

Valašské Meziříčí -Krásno

/Jizvy města

*Diplomová práce
Jakub Odstrčil
Atelier Hradeční
FA ČVUT
LS 2019*



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Jakub Odstrčil AR 2018/2019, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – KRÁSNO /JIZVY MĚSTA (AJ) VALASSKE MEZIRICI – KRASNO /THE SCARS OF TOWN	
JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	Doc. Ing. arch. Tomáš Hradečný Ústav: 15127 Ústav navrhování I
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Valašské Meziříčí, Krásno nad Bečvou, rehabilitace centra, dopravní tepna, tramvaj, revitalizace, transformace
Anotace (česká):	Po rozsáhlých asanacích z dob minulého režimu je struktura kompaktního a rostlého města nevratně poškozena. Zatížená dopravní tepna procházející středem města neumožňuje dostatečné příčné provázání. Podél této hlavní osy rozvoj stagnuje a vznikají rozsáhlá území nikoho. V blízkosti centra tak nalézáme pusté pláně náletové zeleně, parkovišť nebo nákupních zón. Ambicí projektu je přetavit nevýhodu v podobě dopravně zatížené hlavní osy ve výhodu pomocí zavedení tramvajové linky. Veřejná doprava se tak stane alternativou pro individuální automobilovou dopravu. Je podpořen rozvoj v okolí zastávek, příčné vazby jsou posíleny a v celé délce osy města jsou integrovány pruhy pro cyklisty.
Anotace (anglická):	After extensive demolitions from the times of the past regime, the structure of a compact and growing city is irreversibly damaged. Intensive traffic passing through the city center does not allow for sufficient cross-linking. Along this major axis of the town, development is stagnating and large areas of nobody are emerging. In the vicinity of the center, we find a desolate plain of greenery, parking lots or shopping areas. The ambition of the project is to transform the disadvantage of a major load-bearing main axis in favor of the introduction of a tram line. Public transport will thus become an alternative to individual car traffic. The development around the stops is supported, the transverse ties are strengthened, and cycling paths are integrated throughout the city's axis.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 21.5.2019

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
 Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jakub Odstrčil

datum narození: 31.7.1992

akademický rok / semestr: LS 2018/2019

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Arch. Tomáš Hradečný

téma diplomové práce:

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Předmětem diplomové práce je rehabilitace bývalého historického jádra Krásna. Práce se zaměří na hledání a využití potenciálu území a jeho zapojení do struktury města. Cílem práce bude stanovení celkové koncepce rozvoje území a konkrétní návrh několika dílčích částí. Návrh se bude týkat úprav veřejného prostoru, řešení využití prostorových rezerv a dopravního řešení v rámci vymezeného území.

2/

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

Stavební program bude vycházet z úvodní rozvahy, která je založená na rozboru zpracovaném v diplomním semináři.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Schéma koncepce návrhu

Celková situace 1:1000–1:2000

Dílčí schémata, situace a řezy 1:500

Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model

Portfolio 2x

CD 2x

Datum a podpis studenta 25.2.2019

Datum a podpis vedoucího DP 25.2.2019

Datum a podpis děkana FA ČVUT

6.5.2019

registrováno studijním oddělením dne

25.2.2019

PŘEDMLUVA

John Brinckerhoff Jackson v roce 1952 popsal Optimo City jako typické americké maloměsto. Kdybychom obdobně hledali Optimo City v našem českém prostředí, Valašské Meziříčí by mohlo posloužit jako inspirace k jeho popisu.

Centrum mikroregionu o velikosti okresního města, kterých jsou u nás desítky, má obvyklé kvality i problémy. Život v takovém městě je pomalejší a klidnější, sociální vazby často silnější a lidé mají blíže do krajiny. Každé takové město má ale i jiné specifické kvality vyplývající zejména z jeho polohy v krajině a historie.

Současně ale postrádá jasnou vizi nebo strategii a kvalita veřejných prostranství silně pokulhává za tou ve velkých městech. Město je terorizováno automobilovou dopravou, která často dominuje aktivitám v centru. Po rozsáhlých asanacích z dob minulého režimu je struktura kompaktního a rostlého města nevratně poškozena a v blízkosti centra tak nalézáme pusté pláně náletové zeleně, parkovišť nebo nákupních zón. Zatížené dopravní tepny ve středu města neumožňují dostatečné příčné provázání. Podmínky pro pohyb cyklistů po městě nejsou dostatečné a veřejná doprava není skutečnou alternativou pro ekonomicky aktivní obyvatele.

Věřím, ve velký potenciál takových měst a na příkladu rodného Valašského Meziříčí hledám způsoby řešení těchto problémů.

Obsah

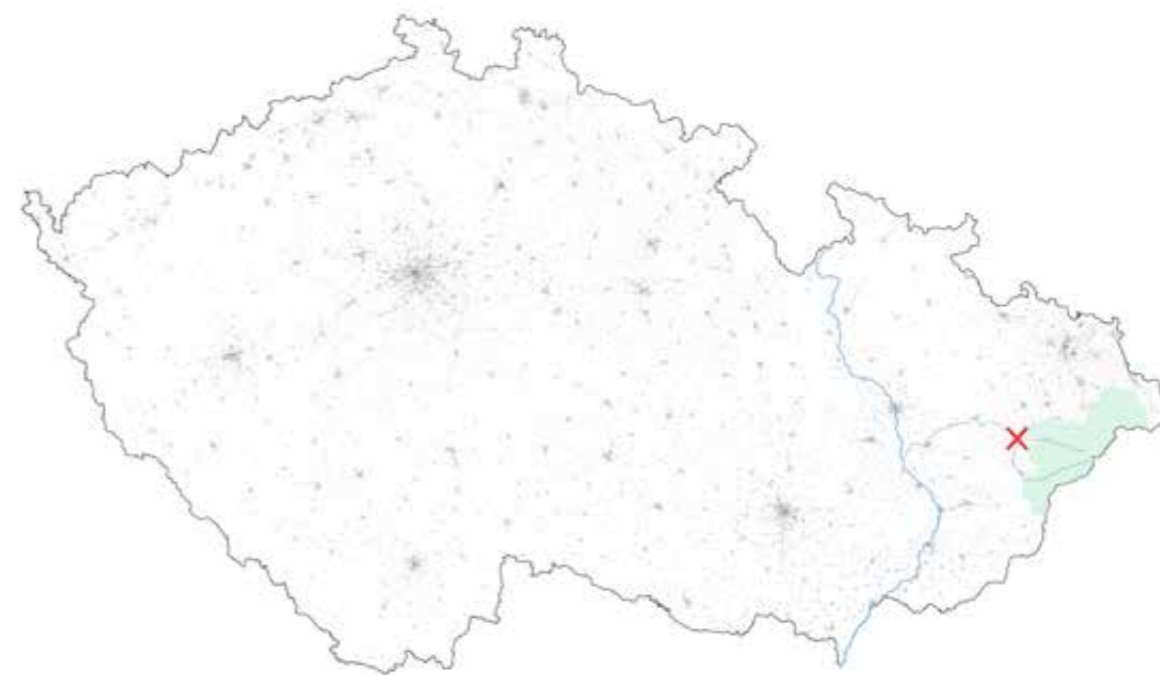
1. ANALÝZA	
<i>Valašské Meziříčí</i>	...16
<i>Vývoj města</i>	...18
<i>Krajina</i>	...30
<i>Doprava</i>	...36
<i>Hmota a prostor</i>	...42
<i>Demografie</i>	...52
<i>Vyhodnocení</i>	...56
2. KONCEPT	...60
3. NÁVRH	...72
<i>Průmyslový areál</i>	...76
<i>U hřbitova</i>	...86
<i>Zámek Kinských</i>	...96
<i>Krásno</i>	...106
<i>Ščudlov</i>	...116
<i>Vsetínská</i>	...126
<i>Nemocnice</i>	...136



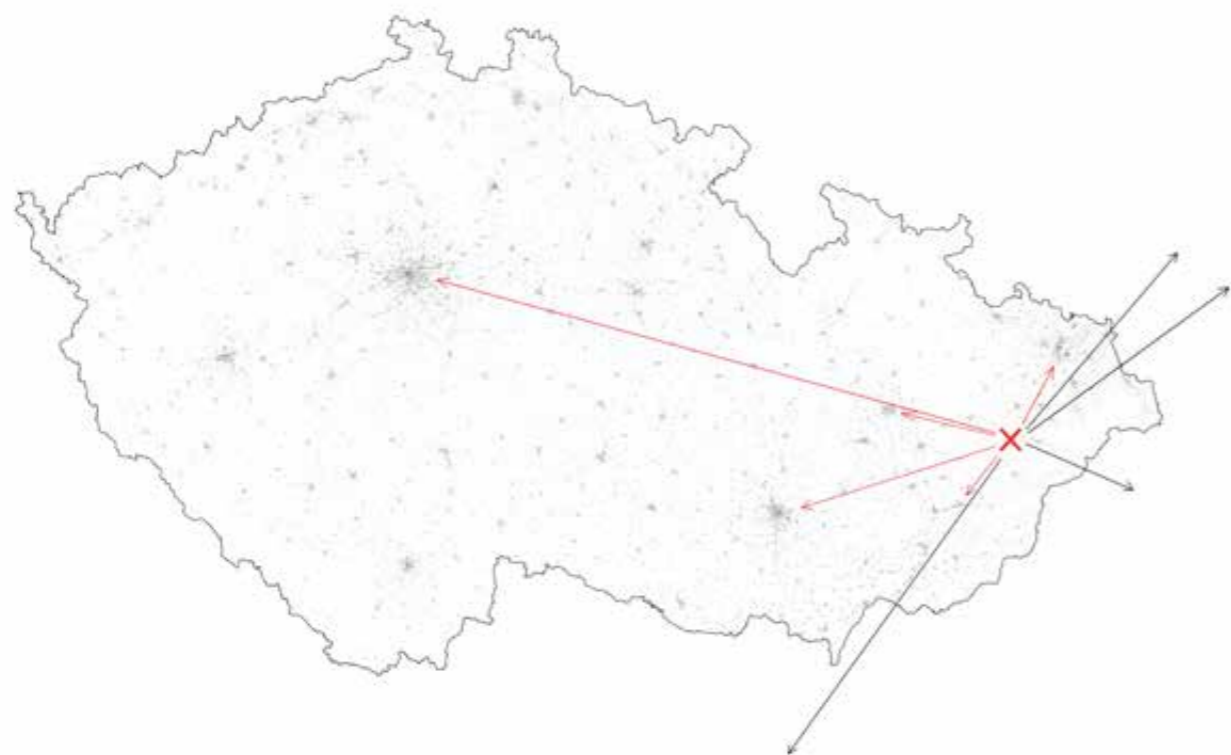
1. ANALÝZA



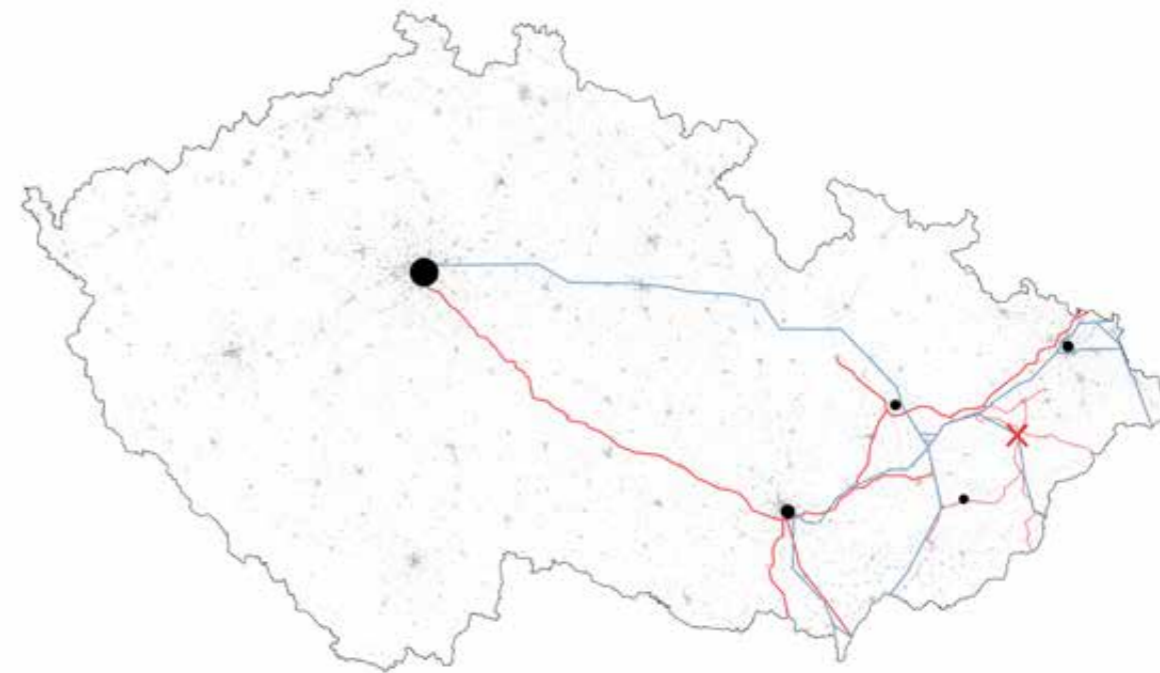
Valašské Meziříčí, Zlínský kraj



Rožnovská a Vsetínská Bečva > Bečva > Morava — CHKO Beskydy



Olomouc 45min., Ostrava 45min., Zlín 50min., Brno 1:30h, Praha 3:30h, Žilina 1:20h, Katowice 2:15h, Vídeň 3h



silnice 1. třídy — dálnice — hlavní železniční koridory

Valašské Meziříčí

Pozice města

Obec s rozšířenou působností Valašské Meziříčí leží v severozápadní cípu Zlínského kraje na soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy. S 22,200 obyvateli je druhé největší město okresu Vsetín. Vzhledem ke své pozici je město dopravním uzlem. Není tomu divu, neboť město bylo založené na křižovatkách významných obchodních cest už ve 13. století. V dnešní době Valašským Meziříčím prochází tranzitní koridor Praha-Pardubice-Olomouc-Žilina. Díky tomu je město velice dobře napojeno na železniční síť, s výjimkou slabého napojení na krajské město Zlín. Valašské meziříčí je tak paradoxně lépe dopravně napojeno na sousední krajská města-Olomouc a Ostravu. Pozice města výhodná z hlediska železniční dopravy je však zároveň přítěží. Centrem města prochází frekventovaná silnice 1. třídy I-57, se zatížením blízcím se 20000 vozidel denně. Tento problém má být vyřešen vybudováním dlouho

očekávaného ochvatu. Bohužel pro město projekt není dobře zpracovaný a způsob řešení ochvatu se zdá být zastaralý a nevhodný.

Valašské Athény

Historicky mělo město v rámci regionu významnější roli než dnes-bylo okresním městem a kulturním centrem Valašska. V dobách první republiky získalo přezdívku „Valašské Athény“. Kulturní vyžití je jednou z ozdob i současného města. Ve městě se koná řada akcí a festivalů, některých tradičních-Valašský Špalíček, jiných novodobých. Tradiční chloubou města, divadlo, je dnes však v útlumu.

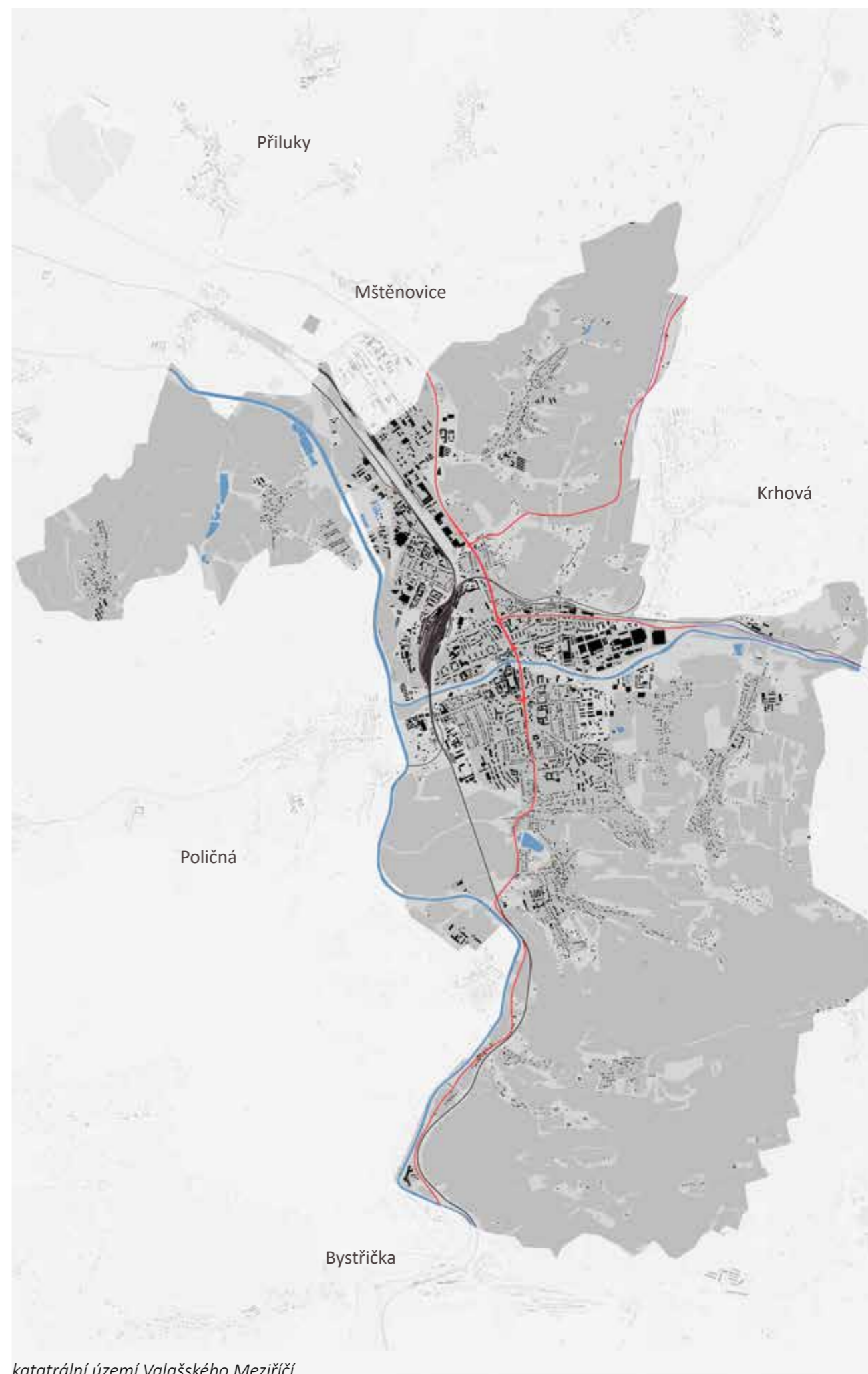
Brána do Beskyd

Valašské Meziříčí není nijak zvlášť vyhledávaným turistickým cílem. Potenciálem je však právě pozice města na křižovatkách dopravních cest a jako pomyslná brána do Beskyd. Město pro své malebné umístění na soutoku řek, tedy v místě setkání dvou říčních údolí, bylo dříve nazýváno Schonestadt (Krásné město). Krása města byla

v průběhu času narušena a město jakoby symbolicky přišlo o svůj vznosný název. Vazba na beskydské pohoří a říční údolí je ale naštěstí pořád živá a pro obyvatele je stále identitou města.

Práce a vzdělání

Jako centrum mikroregionu Valašsko meziříčsko-Kelečsko s téměř 42 tisíci obyvateli má město mnoho dojíždějících za prací a do škol. Nachází se zde 6 základních škol a 5 středních. Ve městě je významně rozvinut chemický a strojní průmysl. Rozsáhlé průmyslové areály dávající místním práci tak kontrastují s malebnou krajinou Beskyd na horizontu.



katastrální území Valašského Meziříčí

Vývoj města

Vývoj do 19. století

Až do počátku 19. století si město zachovalo charakter dvou sídel spojených mostem přes Rožnovskou Bečvu. Meziříčí a Krásná se v těsné blízkosti rozvíjely jako dvě samostatná sídla s vlastním náměstím, radnicí a další vybaveností.

Meziříčí narozdíl od Krásna bylo obeháno kamennými hradbami do poloviny 19. století. Obdélné náměstí nad Rožnovskou Bečvou mělo až do 19. století středověkou zástavbu převážně s renesančními štíty a loubím. Kromě zástavby vnitřního města uvnitř hradeb se zástavba rozvíjela podél cest na Vsetín a Poličnou. Později i v nově vybudované ulici Králova.

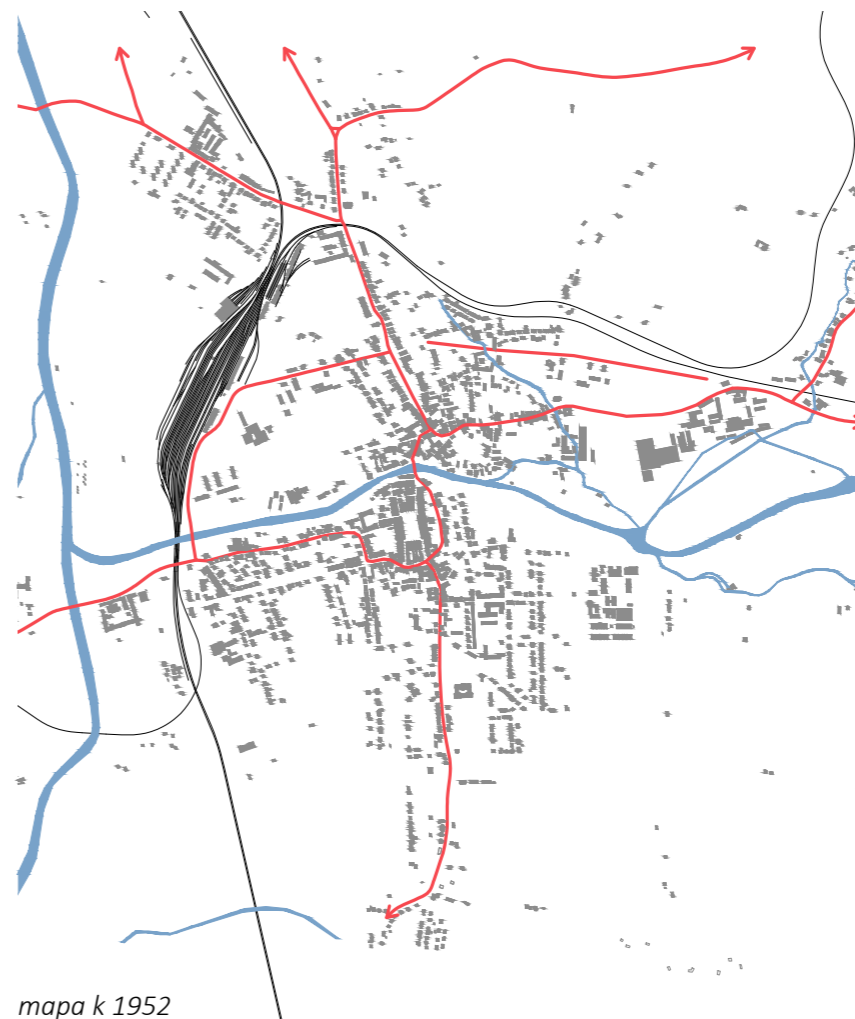
Krásno na pravém břehu Rožnovské Bečvy mělo vesnický charakter s návsi podél cesty na sever k Hranicím n. M. Dále se rozvíjelo podél cesty na Rožnov a hlavně k Meziříčí v přímém napojení na most, který tyto sídla spojuje.



mapa k 1834

Vývoj 19. stol. a 1. poloviny 20. století

Právě v 19. stol. za průmyslové revoluce, kdy už města fakticky fungovala jako jedno (byť oficiálně spojeny až 1924), začalo do dnes trvající rozdělení města na "průmyslové" Krásno a "kulturní" Meziříčí. Zásadní vliv na to mělo umístění vlakového nádraží v jehož blízkosti začaly vznikat průmyslové areály. Původně dvě samostatné stanice byly nahrazeny velkým společným nádražím roku 1932. To bylo umístěno v rovinaté krajině nedaleko soutoku. V průběhu času nabývalo město na významu právě jako železniční uzel a průmyslovým závodům v Krásnu se dařilo. Město se dále rozvíjelo podél hlavních cest a v blízkosti železnice. Došlo k prvním regulacím Rožnovské Bečvy a zatrubnění některých potoků. Vznikly první vilové osady na straně Meziříčí.



