

ROZVOJOVÉ MOŽNOSTI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ V PRŮMYSLOVÉM REGIONU ZLÍN-OTROKOVICE

prezentace diplomové práce

Ernst Rainer, Kersten Hofbauer

Konzultant: Karel Havlíš

Diplomní projekt je výsledkem samostatné práce dvou studentů urbanismu na Technické univerzitě v Grazu, která se vytvářela v průběhu roků 1997 a 1998, a byla spojena s fázovaným pobytem studentů v reálném prostředí Zlína a Otrokovice. Informační bázi bylo samostatné studium archivů a historických územních plánů, sběr dat a aktuálních informací v současném rakouském i českém informačním prostředí. Úloha konzultanta byla motivována snahou přispět na základě společných úvah k samostatnému tvůrčímu vypracování alternativy konceptu územně-plánovacího řešení nezátíženého návyky (resp. zlovyky) z energeticky a ekonomicky bezstarostného období tzv. socialismu, ale také ochráněného od vlivů současného vulgárního pragmatismu územně-plánovací praxe. Smyslem bylo udržet minimální míru ovlivňování práce studentů tak, aby alternativa byla skutečným nezávislým pohledem zvenčí. Míra nezávislosti pohledem odjinud je žádoucí nejen v konkrétní věcné problematice řešení, ale také v metodicky neovlivněném výběru kritérií a hodnocení s jiným způsobem uvažování budoucích odborníků vyrůstajících v jiném studijním, informačním a společenském prostředí, i když stejné Evropy.

Téma práce:

- analýza urbánního vývoje průmyslového regionu Zlín-Otrokovice se zahrnutím sociálních a hospodářských východisek,
- nové tendence konceptu regionálního plánování s ohledem na vstup České republiky do EU,
- napojení regionu na evropské dopravní systémy silniční sítě a transevropské vysokorychlostní železniční sítě,
- reálný potenciál nabídek regionu na TEN koridoru Nr.VI s přihlédnutím ke kulturnímu prostoru Pomoraví a Dřevnického údolí,
- restrukturalizace území se zahrnutím regionálních a nadregionálních měřítek infrastruktury se zvláštním zřetelem k místu sídla budoucího regionálního parlamentu i budoucího univerzitního města.

Výchozí hlediska pro koncept řešení :

Hospodářský prostor Evropy

Staré hranice mizí, Evropa se nově strukturuje. Národní státy ztrácejí na významu, ekonomika překračující hranice vytváří a stále více zřetelněji vymezuje novou hospodářskou geografii Evropy. Nadřazeným rámcem pro tyto proměny je na jedné straně ekonomická globalizace, na straně druhé s tím související rozšiřování možností využití nových technologií.

V rámci Evropské unie se ukazují tři základní tendence, které prostorový rozvoj rozhodujícím způsobem ovlivňují :

- přibývající vzájemná integrace uvnitř EU,
- rostoucí význam společenstev a regionů,
- rozšiřování EU na východ střední Evropy.

Uvnitř evropského vnitřního obchodu je trend k regionální specializaci v produkci zboží a služeb již pevně zakotven a více méně lokalizován, naproti tomu se nově utváří velkoprostorově, částečně globálně operující podnikatelská síť, která svoji prosperitu staví na snižování cen za dopravu a využívání nových technologických možností.

TINA (Transport Infrastructura Needs Assessment)

Transevropská dopravní síť musí jednak rovnoměrně spojit obyvatel uvnitř Evropy, ale musí také sloužit jako motor hospodářského rozvoje střední Evropy.

Prostřednictvím vysokorychlostních tratí by měly být spojeny hustě osídlené prostory, ale současně také by měly být okrajové polohy regionů přiblíženy ekonomicky aktivním prostorům.

Jako základ pro transevropskou železniční síť (v něm. TEN = Transeuropäischen Eisenbahnnetze) byl před osmi lety Evropskou unií vypracován směrný plán pro evropskou vysokorychlostní železniční síť.

Pro oblast států střední a východní Evropy bylo na fórech mezinárodních konferencí o dopravě vyjmenováno 9 transkontinentálních dopravních spojení, které jsou známy jako Pan-evropské koridory. Tyto koridory by měly být v příštích 10 - 15 letech přednostně vybudovány.

Železniční trasy TEN

V oblasti nákladní dopravy předložila Evropská komise pro dopravu svůj koncept tzv. "FREEWAYS" k diskusi. To by měly být takové železniční trasy, na které by měl být podstatně ulehčen přístup pro mezinárodní podnikatele v nákladní dopravě.

Takové "RAIL - FREEWAYS" představují nový rozvojový potenciál pro nákladní dopravu střední a východní Evropy.

