

NĚKOLIK SLOV K ROZVOJI MĚSTA KROMĚŘÍŽE - ZAMYŠLENÍ NAD BAKALÁŘSKOU PRACÍ

Na rozhraní Hanácké nížiny, roviny protkané zákrutami řeky Moravy vylévající se čas od času ze svých břehů, a severního podhůří Chřibů, v místech, které je osídleno člověkem zřejmě od pravěku, leží malebná Kroměříž, o níž již roku 1911 píše František Peřinka ve Vlastivědě moravské jako o nejhezčím městě na Moravě, nazývá ji Hanáckými Aténami, a to nejen pro její historické památky, krásu architektonických klenotů, osobitých urbanistických souborů a jedinečných parkových komplexů, ale také pro vzdělanost a velké množství škol.

Když ve třicátých letech minulého století kroměřížští zamítli výstavbu železnice, tak r. 1841 projel první vlak Hulínem a železniční uzel, který měl být v Kroměříži, byl utvořen v Přerově. Kroměřížští měšťané ovšem brzy vystřízlivěli. Dosud bezvýznamný Přerov začal průmyslově i hospodářsky vzkvátat, lid-

natěl a obyvatelstvo bohatlo. Teprve r. 1880 se zřídila, tentokrát již za vydatné podpory města, železniční odbočka z Hulína do Kroměříže. Tehdejší opatrný postup možná ale v konečném součtu nepřímo přispěl k tomu, že Kroměříž byla o sto let později v době socialistického budování méně poznamenána necitlivými stavebními zásahy než např. onen výše jmenovaný Přerov. Svůj cenný specifický obraz si Kroměříž bezesporu drží dodnes. Je jen s podivem, že v období vrcholícího turistického ruchu, v letních měsících, kdy je tento článek psán, zůstává centrum třicetitisícového města zejména ve večerních hodinách poloprázdne, zcela v kontrastu s jinými evropskými městy obdobné hodnoty a kulturního významu.

Také v současnosti stojí představitelé a občané Kroměříže před podobným problémem jak již dříve v historii. Kam orientovat její rozvoj v dalších de-

setiletích? Nedávno proběhla diskuse o poloze dálnice a je přichystána její realizace v těsném sousedství severně od města. Může Kroměříž využít rozvojový potenciál nové rychlostní komunikace ke svému prospěchu?

K zodpovězení otázky se pokusila přispět urbanistická studie studenta Fakulty architektury Vysokého učení technického v Brně Pavla Stojanova, kterou v posledním školním roce ocenil děkan fakulty jako jednu z nejlepších bakalářských prací. Předmětem projektu bylo prozkoumání možností urbanizace území východně od řeky Moravy, směrem na Hulín, tedy v návaznosti na novou dálnici a blíže k hlavnímu severojižnímu dopravnímu a rozvojovému pásu. V současnosti se jedná o oblast s převažující výrobní funkcí, je zde situováno železniční a autobusové nádraží, železnice zde nevhodně úrovně kříží hlavní ulici za jediným vni-