mapa k 1952

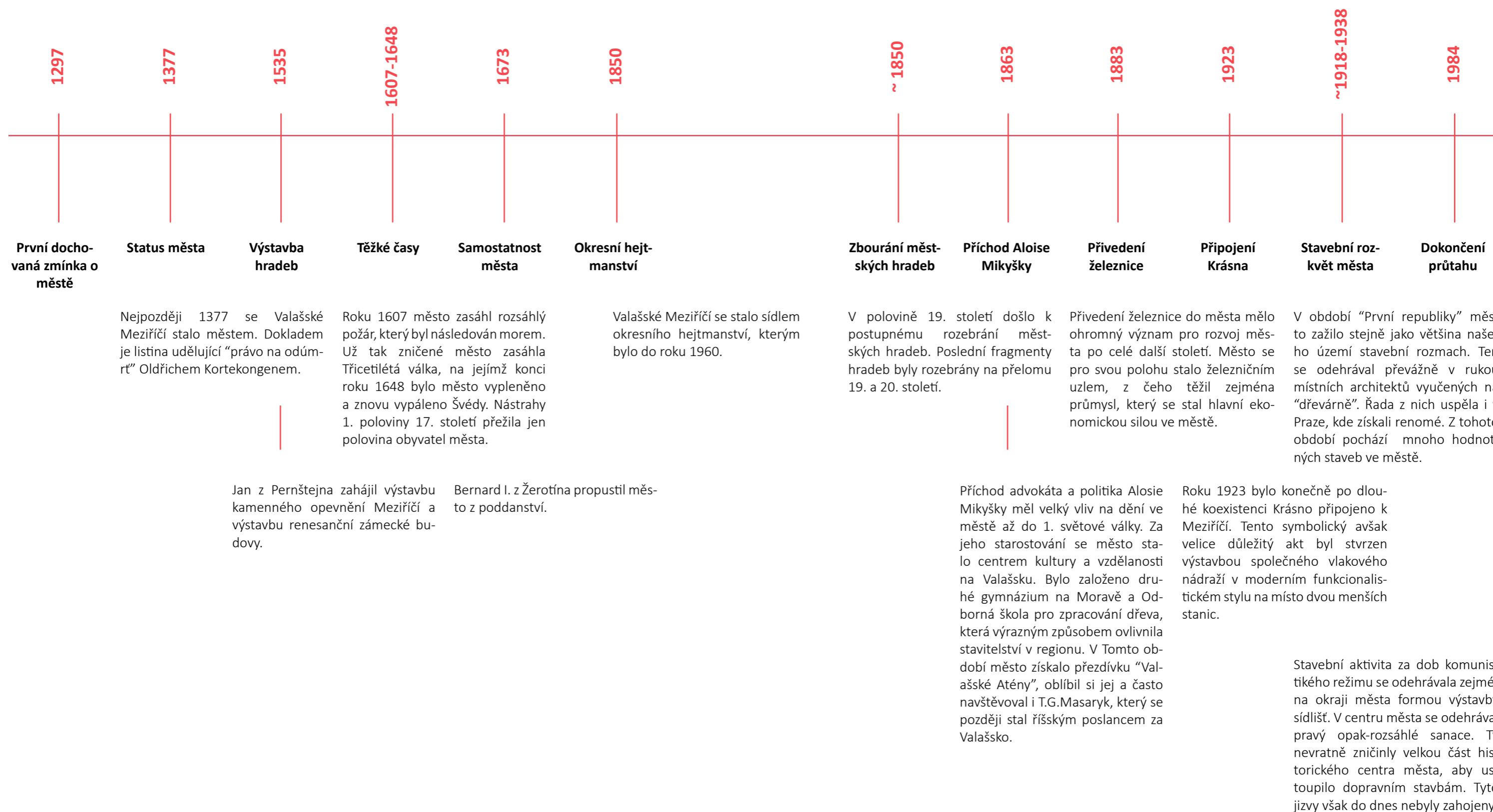
Vývoj 2. poloviny 20. století do dnes

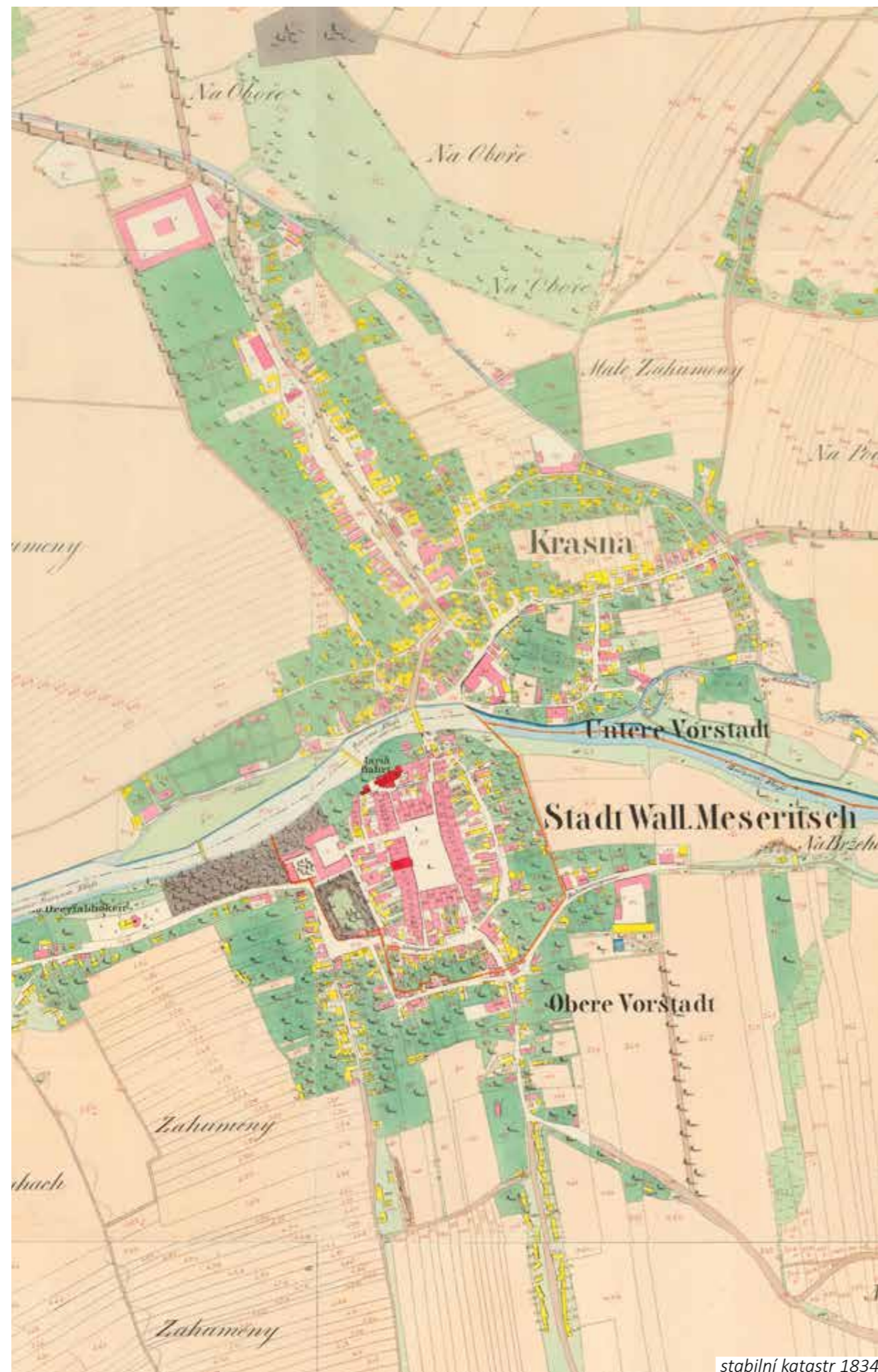
Nejprudší rozmach města nastal v 2. polovině 20. století. V tomto období došlo také k největšímu zásahu do po staletí vznikající struktury města a jeho horizontu. Tyto změny se často nevratně negativně propály do kvality prostředí. Na okraji tehdejšího města byly vybudovány panelákové sídliště, s malou občanskou vybaveností. V centru města byla umístěna řada příliš vysokých objektů výrazně narušujících městskou vedutu. Stejně jako jiná města se i Valašské Meziříčí přizpůsobovalo rozmáhajícímu automobilismu. Část historického centra musela ustoupit stavbě průtahu městem a navždy tak zmizely nejen domy a celé ulice, ale dokonce i čtvrti (Ščudlov). V severní části města se prudce rozrostly průmyslové areály, tvořící novou vstupní bránu do města. Spousty rodin si plní své sny výstavbou domů v nových satelitních čtvrtích na okraji města uprostřed polí (Beskydská vyhlídka). Město však ztrácí svou tvář.



mapa k 2018

časová osa





stabilní katastr 1834



topografická mapa 1952

historická ikonografie 19. - 20. stol.

VALAŠ. MEZIŘÍČÍ a KRÁSNO
ROKU 1854.

Pohled na město z vrchu Helštýn, 1854



Krásenská alej, 19. stol.



Pohled na město z Obory, 19. stol.



nahoře: Most přes Rožnovskou Bečvu v Mostní ulici. Snímek zachycuje stezku podél řeky v místech, kde je dnes řeka nepřístupná.

vlevo: Ulice Mostní. Snímku dominuje řada funkcionalistických domů z ranných 30. let od Bohumíra Kupky.

dole: Ulice Mírová. Snímek z roku 1935 zachycuje ulici v době výstavy k příležitosti oslav 550 let od založení města. V popředí kultivované výstavní stánky, v pozadí eklekticistní Krajský Ústav pro Neslyšící.



Letecký snímek města, 1935





Vybouraná ulice Vsetínská před výstavbu průtahu středem města, 70. léta



Kompletně zbouraná část města Ščudlov před výstavbu průtahu, 70. léta



Bourání v historickém centru Krásna, 80. léta



Nově zbudovaná silnice zachycená před Krásenskou radnicí, 80. léta

Plány rozvoje města ve 20. století

Regulační plán, 1939

V roce 1939, kdy ve městě žilo 9 tisíc obyvatel začalo být město suzováno automobilovou dopravou. Hlavní cesta z Hranic n. M. ze severu do Vsetína na jih vedla přímo přes obě náměstí. Město tehdy z urbanistického pohledu tvořili stále dva sídelní útvary s hustou zástavbou kolem náměstí. Bylo proto rozhodnuto, že další rozvoj města by měl být usměrněn regulačním plánem. Proběhla vyzvaná soutěž, ve které usel mimo jiné jako poroctce i Bohuslav Fuchs. Vítezné návrhy vzešly z pražského týmu Hliský-Podzemný-Tenzer a od Antonína Balána. Návrhy byly podobné zejména v zónování města a odstupňování zástavby od kompaktního jádra. Autoři obou návrhů také shodně využili volný prostor mezi centrem města a vlakovým

nádražím pro vytvoření residenční čtvrti s diagonální třídou jako osou spojující tyto významné místa. Balánův návrh byl dále ceněn pro odklonění dopravy z centra města k vlakovému nádraží. Na doporučení poroty měli autoři návrh regulačního plánu společně vypracovat, k tomu však kvůli 2. světové válce nedošlo, přestože k rozpracovanému návrhu bylo zřejmě přihlédnuto, město se dále prudce rozvíjelo bez jasného plánu.

Územní plán, 1957

V roce 1957 byl vypracován první schválený územní plán Valašského Meziříčí. Plán byl vypracován pod vedením Eduarda Staši ve Státním projektovém ústavu pro výstavbu měst a vesnic v Gottwaldově. Primárně se plán vypořádal s dopravou ve městě v duchu dřívějšího Balánova návrh a odklonil dopravu

z centra města. Plán dále počítal s výstavbou obytných čtvrtí zejména formou rodinných domů a nejvyšší výšky pěti podlaží.

Územní plán, 1980

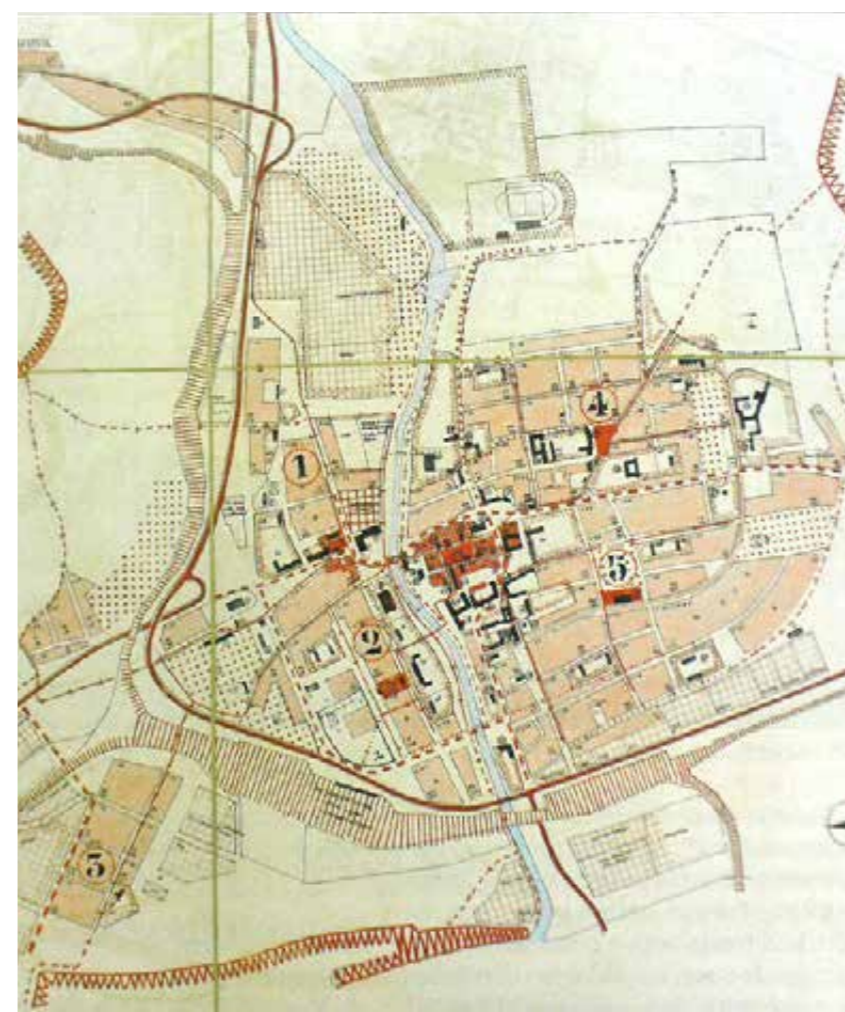
Roku 1980 byl vypracován nový územní plán ve Stavoprojektu Olomouc. Plán z dopravního hlediska nenavázal na dřívější návrh obchvatu kolem vlakového nádraží a naopak dokončil průtah městem. Podpořil výškovou panelovou výstavbu a navrhl další asanace v historickém jádru města z nichž některé bohužel byly skutečně provedeny. Plán dále předpokládal podobně jako předchozí návrhy zbudování nového Krásenského náměstí mezi ulice Mostní a Křižná, kde mělo být postaveno nové sídlo ústředního výboru. Tyto návrhy už nikdy zrealizovány nebyly.



Vítězný návrh: Hliský, Podzemný, Tenzer, 1939



Vítězný návrh: A. Balán, 1939



vlevo:
Územní plán Valašského Meziříčí,
1957

dole:
Územní plán Valašského Meziříčí,
1980

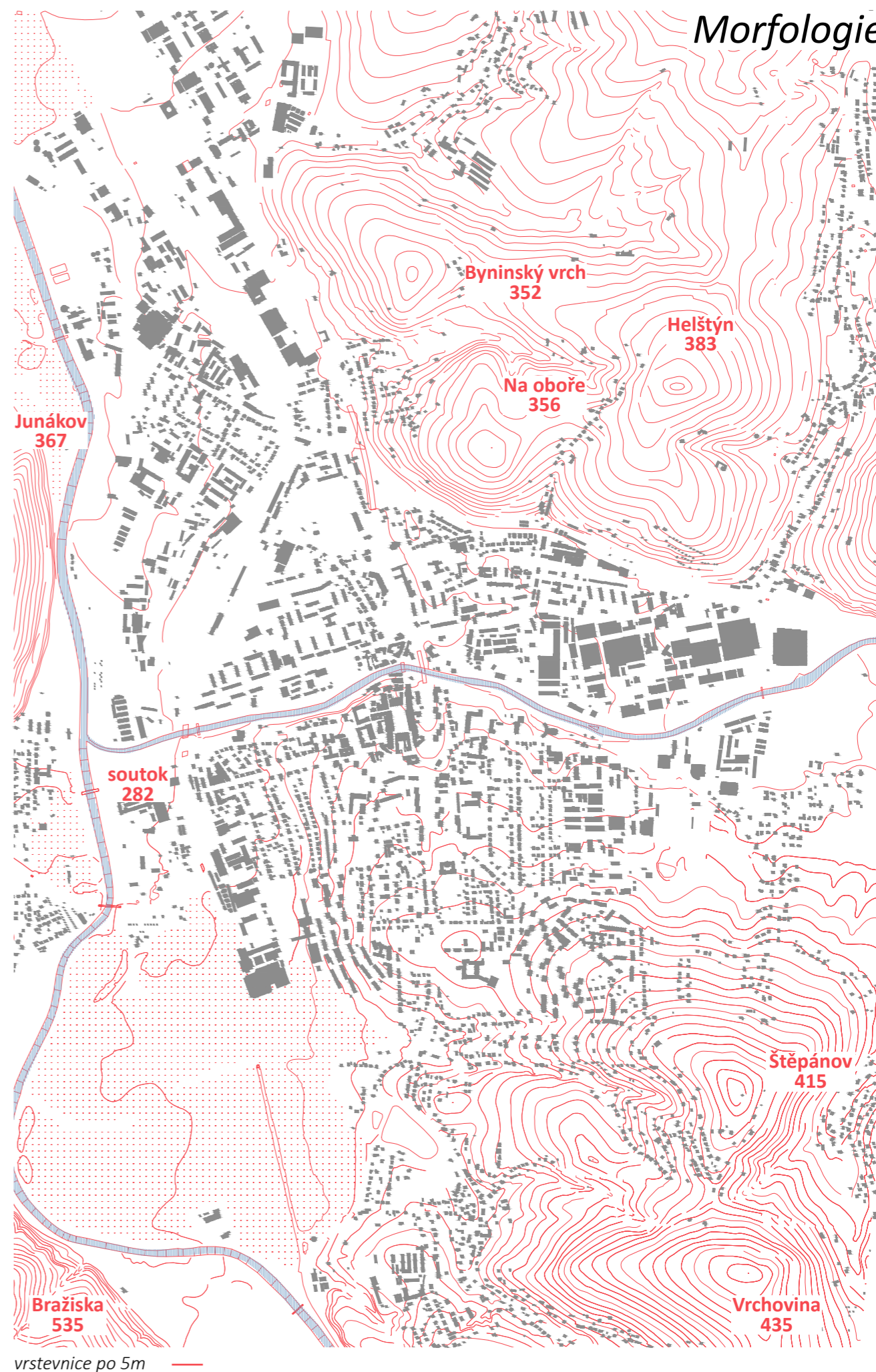


Valašské Meziříčí leží na soutoku Vsetínské a Rožnovské Bečvy v podhůří Beskyd. Je tak situováno na styku dvou částečně urbanizovaných říčních údolí. V severní části města krajina přechází v rovinu vinoucí se podél Bečvy až na hanou. Ze všech ostatních stran je město obklopeno vrcholky kopců, které tak tvoří pěkné panoramata. Z jihu jsou to Vsetínské vrchy, ze západu Hostýnské vrchy a z východu Moravskoslezské Beskydy. Terén jižní části města (Meziříčí) postupně směrem k jihu začíná stoupat ke Lhotám. Jihovýchodně od města se nechází rozsáhlá neurbanizovaná rozlivová oblast v meandru Vsetínské Bečvy. Rožnovská Bečva byla v průběhu 20. století

významně regulována. Koryto bylo částečně zpevněno, byly vybudovány splavy. Zanikla tak ale lužní krajina východně od města, zničena byla řada mlýnů. Potoky byly zatrubněny. Část samotného centra města dnes leží v záplavové oblasti.

V areálu zámku Kinských se nachází největší a nejhezčí městský park. Jeho vazba na centrum města však byla přetřhána zbouráním krásenské aleje. Další významné parky ve městě jsou Botanika, založená u Gymnázia pro národní výuku botaniky, a Abácie u soutoku řek. Botanika se rychle po svém vzniku stala výstavní ulicí směřující k tehdejšímu vlakovému nádraží. Dodnes je tato ulice považována za "nejlepší adresu". Celá

řada alejí byla vykáčena a neobnovena. K obnově dochází v posledních letech, ale spíše nahodile bez celkové koncepce městské krajiny. Rožnovská Bečva procházející centrem města, je bohužel velmi málo přístupná a nábřeží zdaleka není ve stavu, jaký by si zasloužilo. Veliký potenciál má zejména území v okolí Mostní ulice. Velkým ohrožením pro krajinný ráz města je projekt obchvatu města (přeložky I-57) vedoucí přímo nad soutokem a dále podél Vsetínské Bečvy na několikametrovém valu. Ve výsledku tak město od řeky úplně odřezává a město tím doslova přichází o část své identity: MEZIŘÍČÍ.



