



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

URBANISTICKÁ ANALÝZA MĚSTA VSETÍN SE ZAMĚŘENÍM NA VEŘEJNÉ PROSTORY – MĚSTSKÉ ZÁSAHY

URBANISTIC ANALYSIS OF THE CITY WITH A FOCUS ON PUBLIC SPACES - URBAN INTERVENTIONS

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Jakub Kotrla

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Arch. Jan Májek, Ph.D.

BRNO 2018



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Jakub Kotrla
Název	Urbanistická analýza města se zaměřením na veřejné prostory - městské zásahy
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2017
Datum odevzdání	25. 5. 2018

V Brně dne 30. 11. 2017

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

GEHL, Jan. MĚSTA PRO LIDI. Nakladatel: Partnerství. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. ŽIVOT MEZI BUDOVMAMI: Užívání veřejných prostranství. 1. vyd. Brno: Nadace Partnerství, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

HRŮZA, Jiří. STAVITELÉ MĚST. Nakladatel: Agora. ISBN 9788086820088.

JEHLÍK, Jan. RUKOVĚŤ URBANISMU. Nakladatel: Ausdruck Books, 2016. ISBN: 9788026095583.

LYNCH, Kevin. OBRAZ MĚSTA / THE IMAGE OF THE CITY. Vyd. Polygon. 1. vyd. Praha, 2004. ISBN 80-7273-094-0.

PARTNERSTVÍ, Kolektiv autorů Nadace. PROSTORY - Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. 1.vyd. Brno 2003. ISBN 978-80-904918-6-1.

SITTE, Camillo. STAVBA MĚST PODLE UMĚLECKÝCH ZÁSAD. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan A TŮMOVÁ, Mirka. JAK SE DĚLÁ MĚSTO. 1. vyd. Praha, 2016. ISBN 970-80-87064-15-3.

KRATOCHVÍL, Petr. MĚSTSKÝ VEŘEJNÝ PROSTOR. Vydal: 1. vyd. Zlatý řez o.s., Praha, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).

2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná část VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

ZADÁNÍ, CÍLE PRÁCE, POŽADOVANÉ VÝSTUPY

Úvod:

Identifikace řešeného území ve struktuře osídlení. Analýza širších územních vztahů a souvisejících ÚPP a ÚPD. Stručný úvod do problematiky.

Teoretická část:

V teoretické části provést kritickou analýzu řešeného města s důrazem na řešení veřejných prostranství. Cílem práce bude zevrubná analýza vybraných veřejných prostor města se zaměřením na jejich funkci, a využitý resp. nevyužitý potenciál v různých oblastech hodnocení. Vytvoření ideového názoru na možný městský zásah či jinou úpravu.

Závěr:

V závěru popsat shrnutí o zjištěném stavu s nastíněním vize možného dalšího rozvoje. Zhodnocení výsledků práce.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).

2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

Vedoucí bakalářské práce

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Urbanistická analýza města Vsetín se zaměřením na veřejné prostory – městské zásahy“ zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis autora

Prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP:

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne

.....

podpis autora

ABSTRAKT

Bakalářská práce je zaměřena na rozbor veřejných prostranství obecně a poté i na veřejná prostranství ve městě Vsetíně. Práce vychází z poznatků o veřejných prostorech a jejich návaznost na prostředí, ve kterém se vyskytují. Poznatkem této práce tak je právě to, že kvalita prostředí ovlivňuje kvalitu veřejných prostranství. Ty jsou následně rozebírány v dalších návaznostech na urban sprawl a jeho funkční hodnoty. Řešení tohoto problému zavádí zahradní město jako účinný koncept a prostředek ke zkvalitnění prostředí i veřejných prostor a dále rozvádí potřebu regulačních plánů pro zachování udržitelných hodnot v budoucnosti.

Práce posléze rozebírá veřejné prostory ve městě Vsetíně, kdy ukazuje dolní náměstí, náměstí Svobody, projekt obchodní galerie a přednádražního prostoru a velkou pozornost ubírá na koncept lanovky jako možnou budoucí složku městské hromadné dopravy ve městě. Lanovku řeší práce hlavně z pohledu multikriteriální analýzy, která porovnává možné varianty projektu a výsledek s největším množstvím shody s našimi kritérii.

KLÍČOVÁ SLOVA

Veřejné prostranství, veřejný prostor, regulační plán, urban sprawl, městské prostředí, náměstí, lanovka, Vsetín, město.

ABSTRACT

This bachelor thesis is focused on analysis of public spaces in general and on the particular public spaces in the town of Vsetín. The thesis is based on knowledge of public spaces and their connection to the environment in which they can be found. The finding of this thesis is that the quality of the environment is influencing the quality of public spaces. These knowledges are analysed in other connections to the urban sprawl and it's functional values afterwards. The solving of this problem is establishing the garden city as an effective concept and mean of an improvement of the environment and also public spaces and further deals with the need of development plans for maintaining sustainable values in the future.

Finally the thesis discusses the public spaces in the town of Vsetín, specifically shows Svoboda square, the project of market gallery and the area before the train station. A huge attention is focused on the concept of the cableway as a possible future part of municipal public transport. The cableway is examined in the multicriterial analysis where possible options of the project are compared and the result with the biggest amount of agreement with our criteria is stated.

KEYWORDS

Public area, public space, development plan, urban sprawl, city environment, square, cableway, Vsetín, city

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Jakub Kotrla *Urbanistická analýza města Vsetín se zaměřením na veřejné prostory – městské zásahy*. Brno, 2018. 80s., 16s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

Poděkování:

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu práce Ing. Arch. Janu Májkovi, Ph.D. za cenné rady a čas, který strávil vedením mé bakalářské práce, mých dotazů a společných diskuzí i zajímavostí z praxe. Dále musím poděkovat panu Bc. Jaromíru Vávrovi MBA MSc., z Městského úřadu Vsetín, který mi pomohl s dotazy a spolupracoval na získání podkladů k záměrům města Vsetína. A samozřejmě nemůžu zapomenout na mou rodinu, která mě podporovala od začátku a vždy, a bez které bych tuto dlouhou cestu těžko zvládal.

OBSAH

1. ÚVOD.....	12
2. CÍL PRÁCE	13
3. VEŘEJNÉ PROSTORY	14
3.1. PRVKY VEŘEJNÉHO PROSTORU	18
3.2. TVORBA PROSTORU V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ.....	19
3.3. DOPRAVA VE MĚSTECH.....	21
4. URBAN SPRAWL	23
4.1. MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ	26
4.2. PROČ BYDLENÍ V SUBURBII?	28
4.3. ZAHRADNÍ MĚSTO.....	29
4.4. ROZDÍL V PŘÍSTUPU	32
4.5. REGULAČNÍ PLÁN	33
5. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA VSETÍN.....	35
6. VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ VSETÍNA	41
6.1. DOLNÍ NÁMĚSTÍ	41
6.2. NÁMĚSTÍ SVOBODY.....	43
6.2.1. NAVAZUJÍCÍ PARK.....	46
6.2.1.1. VNITŘNÍ PROSTŘEDÍ PARKU.....	48
6.2.2. NÁMĚSTÍ NA MOSTĚ	48
6.2.2.1. BŘEHY V OKOLÍ ŘEKY BEČVY	52
6.3. OBCHODNÍ GALERIE A PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR.....	53
6.3.1. VZHLED BUDOV A JEJICH UMÍSTĚNÍ	56
6.3.2. MĚSTSKÁ OBCHODNÍ TŘÍDA	58
6.4. ZÁMĚR LANOVKY NA SYCHROV	58
6.4.1. OBECNĚ O MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZE.....	60
6.4.2. PŘEDSTAVENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT ZÁMĚRU	61
6.4.3. MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA ZÁMĚRU LANOVKY.....	63
6.4.4. VÝSLEDKY ANALÝZY	64
6.4.5. KRITÉRIA ROZHODOVÁNÍ.....	65
6.4.5.1. NÁKLADY NA VÝSTAVBU	65
6.4.5.2. PROVEDITELNOST ZÁMĚRU, TRASA.....	66
6.4.5.3. ROZVOJ LANOVKY	67
6.4.5.4. UMÍSTĚNÍ LANOVKY VE MĚSTĚ.....	67

6.4.5.5.	VYUŽITELNOST LANOVKY, UŽITEČNOST.....	68
6.4.5.6.	DÉLKA LANOVKY.....	69
6.4.5.7.	PŘEDPOKLÁDANÉ VÝNOSY.....	69
6.4.5.8.	POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB.....	70
6.4.6.	ZÁVĚR K ZÁMĚRU LANOVKY	70
7.	ZÁVĚR.....	73
8.	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	75
8.1.	KNIŽNÍ ZDROJE	75
8.2.	INTERNETOVÉ ZDROJE	76
8.3.	PRÁVNÍ PŘEDPISY.....	77
9.	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	78
10.	SEZNAM TABULEK.....	80

1. ÚVOD

„Města vznikala na křižovatkách dějin a cest. Některá jako by se rozvíjela zevnitř, zachovávají si svou podobu, svého genia loci, plynou časem, trvají. Jiná jako by se hroutila pod náporom vnějších, městu cizích vlivů, působí v čase chladně a neúčastně. Ale mohou mít i štěstí. Prostoupí-li je dech lidské přítomnosti, ožívají. Vsetín je pod vlivem vnějších i vnitřních vlivů přirozeně se rozvíjející město. Z jeho nepravidelného půdorysu lze vyčíst utváření terénu, tok Bečvy, existenci starého Horního i Dolního města, síť cest a křižovatek i stopy historických prostor a náměstí. Jeho uspořádání je náhodné jen zdánlivě. Je reakcí na většinou velmi racionální potřeby obyvatel. Obecná tendence, postihující většinu sídel v 19. století, se projevuje i zde: vybudování železnice a dopravních cest, první továrny, nové typy budov postihující nové činnosti – záložny, banky, dělnické spolkové domy. Tehdy vznikly také technické předpoklady pro existenci města v dnešním pojetí. Vznikal nový typ obytného domu, většina dnešních veřejných budov, hromadná doprava, rozšiřovalo se osvětlení, vytápění a jiná technická zařízení.“¹

¹ BALETKA, Ladislav. *Vsetín – město a čas*. Vsetín: Masarykova veřejná knihovna, 2008. ISBN 978-80-904139-1-7, str. 243.

2. CÍL PRÁCE

Cíl bakalářské práce je vytvoření urbanistické analýzy města Vsetín s důrazem na veřejné prostory. Vytvořit obraz města takový jaký se všemi klady a zápory. Ukázat jeho dopravní stránku, občanskou vybavenost a hlavně, vyhodnotit stávající, ale také nově chystané záměry ve veřejném prostoru.

Práce poukazuje také na to, jak je prostor ve městě, zvláště ten veřejný prostor, důležitý. Že jím nejsou pouze náměstí, parky a další místa, ale že důležitou součástí veřejného prostoru jsou i ulice, které město tvoří. Zdůraznit, že veřejným prostorem nemůže být kus betonové plochy bez života, ale je důležité z něj udělat místo pro život, místo pro obyvatele města i jeho návštěvníky, místo pro každodenní setkávání i chvíle odpočinku, to, že kolem sebe člověk na těchto místech potřebuje i přírodu.

Práce se snaží ukázat veřejné prostory ve městě Vsetíně, zmapovat jejich klady a zápory, jejich vznik a utváření a taky důležitou roli vodního toku, který ve městě představuje řeka Bečva. Práce bude doplněna výkresovými podklady, které budou doplňovat tuto práci.

Autor zde poskytuje celkový pohled na veřejné prostory a návaznosti na další urbanistické problémy a pojmy, legislativu a kvalitu městského a příměstského života.

Hlavním motivem výběru tohoto tématu byl osobní vztah k rodnému městu i k tomu, co se v něm děje a jak funguje. Aktuálností témat veřejných prostranství i nových záměrů a diskuzí, které se k nim vztahují.

3. VEŘEJNÉ PROSTORY

„Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“²

„Plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem. Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, sloučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanské vybavenosti anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000m², do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.“³

Další definice, která charakterizuje veřejná prostranství, říká, že jsou jím „veřejné parky, zahrady či otevřená prostranství, které slouží pouze chodcům nebo cyklistům, vyjma zelených dopravních ostrůvků nebo dělících pásů hřbitovů (kromě případů, kdy místní samospráva připustí jejich rekreační funkci, případně přírodní, historický nebo kulturní význam), nezastřešená sportovní zařízení a soukromá prostranství (zemědělské plochy, soukromé parky) bezplatně přístupná veřejnosti.“⁴

Venkovní prostor by měl zůstat nadčasovým pojmem a jeho význam v územním plánování by se měl stále zvyšovat. I když se funkce území změní, veřejné prostory zde zůstanou jako přirozená součást prostoru. Základní členění takového prostoru je na náměstí, jakožto centrální prostory, a ulice, které reprezentují podélné prostory. Již tato koncepce dokáže vytvořit zdravou a fungující síť města. Význam náměstí je spojen hlavně s pojmem centralita – shromáždění, soustředění hodnot. Jedná se o místo, které se nachází v ose každodenního pohybu obyvatel města, umožňuje pak celé

² Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

³ Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

⁴ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9. str. 94.

spektrum a možnosti využití času a nabídku funkcí, společenských aktivit, které lze na takovém místě dělat. „Veřejný prostor náměstí se nedá nahradit tím, že by se někde umístil a pouze se prohlásí, že toto místo je veřejný prostor.“⁵ Takové místo se nikdy nestane tím prostorem, jakým má být, jaký je jeho potenciál, pokud přes něj neprochází skutečné a přirozené cesty. Stávají se poté místy prázdnými, neobydlenými a neoblíbenými. Často chátrají a nejsou atraktivní, chybí totiž důvod proč je navštěvovat, proč si zde tu cestu udělat. [1] [9] [15] [16]

Ulice na druhé straně je spojena s pohybem obyvatelstva, s jejich přesunem na jiné místo. Možnost se svobodně přemísťovat kamkoliv libovolným směrem je hodnota kvality ulice. Člověk se zde musí cítit dobře, bezpečně. Kvalitní úprava ulic, jejich uspořádání, vkládání neobyčejných prvků, alejí a solitérních stromů a zeleně, z nich dělá něco víc, než jen pouhou spojnicí mezi místy. Dělá z nich základní prvek, základní kámen veřejného prostoru a jeho napojení na město. [1] [9] [15]

„Nelze oddělovat urbanismus od architektury, jejich úkol je stejný – snaží se nalézt správný vztah hmoty a prostoru a pochopit děje v tomto prostředí probíhající v různém čase. Dispozice domu a dispozice města mají mnohem více společného než odlišného, lze je také obdobným způsobem navrhovat. Stejně tak materiály, povrchy, barvy atd. Rozdíl je jen v měřítku energie, prostoru a času.“⁶

„Urbanismus je používán jako nejobecnější vyjádření pro soubor pracovních metod a postupů sloužících k záměrnému formování lidského osídlení a měst. V naší zemi je obvykle používán ve svém nejširším významu. Zároveň si však zachovává určitý odstín většího důrazu na kulturní a výtvarná hlediska na rozdíl od pojmu územního plánování, který naopak vyvolává asociace především s technickými a ekonomickými stránkami tvorby sídel. Spolu s vývojem osídlení a také vývojem nároků, které jsou na ně kladeny, se vyvíjí i sám urbanismus, jeho poslání i pracovní metody. Dochází přitom i ke specifikaci jeho jednotlivých úkolů, ať je to přestavba měst, jejich rozvoj plánování nových měst, řešení oblastí,

⁵ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 109.

⁶ JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3. str. 26.

venkovského osídlení či také rozvoj teorie, studium vývoje osídlení a předvídání jeho budoucnosti.“⁷

Pokud město obyvatelům dokáže poskytnout lepší městské prostory, jejich využití poroste. Platí to jak u rozsáhlých veřejných prostranství, tak i u dílčích městských prostorů až k využívání jednotlivých laviček a sedadel v takovém prostoru.^{[1] [9] [15] [16] [18]}

Více zeleně, hlavně alejí a solitérních stromů, dokáže vytvářet především v letním období požadovaný stín a opět pomáhají zatraktivnit veřejný prostor. Vytvářejí především clonu před sluncem, ale také překážku proti povětrnostním režimům nebo částečnou ochranu proti menším dešťovým přeháňkám.^{[1] [9] [4] [25]}

Takový poznatek je platný obecně v různých kulturách a částech světa, v rozličných klimatických podmínkách i v různých ekonomikách a sociálních situacích.^[4]

„Měly by být obnoveny veřejné prostory, aby se opět staly místem, kde se rozvíjí smysl pro společenství, společenské aktivity a vitalita. Mělo by se usilovat o zachování a obnovu sítě volných ploch, parků a rekreačních zařízení uvnitř měst. Nové využití zanedbaných pozemků a opuštěných budov by mělo navazovat na vytváření veřejných ploch a prostor. Zejména obnova opuštěných objektů bývalých továren a kasáren by se měla využít pro společenské a sociální funkce.“⁸

Územní plánování může ovlivnit vzorce využití jednotlivých částí města i jeho celku. To proč a zda městský prostor láká lidi k pěší chůzi nebo k pobývání ve městě či raději zvolení automobilu nezávisí pouze na aktuálním počasí, do jisté míry to je otázkou pečlivé práce s lidským měřítkem, zvoleným prvkem který je nabízen a atraktivním veřejným prostorem.^{[1] [9]}

Lze to pozorovat mnohdy na jednodenních uzavírkách hlavních tahů ve městě, které slouží pro automobilovou dopravu a právě na ten jeden den v roce jsou tyto místa otevřeny pro veřejnost. Zájem je obrovský, kdy se lidé chodí často jen projít po takovém prostoru, vezmou kolo a kolečkové brusle.

⁷ HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977. ISBN 01-527-77. str. 266.

⁸ HRŮZA, Jiří. *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5. str. 87.

Jde jen o to, jaké jsou možnosti, a využití se často prokáže právě v takovýchto chvílích. ^{[1] [9] [24] [2]}

Město je místem pro život, místo pro setkávání. Ale není jen tím. Město a městský veřejný prostor poskytují a nabízejí prostor pro mnohé rozmanité lidské činnosti, ať už se jedná pouze o cílevědomou chůzi z jednoho místa na druhé, ale i další – promenádu, krátké zastavování, dlouhé stání, prohlížení výkladních skříní, konverzaci a setkávání s přáteli, cvičení, tanec, odpočinek, běhání, dětské hry i pouliční zábavu. ^{[1] [9]}

My, jako lidé, jsme stvořeni pro chůzi, je to naše přirozenost a zdravá a fungující města nabízejí dobré podmínky a příležitosti právě pro chodce. Chůzí se člověk opět společensky seznamuje, nabízí přímý kontakt s lidmi a okolním společenstvím. Je to vlastně, když se nato koukneme z jiného pohledu, forma komunikace mezi lidmi, kteří sdílejí veřejný prostor města. ^{[1] [9] [15] [16]}

Jak už bylo dříve naznačeno, že je to otázka nabídky, zde se to potvrzuje. „*Více cest přitahuje silnější provoz.*“⁹ Pokud je umožněno, aby měli chodci více místa kde se vyskytovat, tak se zde vyskytovat budou a roste zde i míra společenských a rekreačních aktivit. Tím, že zlepšíme podmínky pro chodce, ale nejenže podporujeme pěší provoz ve městě a celkově ve veřejném prostoru, ale podporujeme i městský život. ^{[1] [9] [15] [16] [24]}

Po zamyšlení zjistíme, že chůzi nevykonáváme jen proto, abychom někam došli. Jde o to, si například odpočinout, utříbit myšlenky. Ve veřejném prostoru ale najednou nastává situace, že se člověk stává jeho součástí. Pozoruje scénu před ním, která se mění každou minutu. Vidí různé emoce, různé tváře a činnosti, co zde probíhají. Tak vzniká nutkání si na chvíli sednout a jen pozorovat život, město pro lidi, které funguje. Tyto zážitky si pak dokáže dlouhou dobu vybavovat a znovu a znovu se vracet zpět a prožívat další, nejspíše rychle se proměňující život ve veřejném prostoru, protože největší atrakcí není to, jak a co kde vypadá, ale jsou to právě lidé, kteří jsou kolem nás. „*Ze živého města se stává ceněné město, a tedy také bezpečnější město.*“¹⁰ Každý člověk si tak vytváří na základě svých zkušeností, poznatků

⁹ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 19.