Výstavba železničních tras v ČR

Základní předpoklad ke zvýšení atraktivity regionu je jeho napojení na transevropskou dopravní síť. Pro region Zlín jsou Otrokovice terminálem na TEN - koridoru, který je zahrnut do plánů jako modernizace již existující trati (Severní dráhy).

Koridor VI

Koridor probíhá podél trasy Severní dráhy, která je z pohledu výstavby (resp. rekonstrukce) na vysokorychlostní trasu méně náročná na nové investice. Údolí Váhu na slovenské straně je svými danými topografickými skutečnostmi pro výstavbu vysokorychlostní trasy méně vhodné. Proto vybudování trasy koridoru Pomoravím za nižší náklady na již existující historické trase Severní dráhy je nasnadě.

Trasování jižního úseku koridoru přes Bratislavu, Budapest a Ljublanu až na Terst je ovlivněno především topografií části Rakouska (Alpy), ale zejména pokročilostí stavebních prací na trase koridoru, na maďarském a slovinském území.

Průmyslový region Zlín - Otrokovice

Klíčové problémy průmyslového regionu, resp. jeho jádrového území v souměstí Zlín - Otrokovice, nelze řešit odděleně. Ve 20. letech historicky založenou symbiózu spojení obou měst je nutné obnovit v aktuální situaci evropského kontextu.

Restrukturalizace využití území, která má směřovat k reálnému obnovení ekonomiky regionu, nesmí narušovat principy udržitelného rozvoje - globální hlediska lokálně aplikovat při dodržování těchto zásad:

- při řešení dopravy v kontaktním území Severní dráhy i nabídky aktivit na TEN - koridoru VI respektovat krajinné kvality údolí Moravy a Dřevnice,
- udržet stávající strukturu místních sídel a zamezit další suburbanizaci extenzivního rozšiřování do krajiny,
- nabídnout městům reálnou, ale šetrnou alternativu rozvoje k rozhodnutí ve prospěch krajiny namísto suburbanizace vedoucí k desintegraci města.

Rámec diplomové práce nemohl konceptuálně postihnout celý komplex územně-plánovacích problémů území, proto se aktivita studentů urbanismu soustředila v závěru práce do dvou územních fragmentů, které však jsou příkladně charakteristické pro aktuální problematiku tradičního průmyslového regionu zformovaného především industrializací ve 20. a 30. letech činností firmy Baťa.

Urbanistická struktura areálů ve Zlíně i v Otrokovici racionálně uspořádaná podle účelových pravidel Baťovského pragmatismu, se zakódovanými možnostmi k dynamickým změnám, se přímo nabízí k aktuální proměně v kontextu nové ekonomiky sjednocující se Evropy. Klíčem k úspěchu však je doprava, spojení a přímý kontakt s reformující se evropským ekonomickým prostředím.

FRAGMENT OTROKOVICE - areál Toma (dříve Svit, ještě dříve Baťa)

Území bylo získané a zformované firmou Baťa právě za účelem rychlejší a levnější dopravy surovin, zboží i energie a přiblížení se světu (železnice, plavební kanál, letiště). Areál je navrhován k restrukturalizaci a postupné proměně jako logistická základna - terminál všech druhů dopravy pro Zlínský region. Za použití nových technologií a racionálně organizované přepravy všech sortimentů zboží a produktů efek-

tivnějším využitím železnice nabízí energeticky a ekonomicky šetrně (tzn. i ekologicky) využít relativně bez velkých nákladů stávající plně zainvestované území, které je zavlečované a vybavené komplexně technickou infrastrukturou. Podmínkou pro ekonomickou a atraktivní nabídku aktivit pro investory je však přímý kontakt s dopravou. Koncept proto navrhuje využít možnosti prostorového sdružení tras železnice a silničního tělesa R55 v souběhu společného úseku průchodu územím Otrokovice.

Řešení je rozdílné od plánované trasy R55, která míjí východním obchvatem Otrokovice a která je již schválená v územních plánech a investičně připravovaná. Alternativa společné trasy železnice a silničního tělesa je však vstřícnější k přímému kontaktu s ekonomickými aktivitami a bez zásahů do volné krajiny ekonomicky a ekologicky šetrnější.

FRAGMENT ZLÍN - areál Svit (historický areál firmy Baťa)

Předpokladem k ekonomickému oživení využití tradičního průmyslového areálu je opět vyřešení dopravní dostupnosti, a je do jisté míry podmíněno úspěšností řešení problémů území fragmentu Otrokovice. Koncept proto předpokládá paralelní řešení obou problematik neodděleně, komplexně s racionální dělbou funkcí ve společně spravovaném prostoru obou měst - Zlína a Otrokovice.