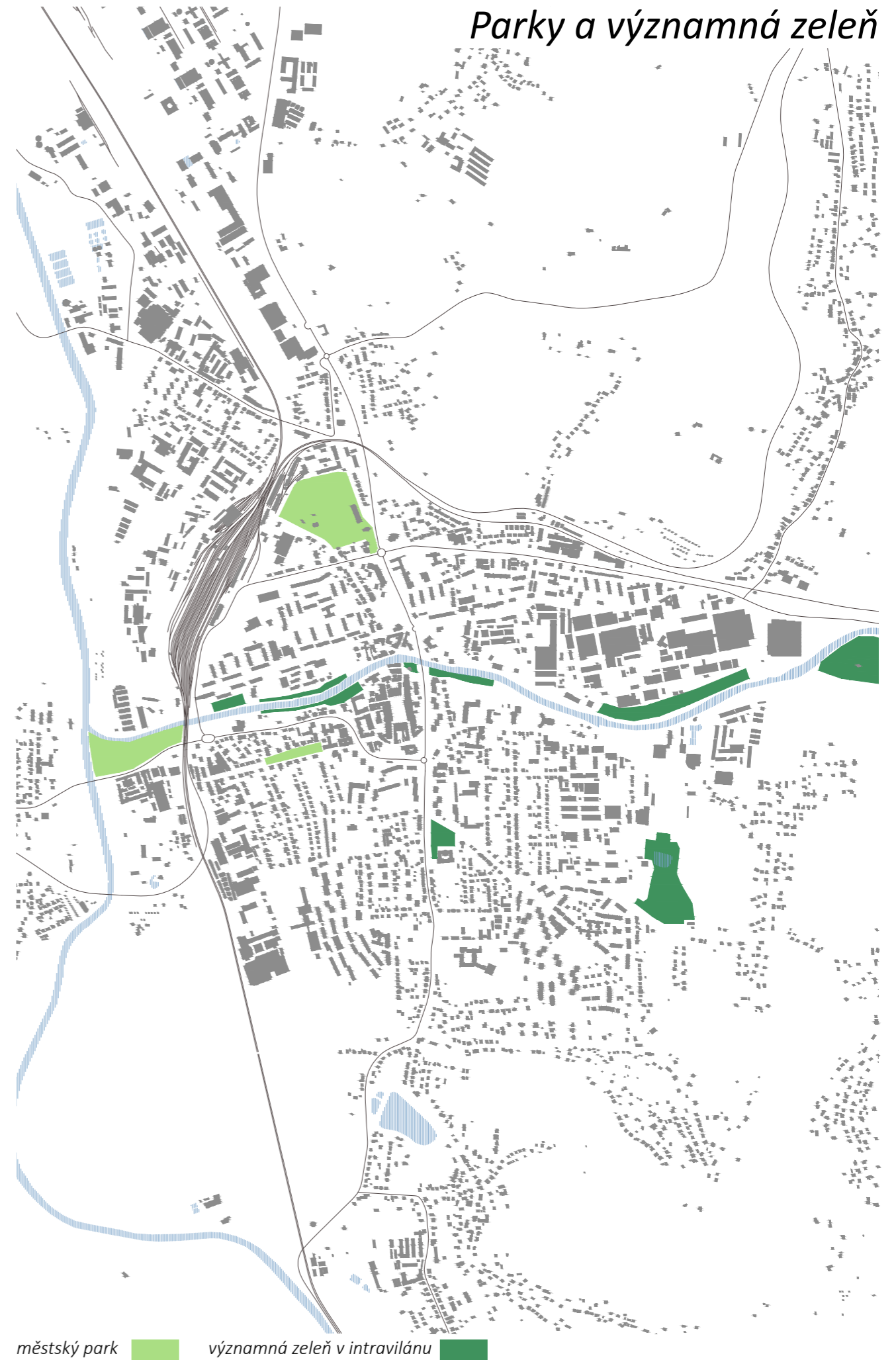
vrstevnice po 5m

Krajina extravilánu



■ lesy
 ■ luční krajina
 ■ zemědělská půda

Parky a významná zeleň



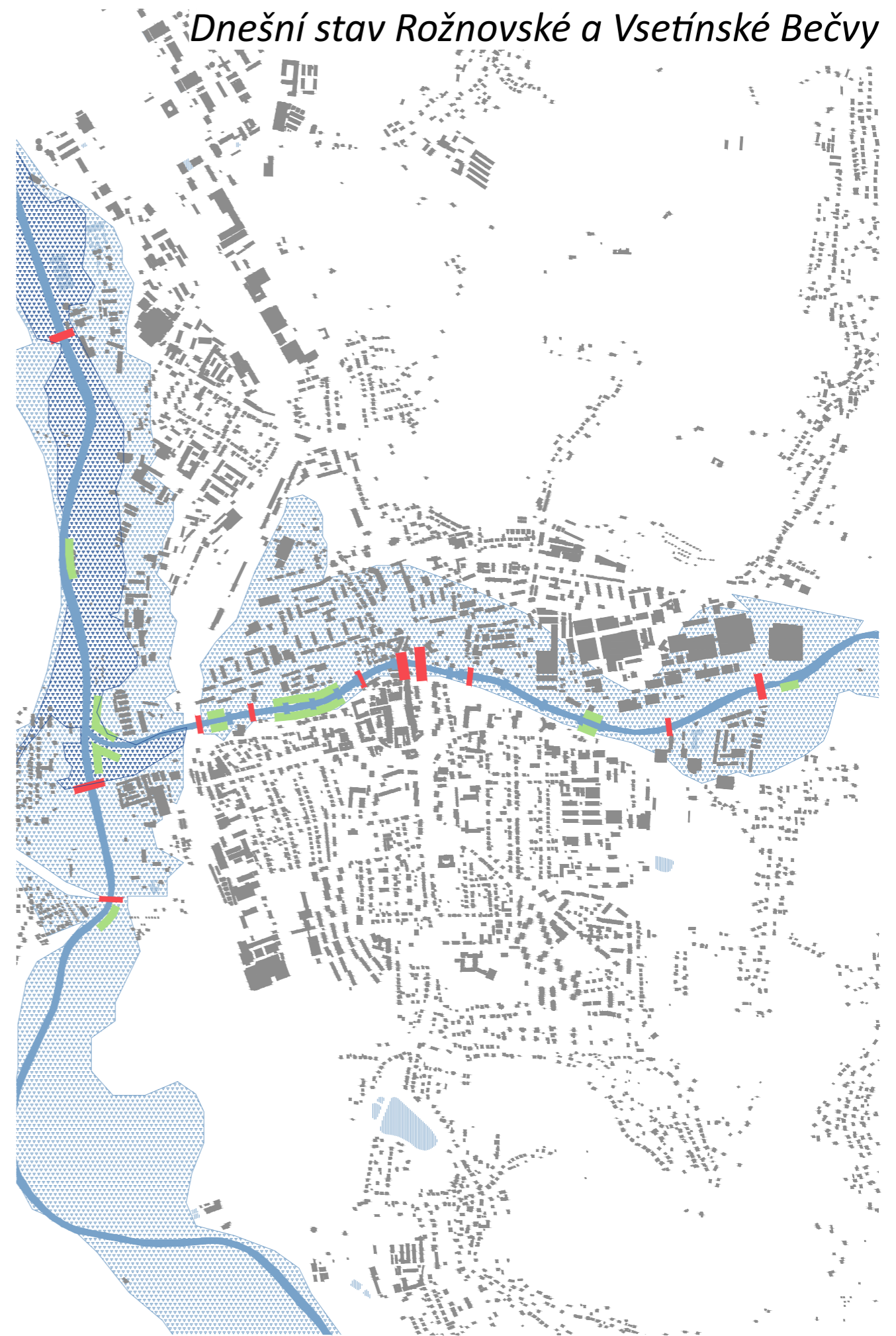
■ městský park
 ■ významná zeleň v intravilánu

Minulost Rožnovské a Vsetínské Bečvy



písčité břehy
 most 1834
 mlýn k 1834
 řeky 1834
 řeky 2018

Dnešní stav Rožnovské a Vsetínské Bečvy

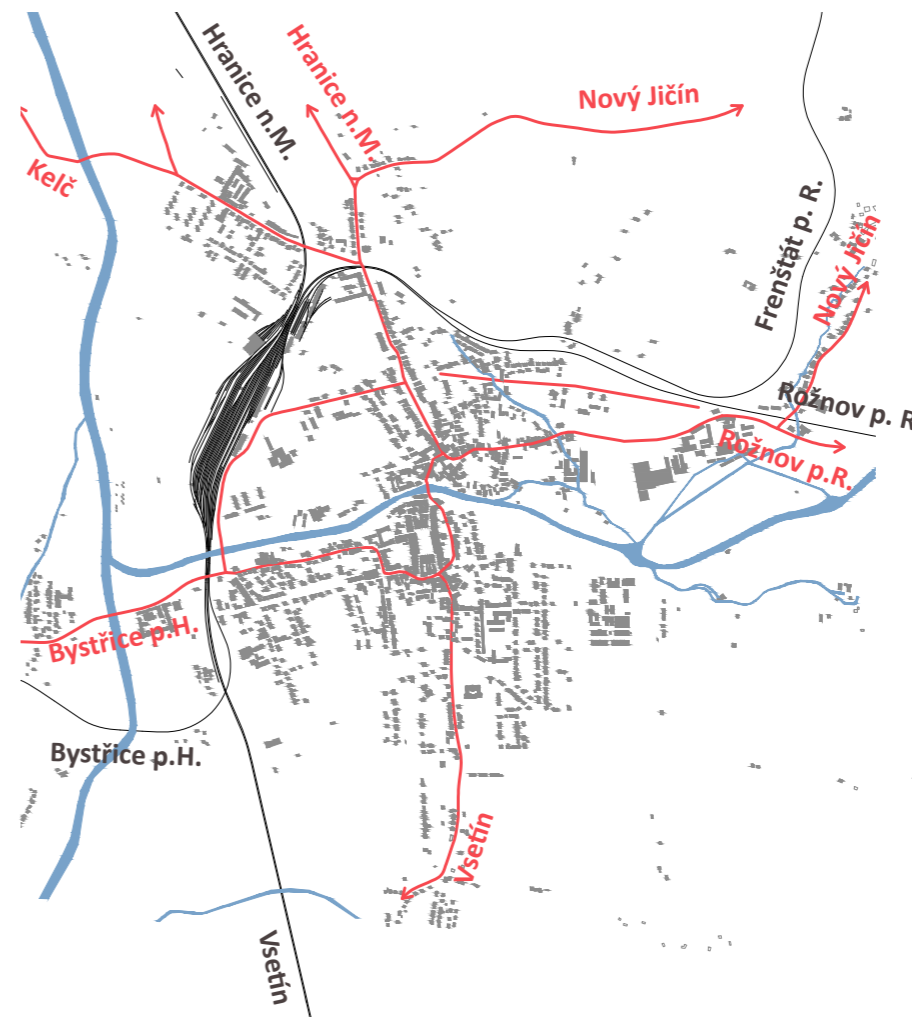
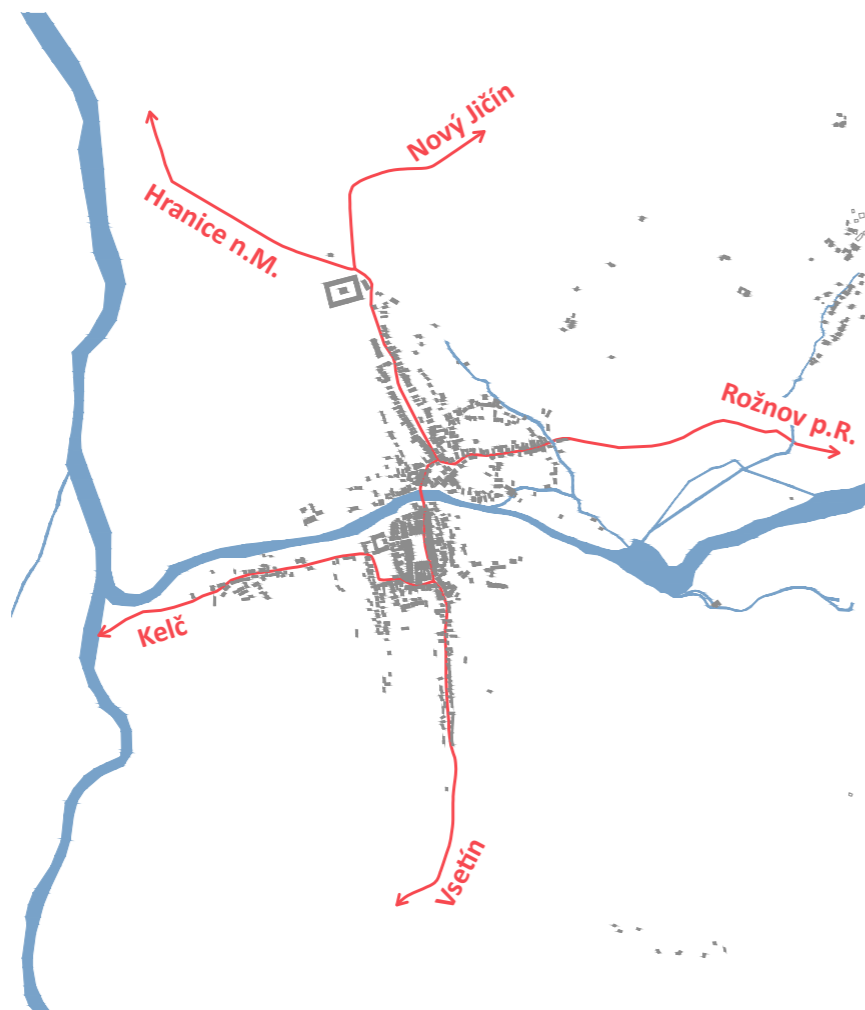


záplavová zóna Q100
 záplavová zóna aktivní
 přístup k řece
 most

Vývoj

Do 19. století

Město bylo založeno na křižovatce dvou významných obchodních cest. Od počátku své existence bylo město ovlivňováno Rožnovským a Vsetínským panstvím. Podél těchto cest se logicky i rozvíjela zástavba. Postupem času narůstal význam severozápadní cesty směrem k Hranicím n.M. a tedy dále na Olomouc. Význam těchto tří cest se nakonec ukazuje jako zásadní v celém vývoji města až po současnost, kdy je město významným dopravním uzlem.

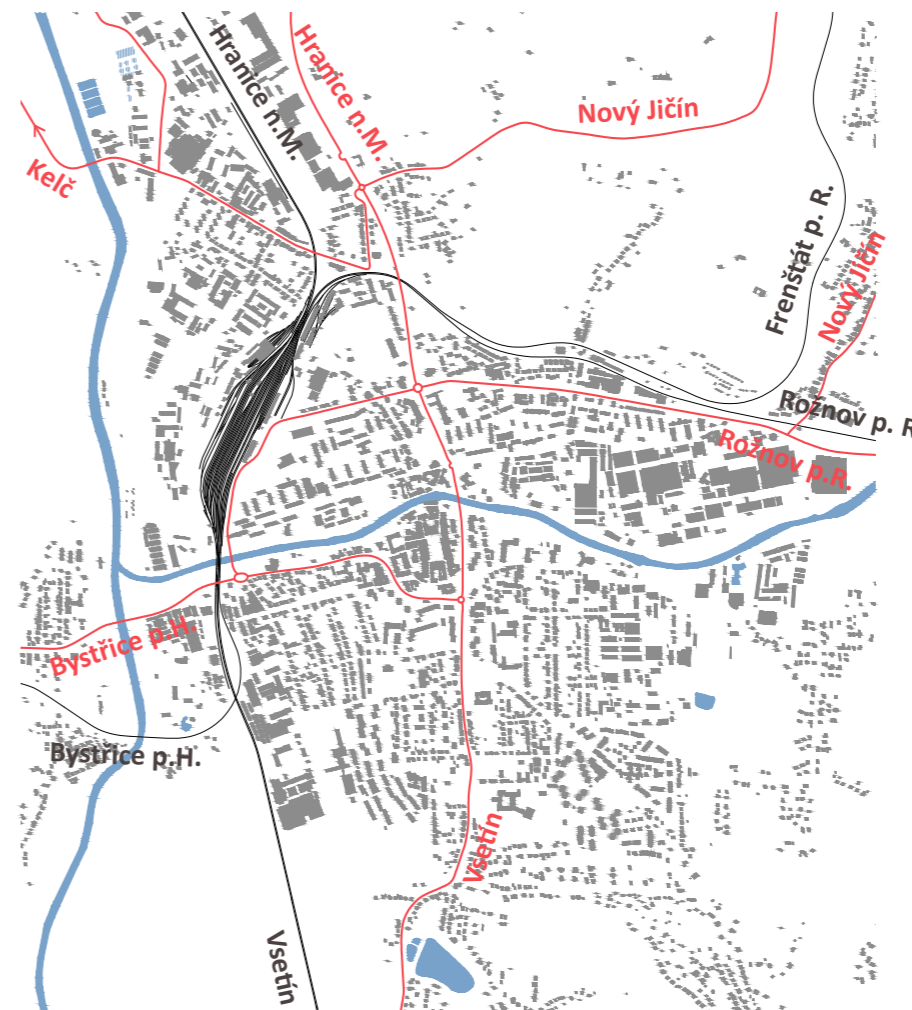


1. polovina 20. století

V roce 1883 byla do města přiveдена železnice, což mělo zásadní vliv na další rozvoj města. Původně mělo Meziříčí i Krásno vlastní stanice. Meziříčská stanice byla nedaleko soutoku, vedla k ní honosná a dodnes nejreprezentativnější ulice ve městě Husova. Po sloučení měst bylo v roce 1932 vybudováno i společné nádraží v dnešní poloze. Rozvoj železniční dopravy v průběhu 20. století byl naprosto zásadní pro rozvoj samotného města. Umožnil nejen mnohem lepší dostupnost do okolních krajských měst, ale také vznik řady továren a manufaktur, které se postupem času staly hlavními zaměstnavateli v regionu. V 30. letech s nástupem automobilismu a prudkým rozvojem města vznikla poprvé potřeba výstavby kapacitní komunikace. Proběhla soutěž na regulační plán města týkající se i této otázky. Žádný z návrhů však nebyl nakonec realizován a otázka vyřešení kapacitní dopravy byla na několik desetiletí odložena.

2. polovina 20. století

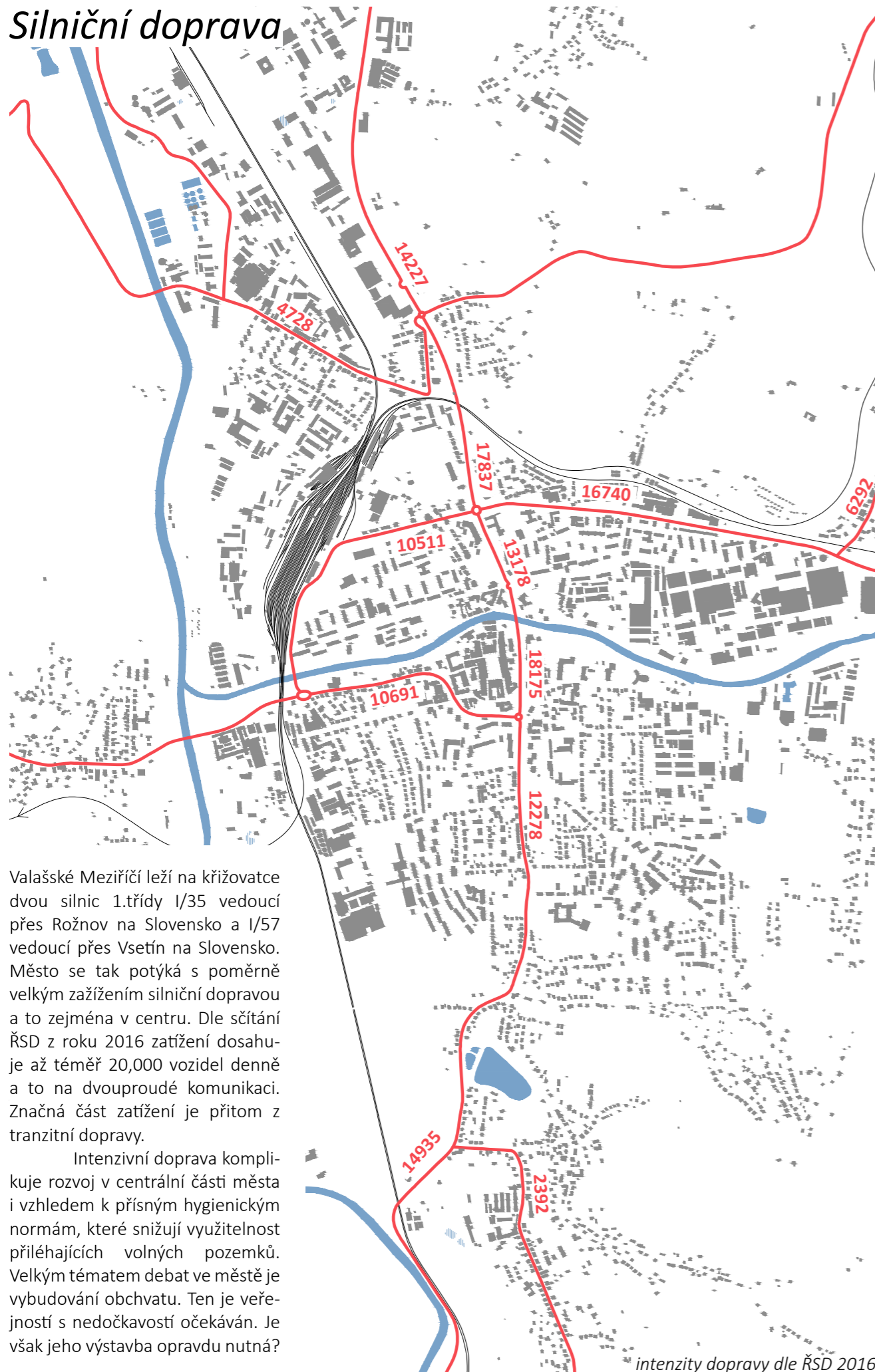
Zásadní změnou v dopravní situaci ve městě bylo v 70. a 80. letech vybudování průtahu městem v severojižním směru, navzdory předešlým návrhům na odklonění dopravy kolem vlakového nádraží. Byla zbourána část historického města, zejména v Krásnu. Ostatní hlavní silnice byly průběžně modernizovány na stávajících půdorysech.



Současnost

Počátkem 21. století došlo k vybudování řady kruhových objezdů v centru města na trase silnice I/57. V záměru je řada dalších projektů majících za cíl zlepšení dopravní dostupnosti. Na sever od města se buduje dálniční přípojka směrem na Palačov, očekávána je i výstavba městského obchvatu. Velké investice jsou plánovány do modernizace železniční trati mezi Vsetínem a Hranicema na M., které se významně dotknou i Valašského Meziříčí.

Silniční doprava



Valašské Meziříčí leží na křižovatce dvou silnic 1.třídy I/35 vedoucí přes Rožnov na Slovensko a I/57 vedoucí přes Vsetín na Slovensko. Město se tak potýká s poměrně velkým zařízením silniční dopravou a to zejména v centru. Dle sčítání ŘSD z roku 2016 zatížení dosahuje až téměř 20,000 vozidel denně a to na dvoupruhové komunikaci. Značná část zatížení je přitom z tranzitní dopravy.

Intenzivní doprava komplikuje rozvoj v centrální části města i vzhledem k přísným hygienickým normám, které snižují využitelnost přiléhajících volných pozemků. Velkým tématem debat ve městě je vybudování obchvatu. Ten je veřejností s nedočkavostí očekáván. Je však jeho výstavba opravdu nutná?

intenzity dopravy dle ŘSD 2016

Záměr obchvatu

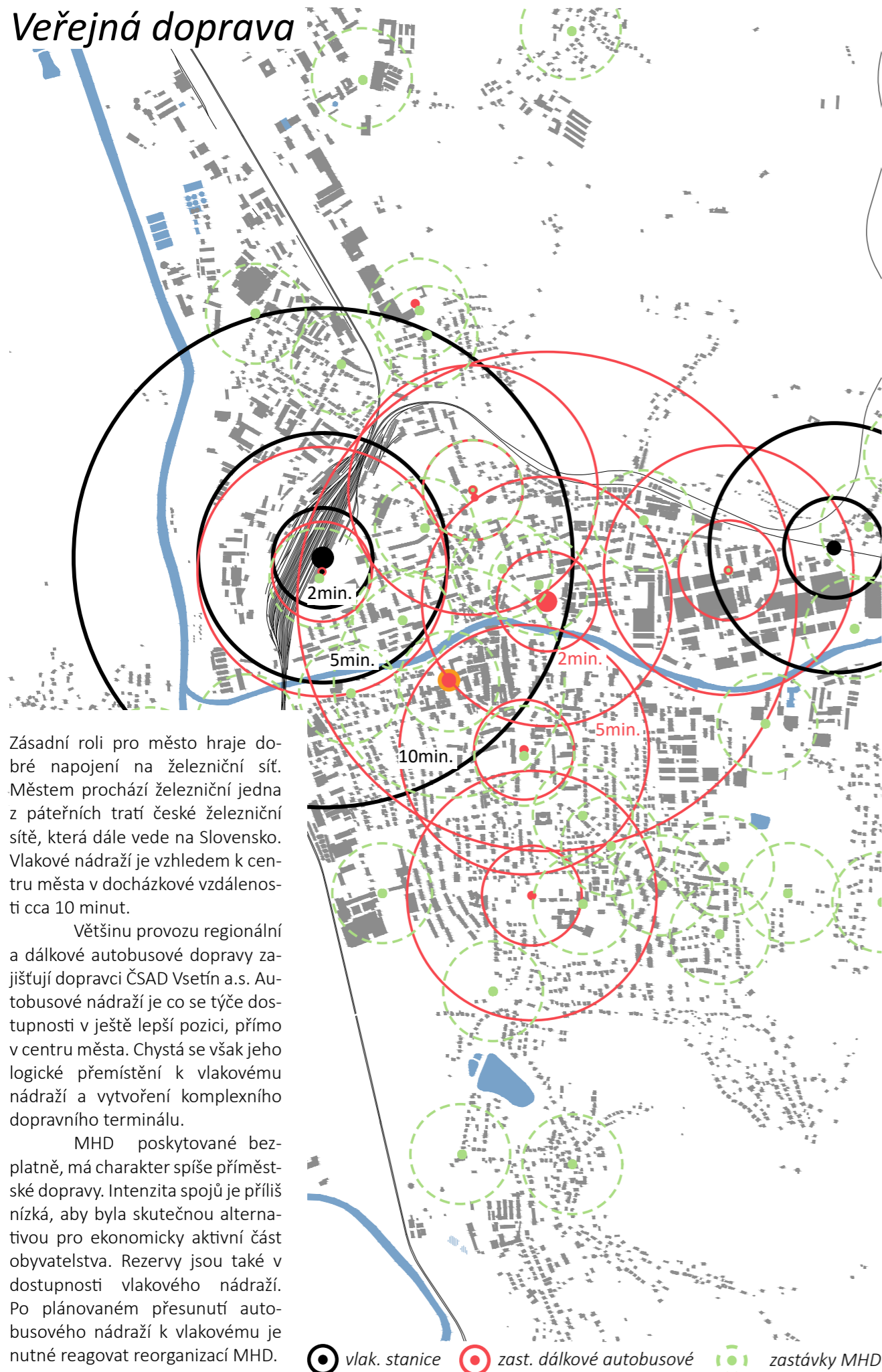


trasa navrhovaného obchvatu (ŘSD)

V rámci koncepce rozvoje dopravy v regionu se chystá výstavba přeložky silnice I-57. Investice má dosahovat necelých 4 mld Kč. Cílem projektu má být odklonění zejména tranzitní dopravy z centra města. Dle studie dopadu by zatížení mělo skutečně výrazně klesnout místy až na poloviční hodnoty.

