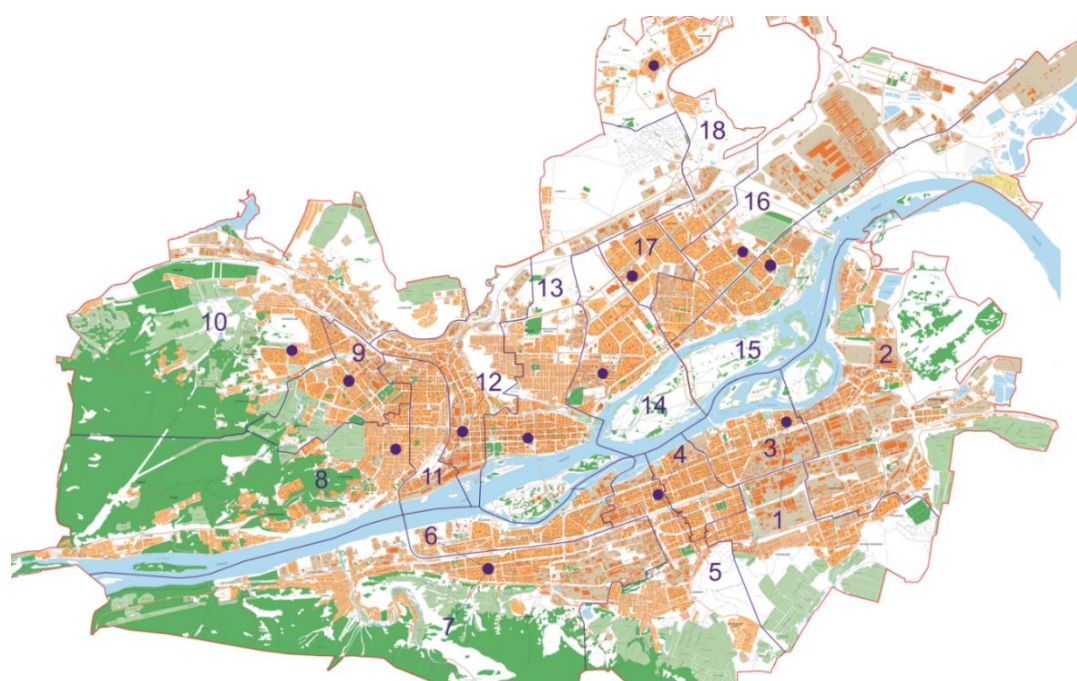




Obrázek 28 Tematická mapa centrální části Krasnojarsku z roku 2003.

5.SOUČASNÝ VÝVOJ MĚSTA KRASNOJARSK

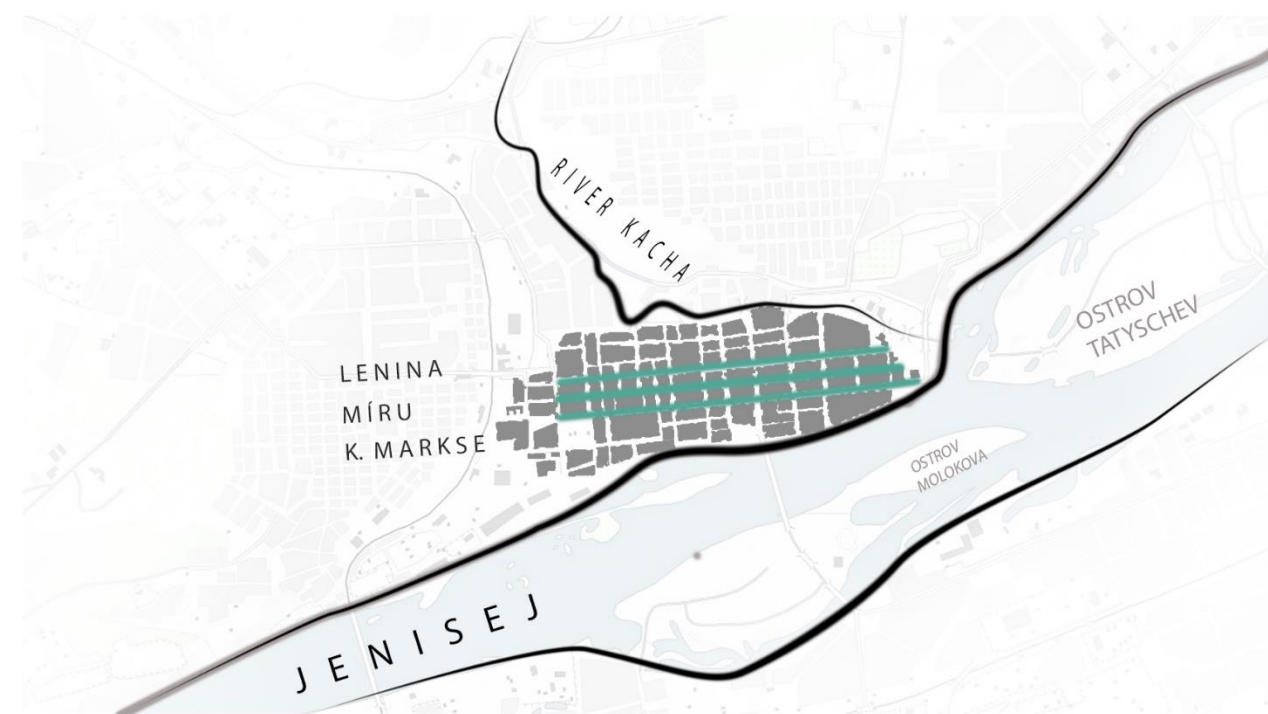
Současné město Krasnojarsk působí jako kterákoliv milionová metropole ze západu. Město je bohaté na průmysl, obchod, kulturu a lidé žijící zde, jsou celkem spokojení. Město nabízí jak tradiční trhy s domácími potravinami, tak i moderní nákupní domy. Rozdělení společnosti, jak tomu bylo v 90. letech je již minulostí. V současném městě je patrná střední vrstva. Sociálně – ekonomická situace se zdá být na vyšší úrovni, i díky posilujícímu rublu po posledním výrazném oslabení. Důvodem byla ruská anexe Krymského poloostrova. Ruská federace je v očích sousedních států (v tomto případě - Čína, Mongolsko, Kazachstán) i nesousedních (Tajikistan, Kyrgyzstan), jako velice vyspělý stát. Proto ve městech jako je Krasnojarsk, lze narazit na spousty zahraničních studentů především z těchto zemí. Přišli sem za kvalitnějším vzděláním, kterého by se jim v jejich zemích nedostalo. Další skupinou příchozích jsou lidé, kteří hledají lepší práci, možná i život. Mnoho z těchto lidí končí jako taxikáři, obsluha ve fastfoodech nebo jako uklízeči. Současný vývoj mapují další kapitoly, především na příkladech.



Obrázek 30 Administrativní členění města Krasnojarsk.

5.1 PROPOJENÍ HISTORIE SE SOUČASNOSTÍ

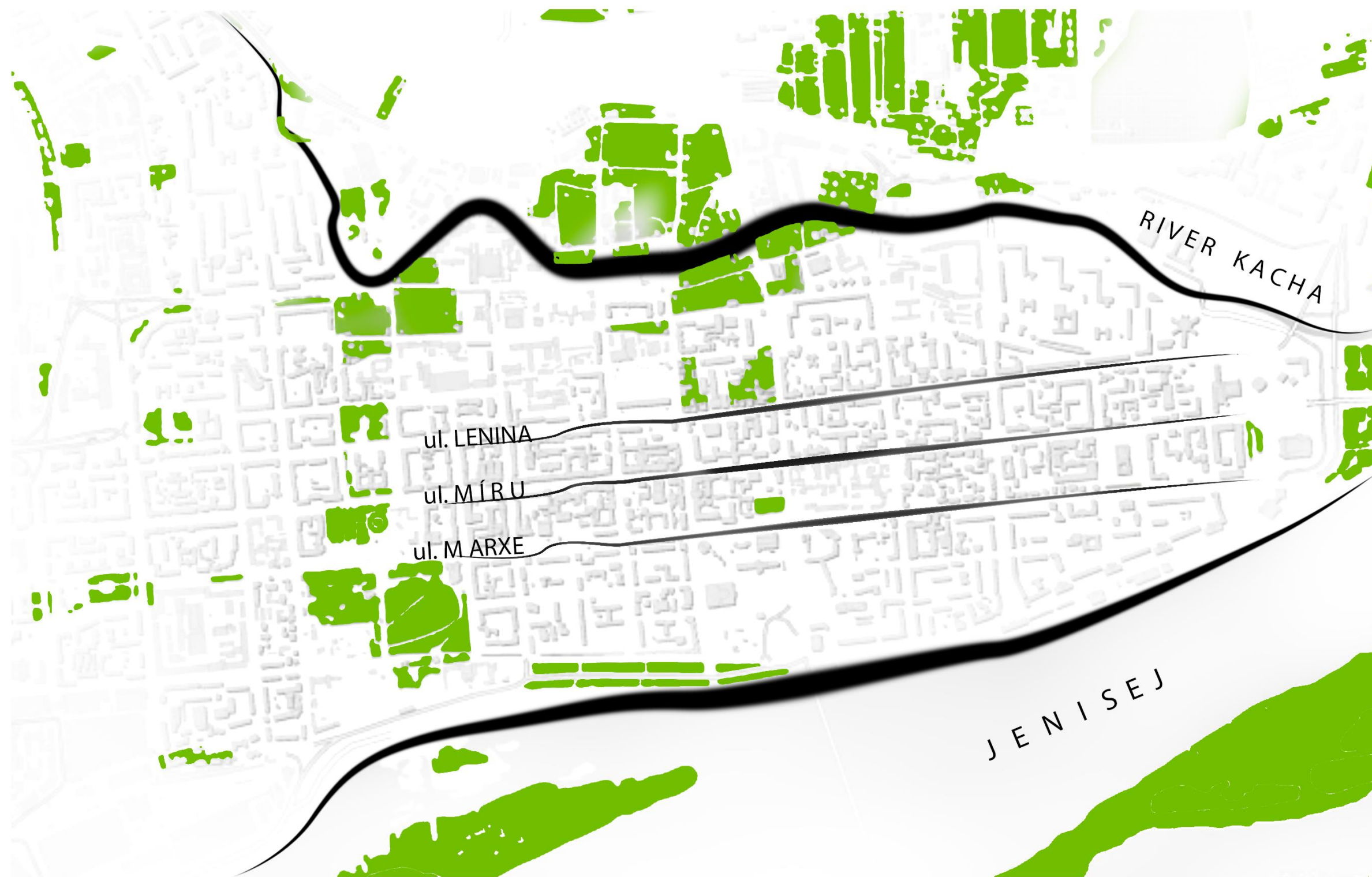
Prakticky celé centrum, odkud se vyvíjela veškerá zástavba má stále původní charakter. Tři hlavní souběžné ulice definují centrální prostor města. Absence centrálního náměstí, může být pro Evropana matoucí. Avšak historicky zde náměstí bylo, stejně tak jako v Tomsku. V Krasnojarsku je na jeho místě umístěna radnice, proto se tento prostor stal spíše reprezentativním. Funkci náměstí tudíž přebrali tyto tři ulice – Lenina, Karla Marxe, Míru.



Obrázek 29 Schéma centrální části města. Tři páteřní ulice, jejich délka cca 3,6 km.

Na zmíněných ulicích, nebo v jejich blízkosti, se nachází většina budov, představujících kulturní městský život. Z pohledu chodce takto seskupené centrum není příliš vhodné. Oproti náměstí a přilehlým ulicím se zde musí překonávat poměrně dlouhé vzdálenosti. Ortogonální členění území zapříčiňuje pomalou a obtížnou průchodnost. Už z prvního pohledu je patrné, že tento centrální prostor není tvořen primárně pro chodce a jejich komfort. Jednoznačně jsou tu upřednostňovány automobily a vše je přizpůsobeno pro ně. Této situaci zcela určitě přispívá urbanistický

vývoj, který se mohl lépe zaměřit na propojení jednotlivých nově vznikajících částí města a propojení břehů mosty. Jako odlehčení je zde několik přírodních parků. Nejrozsáhlejší z nich má mnohaletou historii.



Obrázek 31 Schéma rozmístění veřejné zeleně v oblasti centra města. Je patrné, že v určitých částech je zeleně nedostatek. Tuto nerovnoměrnost kompenzují rozlehlé ostrovy.

5.2 SOUČASNÁ PROBLEMATIKA

Jako každé současné moderní město ve světě se také Krasnojarsk potýká s jistými problémy, které většinou brání v budoucím rozvoji. Po mnohých schůzkách s odbornou veřejností a po konzultacích na fakultě architektury, jsem shromáždil asi největší současné neduhy, které místní trápí. Dále zde zmiňuji i problémy nepatrného vlivu. Jedná se spíše o sociálně - politickou problematiku, která mi přišla zajímavá a proto jsem ji zde uvedl. Člověk pak má ucelenější představu o dané problematice, která zde panuje. Díky následujícím příkladům bude snad patrné, v jakém stádiu se město nachází a jakým směrem se bude nadále ubírat.

5.2.1 ARCHITEKTURA, STAVITELSTVÍ, KOMUNÁLNÍ POLITIKA

Aktuální situace ve stavebnictví má určitou monotónnost, která přetrvává už delší dobu a je proto znepokojivá. Je zde stagnace ve změně používaných materiálů, technologií a legislativních procesů. Myšlenkové pochody při navrhování a při projekčních činnostech, jako by byly ještě z minulého století. Architektura je zde chápána jako elitní záležitost, a stala se prostředkem mocenské a ekonomické elity. Od architektury se očekávají samé superlativy, pompa, lesk a sláva. Někde v současném vývoji se ztratilo propojení architektury s širokou veřejností a pojetí architektury jako spojující kulturní prvek. Stavební legislativa nestačí postihnout současnou situaci ruského stavebního trhu. Idealistický a zkosnatělý základ určuje podstatu ruské architektury.

Další nepříjemností je, že v projekčních kancelářích se často používá zastaralý software, který neumožňuje vyšší usnadnění práce. Například píše se rok 2016 a v práci máte autocad 2012. Skoro to působí jako nějaké spiknutí proti tomuto vývoji. Jakékoliv odborné školení na ovládání novějších verzí programů je opravdu drahé, že si to můžou dovolit jen vyvolení. Je to k zamyšlení, když v těchto technologiích jde pokrok velmi rychle dopředu. Naštěstí ve školství je situace lepší. Studenti mají možnost učit se na nejnovějších verzích těchto BIM programů. Zajímavé je porovnání se zákonem,

uvedeným na začátku práce. Zde je snaha implementovat BIM systémy co nejvíce do veřejné sféry.

Velkým problémem jsou veřejné zakázky, které jsou velmi často předražené nebo mají nízkou kvalitu provedení. V Ruské federaci, pokud jde o státní zakázku, je povinnost pořádat výběrové řízení, stejně tak, jako v ČR. To by mělo zabezpečit stejné podmínky pro všechny účastníky soutěže. Co známe z Česka panuje i zde. Nejčastěji rozhoduje cena, která se tváří jako nejnižší, ale často se rapidně zvýší. Výherní ceně odpovídá kvalita provedení a životnost stavby. Ještě horší scénář, většinou hned ten druhý, je situace, kdy zakázku vyhraje blízký známý radních nebo někoho vlivného. Kdo má známosti dojde hodně daleko, toto skoro rčení platí v Rusku dvojnásob.

Jakmile obyčejný člověk nebo i sdružení nesouhlasí se záměry a rozhodnutími vedení města, lze se proti tomu odvolat k soudu. Nicméně u místních soudů na 99,9 % nemůžou vyhrát. Jediná možnost je odvolat se k vyššímu soudu, kde již nemají vliv místní komunální politici. Z toho vyplývá skutečnost, že místní politika si může prosadit téměř vše.

Velkým trendem je diskutování a snění o tom, jak to teď ve městě bude. Mnoho politických lídrů a odborníků, ze sféry stavitelství, se pře o svou pravdu. O prosazování svých zájmů před blahem obyvatel. Místo toho, aby proměnili slova v činy, budou zde diskutovat. Chtělo by se to reálně hnout z místa a nevyužívat diskuzi k dosažení pocitu, že se něco děje.

5.2.2 ODCHOD MLADÝCH LIDÍ – NEDOSTATEK UNIVERZIT

Od roku 2007 odešlo z Krasnojarsku téměř 7000 lidí. Nejčastějším důvodem byl nedostatek adekvátní práce a nemožné studium moderních IT oborů. Až 17 % studentů chce studovat speciální IT obory na vysoké škole. Krasnojarsk tuto možnost nenabízí. Proto značné množství nadaných studentů odchází do Tomsku nebo Novosibirsku. Tento odchod mladé generace rozhodně nepřispívá dalšímu pozitivnímu vývoji ve městě.

Zde je řešení jasné, ale dokud vedení města a univerzit neohodnotí tento trend odchodu jako problém, jen těžko se může něco změnit. I na tomto příkladu je jasně vidět, jak špatně funguje interakce radních s místními lidmi. Chybí zde prostor pro diskuzi a následné řešení.

5.2.3 GENERÁLNÍ PLÁN MĚSTA (26)

Velké současné téma, které se týká celé Ruské federace. Z nařízení vlády je každé oblastní nebo krajské město nuceno mít vlastní generální plán. Jedná se o strategický dokument územního plánování, řešící územní rozvoj území. Je koncipován do tří etap:

1. etapa realizace do 6 let
2. etapa realizace do 15 let
3. etapa realizace do 20 let

Současná verze generálního plánu je značně kritizována, a to hned z několika důvodů. Hlavní z nich se pokusím zde uvést. Co se jeví jako jeden z největších problémů je, že plán vlastně neřeší žádný reálný problém města. Takže neslouží jednomu z účelů, kterému byl primárně určen. Plán nerespektuje současný charakter zástavby, dalo by se říct, že je nepoužitelný. Pro jeho vytvoření bylo minimum podkladů, v porovnání s městem Perm, v evropské části Ruska, autoři vycházeli z desítek různých analýz území, urbanistických, ekonomických, sociálních studií. Naproti tomu v Krasnojarsku podkladů pro vytvoření tak podstatného díla bylo minimum. Jakákoliv koordinace ze strany města je nereálná. V Krasnojarsku nemají příslušný odbor s odborníky, který by mohli na vývoji plánu spolupracovat a konstruktivně do něho zasahovat.