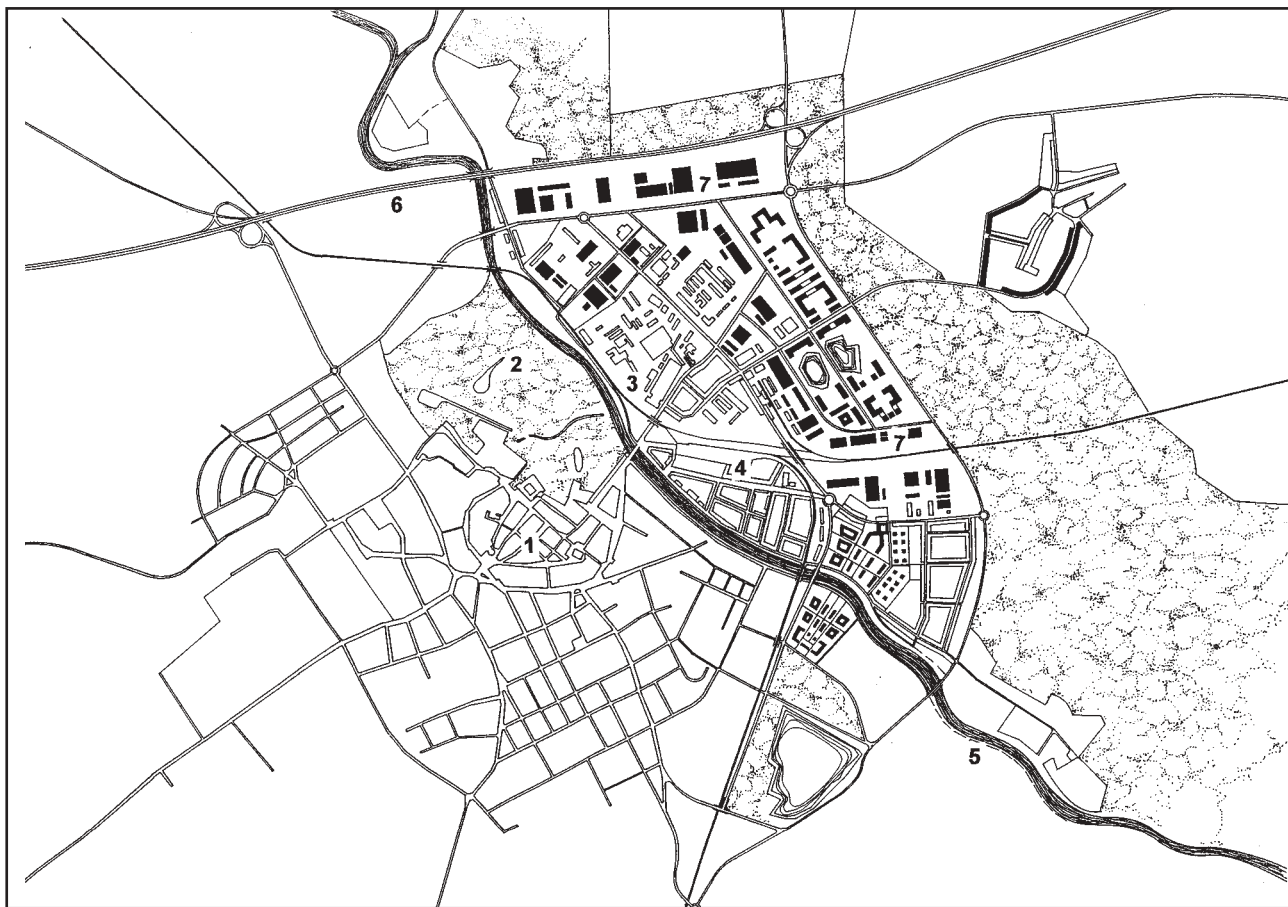


Obr. 1: Kroměříž, situace, var. 1

1 - historické jádro Kroměříže, 2 - Podzámecká zahrada, 3 - stávající průmyslová zóna, 4 - řeka Morava, 5 - kanál D-O-L, 6 - budoucí dálnice, 7 - přístavěť, 8 - železniční nádraží