Trasa obchvatu je však navržena necitlivě zejména v místě soutoku, kde obchvat vede přímo nad soutokem. V severní části města je obchvat veden na 800m dlouhé estakádě, která stavbu nejen značně prodražuje, ale také významně naruší prostorové vazby v už tak neutěšené části města. Nepřesvědčivé jsou i mimoúrovňové křižovatky Podlesí a Bynina, jejichž řešení je zpochybněno i v oponentním posudku. Při současných trendech dopravy, zvážení výše investice a ekologických dopadů a dopadů na kvalitu prostředí se projekt obchvatu města zdá nepřesvědčivý a zastaralý.

Veřejná doprava



Zásadní roli pro město hraje dobré napojení na železniční síť. Městem prochází železniční jedna z páteřních tratí české železniční sítě, která dále vede na Slovensko. Vlakové nádraží je vzhledem k centru města v docházkové vzdálenosti cca 10 minut.

Většinu provozu regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťují dopravci ČSAD Vsetín a.s. Autobusové nádraží je co se týče dostupnosti v ještě lepší pozici, přímo v centru města. Chystá se však jeho logické přemístění k vlakovému nádraží a vytvoření komplexního dopravního terminálu.

MHD poskytované bezplatně, má charakter spíše příměstské dopravy. Intenzita spojení je příliš nízká, aby byla skutečnou alternativou pro ekonomicky aktivní část obyvatelstva. Rezervy jsou také v dostupnosti vlakového nádraží. Po plánovaném přesunutí autobusového nádraží k vlakovému je nutné reagovat reorganizací MHD.

● vlak. stanice ● zast. dálkové autobusové ● zastávky MHD

Cyklostezky a rekreační stezky



Vzhledem ke své pozici na soutoku Rožnovské a Vsetínské Bečvy město leží také na křižovatce cyklostezek Bečva, páteřní síti cyklostezek v regionu. Po cyklostezkách lze jet třemi různými směry až několik desítek kilometrů. Na cyklostezky jsou dobře napojeny trasy vedoucí na beskydské vrcholy. Nutná je však podpora pohybu na kole uvnitř města, který je v současné době na některých místech velmi nesnadný, zejména co se týče napojení městských částí a podél hlavních silničních tahů.

Městem prochází řada turistických značených stezek a naučných stezek. Blízkost Beskyd je základní předpoklad města pro rozvoj turismu.

turistické stezky ● cyklostezky ●

Hmota a prostor

Město leží na soutoku dvou řek. Vnizklo ale jako dvě samostatná sídla proti sobě na březích Rožnovské Bečvy. Původně renesanční zástavba náměstí nebyla dochována, loubí obkloupující náměstí bylo až na výjimky zaslepeno. Meziříčská část centra je i tak chráněna památkovou zónou. Historická zástavba Krásna však nebyla až na výjimku radnice a zámku Kinských vůbec dochována.

Převážná většina současné zástavby města tak pochází z 20. století, zejména jeho druhé poloviny. Rozdělení na Krásno a Meziříčí je dodnes pro město charakteristické. Projevuje se zejména ve funkčním využití ploch. V Krásně jsou rozsáhlé průmyslové areály a sídlištní bytová výstavba, zatímco v Meziříčí dominuje rezidenční

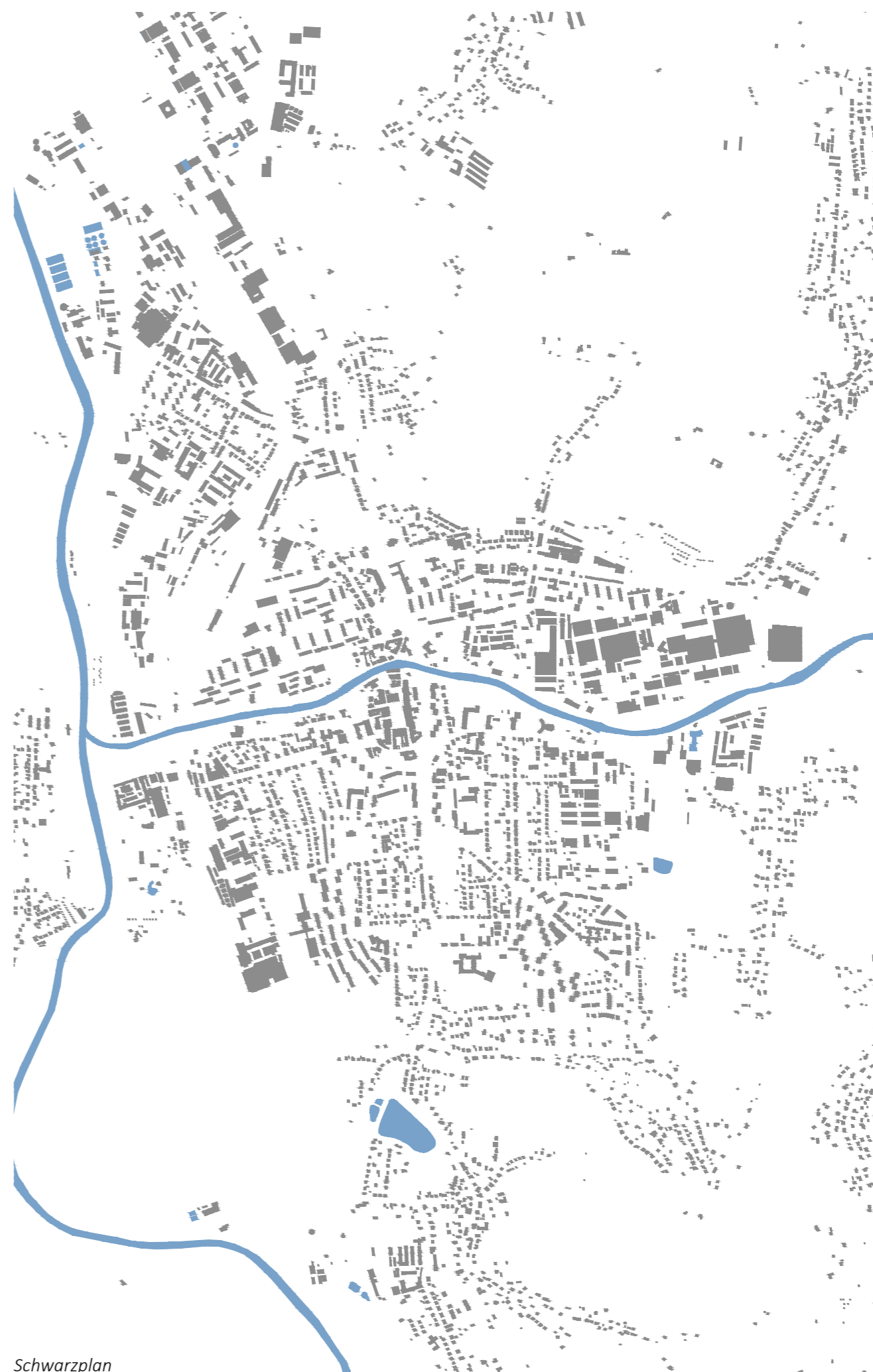
zástavba různé formy.

Lze prohlásit že město je tak trochu k radosti modernistů rozděleno na funkční zóny. Jižní části dominuje bydlení, směrem k Rožnovské Bečvě přibývá vybavenosti. Na prvním břehu řeky potom dominuje práce a výroba. Poblíž centra města to je areál bývalých skláren, postupně adaptovaný většími nebo menšími výrobními podniky. Největší průmyslový areál DEZY je v nejsevernější části města. Zajímavostí je také fakt, že v Krásnu se nachází VŠECHNY supermarkety a obchodní centra. Tato část města je taky nejvíce zatížena dopravou, příčinou tomu je křižovatka dvou silnic 1. třídy. Rekreace se vine podél řeky vrcholící sportovním areálem ve východní části města, kde je

soustředěna naprostá většina sportovišť. Toto rozdělení není úplné díky již zmíněné sídlištní výstavbě v Krásnu a naopak průmyslovému areálu v ulici Palackého, který vznikl až v nedávných letech po revoluci.

Město má v současné době tendenci se rozlézat po okolní zemědělské krajině výstavbou satelitů. Bývalé centrum krásna je dnes zcela pusté. Centrem města je tak dnes spíš jen Meziříčské náměstí s okolní historickou zástavbou.

Tento nevyvážený vztah Meziříčí a Krásna má dopad i na sociální jevy. Sídlíště v Krásnu patří mezi ta horší, je zde vyšší výskyt problematických jevů a s tím spojený nižší pocit bezpečí obyvatel. Tento fakt dobře dokumentují pocitové mapy. Bydlení zde je levnější.



Schwarzplan



1 Náměstí
Jako hlavní veřejný prostor není v ideálním stavu a čeká jej rekonstrukce. Zajímavostí jsou vzrostlé smrky.



2 Pěší zóny v centru
Prochází postupnou rekonstrukcí a jejich stav se zlepšuje. Je však nutno síť pěších zón doplnit.



3 Nádvoří zámku
V blízkosti náměstí je alternativou k posezení a odpočinku. Sídli zde KZ a konají se zde kulturní události.



4 Nábřeží
Meziříčská strana nábřeží je daleko za svým stavem z první poloviny 20. století. Potenciál zdaleka není naplněn.



5 Nábřeží
Kromě památníku obětí holokaustu krásenské nábřeží má neutěšený charakter. Vede tudy cyklostezka



6 Tržnice
Zpevněná plocha částečně pod konstrukcí mostu provizorně slouží jako tržnice bez jakéhokoliv zázemí.



Autobusové nádraží
Je jedním z nejneoblíbenějších míst pro svůj špatný stav. Plánuje se jeho přemístění k vlakovému nádraží.



X - Masarykova
Ulice v místě bývalé krásenské aleje je dnes ostudou města. Její stav zdaleka neodpovídá jejímu významu.



X - Panáček
Asanací ze 70. let poškozené území dodnes nenašlo svou novou tvář. Místu u náměstí dominuje kruhový objezd.



aktivní parter ●



1 **Radnice**
Postavena 16. stol. je jedním z nejstarších domů ve městě. Je umístěna v polovině delší strany náměstí. Je KP.



7 **Gymnázium**
Novorenesanční budova z roku 1875 byla postavena jako jedno z prvních gymnázií na Moravě. Je KP.



2 **Farní kostel Nanebevzetí panny Marie**
Prošel řadou přestaveb. Je dominantou pohledu na panorama města. Je KP.



8 **Pošta**
Novorenesanční budova pošty z konce 19. století tvoří důstojnou bránu do historického jádra města. Je KP.



3 **Zámek Žerotínů**
S arkádovým nádvořím a mansardovou střechou je jednou z největších dominant města. Je KP.



9 **Dům u 12 apoštolů**
Nejstarší z městských domů z roku 1598 je zdoben plastikami 12 apoštolů. Je KP.



4 **Zámek Kinských**
Empírový zámek získal svou dnešní podobu roku 1854. K zámku přiléhá rozsáhlý park se vzácnými dřevinami.



10 **Kostel Nejsvětější Trojice**
Vystaven v 16. století a nese prvky gotiky. Byl odsvěcen a slouží jako lapidárium. Je KP.



5 **Krásenská radnice**
Postavena roku 1580 je jedinou dochovanou stavbou historického centra Krásna. Je KP.



11 **Farní sbor ČCE**
Architektonicky hodnotný kostel byl vystaven 1908 místním architektem Demlem dle plánů chorvatského L. Kaldy.



6 **Domy v Mostní ulici**
Funkcionalistická řada domů od B. Kupky je kvalitní vrstvou v centru reprezentující 1. pol. 20. stol. KP.



12 **Hvězdárna**
Postavena 1955 dle návrhu významného regionálního architekta Zdeňka Plesníka je nejvýznamnější v ZK. Je KP.



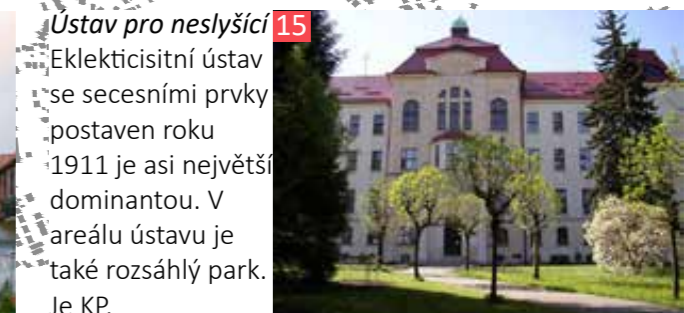
Dominanty a památky



13 **Hotel Apollo**
Je největší dominantou reprezentující 2. pol. 20. stol. Byl ne příliš zdařile rekonstruován.

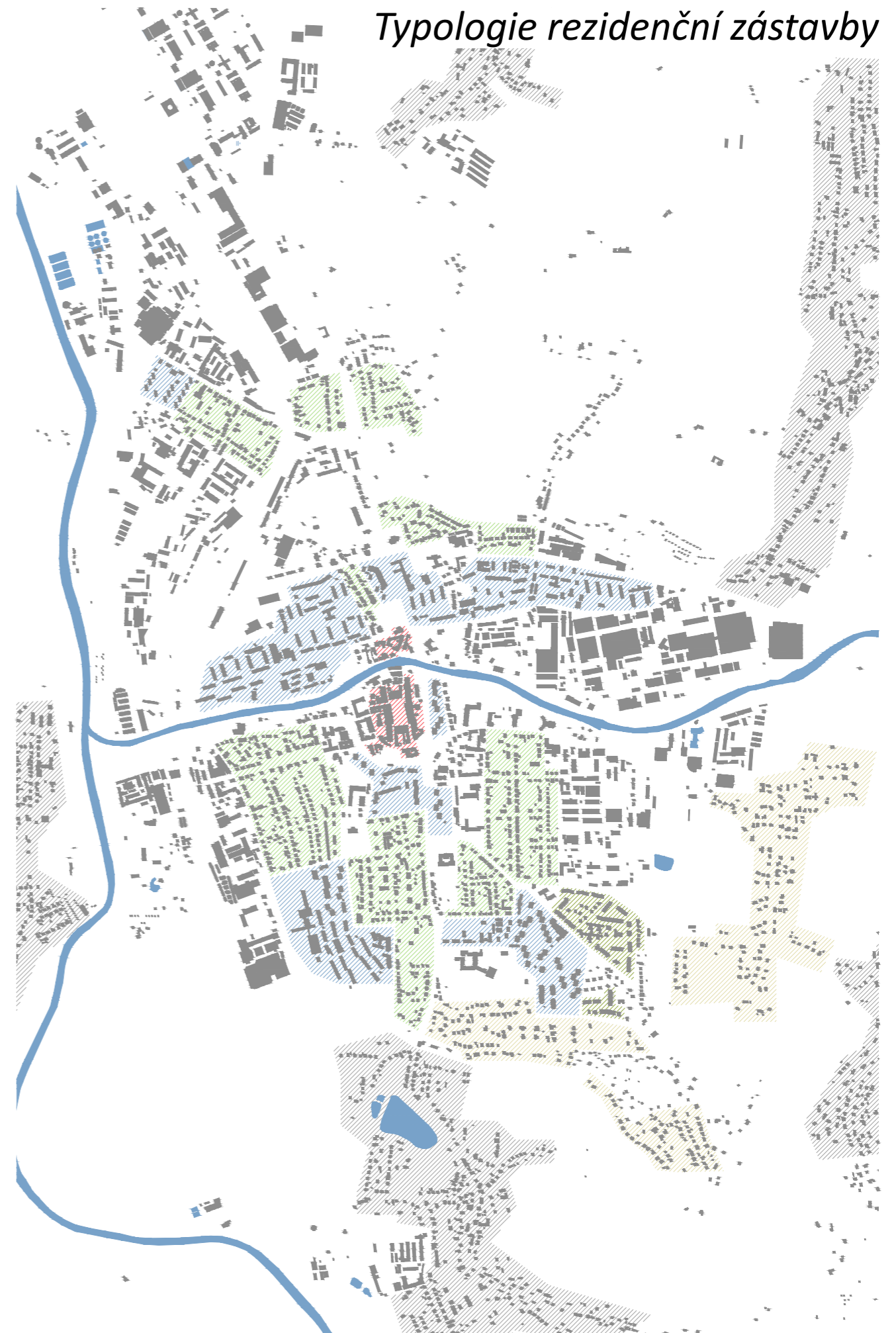


14 **Kupkova vila**
B. Kupka v 30. letech postavil vlastní funkcionalistickou vilu na břehu Bečvy. Vila má vysoké dobové kvality a je KP.



15 **Ústav pro neslyšící**
Eklekticismní ústav se secesními prvky postaven roku 1911 je asi největší dominantou. V areálu ústavu je také rozsáhlý park. Je KP.

Typologie rezidenční zástavby

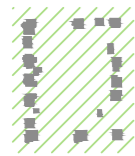


TYP ZÁSTAVBY OBDOBÍ
VZNIKU



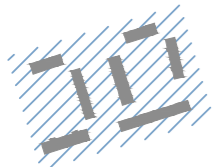
centrální
zástavba na
středověké
parcelaci

15. - 20. století



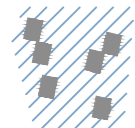
individuální
zástavba RD

1. pol. 20. stol.



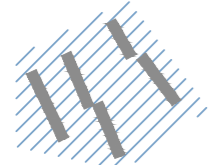
bytové domy
bloková zást.

2. pol. 20. stol.



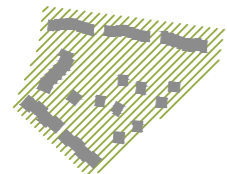
bytové domy
bodová zást.

2. pol. 20. stol.



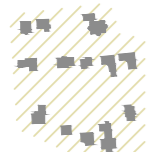
bytové domy
desková zást.

2. pol. 20. stol.



řadové domy
Štěpánov

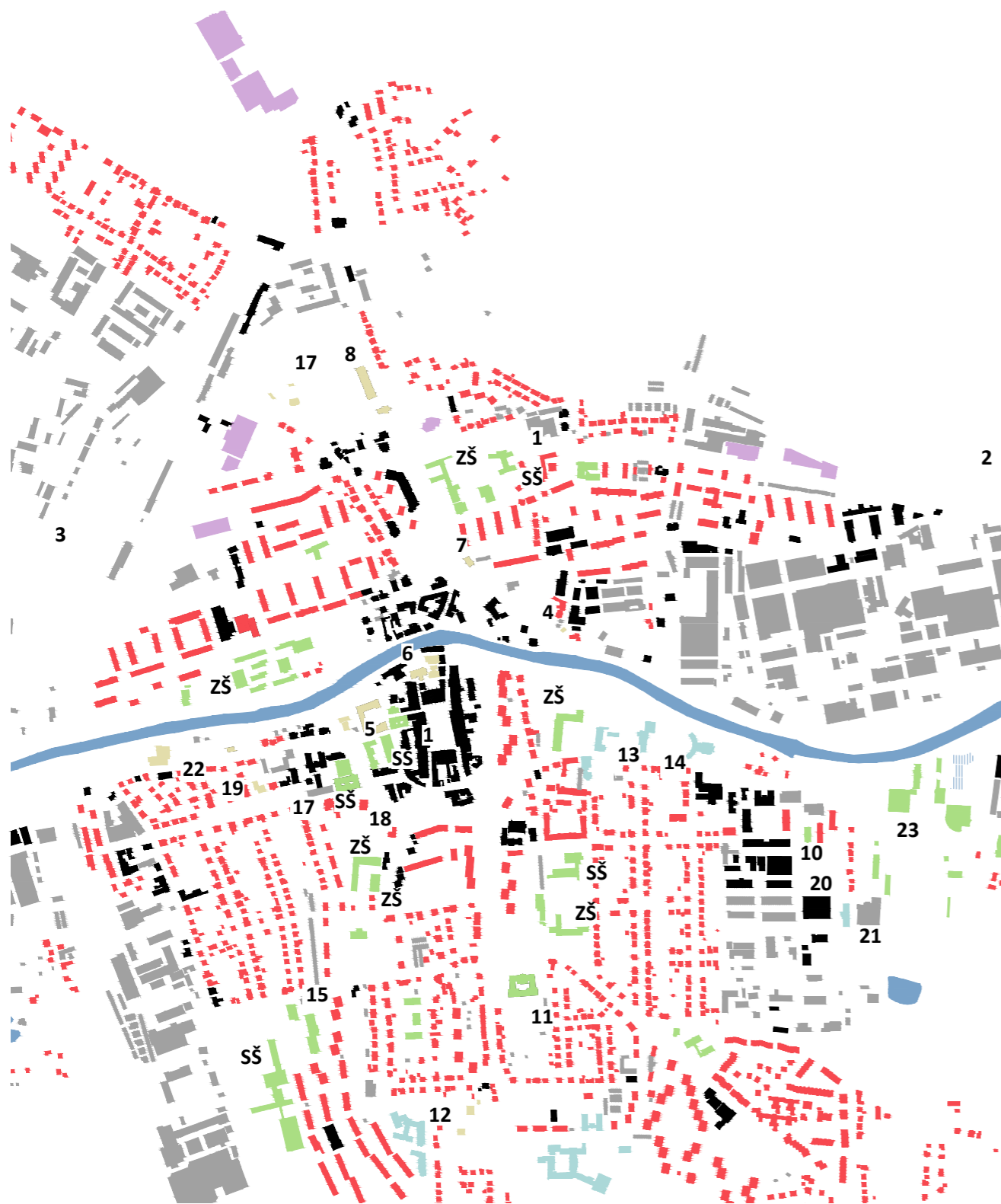
2. pol. 20. stol.



satelitní
zástavba RD

21. stol.

Funkční využití



- | | | |
|----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| 1- Radnice | 10- Okresní soud | 19- Sbor České církve bratrské |
| 2- Městský úřad | 11- Krajský ústav pro neslyšící | 20- Hasičský sbor |
| 3- Vlakové nádraží | 12- Bydlení pro seniory | 21- Azylový dům, Charita VM |
| 4- Autobusové nádraží | 13- Bydlení pro seniory | 22- Sokolovna |
| 5- KZ Valašské Meziříčí | 14- Hospic, Diakonie ČCE | 23- Sportovní areál |
| 6- Farní kostel, katolický | 15- Dům dětí a mládeže | |
| 7- Knihovna | 16- Amfiteátr, letní kino | |
| 8- Muzeum Valaška | 17- Muzeum gobelínů | |
| 9- Nemocnice | 18- Pošta | |

Záměry



- | | | |
|---|--|---|
| 1- Přesun autobusového nádraží | 8- Transformační zóna "Panáček" | Transformační zóny jsou vymezeny podle územního plánu. Některé - např. Křižanova pila již mají konkrétní záměr. Velkou otázkou je budoucnost MĚÚ, jehož stávající budova nevyhovuje. V mapě jsou zakresleny možné pozemky pro výstavbu nové budovy nebo rekonstrukce, o kterých se jedná. |
| 2- Redevelopment Křižanovy pily | 9- Transformační zóna "u nemocnice" | |
| 3- Transformační zóna- Masarykova | 10- Prostorové rezervy (bytová výstavba) | |
| 4- Transformační zóna- Autobusové nádraží | 11- Prostorové rezervy (bytová výstavba) | |
| 5- Přesun (rekonstrukce) MĚÚ | 12- Transformační zóna "kasárna" | |
| 6- | 13- Transformační zóna "kasárna" | |
| 7- Knihovna | | |

Vybrané demografické údaje, ČSÚ

(zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze)

Vývoj počtu obyvatel

	2012	2013	2014	2015
celkem	26690	22837	22679	22550

Stav obyvatel (2017)

		celkem	muži	ženy
počet obyvatel		22200	10752	11448
z toho ve věku	0-14	3270	1671	1599
	15-64	14331	7232	7099
	64 a více	4599	1849	2750
průměrný věk		43,1	41,2	44,8

Pohyb obyvatel (2017)

	celkem	muži	ženy
živě narození	241	124	117
zemřelí	238		
přirozený přírůstek	3		
přistěhovalí	408	198	210
vystěhovalí	520	251	269
přírůstek přistěhováním	-112	-53	-59

Podnikatelské subjekty

	registrované podniky
celkem	5479
A- zemědělství	187
B-E- průmysl	787
F- stavebnictví	589
G- velkoobchod, maloobchod	1295
H- doprava s kladováním	154
I- pohostinství, ubytování	284
L- činnost v oblasti nemovitostí	274
M- profesní, vědecké a tech. čin.	627
Q- zdravotní a sociální péče	106
R- kulturní, zábavní a rekreační čin.	141

Valašské Meziříčí je s 22,200 obyvateli druhé největší město okresu Vsetín, páté ve Zlínském kraji. Město bývalo téměř třicetitisícové, postupný pokles obyvatel byl dovršen odtržením dvou městských částí v roce 2013 a jednorázovým úbytkem obyvatel o 4 tisíce obyvatel. Právě soustavný

úbytek obyvatel v důsledku vystěhování je jeden z dlouhodobých problémů. Nízká stavební aktivita, nedostupnost bydlení a vysoké ceny nemovitostí jsou dalším problémem, který se městu zatím nedaří řešit. V uplynulých 5 letech bylo ve městě dokončeno pouze 81 bytů, všechny z toho v rodinných

domech. Nebyl postaven ani jeden bytový dům za 5 let. Ve městě je v rámci ČR průměrná životní úroveň. V posledních letech ve shodě se stavem trhu v ČR přibylo pracovních pozic převážně v průmyslu. Uplatnění jsou zde schopni najít jak kvalifikovaní lidé s technickým zaměřením, tak i nekvalifikovaní dělníci.