¹⁰ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 99.

a smyslových vjemů určitou představu o městě, označovanou převážně jako obraz města, kdy tzv. Genius loci je zažitá představa a duše města v očích obyvatelstva. Je to komplexní představa, kdy města jsou označována jako pohodlná, krásná, přátelská, přitažlivá, ale i v jejich protikladech, pokud města nesplňují naše požadavky. „V období řecké antiky označoval tento termín ochranného ducha místa, dnes se v přeneseném významu používá při vyjádření specifčnosti, jedinečnosti konkrétního místa. V kontextu současnosti můžeme (i když v jiných souvislostech) říci, že Genia loci má stále každé místo na zemi. Jen někde, občas, se člověku podaří realizovat dílo, které ochranného ducha respektuje, vizualizuje. Mnohem častěji je však Genius loci potlačen nevhodným návrhem a místo je prázdné (myšleno bez správných obsahů, idejí, symbolů, bez respektu).“¹¹ [1] [9] [4] [15] [16]

3.1. PRVKY VEŘEJNÉHO PROSTORU

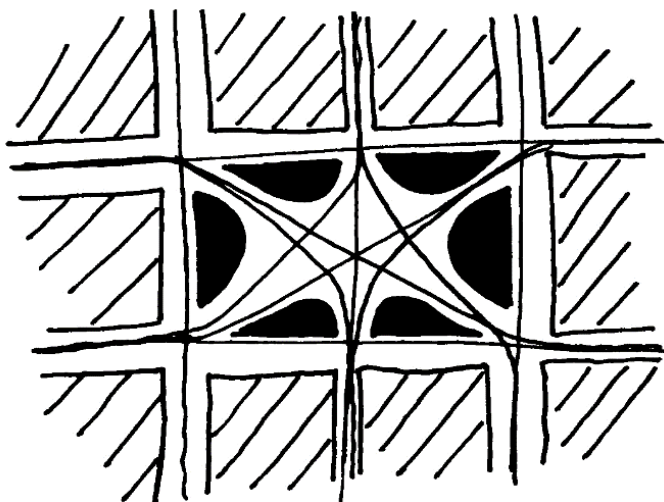
Ve veřejném prostoru nelze čekat aktivitu lidí a spokojený městský život, pokud nebude dostatečně atraktivní. Důležité jsou opěrné body, u nichž je možné se zdržet, poskytují záchytné body v prostoru. Může se tak jednat o mobiliář a další různé vybavení. Výborným příkladem takové opěrné funkce tvoří sloupky a zábradlí. Velká část aktivit na náměstích totiž probíhá právě u nich nebo v jejich blízkosti, případně slouží tyto sloupky k opírání a hledání opory a potřebného bezpečí ze zadní strany. Místo sloupků to mohou být i stromy, které navíc v letních obdobích poskytují blahodárný stín před sluncem. Důležitou součástí veřejného prostoru ale zastávají lavičky a různé prostředky k sezení. Bez nich si lze těžko vybavit živý městský život ve veřejném prostranství. Lidé si zde odpočinou, posedí, sledují dění okolo sebe, potkávají se zde, seznamují. Lavičky jsou důležitou součástí veřejného prostoru. Pokud dokáže místo jako náměstí nabídnout více laviček, tím je větší potenciál přilákání lidí aby je využívali. Mluvíme samozřejmě o veřejném prostoru, který funguje a našel si ve městě své místo. Takovou zažitou věcí, se kterou se každodenně setkáváme je blízkost lavičky a odpadkového koše.

¹¹ KRÁTKÁ-ADÁMKOVÁ, Barbara a Anna MAGNI. *Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinářskou architekturu* [online]. Brno, 2016 [cit. 2018-04-07]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema8/is-vavai/004-metodika-navrhovani-verejnych-prostoru.pdf>. Metodika. Mendelova univerzita.

Představa, že když bude odpadkový koš dále, než pár metrů od lavičky kde sedíme a nám se automaticky nebude chtít jít vyhodit odpadky až tam, není tím správným předpokladem. V dnešní moderní době, si musíme uvědomit, že se nelze chovat tak, jak chceme a tudíž bychom mohli dělat nepořádek ve veřejném městském prostoru. Tím, že bude odpadkový koš v přiměřené vzdálenosti od laviček, ale zároveň se nebudeme muset koukat, jaký obsah ho již plní, opět zvedneme kvalitu daného místa. V létě je to totiž docela velký problém, kdy v blízkosti košů stejně nebude chtít nikdo sedět a to z jednoduchých důvodů. Za prvé to je zápach, který z odpadkových košů vychází, neboť se každodenně nevyváží a zadruhé, což spolu velmi souvisí, je přítomnost hmyzu, který se zde vyskytuje. Určitě bude i lepší pozorovat takové místo s odstupem a nebudou zde prvky odpadkových košů tak na očích. Samozřejmě že se dají i odpadkové koše dělat designově zajímavé, takové, že jsou třeba svedeny podzemním systémem a nepotřebují tedy nutně vyvážet každý den, neprodukují zápach a jsou tak mnohem přijatelnější. Bohužel takové řešení je mnohdy drahé a bude ještě řadu let trvat, než se situace zlepší a i veřejné prostory budou více pochopeny, hlavně ze strany uživatelů. Chybou samotnou není mít odpadkové koše ve veřejném prostoru, bez nich to nepůjde, ale začít se zamýšlet sami nad sebou a nad okolím, aby bylo takové, jaké chceme a ne si ho záměrně ničit a znečišťovat.

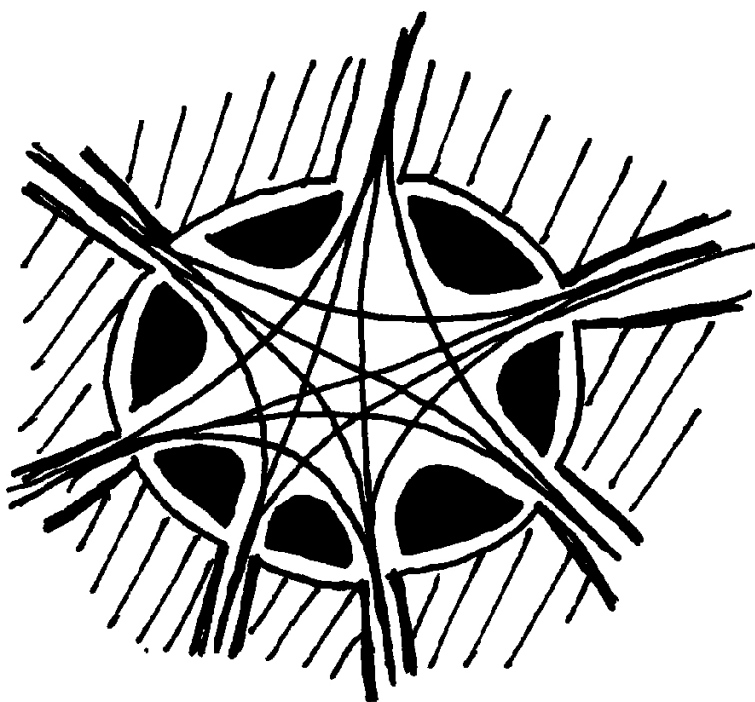
[1][9][4]

3.2. TVORBA PROSTORU V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ



Obrázek 1 Umístování prvků do veřejného prostoru
[Zdroj: [33]]

Tvorba veřejných prostorů jako náměstí, parky i ulice, ale samozřejmě i dalších je založena na určité představě, koncepci rozmístění prvků v prostoru. Takový princip velmi pečlivě a názorně představuje Camillo Sitte ve své publikaci *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Je zde vysvětleno, jak by se měli prvky veřejného prostoru, jako jsou sochy, fontány, kašny i různé sloupy umísťovat ve vztahu k prostoru. Díky umísťování při fasádách budov a na okrajích prostorů začnou vynikat jejich vlastnosti i velikost. Budou kontrastní. Pokud se takové prvky umísťují uprostřed náměstí, jako je tomu dnes, ztrácí se jejich monumentálnost i důležitost. Aby to bylo lépe představitelné, popíšeme to příběhem. Když napadnul první sníh a přes náměstí ještě jezdily koňské povozy, tak si zde děti stavěli sněhuláky. Všimli si, že v takovém prostoru náměstí vznikají hluché místa, kde žádní lidé nechodí. Tyto místa nenáleželi v trasách přímého pohybu osob, a tak zde byl sníh čistý. Proto zde sněhuláci vydrželi celou zimu bez toho, aby někomu překáželi, a zároveň vynikali blízko fasád domů. Tak by se dal jednoduše popsat tento princip navrhování prvků do veřejného prostoru. ^[7] ^[9]



*Obrázek 2 Umísťování prvků do veřejného prostoru
[Zdroj: [33]]*

3.3. DOPRAVA VE MĚSTECH

„Dopravu lze přirovnat k vodě – co ji umožníte, to zaplaví“¹²

Funkce dopravy a její regulace jsou častou příčinou sporů leckterých měst, kdy se právě v centrech měst snažíme preferovat pěší a cyklistickou dopravu a tím postupně přibližovat města opět více lidem před auty. ^{[1] [9] [24] [12]}

Trendem moderní doby je, že auta mají mnohem více prostoru, i když co se týká hustoty, jich je zde mnohem méně než lidí, kteří jsou natěsnaní na chodnících o mnohem menší šířce. ^{[1] [9] [24] [12]}

Neříká se tím, že by se měly automobily vytlačit z města zcela, jen se snažíme znovu dostat do harmonie mezi lidmi a auty, neboť tento nepoměr je už příliš neúnosný. Není příliš dobré mít rušnou síť automobilové dopravy v centrech měst a snažit se ji stále rozdělovat na několik menších intenzivních cest. Tím vznikají pouze další prostory pro auta, a jejich hustota se dále zvedá. Pokud by vznikly městské třídy, které budou pouze pro městskou dopravu, budou zde moci být i cyklisté a chodci ji začnou využívat jako nový městský veřejný prostor bez aut, jejich hluku a dalších emisí, kvalita života se v místě opět zvedne. To souvisí také se zelení. Funkcí zeleně není jen estetická vybavenost, kterou každá rostlina určitým způsobem disponuje. Jde hlavně o funkci hygienickou, poskytují stín, snižují teplotní ostrovy ve městě a ovlivňují městské mikroklima (ochlazují ho), a taktéž přispívají lidem k lepším pocitům. Zelená infrastruktura (modrá infrastruktura pokud jde o vodní plochy), jak se zezeň v posledních letech označuje je důležitou součástí dopravní stránky ve městě a funguje často jako bariéra mezi nezdravým proudem automobilů. ^{[1] [9] [12] [13] [24]}

„Individuální automobilová doprava by měla být omezována cenovou politikou a politikou parkování. Koordinované plánování gravitačních území by mělo zlepšit podmínky rozvoje veřejné dopravy a zřizování chodníků pro pěší a stezek pro cyklisty. Občané by měli mít větší možnost výběru způsobů a prostředků dopravy.“¹³

¹² JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3. str. 146.

¹³ HRŮZA, Jiří. *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5. str. 92.

Jan Gehl dlouhodobě považuje za důležité utlumit dopravu ve městech a opět je zpřístupnit lidem a pěším aktivitám. Díky tomu se Kodaň postupně přibližuje těmto ideálům a stává se městem s nejkvalitnějšími veřejnými prostory i kvalitním místem pro život. Gehl není jediný, který má k dopravní situaci v městům připomínky. Taktéž Marianne Loof tuto myšlenku podporuje a jednou z cest k udržení kvality života vidí v upřednostnění chodců a cyklistů před auty, která považuje za hosty ve městě. Říká že: *„veřejný prostor je nejdůležitějším prvkem ve městě. V mnoha sídlech zůstává stále na prvním místě doprava, ale lidé by si měli vzít město zpátky. V Amsterdamu zabírají automobily 70% veřejného prostoru. Mělo by se začít uvažovat o prostoru jiným způsobem než doposud (např. přemístit auta pod zem).“*¹⁴ [1] [9] [12] [24]

Zajímavostí je, že lidi přitahuje, když se něco děje, a o to víc to platí ve veřejném prostoru. Nemají rádi nudu, což můžeme vidět tak, že pokud jsou lavičky otočeny do prostoru, kde se nic neděje, není se na co dívat, tak veřejnost nepřitahuje. Lavičky, které se otočí k rušné silnici, ale nebudou na ni doslova nalepené, přitahují daleko více lidí, kteří budou sledovat rušný proud městského života.^{[1] [9] [12] [24]}

Co se týká parkovišť, tak ty jsou také veřejnými prostory. Na mnoha místech jsou rozbité, neudržované a slouží pouze jednomu účelu – tedy parkování. Proto je potřeba se snažit o co největší využití těchto ploch různými funkcemi a tudíž i užitečností takového místa.^{[1] [9] [24]}

Nelze mít jen dobré architekty, ale i politiky, kteří tyto zásahy budou prosazovat pro kvalitnější a udržitelnější města. Jiří Oplatek je přesvědčen, že *„záleží na prioritách vedení města. Pokud magistrát dovolí postavit okolo města shopping parky, centrum se samozřejmě vylidní. Jednou z cest k omezení dopravy ve městech jsou vysoké poplatky za parkování i průjezd městem.“*¹⁵ [26]

¹⁴ Diskuze: Město pro život – Úvahy o současném urbanismu [online]. 2017 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <https://ceskacenaarchitekturu.cz/diskuze-mesto-zivot-uvahy-soucasnem-urbanismu-12-cervna-2017-vnitrobloc/>

¹⁵ Diskuze: Město pro život – Úvahy o současném urbanismu [online]. 2017 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <https://ceskacenaarchitekturu.cz/diskuze-mesto-zivot-uvahy-soucasnem-urbanismu-12-cervna-2017-vnitrobloc/>

4. URBAN SPRAWL

„Naše města obklíčily zvláštní zóny – není pro ně jiné pojmenování, než zóna – zóny velkých rozcapených jednopodlažních továrních hal, zóny supermarketů a podivných sídlišť, hrajících si na vilky, ale ve skutečnosti zcela anonymních, zóny ohromných skladovacích ploch a parkovišť a mezi tím vším step a step. Není to ani pole, ani louka, les, vesnice či město. Je to jakési postmoderní nic.“¹⁶

Urban sprawl neboli česky nazývána sídelní kaše¹⁷ je neuspořádaný komplex předměstských staveb, rozšiřování nebo rozlézání městského prostředí do krajiny.^{[3] [2] [9]}

Samotný proces vzniku těchto území – suburbanizace – je jev, který se v posledních letech velmi negativně podepisuje na vzhledu krajiny i celkovém vztahu k územnímu plánování, kdy předměstí ztrácejí status vesnického prostředí, ale zároveň se vůbec nepřibližují svou formou městu. Je to prostorová změna osídlení charakterizována hromadným stěhováním obyvatel z centrálních částí městských aglomerací a konurbací na jejich okraje se zachováním úzkých funkčních vztahů nově osídlených území se sídelními jádry měst. Je charakteristickým rysem současného stadia urbanizačního procesu. Taková prostorová expanze měst do okolní přírodní a venkovské krajiny může nabývat rozmanitých forem. Zde veřejný prostor ztrácí svůj městský charakter, je zatěžko rozpoznat, zda se ještě nacházíme v centru nebo v suburbii. Je otázkou, zda by se tak neměla zavést minimální zastavěnost v území a tím i hodnota minimální hustoty obyvatelstva, aby se tyto celky, tyto sídelní kaše dařilo zvládat.^{[3] [2] [9] [32]}

Ing. arch Pavel Hnilička říká: *„Obyčejná řadovka umožňuje hustotu kolem osmdesáti lidí na hektar, což se už pomalu blíží formám zástavby s dobrou pěší dostupností bez závislosti na automobilu. Z hlediska veřejného zájmu je samozřejmě lepší upřednostnit zástavbu ploch ve městě, které třeba mohou být již zastavěné, ale špatně využité, než stavět na zelené louce za městem. Ale pro investory je výhodnější stavět na zelené louce, protože se jim rychleji vrátí investice. Především tomu je přizpůsobeno současné právní prostředí. Skutečně je*

¹⁶ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9. str. 7.

¹⁷ Tento pojem se stal v českém prostředí známý díky Ing. arch. Pavlu Hniličkovi.

jednodušší postavit koberec rodinných domů mimo Prahu než získat v Praze územní rozhodnutí a stavební povolení na inteligentní tří- až čtyřpodlažní stavbu, případně s předzahrádkou a malou provozovnou, která se charakterově rodinnému domu blíží. Je to o vůli, který z modelů je správný. Věřím, že za dvacet let bude existovat nějaká společenská norma, která teď prostě není.“¹⁸

Druhým problémem, který v posledních letech pozorujeme, je proces tzv. *deurbanizace*. „Označujeme jí postupné snižování počtu stálých obyvatel města.“¹⁹ Z původních bytových domů se stávají kancelářské a komerční objekty a část obyvatel se pak stěhuje do obcí v suburbánním zázemí. Podle slovníku soudobého urbanismu může tento proces „*probíhat buď živelně, nebo jako záměrně využívaný nástroj sídelní politiky. Spočívá v podpoře rozvoje bydlení a pracovních příležitostí v menších sídelních centrech a v nových satelitních městech. Sleduje se tím oslabení tlaku na jádra velkoměstských koncentrací. Mají však velmi omezenou účinnost a jejich výrazem je zakládání nových a satelitních měst i podpora takzvaných rozvojových měst, přičemž je osídlení jen výjimečně směřováno do méně osídlených a ekonomicky slabších oblastí a většinou se opět soustřeďuje v užším či širším zázemí velkoměst.*“²⁰ Dle názoru autora je využívání takové politiky zcestné, kdy si lidé neuvědomují, co se s takovými oblastmi, které vznikají, stane v budoucnu. Centrum města se vylidní a bude problém jej opět dostat do stavu života. Města se musejí více dívat na oblasti brownfieldů²¹, které nabízejí lukrativní místa v městských oblastech a jejich asanace a rekonstrukce poskytne obyvatelům větší životní úroveň města.^{[3] [2] [9] [32]}

Třetím procesem, který probíhá, ale již ne v takové míře je proces reurbanizace, což zjednodušeně znamená návrat obyvatel do měst. Opět dochází k osídlování center měst v důsledku rekonstrukcí mnoha zastaralých

¹⁸ *Stavět ve městě: Diskuze Filipa Landy s Pavlem Hniličkou, Jakubem Filipem Novákem a Filipem Tittlem* [online]. 2016 [cit. 2018-04-14]. Dostupné z:

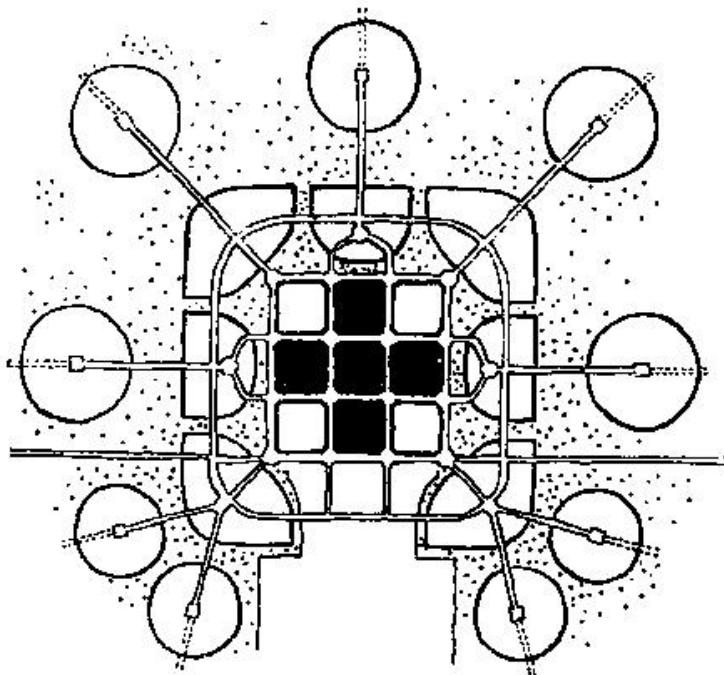
<https://www.era21.cz/cs/clanky/clanky/2016-04-13-stavet-ve-meste-diskuze-filipa-landy-s-pavlem-hnilickou-jakubem-filipem-novakem-a-filipem-tittlem/>

¹⁹ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9. str. 22.

²⁰ HRŮŽA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977. ISBN 01-527-77. str. 83.