Primárním motivem využití území je obnova, postupná konverze funkčního využití bez nároků na velké investice do infrastruktury s využitím relativně dobrého stavu stavebního fondu v území. Prostorové uspořádání areálu do pravoúhlé sítě objektů a komu-

nikací, objemová standardizace objektů a z toho vyplývající flexibilita využití jsou dosud málo zhodnocenou kvalitou území.

Koncept navrhuje novou zónaci funkcí vzhledem k aktuálním změnám v rámci nové situace a budoucnosti města i státu v kontextu Evropské unie.

Východní kvadrant areálu, který je přímou součástí centra města, je navrhován pro vzdělávání, vědu a výzkum se zaměřením na aplikace nových technologií a nových informací na bázi mezinárodní participace.

Část areálu lze využít na tzv. Inkubační zónu podnikatelských aktivit jako podpora zaměstnanosti. Tradiční výroby, které je potřeba inovovat novými technologiemi, postupně přesunout do severozápadního kvadrantu, kde je stav stavebního fondu méně kvalitní a může být racionálně asanačně přestavěn.

Za samozřejmost je považována nutnost zachování zlínských principů spojení města a krajiny, vzájemného harmonického propojení přírodních a civilizačních prvků při obnově areálu, základní páteří přírodního prostředí industriální zóny je přítomnost linie řeky Dřevnice se zelenými nábřežími. Proto je v konceptu komunikační propojení se severním sektorem Zlína (sídlíště Jižní Svahy) po severním obvodu průmyslového areálu. Řešení je tím rozdílné od schváleného územního plánu.

*Ernst Rainer, Kersten Hofbauer
studenti architektury a urbanismu TU Graz
(Rakousko)*

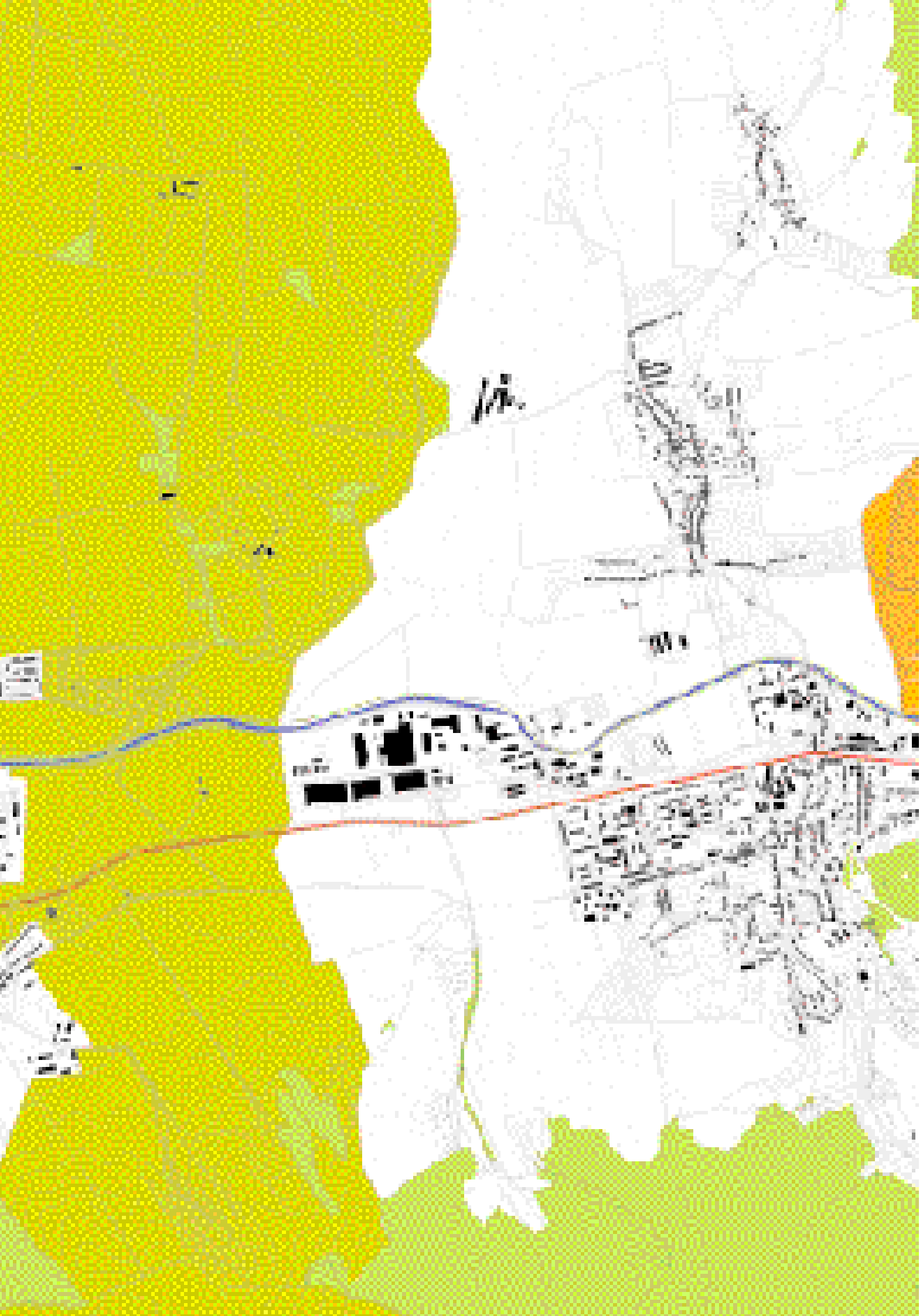
*Konzultant: Ing.arch. Karel Havlíš
Studio Havlíš - Zlín (Česká republika)*