Domovní fond, ČSÚ

(zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze)

Srovnání

(Porovnání vybraných statistických údajů a jiných charakteristik s podobně velkými městy v ČR (dle počtu obyvatel). Cílem tohoto srovnání je možnost lepšího vyhodnocení stavu ve Valašském Meziříčí.)

Stav domovního fondu

	<i>celkem</i>	<i>rodinné domy</i>	<i>bytové domy</i>
domy úhrnem	4216	3612	493
z toho podle vlastnictví			
-fyzická osoba	3136	3067	41
-obec/stát	54	8	27
-bytové družstvo	72	1	71
-společenství vlastníků	407	112	294
z toho podle doby výstavby (rekonstrukce)			
- 1919 a dříve	190	175	6
- 1920-1970	1556	1279	256
- 1971-1980	667	550	114
- 1981-1990	406	328	75
- 1991-2000	417	387	18
- 2001-2011	512	482	14

Stav bytového fondu

	<i>celkem</i>	<i>rodinné domy</i>	<i>bytové domy</i>
obydlené byty úhrnem	10488	3759	6626
z toho právní důvod užívání			
-ve vlastním domě	3096	3056	25
-v osobním vlastnictví	3559	-	3559
-nájemní	2289	111	2135
-družstevní	563	1	562
z toho dle počtu obytných místností			
- 1	542	63	471
- 2	1220	185	1016
- 3	2685	656	2008
- 4	3411	1003	2395
- 5 a více	1960	1644	309

Dokončené byty

	<i>celkem</i>	<i>v RD</i>	<i>v BD</i>
2013	1	1	-
2014	32	29	-
2015	18	9	-
2016	15	14	-
2017	15	15	-

	<i>Valašské Meziříčí</i>	<i>Kopřivnice</i>	<i>Chrudim</i>	<i>Jindřichův Hradec</i>	<i>Klatovy</i>
obecné					
počet obyvatel kraj	22200 Zlínský	22091 Moravskoslezský	23133 Pardubický	21568 Jihočeský	22288 Plzeňský
okresní město	NE	NE	ANO	ANO	ANO
počet ZŠ	6	6	6	7	4
počet SŠ	5	2	7	5	4
demografie					
průměrný věk	43,1	41,9	42,4	43,0	43,4
migrační přírůstek	-112	-117	-25	-121	-65
přirozený přírůstek	3	31	56	13	-35
nezaměstnanost (kraj)	2,33%	4,35%	1,82%	2,00%	2,%
průměrná mzda (kraj)	27581Kč	28137Kč	27,958Kč	28,165Kč	29,998kč

bytový fond

byty úhrnem	8757	9141	9458	8656	9100
-rodinné domy	3238	1970	2606	2759	2922
-bytové domy	5529	7135	6733	5803	6092
-ve vlastním	2585	1583	2211	2357	2329
-v osobním	2971	700	3878	3303	3257
-nájemní	1911	2193	1913	1710	2136
-družstevní	470	3828	641	562	416
dle počtu ob. místností					
-1	452	619	532	469	399
-2	1018	1230	1286	1194	1097
-3	2242	2676	2251	2157	2431
-4 a více	4485	3872	4704	4274	4506
bytů dokončeno (v posledních 5 letech)	81	141	261	137	167
bytů k prodeji	15	39	65	19	61
domů k prodeji	9	8	21	20	16

Závěr srovnání

Valašské Meziříčí je co se počtu obyvatel a vybavenosti na úrovni okresních měst. Zlínský kraj zapadá do průměru v rámci ČR při posuzování nezaměstnanosti a průměrné mzdy. Je to kraj s nejnižší mírou exekucí na obyvatele. Kraji i městu se vyhývá extrémní chudo-

ba, byt životní úroveň obyvatel ve městě je v rámci ČR průměrná. Město je z hlediska školství a zdravotnictví adekvátně vybaveno a je zde dostupná potřebná péče respektive možnosti vzdělávání. Dle statistik bytového fondu je stav ve Valašském Meziříčí špatný. Nízká aktivita stavebního průmyslu ve

městě v posledních letech se projevuje nedostupností bydlení a vysokými cenami nemovitostí ve srovnání s dalšími městy. Souvisí s tím i úbytek obyvatel v posledních letech, jelikož dostupnost bydlení je jeden z hlavních faktorů pro návrat mladých lidí z univerzitních měst do těch rodných.

Vyhodnocení analýz

Valašské Meziříčí je město se zářnější minulostí než přítomností. Jeho pozice jako "brána do Beskyd" není plně využita, křížením cest město dnes spíše trpí než aby je využívalo. Město trpí dopravní zátěží, nevyužívá dostatečně potenciálu MHD a nepodporuje dostatečně cyklisty. Zástavba se rozlézá na úkor okolní zemědělské nebo luční krajiny místo toho, aby se využívaly

vnitřní prostorové rezervy. Ty se vyskytují převážně podél severojižní osy města - dopravně zatíženého silničního průtahu. Podél této osy je situována řada významných institucí a míst. Této situace však není využito a je naopak větší prítěž, jelikož i většina místních se po městě pohybuje autem. Nedostupnost bydlení nemotivuje mladé lidi k návratu z univerzitních

měst a místní trh je příliš orientován na průmysl. Přesto město má řadu atributů pro světlou budoucnost: živou kulturní scénu, blízkost krásné krajiny, silné tradice a folklor, dobrou školskou vybavenost a sportovní zázemí. Město však postrádá vizi a je náchylné ke krátkozrakým řešením problémů. Nekoncepční zástavba rozvojových ploch může město připravit o velkou příležitost.

S (silné stránky)

W (slabé stránky)

- Poloha v krajině – brána do Beskyd
 - Soutok řek
 - Kulturní scéna
- Dobrá dopravní dostupnost
- Zachovaná historická zástavba v centru města
 - Silný patriotismus obyvatel
 - Dobrá veřejná vybavenost
 - Silný patriotismus obyvatel

- Silné zatížení dopravou
 - Špatný stav historické části Krásna
 - Špatná dostupnost bydlení
- Nekvalitní významné veřejné prostory
 - Špatná kvalita vzduchu
- Nedostatečná podpora cyklodopravy
 - Málo využívaná veřejná doprava
- Špatný stav vlakového a autobusového nádraží

O (příležitosti)

T (hrozby)

- Prostorové rezervy v centru města
- Využití dobrého napojení na železniční síť
 - Podpora a rozvoj kulturní scény
- Využití potenciálu pro turismus (vazba na Beskydy)
 - Využití potenciálu řek
 - Zlepšení dostupnosti bydlení
 - Lepší koncepce dopravy ve městě
 - Rozvoj sportovního areálu (hala)

- Nekoncepční rozvoj města
 - Nevhodný projekt obchvatu města
- Přílišná orientace pracovního trhu na průmysl
 - Odliv mladých lidí do velkých měst
- Rozlézáání města na úkor okolní krajiny
 - Populistická politická rozhodnutí
 - Chybějící vize města

Vyhodnocení dotazníkového šetření

(Vlastní dotazníkové šetření šířené přes sociální sítě vyplnilo 149 respondentů. Bylo jim položeno 35 otázek zjišťujících jejich priority a vztah k městu, jeho dopravní situaci, krajině, veřejnému prostoru a chystaným změnám ve městě. Prezentuji zde Vyhodnocení klíčových otázek pro další postup práce.)

respondenti

věk	0-18/ 3%	18-30/ 60%	30-50/ 19%	50-65/ 14%	65- / 4%
vzdělání	základní/ 4%	SS bez M/ 4%	SS s M/ 50%	VŠ/ 40%	
vztah k VM	žiji ve VM/ 60%	žiji v okolí/ 15%	vystěhovalí/ 20%		

Co nejvíce tvoří identitu města Valašské Meziříčí?

pozice v krajině/ 36%	kulturní scéna a folklor/ 30%	dopravní uzel/ 14%	průmysl/ 9%
------------------------------	--------------------------------------	---------------------------	--------------------

pohyb a doprava po městě

-Jak se běžně po městě pohybujete?	pěšky/ 77%	autem/ 45%	na kole/ 15%	MHD/ 10%
-Jak byste se nejraději pohybovali?	pěšky/ 60%	autem/ 13%	na kole/ 39%	MHD/ 40%
-Používáte MHD?	Ano, denně/ 5%	občas/ 39%	ne/ 56%	
-Proč nepoužíváte MHD?	nízká frekvence spojů / 31%	špatná obslužnost / 30%	jiné důvody/ 39%	
-Jsou ve městě dobré podmínky pro cyklistiku?	Ano/ 40%	Ne/ 46%		
-Je ve městě dobrá dopravní situace?	Ano/ 42%	Ne/ 50%		
-Kolik času trávíte v zácpách? (týdně)	méně než 30m/ 59%	30-60min./ 21%	více než 60 min./ 10%	
-Potřebuje město obchvat	Ano/ 77%	Ne/ 17%	nevím/ 6%	
-Znáte projekt obchvatu?	Ano/ 61%	Ne/ 38%		
-Souhlasíte s výstavbou podle tohoto projektu?	Ano/ 54%	Ne/ 24%	neznám/nevím/ 22%	

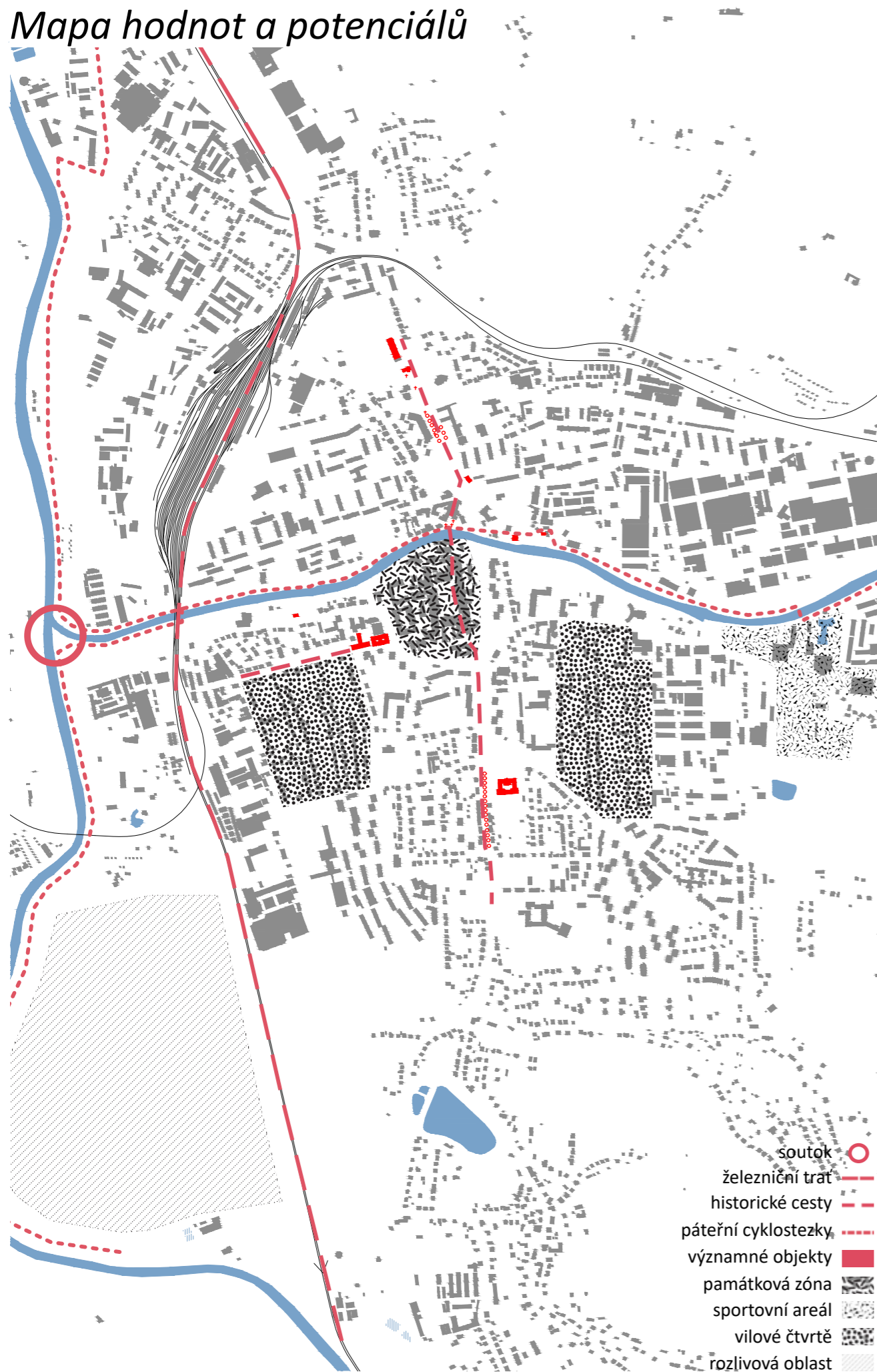
krajina










-Jak často trávíte čas u řeky?	denně(R.B.)/ 10%	občas(R.B.)/ 68%	denně(Vs.B.)/ 4%	občas(Vs.B.)/ 34%
-Jaké využití řeky vám chybí?	náplavka/ 46%	přístup k vodě/ 28%	rekreační místa/ 69%	
-Které parky navštěvujete?	zámecký/ 40%	botaniku/ 25%	abáccii/soutok/ 24%	

centrum a veř. prostor

-Je pro Vás "Staré Krásno" centrem města?	Ano/ 17%	jen Mostní ul./ 36%	Ne/ 41%	
-Za jakým účelem centrum navštěvujete?	prac. povinnosti/ 45%	nákupy/ 52%	kultura a zábava/ 63%	rekreace/ 25%







Mapa hodnot a potenciálů



- soutok 
- železniční trať 
- historické cesty 
- páteřní cyklostezky 
- významné objekty 
- památková zóna 
- sportovní areál 
- vilové čtvrtě 
- rozlivivá oblast 

Mapa problémů



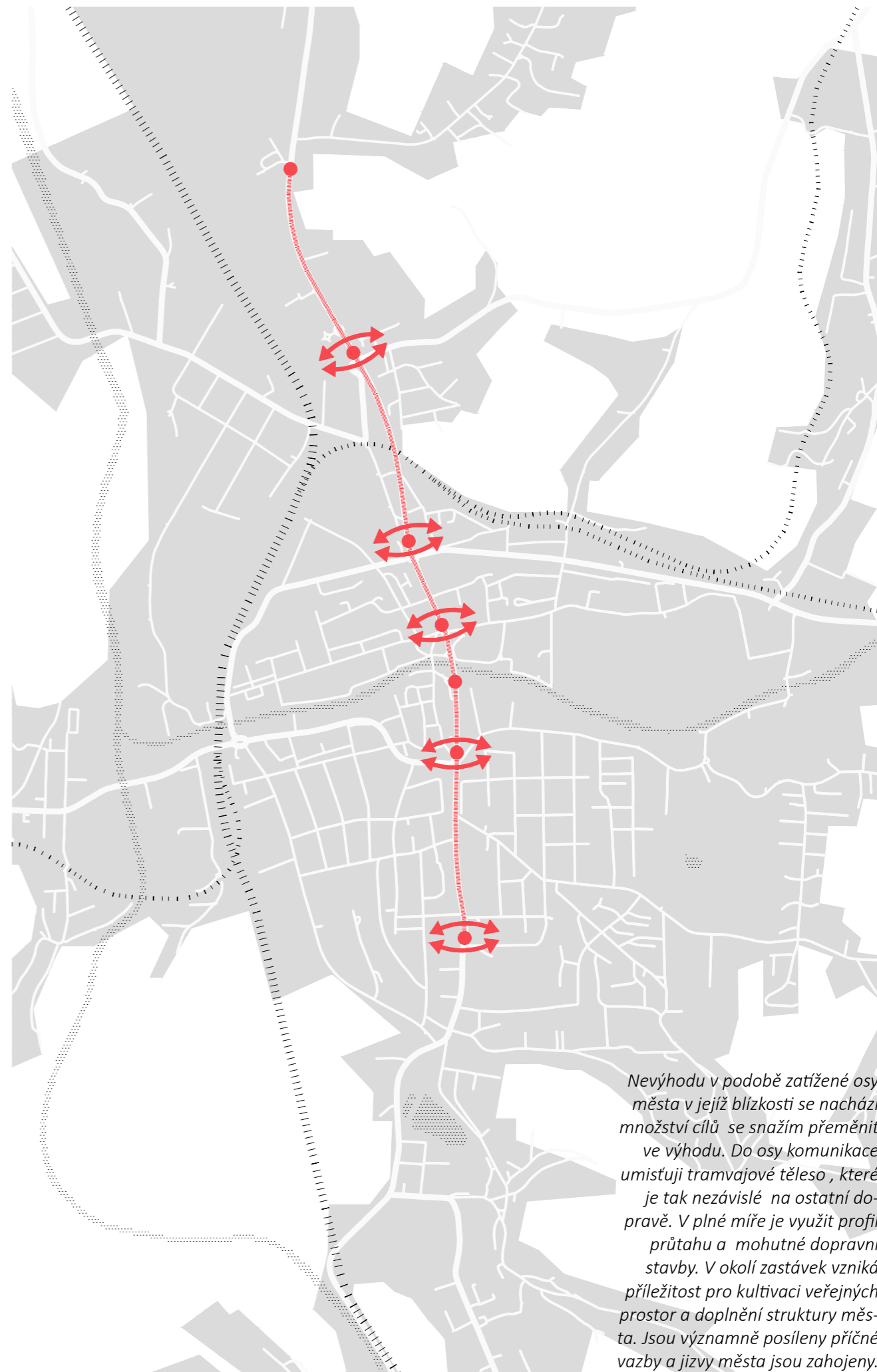
-  kapacitní kruhové objezdy
-  satelitní výstavba
-  plánovaný obchvat
-  průtah městem
-  nevzhledné mosty a nadjezdy
-  asanované území

2. KONCEPT



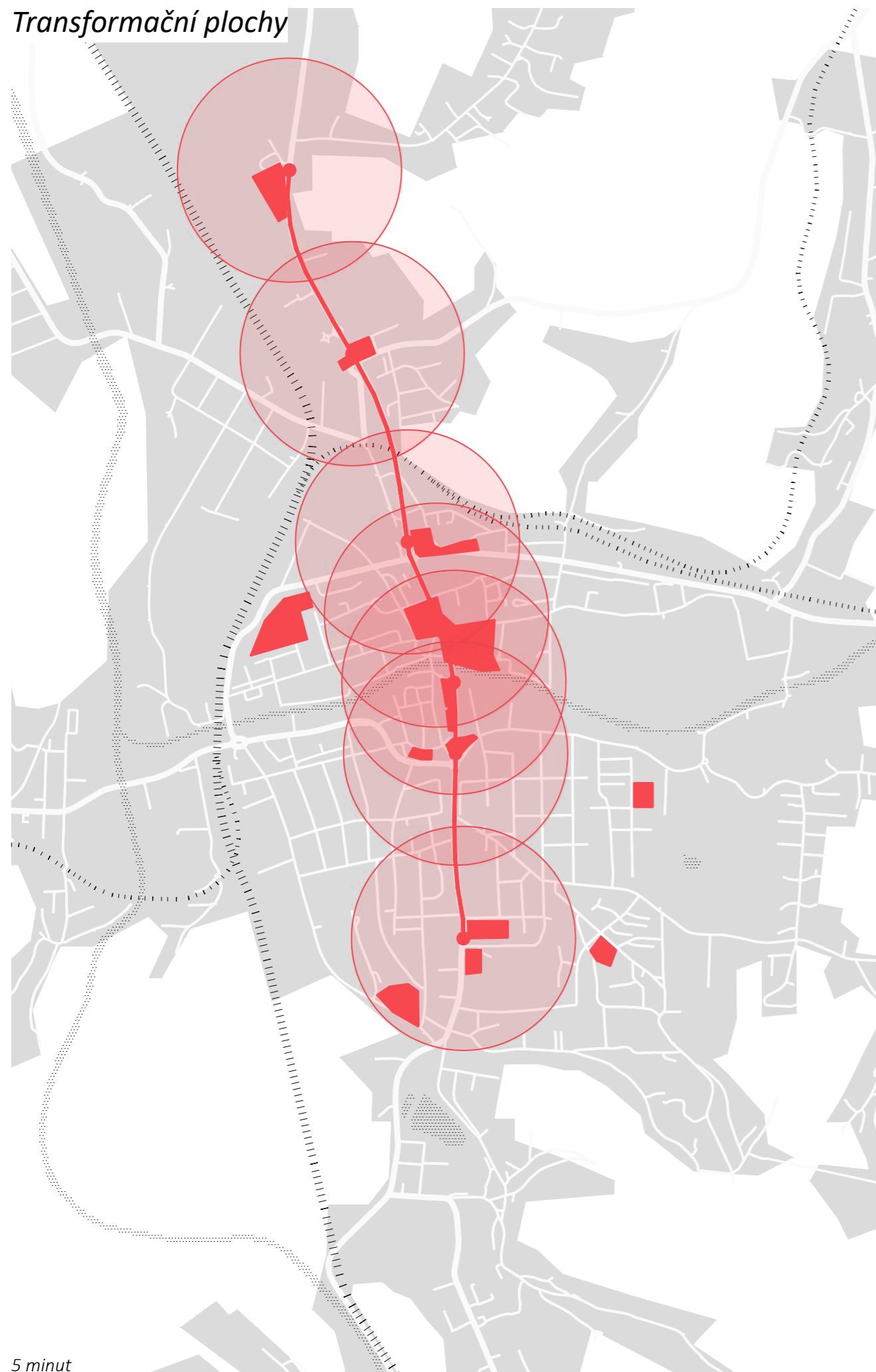
Jizvy města

Výstavbě průtahu v 70. a 80. letech předcházely rozsáhlé asanace rostlého města. Průtah do dnes tvoří bariéru a jeho okolí stagnuje. Čtyři hlavní křižovatky ve městě jsou řešeny rozsáhlými rondeny, v jejichž okolí jsou území nikoho bez jakýchkoliv kvalit. Zatížená dopravní tepna je zároveň osou města.