Generální plán pro Krasnojarsk vytvořili odborníci z Moskvy, kteří nejsou zcela seznámeni se zdejší problematikou a podmínkami. V plánu je tolik chyb, že žádný projektant ani úředník podle něho nemůžou pracovat. I vysokoškolský profesori ho

nemůžou využít jako podklad pro výuku. Vlastně mohou ale v opačném případě, pro názornou ukázkou, jak by se generální plán neměl dělat.

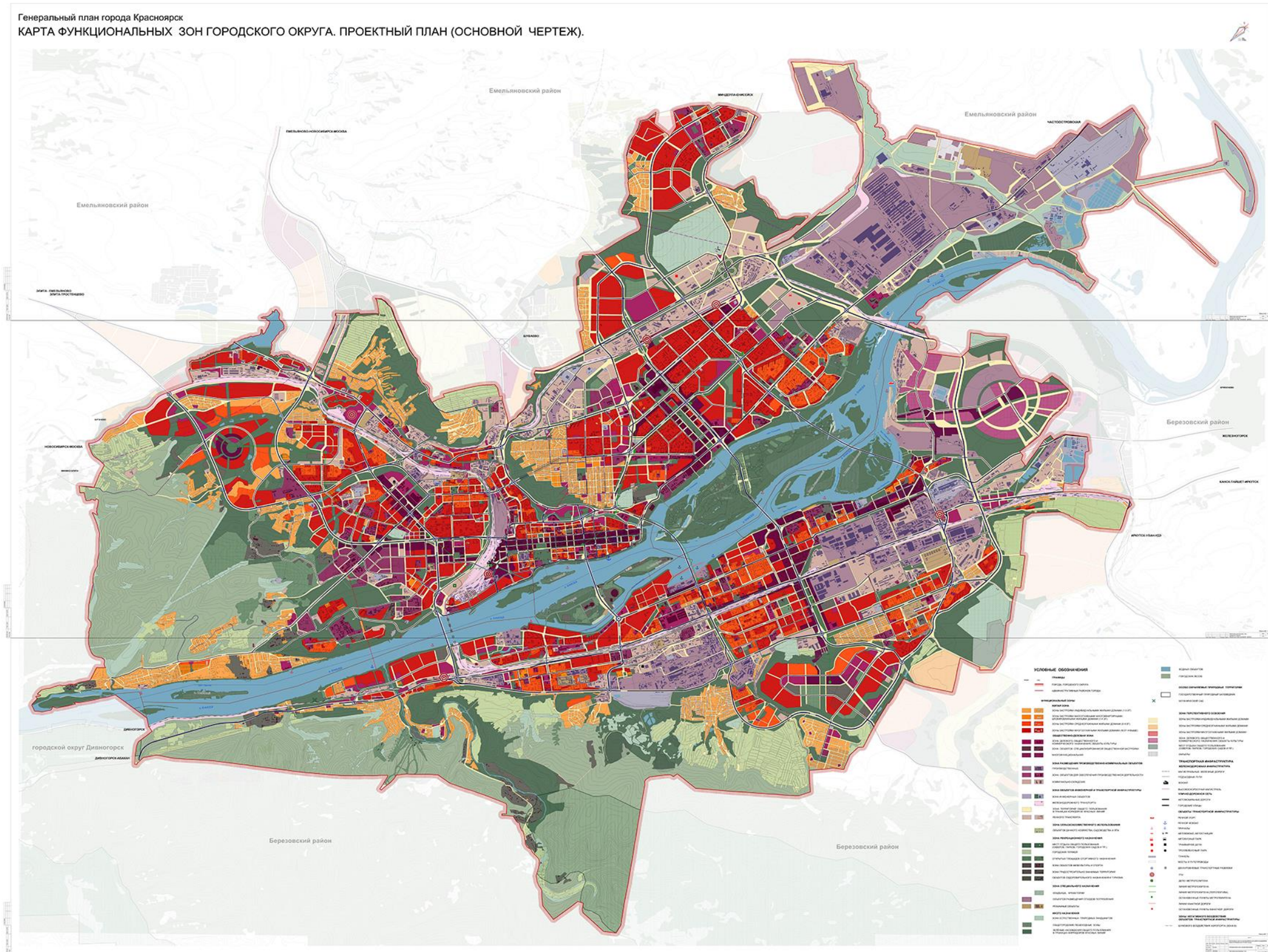
I systematické kroky ve vývoji tohoto plánu byly chybné, kdy do téměř hotového plánu začali navrhovat (vkládat) dopravní infrastrukturu, která tímto důvodem značně trpí. Situace s generálním plánem značně rozmíchává současnou společnost a dává další prostor pro nejasnosti a pochybné rozhodnutí při výstavbě, kterých mnoho lidí využívá. Toto veřejné tajemství je pozoruhodné i tím, že mnohý z odborné veřejnosti nad tímto stavem mávne rukou a odpoví, no jsme v Rusku...

Je jistou možností, že kořen většiny komplikací a problémů má počátek zde, v této problematice ohledně územního plánování. Lidé jsou znechucení a už nemají sílu bojovat za lepší nastavení nebo těchto skulinek využívají ve svůj vlastní prospěch.

Další připomínky k souhrnnému plánu vyjmenovávám níže (převzato z dokumentu Viktora Bezgacheva - Замечания по проекту генплана г 12.02.15).

1. Nedostatek jednotných požadavků na vnějším vzhledu dočasných staveb a reklamních konstrukcí.
2. Absence jednotného konceptu veřejných prostranství.
3. Nedostatek silnic, určených pro převedení vnitřní tranzitní dopravy
4. Nedostatečné parkovací plochy
5. Absence vyhrazených jízdnic pruhů pro MHD
6. Činnost, interakce, funkčnost MHD (počet lidí přepravených ve všední den pomocí MHD 875 664/den /rok 2011, z toho 803 261 přepraveno městskými autobusy, 39 418 lidí využilo trolejbus a 32 985 tramvaj.

A další....



Obrázek 32 Generální plán. Výkres základního funkčního dělení města Krasnojarsk. Momentálně se nepoužívá.

5.2.4 OBLAST „BÍLÁ ROSA“ (БЕЛАЯ РОСА) – NOVÁ BYTOVÁ ZÁSTAVBA

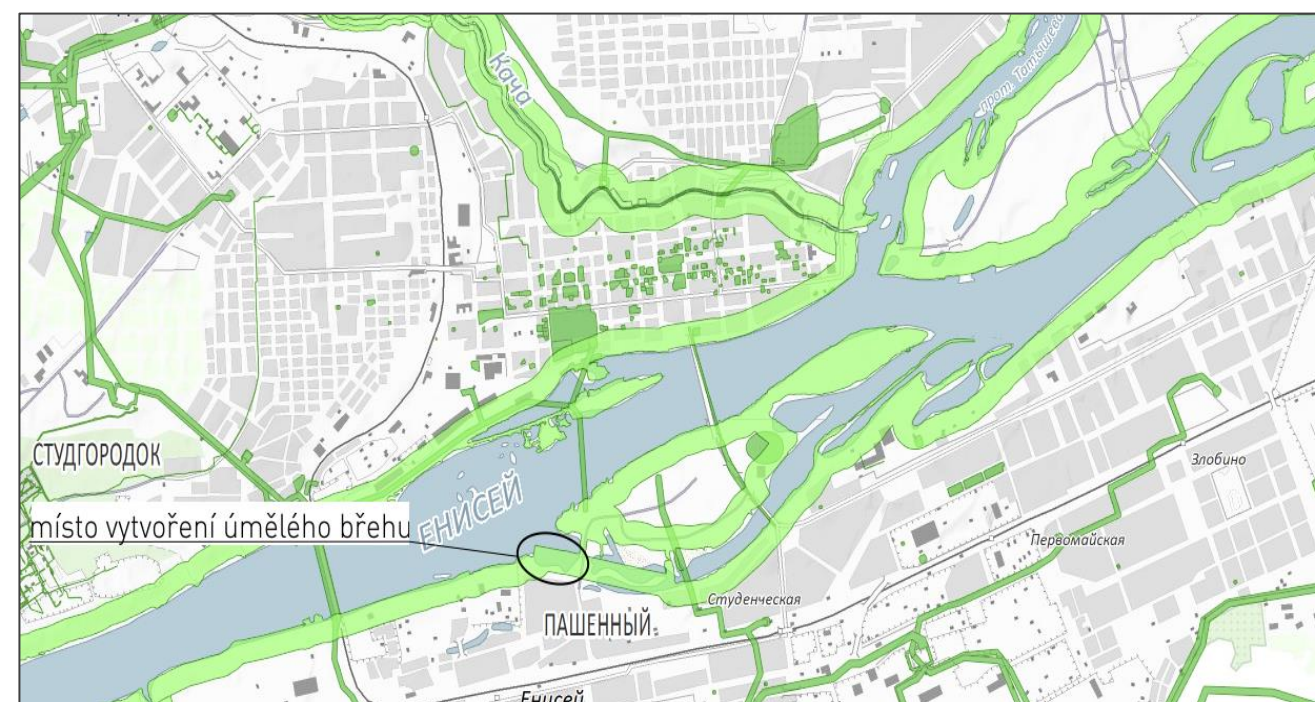
Toto příhodné pojmenování nese nábrežní oblast pravého břehu Jeniseje, poblíž ostrova Oddychu. Na umělém břehu se postavilo několik vysokopodlažních bytových budov, kde v zimních měsících, při průměrných mrazech -20 stupňů celsia, namrzá opravdu vše. Od stromů, přes automobily až po celé budovy. Vše je pokryté vrstvou zmrzlé mlhy, která se vytváří nad nezamrzající řekou. Zástavba se nachází v atraktivní části města, odkud je rychle přístupné centrum města i oblíbená turistická destinace Stolby (místní přírodní rezervace se skalními útvary)..

Tato nová zástavba vznikla na místě proudící řeky. Tudíž developerský projekt dokázal projít skrz zákon o vodách, kde je jasně uvedené ochranné pásmo vodních toků, tak jako v České republice. Asi 200 m široký a přes 1 km dlouhý pás řeky byl zasypán a připraven k nové výstavbě. Další otázkou je situace při zvýšené hladině řeky a možnost záplav.



Obrázek 33 Situace rozšíření břehu v oblasti "Bílá rosa"

Celkově se tato problematika týká všech nových bytových zástaveb. Tvoří se hlavně tzv. mikrorajóny, což je seskupení více bytových výškových staveb se základní občanskou vybaveností (spíše nedostatečnou). Těmto oblastem často chybí parkovací kapacita, školy, školky a správné napojení na dopravní infrastrukturu. Zdejší developeři se snaží objevit místa poblíž centra města nebo minimálně v zastavěném území. To má jednoduchý důvod. Ve městě se stávající zástavbou je velice jednoduché napojit se na inženýrské sítě (CZT, VODA, ODPADY, ELEKTRIKA). Poté cena nových bytů bude snesitelná pro kupující a výhodná i pro developery. Kdyby se měl takovýto projekt realizovat mimo zastavěné území města, stálo by to mnoho peněz a málokdo by byl za to ochoten zaplatit. Proto se s větším rozvojem zástavby mimo město nesetkáváme. Jev deurbanizace, známý spíše z evropských regionů, zde absolutně neexistuje.



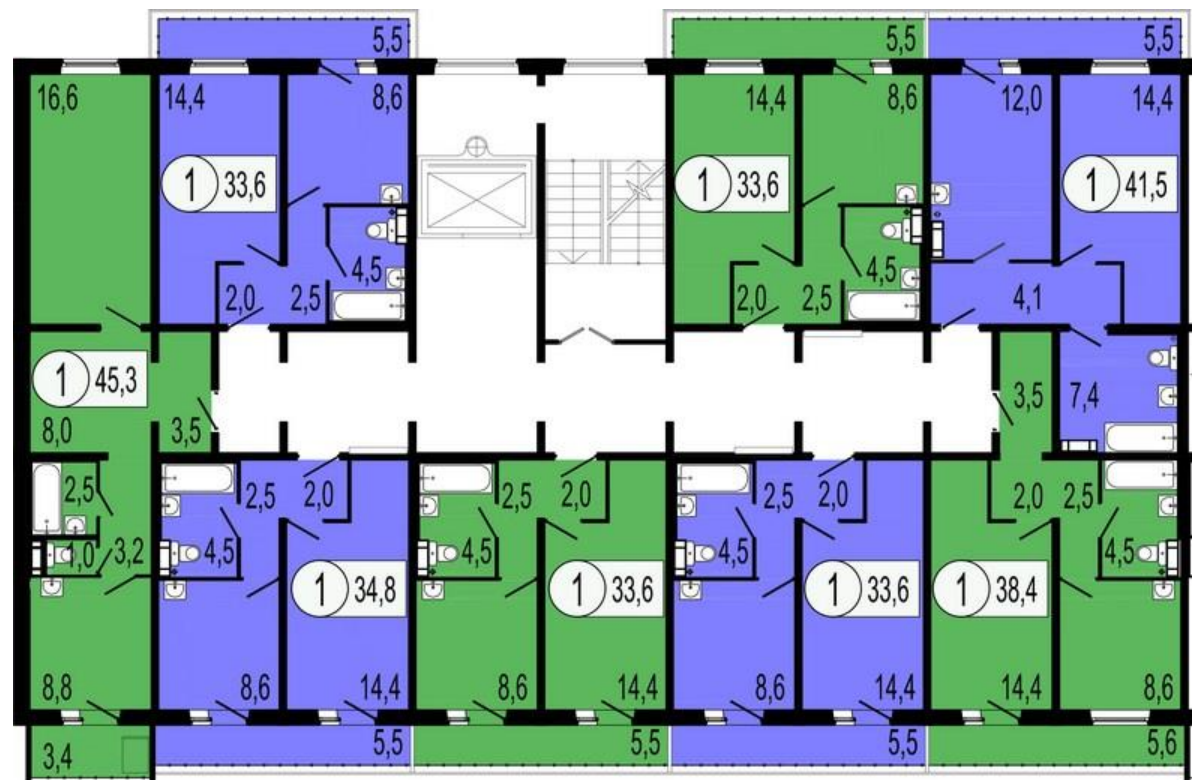
Obrázek 34 Vyznačení 200m širokého ochranného pásma a umělého břehu.



Obrázek 35 Rozložení nových bytových domů na umělém břehu.



Obrázek 37 Průběh výstavby bytových domů.



Obrázek 36 Dispozice jednoho z bytových domů. Cena za tento typ byt. jednotky cca 800 tis. Kč.



Obrázek 38 Dokončená výstavba - aktuální stav.

5.2.5 MODERNÍ BUDOVA V CENTRU MĚSTA - PANORAMA [27]

Spíše kuriozita než vyloženě problém současnosti. Na první pohled tato výšková budova působí jako jedna z nejmodernějších v Krasnojarsku. I umístění je velice lukrativní a doslova reprezentuje moderní architekturu zde na východě. Během dne si člověk nevšimne žádných nevšedností, že by bylo s budovou něco v nepořádku. Ovšem v noci nastává situace, kdy se i běžný chodec pozastaví nad tím, že je celá budova potmělá, bez světla. Budova, která se začala stavět v 80. letech minulého století, ještě nikdy nebyla uvedena do provozu a s největší pravděpodobností ani nebude.

Původní projekt si město objednalo od firmy KATEK, která jej i postavila. Plán počítal s 29-podlažní budovou, kde na samém vrcholu bude přistávací plošina pro vrtulník. Přes dvacet let zde byl pouze ŽB skelet, a to pro centrum města opravdu není dobrá vizitka. Budova byla postavena pomocí prefabrikovaných dílců, speciální metodou, která byla prvně aplikována v USA. Nicméně zdejší úroveň stavitelství si s touto technologií nedovedlo poradit a došlo k pochybení.

Oficiální zpráva udává, že důvodem nedokončení stavby jsou finanční problémy. Další, zřejmě pravděpodobnější, vysvětlení říká, že budova má silné nedostatky ve statické. Z důvodu podmáčené země vznikla trhlinka, která výrazně narušuje statiku celé budovy. Tato skutečnost není nikde potvrzená. Proto se našla firma, která budovu odkoupila a přepracovala projekt. Budova dostala nové označení Panorama. Po více jak dvaceti letech se objekt opláští a působí jako dokončená stavba. Otázkou zůstává, proč během následujících 5 let nebyla uvedena do provozu, proč ustaly veškeré práce.

Mnoho lidí se domnívá, že zbourání budovy by bylo nebezpečné s ohledem na okolní zástavbu a také by to byla nepříjemná vizitka ruského stavitelství. Proto se objekt opláští, aby zapadl do reliéfu města a bude jenom čekat, kdy dojde k demolici.



Obrázek 39 Původní návrh z 80. let. Budova Panorama.



Obrázek 40 Opláštění, dle nového projektu. Současný stav, budova nevyužitá.

5.2.6 ČTVRTÝ MOST (28) (29)

Tento název nese nejnovější silniční most přes Jenisej, který spojuje pravý a levý břeh v jihozápadní části města. Přes 1,27 km dlouhý most s šesti jízdními pruhy a dvěma chodníky pro pěší byl dokončen v roce 2015. V této lokalitě byl most vážně potřeba, ale asi v jiné kvalitě provedení.

Dle auditu v roce 2016 se navrhované kapacity 3300 automobilů / hod. nedosahuje ani z poloviny. Důvod je jednoduchý, most sice spojuje oba břehy, ale na levém břehu most není ještě dokončený dle projektu. Končí na úpatí kopce, kde měl dál pokračovat tunelem a lépe tak propojit západní rajon města. V současné době je most minimálně využíván. Cestu řidičům prozatím moc nezkracuje. I přes nedořešené majetkoprávní vztahy se připravuje další fáze tohoto projektu. Všichni doufají, že se celý most i s chybějícím napojením povede dokončit do začátku zimní univerziády. Pakliže ne, dopravní situace bude neúnosná.