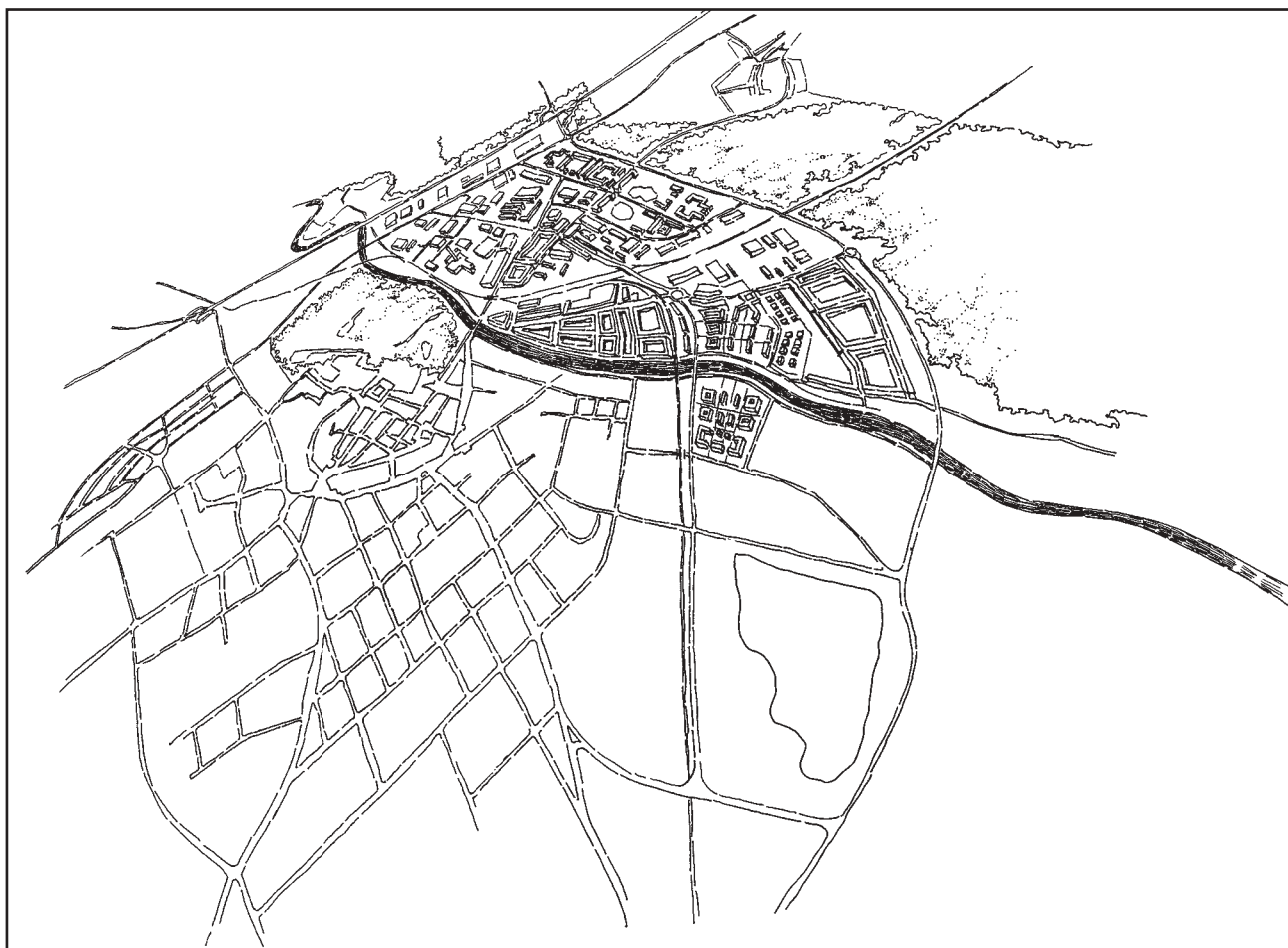


Obr. 2: Kroměříž z ptáčí perspektivy, var. 1



Obr. 3: Kroměříž, situace, var. 2

1 - historické jádro Kroměříže, 2 - Podzámecká zahrada, 3 - stávající průmyslová zóna, 4 - stávající nádraží, 5 - řeka Morava, 6 - budoucí dálnice, 7 - navržené rozvojové plochy



Obr. 4: Kroměříž z ptáčí perspektivy, var. 2

troměstským mostem spojujícím oba břehy řeky Moravy. Zastavění předmětného území může být omezováno, ale také iniciováno případnou realizací říčního dopravního kanálu Dunaj-Odra-Labe, jehož ekonomická efektivita a celková vhodnost je sice velice diskutabilní, ale stavba přesto zůstává součástí platných územně-plánovacích dokumentů. Dalším faktorem ovlivňujícím potenciální využití lokality je vliv povodní. Zápavy v roce 1997 potvrdily, že s tímto nebezpečím je nutné v celé východní části města nadále počítat.

Dvě varianty návrhu představují dvě teoreticky krajní řešení. První, velkorysejší, je založená na výstavbě kanálu Dunaj-Odra-Labe, který může regulovat a snížit hladinu záplavové vlny. Kanál je situován do odkloněné polohy a vzniknuvší ostrov je věnován rozvoji města. Na říční přístav navazuje nádraží. Železniční propojka Hulín - Kojetín povede po estakádě ve vhodnější poloze. Dvanáctikilometrová odbočka na Zdounky se, coby nerentabilní zruší, a trasa využije pro silniční dopravu nový most v optimální poloze. Další

přemostění řeky Moravy je navrženo v severní části souběžně s dálničním a v této variantě i železničním mostem, trasy by z ekonomických důvodů mohly případně vést na jediném mostním tělese. Druhá skromnější varianta sice neřeší některé kritické momenty, ale vhodně doplňuje stávající dopravní systém v severní a jižní části v návaznosti jak na potřeby města, tak na plánovanou dálnici. Vytváří se tak možnost pro intenzivnější využití, přeuspořádání a rozvoj území zejména s výrobní funkcí. Tato varianta vychází z předpokladu snížení záplavového rizika na horním toku řeky Moravy a také uvažuje s využitím hráze, která by mohla vzniknout na severním a východním obvodu města při budování dálnice a dálničního přivaděče.

Práce si nekladla za cíl konkrétně vyhodnotit všechny alternativy rozvoje východní části Kroměříže, je jen námětem, možná příliš teoretických a vyjmutým z ještě složitějších vazeb reálné skutečnosti a širších souvislostí, ale jistě stojí za podrobnější prověření, zejména nyní v období přípravy nového územního plánu

města. Poukazuje se v ní na to, že existuje potenciální zisk z rozvojových možností daných využitím dnes značně zanedbaného a neuspořádaného území bez perspektiv, který lze porovnávat s náklady na protipovodňová opatření a že některá z těchto opatření je možné realizovat v rámci i jinak potřebných stavebních investic. Studentský projekt tak svým dílem také přispívá k řešení grantového úkolu „Strategie rozvoje měst po povodni“ (GA ČR 103/99/0780), který je na fakultě zpracováván.

Gabriel Kopáčik

*Studie využití území „Kroměříž - východ“
Fakulta architektury VUT Brno
Ústav urbanistické tvorby*

*student: Pavel Stojanov
vedoucí práce: Dr. Ing. arch. Gabriel Kopáčik*