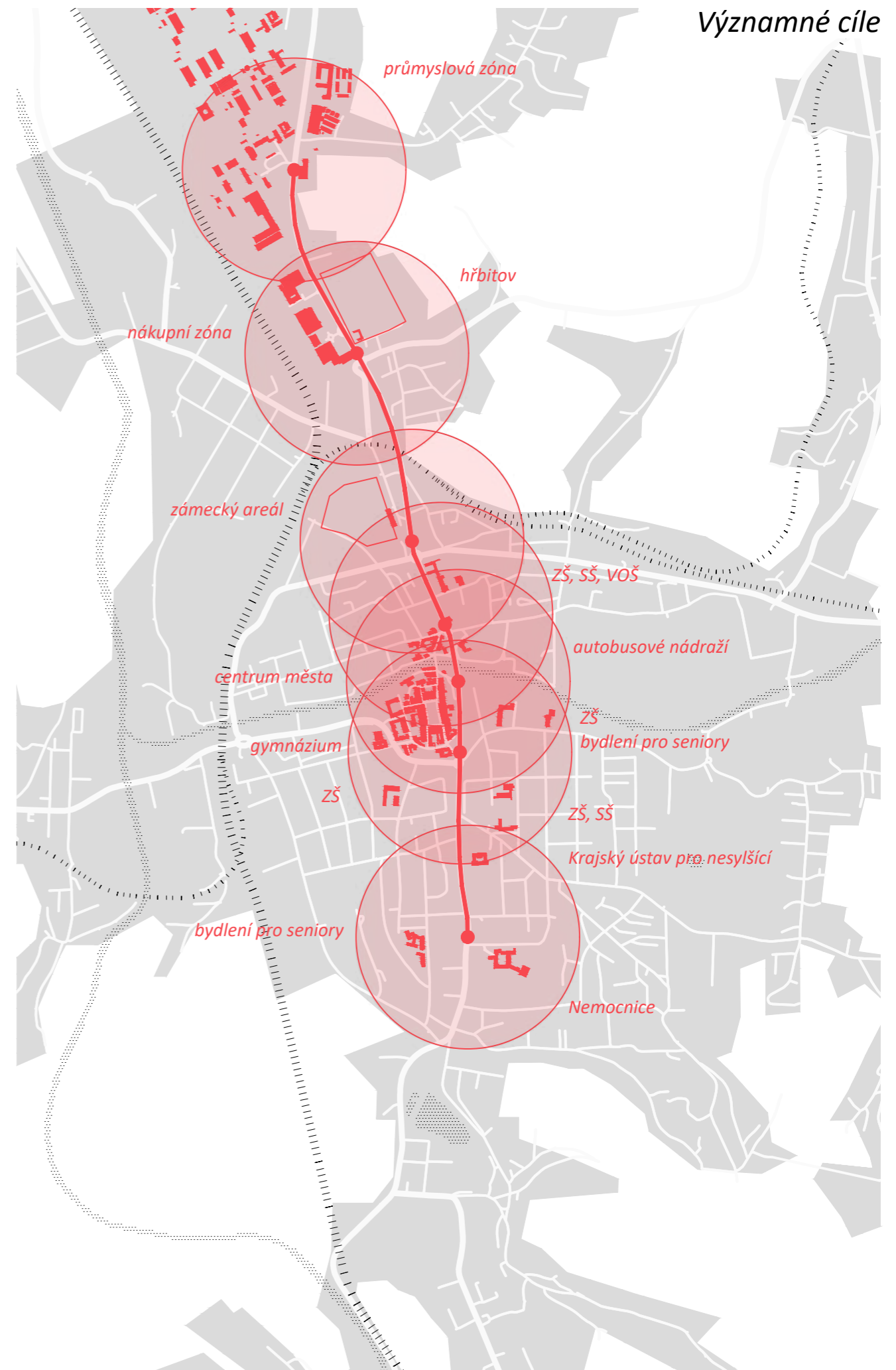
Nevýhodu v podobě zatížené osy města v jejíž blízkosti se nachází množství cílů se snažím přeměnit ve výhodu. Do osy komunikace umísťuji tramvajové těleso, které je tak nezávislé na ostatní dopravě. V plné míře je využit profil průtahu a mohutné dopravní stavby. V okolí zastávek vzniká příležitost pro kultivaci veřejných prostor a doplnění struktury města. Jsou významně posíleny příčné vazby a jizvy města jsou zahojeny.

Transformační plochy

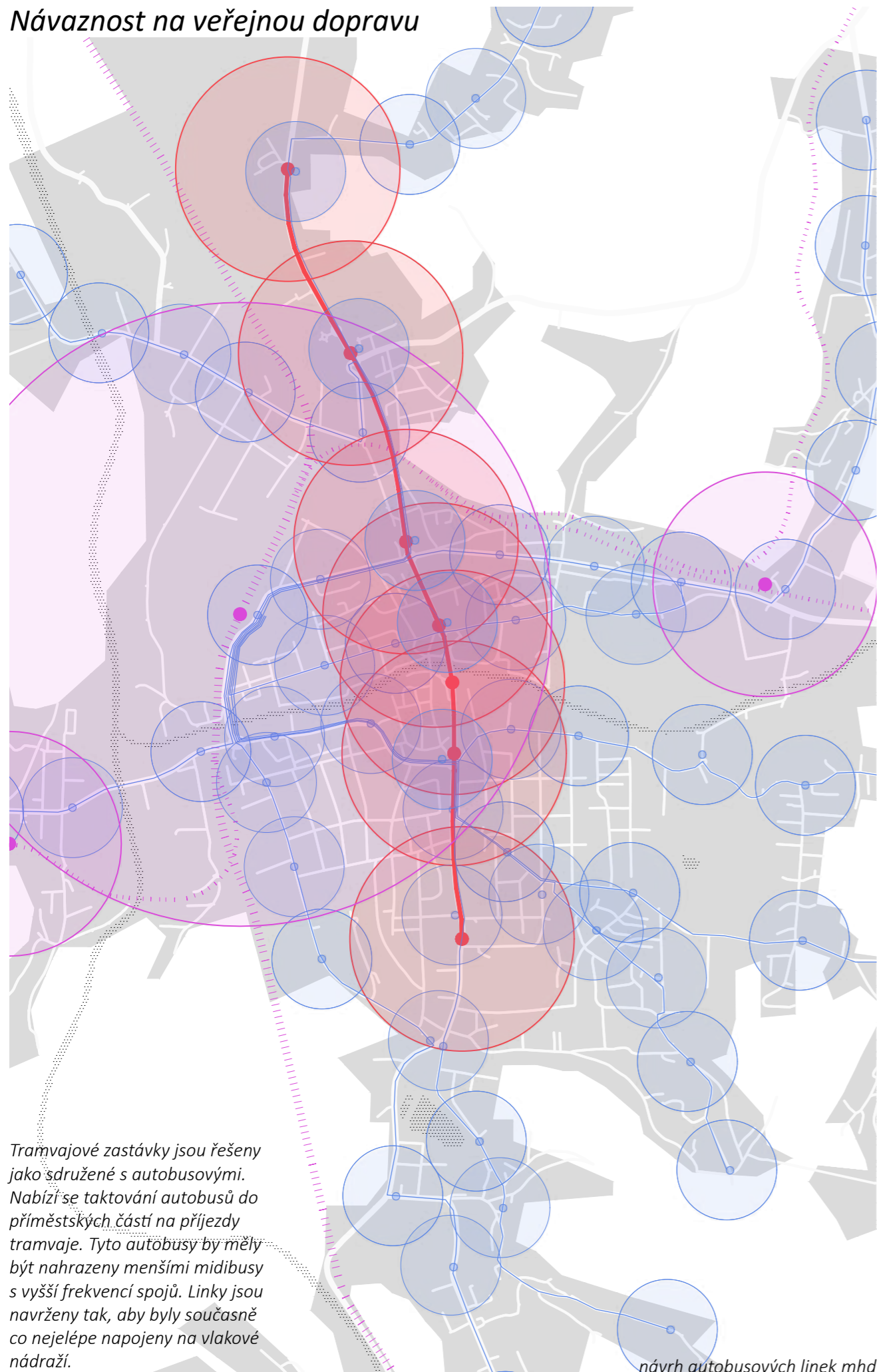


5 minut

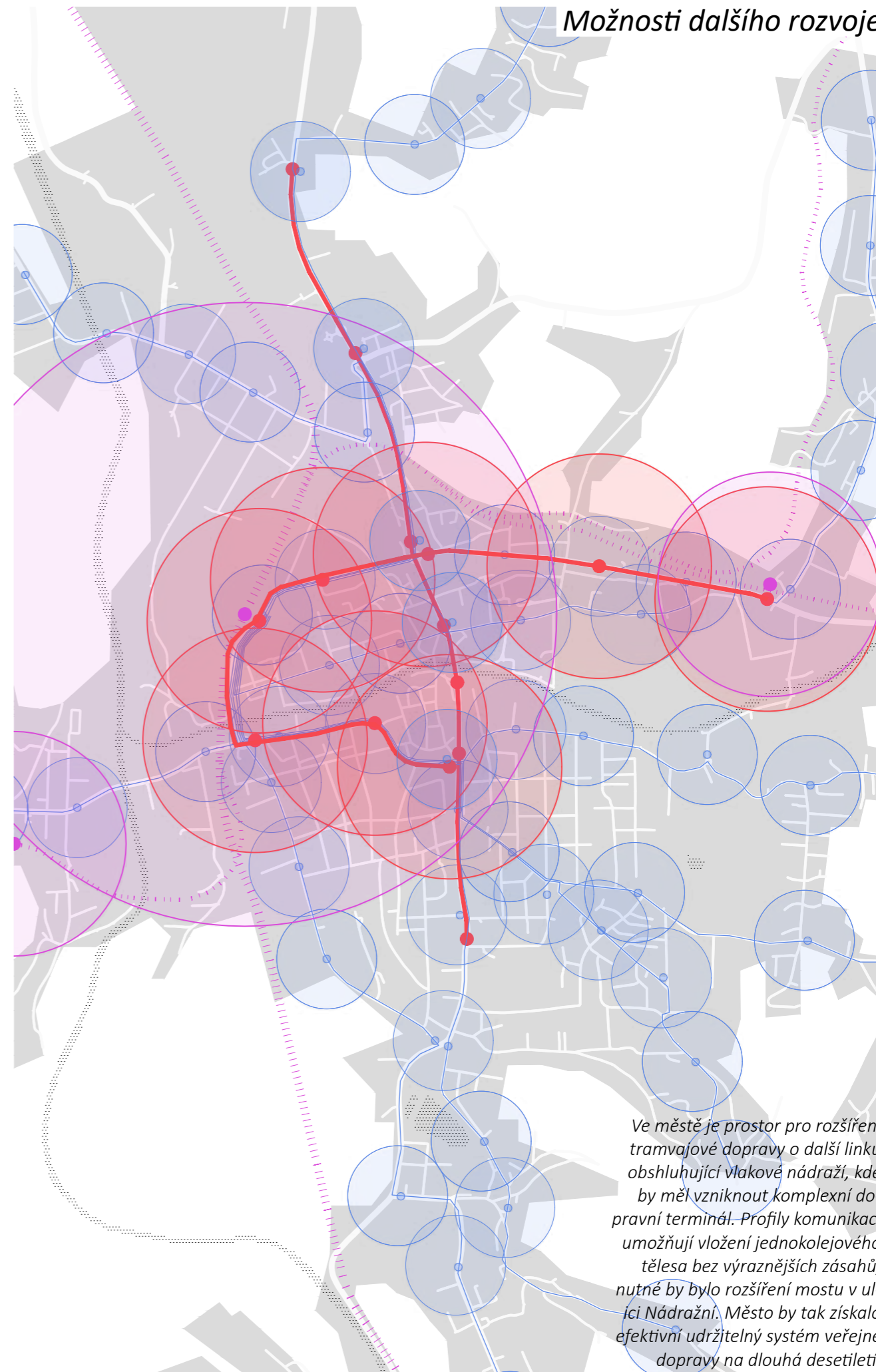
Významné cíle



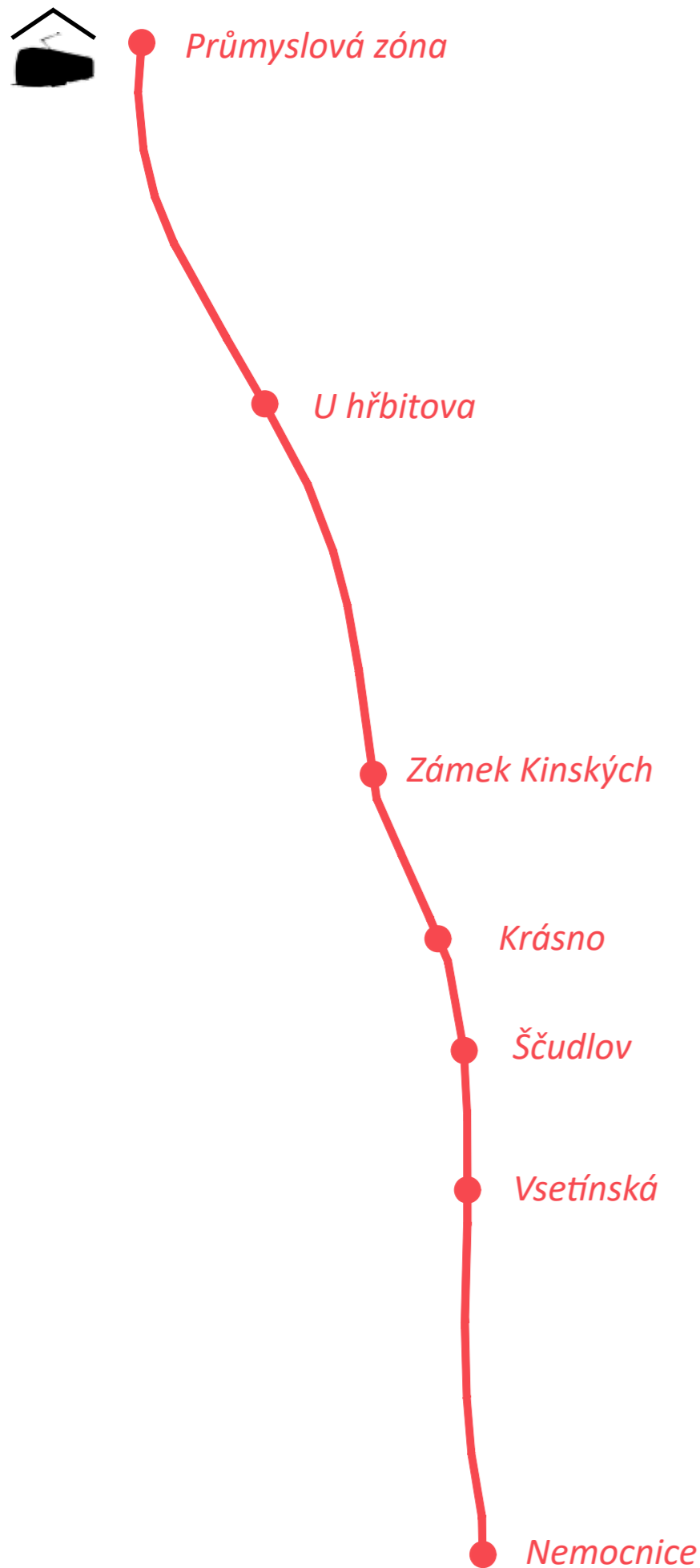
Návaznost na veřejnou dopravu



Možnosti dalšího rozvoje



3. NÁVRH



Nezávislost tramvaje na dopravní situaci

Tramvajová trať je navržena jako jednokolejná v ose komunikace a to bez nutnosti ubírání jízdních pruhů. Tím je konečně maximálně využita šířka průtahu a tramvaj získává velkou výhodu nezávislosti na dopravní situaci ve městě. Mohutný most v ulici Vsetínská a estakáda v ulici Masarykova dodatečně získávají svůj smysl. Protijedoucí tramvaje se vyhýbají v zastávkách.

Konečná v úvratí

Konečné zastávky Průmyslová zóna a Nemocnice jsou zakončené úvratí. Tím je eliminován negativní dopad tělesa tramvajové smyčky. Takové řešení vyžaduje soupravu s kabinou na obou koncích a vstupními dveřmi po obou stranách.

Návaznost na další veřejnou dopravu

Zastávky jsou řešeny s nástupními ostrůvky nebo jako vídeňské s nástupem přes vozovku. Tím dochází k výraznému zklidnění dopravy. Zastávky jsou ve většině případů sdružené s autobusovými

a vzniká tak pohodlný přestup na dálkové spoje nebo městskou dopravu do okrajových částí města.

Vysoká frekvence spojů

Už při použití dvou proti sobě jedoucích souprav lze docílit frekvence spojů do 15 minut. Maximální vhodná kapacita tělesa jsou 4 soupravy, při kterých by frekvence spojů mohla být okolo 7 minut.

Posílení příčných vazeb

Řešení zastávek podporuje příčné vazby v území, někde vytváří i vazby nové.

Zklidnění dopravy

Vložení sedmi tramvajových zastávek na 3,5km dlouhé trase průtahu městem vyvolá žádoucí zklidnění automobilové dopravy. Děje se tak ve prospěch města a jeho obyvatel, kteří získají větší motivaci nechat své vozidlo doma a využít exkluzivitu tramvaje bez nervů i v dopravní špičce.

Integrace cyklistů

V celé délce osy města a ve třech hlavních příčných směrech jsou nově integrovány pruhy pro

cyklisty. Dojde tak k dotvoření základní sítě cyklostezek ve městě včetně jejich napojení na regionální cyklostezku Bečva.

Záchytná parkoviště

Vozovna je integrovaná do parkovacího domu v konečné zastávce Průmyslová zóna. Parkovací domy ve stanicích Průmyslová zóna a U hřbitova jsou pojaty jako záchytná P+R parkoviště s pohodlným přestupem na městskou dopravu. Tím dojde k dalšímu snížení dopravní zátěže v centru města.

Revitalizace veřejného prostoru

Návrh tramvajových zastávek provází úpravy přilehlých veřejných prostranství. Je kladen důraz na lidské měřítko, redukci komunikací na nutná minima, vydláždění přechodů a zastávek a výsadbu zeleně.






Doplnění struktury města

V okolí navržených zastávek se nachází řada transformačních ploch. Ty jsou využity tak, aby podporovaly žádoucí děje a vhodně doplnily strukturu města.



povrchy a šrafy

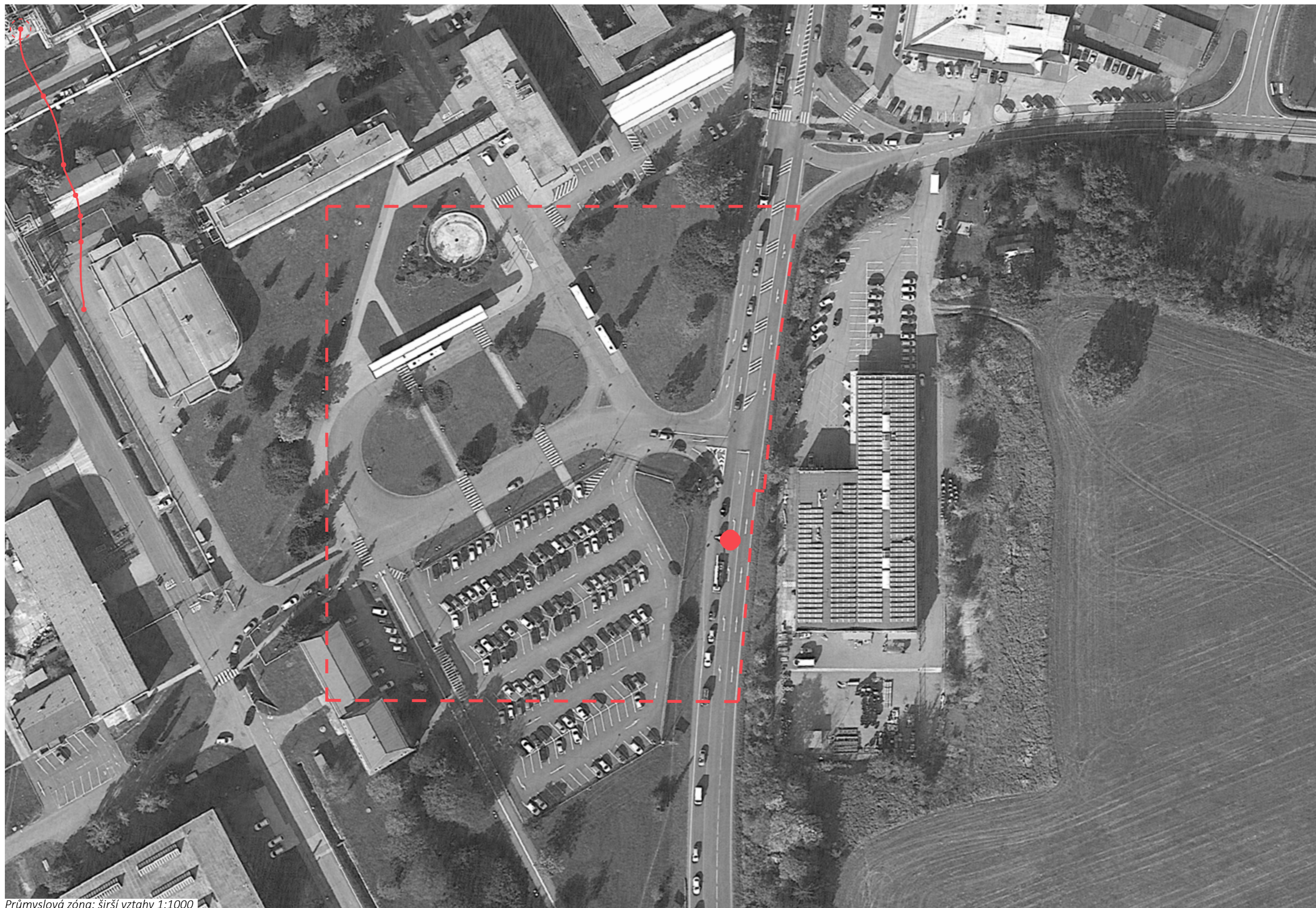
-  *afalt*
-  *pojízdená dlažba*
-  *dlážděný chodník*
-  *zatravněná plocha*
-  *mlat*
-  *navrhovaná budova*

čáry

-  *hrana původní komunikace*
-  *bezbarierová obruba/návrh*
-  *obrubu/návrh*
-  *okraj přechodu pro chodce*
-  *trakční vedení*

symboly

-  *přechod pro chodce*
-  *bezbariérová rampa
rampa ve vozovce*
-  *vyhrazený cyklopruh*
-  *sloup trakčního vedení
a veřejného osvětlení*
-  *zahrazovací sloupek*
-  *stojany na kolo*

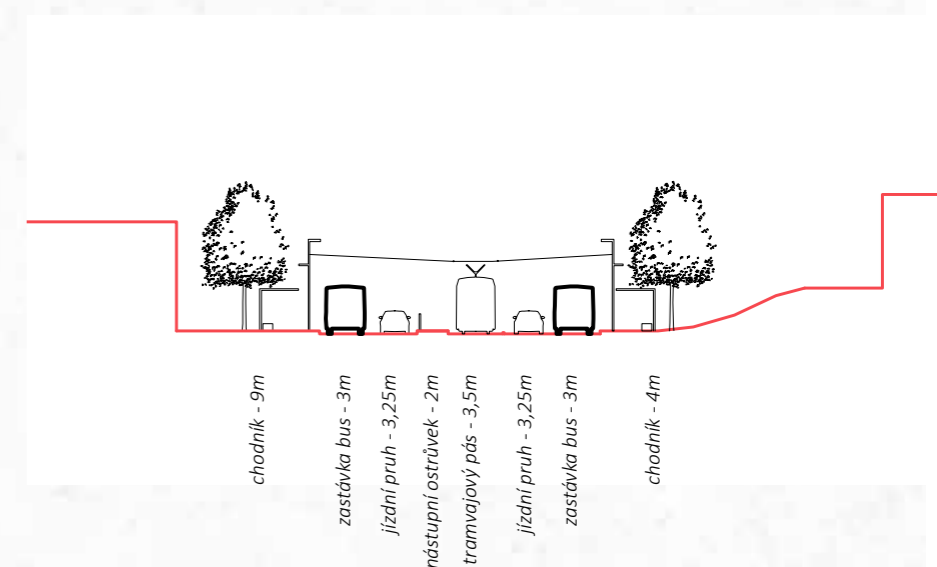


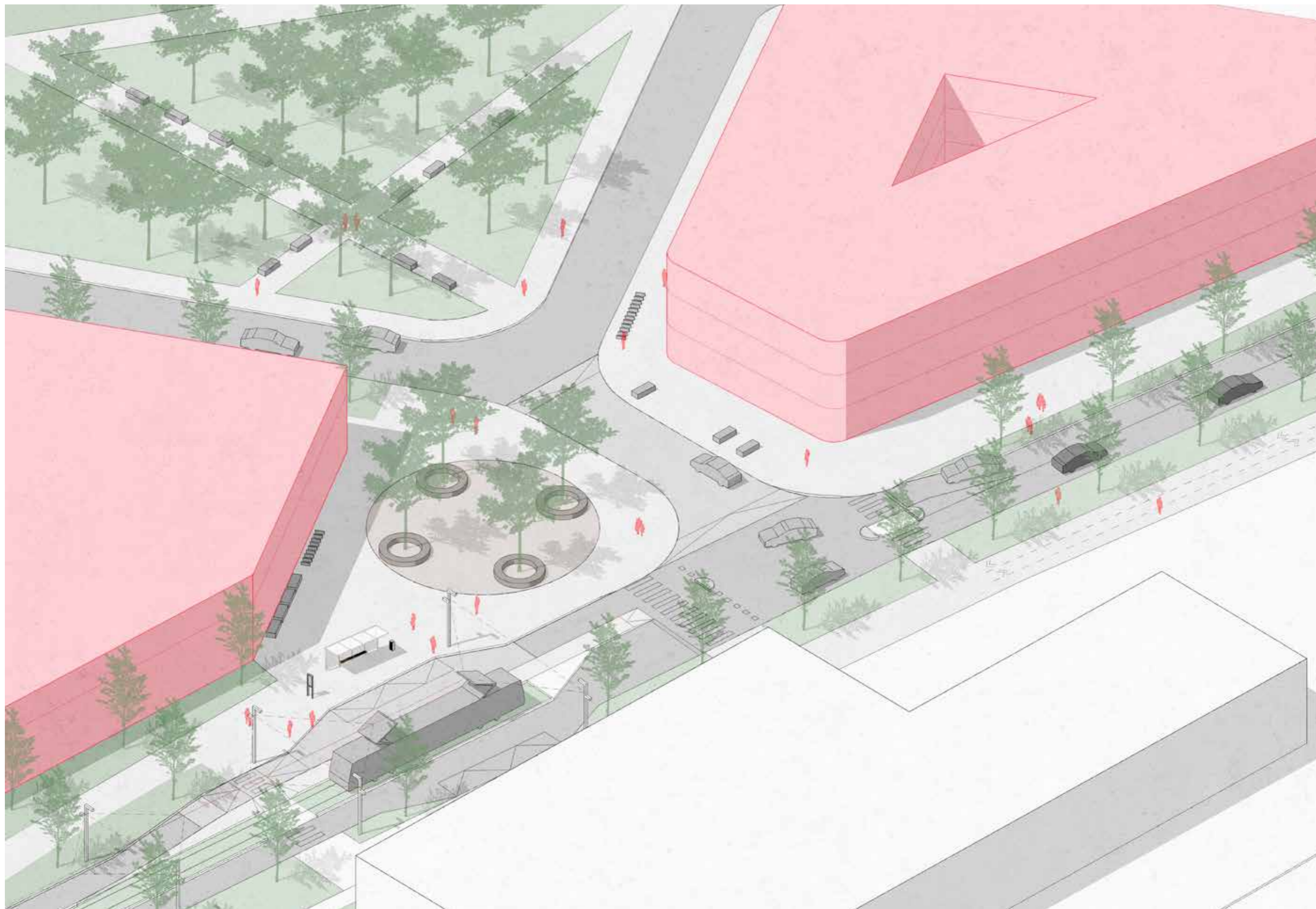
Průmyslová zóna: širší vztahy 1:1000

Průmyslová zóna

stav: Do průmyslové zóny(PZ) severně od města denně dojíždí za prací přes 2000 lidí. Je zde dovedena cyklostezka z města z ulice Hranická, další napojení na síť cyklostezek ale chybí. Volné plochy u příjezdu do PZ jsou využity pro podnikové parkoviště a zastávku podnikových autobusů. Zbylé plochy jsou ponechány ladem s náletovou zelení. Průmyslová zóna nemá žádnou další vybavenost, možnosti pěšího pohybu v podstatě neexistují. Je nehostinným místem, generátorem automobilové dopravy, ke kterému si lze těžko získat pozitivní vztah.