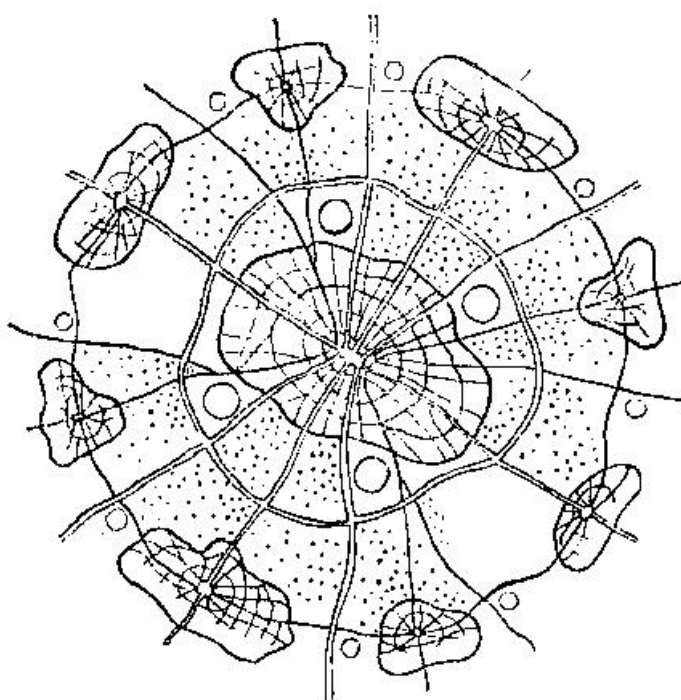
²¹ Brownfield – staré, nevyužívané nebo ekonomicky nedostatečně efektivně využívané průmyslové a logistické zóny a komerční či obytné objekty v kompaktně zastavěných územích a zemědělské, vojenské i další plochy a budovy ve volné krajině.

a nevyužívaných administrativních objektů ale také přitažlivosti městského parteru, ze kterého postupně mizí nudné a nezajímavé výlohy, hlavně bank, pojišťoven, cestovních kanceláří a dalších. O to se snaží každé město, aby se lidé vrátili a znovu oživilo jak město obecně, tak městský život, který byl do té doby ochuzen o duši. Ing arch. Filip Tittl říká: „Ve Francii, Německu nebo Holandsku fenomén návratu do města už nějakou dobu probíhá a jsou ukazatele, které to potvrzují. Do jaké míry se může podobný trend dostat v masovější míře i k nám, je jen těžko odhadnutelné. Druhou rovinou problému je, že každá změna se dá provést hloupě, anebo chytrě. Když si za cíl vytkneme zmíněný domeček se zahrádkou, výsledkem může být nezkoordinovaná příměstská kaše, ale také inteligentní, relativně kompaktní zástavba řadových domů s dost velkou hustotou na to, aby tam mohly být hospoda, obchod, lékař, školka, škola, aby tam jezdil autobus hromadné dopravy. Podobné příklady v Evropě existují, není tedy nutné vymýšlet něco nového, stačí eliminovat negativa.“²² [3] [2] [9] [32]



Obrázek 3 Satelitní město. R. Unwin (1922)
[Zdroj: [12]]

²² Stavět ve městě: Diskuze Filipa Landy s Pavlem Hniličkou, Jakubem Filipem Novákem a Filipem Tittlem [online]. 2016 [cit. 2018-04-14]. Dostupné z: <https://www.era21.cz/cs/clanky/clanky/2016-04-13-stavet-ve-meste-diskuze-filipa-landy-s-pavlem-hnilickou-jakubem-filipem-novakem-a-filipem-tittlem/>



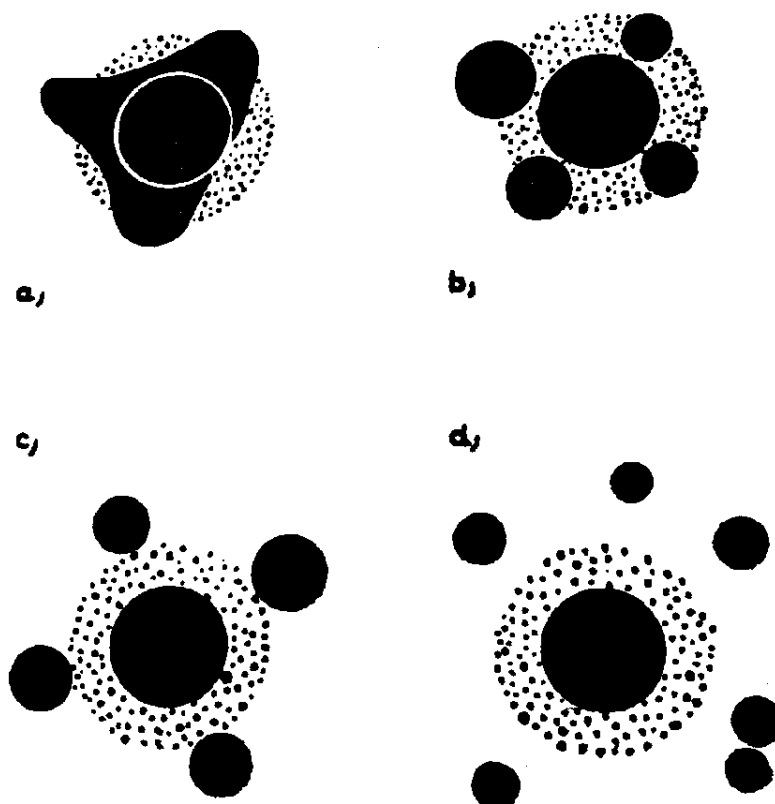
Obrázek 4 Satelitní město. R. Whitten (1923)
[Zdroj: [12]]

4.1. MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ

Zabývá se hlavně hustotou osídlení a odehrávajícími se ději. Jde hlavně o diverzitu funkcí, kterou dostáváme co největší promíchání funkcí v oblasti a tím i o fungující město. Právě tehdy můžeme oblasti s větším množstvím obyvatelstva povýšit na město. Město je různorodost sama o sobě. Mělo by poskytovat i maličkosti, mělo by být rozlohově větší i mnohem hustěji osídlené. Není to jen nějaký shluk domů, kde je funkce segregována nebo připouštějící pouze vybranou funkci, je to fungující prvek plný života a možností si ho užít. Hlavním charakterem takového prostředí se pak stává prostorová blízkost. [3] [2] [9] [1]

Městské prostředí a město obecně se vytváří hlavně urbanizačním procesem, který doprovází koncentrační proces obyvatelstva do měst a může být ztotožňován s růstem města. Dochází tak k poměšťování dříve neměstského prostředí na městské prostředí. „V nejširším výkladu je urbanizace chápána jako soustřeďování hospodářského a kulturního života do velkých měst na úkor venkova nebo taky jako podíl obyvatel žijících ve městech. Přesněji urbanizaci

definuje urbanistická teorie, která v ní vidí mnohostranný sociálně-ekonomický proces vyznačující se stěhováním obyvatelstva do měst, růstem měst, změnami funkčního využití území sídel, koncentrací, intenzifikací a diferenciací městských druhů činností (funkcí) nebo výroby v širokém slova smyslu, vznikem nových forem a prostorových struktur osídlení a rozšířením městského způsobu života se specifickou strukturou styků, kulturou, systémem hodnotových orientací atd.“²³



Obrázek 5 Varianty rozvoje velkého města: a) kompaktní růst, b) obytné obvody v zeleném pásu, c) satelitní města na okraji zeleného pásu ve vzdálenosti 10-15 km, d) satelitní města ve vzdálenosti 40-60 km

[Zdroj: [8]]

„Městské prostředí může být hodnoceno z mnoha teoretických i praktických pozic. Jejich sloučení, umožňující souhrnné vyjádření, je však obtížné. Není ale nezbytné, protože použití různých přístupů k hodnocení, které se vzájemně doplňují, konfrontují a obohacují, poskytuje mnohostranný výklad konkrétní environmentální reality.“²⁴ Tímto se městské prostředí může odvíjet, když

²³ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9. str. 17

²⁴ MACHÁČEK, Jaroslav. *Hodnocení vlivů na prostředí ve městech*. Praha: IFEC, 2002. Justis. ISBN 80-86412-14-8. str. 10.

budeme vědět, jak má fungovat a co je pro město dobré. Srovnávat více měst mezi sebou, jejich fungování a problémy nám zprostředkuje obraz města v celkovém konceptu, jak funguje a kam může směřovat jeho vývoj a vývoj hodnot, které zastáváme. ^{[3] [2] [9] [1]}

„Udržitelný rozvoj se stal v posledních deseti letech klíčovým tématem plánování měst. Všeobecně se uznává, že zásady udržitelného rozvoje je třeba učinit součástí plánování a rozvoje měst. Moderní města produkují značná kvanta odpadů a škodlivin, což má za následek zhoršování životního prostředí a kvality života. Požadavek vytvořit udržitelnější města je jednou z největších výzev pro urbanisty v 21. století. Současně se zvládnutím upadající kvality prostředí to vyžaduje ochranu kulturního dědictví, volných ploch a sítě zeleně a kulturní krajiny ²⁵ ve městech a v jejich okolí. Zachování biologické rozmanitosti je životně důležité ve městech stejně jako ve venkovských oblastech. Důležitou součástí plánování měst bude také šetrné využívání zdrojů energie.“ ²⁶

4.2. PROČ BYDLENÍ V SUBURBII?

Proč ano? V dnešním moderním světě je rodinný dům pro velkou většinu lidí sen, osobní cíl, co nás dělá samostatnými, nezávislymi a svobodnými lidmi. Je to představa nejvyšší mety, které lze v oblasti bydlení docílit. Má ale taková píle, kterou každý z nás vytváří, cenu? Prvotní myšlenkou je bydlení blízko zeleně, kde je klid a zároveň to není daleko od města, práce. Za pár let se ale může stát a ono se to v určitých případech stává, že takové místo blízko zeleně a klidu se stane centrem suburbie a my se tak dostáváme opět tak daleko od přírody jako na počátku. Sídelní kaše je nesoběstačná jednotka v území, vždy bude závislá na městě poblíž. Její technické nároky na infrastrukturu jsou neúměrné tomu užitku, který suburbie přináší. Vzniká problém s dopravou, kdy každý dojíždí do města autem a tento problém je způsoben i tím, jelikož suburbie je tak roztahané místo s malou hustotou, že vznik městské hromadné dopravy nepřipadá v úvahu. Byla by prostě

²⁵ Kulturní krajina je definována jako kombinované dílo přírody a člověka a doklad vývoje lidské společnosti a sídel v průběhu historie pod vlivem společenských, ekonomických a kulturních vlivů. Nelze rovněž zapomínat na duchovní a estetický aspekt kulturní krajiny. Krajina se při dalším zamyšlení dá popsat velmi podobně jako město, -tj. má svou identitu, genia loci – tedy svou duši, která toto místo odlišuje od ostatních.

²⁶ HRŮZA, Jiří. *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5. str. 74.

a jednoduše neekonomická. Byl by to drahý a neefektivní způsob dopravy, který by nakonec využívala jen hrstka místních. Problém věci se často dostává tak daleko, že suburbie jsou tak velké, až začnou spojovat celá města, která byla několik kilometrů vzdálená. Vzniká obrovská plocha, která je sídelní kaší, což hyzdí krajinu a již ji označíme slovem meziměsto. Velkou nevýhodou takového místa je fakt, že oblast vypadá natolik stejně, až nám připadá, že nekončí, že se zde lze snadno ztratit. Místu naprosto chybí genius loci²⁷, jeho duše.^{[3] [2] [9] [1]}

4.3. ZAHRADNÍ MĚSTO

„Název zahradního města se obvykle používá pro označení malých měst a sídlišť, v nichž převládá nízké zastavění a výrazně se uplatňuje zeleň jak na pozemcích obytných domů, tak i ve formě parků na veřejně přístupných pozemcích. Je to populární název, který použil Le Corbusier i pro svá věžová města, jež charakterizoval jako vertikální zahradní města. Kromě měst a sídlišť se také setkáváme často s pojmem zahradní předměstí, protože jsou to právě okraje měst, kde je obvykle možno nejnadhěji uplatnit tento typ zastavění. Za zakladatele zahradních měst je považován E. Howard.“²⁸

V minulosti převládal naprosto opačný problém, problém s přelidněností měst, kdy moderní trend je vylidňování městských center. Velký nárůst obyvatel i díky průmyslové revoluci neumožňoval všem ve městě žít, a tak se snažilo k těmto problémům přistupovat s myšlenkou, že „odlákáme obyvatele z nezdravého města do zdravé krajiny.“²⁹ Nikdo si v té době nepředstavoval, jaké by to mohlo v budoucnu mít následky.^{[3] [2] [9] [8]}

Myšlenka založení zahradního města měla spoustu výhod, které propojovala dohromady. Nikdo ale netušil, že tak lákavou myšlenku nakonec přebije suburbanizace území a vytvoření nevzhledné sídelní kaše. Zahradní město může být i dnes moderním konceptem, jak takovou sídelní kaši zastavit. Takové město totiž sdílí myšlenku na zastavení území řadovou zástavbou, která je dodnes nejlepším řešením a kompromisem v kvalitním bydlení

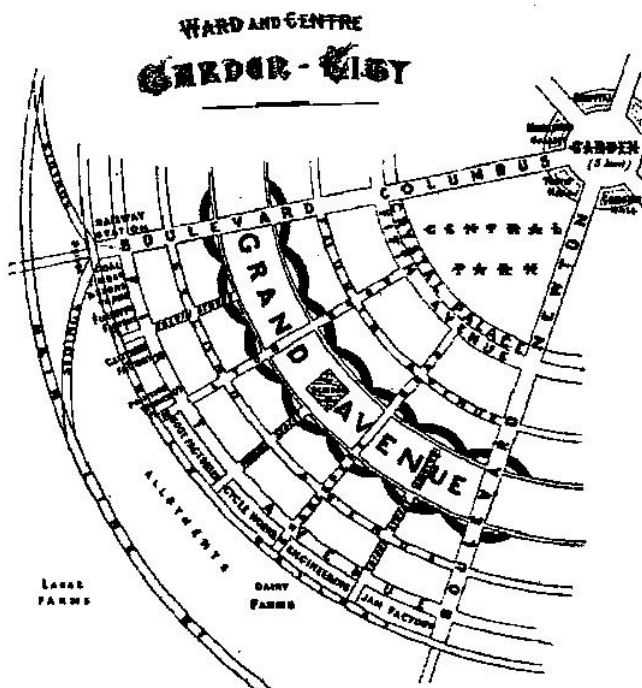
²⁷ Genius Loci – duch místa, specifická atmosféra, která dané místo odlišuje od ostatních a umožňuje mu vyniknout, zapamatovat si ho.

²⁸ HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977. ISBN 01-527-77. str. 181.

²⁹ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6. str. 34.

a hustotě zastavění. Dokáže natolik zefektivnit oblast, že lze vytvořit nové veřejné prostory s lokálními centry, dodat území prvky zeleně a rozvinout veřejnou dopravu. Pokud se v takovém území vyskytnou i prvky z regulačního plánu, lze očekávat kvalitní bydlení pro každého, při tom nejmenším snížení jeho požadavků. Z toho lze soudit, že to nejpodstatnější co činí město městem, není jen hustota obyvatelstva, tak jak se domnívá Hnilička, ale právě fungující systém veřejných městských prostorů. Camillo Sitte svou kritiku směřuje právě do oblasti ztráty kvality veřejného prostoru, když říká: „Je zřejmé, že *parcelační plán nové městské části nelze z uměleckých hledisek řešit bez výchozí představy o tom, co má nová čtvrť obsahovat a jaké veřejné budovy a náměstí je v ní možné předpokládat.*“³⁰ [3] [2] [9] [8]

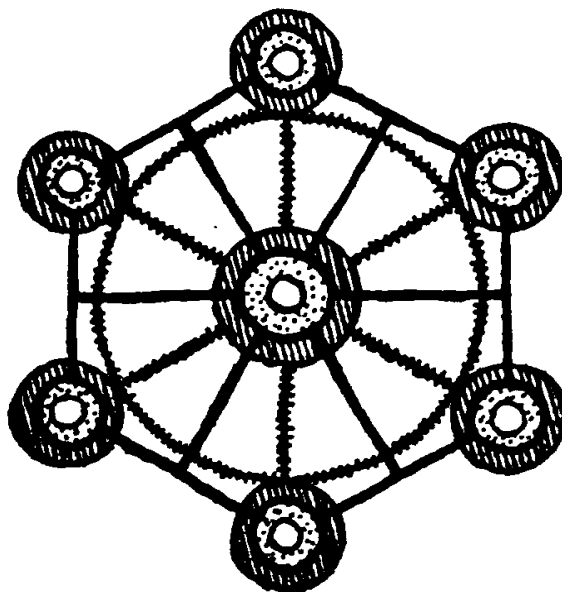
Velmi podobná myšlenka zahradnímu městu je město zelené jako nová forma osídlení, která by umožňovala dlouhodobé i krátkodobé rekreační pobyty obyvatelstva. Bylo by to bohatě zalesněné území, které se nachází na velmi dobrých komunikačních spojnicích od existujících měst avšak ne příliš daleko. [8] [12]



Obrázek 6 Zahradní město E. Howarda
[Zdroj: [2]]

³⁰ ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9. str 32

Urban sprawl díky nízké hustotě osídlení významně snižuje kvalitu bydlení, brzdí životaschopnost území, rychlejší rozvoj kvalitních veřejných prostranství, funkčních jednotek a náročnost (hlavně časovou) na znovu dojíždění do blízkých měst. Zvyšuje energetické i finanční nároky na výstavbu a údržbu, neprospívá zdravému prostředí s dostatkem zeleně a kvalitní dopravou. Kdyby se celkový koncept sídelní kaše dokázal změnit, hlavně co se týká individuálního bydlení směrem k již zmiňované řadové zástavbě, mohlo by to dopomoci k větší hustotě osídlení, k menším požadavkům na technickou infrastrukturu i k možnosti vytvořit více funkcí v území. ^{[3][2][9][8][1]}

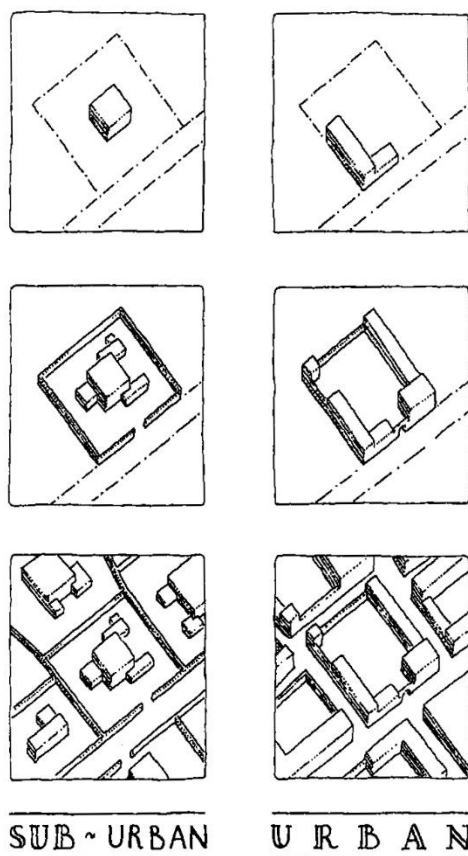


*Obrázek 7 Skupina zahradních měst podle návrhu E. Howarda
[Zdroj: [8]]*

Paradoxní situace se sídelní kaší se odvíjí v tom, že hustota takového osídlení je mnohdy menší, než vykazovala původní klasická vesnická zástavba, která se zde dříve vyskytovala, a takové zástavbě dnes chceme říkat město, i když je to v porovnání s minulostí snad i urážka historie. ^{[3][2]}

4.4. ROZDÍL V PŘÍSTUPU

Jedná se sice o trochu jiná měřítka, ale rozdíl v přístupu k umisťování objektů jak v městském tak v příměstském prostředí je znatelný. [3]



Obrázek 8 Rozdíl mezi městským a příměstským přístupem k umístění domu podle Leona Kriera
[Zdroj: [3]]

Zatímco příměstský prostor má koncepci umisťování staveb doprostřed pozemku, není výškově značný a rozlehlý a nabízí okolo sebe dostatek volného prostoru, městská zástavba je řešena přesně opačně. Vytváří blok zástavby na okraji parcely, kdy takový objekt již dosahuje vysoké výškové úrovně podle místních podmínek, uvnitř se vytváří vnitroblok, který je řešen většinou jako soukromý prostor. Tady lze vidět, jak to ovlivní hustotu osídlení a proč má městské prostředí tuto hodnotu několikanásobně vyšší. [3] [2]

„Při plánování rozvoje města je třeba vycházet z prostorových komponent, polohy a situace města, sociální struktury a hlavních zdrojů v oblasti. Mezi další faktory patří reliéf terénu, podnebí a stávající i dřívější využití ploch. Využití ploch

zahrnuje mnoho prvků – pozemky, budovy, stromy a zalesněné plochy, vodní toky, dopravní síť, volné plochy, cesty, kulturní a historické památky a správní hranice. Zvláště důležitý je vztah města k jeho zázemí – zahrnující vymezení přilehlých venkovských rekreačních zón, překračujících hranice města. Tyto faktory jsou zvláště důležité pro uspořádání a budoucí podobu města a jeho okolí. Mnoho tendencí naznačuje, že město budoucnosti nebude monocentrické, ale polycentrické.“³¹