Další kritizovanou částí u tohoto projektu je cena. Postavil se za nejvyšší možnou a to je 12 mld. rublů (4,9 mld. Kč). Při pohledu na současný stav to absolutně neodpovídá. Po roce užívání je povrch vozovky značně zvlněn a most opravdu nepůsobí jako zánovní stavba. Chybný se také ukazuje výběr materiálu do těchto sibiřských podmínek, hlavní nosná část je ocelová, tudíž se zde značně projevují teplotní změny.

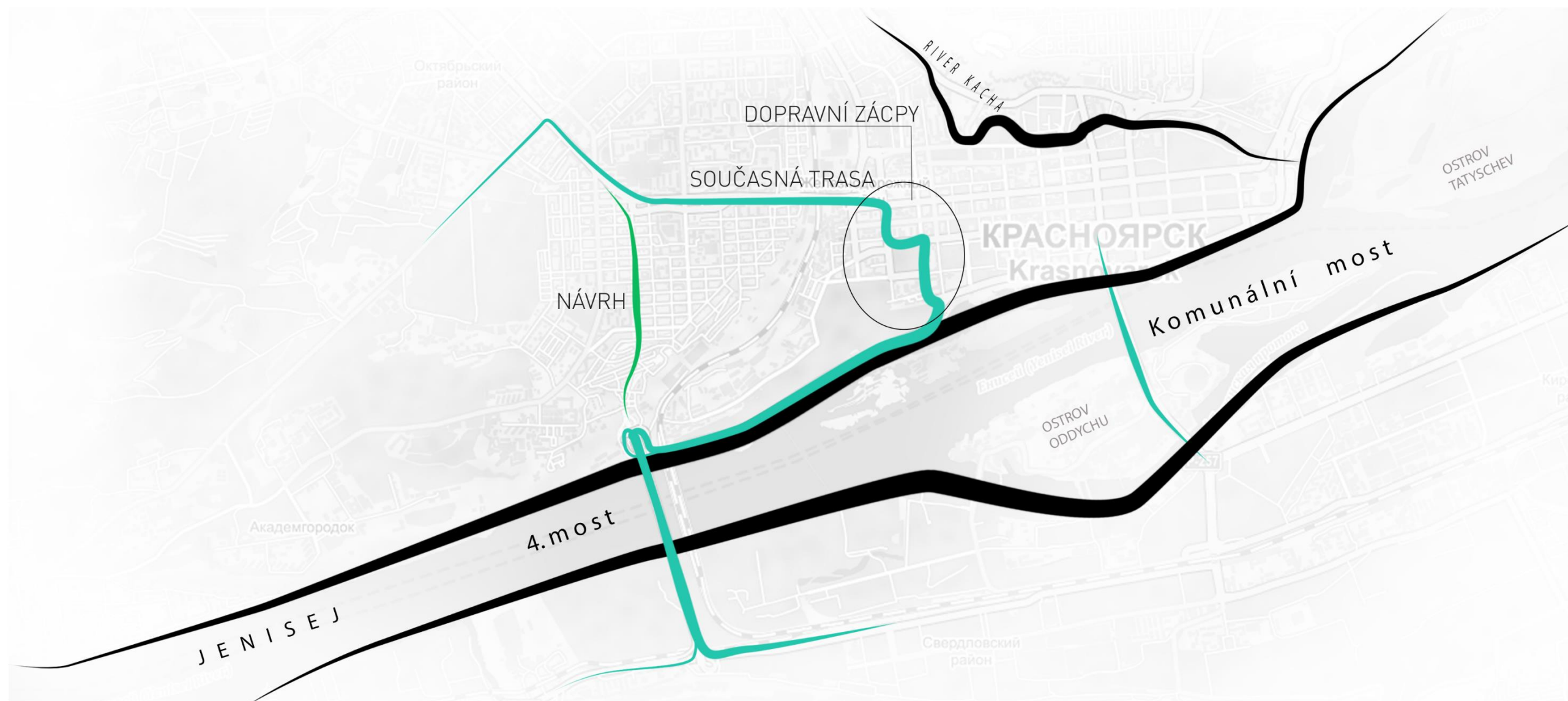
Za zvláštních podmínek proběhl výkup pozemků pod mostem. Ceny byly neuvěřitelně předražené a v době stavby nebyly ještě všechny pozemky odkoupeny. V



Obrázek 41 Aktuální stav dostavěného 4. mostu.



Obrázek 42 Stavba 4. mostu za 12 mld. rublů. Staví se nepřetržitě v létě i v zimě.



Obrázek 43 Schéma dopravní situace ve spojení se 4. mostem. Současný stav neodlehčuje přetíženému centru města. Čeká se na dostavění.

5.2.7 EKOLOGIE, ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V celém městě (možná i v celém Rusku) se absolutně netřídí domácí směsný odpad. Není rozdíl mezi plastem a slupkou od banánu. Dokonce i lahve od piva nejsou vratné, takže vše končí v jednom kontejneru. Když vše funguje tak jak má, tak se kontejnery vyváží poměrně často a člověk to nějak neřeší. Horší situace nastává na vesnicích v okolí Krasnojarsku, kde tento svoz odpadu moc nefunguje. Proto není výjimečné narazit na obsypané kontejnery dalšími plnými pytli s odpadem. Ty, které se nevejdou do kontejnerů, jsou ponechány napospas toulavým psům, kterých jsou plné ulice. Poté se tyto sběrná hnízda mění v opravdové psí hostiny a odpadky jsou roztahány všude kolem.

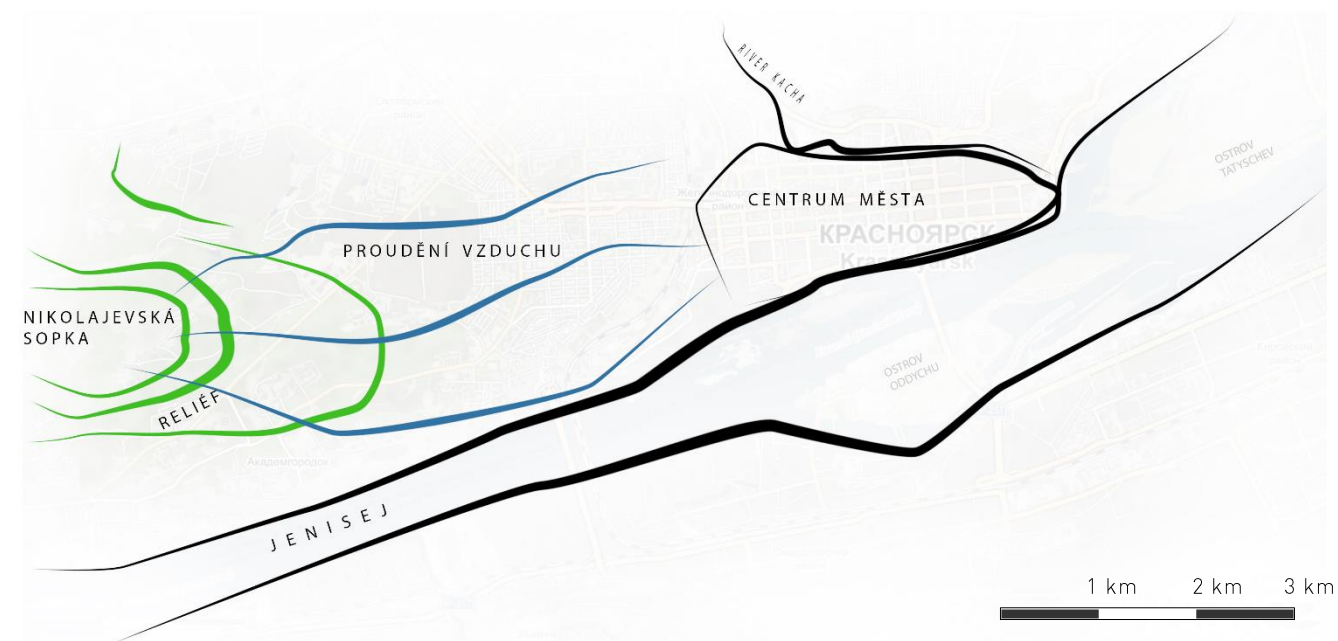
Během dlouhé zimy, která v Krasnojarsku trvá obvykle 6 měsíců, je poměrně dost dnů zatíženo smogovou situací. Dalo by se říct, že každý den, kdy je teplota pod hodnotou $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ je v centru města výrazně nepříjemná smogová situace. Celé centrum leží v nejnižší položené části města, proto je tam situace stejně špatná jako v průmyslových oblastech. K této situaci výrazně přispívá velké množství osobních automobilů, zejména pak automobily staršího data výroby. Těch se tu vyskytuje stále dost. Dalším významným znečišťovatelem jsou početné osady s původní dřevěnou jednopodlažní zástavbou. Zde obyvatelé hojně využívají kotle na tuhá paliva. Občasný temně černý kouř, valící se z komínů nasvědčuje, že se spalují i jiné materiály než dřevo a jemu podobné. V neposlední řadě ke smogu přispívá místní těžký průmysl (hliníkárna) nebo tři teplárny spalující černé uhlí. Po většinu času v Krasnojarsku převládá západní proudění vzduchu, které kouř z dobře umístěných průmyslových částí odvádí mimo město. To se nedá říct o teplárnách, které jsou umístěny ve městě.

„Takto značné smogové situace zde dříve nebyly nebo nebyly aspoň tak dlouhodobé.“ řekl místní ekonomik Viktor Bezgachev. Jako jeden z důvodů současného stavu uvedl, že na severozápadní části města, kde se nachází Nikolajevská sopka, bylo postaveno několik výškových budov. Ty brání přirozenému proudění vzduchu z této

vyvýšeniny dolů do centra. Tento efekt v dřívějších dobách fungoval jako přírodní čistič a doslova vyháněl znečištěný vzduch ven z města. Kuriozitou je, že k této smogové situaci přispívá i vodní elektrárna v nedalekém Divnogorsku. Od doby jejího zprovoznění, vytváří nezamrzající voda Jeniseje nevhodné podmínky pro proudění vzduchu a výrazně se podepisuje pod tento nemilý jev. Vysrážená voda nad relativně teplou vodní plochou, vytváří inverzní charakter počasí s vysokou vlhkostí a mlhou. Tyto částičky vody k sobě přichytávají polétavý prach a drží ho v přízemní části, kde negativně působí na lidský organismus. Celkovou situaci jednoznačně způsobuje více faktorů současně. Po bližším prozkoumání a analýze daných jevů by se dala stanovit návrhová opatření pro zlepšení smogové situace. Zlepšení podmínek pro život, by zcela jistě přispělo k dalšímu rozvoji města.

SCHÉMA PROUDĚNÍ VZDUCHU Z BLÍZKÉ NIKOLAJEVSKÉ SOPKY SMĚREM DO CENTRA

- Je vhodné povšimnout si velikosti řeky k centru města.



Obrázek 44 Schéma proudění vzduchu ve městě Krasnojarsk, "přirozený čistič vzduchu".



Obrázek 45 Příklad roztahaného odpadu u kontejneru - obec Зыково u Krasnojarsku.



Obrázek 46 Pes pojídající odpadky - obec Зыково u Krasnojarsku.



Obrázek 48 Situace v Krasnojarském kraji. Mnoho černých skládek.

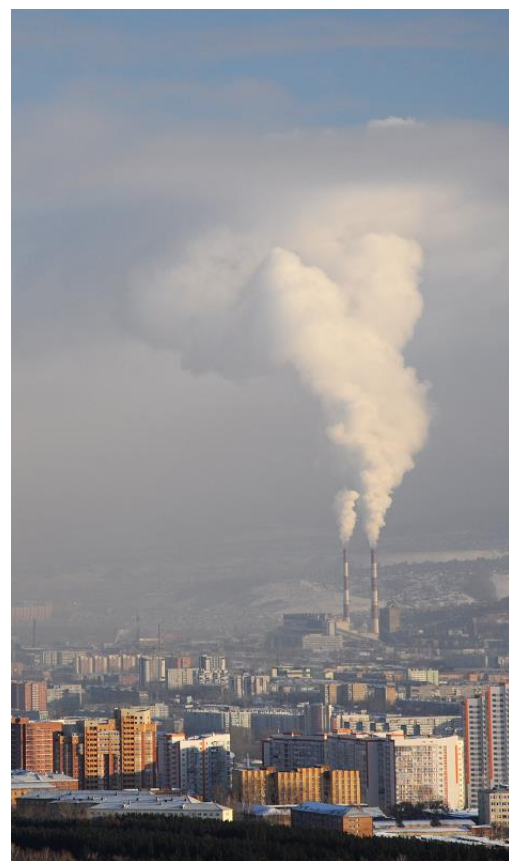


Obrázek 47 Svoz veškerého směsného odpadu, Krasnojarsk.



Obrázek 50 Smog v Krasnojarsku.

Obrázek 51 Smog v Krasnojarsku.

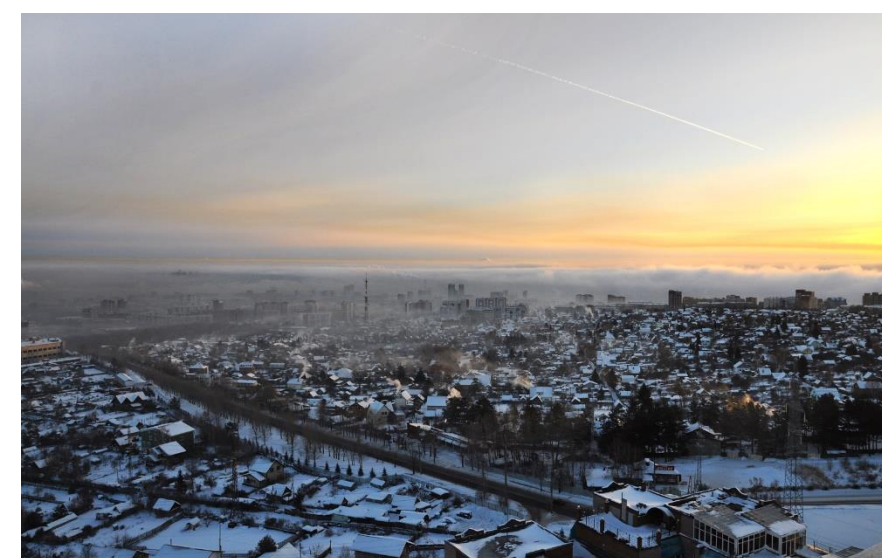
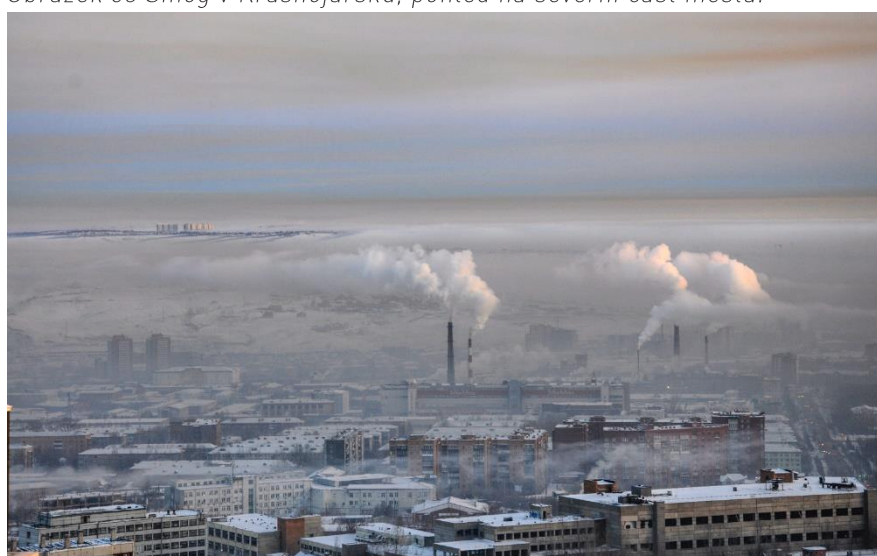


Obrázek 49 Smog v Krasnojarsku, pohled na pravý břeh.

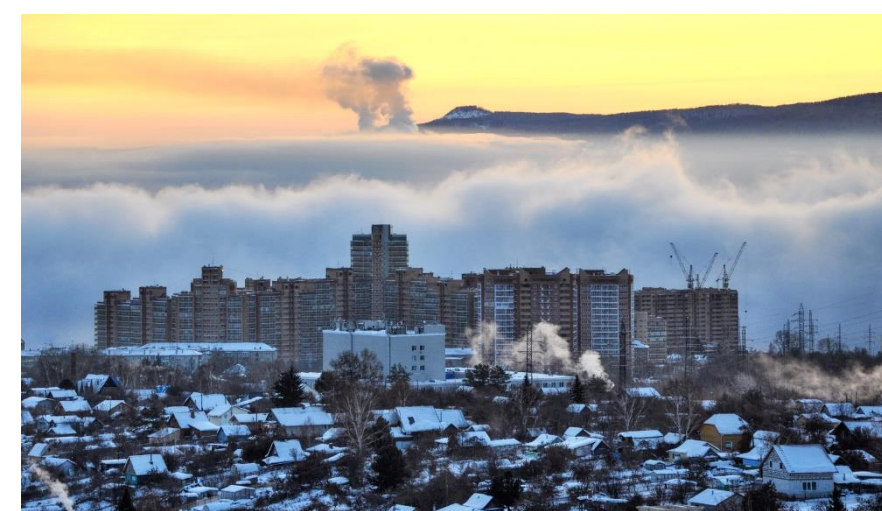


Obrázek 52 Smog v Krasnojarsku, pohled k centru města.

Obrázek 53 Smog v Krasnojarsku, pohled na severní část města.