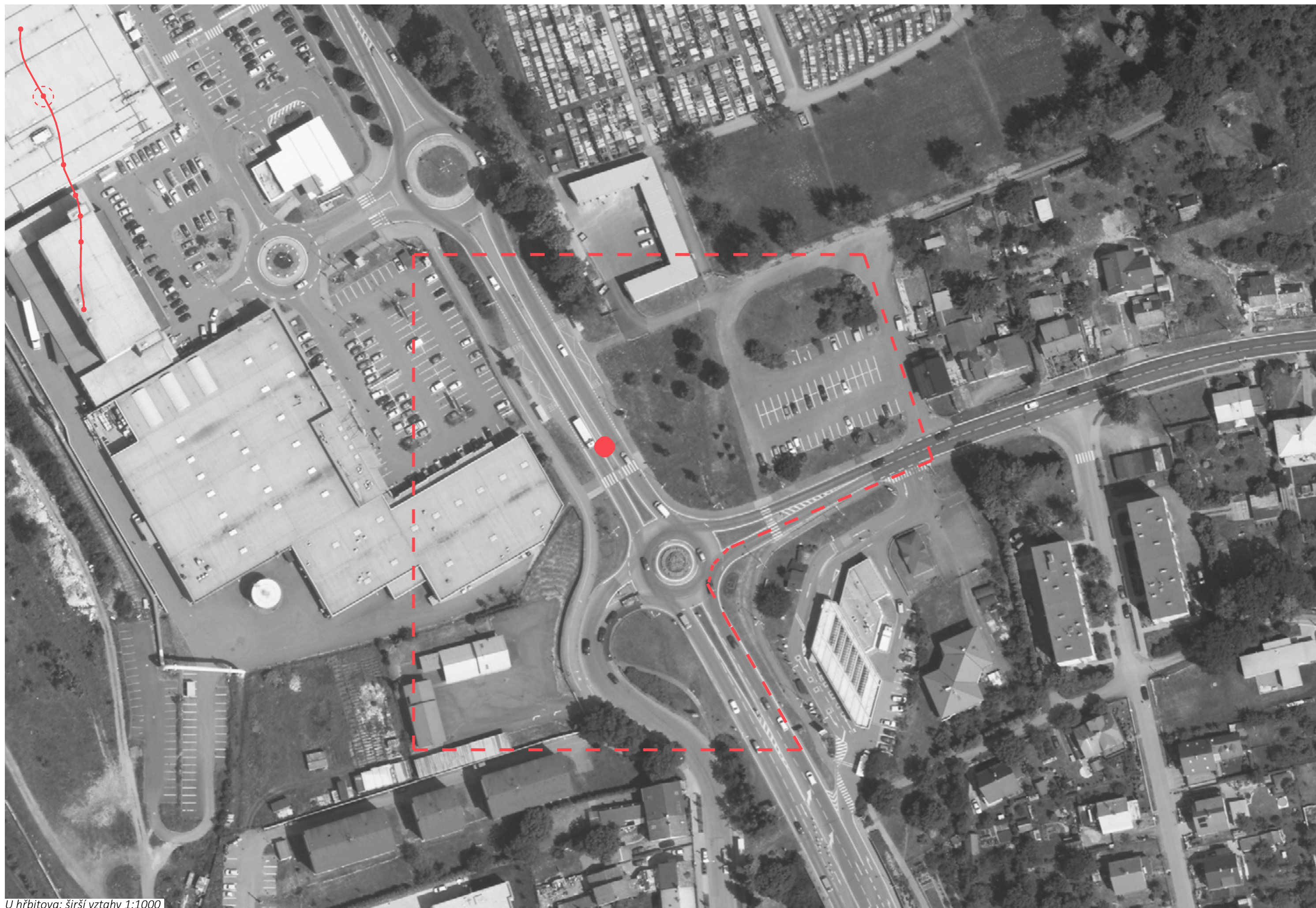
návrh: Pozice PZ přímo na severním okraji města je vhodným místem pro konečnou tramvajové linky. Volné plochy je třeba využít i pro veřejné parkování a umožnit přestup na MHD už při vjezdu do města a snížit tak zatížení uvnitř města. Za tímto účelem navrhuji výstavbu záchytného P+R parkoviště. Do parkovacího domu je vhodné integrovat i vozovnu tramvají a parkování pro potřeby podniků. Prostor mezi parkovacím domem a samotnými továrnami je využít pro park, krátké procházce přes park se tak pracovníci nevyhnou. Zbylá plocha je vhodná pro výstavbu objektu s komerčním využitím. Prostory pro automobilovou dopravu jsou omezeny na nutné minimum, díky tomu vznikají pohodlné chodníky a pobytová plaza u zastávky MHD. Vznikají zde nové pěší vazby a aktivity. Místní i dálková autobusová doprava je sdružená s tou tramvajovou. Tramvajová trať je zakončena v úvratí.











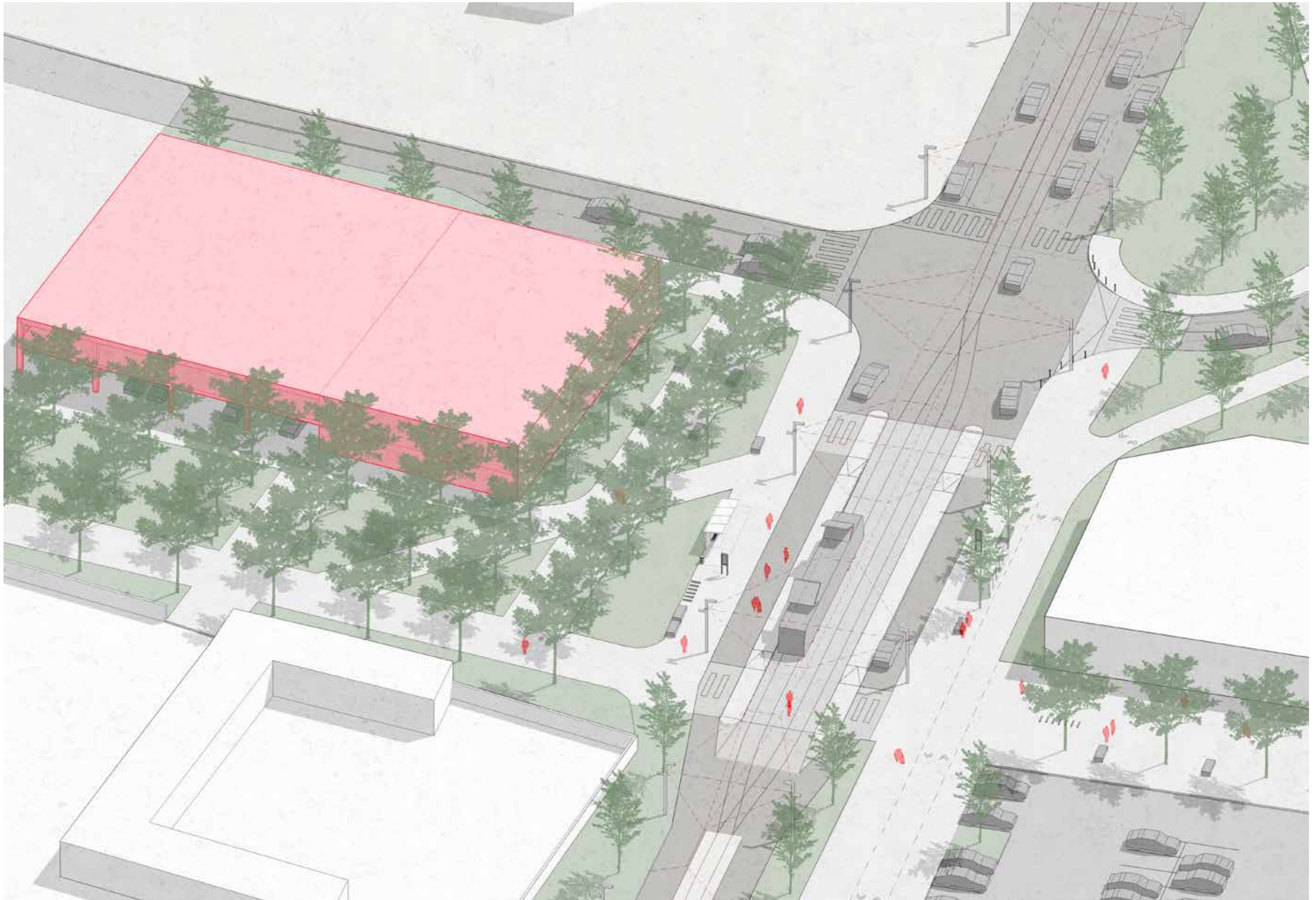
U hřbitova: širší vztahy 1:1000

U hřbitova

stav: Silnice I-57 a I-35 se mezi hřbitovem a nákupní zónou potkávají v rondenu. Po společném čtyřproudovém nadjezdu poté několik set metrů pokračují směrem k centru města. V místě jejich setkání se nácházejí rozsáhlé plochy ležící ladem bez kvalitní zeleně, bez charakteru a genia loci. Před samotným nákupním střediskem a před hřbitovem leží vyasfaltované pláne parkovišť. Řešení samotného rondenu naprosto upozaduje pohyb pěších.

návrh: Jako příjezdová brána do města ze směru Nový Jičín je místo vhodné využít jako další přestupní bod mezi individuální a hromadnou dopravou. Místo rozlehlé parkoviště před hřbitovem tak navrhuji parkovací dům s menší půdorysnou stopou a vyšší kapacitou. Parkovací dům se zde nabízí integrovat s občanskou vybaveností, které je zde nedostatek. Získaný prostor využívám pro park s ortogonální výsadbou stromů, respektující pěší trasy a tvořící důstojný předprostor hřbitovu. Park také vytváří příjemnou clonu mezi parkovacím domem a hřbitovem. Parkoviště před nákupní zónou mírně redukuji ve prospěch výsadby stromů a prostorů pro lidi. Současné řešení cyklostezky zachovávám. Čtyřproudový nadjezd zužuji na tři pruhy pro získání prostoru pro tramvajové těleso. Mohutný nadjezd tak konečně po desetiletích získává svůj smysl. Zastávka tramvaje je sdružená s autobusovou s nástupními ostrůvky. Ronden je nahrazen světelnou křižovatkou s přechody do všech směrů. Pěší vazba mezi nákupní zónou a hřbitovem je řešená pohodlně bez nutnosti signalizace.









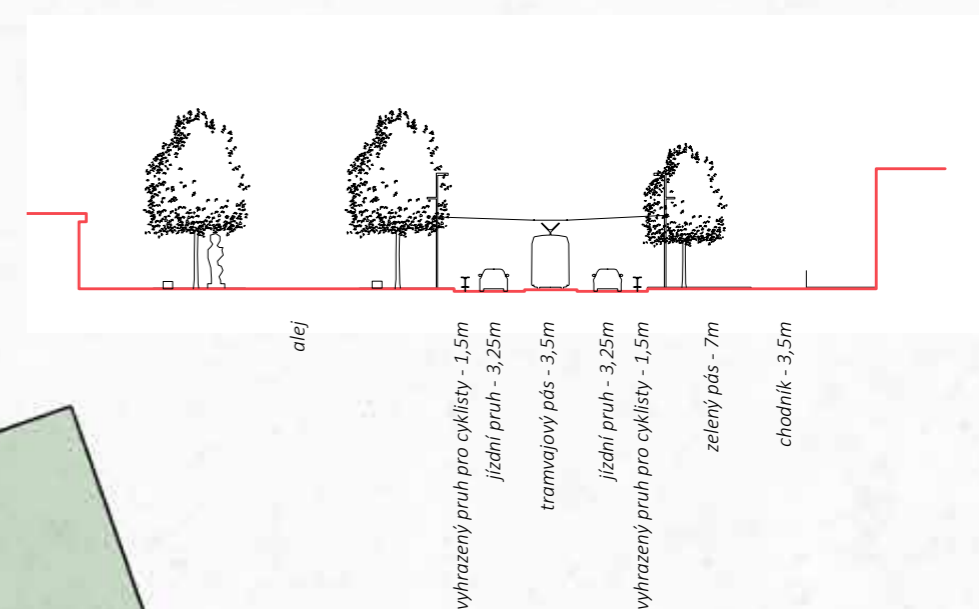


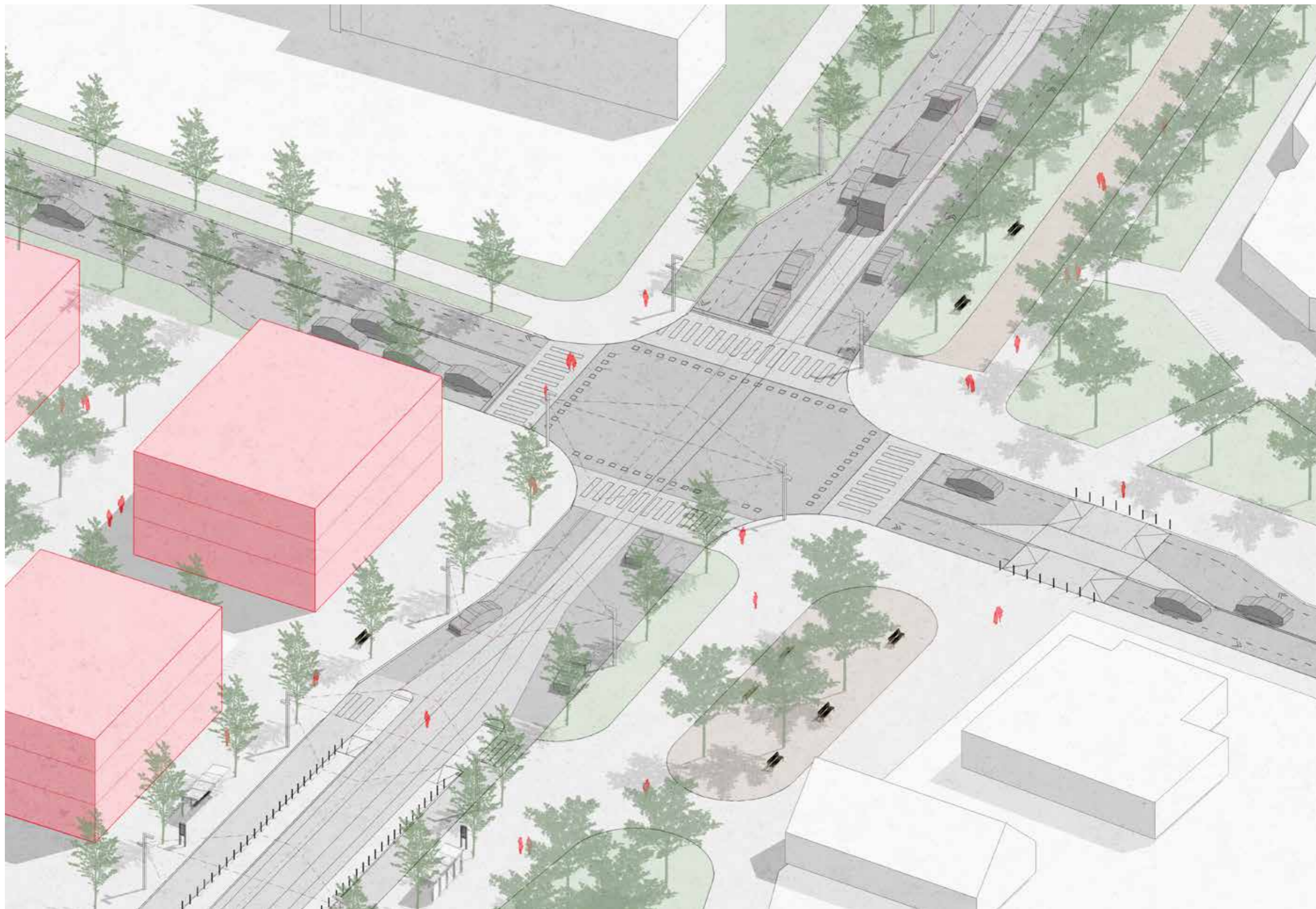
Zámek Kinských: širší vztahy 1:1000

Zámek Kinských

stav: Nejtíženější křižovatka ve městě se nachází před zámkem Kinských v místech, kde dříve končila krásenská alej. Jedná se o hlavní příjezd do města z Rožnova p. R. Je zde ronden nedávno rozšířený a oddělené odbočovací pruhy zvyšující jeho kapacitu. Celkové řešení se téměř podobá dalničnímu, město je zde rozervané, pěší vazby jsou slabé. Původní zástavba byla odstraněna, nová nevzniká. Krásenská alej jako významná cesta mezi centrem města a zámeckým areálem je ztracena. Nevhodně umístěný autosalon jen podtrhuje dominanci dopravy nad ostatními aktivitami. Partery komerčních ploch orientovaných do "aleje" na jižním okraji území tak zdaleko nemůžou být využity, jak by si místo zasloužilo.

návrh: Ronden je nahrazen světelnou hřížovatkou. Krásenská alej je obnovena, pro pohodlné napojení na zámecký areál je zbudováno místo pro přecházení bez nutnosti signalizace. Do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, které jsou dále směrem k zámku svedeny do cyklostezky vedené mimo nadjezd ulicí zámeckou. Autosalon je nahrazen komerční/administrativní výstavbou. Mezi tímto souborem a zámeckým areálem je umístěna sdružená tramvajová a autobusová zastávka s nástupními ostrůvky. Tím jsou dále podpořeny příčné vazby. Vzniká zde moderní čtvrť v blízkosti nejkrásnějšího městského parku. Obnovená krásenská alej s kvalitní dlažbou a měkkými povrchy zvyšuje atraktivitu do ní orientovaného parteru a vybízí k jeho smyslupnějšímu využití.



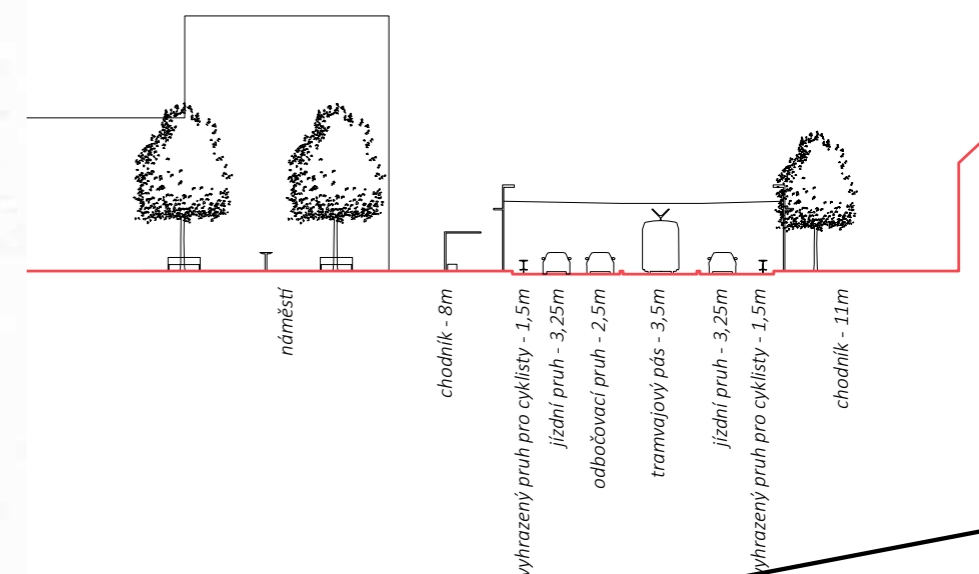






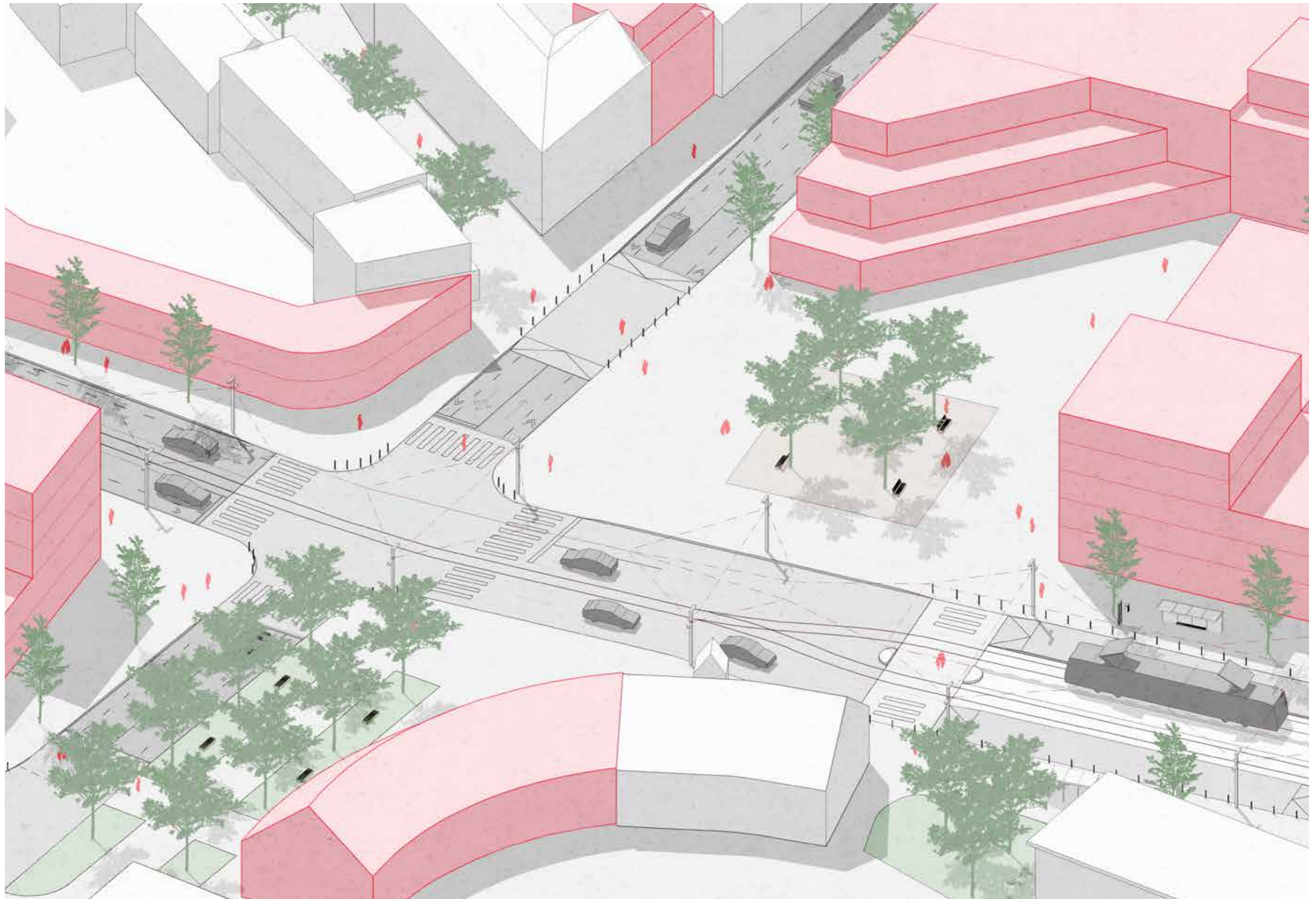


Krásno: širší vztahy 1:1000



stav: Historické centrum Krásna zaniklo. Jako upomínka zde zbyla jen Krásenská radnice, ve které je dnes umístěna městská knihovna. Genius loci je ztracen, spolu s ním i význam lokality pro město. V těsné blízkosti historického jádra města tak leží ladem ponechané plochy s náletovou zelení o velikosti fotbalového hřiště. Ve středu území leží kruhový objezd na umělé vyvýšenině, umocňující špatnou prostupnost území, radnice se ocitá pod úrovní okolního terénu. V jihovýchodní části je autobusové nádraží, které čeká na přemístění k vlakovému.

návrh: Ronden je nahrazen světelnou hřížovatkou. Krásenská alej je obnovena. Rozléhlá proluka je využita pro novou budovu městského úřadu. Před ní v návaznosti na krásenskou alej a mostní ulici směrem náměstí vzniká velkorysý předprostor. Do něj je orientovaná i polyfunkční budova s veřejným parkováním. Obnovou krásenské aleje a humanizací Mostní ulice je dovršena obnova městské "promenády". Terénní úpravou se historická radnice ocitá na úrovni parteru a získává pobytový předprostor. Samotná historická budova je přístavbou rozšířena. Prostor je dotvořen další zástavbou definující uliční čáru a kompaktní město. Zastávka tramvaje vídeňského typu je umístěna mezi novou budovu úřadu a starou radniční budovu. Doprava je zklidněna, do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, pěší vazby jsou v maximální míře podpořeny a na místě "starého Krásna" konečně vzniká Krásno nové.