4.5. REGULAČNÍ PLÁN

Již tady bylo řečeno něco o regulačním plánu. Je to nejdetailněji vymezující dokument územního plánování, kdy územní plán sice říká, co by na jakém území mělo být, co se zde plánuje za nové záměry, regulační plán toto území zpřesňuje a vykazuje zde tzv. regule, regulativy. Jedná se o jasné vymezení pravidel, toho, jak má co vypadat a v určitém omezení přispívá k větší kvalitě bydlení. Otázkou je však jejich míra, neboť ne nadarmo se říká, že nic se nemá přehánět. Příliš mnoho regulací ze strany územně plánovacích orgánů by mohlo negativně ovlivnit nahlížení na celou oblast, která by se tak stávala unifikovanou a sterilizovanou výstavbou bez možnosti jakékoliv tvůrčí schopnosti se prosadit a odlišit. Dalo by se tušit, že taková míra narušení a potlačení svobod a vytvořit si svůj dům, by v celospolečenském tématu nepomohla k uklidnění situace, ale vyvolala by debatu o neustálé kontrole, kterou vykonávají vnitřní složky státu.^{[17][14]}

Regulační plán by tak měl určovat hlavně výškovou zástavbu, maximální hodnotu zastavění pozemků, objemové řešení staveb, ale neměl by zasahovat do detailů a maličkostí, odlišující každou budovu. Důležitým prvkem každého objektu je oplocení a právě tento prvek by měl regulační plán začít řešit a hlídat. Někdy je na první pohled zřejmé, jak rychle se výšky, ale i tvar a barva plotu mění, není zde žádná návaznost na okolí a plot, jelikož je to to první co každý vidí, dokáže celý tento prostor zohyždit. Prvky regulace by právě v takovém případě vůbec neškodili a kulturně i esteticky by i uliční prostor kvalitativně zvedli na jinou úroveň.^{[17][14]}

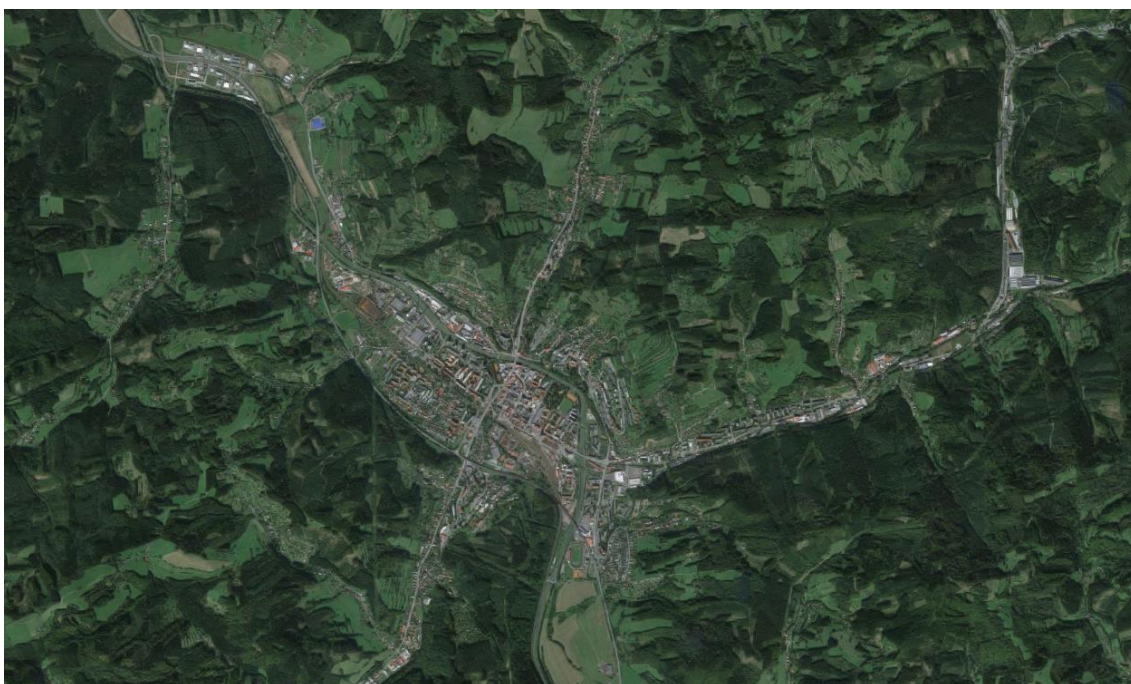
³¹ HRŮZA, Jiří. *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5. str. 80.

Objekty svým umístěním, tvarem, velikostí a často i barevným pojetím ovlivňují venkovní prostor takovým způsobem, že stačí pouze i jen jedna stavba, která bude architektonicky nepřijatelná v takovémto místě, která dokáže napáchat velké škody ve vnímání místa celkově a kvalitě bydlení v zástavbě jí sousedící. ^{[3] [2] [17]}

Regulační plán je součástí územně plánovací dokumentace. Ta obsahuje zásady územního rozvoje, které se zpracovávají pro celý kraj, a poté ještě územní plán který se zpracovává pro území obce. Regulační plán vymezuje jen část území, část obce a jsou mnohem podrobnější. Stanovuje podmínky pro využití pozemků, prostorové umístění staveb a snaží se zajistit příznivé životní prostředí, ochranu hodnot území a jeho charakter. Regulační plán není retrospektivním dokumentem, což znamená, že pokud zde bylo něco postaveno v minulosti a teď to regulačnímu plánu neodpovídá, tak se na to regulační plán nevztahuje. Jelikož je to dokument nejdětalněji vymezující území, musí být v souladu s platným územním plánem i zásadami územního rozvoje, které jsou v hierarchii nad ním. Ty nejlepší regulační plány jsou většinou velmi jednoduché plány, které přetrvávají desetiletí a umožňují velkou míru velkorysosti a úcty architektům k jejich návrhům v území. Regulační plán je zcela zásadním demokratickým nástrojem územního plánování a rozvoje měst a obcí, kdy se jedná o obecné blaho a udržitelný rozvoj pro další generace. ^{[3] [2] [17]}

5. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA VSETÍN

Město Vsetín se rozkládá v kotlině vytvořené řekou Vsetínskou Bečvou a jejími přítoky, na rozhraní Vsetínských vrchů ležících na břehu Vsetínské Bečvy, Vizovických vrchů a Hostýnských vrchů. Je součástí Zlínského kraje, ve státě Česká republika. Město se nachází 27km severovýchodně od Zlína a 60km jihovýchodně od Olomouce. Nejvyšším místem katastru je vrch Cáb s nadmořskou výškou 841m ve Vsetínských vrších. Historické jádro původního Vsetína, Horní město se zámekem ze 17. století s přilehlým anglickým parkem se vzácnými dřevinami, leží v nadmořské výšce 383m, nynější střed města se sídlem Městského úřadu se nachází v nadmořské výšce 342m. ^{[5] [23]}



*Obrázek 9 Letecká mapa Vsetína z roku 2015
[Zdroj: [31]]*

Katastr města měl roku 1900 rozlohu 3822ha. Posléze byly k městu připojeny další místní části obcí a roku 1981 měl katastr města rozlohu již 5772ha. Podle sčítání lidu žilo ve Vsetíně 29252 obyvatel. ^{[5] [23]}

Rok	Obyvatelstvo	Domy (byty)
1666	918	-
1791	2624	391
1850	3313	-
1869	3706	566
1880	4585	622
1900	6736	699
1921	7025	869
1950	16225	1522
1970	22108	2088
1980	29927	2873
1991	31591	2891 (11598)
2001	29256	2368 (11608)
2017	26190	-

Tabulka 1 Vývoj počtu obyvatel [Zdroj: [5]]

Název Vsetína se objevuje ve starších latinských pramenech ve tvaru *Setteinz* (1308), *Wssetin* (1396), *Wsetin* (1505), *Wssetjn* (1633), *Wsetyn* (1751), *Wsetin* (1846), *Vsetín* (1872). Název Vsetín je pravděpodobně odvozen od osobního jména Sěta, Sětolub či Sětoslav a znamená tolik co Sětovo území, či Sětovo město. ^[5]

Nejstarší dochovaná pečeť městečka Vsetína je z roku 1627. V jejím pečetním poli je ve španělském štítu doprava obrácený beránek na trojvrší, kartuši se štítem drží anděl jako štítonoš. ^[5]



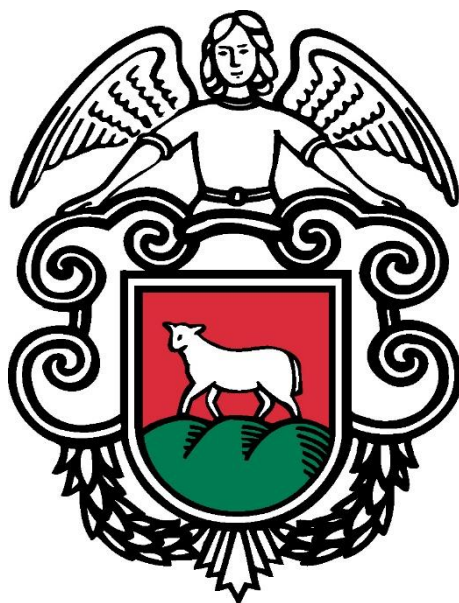
Obrázek 10 Pečeť města Vsetín z roku 1627
[Zdroj: [5]]

Všeobecně uznávaným historickým znakem města Vsetína je v červeném štítu stříbrný doprava hledící beránek na zeleném trojvrší. Prapor udělil městu Vsetín předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky v roce 1993. List praporu tvoří vodorovně červené a zelené pole v poměru 1:3, na červeném poli uprostřed je stojící bílý beránek obrácený k žerdi. Prapor navrhl Antonín Kaderka. [5]



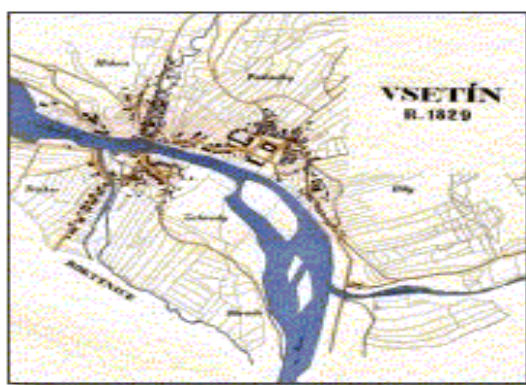
Obrázek 11 Prapor města Vsetín
[Zdroj: [5]]

Vsetín se nachází v údolí a jeho rozloha se tak táhne podél řeky Bečvy. Okolí Vsetína je ohraničeno kopci ze všech stran, dělající z něho vstupní bránu do Beskyd. Je to místo plné přírody a možností k výletům. V okolních kopcích je rozlehlá síť turistických cest, cyklostezek a přírodních krás. Nedaleko Vsetína se nachází také nově vybudovaná bikearéna s několika stupni obtížnosti.



Obrázek 12 Znak města Vsetín
[Zdroj: [5]]

Vsetín byl již historicky velmi významným místem, právě vzhledem k jeho poloze, kdy v rozsáhlém kopcovitém území umožňoval ochranu a přehled nad okolím. V polovině 15. století byla uprostřed dnešního Horního náměstí postavena tvrz, jež byla počátkem 17. století přestavěna na zámek. Jeho vysoká věž je dodnes nejvýraznější dominantou města. V roce 1609 získal Vsetín sňatkem Albrecht z Valdštejna, který byl později významný císařský vojevůdce. Vsetín pak od té doby změnil mnohokrát majitele a byl také častým cílem útoků, rabování a několikrát byl vypálen. Napadali ho Turci, Tataři i uherští povstalci-kuruci, kteří ho roku 1708 téměř zničili, když Vsetín lehl popelem a ze zámku zbyly jen ohořelé zdi.^[5]

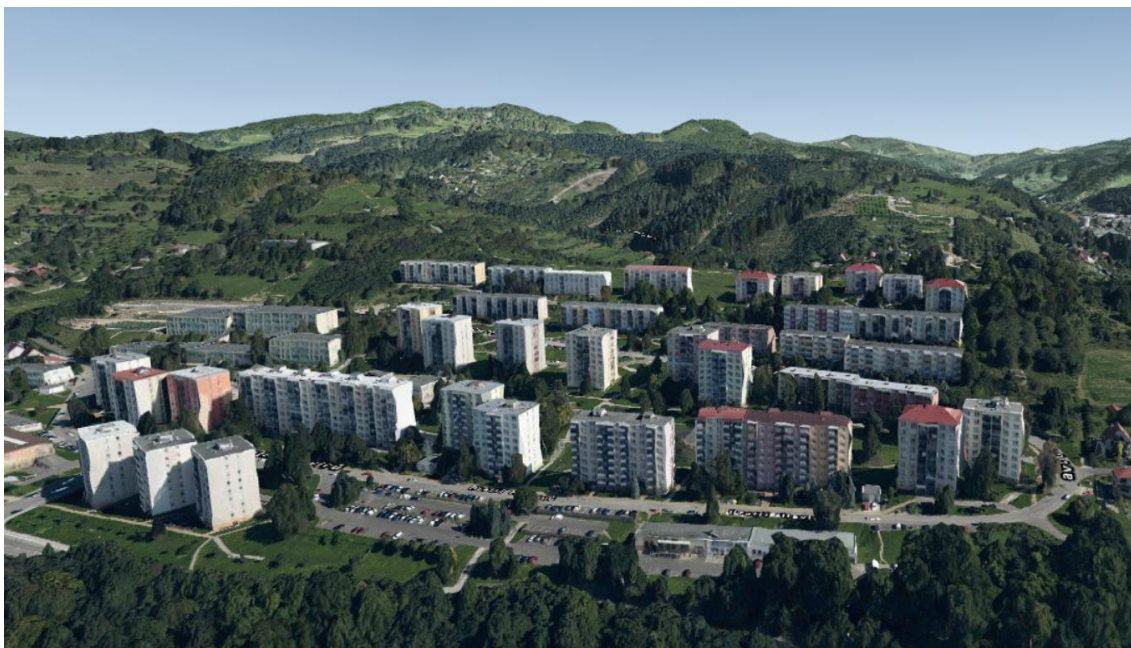


Obrázek 13 Vsetín z roku 1829
[Zdroj: [5]]

V době třicetileté války se Vsetín rozšířil z původního Horního města i na levý břeh řeky Bečvy, kde byly původně jen pastviny. Vznikl zde panský mlýn, kde při jeho náhonu vznikl „lapač“ pro lovení ryb. Dnes na tomto místě stojí zimní stadion „Na Lapači“, který je jak svou architekturou, tak i historickými výsledky v hokeji znám po celé republice. Mezi Horním a Dolním městem docházelo k častým sporům o pozemky, daně, trhy aj. Proto se dnes část centra města, kde leží Městský úřad, nazývá „Svárov“. Je to jeden z bývalých sporných pozemků. Ke sloučení Horního a Dolního Vsetína došlo až v roce 1849.^[5]

Ještě před polovinou 19. století zasáhla Vsetín průmyslová revoluce, která čerpala hlavně zásoby dřeva v okolí Vsetína. Vzniklo zde mnoho továren, sklárny a významné výroby ohýbaného nábytku. Na začátku 20. století se Vsetín stává okresním městem a jeho význam stále roste, je vybudována železnice, nemocnice a další významné stavby a veřejné zařízení. Významnou

se v dalších letech stává závod „Zbrojovka“, která nabídla nové pracovní místa v tehdy obrovské nezaměstnanosti. Vsetín se tak stával významným průmyslovým městem a nárůst počtu obyvatel se v období let 1960-1990 téměř zdvojnásobil a znamenal obrovský boom a taky vrchol počtu obyvatel Vsetína, kdy zde žilo v roce 1991 přes 31 tisíc obyvatel. Částečným řešením problému s bydlením byla masivní výstavba paneláků a panelového sídliště Sychrov, které se nachází na Horním městě a nelze přehlédnout. [5]



*Obrázek 14 Panelové sídliště Sychrov
[Zdroj: [31]]*

Vsetín je dnes okresním městem střední velikosti, kde žije přes 26 tisíc obyvatel. Nabízí řadu kulturních možností jakožto každoroční Valašské záření, Mezinárodní folklorní festival Vsetínský krpec, mezinárodní fotosoutěž Interfotoklub, Jazzový festival nebo Letní filmový maraton.

Ve Vsetíně začíná naučná stezka Okolím Vsetína, na vsetínském zámku sídlí Muzea regionu Valašska, a jak už bylo řečeno, Vsetín dodnes žije hokejem, který je zde stále velmi oblíbený a má velmi dlouhou historickou tradici.

Vsetín je tak hrdým městem Valašska a branou do rozsáhlých kopců a přírodních krás Beskyd, s tradicemi a zajímavou historií i s nevšední polohou v srdci hor a významným tokem, který přináší život i zkázu.



*Obrázek 15 Pohled na Vsetín ze zámecké věže
[Zdroj: [21]]*

Vsetín se tak stal z nevelkého městečka během uplynulého století významným střediskem průmyslu, hospodářského, kulturního a sportovního života.

6. VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ VSETÍNA

Vsetín je velmi zajímavým městem, s různorodými částmi i různorodými veřejnými prostranstvími. Významným prvkem je řeka Bečva, která protéká celým městem, různě se vlní a klikatí. Takový vodní prvek je důležitou součástí ale zároveň i město rozděluje. Podél řeky se vyskytuje cyklostezka, která propojuje celý region v širokém okolí. Řeka dokáže být atraktivním prvkem, který je potřeba podporovat. Různá nábřeží na březích řeky pro snadný přístup, mosty a lávky, které by propojovaly oba břehy, by se mohly stát využívaným potenciálem pro chodce i cyklisty. Existuje již projekt Čistá řeka Bečva, ale stále se Vsetín nemůže přiblížit opravdovému využívání vodního toku a jeho potenciálu. V poslední době se toto téma začíná více a více probírat a debatovat o něm, a lze vidět pokrok, který se v rozvoji celého města a jeho směřování utváří.

6.1. DOLNÍ NÁMĚSTÍ

Dolní náměstí je centrem Vsetína. Historicky ale Vsetín vznikl v okolí Horního města a tak bylo Dolní náměstí utvářeno až časem, kdy se Vsetín rozšiřoval i do okolí řeky Bečvy. Dnes je zde hlavní náměstí města, které má trojúhelníkový tvar. Jezdí zde několik linek městské hromadné dopravy, přičemž je doprava pro ostatní značně regulovaná. Dolní náměstí je tak přirozeným obchodním a společenským centrem. Jeho původně venkovský charakter se začal měnit na konci 19. století, pokračoval za 1. republiky a k poslední důkladné rekonstrukci a modernizaci došlo v letech 2002– 2003.



Obrázek 16 Budova "Kremlu" s Masarykovou veřejnou knihovnou
[Zdroj: [21]]

Při posledních úpravách došlo zejména k přestavbě bývalé budovy „Kremlu“, kde se nachází Masarykova veřejná knihovna Vsetín a informační centrum, která razantně změnila jeho vzhled a k novému architektonickému uspořádání parčíku uprostřed náměstí i k novým prvkům, které zde přibyly.

Neméně zajímavými budovami na náměstí je například dům čp. 339 se sgrafity s lidovým motivem z roku 1929. Autorem je akademický malíř Jan Kobzáň. Dalším zajímavým domem je Hotel Magistr čp. 345 kde žil a pracoval PhMr. Karel Puzkailer – propagátor turistiky na Valašsku.

Náměstí má půdorysný tvar připomínající trojúhelník. Vchody na náměstí jsou tři a to právě vrcholy tohoto trojúhelníku. Dominantní vstup na náměstí je přímo z hlavní ulice Mostecká, která je považována za vstupní ulici do centra města. Další vstup je pokračováním pěší zóny, která pokračuje až k městskému úřadu a kulturnímu domu, podél níž je mnoho menších obchodů. Třetí vstup pak odbočuje k nové budově Elektry a břehu řeky Bečvy, podél níž probíhá cyklostezka. V centru náměstí je vytvořena architektonická kompozice stávajících stromů zkombinovaná s keříky, chodníky a vodními prvky, které mají vzhled malých potůčků a fontány. Vzrostlý smrk je tradičně využíván jako vánoční strom.