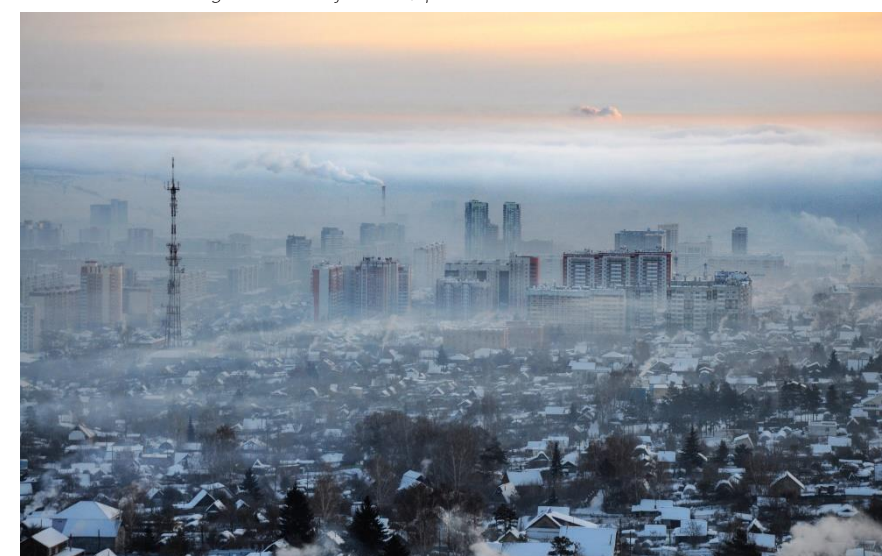


Obrázek 54 Smog v Krasnojarsku, pohled směrem k centru.



Obrázek 56 Smog v Krasnojarsku, pohled k pravému břehu.

Obrázek 55 Smog v Krasnojarsku, pohled nad centrum města.



5.2.8 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

(30) (31)

Velice aktuální téma, které se dotýká většiny obyvatel každým dnem. Nejprve bych zmínil, že místní MHD se skládá především z městských nízkopodlažních autobusů (podobné jako jinde ve světě) a dále z malých starších autobusů (tzv. maršrutky – маршрутки). Jako doplnění jezdí v centru města trolejbusy, které jsou využívány zřídka. A v neposlední řadě je pouze na pravém břehu jedna linka tramvaje. Tyto dopravní prostředky dávají dohromady celou MHD v milionové metropoli.

První problém nastává v případě, kdy cestující zjistí, že místní MHD nemá vlastně žádný pevný jízdní řád. Je dán přibližný čas, kdy daný autobus začíná na své trase a kdy vyjíždí poslední vůz z koncové stanice. Tyto časy jsou především orientační a mnohdy vůbec neodpovídají realitě. Místní obyvatelé radí, že se na to člověk nemá ani dívat, natož spoléhat. Pro zlepšení situace a základní funkčnosti byla vyvinuta aplikace pro chytré telefony, kde je možné sledovat, na jaké zastávce se daný autobus, trolejbus či tramvaj nachází. Člověk bez chytrého telefonu musí doufat, že interval mezi autobusy bude co nejkratší. Tím se dostávám k další „zajímavosti“.

Místní autobusy MHD nejsou všechny ve správě města. Pravděpodobně z finančních důvodů část autobusů (cca 60 %), bylo pronajato místním podnikavcům, kteří si na tomto druhu dopravy udělali byznys. Osoba, která si autobus pronajme, je většinou řidič autobusu. K tomu, aby vše fungovalo, potřebuje ještě druhou osobu na místo „konduktora“, to je funkce výběrčího jízdného. Tito dva mají spolu úmluvu, jaká část peněz z jednoho dne připadne řidiči a jaká konduktorovi. Proto oba usilují o co nejvyšší denní výdělek, což pro cestující znamená, že se nemusí bát, že by jel tzv. „na černo“, ale hlavně, že mezi autobusy budou nejdelší možné intervaly, z důvodu opětovného zaplnění zastávky po předchozím autobusu.

Každopádně autobusy jsou během špičky (často i mimo ni) přeplněné lidmi natolik, že autobusy nikde dlouho nečekají a jedou vstříc dopravní situaci v centru. To je další bod, o kterém bych se rád zmínil.

V Krasnojarsku a ve všech velkých městech s vlastní MHD (mimo Moskvu a Petrohrad) neexistují časové nebo přestupní jízdenky. To znamená, že při každém přestupu je cestující nucen platit znovu plnou částku jízdného, i kdyby jel pouze dvě zastávky. Z tohoto důvodu jsou všechny linky autobusů velice dlouhé a ve většině případů vedou z jednoho konce města na druhý, při čemž v centru neopomenou jedinou možnou zastávku. Takže se úplně jednoduše může stát, že student jede z kolejí umístěných na jedné straně města na výuku do školy, která je na druhé straně města a nejrychlejší čas, jak se tam dostat je 1,5 hodiny, ale za to jedním autobusem. Když je dopravní špička, což nastává od 13:00 – cca 19:30 místního času každý den, jsou tyto cestovní časy mnohem delší.

V neposlední řadě, co místní MHD chybí, jsou jízdní pruhy pouze pro autobusy a taxi. Takže každá dopravní zácpa postihne kompletně celou dopravu v dané lokalitě.

Dobře fungující městská hromadná doprava je dle mého názoru podstatnou součástí moderního města i dobrým ukazatelem, který může charakterizovat jeho stav. Úroveň MHD se zcela určitě odráží na kvalitě života místních obyvatel. V takovémto případě můžu tvrdit, že se jedná o velice podstatnou překážku v rozvoji města.

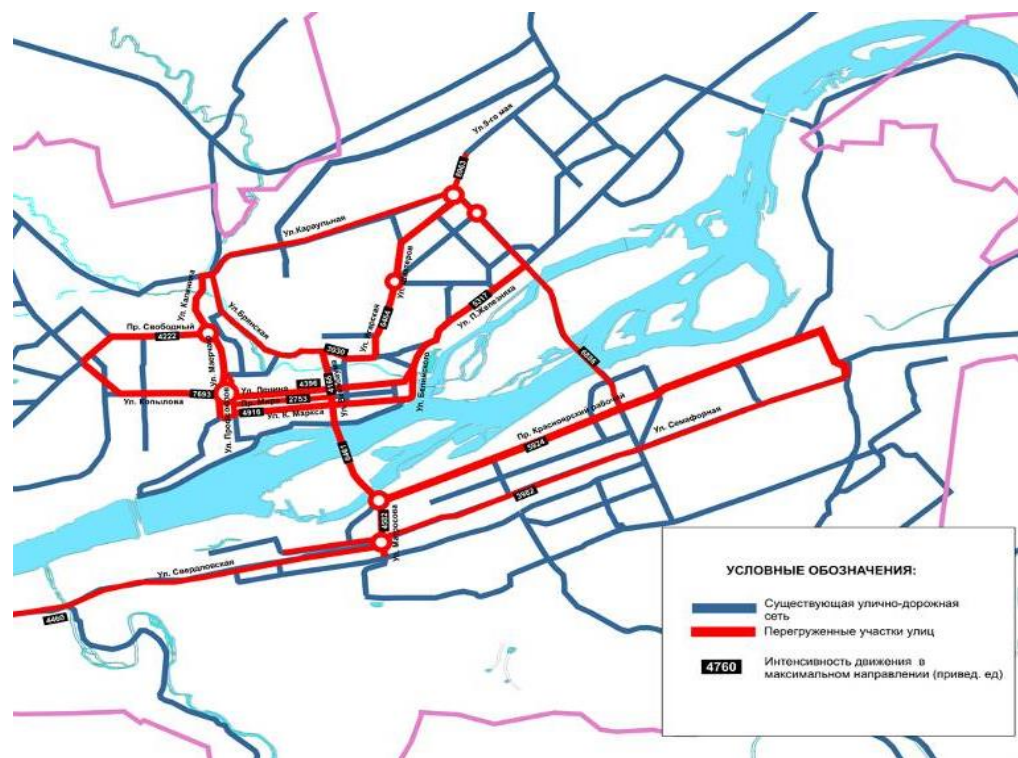
Světlou stránkou u místní MHD by mohla být skutečnost, že se plánuje zprovoznit 1. linka metra, a to do roku 2020. V současné době je vyhloubeno a propojeno 5 stanic v centru města, nicméně tento stav je tu již pár let. Metro se začalo budovat v říjnu roku 1995 a po 3 letech byla stavba poprvé zastavena. To následovalo ještě několikrát, především z důvodu nedostatku peněz a z možné kontaminace půdního prostředí. V roce 2015 guvernér Krasnojarského kraje nařídil pozastavit stavbu metra a spíše se zaměřit na zlepšení povrchové dopravy. Nynější termín pro zahájení provozu metra je tedy v roce 2020. Jestli ke zprovoznění metra dojde, bude se jednat pouze o kyvadlovou dopravu na jedné koleji.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

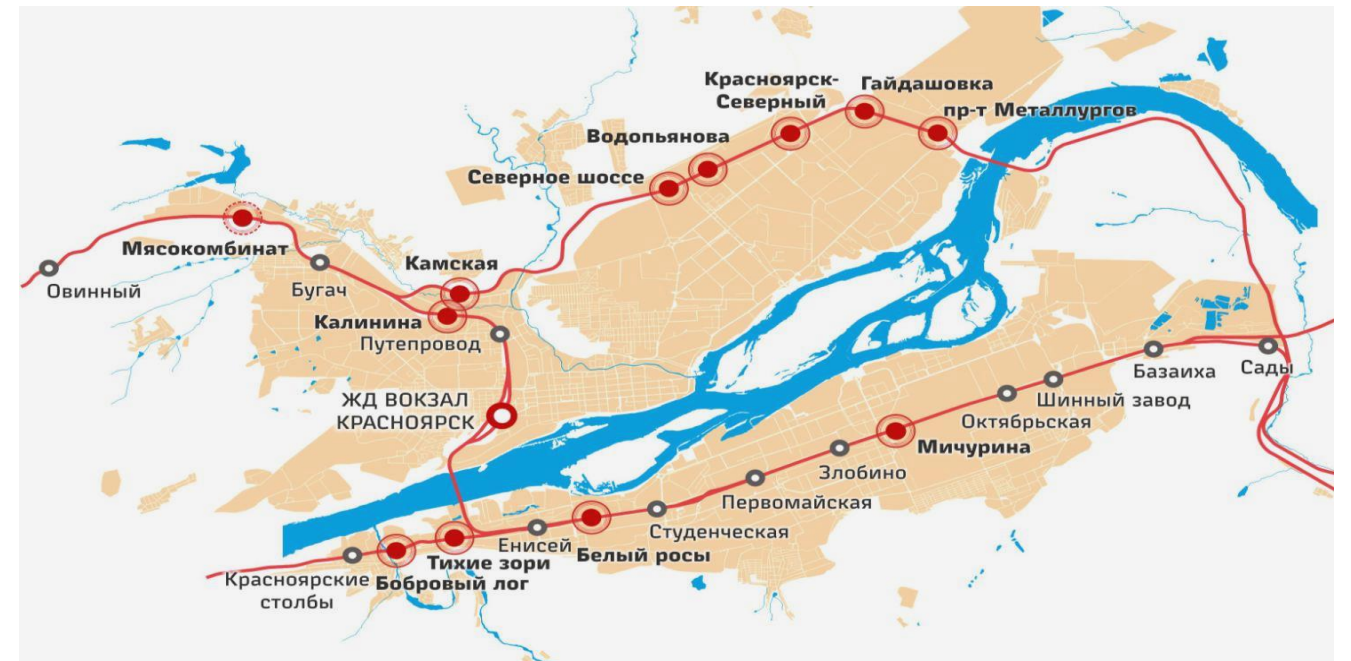
Co se týká místních komunikací, většinou mi přijdou na automobilovou dopravu velkorysé. Když se budu zabývat pouze centrální částí města. Nachází se zde i čtyř proudé jednosměrné komunikace. Vzhledem k tomu, že tyto uliční prostory mají počátky v dávné historii, je jejich dimenze pro dnešní provoz velkorysá. Počet automobilů a k tomu velké množství světelných křižovatek udělají i z těchto „bulvárů“ neproniknutelný prostor.

Další otázka pro městské urbanisty a architekty je zcela jistě omezení silniční dopravy v centru města.

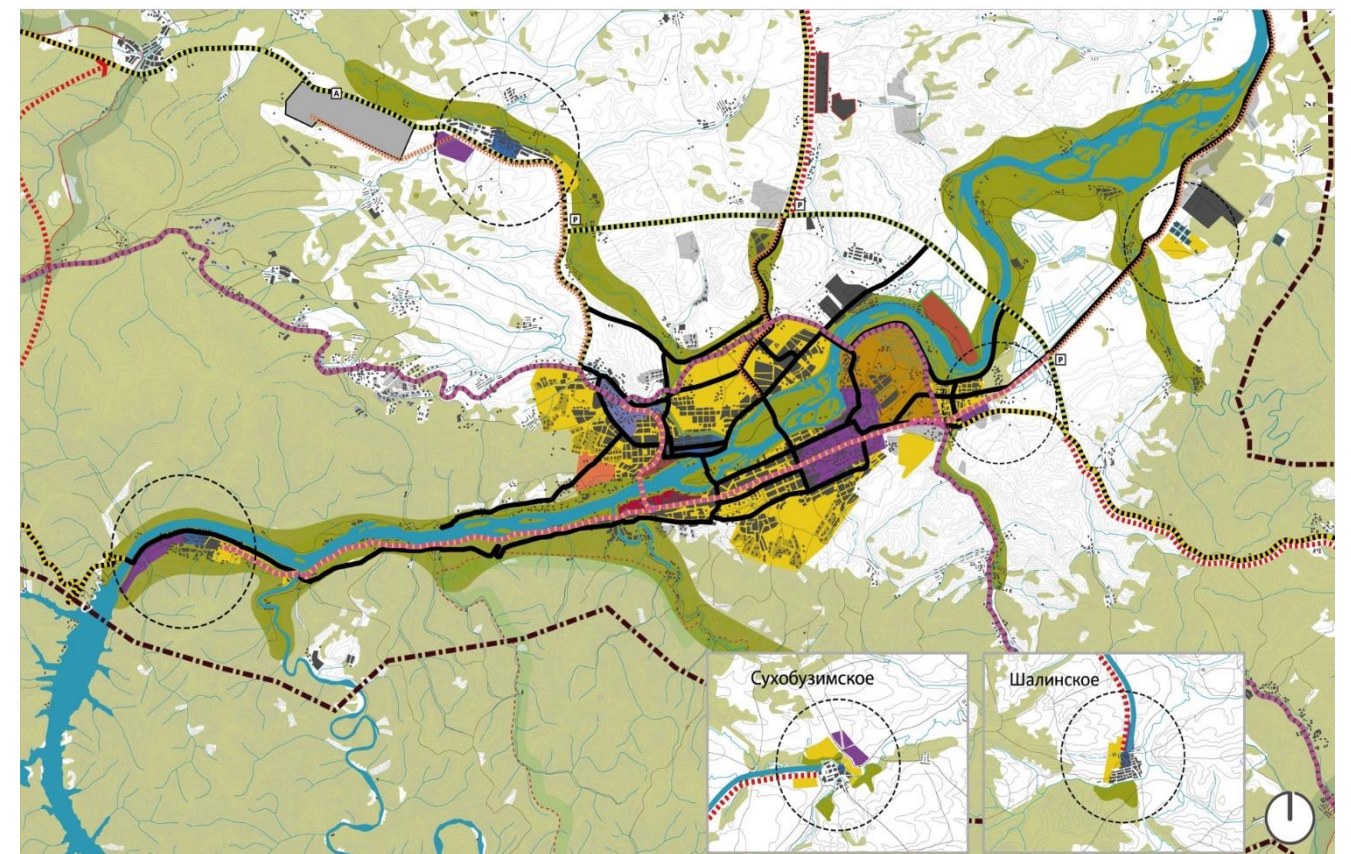
Ke zlepšení dopravní situace by mohlo pomoci umístění jakéhosi obchvatu centrální části města po nejbližším ostrově (o. Tateschiva) a následně v nábrežní části levého břehu Jeniseje. Tato myšlenka nezískala mnoho příznivců, především z důvodu ochrany přírody na zmiňovaném ostrově a také by to centrální části moc nepomohlo. Dále je v řešení železniční obchvat, který by se musel propojit s MHD. Tomuto řešení by muselo předcházet úplné přepracování struktury MHD a hlavně zapojit časové či přestupní jízdenky.



Obrázek 57 Vyznačení hlavní dopravní sítě. Červeně jsou vyznačeny přetížené komunikace.



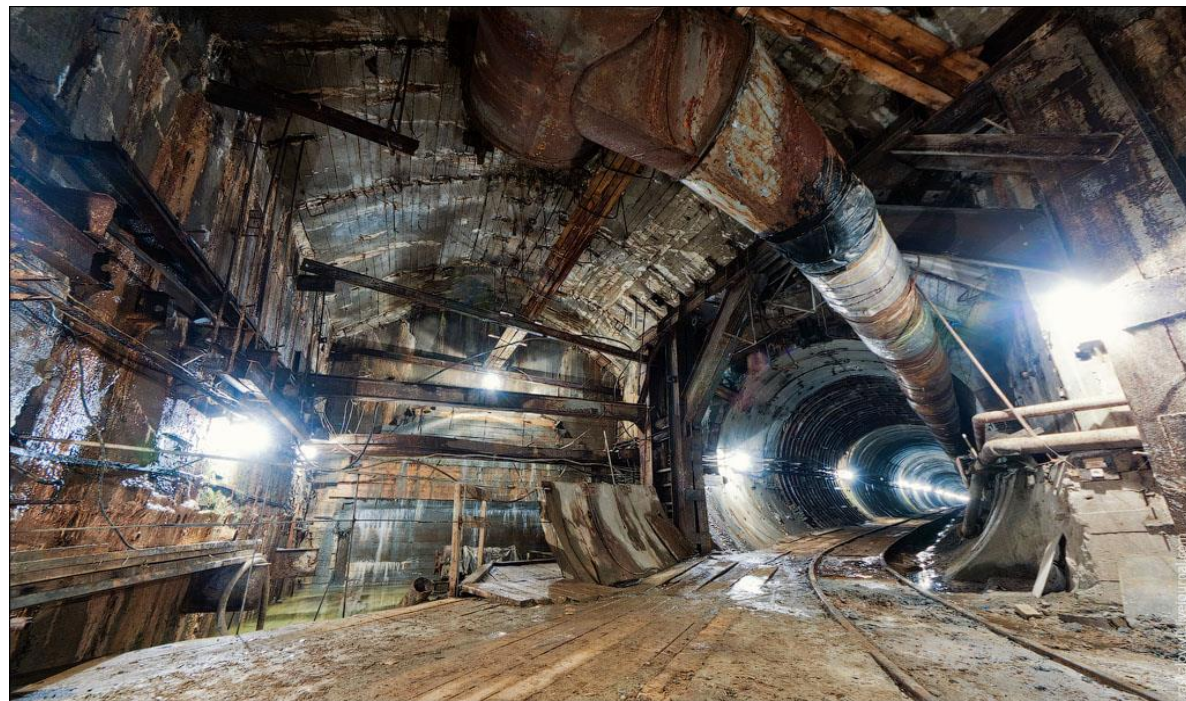
Obrázek 58 Návrh železničního obchvatu kolem města.