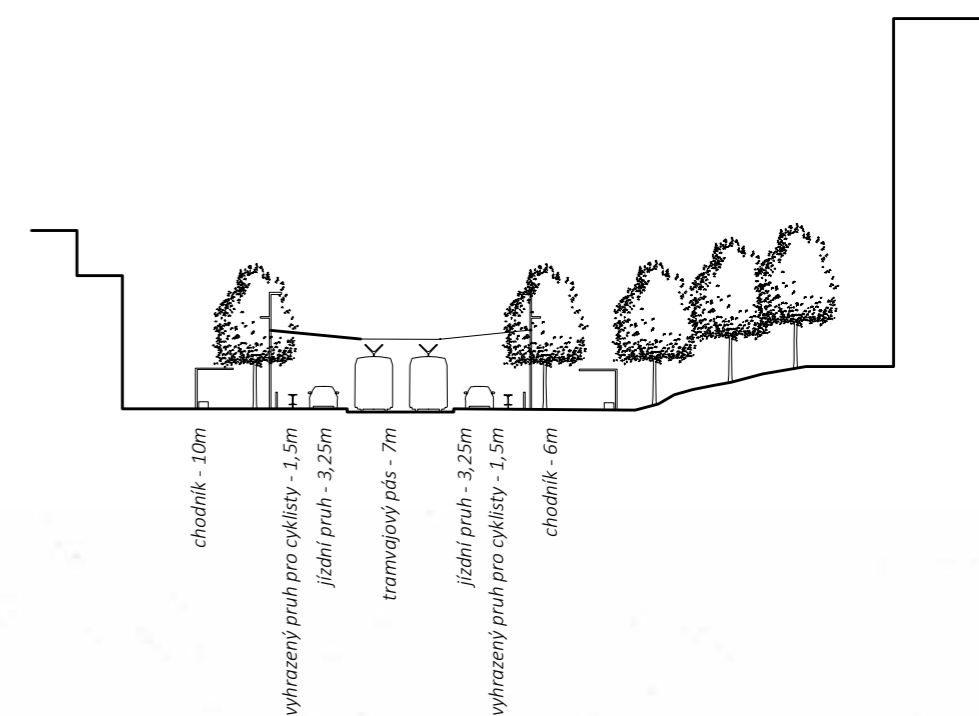


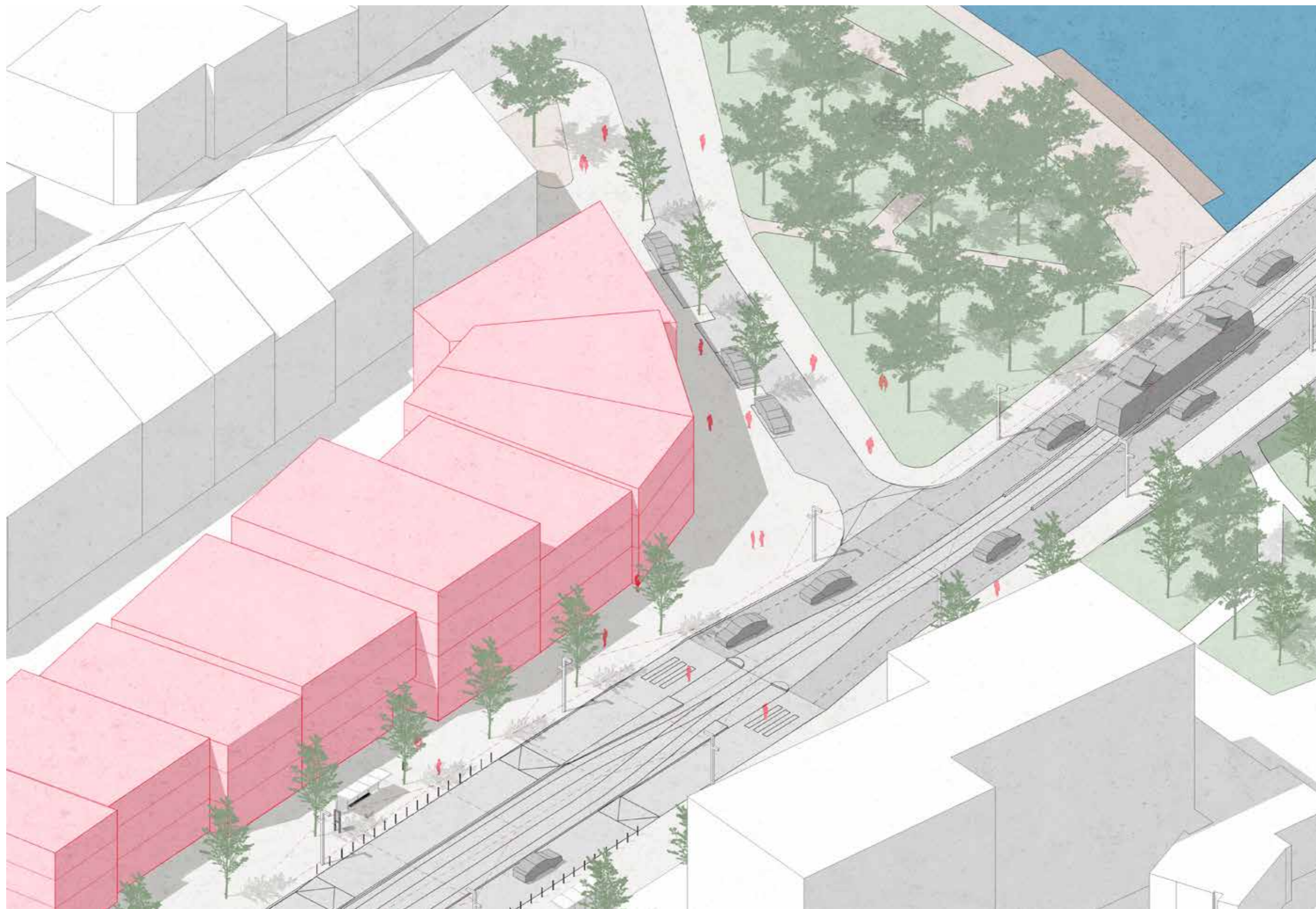
Študlov: širší vztahy 1:1000

stav: Ščudlov byl srovnán se zemí v 70. letech 20. století při výstavbě průtahu. Dnes zde nalezneme nevhodnou výškovou panelovou zástavbu, hledící přes širokou silnici na odhalené zadní trakty městských domů na náměstí.

Nejsou zde žádné příčné vazby, místo je prosté jakýchkoliv aktivit. V severní části přechází silnice v mohutný most přes Rožnovskou Bečvu. V jeho sousedství pustne nábřeží bez přístupu k řece a bez hodnotné zeleně.

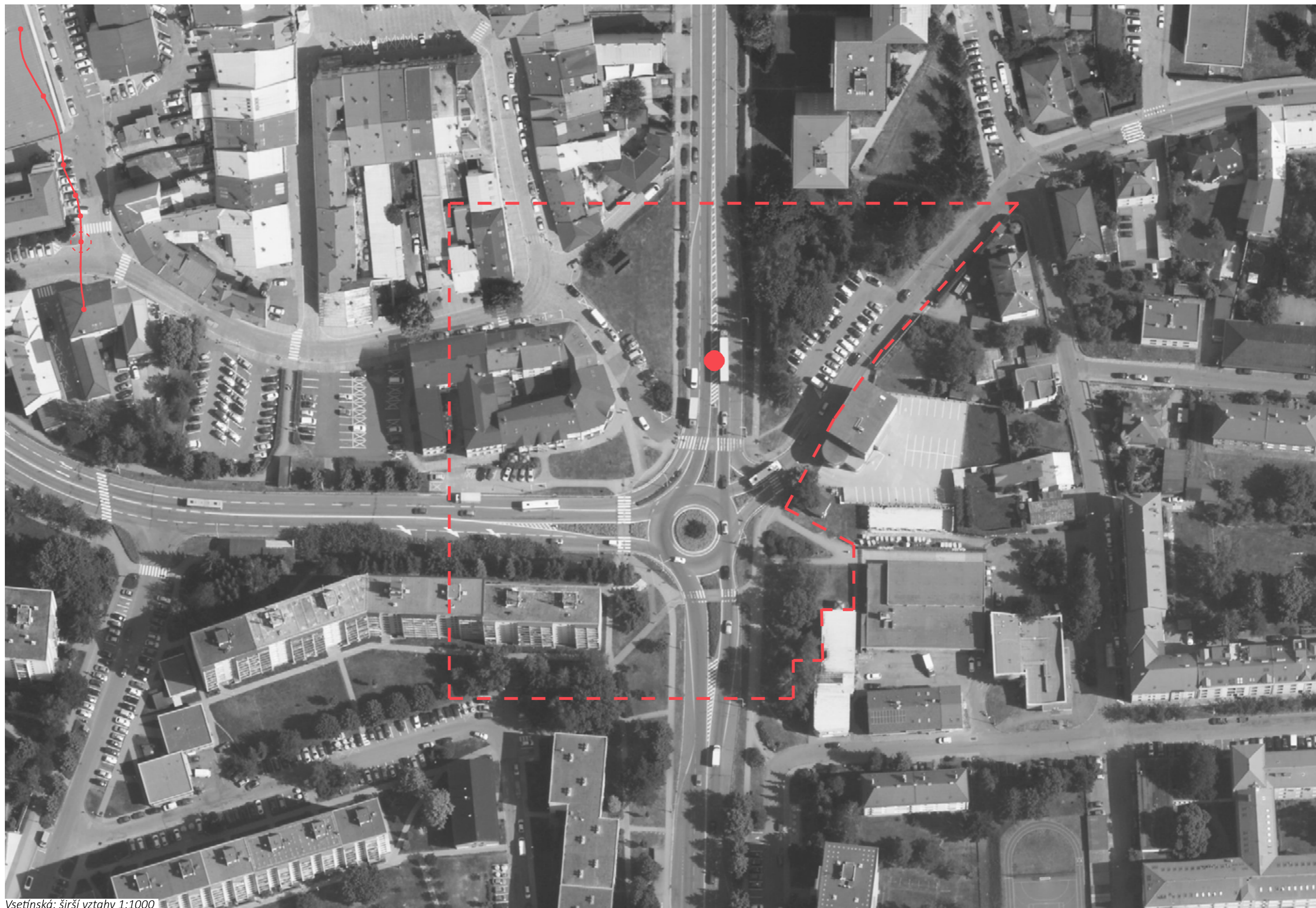
návrh: Navržená tramvajová zastávka podporuje velký potenciál místa a vyzývá k obnově Ščudlova. Nová zástavba reaguje na původní parcelaci a respektuje přilehlou měšťanskou zástavbu. Průchody umožňují využití takto vzniklých vnitrobloků, které přináší do města nové kvality. Humanizace Mostní ulice posiluje její význam jako spojnice mezi bývalými městy Meziříčí a Krásno. Využití nábřeží pro park nebo náplavku je logické. Obnoven je i přístup k vodě. Tramvajová zastávka v celé ploše dlážděná kostkou je řešena jako vídeňská bez přestupu na autobus, který zde není třeba. Do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, stromořadí a v jižní části i podélné stání. V budoucnu po uplynutí životnosti výškových panelových domů by ji bylo vhodné nahradit bytovou zástavbou s přiměřeným měřítkem a s aktivním parterem do Vsetišné ulice.









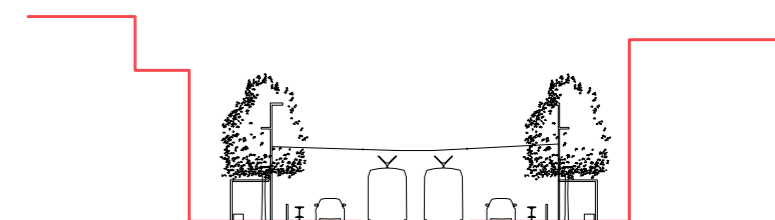


Vsetínská: širší vztahy 1:1000

Vsetínská

stav: Okolí Vsetínské ulice je nevratně poškozeno rozsáhlou asanací. Na rozdíl od "starého Krásna" zde ale částečně proběhla nevhodně řešená panelová výstavba komplikující další rozvoj. Místo v těsné blízkosti centra má tak charakter sídliště, které roztrženo zatíženou dopravní tepnou. Město je rozerváno, není definováno, veřejným prostorům dominuje doprava. Ve středu leží další z kruhových objezdů, k němuž přiléhají velké plochy s náletovou zelení.

návrh: Kruhový objezd je nahrazen světelnou hřižovatkou. Profily komunikací jsou zúženy a veřejný prostor je navrácen městu. Tramvajová zastávka je navržena v těsné blízkosti křižovatky a podporuje příčné vazby v území. Nová zastávka v kvadrantu přiléhajícímu k náměstí reaguje na rostlé město a definuje novou pěší zónu. Severně od křižovatky výstavba navazuje na rozvoj v blízkém Študlově. Forma zástavby ve východní části území přistupuje na rozvolněnost města. Do profilu komunikací jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, stromořadí a podélné stání, které tak nahrazuje zastavené parkoviště.



chodník - 6m

vyhrazený pruh pro cyklisty - 1,75m

jízdni pruh - 3,25m

tramvajový pás - 7m

jízdni pruh - 3,25m

vyhrazený pruh pro cyklisty - 1,75m

chodník - 5m







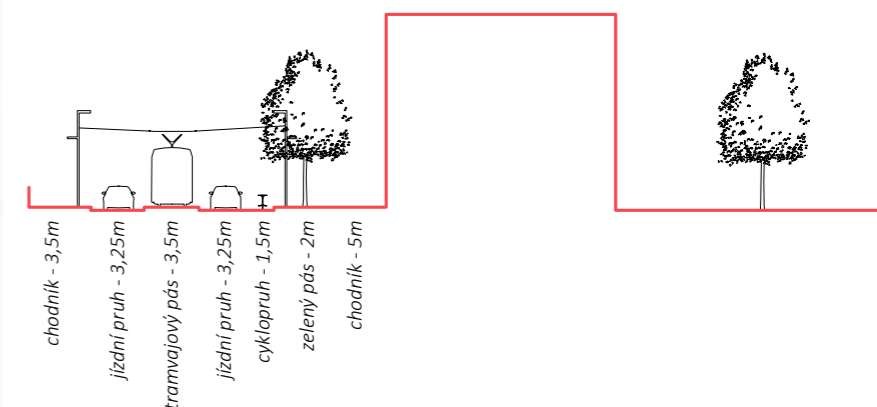


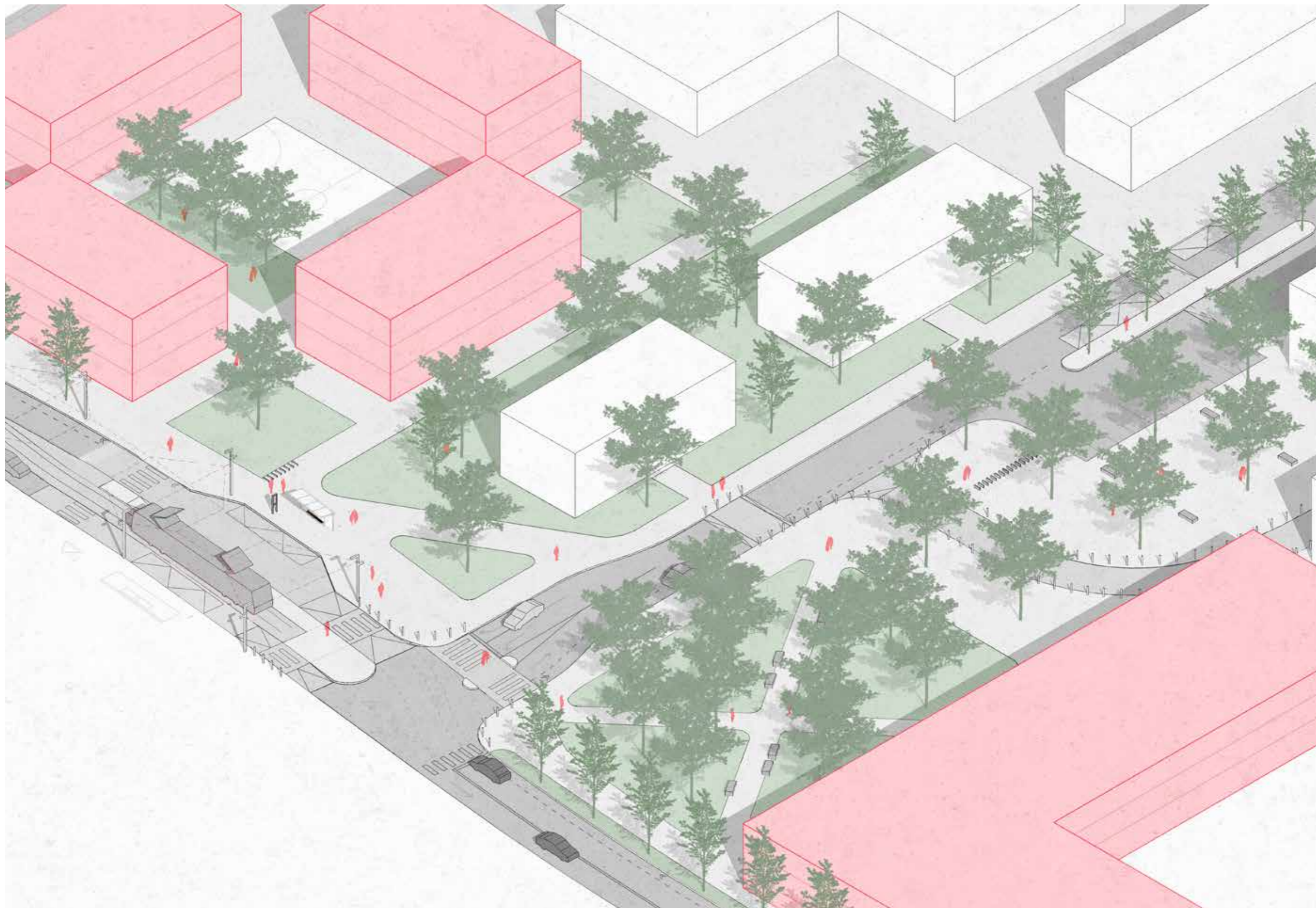
Nemocnice: širší vztahy 1:1000

Nemocnice

stav: Areál nemocnice se vyskytuje na kopci jižně od centra města. Z druhé strany k průtahu přiléhá rozsáhlý neprostupný areál hvězdárny. Jsou zde zastávky dálkové autobusové dopravy. V místě je nedostatek příčných vazeb - jediný přechod, který je nebezpečný. Nevyužité prostorové rezervy jsou uvedeny i v platném ÚP jako rezervy pro bydlení. V místě chybí jakékoliv integrační prvky cyklistické dopravy.

návrh: Z důvodu morfologie terénu je území předurčeno pro umístění konečné zastávky tramvaje. Hodnoty přivedení tramvaje k areálu nemocnice jsou nesporné. V docházkové vzdálenosti leží také největší městská sídliště. Prostorové rezervy jsou v souladu s ÚP využity pro rezidenční zástavbu a bydlení pro seniory. Parkoviště u nemocnice je nahrazeno parkem a pobytovou piazou. Parkovací stání pro potřeby nemocnice jsou přesunuty dále do ulice U Nemocnice. Rezidenční soubor reaguje na stávající deskovou zástavbu se sídlištním charakterem, zároveň ale vzniká parter do ulice Vsetínská. Umístění zastávky vytváří pohodlné příčné vazby a umožňuje případné budoucí zprostupnění areálu hvězdárny, kterým by se zkrátila docházková vzdálenost sídliště Vyhlička. Zastávka je řešena jako ostrůvková umožňující bezpečné přecházení bez nutnosti signalizace. Přidruženy jsou i autobusové zastávky místní i dálkové dopravy. Ve směru do centra je v profilu integrovaný vyhrazený pruh pro cyklisty a stromořadí.









Bibliografie

FLEKÁČOVÁ, Martin. *Architektura a urbanismus Valašského Meziříčí ve dvacátém století* MAGISTERSKÁ. Olomouc, 2011. MAGISTERSKÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Vedoucí práce Prof. PhDr. Rostislav Švácha, CSc.

FLEKÁČOVÁ, Martina. *Architektura a urbanismus Valašského Meziříčí ve dvacátém století*. NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, 2012.

GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6

MELKOVÁ, Pavla aj. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: IPR, 2014. ISBN 978-80-87931-11-0

STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: [současné městské strategie]*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, c2014. ISBN 978-80-86863-47-4.

Navrhování komunikací pro cyklisty: TP [technické podmínky]
179. Cach, 2017/09

Zdroje map:

Archivní mapy, ČUZK
Katastrální mapy ČUZK
Mapy.cz
maps.google.com

Zdroje fotografií a ikonografie:

FABIÁN, Josef. *Valašské Meziříčí v zrcadle času*. Valašské Athény, 2008. ISBN 978-80-904179-0-8.

maps.google.com/streetview

Poděkování

Za inspirativní vedení nejen v průběhu diplomové práce, ale i v předchozím studiu, chci poděkovat Tomášovi Hradečnému a Kláře Hradečné. Patrikovi Kotasovi, Ivanovi Lejčarovi a Václavovi Malinovi děkuji za konzultace a cenné rady.

Největší dík patří rodičům, za jejich plnou podporu po celou dobu studia.