*Obrázek 17 Dolní náměstí
[Zdroj: [21]]*

V době rekonstrukce, která proběhla v roce 2002 – 2003, se nejvíce na vzhledu náměstí podepsala hlavně přestavba budovy „Kremlu“. Zde se přistavěla moderně vyhlížející přístavba městské knihovny a informačního centra, ke kterým byl zároveň postaven nový třípatrový dům Elektra. Jejich

vzhled byl tvořen hlavně prosklenou fasádou, která dotvářela dojem něčeho nového, moderního. Knihovna má fasádu dozelena zatímco budova Elektra má fasádu modrou a strhávají tak na sebe pozornost. Rekonstruoval se i povrch náměstí a cesty, které získaly kostkovou strukturu. Uprostřed náměstí vyrostly sluneční hodiny a osvěžující letní vodní prvky, jakožto pitné fontány. (viz. příloha str. 12)

Na náměstí se koná také mnoho různých akcí. Tradiční je již festival Valašské záření, který láká tisíce lidí z okolí. Náměstí bývá v tuto dobu dopravě zcela uzavřené a vyrůstá zde velké podium pro hudbu. Bývají zde vánoční trhy, kdy náměstí bývá ozdobeno vánočními světly, včetně zmíněného vánočního stromu.



Obrázek 18 Komerční banka - památkově chráněna jako jeden z významných objektů moderní funkcionalistické architektury

Dolní náměstí plní svou funkci hlavního náměstí Vsetína, je uzpůsobeno pěší dopravě a dopravní regulace pro automobily jsou správnou cestou. Taktéž drobné prvky zeleně jsou vítaným doplňkem a celkově utvářejí náměstí přívětivé pro obyvatele.

6.2. NÁMĚSTÍ SVOBODY

Náměstí Svobody se nachází přímo v centru města, nedaleko městského úřadu, se kterým sousedí. Již od nepaměti má parkový charakter, kterým je propojeno sousedícím parkem s možností docházky až do Panské zahrady u vsetínského zámku. V centru plochy náměstí stojí Památník osvobození. Z východní strany je náměstí lemováno řadou obchodů a bytových domů,

další tvoří komplex největšího vsetínského hotelu Vsacan. Následuje budova Dolní školy a severní stranu náměstí uzavírá budova Masarykova gymnázia. Z náměstí je pěkný výhled na typické panoráma Horního města se zalesněnými kopci v pozadí.

Náměstí bylo od roku 2010 terčem mnoha zásahů z důvodů jeho zastaralosti a renovace. Z původního historičtějšího rázu parkového náměstí, které Vsetín reprezentovalo, se z náměstí Svobody stal kus betonové plochy s vzrostlými nevzhlednými dřevinami. Jeho původní krása byla pryč. Proto byla vypsaná architektonická soutěž a jeden z návrhů renovace náměstí mohl být uskutečňován. A to i přes velkou nevěli obyvatel Vsetína, kteří se s vítězným návrhem neztotožňovali. Po dokončení rekonstrukce náměstí se na radnici snesla vlna kritiky ohledně vzhledu a funkčnosti náměstí, které díky svému povrchu, který zahrnoval šterkovou drť - mlat, nedovolovalo při jakýchkoliv přeháňkách přechod přes něj, díky rozbahnění šterkové hmoty. Ve slunečných dnech nedovolovalo přejezd in-line bruslí a celkově zahrnovalo minimum zeleně, kromě zasazených stromů. Město tak bylo donuceno opět přepracovat i tento vítězný návrh projektu na takový, který byl občany pozitivněji přijat. Byl vyměněn znovu celý povrch náměstí, na místo kterého byly přidány zatravněné plochy, zpevněné chodníky, arboretum i více míst k odpočinku a sezení. Náměstí se tak znovu stává součástí města reprezentativního významu. (viz. příloha str.13)



*Obrázek 19 Náměstí Svobody z roku 1929 s parkovou úpravou
[Zdroj: [21]]*

Náměstí je otevřenou plochou, která je jen z jedné strany ohraničena přilehlou Střední zdravotnickou školou, kdy ale zároveň lidé nepocítují nepříjemný vítr. V letních měsících je náměstí centrem všech setkávání. Lidé si zde chodí odpočívat, číst si, maminky s dětmi si zde dělají společné zastávky. Laviček a míst k posezení je mnoho, ale i tak jsou většinou všechny místa obsazeny.

Po všech aférách a dlouhých sporech, kdy se lidé na náměstí nemohli dlouhé chvíle podívat, je místo důstojným veřejným prostorem, které město potřebovalo. Náměstí není nudné, tvar a přilehlé ulice s různými ornamenty nabízejí zajímavý pohled a dětem umožňují různé aktivity.

Výhodou náměstí je fakt, že sousedí se dvěma školami, které dodávají atraktivitu prostředí a pomáhají udržovat život ve městě a společnost zde mísit. Jelikož je náměstí v centru, má neskutečné možnosti. Lidé odsud nemají nic daleko a můžou se v letních měsících občerstvovat vlastně hned za rohem.



*Obrázek 20 Současná podoba náměstí svobody
[Zdroj: [21]]*

Náměstí svobody by vůbec neuškodili další investice města. Objevily se zde diskutabilní návrhy na dodatečné zbudování dětských chatek, které by sloužily dětským aktivitám a tím i zpestření náměstí. Dostatek zeleně je veliké plus, které táhne lidi z jinak nezajímavých ulic a přináší možnost být alespoň trochu blíž přírodě. Je na zvážení, že pokud by se zde přidalo ještě pár menších keřů, nebo květin, které by vyplňovaly zbudované trávníky, mohl by

to být zdařilý a reprezentující příklad veřejného prostoru i pro další města. Bude jistě zajímavé pozorovat, jak rostoucí stromy budou vzhled náměstí měnit postupem času a stále zdokonalovat díky své hmotě toto již velmi kvalitní místo pro život.

Náměstí svobody má čtvercový tvar, který pak hodně pracuje s kompozicí kruhu, co se umístění stromu týká, a okolní ulice. Kulaté vzory jsou pod každým vysázeným stromem a navazující ulice směrem k městskému úřadu toto téma přenáší dále, pomocí ornamentů v asfaltovém chodníku. Stromy jsou výrazným prvkem náměstí, kterými se vytváří přírodní hmota ve velkém měřítku i jako značně velká estetická vložka. Tím se dostatečně zajistí ekosystémové služby, které zeleň obyvatelům poskytuje. Ty zvyšují kvalitu života obyvatel a zpříjemňují prostředí ať už lokálním ochlazováním ploch v letních měsících, zachytáváním srážek a emisí ale i podporováním okolních biosystémů.

6.2.1. NAVAZUJÍCÍ PARK

Přímo na náměstí navazuje park, který svou stezkou ústí až v Panské zahradě u vsetínského zámku. Součástí parku je rozlehlé jezírko nacházející se na straně sousedící s řekou Bečvou. Tu a park dělí cyklostezka, která územím prochází a tvoří tak rozsáhlé trasy i v okolí Vsetína. Ta je hlavně v letních obdobích velmi frekventovaná a očekává se její rekonstrukce a rozšíření z důvodu zkapacitnění této trasy. I pro projíždějící se tedy nabízí na chvíli odbočit a odpočinout si ve vsetínském parku.



Obrázek 21 Pohled na jezírko v parku
[Zdroj: [33]]

Park ve Vsetíně se nachází v centru města, v těsné blízkosti Masarykova gymnázia. Svou polohou nabízí klidné místo k odpočinku, procházkám i rekreačnímu sportu. Je společně s panskou zahradou centrální plochou zeleně ve Vsetíně. V parku je mnoho různých druhů dřevin, doplňovanými menšími keři a květinami, které na podzim hýří barvami. V parku je také několik cedulí, které popisují naučnou stezku okolí Vsetínem, kdy přímo v zámku se nachází Muzeum regionu Valašsko.

Hlavní dominantou parku je již zmiňované jezírko, které je svou rozlohou nepřehlédnutelné. Vede přes něj pěší lávka a na druhé straně je vybudovaný altán, ve kterém se uskutečňují různé akce. Dále je zde vybudováno hřiště pro děti, od kterého jsou k jezírku vybudované schůdky, takže každý návštěvník se může dostat až k hladině.

Co se týká tvaru parku tak je jasně definovaný. Tvar čtverce umožňuje velmi praktické hledisko ze všech úhlů pohledu. Tímto nabízí park několik vstupů, kterými láká lidi dovnitř. Je tak velmi jednoduché projít parkem, než ho složitě obcházet.



*Obrázek 22 Pohled na park z náměstí svobody
[Zdroj: [33]]*

Doprava v okolí je velmi jednoduchá, jelikož zde neprochází žádná velká komunikace. Ze západní strany parku je komunikace, podél které se

nacházejí parkovací plochy, která přiléhá ke gymnáziu. Další komunikace je taktéž málo frekventovaná a směřuje k mostu přes Bečvu, přes který se lidé dostávají do Střední průmyslové školy strojní. Parkovací plochy slouží převážně pro studenty a učitele zmíněných škol.

6.2.1.1. VNITŘNÍ PROSTŘEDÍ PARKU

V parku se nacházejí dva typy chodníků. Novější chodník je vytvořen z kamenné dlažby díky větší frekvenci návštěvníků, druhý je zasypaný štěrkovou směsí z důvodu menšího používání. Deště však ukázaly chyby, které se zde vyskytují. Chodníky nejsou nijak vyspádované, a tak voda neodtéká a zůstává na ploše chodníků. U druhého typu chodníku vzniká problém s rozbahněním štěrkové směsi. Vzhledem k vysoké návštěvnosti parku by bylo potřeba doplnit více laviček, kterých je zde nedostatek.

Zajímavou příležitostí pro zvýšení atraktivity celého parku by bylo vybudování lodiček na rybník. To by zajisté uvítali rodiny s dětmi. Před několika lety byl celý rybník vypuštěn a nashromážděné kaly, které se zde vytvořily, byly odvezeny pryč. Tím se hloubka rybníka opět zvětšila a pro malé lodky by nebyl problém se splavností. Vzhledem k vzrostlým stromům se každý podzim na hladině usazuje velké množství listů a tak je důležité rybník pravidelně čistit a udržovat.

6.2.2. NÁMĚSTÍ NA MOSTĚ

I díky velké rušnosti v těchto místech, kdy se jedná o propojení dolního a horního města, je zde cyklostezka a centrální zelený prostor, vznikla studie proveditelnosti – zpřístupnění řeky Bečvy. Zkombinovalo se zde několik problémů a zároveň příležitostí, kterými řeka Bečva disponuje.

Studie řeší nové trasy cyklostezky, nové přemostění nevyhovujících staveb mostů přes řeku i protipovodňová opatření, která s tím souvisí. Navíc vypracovaná studie usiluje o koncept sblížení s přírodou a dostupnosti řeky pomocí promenád, schůdků, možností posezení a grilování i různých typů úpravy koryta. Jelikož stávající most přes řeku Bečvu, který vede z parku směrem kvsetínskému zámku, již není vyhovující, uvažuje se o novém

přemostění, který bude nabízet nové veřejné prostranství. Tzv. náměstí na mostě. Podobný projekt můžeme znát například z Litomyšle.



Obrázek 23 Vizualizace nového "náměstí na mostě"
[Zdroj: [29]]

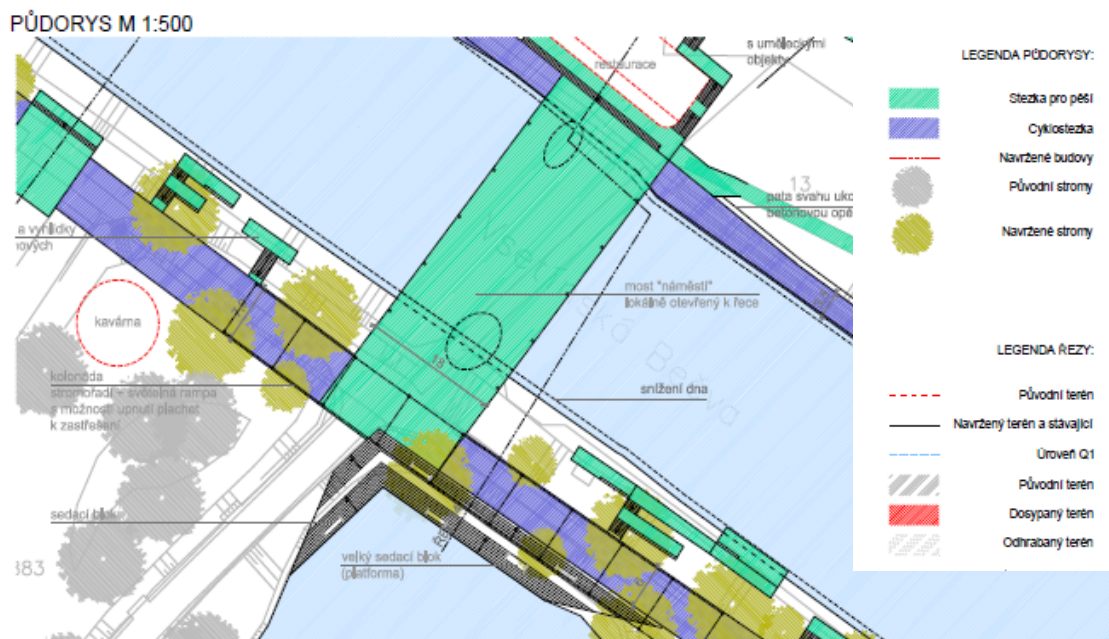


Obrázek 24 Vizualizace přístupu k náměstí z parku
[Zdroj: [29]]

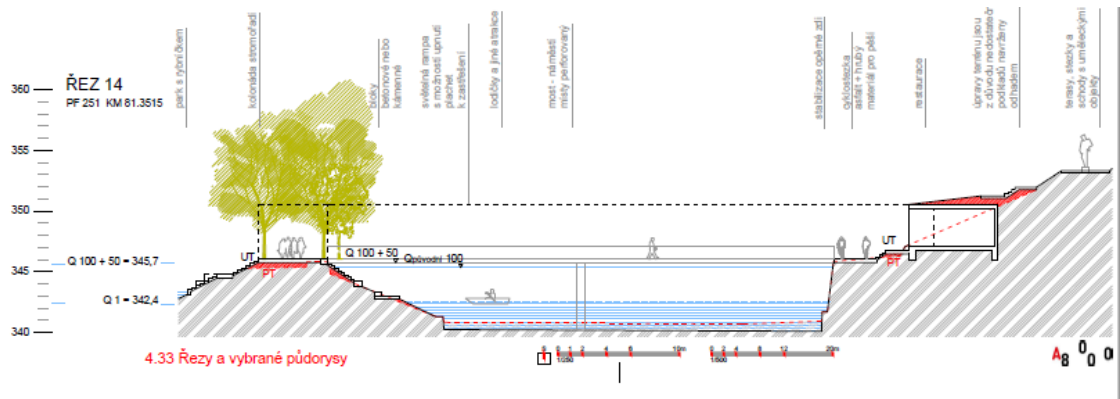
To znamená, že most bude mnohem širší, kdy bude nabízet posezení přímo nad řekou a uvažuje se i o částečném prosklení pro ještě větší vizuální spojitost. Zároveň s tímto projektem bude upraven i rybník v parku a cyklostezka, která bude rozšířena novou trasou i na druhém břehu řeky Bečvy. V okolí vyrostou několik vyhlídek i možností se občerstvit.

Vzniká tak úplně nové místo, které skýtá moderní vzhled s možností relaxace a využívání výhod vodního toku. Taktéž by bylo místo mnohem více propojeno díky systému sloupků pro popínavou zeleň s okolní krajinou. Umožňovalo by to tak mít zeleň vedle sebe i při posezení na mostě, která by však nebránila výhledům na okolí.

Studie zpracovává dvě možnosti úpravy koryta řeky Bečvy v centru města. Je to hlavně z důvodu ochrany obyvatelstva a hmotných statků před velkou vodou, kdy je nutno zvětšit průtočný profil řeky tak, aby převedla větší množství protékající vody na úrovni stoleté povodně. Jedním z řešení je navýšení břehů, čímž by byla vytvořena výšková bariéra mezi městem a řekou. Bylo by tak nutnost přestavět všechny nevyhovující mosty, které by velké vodě bránily. Druhým řešením je snížení dna koryta, díky čemuž by došlo k plynulému propojení města s řekou. Toto řešení by ovšem vyžadovalo nejdříve provést geologické průzkumy, tak by nebyla ohrožena hladina spodní vody a taky vyhodnocení náročnosti takové varianty.

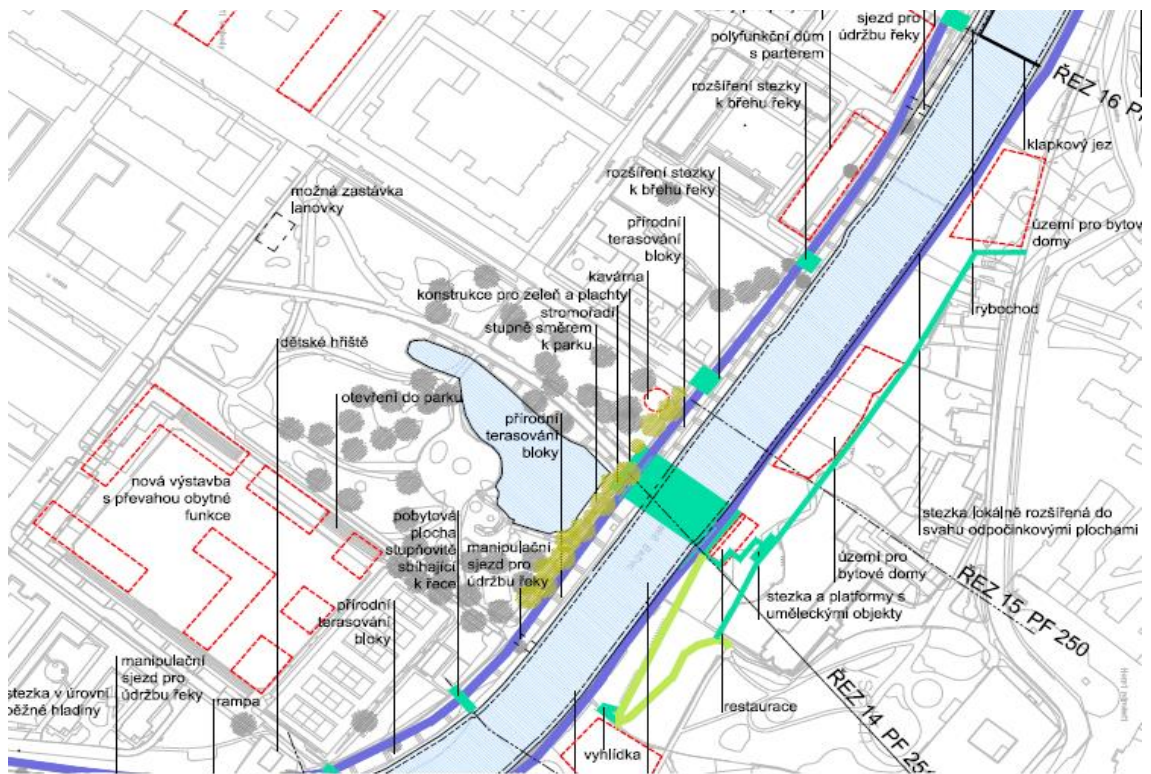


Obrázek 25 Situace navrhované varianty
[Zdroj: [29]]



Obrázek 26 Řez v místě navrhovaného náměstí na mostě
[Zdroj: [29]]

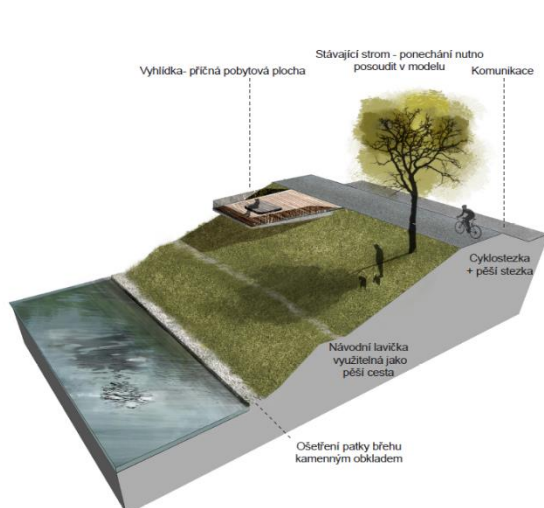
Jak lze z přiložených obrázků vidět, změny probíhají i v současné podobě parku. Studie navrhuje břeh více zazelenit novou výsadbou stromů, která bude lemovat trasu cyklostezky v místě náměstí na mostě. Jezírko v parku bude více přístupné i z dosud nepřístupné strany, kde bude vybudováno několik stupňů, které zajistí přístup až k vodě. Takové přírodní prostředí společně s novými prvky, které zde vzniknou, má naději dotvořit kvalitní místo pro odpočinek, rekreaci, volnočasové aktivity i posezení u vody, které doteď bylo velmi těžko dosažitelné.