Obrázek 59 Schéma budoucího regionálního rozvoje Krasnojarské aglomerace. V transportní části je zahrnuta silniční a železniční doprava.



Obrázek 64 Schéma plánovaných linek metra. Šedivá plná linie s červenými stanicemi je již vyhloubená. Jedná se o 5 stanic.



Obrázek 63 Vyhlobená první část krasnojarského metra.



Obrázek 61 Nejnovější z řady městských autobusů. Jedna jízda stojí 22 rublů.



Obrázek 60 Další novější typ autobusu městské hromadné dopravy.



Obrázek 62 Nejstarší z dosud používaných autobusů. Lidově nazván "маршрутка - маршрутка".

5.2.9 REKONSTRUKCE HISTORICKY HODNOTNÝCH BUDOV – NOVÁ ZÁSTAVBA

V Krasnojarsku se dochovaly spousty původních dřevostaveb, které mají vysokou kulturní a historickou hodnotu. Tyto budovy můžeme vidět jak v samotném centru města, tak i na jeho periferiích, v částech připomínajících spíše menší obce než milionovou metropoli.

Bohužel tyto budovy se občas nehodí do plánů místních investorů a developerů, takže se jich potřebují zbavit nebo alespoň znehodnotit. Nejjednodušší možností je zinscenovat požár. Budova pak shoří za nejasných okolností. Pachatele se většinou nepodaří dosáhnout, a samotná budova je po požáru v tak špatném technickém stavu, že se musí zbourat, pokud nevyhoří sama až do základu. Tyto praktiky jsou víceméně stále tolerovány a dějí se dodnes.

Na místě původní stavby se tak uvolnil prostor pro výstavbu nového (většinou bytového) domu. Na ochranu kulturního rázu tu nikdo moc nedbá, tak je zde možné postavit takřka cokoliv.

Na toto téma jsem se dotázal doktora architektury a současného profesora sibiřské federální univerzity V. I. Tsareva, který se danou problematikou zajímá a se studenty tvoří nadějně projekty šetrných rekonstrukcí. Tato problematika ho nanejvýš znepokojuje.

Ve spojení s nadcházející světovou Univerziádou se nová sportoviště, nebo rekonstrukce původních sportovních budov, stavějí i v blízkosti kulturně a historicky hodnotných staveb, které by se měly chránit. Vznesení námítky či mít snahu o diskuzi nic neřeší. Všechny připomínky jsou většinou odsunuty do pozadí. Trochu to působí, že si tu každý dělá to co sám chce...



Obrázek 65 Ukázka historických dřevěných budov v centru města.

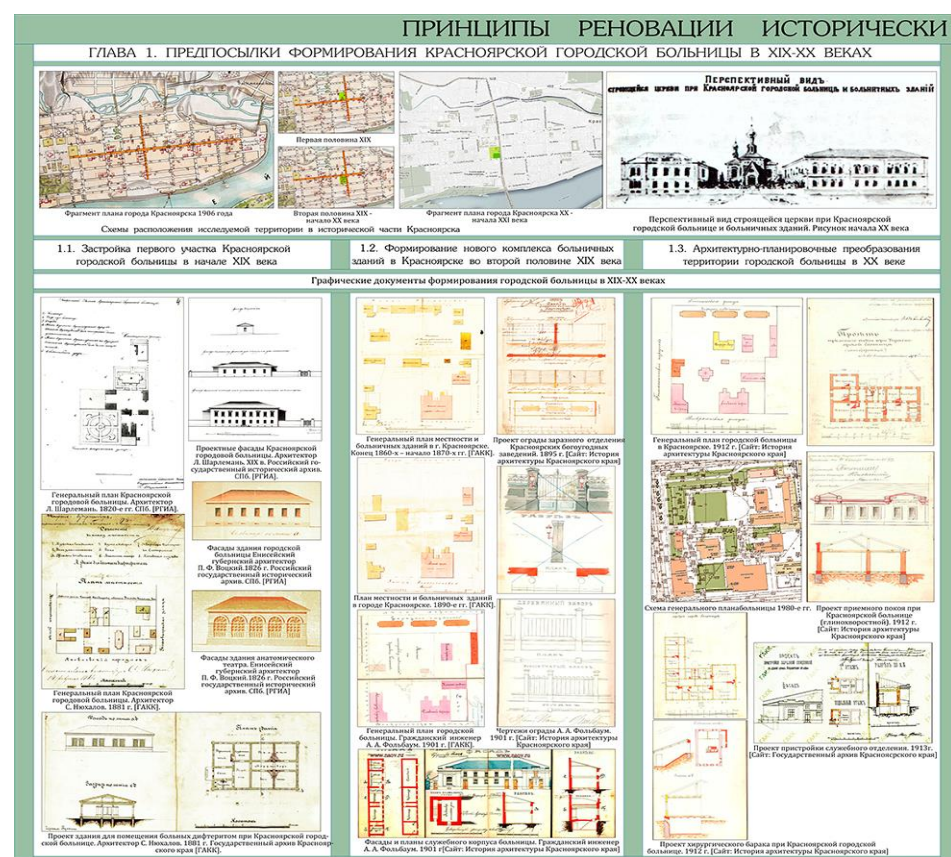


Obrázek 66 Příklad požárem poničené dřevostavby také v centru Krasnojarsku.

STUDENTSKÉ PRÁCE POD VEDENÍM V. I. TSAREVA

Se studenty vytváří ucelené projekty pro rekonstrukce reálných staveb. Dbá přitom na kvalitu a jemnost provedení, tak aby výsledná realizace podpořila historickou architekturu a ponechala její původní prvky. K nahlédnutí přikládám některé z prací studentů.

Studenti získali mnohá ocenění na architektonických soutěžích, nicméně dostat studentský projekt na stavební úřad není vůbec jednoduché. Proto se finální rekonstrukce provádí dle nevhodných a nekvalitních projektů, které původní architekturu doslova převálcují. Z historického odkazu nezbyde téměř nic. Tento přístup je víc než zarážející a nezbyvá nic jiného, než pomocí osvěty poukázat na rozdíly a výsledky v přístupu evropských měst. Ukázat jaký benefit se za kvalitní historickou architekturou skrývá. Nejedná se pouze o architekturu, nýbrž i o atraktivnost, turismus apod.



Obrázek 67 Studentská práce zabývající se centrem Krasnojarsku.



Obrázek 68 Architektonicko-urbanistické řešení rekonstrukce komplexu nemocnice v Krasnojarsku.

5.2.10 ZIMNÍ UNIVERZIÁDA 3/2019

Velká příležitost pro celé město v širokém spektru odvětví. V březnu roku 2019 se bude přímo v Krasnojarsku konat světová zimní univerziáda (olympiáda pro studenty z celého světa). Jedná se o velice prestižní událost, která může velice dobře podpořit rozvoj daného města, zvednout popularitu a celkově změnit dosavadní image. Spolu s touto událostí se do města investují nemalé částky na výstavbu nových sportovních zařízení, infrastruktury, nemocničních zařízení, ubytovacích kapacit nebo na nový letištní terminál. Celkově se má postavit 34 nových objektů v celkové ceně několik desítek mld. rublů. Město má tedy příležitost využít této možnosti ve svůj prospěch a pomocí investic nastartovat budoucí rozvoj, který by mohl trvat delší časový interval než pouze do roku 2019.

Na konferenci Moscow Urban Forum, mluvil Markus Appenzeller z Holandska o veliké příležitosti pro město. Sám dal za příklad olympiádu v Londýně, na jejíž urbanistické koncepci se sám podílel. Důležitá myšlenka, která zde zazněla byla propojení a zatraktivnění současně nepopulárních Londýnských čtvrtí, tak aby se po skončení olympiády tato oblast stala zajímavá pro investory a nastal zde další rozvoj území. Samotný rozvoj území začíná tam, kdy olympiáda končí. Je to souhra několika částí, především pak dobré koordinace a reklamy. Začít se musí hned po skončení dokud stadiony a areály mají ducha právě skončené sportovní události. Otevřít areály pro lidi a přilákat je jak na sportovní akce, tak i na koncerty a podobně. Nesmí se na nic čekat, chce to hned implementovat do veřejné sféry. Když se tyto části mozaiky správně spojí, může to posloužit jako dobrý start pro budoucí rozvoj.

Pro vytvoření fungujícího projektu za několik mld. rublů je nutné mít dobře fungující pracovní tým a odborníky ze všech oblastí života. Jedná se o komplexní činnost, která má ve výsledku pomoci všem možným odvětvím přítomným ve městě. Proto se před samotnou výstavbou měli udělat důkladné rozborů a průzkumy území. Kde jsou odlehlejší části, které by bylo příhodné propojit s fungujícím centrem, nebo kde

by byla potřeba vyřešit problémové území. Pro všechny tyto případy by univerziáda mohla posloužit jako vhodný nástroj.

Další důležité doporučení pro organizátory této univerziády je nevytvářet Bílého Slona tzv. white elephant effect. Kdy se stavba postaví pouze za jedním účelem, pro jednu událost a potom leží ladem nevyužitá a spotřebovává pouze peníze na údržbu. Stanou se tak přítěží pro městský rozpočet. Z tohoto důvodu je lepší variantou využít například demontovatelné stadiony, pakliže víme, že provoz po skončení sportovní akce by byl značně neekonomický. Toto řešení využili i ve zmiňovaném Londýně.

Součástí Londýnské olympiády bylo propojení takovéto sportovní události s ekologií a tříděním odpadu. Vlastně se tak i propagovala, jako nejzdravější, nejzelenější olympiáda všech dob. Již při stavbě sportovišť se organizátoři zavázali, že ke stavbě budou využity především materiály šetrné k životnímu prostředí. Celý průběh olympiády se nesl ve znamení zdravého životního stylu a třídění odpadu. Po skončení sportovních kláních byl všechen odpad zlikvidován ekologicky. Na základě těchto skutečností by si Krasnojarská univerziáda mohla vzít příklad a využít ho k nastartování třídění odpadu v této metropoli.

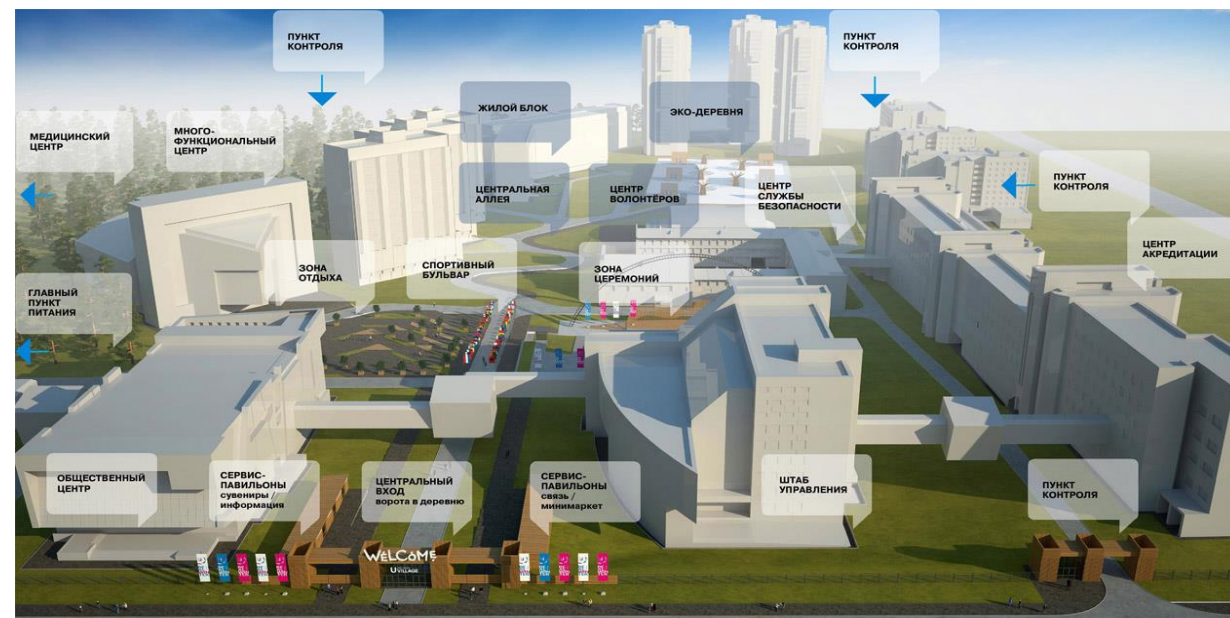
Dalším srovnáním může být Barcelona, která pořádala letní olympijské hry v roce 1992. Před tímto rokem byla Barcelona docela chudé město se spoustou slumů a industriálních částí. Na pobřeží neexistovala jediná pláž, přístav byl ve špatném stavu. Avšak olympiáda nastartovala kompletní reurbanizaci a přestavbu města. Tento vývoj neskončil s olympiádou, ale pokračoval dál do podoby, jak známe Barcelonu dnes. Ve vybudovaných sportovištích našlo zázemí 8 muzeí, která jsou hojně navštěvována po celý rok. Barcelona je dnes chápána jako oblíbená turistická destinace, ale před rokem 1992 tomu tak nebylo. Ze začátku zde byla turistická sezóna hlavně přes léto, v současnosti je sezóna každou minutu.

"Olympiáda byla nejlepší možností, jak nastartovat kompletní transformaci Barcelony – na město více moderní, pohodlné a udržitelné,"

Je naprosto jasné, že univerziáda se svou velikostí nemůže rovnat olympiádě, která je několika násobně větší a prestižnější. Kdyby si organizátoři vzali alespoň minimum, tak je to velký úspěch a možná i předzvěst slibného budoucího rozvoje.

V současné době již probíhá stavba některých sportovních objektů. Projektová dokumentace a návrhy území kolem staveb jsou provedeny v dobré kvalitě. Nicméně v návrzích chybí promyšlení propojenosti sportovišť, především pak dopravní návaznosti a kapacity vozovek. Takže v průběhu výstavby se přišlo na to, že parkovací plochy kolem sportovišť jsou velice dobře navrženy, ale kde končí parkoviště tam končí veškerá koncepce. Projekt se aktuálně zdražuje, kvůli rozšiřování dvoupruhých vozovek, které by absolutně nepřevládli takové množství automobilů. Dopravní zácpy se na nich tvoří už teď, bez většího koncentrovaného zatížení. Snad se tyto nepřesnosti povedou kvalitně opravit a vozovky budou funkční i po konci univerziády.

Nakonec jeden odstrašující příklad a tím je loňská letní olympiáda, která se konala v Rio De Janeiro. Je to ukázkový příklad toho, kdy událost takových rozměrů, je brána jako několikadenní sportovní klání a nemyslí se na budoucnost areálů. Ukázka pro další pořadatele olympiád či univerziád, jak důležitá je ucelená koncepce a hlavně po – olympijský plán. Tímto způsobem přijde mnoho lidského úsilí na zmar, v další řadě i dost peněz.



Obrázek 69 Areál vysoké školy (SFU) se promění v zázemí celé univerziády. Škola tak dostane nové koleje, sportoviště či nemocniční zařízení.



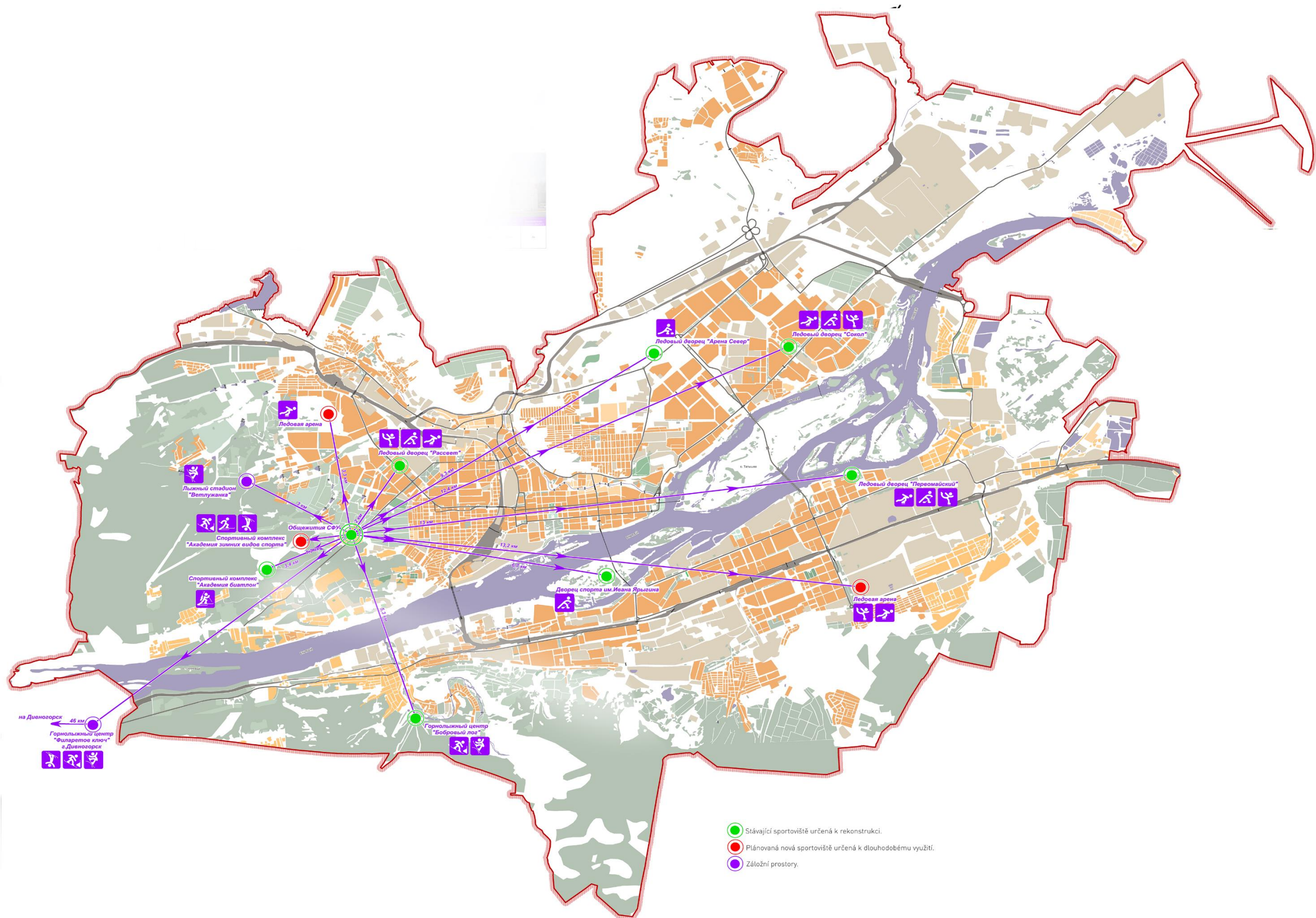
Obrázek 70 Lyžařský areál "Bobrový log" je již dlouho v provozu, zde dojde pouze k menším vylepšením.



Obrázek 71 Jedna z nových budov, co po skončení obdrží Sibiřská federální univerzita.



Obrázek 72 Areál pod Nikolajevskou sopkou pro snowboarding, freestyle a běžecké lyžování.



Obrázek 73 Mapa plánovaného rozložení sportovišť na území Krasnojarsku.

5.2.11 DALŠÍ PROBLEMATIKA A AKTUÁLNOSTI VE MĚSTĚ

NE-VYUŽITÍ BROWNFIELDŮ

Tato problematika je v Rusku brána na lehkou váhu. V současnosti se v Krasnojarsku neuskutečnila snad jediná realizace přeměny brownfieldu na nově užitečný prostor, především pak prostory pro veřejný prostor či vytvořit kombinaci bydlení a rekreace. Místo revitalizace těchto území se radši volí jiné snadnější cesty.

Hned vedle centra města, se na nábřeží nachází rozsáhlý nevyužitý průmyslový prostor. Tato část je opravdu lukrativní a po přestavbě by rozhodně pozvedla kvalitu života v okolí a především pak v centru a na nábřeží.

V kancelářích zdejších architektů vznikají projekty pro nové využití místních brownfieldových ploch i této již zmíněné nábřežní části města. Jak jsem se dozvěděl, tak je i pro architekty tato práce velice zajímavá a tvoří ji s nadšením.

MILIONOVÉ MĚSTO BEZ KOLEKTORŮ

Časté poruchy inženýrských sítí, hlavně pak poruchy vodovodního řadu. Tyto havárie nastávají především v zimě, kdy jsou teploty hluboko pod bodem mrazu. V těchto podmínkách „kopnout do země“ není moc ideální. I vzhledem k tomu, že tyto nehody zablokují už tak zpomalenou dopravu ve městě. Kolektory by zjednodušily tyto opravy a umožnily by i lepší správu a údržbu sítí.

„KRUŠOVKY A STALINKY“ ŠPATNÉ ŽIVOTNÍ PODMÍNKY

Jak se dá z názvu odhadnout jedná se o pojmenování dle sovětských prezidentů. Slouží pro typy budov, která se stavěly za jejich éry a využívány jsou bez větších přestaveb dodnes. Jedná se o velice nekomfortní bydlení se špatnými tepelně-izolačními vlastnostmi. Další nepříjemnou vlastností těchto budov je nulová zvuková izolace. Je zde doslova slyšet spadnutí špendlíku na druhé straně budovy.

VYUŽITÍ POTULNÝCH PSŮ NA HLÍDÁNÍ STAVEB

Pouliční psi, kteří se živí především vyhozeným směsným odpadem, jsou často využíváni jako hlídací psi na stavbách. Před započítím stavebních prací, se odchyť smečka pouličních psů, kteří se dají za psí stravu velice rychle ochočit, a i lehce vycvičit. Po dobu stavby, především v nočních hodinách, hlídají oplocené staveniště. Po ukončení stavby se psi opět vypustí zpět na ulici. Nevím, jak často se tento způsob využívá v současnosti, ale dřív to bylo velice časté řešení.

5.3 MOŽNÝ BUDOUCÍ VÝVOJ A DOPORUČENÍ

Jak již jsem uvedl v předchozích kapitolách o komplikacích, které v současnosti město zatěžují, základ úspěchu je přístup k problematice konstruktivně a hlavně komplexně. Nesnažit se o vyřešení jednotlivých problémů samostatně v co nejrychlejším čase, ale zkusit je rozebrat, prozkoumat a následně je propojit. Vidět v nich spojitosti a vlivy vůči sobě. Vytvořit základní metodiku pro tuto, klidně dlouhodobější činnost, která si žádá svůj čas. Vztít si příklady z celého světa, nezáleží na tom, jestli se bude jednat o východ či západ. Hlavní je, vybrat si města, která zdárně prošla podobnou problematikou a zkusit aplikovat jejich řešení, klidně i v pozměněné formě, na místní podmínky. Myslím si, že spousta místních odborníků již tento způsob aplikuje na své projekty, nicméně by bylo potřeba dostat tyto postupy i do sféry veřejných zakázek, kde pro to v současné době není prostor a pochopení.

Z toho by se dalo soudit, že určitá změna by mohla nastat v místní legislativě či zdejší komunální politice. Vytvořit férové podmínky pro soutěže veřejných zakázek. Zvýšit transparentnost všech projektů a následně i zlepšit kontrolní činnost, či audity. Projekty netvořit tak rychle ...

Ve výstavbě se posunout o krok dál, spousta stavebních firem (možná naprostá většina) staví dle zaběhlých technologických postupů starých mnoho let. Ano, pro místní podmínky jsou tyto postupy stále vyhovující, ale mají své nedostatky, které je

potřeba řešit. Možná je to spojené s celkovou stagnací místního rozvoje, s ekonomickou stránkou věci, a hlavně s kvalitou provedení. Z pohledu stavebních firem je jednodušší vsadit na několikaletou tradici a nijako nevybočovat a riskovat tím neúspěch.

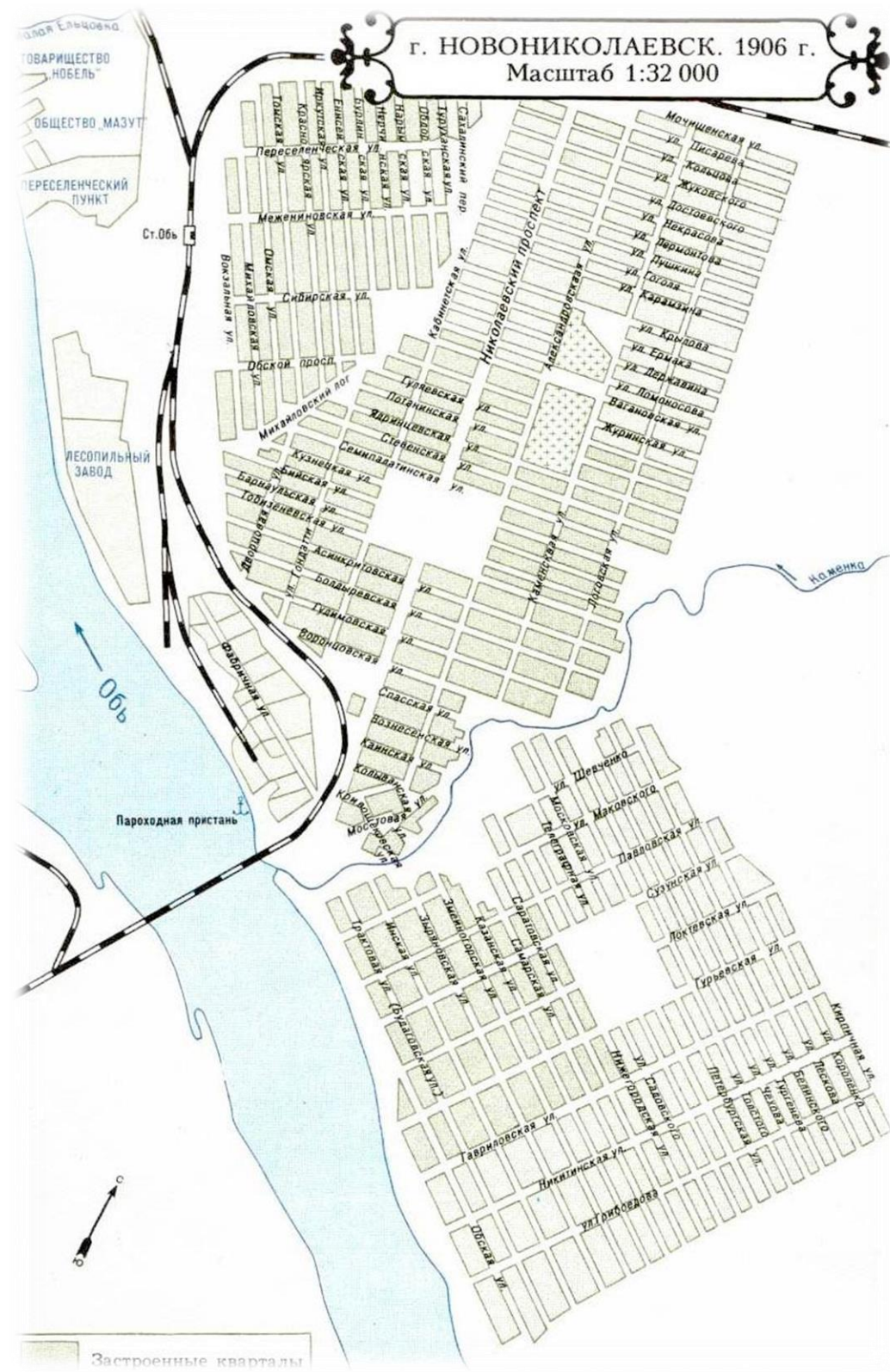
5.3.1 UKAZATELE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ – (SWOT)

ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • Stolby - přírodní rezervace • Východní Sajany • Krasnojarské moře • Tajga 	<ul style="list-style-type: none"> • Časté smogové situace • Kvalita ovzduší • Teplárny - spalování černého uhlí • Rozsáhlý Těžký průmysl • Mnoho automobilů - znečištění vzduchu • Nezamrzání Jeniseje v zimě • Černé skládky za i ve městě • Nejbližší fabrika na zpracování tříděného odpadu je v Novosibirsku
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> • Rozlehlé městské ostrovní části - rekreace, sport, zatrávňování • Městské parky - obnovení, zpříjemnění • Zavedení třídění odpadu • Vyčištění vzduchu, snížení emisí • Rozvoj pěších turistických tras v okolí města • Modernizace tepláren 	<ul style="list-style-type: none"> • Špatné odpadové hospodářství • Nemožnost třídít • Přístup k životnímu prostředí • Ceny pohonných hmot • Kontaminace vody a půdy • Rostoucí počet lidí trpících nemocemi dýchacích cest a rakovinou

HOSPODÁŘSKÝ (EKONOMICKÝ) PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • Transsibiřská magistrála • Nový termín letiště • Dobrá dostupnost • Vysoká poptávka po nových bytech • v okolí 600 km jediné velké město 	<ul style="list-style-type: none"> • Zkostnatělá legislativa • Monotonost ve stavebnictví • Špatný stav technický infrastruktury • Nedostatečná MHD • Korupce • Město prodavačů
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> • Turistický potenciál • Sportovní potenciál • Univerziáda • Dost univerzit => lidský potenciál 	<ul style="list-style-type: none"> • Odchod mladých lidí za vzděláním • Odchod lidí s vyšším vzděláním - uplatnění

SOCIÁLNÍ PILÍŘ	
SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • Univerzity • Kulturní centrum Sibiře • Divadla, opery, balety • Bohatý kulturní život • Muzea • Sportovní a rekreační areály • Sjezdové tratě, přímo ve městě 	<ul style="list-style-type: none"> • Chybějící studijní obory • Legislativa • Nepřehledné části, málo osvětlené
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> • Zkvalitnění občanské vybavenosti 	<ul style="list-style-type: none"> • Kriminální zóny • Špatný stav veřejného prostoru

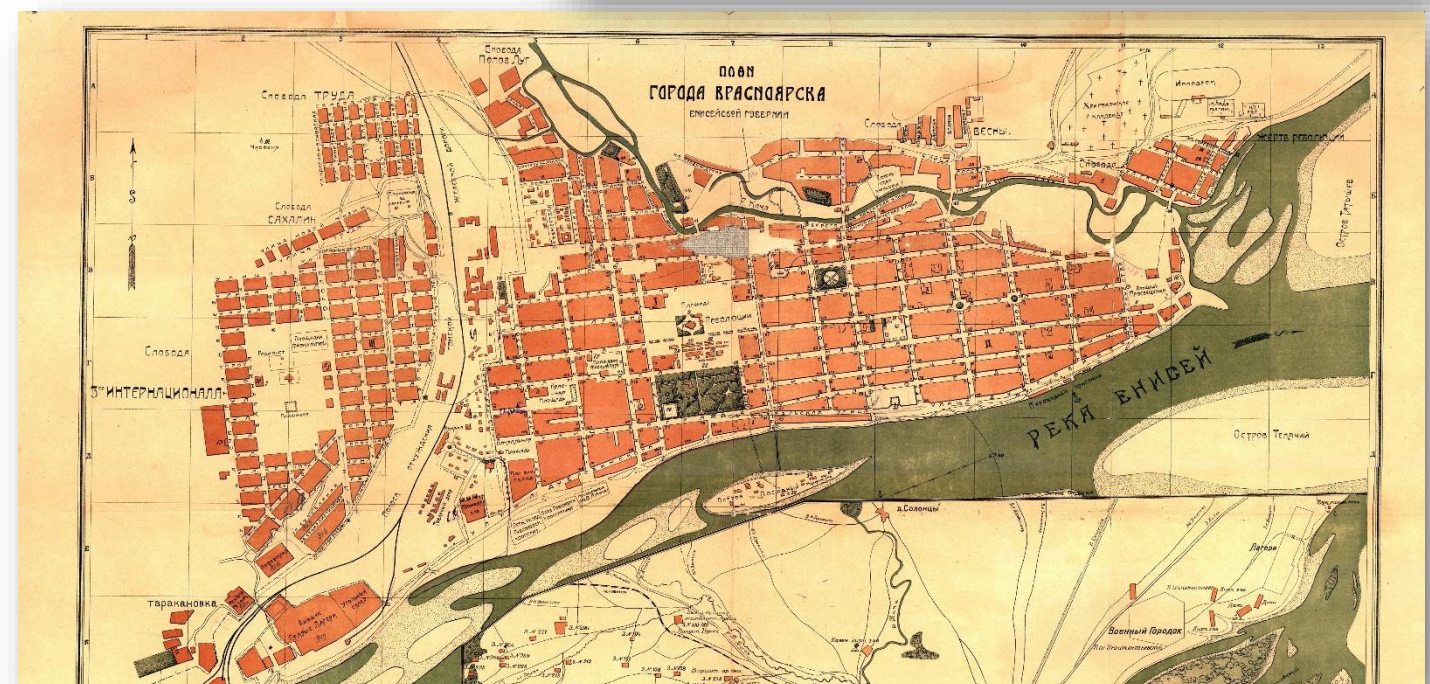
6. POROVNÁNÍ MĚST KRASNOJARSK – NOVOSIBIRSK – TOMSK



Obrázek 75 Historická mapa Novosibirsku z roku 1906.



Obrázek 74 Historická mapa Tomsku z roku 1911.



Obrázek 76 Historická mapa Krasnojarsku z roku cca 1920.

7.ZÁVĚR

V celkovém vyhodnocení práce musím konstatovat, že se moje počáteční hypotéza tolik nepotvrdila. Současných problémů spojených s historickým vývojem je minimum, převládá spíše aktuální problematika navázána na moderní dobu. Některé z těchto problémů mají jistou vazbu k 90. letům minulého století, což nepočítám mezi historii, kterou jsem stanovil na začátku práce. Také většina problémů se ukázala být legislativního typu. Nicméně jisté spojitosti se mi podařilo objevit a popsat.

Co lze takto provázaně sledovat, je dochování nejstarší části města, tedy jeho centra. Centrum Krasnojarsku si drží svojí ortogonální koncepci již od poloviny 19.století. Vycházející problematika, především z pohledu chodce či řidiče automobilu byla náležitě zhodnocena. Snažil jsem se poukázat na možné pochybení v napojení důležitých komunikací přes centrum města, kde vznikají každodenní dopravní zácpy.

Další komplikace i příležitosti co město momentálně prožívá jsou přiblíženy očima evropského studenta a doplněny poznatky z konverzací a diskuzí se současnými odborníky žijícími ve městě. Myslím si, že za 5 měsíců nelze proniknout do řešené problematiky hluboko, a jako novému pozorovateli mi může uniknout spousta souvislostí. Proto jsem kladl i vysokou váhu na tyto setkání, a jejich výsledek se částečně otiskl v textu.