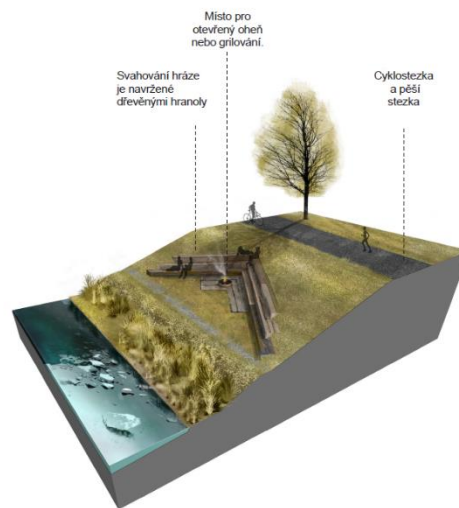
Obrázek 27 Přehledná situace celého dotčeného území
[Zdroj: [29]]

6.2.2.1. BŘEHY V OKOLÍ ŘEKY BEČVY

„Studie podporuje hodnotný přírodní charakter řeky a rozvíjí její společenský, ekonomický a rekreační potenciál. Vodní prvek je zlatou žílou města, která dosud není dostatečně využívána. Mezi parkem a zámek logicky vzniká nové náměstí v těžišti hlavních os. Navazující břehy po stranách proudící řeky zůstanou v komornější podobě určené spíše pro odpočinek a blízký kontakt s přírodou. Další navržené meandrující území u nemocnice nejenže navazuje na historickou podobu řeky v těchto místech, ale zároveň vytváří i území ekologické stability. Drobné břehové a zaplavované porosty významně přispívají k začlenění toku do okolní krajiny. Stávají se biotopem rostlin a živočichů. Podílejí se na samočisticí schopnosti vody a krajinné funkce. V centru města je navržen pohyblivý klapkový jez opatřený rybím přechodem pro rekreační účely a udržení vyšší hladiny vody pro ryby v období sucha. Celá délka nábřeží je rytmizovaná různými druhy charakterů od korza umožňujícího trhy, koncerty apod., po intimní až divoký charakter břehu využívaného pacienty z nemocnice a procházejícími chodci. Tato diverzita by měla zajistit dostatečnou atraktivitu pro obyvatele i návštěvníky města. Navíc se vytvoří 3 okruhy cyklostezek s různou obtížností, prostředím a délkou, které odlehčí přetěžované stávající cyklostezce na levém břehu řeky.“³²



Obrázek 28 Břeh s vyhlídkou a molem
[Zdroj: [29]]



Obrázek 29 Břeh s místem pro otevřený oheň
[Zdroj: [29]]

³² ATELIER 8000 spol. s.r.o. Studie proveditelnosti - zpřístupnění řeky Bečvy. Vsetín, 2017.

6.3. OBCHODNÍ GALERIE A PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR

Obchodní galerie je nový projekt, který vzniká v centru města hned vedle vlakového nádraží. Jedná se o projekt soukromého investora, který částečně souvisí s městskou aktivitou a přímo navazuje na plánovanou rekonstrukci vlakového nádraží i celého přednádražního prostoru a okolí. V současnosti se zahájili stavební práce na obchodní galerii, která zásadním způsobem ovlivní celkový pohled na vnímání města i okolí vlakového nádraží. Ta by měla být dokončena a zprovozněna na jaře roku 2019.



Obrázek 30 První návrh obchodní galerie
[Zdroj: [28]]

Přednádražní prostor je tvořen ulicí nádražní a velkým parkovištěm, které se nachází přímo u budovy vlakového nádraží, autobusového nádraží i věžového domu. Jde o jednu z nejfrekventovanějších ulic města Vsetína. Vlakové nádraží má již 130-ti letou tradici. Původní nádraží zde stojí již od roku 1885, kdy bylo město spojeno s vnitrozemskou železnicí. Postupem let bylo nádraží rozšířeno a různě změněno. Hlavní nádražní budova ale nedoznala značných změn až do dnešních let. Budova se stala jednou z významných objektů ve městě, kterou podtrhovala i její architektura. Od 70. let budova postupně chátrala a neproběhla žádná rekonstrukce nebo větší oprava. Architektonické prvky historizujících slohů počátku 20. století tak skoro zcela vymizely a vzhled budovy je již několik let neuspokojivý. Již v roce 1968 se začalo uvažovat o realizaci rekonstrukce nádraží, ale tento pokus se nezdařil a na dlouhá léta debata přestala být aktuální. Až v posledních letech se úvahy opět dostaly do popředí aktivit města a jejich občanů, a jsou jednou z nejdiskutovanějších akcí ve městě. Vlakové nádraží

je tak po rekonstrukci náměstí svobody dalším kontroverzním tématem, které Vsetínem rezonuje.



*Obrázek 31 Vlakové nádraží z pohledu nádražní ulice
[Zdroj: [21]]*

Byly jen dvě otázky, které jsme si v rámci řešení mohli pokládat, a to zda nádraží rekonstruovat anebo zbourat. Každá z variant měla mezi občany hojně zastoupení, ale jak se zdá, otázka již byla zodpovězena a budova vlakového nádraží půjde k zemi. Rekonstrukce celého prostoru nádraží by měla stát více než dvě miliardy korun, a město tak bude potřebovat dotace z Evropské unie. Budova vlakového nádraží bude zbořena, a aby se dosáhlo na ony zmiňované dotace, na jejím místě bude zbudováno autobusové nádraží, které tak bude nadosah vlakovým spojům. Rekonstrukce budovy by stála podstatně více než její zbourání. Nebyla by pak potřeba a stačilo by postavit jen čekárnu, která vznikne za cestou u vstupu do plánovaného podchodu směřujícího k nádraží. Tyto úpravy by navazovaly na celkové stavební řešení obchodní galerie s obchody, restauracemi, kavárnami, fitness i hotelem. Tato galerie, tedy obrovský moderní polyfunkční dům, který by byl postaven na místě dnešního parkoviště s mnoha parkovacími místy, je velmi kontroverzním projektem. Mnoho obyvatel namítá, že se do centra města nehodí a taktéž jak bude využito dnešní autobusové nádraží, které se nenachází daleko. Samotná otázka nádraží je dalším pokračováním

rekonstrukce celého železničního koridoru, který vede z Hranic na Moravě až do Horního Lidče. Vsetínské nádraží je tak jedním z posledních kousků této skládačky. Nejčastějším důvodem pro rekonstrukci celého komplexu vsetínského nádraží nebyl jen jeho vzhled a funkčnost, ale i argument, že vsetínské nádraží je co do počtu cestujících třicátým nejvýznamnějším v zemi, kterým ročně projde přes milion cestujících.

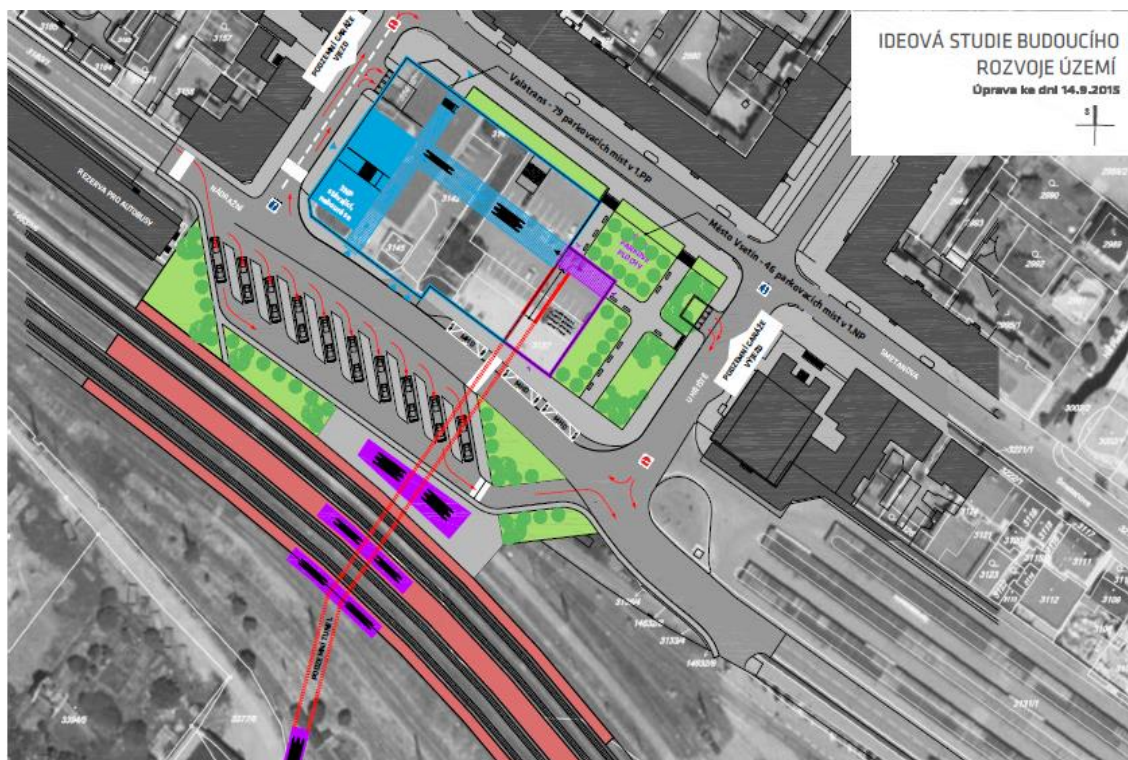
Až časem se prokáže, jaký bude celkový veřejný prostor před nádražím, v jehož centru a velkou dominantou bude zmiňovaná obchodní galerie. Tyto představy by měly městu zajistit nové příležitosti, dopravní a cestovní ruch, komfort při cestování a skvělé místo pro odpočinek, nákupy i posezení s přáteli. Co se týká zeleně, tak v blízkosti galerie budou moci být jen malé okrasné keře, neboť podzemní parkoviště nedovolí výsadbu větších stromů, které by mohly vytvářet další hmotové prvky i zastínění před letním sluncem. Centrum města by však s novou tváří strhávalo pozornost širokého okolí, kdy by se tak mohl vyřešit jeden z palčivých problémů dnešních měst, a to vylidňování městských center a jeho obchodních prostor.



Obrázek 32 Další z návrhů vzhledu obchodní galerie
[Zdroj: [28]]

6.3.1. VZHLED BUDOV A JEJICH UMÍSTĚNÍ

Obchodní galerie s restaurací, bowlingem a dalšími službami by měla být tvořena třípodlažní budovou s možností ji výhledově rozšířit o čtvrté patro. Oproti původním záměrům byla budova na požadavek města posunuta tak, aby zachovala uliční čáru na ulicích Žerotínova a Smetanova a bude zabírat zhruba dvě třetiny plochy, kterou nyní zabírá budova ČSOB (ta bude zbořena) a parkoviště.



Obrázek 33 Situace uvažovaného prostoru okolí vlakového nádraží a obchodní galerie [Zdroj: [28]]

Opláštění budovy by mělo být z perforovaného plechu, který umožní pronikání světla dovnitř, na venkovní fasádě bude možné vytvořit ornamenty a nechat ji porůst popínavými rostlinami. Z ulice Žerotínovy bude vjezd do podzemních garáží s kapacitou 119 míst, na jejich výstavbě se bude podílet i město Vsetín. Díky garážím nebude možné na zbývajícím prostoru vedle obchodní galerie udělat klasický park (stromy by neměly kam zakořenit), preferovaná varianta je v podobě tzv. piazzety³³ s odpočinkovým prostorem. Naproti věžového domu počítá urbanistická studie výhledově s parkovacím domem pro 160 – 240 aut. To by mělo usnadnit parkování

³³ Piazzeta- malé náměstí ve městě nebo malý otevřený prostor sousedící s náměstím

v centru, které i přes podzemní parkoviště v obchodní galerii s kapacitou 119 míst bude obtížné.

Realizace samotné rekonstrukce nádraží by měla vyústit ve dva hlavní perony, spojené podchodem, a boční nástupiště pro vlaky do Velkých Karlovic. Podchodem se bude možné dostat až na druhou stranu nádraží, do současného areálu HB Delta. Cílem je zajistit pro obyvatele Rokytnice lepší přístup k samotnému nádraží. Na prvním nástupišti by z jedné strany nastupovali lidé do vlaků, z druhé strany potom přímo do autobusů, takže by přestupní doba byla zkrácena na minimum. SŽDC modeluje také nové potenciální jízdní řády, díky kterým by bylo možné zmenšit množství autobusů, pro které nebude na novém rekonstruovaném terminálu tolik místa.



Obrázek 34 Stávající vzhled přednádražního prostoru – parkoviště
[Zdroj: [21]]

Na stávajícím místě nádražní budovy vyroste nízká, jednopodlažní budova pro základní obsluhu nádraží (prodej vstupenek, čekárna, WC), a vznikne zde 6 míst pro autobusové linky. Další stání pro autobusy (např. náhradní doprava nebo zájezdy) bude možné v prostoru dále směrem k nemocnici.³⁴ (viz. příloha str.16)

³⁴ *Koalice pro otevřený Vsetín* [online]. [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <http://www.otevrenyvsetin.cz/>

6.3.2. MĚSTSKÁ OBCHODNÍ TŘÍDA

Abyste toho nebylo málo, nejen že se změní celý nádražní i přednádražní prostor, ale počítá se také s rozšířením ulice nádražní a vytvoření obchodní třídy vedoucí až k obchodní zóně. Takové řešení počítá s vytvořením dalších dvou okružních křižovatek i nového mostu přes řeku Bečvu. Jednou z variant takové městské třídy je i prostor bez aut, což znamená převedení dopravy do tunelu pod tímto prostorem. Taková možnost je samozřejmě mnohem nákladnější i časově náročná. Pro nerealizaci takové varianty nehrajou jen finanční prostředky, ale také málo místa a vysoká hladina spodních vod, která by působila komplikace. Taktéž to, že by část centra města bylo dlouhou dobu nedostupná a dopravní zátěž v centru neudržitelná.

Pokud bude ale realizována městská třída se zachovaným provozem na povrchu, bude zde snížena rychlost projíždějících automobilů, budou vystaveny nové cyklistické trasy i lávky přes řeku Bečvu. Taktéž celkové zpřístupnění řeky pro obyvatele udělá místo kvalitnějším, kde by vznikla promenáda, možnosti otevřeného ohně i přístup přímo k řece.

Můžeme tedy říci, že v následujících letech se bude vzhled města Vsetína výrazně měnit a přizpůsobovat modernějším a větším městům. Zároveň vzroste kvalita nových prostranství a tím i kvalita života obyvatel. Město tak snad získá další turisty pro již tak zajímavý region jako je právě Valaško.

6.4. ZÁMĚR LANOVKY NA SYCHROV

Sídliště Sychrov se nachází severovýchodně od centra města. Je umístěno ve svažitém terénu se značným převýšením k centru města. Území je vysoce zastavěno, a to panelovou zástavbou, která zde vznikala na začátku 80 let. Na sídlišti Sychrov bydlí přes 3000 obyvatel ve více než 1200 bytech, které se nacházejí ve 47 bytových domech. Je zde nedostatečná a nízká kapacita dopravní infrastruktury i parkování. Okolní prostory, které nejsou zastavěny, jsou doplněny vegetací. Rozsah veřejného prostoru překračuje udržitelné hodnoty a tak se stává, že tento prostor není dostatečně obstaráván. Sídliště se rozděluje na dolní a horní část, kdy v dolní části sídliště se nachází základní občanská vybavenost – mateřská a základní škola, obchody, služby a stravování. Horní část sídliště má již jen čistě obytnou funkci. Aktuální vývoj počtu obyvatel svědčí o tom, že atraktivita sídliště Sychrov neustále klesá. Za deset let od nového tisíciletí došlo k úbytku obyvatel přibližně o pětinu.

Sídliště je především rezidenční oblastí města s omezenou nabídkou pracovních míst a příležitostí. Díky špatné dostupnosti městské hromadné dopravy, která zastavuje jen v jednom místě na okraji sídliště v dolní části, vznikají v posledních letech stále silnější střety v názorech na stav dopravy i parkování. Pokud by se dopravní stránka podařila vyřešit, může to mít i pozitivní ekonomické dopady. Proto vznikla analýza variant dopravního řešení propojení centra města a sídliště Sychrov prostřednictvím ekologické lanové dopravy. Lanovka by poté měla bez významnějších investic vydržet 20 – 25 let dle kvality její údržby. Z této analýzy jsou dále čerpány informace pro další části této práce. Vše je vyhodnoceno na základě těchto předpokladů. Znamená to, že pokud by se v následujících obdobích něco významněji nebo i méně významně změnilo, výstupy již nebudou aktuální. (viz. příloha str. 14-15)



*Obrázek 35 Sídliště Sychrov
[Zdroj: [31]]*

6.4.1. OBECNĚ O MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZE

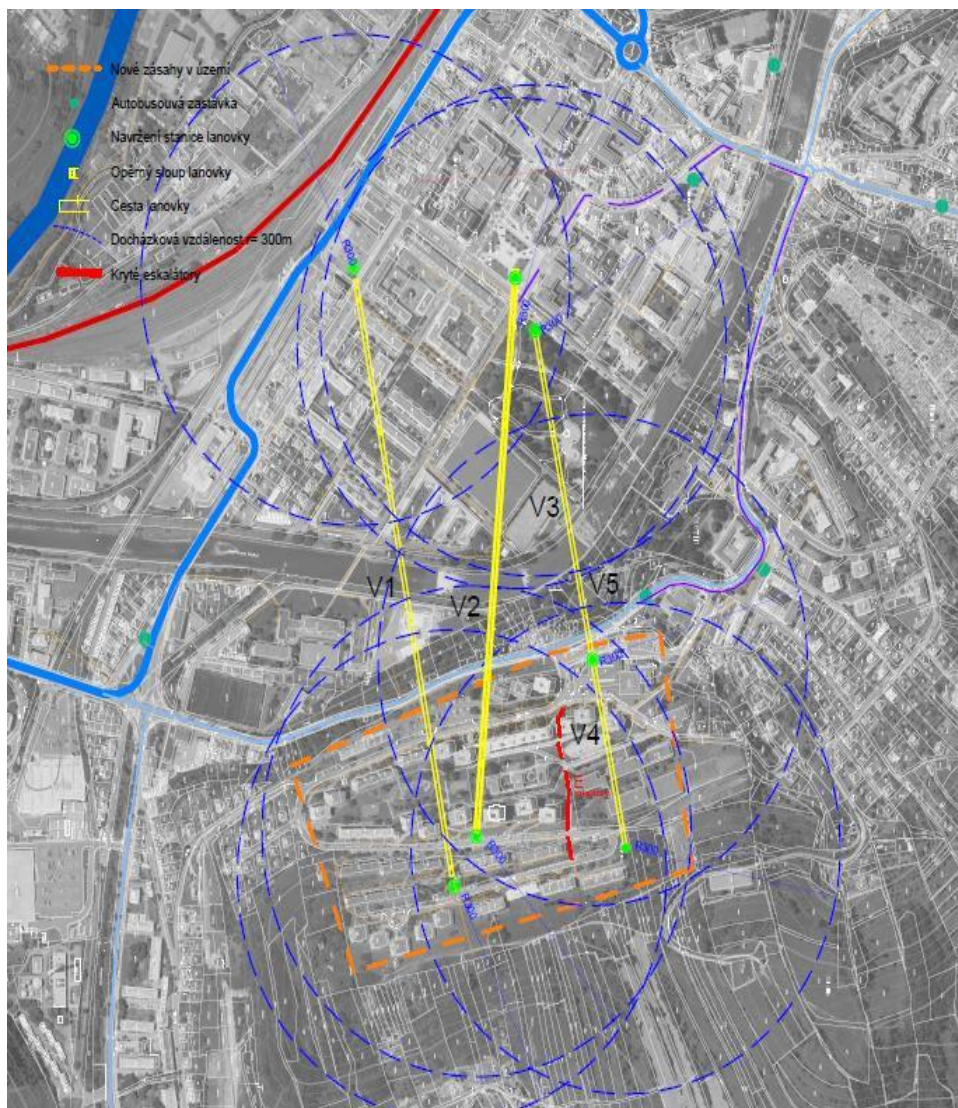
Multikriteriální analýza je metoda, která se používá při rozhodování mezi několika alternativami, přičemž se nepřipouští současně více výsledných alternativ a závěrem analýzy by měla být vždy pouze alternativa jediná. Předpokladem použití multikriteriální analýzy je větší počet kvantifikovatelných kritérií, která zahrnujeme do rozhodování.

Typickým využitím multikriteriální analýzy může být rozhodování o trase silničního obchvatu přes území města, které zohledňuje náklady na vybudování, dopady na životní prostředí, zkrácení/prodloužení jízdní doby a další kritéria.

Prvním krokem je identifikace vlastních alternativ, mezi kterými se rozhodujeme a kritérií, která budeme chtít do analýzy zahrnout (tj. takových, která nám pomohou při výběru). Pro názornost je vhodné si sepsat alternativy a kritéria do tabulky, která nám později poslouží pro výpočet.

Nejdůležitějším krokem, který rozhoduje o výsledku analýzy, je číselné ohodnocení kritérií. Váhu, kterou kritériu přidělíme, zvolíme podle důležitosti kritéria. Součet všech vah kritérií nám musí dávat jedničku (sto procent). V dalším kroku transformujeme hodnoty, které máme jako podklad do hodnocení, aby byly poměrově stejné. Hodnotíme je tedy od nejlepšího po nejhorší, kdy většinou vyšší číslo znamená lepší ohodnocení. Poté již součin mezi hodnotou a váhou znamená výsledek, ohodnocení, které dané kritérium má. Dále pro každou alternativu sečteme hodnoty u všech kritérií a dostáváme celkovou míru užitečnosti, celkovou míru shodnosti s našimi preferencemi.

U multikriteriální analýzy tedy výsledek ovlivňuje váha jednotlivých kritérií, proto je dobré, vybrat kritérií více a váhu mezi ně tudíž více rozdělit. Pokud bychom varianty hodnotili pouze několika kritériemi a jednomu z nich bychom dali mnohem vyšší váhu, toto kritérium nám značně ovlivní výsledek.



Obrázek 36 Varianty řešení lanovky
[Zdroj: [30]]

6.4.2. PŘEDSTAVENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT ZÁMĚRU

Záměr lanovky ve Vsetíně má 4 varianty řešení. (viz obr výše). Každá má vytyčenou svou trasu, své náklady na výstavbu, nástupní a cílovou stanici. Počty cestujících i výnosy, které vznikají. Návrh počítá i s myšlenkou budoucího rozvoje lanovky do nedaleké průmyslové zóny v Jasenicích, která shromažďuje dostatek pracovních míst a velkou míru dopravní zátěže v dané lokalitě.

PARAMETR	VARIANTA 2
TYP	8 MGD
DÉLKA	650m
PŘEVÝŠENÍ	50m
ŠIKMÁ DÉLKA	690m
PŘEPRAVNÍ KAPACITA OS/HOD	1000 osob
POČET OSOB NA VŮZ	8
PŘEPRAVNÍ RYCHLOST	5,0 m/s
INTERVAL MEZI VOZY	28,8 s
ROZESTUP MEZI VOZY	144m
DOBA PRŮJEZDU VOZU STANICÍ	80s
JÍZDNÍ DOBA	2,1 min
POČET VOZŮ VE STANICI	6
POČET VOZŮ NA TRASE	9
POČET VOZŮ CELKEM	15

Tabulka 2 Charakteristika lanové dráhy [Zdroj: [30]]

Varianta 1 jako jediná počítá s nástupní stanicí u vlakového nádraží. Trasa lanovky povede nad obytnou částí města a končí v horní části sídliště Sychrov na západní straně. Varianta 2 má nástupní stanici poblíž náměstí Svobody, stejně jako varianta 3 a 4. Liší se pouze trasou, kdy varianta 2 počítá částečně s trasou nad parkem a poté cílovou stanicí v horní části sídliště na západní straně. Varianta 3 a 4 vedou již celou délkou parku a liší se v cílové stanici. Zatímco varianta 3 počítá s mezizastávkou v dolní části sídliště na východní straně, v místech místního obchodního střediska a konečnou stanicí v horní části sídliště na východní straně, varianta 4 s mezizastávkou již nepočítá. Investiční náklady jsou největší u plánované varianty 3, a to díky další zastávce lanovky a jejím technickým parametrům. Nejdelší trasu lanovky má záměr varianty 1, kdy počítá s necelými 780m. V analýze jsou shromážděny údaje a informace ke každé variantě a jsou vzájemně posuzovány.

6.4.3. MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA ZÁMĚRU LANOVKY

Zde budou následovat tabulky, kdy v první jsou základní údaje ke každé z variant. Varianta 1 – od nádraží. Varianta 2 – z náměstí Svobody do centrální části sídliště. Varianta 3 – z náměstí Svobody s mezizastávkou a ukončením nad sídliště. Varianta 4 – z náměstí Svobody s ukončením na krajní části sídliště v obchodním domě.

	VÁHA	VAR1	VAR2	VAR3	VAR4
Náklady na výstavbu (mil. Kč)	0,20	181	197	284	193
Proveditelnost, trasa lanovky	0,10	0	1	0,5	0,5
Rozvoj lanovky	0,10	1	1	0,5	0
Umístění lanovky	0,10	0	1	1	1
Využitelnost lanovky, užitečnost	0,25	0,85	1	0,8	0,4
Délka lanovky (m)	0,05	775	690	730	630
Předpokládané výnosy (mil. Rok)	0,10	22	20	21	15
Počet přepravených osob (os/den)	0,10	2500	2500	2300	2000

Tabulka 3 Základní údaje analýzy

TRANSFORMACE	VÁHA	VAR1	VAR2	VAR3	VAR4
Náklady na výstavbu (mil. Kč)	0,20	1	0,84	0	0,88
Proveditelnost, trasa lanovky	0,10	0	1	0,5	0,5
Rozvoj lanovky	0,10	1	1	0,5	0
Umístění lanovky	0,10	0	1	1	1
Využitelnost lanovky, užitečnost	0,25	0,75	1	0,67	0
Délka lanovky (m)	0,05	1	0,41	0,69	0
Předpokládané výnosy (mil. Rok)	0,10	1	0,71	0,86	0
Počet přepravených osob (os/den)	0,10	1	1	0,6	0

Tabulka 4 Transformace údajů

MÍRA UŽITKU	VÁHA	VAR1	VAR2	VAR3	VAR4
Náklady na výstavbu (mil. Kč)	0,20	0,2	0,17	0	0,18
Proveditelnost, trasa lanovky	0,10	0	0,10	0,05	0,05
Rozvoj lanovky	0,10	0,10	0,10	0,05	0
Umístění lanovky	0,10	0	0,10	0,10	0,10
Využitelnost lanovky, užitečnost	0,25	0,19	0,25	0,17	0
Délka lanovky (m)	0,05	0,05	0,021	0,035	0
Předpokládané výnosy (mil. Rok)	0,10	0,10	0,07	0,08	0
Počet přepravených osob (os/den)	0,10	0,10	0,10	0,06	0

Tabulka 5 Míra užitku

UKAZATEL	-	0,74	0,911	0,545	0,33
----------	---	------	-------	-------	------

Tabulka 6 Ukazatel požadované shody

6.4.4. VÝSLEDKY ANALÝZY

Ze zpracovaných kritérií vyšly velice zajímavé výsledky. Analýza ukazuje, jak váha jednotlivých kritérií a jejich volba dokáže vyvodit překryv se zadanými preferencemi. Varianta 4 dostala jen 33% shodu s kritérii, které byly zadány. Znamená to, že se často mezi posuzovanými variantami nacházela v hůře hodnocených pozicích.

Pokud jde o variantu 3, ta se již dostává na hranici 55%. Stále to ale není výsledek, který by měl být uspokojivý a znamená, že varianta byla několikrát v rozporu s tím, co bylo předmětem a kritériem analýzy.

Varianta 1, která jako jediná má nástupní stanici u vlakového nádraží, získala výsledek 74%, který se již dá považovat za uspokojivý. Její zásadní problém můžeme vidět přímo v analýze výše. Jelikož by trasa lanovky byla vedena nad bytovou zástavbou přímo v centru města, není to ideální řešení. Pokud by se však váhy kritérií nepatrně změnili, nebo bychom přistoupili k volbě, že varianta od nádraží by měla být obodovaná a nebyla by tak vyloučena jako

ted, dozajista by získala ještě lepší hodnocení. Dalším řešením by bylo přidat další kritéria, jako např.: reálně ušetřený čas přepravy, zbavení dopravní zátěže, počet stanic lanovky, zbavení environmentální zátěže či hodnocení na obraz sídla. Tímto krokem by se subjektivní hodnocení ve vyhocených situacích mohlo rozložit a varianta by dopadla jinak. Nezměnilo by se však pořadí variant.

Nejlepší variantou byla multikriteriální analýzou stanovena varianta 2. Ta díky stávajícím kritériím přesáhla 91%, což je v porovnání tolika variant a kritérií překvapivým a zároveň velmi uspokojivým výsledkem. Opět zde musí zaznít, že pokud by se váhy nepatrně upravily, nebo pokud by byly některé kritéria přidány, výsledek se nepatrně změní. Také to, že pokud nejsou vymezeny jasně mantinely u jednotlivých kritérií, což je velmi obtížně tak obecně nadefinovat a lze to vidět právě na kritériu umístění lanovky, rozhoduje míra subjektivity každého hodnotitele. V kritériích se objevují dvě, které dominují a to jsou náklady na výstavbu a využitelnost lanovky. Tyto kritéria mají váhu necelých 50%, což představuje, jakou mají společně důležitou funkci. Lze říct, že hodnocení nijak nevybočuje z normálu, neboť cena a využitelnost jsou vždy nejdůležitějšími aspekty každého projektu. Pokud by byla možnost hodnotit kritérium umístění lanovky objektivněji, dobrým nápadem by bylo dotazníkové šetření, kterým by byla analýza podložena. Analýzou se tedy dostáváme k výsledku, kterým je doporučení varianty 2, a reflektuje tak i výsledky doporučení, které byly prezentovány ve zdrojových dokumentech.

6.4.5. KRITÉRIA ROZHODOVÁNÍ

6.4.5.1. NÁKLADY NA VÝSTAVBU

Jedno z nejdůležitějších kritérií, které by nemohlo v multikriteriální analýze chybět. Cena je vždy posuzována jako priorita a veřejné zakázky vyhrávají právě ty projekty, které jsou nejlevnější. Není to ale úplně správné. Cena určitě hraje velkou roli, ale neměla by být tak upřednostňována. V tomto hodnocení má cena váhu jen 20%. Je to z důvodu toho, že pokud by se záměr lanovky na Sychrov měl uskutečnit, bude potřeba financovat ho z velké části penězi z Evropské unie i z republikových dotačních programů. Pokud by se tak ale nestalo, a dotace by získány nebyly, celý záměr padá pod stůl. Město

Vsetín si samo nemůže dovolit financovat tak velký a důležitý záměr. Proto byla zvolena hladina váhy taková, jelikož předpokládáme, že finanční prostředky budou získány a tudíž již nebude cenové kritérium tak zohledňováno. Na druhou stranu, mít v jednom kritériu 1/5 celkové váhy kritérií, není málo. Zvláště, když analýza řeší kritérií tolik. Když to shrneme, kritérium bylo nastaveno spravedlivě a nestane se tak, že by varianta, která je o mnohem levnější, byla automaticky vybrána za nejlepší, jak je tomu u všech dalších projektů.

6.4.5.2. PROVEDITELNOST ZÁMĚRU, TRASA

Trasa a proveditelnost hraje klíčovou roli v rozhodování, odkud a kam bude lanovka směřovat. Kritérium, které je obzvláště důležité. Má sice váhu jen 10%, to ale neznamená, že by bylo opomíjeno.

Varianta 1 z vlakového nádraží posouvá trasu projektu nad bytovou oblast přímo v centru města, což znamená, že by lanovka procházela nad hlavami stovek lidí, kteří v takové oblasti bydlí. To již snižuje hodnotu záměru. Varianta však končí v horní části sídliště na západní straně a to je zase jedna z výhod. Bohužel to nestačí a varianta 1 právě kvůli nebezpečí ohrožení kvality života končí jako nejhůře hodnocená.

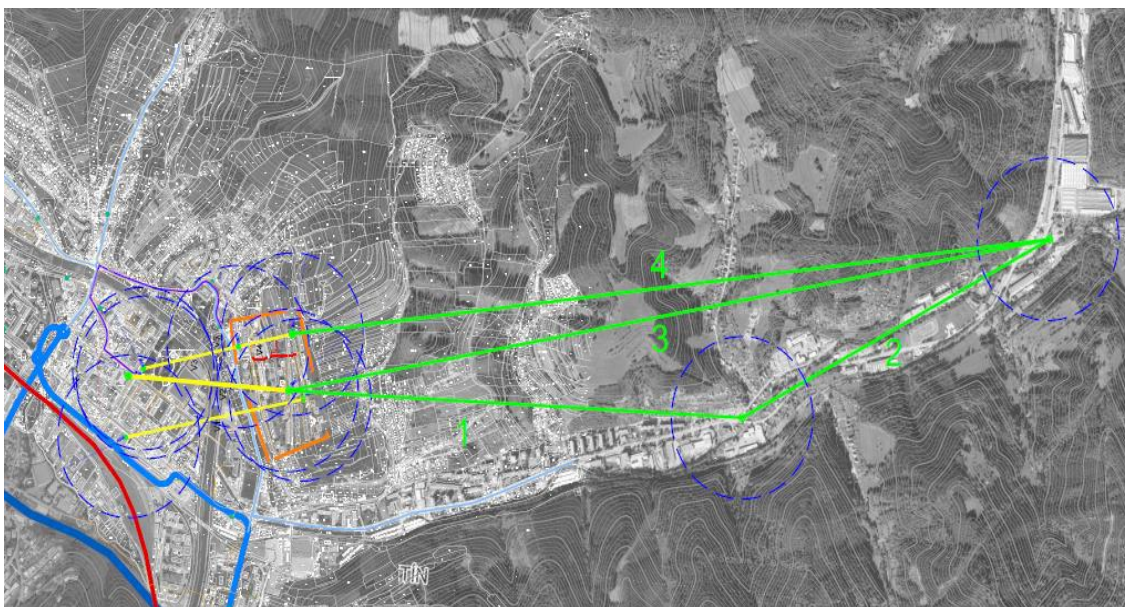
Varianta 2 si však tuto výhodu nechává také, kdy cílová stanice zůstává v horní části sídliště na západní straně a navíc trasu převádí nad částí parku a dále do neobydlené části města. To se může zdát jako nevýhoda z pohledu kácení dřevin a zeleně, na druhé straně velká část trasy povede pouze v náletových dřevinách na březích řeky Bečvy. Proto je tato varianta nejlépe hodnocena.

Ostatní dvě varianty počítají s podobnou trasou jako varianta 2, končí však ve východní části sídliště a navíc protínají park po celé délce, což je velmi nepříznivý fakt.

Trasa lanovky bude důležitým kritériem rozhodování i z pohledu výhledu z lanovky nebo z pohledu na obraz města. Trasou, kterou lanovka povede, si může zabezpečit vyšší turistický ruch a zájem, což bude přinášet také vyšší ekonomické výsledky projektu. Bude ale snaha o to, aby se lanovka vyhnula obytné zástavbě, která by měla zůstat chráněna, což bylo zohledněno i v tomto kritériu.

6.4.5.3. ROZVOJ LANOVKY

Toto kritérium souvisí s koncovou stanicí na sídlišti Sychrov. Zvažuje se další rozšíření lanovky do průmyslové zóny v Jasenicích, kde je soustředěno nejvíce pracovních míst. Hlavní cesta vedoucí z Jasenic do centra města je několikrát denně doslova „zacpaná“. Proto i lanovka uvažuje další potenciál růstu právě zde. Ale ne ze všech cílových stanic lanovky je to možné a jednoduše proveditelné. Pokud by lanovka končila na západní straně sídliště v dolní části, varianta s rozvojem lanovky by byla značně zkomplikována a muselo by se vymyslet, jak sídliště obejít. Na druhé straně, pokud by lanovka končila na východní straně v horní části sídliště, již nemá žádné překážky v tom, aby mohla pokračovat přes kopec dále do Jasenic, což odpovídá přibližně dalším 3 km přímé trasy přes hornaté území. Kritérium bylo hodnoceno váhou 10%.



Obrázek 37 Budoucí rozvoj lanovky do průmyslové zóny Jasenice
[Zdroj: [30]]

Je to zdůvodněno právě potřebou vyřešit každodenní pracovní cesty a omezit tak dopravní zátěž v centru města.

6.4.5.4. UMÍSTĚNÍ LANOVKY VE MĚSTĚ

Kritérium, které je nejvíce kontroverzní a taky nejvíce subjektivní. S možnostmi s jakými podkladová analýza počítá a nabízí je, moc není. Umístění nástupní stanice lanovky ve městě bude na náměstí Svobody nebo u vlakového nádraží. Umístění u vlakového nádraží nabízí komfortní a rychlý

přístup k lanovce bez nutnosti docházet jinam. Bohužel se v takovém řešení může odrážet to, že lidé budou vynechávat centrum města, do kterého je trasa lanovky již nepřivede, pokud sami nebudou chtít. Navíc by lanovka byla součástí obchodní galerie, která je ve výstavbě a s lanovkou nepočítá, což by vyžadovalo další zásahy do budovy, která nepatří městu. To částečně ukazuje, že ekonomický zisk, který lanovka generuje, bude částečně připadat soukromého subjektu. Pokud by lanovka měla nástupní stanici poblíž náměstí Svobody, vzdálenost od nádraží je jen pár minut a lanovka by tak lákala více lidí do centra, parku a dalších přilehlých oblastí. Velkou nevýhodou je však fakt, že lanovka ohrozí obraz parku, neboť v případě její realizace bude procházet přímo nad ním a bude se tak muset přistoupit nejspíše ke kácení stromů, částečné přeměně parku. Tomu bychom se mohli vyhnout další debatou o umístění lanovky ve městě. Kritérium dostalo váhu 10%, což je v určitém pohledu, kdy není zcela zřejmé která varianta je lepší, docela dost. V tomto případě byla vybrána varianta z náměstí Svobody právě pro pozici, kterou by lanovka mohla zajišťovat, a to docházkovou vzdálenost do všech míst města. Kritérium by mohlo být později více prozkoumáno a nalezeno další místo, odkud by lanovka mohla začínat. Důležitou součástí bude také debata s občany a jejich názor.

6.4.5.5. VYUŽITELNOST LANOVKY, UŽITEČNOST

Zde se věci trochu komplikují. Kritérium využitelnosti a užitečnosti lanovky je jedním z nejdůležitějších. O to totiž v celém projektu jde. Není důležitá pouze cena projektu, ale i to, aby byl využíván a užitečný pro co nejvíce obyvatel. To se promítá na celkové váze kritéria, která dosahuje 25%. To z něj dělá alfu a omegu této multikriteriální analýzy, kdy pokud by zde jedna z variant významně ztratila, těžko to bude dohánět. Využitelnost lanovky byla hodnocena následovně. Kde bude lanovka začínat a kde končit, kolik by tímto přilákala jak stálých obyvatel města, tak turistů. Zda by mohla být dále rozvíjena a také kolik by činily výnosy z provozu. To znamená, že míra využitelnosti souvisí s užitečností a kombinuje několik dalších kritérií do jednoho velkého. Bylo to zde již uvedeno. Pokud by se nástupní stanice nacházela poblíž náměstí Svobody, předpokládá se vyšší míra obsazenosti z důvodů menších docházkových vzdáleností z jakéhokoliv místa v centru. Pokud by se nacházela u vlakového nádraží, byla by pro cestující a turisty jednoduchou volbou jak se zde dostat. Na druhé straně, pokud by cílová

stanice lanovky byla ukončena jako varianta 4 v dolní části sídliště ve východní části, očekáváme, že lidem se zde nevyplatí z ostatních částí sídliště docházet. Pokud by se ale nacházela v horní části sídliště v západní části, bude zde obslouženo kratší docházkovou vzdáleností celé sídliště a využitelnost narůstá. I pro turisty by to bylo stále lákavé z důvodu, že zámek se nachází jen krátkou vzdáleností od stanice lanovky.

Proto byla nejlépe hodnocena využitelnost varianty 2, poté získala vysokou míru využitelnosti i varianta 1 díky pozici vlakového nádraží a jeho blízkosti s přímým nástupem z vlaku na lanovku, varianta 3 byla hodnocena velmi podobně jako varianta 1. Jen varianta 4 zaostávala za všemi ostatními. Bylo to z mnoha faktorů, ať už právě kvůli umístění cílové stanice lanovky, tak také díky přímé trase parkem. Pokud bychom hodnotili více kritérií jako zbavení environmentální zátěže na obyvatele nebo časovou úsporu, měla by se promítnout i zde do celkové užitečnosti projektu.