V práci je uvedené základní dělení legislativy týkající se řešené problematiky. Vypsány federální orgány, které mají na starosti normy a zákony pro celou Ruskou federaci. Následně jsem nastínil obsah zásad územního plánování v Krasnojarském kraji. Znázorněné dělení Ruské federace do samosprávních celků a subjektů. Tato teoretická část má čtenáře seznámit se základními aspekty legislativy, a proto zde nejsou podrobnější definice, nejednalo se o stěžejní část práce.

V části historie jsem se snažil postihnout nejpodstatnější události vývoje, které formovaly zdejší prostředí a kulturu. Především jsem se soustředil na vývoj samotného města Krasnojarsk. Ve vývoji se jasně ukázali provázanosti s evropskými vlivy, které i

zapříčinily, že se Krasnojarsk stal provinčním městem. Dále jsou objasněny a základně popsány pojmy jako Transsibiřská magistrála, Moskevsko-Sibiřský trakt. Vše je doprovázeno ilustracemi, mapami nebo fotografiemi pro úplnost.

V kapitole současné problematiky je nastíněno mnoho případů, které by se mohli nebo spíš měli vyřešit, aby se nastartoval pozitivní vývoj správným směrem. V jednotlivých kapitolách jsem nastínil jistá řešení a doporučení, která jsou ve směr stejné se společnou myšlenkou. Současná špatná situace je hlavně o přístupu a o zájmu z řad obyčejných obyvatel. Spousta zdejších obyvatel žije vlastně jen ve vlastním bytu. Tam je ta hranice jejich zájmu. Po zavření domovních dveří zapomenou na nějaké společné soužití mimo prostor bytu. Kdyby se více lidí zajímalo o aktuální dění, možná by to byla dobrá hybná síla pro změnu nastavené politiky, které všemu laxně přihlíží.

Ze SWOT analýzy lze usoudit na jaké straně současný Krasnojarsk stojí, čím by se mohl zabývat a až kam by se mohl dostat. Celkově jsem rád, že jsem si mohl projít tuto historickou cestu i zažít něco, co je u nás nemožné.

8.SLOVNÍK ZÁKLADNÍCH POJMŮ

REPUBLIKA

– Republiky mají ze všech subjektů Ruské federace nejvyšší stupeň autonomie. Mají vlastní ústavu, prezidenta, parlament, právo vydávat zákony a stanovit úřední jazyk republiky. Z hlediska mezinárodního práva nejsou právním subjektem, tím je pouze Ruská federace.

KRAJ

– Ruská federace je dělena do 85 administrativních subjektů. Z nichž je 9 krajů. Povětšinou se jedná o řídkěji osídlené oblasti a také o okrajové oblasti. Každý kraj má svůj parlament a má právo vydávat vlastní zákony. V čele kraje sedí Guvernér, prezidentův kandidát schválený parlamentem.

OBLAST

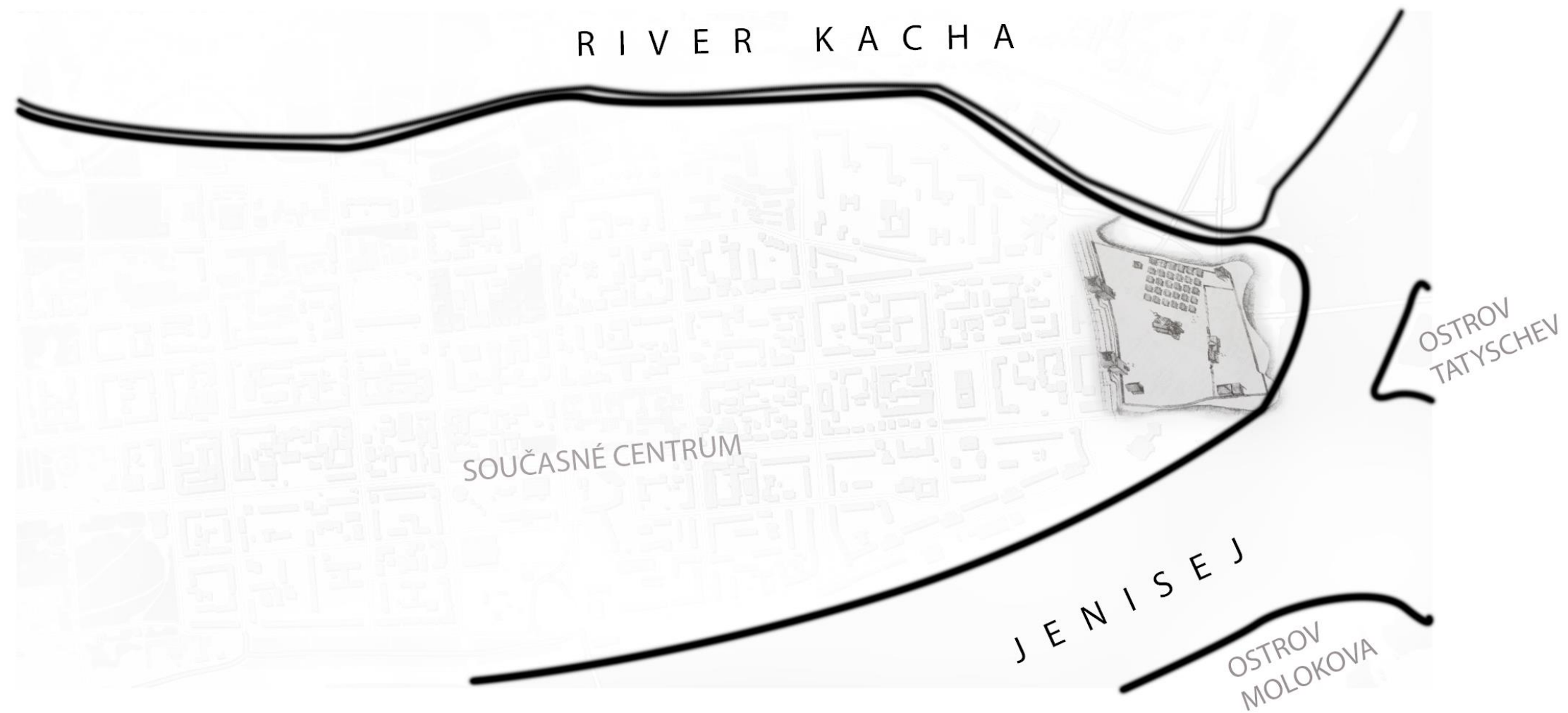
– Z 85 administrativních subjektů je právě 46 se statusem oblast. Jedná se o nejběžnější správní jednotku na území federace. Stejně jako kraje a republiky mají vlastní parlament a právo vydávat vlastní zákony. Do čela oblasti je jmenován Guvernátor prezidentem Ruské federace, podobně jako u krajů.

BROWNFIELD

– Tento pojem je již poměrně známý. Jedná se o **urbanistický termín označující nevyužívané území. Může se jednat o jednotlivé budovy, komplexy budov, areály s budovami nebo jen plochy bez budov. Většinou tyto části značně chátrají, a je vhodné jim vdechnout nový život.**

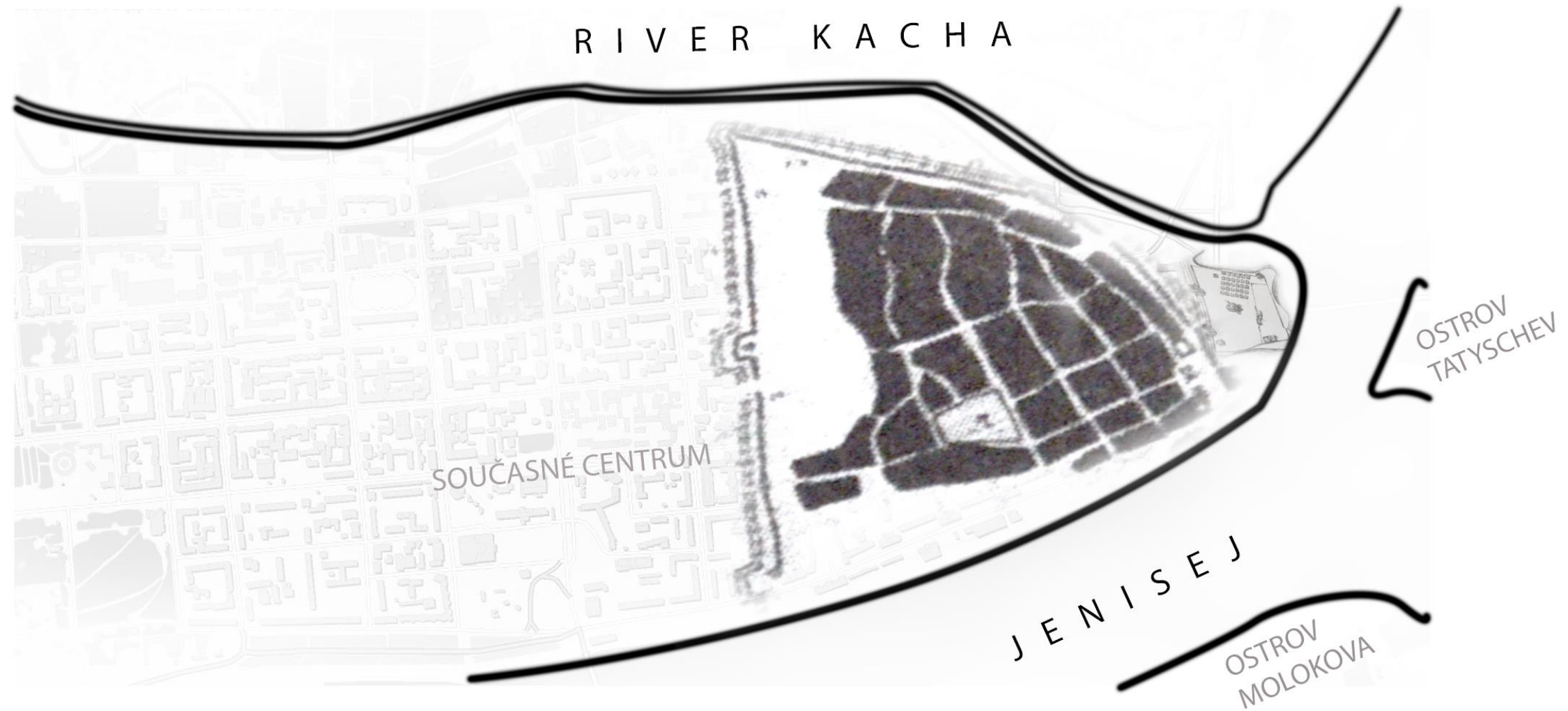
9. GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1628

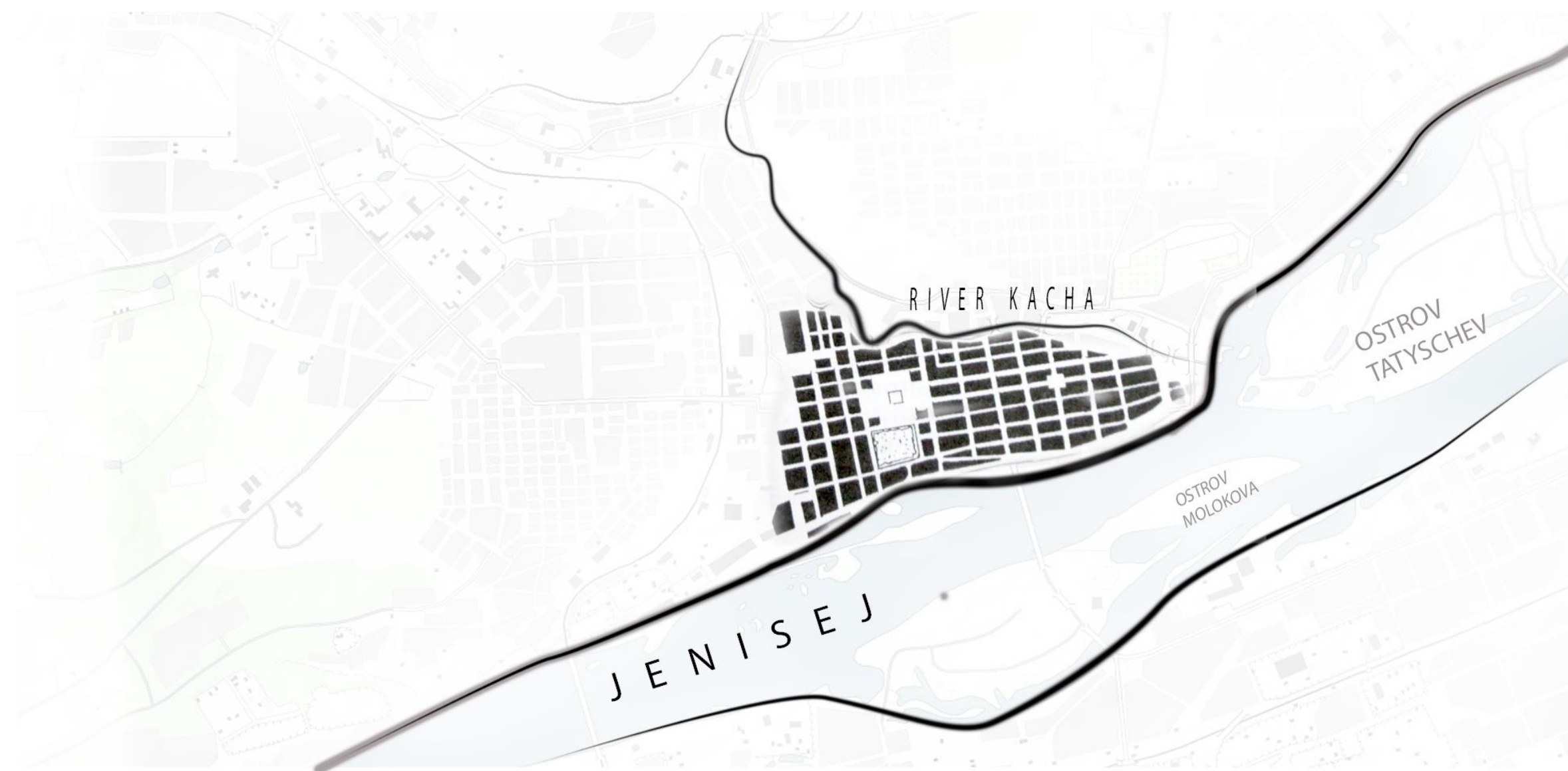


Grafická příloha 1 Založení Krasnojarsku rok 1628. Status - vězení. Využití kresby V. I. Tsareva z knihy: История градостроительства в Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века.

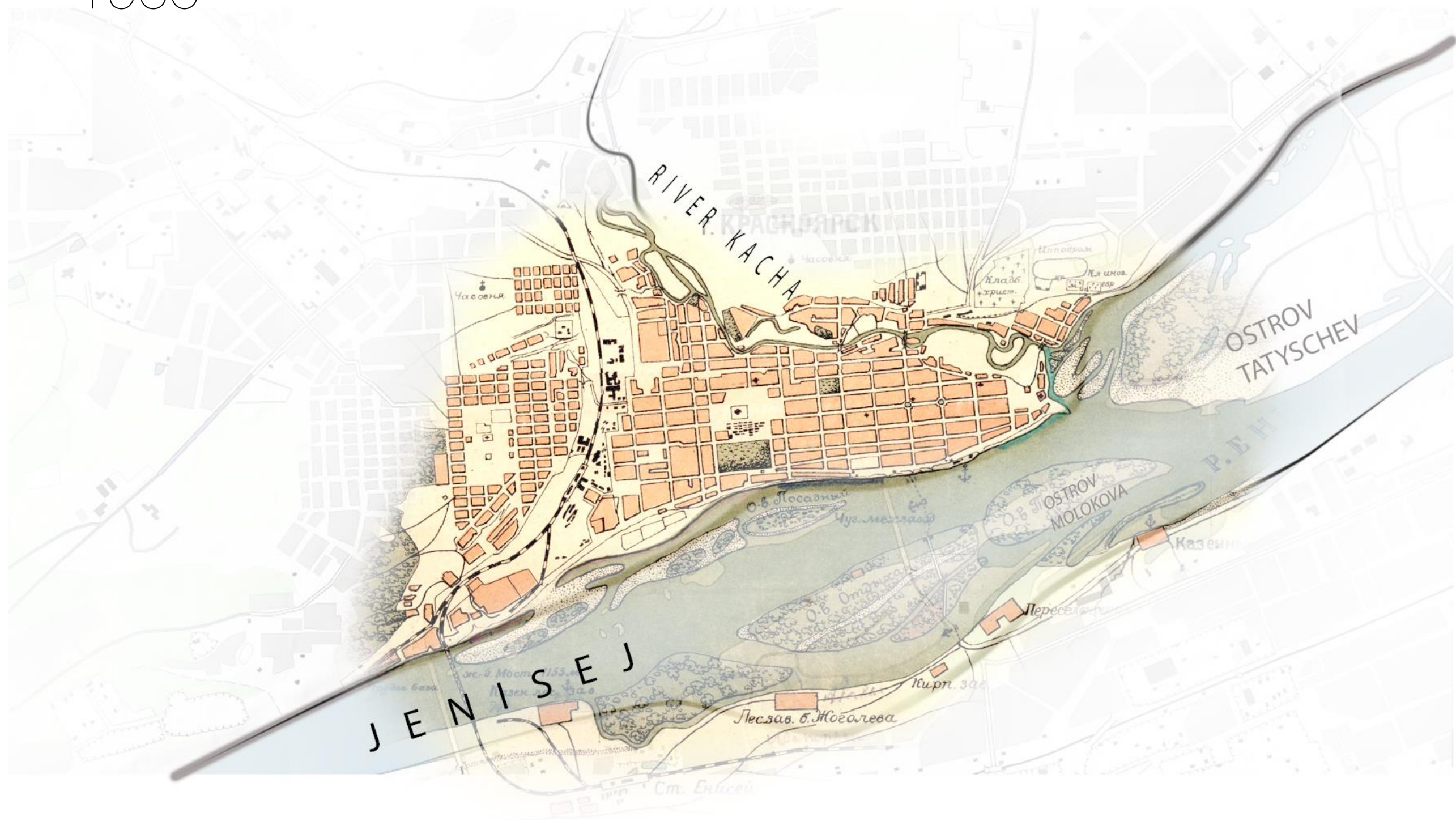
1730



1894



1906



10. PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

10.1 BIBLIOGRAFICKÉ ODKAZY

[16] ЦАРЕВ, В.И. История градостроительства в Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века. Krasnojarsk, 2003. ISBN 5-94491-054-3

[15] ЦАРЕВ, В.И., Крушлинский В. И., Красноярск история и развитие градостроительства. Krasnojarsk, 2001

[14] ЦАРЕВ, В.И. городов Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века. Moskva, 2002. 486 s. Disertační práce na Ústavu architektury a urbanismu, Ruské akademie architektury a stavitelství.

10.2 ONLINE DOKUMENTY

[1] Internetová encyklopedie Wikipedie: Subjekty Ruské federace [online]. [cit. 2016-11]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Субъекты_Российской_Федерации

[2] Internetová encyklopedie Wikipedie: Administrativní dělení Ruska [online]. [cit. 2016-11]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Administrativní_dělení_Ruska

[3] Ministerstvo Ruské Federace: Ministerstvo výstavby a bydlení Ruské federace [online]. [cit. 2016-11]. Dostupné z: <http://www.minstroyrf.ru/about/>

[4] Ministerstvo Ruské Federace: Ministerstvo urbanismu a architektury.[online]. [cit. 2016-11]. Dostupné z: <http://www.minstroyrf.ru/trades/gradostroitel'naya-deyatelnost-i-arhitektura/>

[5] Webový portál města: Administrativa města Krasnojark [online]. [cit. 2016-11]. Dostupné z: <http://www.admkrsk.ru/administration/structure/architectureupr/Pages/default.aspx>

[7] Internetová encyklopedie Wikipedie: Сибирь [online]. [cit. 2016-12]. Dostupné z: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Сибирь>

[8] Internetová encyklopedie Wikipedie: Красноярский край [online]. [cit. 2016-12]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Красноярский_край

[9] Internetová encyklopedie Wikipedie: Красноярск [online]. [cit. 2016-12]. Dostupné z: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Красноярск>

[10] Internetová encyklopedie Wikipedie: Новосибирская область [online]. [cit. 2016-12]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирская_область

[11] Internetová encyklopedie Wikipedie: Новосибирск [online]. [cit. 2016-12].

Dostupné z: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирск>

[12] Internetová encyklopedie Wikipedie: Томская область [online]. [cit. 2016-

12]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Томская_область

[13] Internetová encyklopedie Wikipedie: Томск [online]. [cit. 2016-12].

Dostupné z: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Томск>

[18] Historie rozvoje města. Krasnojarsk administrativa města. [online].

Krasnojarsk: KrsK, 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z:

<http://www.admkrsk.ru/city/Pages/history.aspx>

[19] Сибирский тракт. Wikipedia [online]. 2017 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z:

https://ru.wikipedia.org/wiki/Сибирский_тракт

[20] Velká Sibiřská cesta. *Ruská vládní knihovna* [online]. Moskva: -, 2016 [cit.

2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.rsl.ru/ru/s7/s381/2016/tsr>

[21] Dějiny Ruska. *Wikipedia* [online]. 2017 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Дějiny_Ruska

[24] Россия. *Wikipedia* [online]. 2017 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z:

<https://ru.wikipedia.org/wiki/Россия>

[25] ČERNÁ, Anna, Iva KOPŘIVOVÁ a Eliška SKALOVÁ. *Závěrečná práce studentského projektu RUSKO* [online]. 2014 [cit. 2017-02-17]. Dostupné z: https://kabcizj.gjn.cz/OPPA/Projekty/Projekty_2013-14/Z35_Rusko.pdf

[28] Čtvrtý automobilový most před Jenisej. [online]. 2017 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Четвёртый_автомобильный_мост_через_Енисей_в_Красноярске

[29] Čtvrtý most před Jenisej v Krasnojarsku. *Trans most* [online]. 2017 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: http://www.transmost.ru/proekty/mostovye_sooruzheniya/avtodorozhnye_mosty/4_most_enisey_krasnojarsk/

[30] Транспорт Красноярска. *Wikipedia* [online]. 2017 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспорт_Красноярска

10.3 TEXTOVÉ PODKLADY TYPU WORD PDF

[6] *Историческое и арх наследие - 1 (1)*. Krasnojarsk, 2014. Předáno osobně. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.

[17] BEZGACHEV, Victor. *Историческая справка, часть_1*. Krasnojarsk, 2009.

[23] *Istoriko-geograficheskie-aspekty-gradostroitelstva-na-territorii-starorusских-gorodov-sibiri-na-primere-g-krasnojarska*. Krasnojarsk, 2016. Osobně předáno Victor Bezgachev.

[26] BEZGACHEV, Victor. *Замечания_по_проекту_генплана_г_12.02.15* (Автосохраненный). Krasnojarsk, 2015. Osobně předáno v prosinci 2016.

[27] *Symbol: (ruský dokument)*. Krasnojarsk, 2013. Předáno na flash paměti. Leden 2017.

[31] , ОАО ГИПРОГОР. *Том 2 Книга 3.2_Транспортная инфраструктура*. Moskva, 2014. Předáno osobně. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.

10.4 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Vyznačení administrativních subjektů Ruské federace / v legendě vypsány pouze ty, které nejsou v mapě.	10
Obrázek 2 Členění Ruské federace do administrativních částí.	11
Obrázek 3 Vyznačení Sibiřského federálního okruhu na území Ruské federace.	15
Obrázek 4 Vyznačení řešené oblasti na území Ruské federace.	15
Obrázek 5 Vyznačení Krasnojarského kraje na území Ruské federace.	16
Obrázek 6 Erb Krasnojarského kraje.	16
Obrázek 7 Vlajka Krasnojarského kraje.	16
Obrázek 8 Vlajka města Krasnojarsk. Uprostřed městský erb.	17
Obrázek 9 Vyznačení města Krasnojarsk na území Ruské federace.	17
Obrázek 10 Vyznačení Novosibirské oblasti na území Ruské federace.	18
Obrázek 11 Znak Novosibirské oblasti.	18
Obrázek 12 Vlajka Novosibirské oblasti.	18
Obrázek 13 Vyznačení města Novosibirsk na území Ruské federace.	19
Obrázek 14 Vlajka města Novosibirsk.	19
Obrázek 15 Prosincový pohled na jednu z ulic v Novosibirsku.	19
Obrázek 16 Vyznačení Tomské oblasti na území Ruské federace.	20

Obrázek 17 Znak Tomské oblasti.	20
Obrázek 18 Vlajka Tomské oblasti.	20
Obrázek 19 Vyznačení města Tomsk na území Ruské federace.	21
Obrázek 20 Vlajka města Tomsk.	21
Obrázek 21 Lednový pohled do Tomské ulice. Teplota kolem - 40 stupňů Celsia.	21
Obrázek 22 Přibližná podoba první Krasnojarské tvrze 1629 - 1630. Kresba V. I. Tsarev.	24
Obrázek 23 První ortogonální členění města na východní Sibiři. Geodet Petr Mojžíš rok 1773.	24
Obrázek 24 Nový plán zasahující na západní části až k úpatí hory.	25
Obrázek 25 Územní plán Krasnojarsku z roku 1906.	26
Obrázek 26 Mapa Trans-Sibiřské magistrály, zachycující i napojení lokálních železnic.	28
Obrázek 27 Mapa sledující hustotu osídlení. Je krásně vidět přímá vazba na Transsibiřskou magistrálu.	28
Obrázek 28 Tematická mapa centrální části Krasnojarsku z roku 2003.	33
Obrázek 29 Schéma centrální části města. Tři páteřní ulice, jejich délka cca 3,6 km.	34
Obrázek 30 Administrativní členění města Krasnojarsk.	34
Obrázek 31 Schéma rozmístění veřejné zeleně v oblasti centra města. Je patrné, že v určitých částech je zeleně nedostatek. Tuto nerovnoměrnost kompenzují rozlehlé ostrovy.	35
Obrázek 32 Generální plán. Výkres základního funkčního dělení města Krasnojarsk. Momentálně se nepoužívá.	38
Obrázek 33 Situace rozšíření břehu v oblasti "Bílá rosa"	39
Obrázek 34 Vyznačení 200m širokého ochranného pásma a umělého břehu.	39
Obrázek 35 Rozložení nových bytových domů na umělém břehu.	40
Obrázek 36 Dispozice jednoho z bytových domů. Cena za tento typ byt. jednotky cca 800 tis. Kč.	40
Obrázek 37 Průběh výstavby bytových domů.	40
Obrázek 38 Dokončená výstavba - aktuální stav.	40
Obrázek 39 Původní návrh z 80. let. Budova Panorama.	41
Obrázek 40 Opláštění, dle nového projektu. Současný stav, budova nevyužitá.	41
Obrázek 41 Aktuální stav dostavěného 4. mostu.	42
Obrázek 42 Stavba 4. mostu za 12 mld. rublů. Staví se nepřetržitě v létě i v zimě.	42
Obrázek 43 Schéma dopravní situace ve spojení se 4. mostem. Současný stav neodlehčuje přetíženému centru města. Čeká se na dostavění.	43
Obrázek 44 Schéma proudění vzduchu ve městě Krasnojarsk, "přirozený čistič vzduchu".	44
Obrázek 45 Příklad roztahaného odpadu u kontejneru - obec Зыково u Krasnojarsku.	45
Obrázek 46 Pes pojídající odpadky - obec Зыково u Krasnojarsku.	45
Obrázek 47 Svoz veškerého směsného odpadu, Krasnojarsk.	45
Obrázek 48 Situace v Krasnojarském kraji. Mnoho černých skládek.	45
Obrázek 49 Smog v Krasnojarsku, pohled na pravý břeh.	46
Obrázek 50 Smog v Krasnojarsku.	46

Obrázek 51 Smog v Krasnojarsku.	46
Obrázek 52 Smog v Krasnojarsku, pohled k centru města.	46
Obrázek 53 Smog v Krasnojarsku, pohled na severní část města.	46
Obrázek 54 Smog v Krasnojarsku, pohled směrem k centru.	46
Obrázek 55 Smog v Krasnojarsku, pohled nad centrum města.	46
Obrázek 56 Smog v Krasnojarsku, pohled k pravému břehu.	46
Obrázek 57 Vyznačení hlavní dopravní sítě. Červeně jsou vyznačeny přetížené komunikace.	48
Obrázek 58 Návrh železničního obchvatu kolem města.	48
Obrázek 59 Schéma budoucího regionálního rozvoje Krasnojarské aglomerace. V transportní části je zahrnuta silniční a železniční doprava.	48
Obrázek 60 Další novější typ autobusu městské hromadné dopravy.	49
Obrázek 61 Nejnovější z řady městských autobusů. Jedna jízda stojí 22 rublů.	49
Obrázek 62 Nejstarší z dosud používaných autobusů. Lidově nazván "маршрутка - maršrutka".	49
Obrázek 63 Vyhloubená první část krasnojarského metra.	49
Obrázek 64 Schéma plánovaných linek metra. Šedivá plná linie s červenými stanicemi je již vyhloubená. Jedná se o 5 stanic.	49
Obrázek 65 Ukázka historických dřevěných budov v centru města.	50
Obrázek 66 Příklad požárem poničené dřevostavby také v centru Krasnojarsku.	50
Obrázek 67 Studentská práce zabývající se centrem Krasnojarsku.	51
Obrázek 68 Architektonicko - urbanistické řešení rekonstrukce komplexu nemocnice v Krasnojarsku.	51
Obrázek 69 Areál vysoké školy (SFU) se promění v zázemí celé univerziády. Škola tak dostane nové koleje, sportoviště či nemocniční zařízení.	53
Obrázek 70 Lyžařský areál "Bobrový log" je již dlouho v provozu, zde dojde pouze k menším vylepšením.	53
Obrázek 71 Jedna z nových budov, co po skončení obdrží Sibiřská federální univerzita.	53
Obrázek 72 Areál pod Nikolajevskou sopkou pro snowboarding, freestyle a běžecké lyžování.	53
Obrázek 73 Mapa plánovaného rozložení sportovišť na území Krasnojarsku.	54
Obrázek 74 Historická mapa Tomsku z roku 1911.	57
Obrázek 75 Historická mapa Novosibirsku z roku 1906.	57
Obrázek 76 Historická mapa Krasnojarsku z roku cca 1920.	57

10.5 ZDROJE POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

1. https://cs.wikipedia.org/wiki/Administrativní_dělení_Ruska#/media/File:%D0%A1%D1%83%D0%B1%D1%8A%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%8B

2. https://cs.wikipedia.org/wiki/Členění_Ruska
3. https://cs.wikipedia.org/wiki/Sibiřský_federální_okruh
4. Zdroj vlastní, mapový podklad wikipedie.
5. https://cs.wikipedia.org/wiki/Krasnojarský_kraj#/media/File:Krasnoyarsk_in_Russia.svg
6. https://cs.wikipedia.org/wiki/Krasnojarský_kraj
7. https://cs.wikipedia.org/wiki/Krasnojarský_kraj
8. https://cs.wikipedia.org/wiki/Krasnojarsk#/media/File:Flag_of_Krasnoyarsk.svg
9. Zdroj vlastní, mapový podklad wikipedie.
10. https://cs.wikipedia.org/wiki/Novosibirská_oblast#/media/File:Novosibirsk_in_Russia.svg
11. https://cs.wikipedia.org/wiki/Novosibirská_oblast#/media/File:Coat_of_arms_of_Novosibirsk_oblast.svg
12. https://cs.wikipedia.org/wiki/Novosibirská_oblast#/media/File:Flag_of_Novosibirsk_oblast.svg
13. Zdroj vlastní. Mapový podklad wikipedie.
14. https://cs.wikipedia.org/wiki/Novosibirsk#/media/File:Novosibirsk-city_flag.svg
15. Zdroj vlastní.
16. https://cs.wikipedia.org/wiki/Tomská_oblast#/media/File:Tomsk_in_Russia.svg
17. https://cs.wikipedia.org/wiki/Tomská_oblast#/media/File:Coat_of_arms_of_Tomsk_Oblast,_Russia.svg
18. https://cs.wikipedia.org/wiki/Tomská_oblast#/media/File:Flag_of_Tomsk_Oblast.svg
19. Zdroj vlastní. Mapový podklad wikipedie.

20. https://cs.wikipedia.org/wiki/Tomsk#/media/File:Tomsk_city_flag.png
21. Archiv Filip Devera.
22. ЦАРЕВ, В.И. История градостроительства в Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века. – КНИНА
23. ЦАРЕВ, В.И. История градостроительства в Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века.
24. ЦАРЕВ, В.И. История градостроительства в Центральной Сибири с древнейших времён до начала XX века.
25. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
26. Předáno osobně na flash disku. Katerina Chatorová. Leden 2016
27. https://toinformistoinfluence.files.wordpress.com/2016/04/populationrus_sia.jpg
28. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
29. Osobní tvorba.
30. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
31. Osobní tvorba.
32. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
33. Mapy.cz + vlastní tvorba
34. <https://pkk5.rosreestr.ru/#x=10340455.137633005&y=7561180.0476356745&z=19&text=56%2C014007%2092%2C889842&type=1&app=search&opened=1>
35. https://svinoysk.ru/uploads/posts/2015-07/1438175422_top-s-oboznacheniyami-na-sayt.jpg
36. <http://www.dom2a.ru/white/pic.php?full=1&src=dom-8-6-9-etazhim.jpg>
37. <http://www.dom2a.ru/white/pic.php?full=1&src=belye-rosy-doma-16171819.jpg>
38. <http://www.dom2a.ru/white/pic.php?full=1&src=v8veikh.jpeg>
39. PDF „SYMBOL“ Předáno osobně Katerina Chatorová.
40. <http://feelek.livejournal.com/39944.html>
41. http://www.transmost.ru/images/proekty/mostsooruzeniya/avtodor/Krasnoyarsk4most/4_Enisey-3.jpg
42. <http://www.transmost.ru/>
43. Osobní tvorba.
44. Osobní tvorba.
45. Osobní tvorba.
46. Osobní tvorba.
47. http://www.krsk.aif.ru/society/imperiya_musora_podderzhanie_chistoty_-_delo_kazhdogo
48. <http://s13.stc.all.kpcdn.net/share/i/12/9516688/>
49. Osobní tvorba.
50. Osobní tvorba.
51. Osobní tvorba.
52. Osobní tvorba.
53. Osobní tvorba.
54. Osobní tvorba.
55. Osobní tvorba.
56. Osobní tvorba.
57. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
58. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
59. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
60. <http://busphoto.ru/photo/00/70/04/70048.jpg>
61. <http://busphoto.ru/photo/00/70/04/70049.jpg>
62. <http://gornovosti.ru/static/images/text/21422/avtobus-05.jpg>
63. <https://regnum.ru/pictures/2003808/1.html>
64. <https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=xgd7uslD&id=A329074245794D1CB2424AB5FD2B347CC6F13FAB&q=metro+krasnoyarsk&simid=607988901690280747&selectedIndex=0&ajaxhist=0>
65. Osobní tvorba.
66. Osobní tvorba.
67. Předáno na flash disku. V. I. Tsarev, Studentská práce.
68. Předáno na flash disku. V. I. Tsarev, Studentská práce.
69. <http://sport.sfu-kras.ru/universiada2019/village>
70. <http://realty.rbc.ru/news/577d21359a7947a78ce912f8>
71. <http://realty.rbc.ru/news/577d21359a7947a78ce912f8>
72. <http://realty.rbc.ru/news/577d21359a7947a78ce912f8>
73. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
74. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.
75. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.

76. Předáno osobně na flash disku. Victor Bezgachev. Prosinec 2016.

10.6 SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

Graf 1 Ruský hrubý domácí produkt od r. 1991 do r. 2015. 31

Graf 2 Demografický graf obyvatel Ruska – vývoj ruské populace. 31

10.7 ZDROJE POUŽITÝCH GRAFŮ

1 <http://www.tradingeconomics.com/russia/gdp>

2 https://cs.wikipedia.org/wiki/Obyvatelstvo_Ruska