6.4.5.6. DÉLKA LANOVKY

Zde se jedná o informativní charakter kritéria. Délka lanovky pro nás není tak důležitá jako jiná kritéria, tudíž je hodnocena váhou pouze 5%. Kritérium nám ukazuje délku jednotlivých variant lanovky s ohledem na cenu realizace. Lépe hodnocena je delší trasa, i když to může být diskutabilní. Taktéž ukazuje cenu, která nemusí být nejnižší, pokud je trasa lanovky nejkratší, což souvisí s dalším vybavením, kterým lanovka bude disponovat.

6.4.5.7. PŘEDPOKLÁDANÉ VÝNOSY

Výnosy jsou v každém projektu důležité. Jinak to není ani zde. Toto kritérium je velmi spjato s počtem přepravených lidí, ale předpokládá se, že varianta, která bude mít nejvíce přepravených lidí, nemusí mít největší předpokládané výnosy. Záleží to na tom, jaký druh cestujících bude přepravován. U varianty 1 se očekávají nejvyšší výnosy z důvodu blízkosti vlakového nádraží a celkově dobrého umístění cílové stanice, kdy bude zajištěn i dostatečně velký počet přepravovaných místních obyvatel. U varianty 4 se však předpokládá to, že místních zde již nebude přepravováno tolik, ale výnosy budou tvořit z velké části turisté. Proto se i ceny liší. Pokud by lanovka byla součástí městské hromadné dopravy města, cena jízdenek bude pro obyvatele nižší z důvodu koupi měsíčních kuponů. Nebude se tak vybírat jízdné z každé cesty. To

neplatí při jízdenkách turistů, kdy každá jednotlivá jízdenka bude dražší, než si pořizovat kartu. Výchozí analýza, ze které je čerpáno, počítá u pravidelných pasažérů s průměrným jízdným 9,00kč. U příležitostných pasažérů počítá již s 12,60kč. Tento odhad by se do realizace projektu upravil, jízdné se předpokládá, že se bude zvyšovat a tím se očekávají i vyšší předpokládané výnosy. Kritérium je taktéž hodnoceno váhou 10%, jelikož je důležité, aby si na sebe projekt dokázal vydělat a jeho provoz nebyl pouze dotován městem. Mezi jednotlivými variantami tak nejsou velké rozdíly v předpokládaných výnosech, jelikož se uvažuje využívání hlavně obyvateli sídliště. Vše je ale pouze orientační a závisí na ekonomické výkonnosti.

6.4.5.8. POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB

Poslední kritérium, které je v mnoha ohledech hodnoceno podobně jako předpokládané výnosy, neboť každé z těchto kritérií s tím druhým velmi úzce souvisí. Varianta 1 i 2 mají odhad stejného počtu přepravených osob, právě kvůli vysoké využitelnosti místních. Varianta 4 již hodnotu přepravených osob má nižší, ale předpokládá se, že budou tyto osoby dotovány turisty. Pokud se bude optimisticky nahlížet, jak by projekt mohl fungovat, musíme si říct, že by počet přepravovaných osob mohl být vyšší než udávaný počet. Na sídlišti Sychrov bydlí přes 3000 obyvatel. Pokud polovina využívala lanovku jako dopravu do města, což znamená trasu tam i zpět, již jsme na vyšším čísle, než je odhadováno. Záležet bude tedy hlavně na obyvatelích města, jak jimi bude projekt hodnocen. Kritérium je hodnoceno zbylými 10%, které nám zbývají do celkové úrovně vah.

6.4.6. ZÁVĚR K ZÁMĚRU LANOVKY

Multikritériální analýza ukázala, podle jakých kritérií a jaké varianty lanovky jsou uvažovány. Taktéž z ní plyne doporučení a největší shoda s preferencemi u varianty 2. Celý záměr lanovky je ale teprve na začátku. Největší prioritou by proto mělo být představovat tento záměr obyvatelům Vsetína a hlavně obyvatelům sídliště Sychrov, kteří budou dozajista patřit k pravidelným pasažérům. Tento záměr taky ukazuje to, jak dokáže společnost rozpoltit na dvě půlky. Tak jak je to v poslední době čím dál více časté ve všech odvětvích, kde spolu lidé něco tvoří a komunikují. Proto se

v těchto projektech uvažuje o takzvaných užitečích. To znamená, že projekt musí splňovat kritérium užitečnosti pro co největší okolí. Některých se to ale přesto může dotknout negativně. Je pak důležité, aby další projekt zohledňoval tyto lidi a nabídl jim to, co jim tady mohlo chybět.



*Obrázek 38 Lanovka ve městě Caracas
[Zdroj: [30]]*



*Obrázek 39 Lanovka ve městě Singapore
[Zdroj: [30]]*

Záměr lanovky ve městě Vsetín je dozajista zajímavým i rizikovým projektem. Pro některé stále utopistický. Pokud se ale povede v budoucnu dosáhnout na dotace z Evropské Unie, nemuselo by již nic kromě samotných obyvatel města bránit tomu, aby byl projekt uskutečněn. Byl by to historický moment, kdy nebyla lanovka budována jen za jedním účelem, a to jako dopravní prostředek k rekreaci při zimních sportech. Využívat lanovku jako součást městské hromadné dopravy je obvyklé v mnohem větších městech jako Barcelona, Porto, Mexico, Caracas i Rio de Janeiro. V takových městech to dokáže ušetřit i hodiny času při dopravě z okraje města do jeho centra. Vsetín má v tomto případě tu výhodu a zároveň i nevýhodu, že je to údolnicové město obklopené horami ze všech stran. Proto se i takový záměr jako využívat lanovku zdá být dobrým příkladem. Pokud by se navíc dospělo až k momentu, kdy by byla lanovka rozšiřována i do dalších částí města, dá se očekávat, že dojde k dalšímu oživení cestovního ruchu. Lanovka by byla atrakcí valašské metropole. Jedna z odpovědí na záměr lanovky byla: Neměli bychom se nato koukat dnešním pohledem, protože lanovka je budoucnost.

Výhody lanovky jsou dozajista ty, že je to moderní ekologický dopravní prostředek, má nízké provozní náklady, vysoká rychlost přepravy osob, spolehlivost, vysoká úroveň bezpečnosti, nová turistická atrakce, moderní prvek města a oživení pěší cesty nádraží – náměstí Svobody.

Nevýhodou je pak zásah do panoramatu – obrazu města, prostorové nároky na vybudování stanic, možnost negativního přijetí obyvateli města v blízkosti stanic a obava využívat tento netradiční dopravní prostředek. [ČÍSLO]

7. ZÁVĚR

Cílem práce byla urbanistická analýza města Vsetín s důrazem na veřejné prostory. Seznámili jsme se s teorií veřejných prostorů, jejich utvářením i následujícími problémy, které s veřejnými prostory souvisejí.

Víme, že veřejný prostor ovlivňuje kvalita prostředí, která ho utváří a tím také vzniká jeho atraktivnost. Sídelní kaše doprovází chudoba veřejných prostorů, kdy problémy s hustotou osídlení znamenají i problémy v dopravní stránce.

Zahradní města by mohly částečně vyřešit problémy se suburbanizací a přiblížit člověka zpátky přírodě, dodávat mu dostatek ekosystémových služeb a zlepšit celkově i kvalitu života všech obyvatel.

Posléze práce představuje město Vsetín, jeho historii a základní popis. Ukazuje, jak se vesnice s pár obyvateli dokázala v průběhu historie vzrůst na okresní město, které ovlivňuje desetitisíce lidí v okolí a je centrem turistiky a společenských akcí.

V poslední části práce se dostáváme k problematice jednotlivých veřejných prostorů ve Vsetíně. Prvním z nich je dolní náměstí, jakožto centrální náměstí města a centrum všech obchodních a kulturních akcí. Druhým prostorem bylo náměstí Svobody, které se z historického původního parku stalo betonovou plochou a přes několik rekonstrukcí mu bylo znovu navraceno alespoň to něco, čím bývalo dříve. Z náměstí Svobody se dostáváme do parku a také k nově chystanému návrhu náměstí na mostě, které by ozvláštnilo stezku k zámeckým zahradám a hornímu městu. Také je zde rozebíráno využívání řeky Bečvy a jeho břehů, přiblížení člověka k přírodě. Dále bylo představeno nádraží ve Vsetíně společně s přednádražním prostorem, který je terčem velkých změn. Chystaná obchodní galerie změní vzhled centrální části města i jeho přilehlých částí a vyvolává diskuzi o nové městské třídě na ulici nádražní, která zde může vzniknout. Posledním řešeným prostorem je záměr lanovky ve Vsetíně, jakožto nové využití městské hromadné dopravy i turistické šance. Lanovka je v práci rozebírána hlavně z pohledu urbanisticko-ekonomického, kdy je analyzovaná pomocí multikriteriální analýzy. Ta nám díky vlivu různých kritérií a jejich důležitosti jasně ukazuje, která varianta je pro naše potřeby nejpříjemnější. Práce řeší lanovku jako veřejný prostor i z toho důvodu, že veřejným prostorem není jen náměstí a ulice, ale stávají se jím i takové zařízení. Lanovka by jistě změnila tvář

Vsetína a je důležité tak velký projekt co nejvíce vyšetřit a zjistit problémy dříve než nastanou. Výstavba se předpokládá jen při získání dotací, které by pokryly značnou část prostředků. Pokud by se multikriteriální analýza začala využívat i u jiných projektů, byl by to zajisté posun v rozhodovacích řízeních a objektivnější vybírání veřejných zakázek.

Vsetín si zaslouží směřovat pozornost i nadále na veřejné prostory a tato práce jen dokládá, jak důležité a zajímavé město s nejrůznějšími typy veřejného prostoru to je. Snad budoucnost vnese další zajímavé projekty a moderní řešení v dalších problémech, které bude město řešit a promění se v jedno z chytrých a udržitelných měst.

8. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

8.1. KNIŽNÍ ZDROJE

- [1] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [2] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2007. ISBN 978-80-903813-3-9.
- [3] HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8.
- [4] MACHÁČEK, Jaroslav. *Hodnocení vlivů na prostředí ve městech*. Praha: IFEC, 2002. Justis. ISBN 80-86412-14-8.
- [5] BALETKA, Ladislav. *Vsetín: město a čas*. Vsetín: Masarykova veřejná knihovna, 2008. ISBN 978-80-904139-1-7.
- [6] JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3.
- [7] SITTE, Camillo. *Stavba měst: podle uměleckých zásad*. Praha: ABF, 1995. ISBN 80-901-608-1-6.
- [8] HRŮZA, Jiří. *Budoucnost měst*. Praha: Orbis, 1962. Malá moderní encyklopedie (Orbis). ISBN 11-062-62.
- [9] GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.
- [10] BALETKA, Ladislav. *Vsetín – město a čas*. Vsetín: Masarykova veřejná knihovna, 2008. ISBN 978-80-904139-1-7.
- [11] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana GAJDÍKOVÁ. *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2015. ISBN 978-80-87318-44-7.
- [12] HRŮZA, Jiří. *Slovník soudobého urbanismu*. Praha: Odeon, 1977. ISBN 01-527-77
- [13] HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia, 2014. ISBN 978-80-200-1808-3.
- [14] HRŮZA, Jiří. *Charty moderního urbanismu*. Praha: Agora, 2002. ISBN 80-902945-4-5.
- [15] WITTMANN, Maxmilián. *Mezi domy, mezi lidmi?: význam volných prostorů pro udržitelný urbánní rozvoj*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2017. ISBN 978-80-7204-955-4.

8.2. INTERNETOVÉ ZDROJE

- [16] *Veřejný prostor: Veřejná prostranství* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013 [cit. 2018-04-07]. ISBN 978-80-87318-27-0. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2013/2013-06/30_verejny%20prostor.pdf
- [17] *Hledání plánu pro město: Regulační plán či územní studie?* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2014 [cit. 2018-04-07]. ISBN 978-80-87318-31-7. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2014/2014-06/30_hledani.pdf
- [18] KRÁTKÁ-ADÁMKOVÁ, Barbara a Anna MAGNI. *Metodika navrhování veřejných prostorů nově zakládaných obytných souborů s důrazem na zahradní a krajinnářskou architekturu* [online]. Brno, 2016 [cit. 2018-04-07]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema8/is-vavai/004-metodika-navrhovani-verejnych-prostoru.pdf>. Metodika. Mendelova univerzita.
- [19] KILNAROVÁ, Pavla. *Multikriteriální hodnocení v urbanismu* [online]. Brno, 2016 [cit. 2018-04-07]. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/xmlui/bitstream/handle/11012/63495/11.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Článek ve sborníku. Vysoké učení technické.
- [20] ROZMANOVÁ, Naděžda a Zuzana POKORNÁ. *Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2017 [cit. 2018-04-07]. ISBN 978-80-87318-62-1. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema3/publikace-charakter-a-struktura-venkovskych-sidel-10-2017.pdf>
- [21] *Vsetín v obrazech* [online]. [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <https://www.vsetinvobrazech.cz/>
- [22] *Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference: Region v rozvoji společnosti 2016* [online]. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016 [cit. 2018-04-13]. ISBN 978-80-7509-459-9. str. 390. Dostupné z: http://www.icabr.com/respo/RESPO_2016.pdf
- [23] TŘEBICKÝ, Viktor, Kateřina KOLSKÁ a Jiří TREZNER. *Udržitelný rozvoj měst a obcí: Cesta k udržitelnému rozvoji Vsetínska* [online]. Vsetín: Agentura pro ekonomický rozvoj Vsetínska, 2010 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: https://mestovsetin.cz/assets/File.ashx?id_org=18676&id_dokumenty=499437&id_org=18676&id_dokumenty=499437
- [24] JIRSA, Vojtěch. *Vývoj dopravy a principy plánování udržitelné městské mobility* [online]. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67199/V%C3%BDvoj_dopravy_a

[principy pl%C3%A1nov%C3%A1n%C3%AD%20udr%C5%BEteln%C3%A9%20m%C4%B9bstsk%C3%A9%20mobility_FINAL-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](#)

[25] FRÉLICOVÁ, Jana, Zuzana HARMÁČKOVÁ, Adam PÁRTL a David VAČKÁŘ. *Metodika hodnocení ekosystémových služeb v sídlech v České republice* [online]. Ústav výzkumu globální změny Akademie věd ČR, 2016 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z:

<http://www.ecosystems-services.cz/cs/metodika-hodnoceni-es-pro-mesta/>

[26] *Diskuze: Město pro život – Úvahy o současném urbanismu* [online]. 2017 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <https://ceskacenaarchitekturu.cz/diskuze-mesto-zivot-uvahy-soucasnem-urbanismu-12-cervna-2017-vnitroblok/>

[27] MACKOVIČ, Vladimír. *Závěry z diskuse OTTA na téma „Systém sídelní zeleně v územním plánu“* [online]. 2014 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z:

https://www.cka.cz/cs/cka/cinnost-komory/otta/system-sidelni-zelene/nastrel-zaveru-z-ankety_02.pdf

[28] *Koalice pro otevřený Vsetín* [online]. [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <http://www.otevrenyvsetin.cz/>

[29] ATELIER 8000 spol. s.r.o. *Studie proveditelnosti - zpřístupnění řeky Bečvy*. Vsetín, 2017.

[30] KPMG s.r.o. *Analýza variant dopravního řešení propojení centra města a sídliště Sychrov prostřednictvím ekologické lanové dráhy*. Vsetín, 2017.

[31] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2018-04-14]. Dostupné z: <https://mapy.cz>

[32] *Stavět ve městě: Diskuze Filipa Landy s Pavlem Hnilíčkou, Jakubem Filipem Novákem a Filipem Tittlem* [online]. 2016 [cit. 2018-04-14]. Dostupné z:

<https://www.era21.cz/cs/clanky/clanky/2016-04-13-stavet-ve-meste-diskuze-filipa-landy-s-pavlem-hnilickou-jakubem-filipem-novakem-a-filipem-tittlem/>

[33] Vlastní zdroj

[34] *Město Vsetín* [online]. [cit. 2018-05-01]. Dostupné z: <https://www.mestovsetin.cz/>

[34] *Lidský rozměr*. [cit. 2018-05-11].

[35] *Země stvořená lidmi – místo pro život*. [cit. 2018-05-11].

[36] *Na plovárně – Jan Gehl* [online]. [cit. 2018-05-11]. Dostupné z:

<http://www.ceskatelevize.cz/porady/1093836883-na-plovarne/211522160100017-jan-gehl>

8.3. PRÁVNÍ PŘEDPISY

[37] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

[38] Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

9. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Umístování prvků do veřejného prostoru [Zdroj: [33]]	19
Obrázek 2 Umístování prvků do veřejného prostoru [Zdroj: [33]]	20
Obrázek 3 Satelitní město. R. Unwin (1922) [Zdroj: [12]]	25
Obrázek 4 Satelitní město. R. Whitten (1923) [Zdroj: [12]]	26
Obrázek 5 Varianty rozvoje velkého města: a) kompaktní růst, b)obytné obvody v zeleném pásu, c) satelitní města na okraji zeleného pásu ve vzdálenosti 10-15 km, d) satelitní města ve vzdálenosti 40-60 km [Zdroj: [8]]	27
Obrázek 6 Zahradní město E. Howarda [Zdroj: [2]]	30
Obrázek 7 Skupina zahradních měst podle návrhu E. Howarda [Zdroj: [8]]	31
Obrázek 8 Rozdíl mezi městským a příměstským přístupem k umístění domu podle Leona Kriera [Zdroj: [3]]	32
Obrázek 9 Letecká mapa Vsetína z roku 2015 [Zdroj: [31]]	35
Obrázek 10 Pečeť města Vsetín z roku 1627 [Zdroj: [5]]	36
Obrázek 11 Prapor města Vsetín [Zdroj: [5]]	37
Obrázek 12 Znak města Vsetín [Zdroj: [5]]	37
Obrázek 13 Vsetín z roku 1829 [Zdroj: [5]]	38
Obrázek 14 Panelové sídliště Sychrov [Zdroj: [31]]	39
Obrázek 15 Pohled na Vsetín ze zámecké věže [Zdroj: [21]]	40
Obrázek 16 Budova "Kremlu" s Masarykovou veřejnou knihovnou [Zdroj: [21]]	41
Obrázek 17 Dolní náměstí [Zdroj: [21]]	42
Obrázek 18 Komerční banka - památkově chráněna jako jeden z významných objektů moderní funkcionalistické architektury	43
Obrázek 19 Náměstí Svobody z roku 1929 s parkovou úpravou [Zdroj: [21]]	44
Obrázek 20 Současná podoba náměstí svobody [Zdroj: [21]]	45
Obrázek 21 Pohled na jezírko v parku [Zdroj: [33]]	46
Obrázek 22 Pohled na park z náměstí svobody [Zdroj: [33]]	47
Obrázek 23 Vizualizace nového "náměstí na mostě" [Zdroj: [29]]	49
Obrázek 24 Vizualizace přístupu k náměstí z parku [Zdroj: [29]]	49
Obrázek 25 Situace navrhované varianty [Zdroj: [29]]	50
Obrázek 26 Řez v místě navrhovaného náměstí na mostě [Zdroj: [29]]	51
Obrázek 27 Přehledná situace celého dotčeného území [Zdroj: [29]]	51
Obrázek 28 Břeh s vyhlídkou a molem [Zdroj: [29]]	52
Obrázek 29 Břeh s místem pro otevřený oheň [Zdroj: [29]]	52
Obrázek 30 První návrh obchodní galerie [Zdroj: [28]]	53
Obrázek 31 Vlakové nádraží z pohledu nádražní ulice [Zdroj: [21]]	54
Obrázek 32 Další z návrhů vzhledu obchodní galerie [Zdroj: [28]]	55
Obrázek 33 Situace uvažovaného prostoru okolí vlakového nádraží a obchodní galerie [Zdroj: [28]]	56

Obrázek 34 Stávající vzhled přednádražního prostoru – parkoviště [Zdroj: [21]]..	57
Obrázek 35 Sídliště Sychrov [Zdroj: [31]].....	59
Obrázek 36 Varianty řešení lanovky [Zdroj: [30]]	61
Obrázek 37 Budoucí rozvoj lanovky do průmyslové zóny Jasenice [Zdroj: [30]]	67
Obrázek 38 Lanovka ve městě Caracas [Zdroj: [30]].....	71
Obrázek 39 Lanovka ve městě Singapore [Zdroj: [30]]	71

10. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Vývoj počtu obyvatel [Zdroj: [5]].....	36
Tabulka 2 Charakteristika lanové dráhy [Zdroj: [30]].....	62
Tabulka 3 Základní údaje analýzy.....	63
Tabulka 4 Transformace údajů	63
Tabulka 5 Míra užitku.....	64
Tabulka 6 Ukazatel požadované shody.....	64