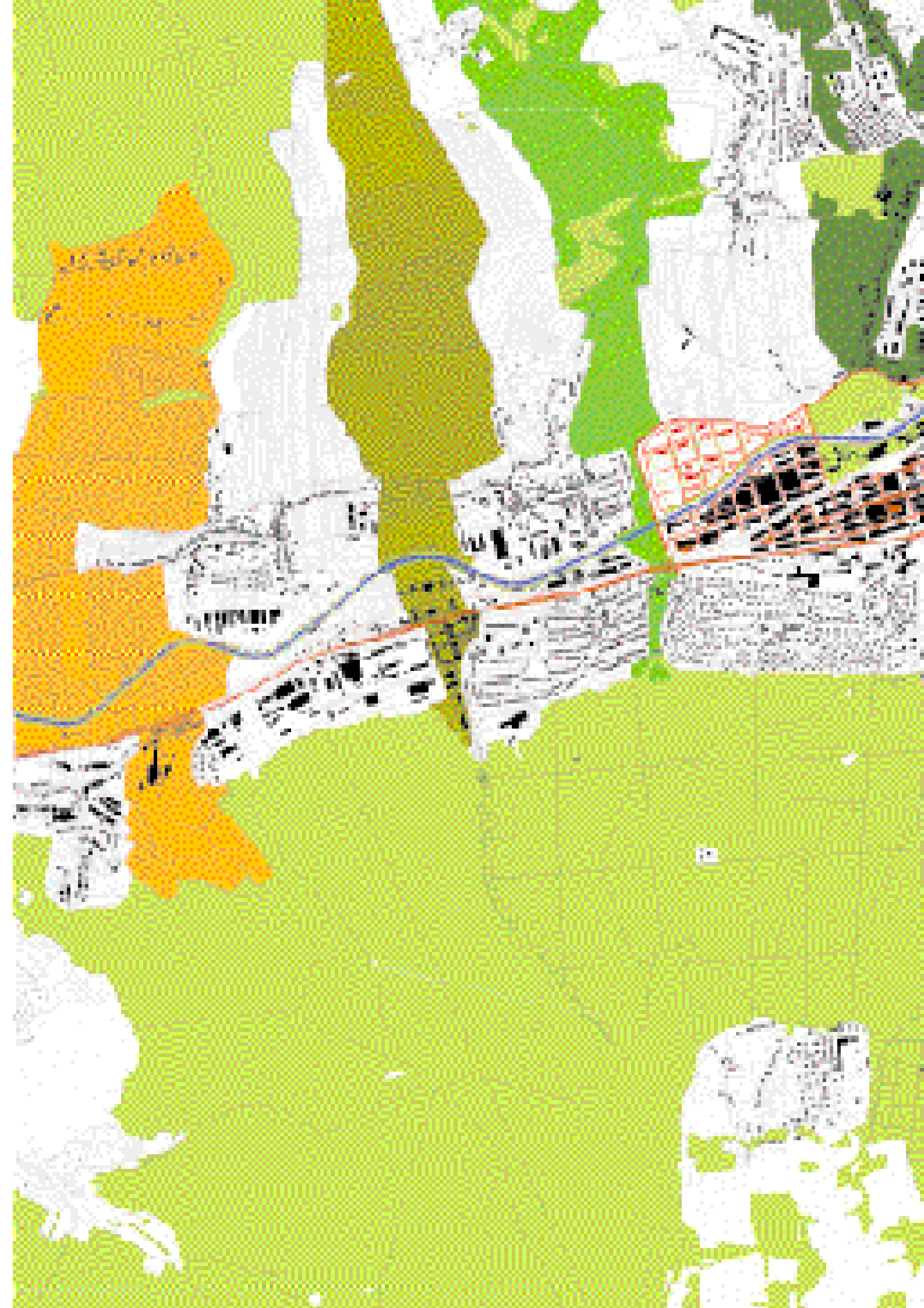


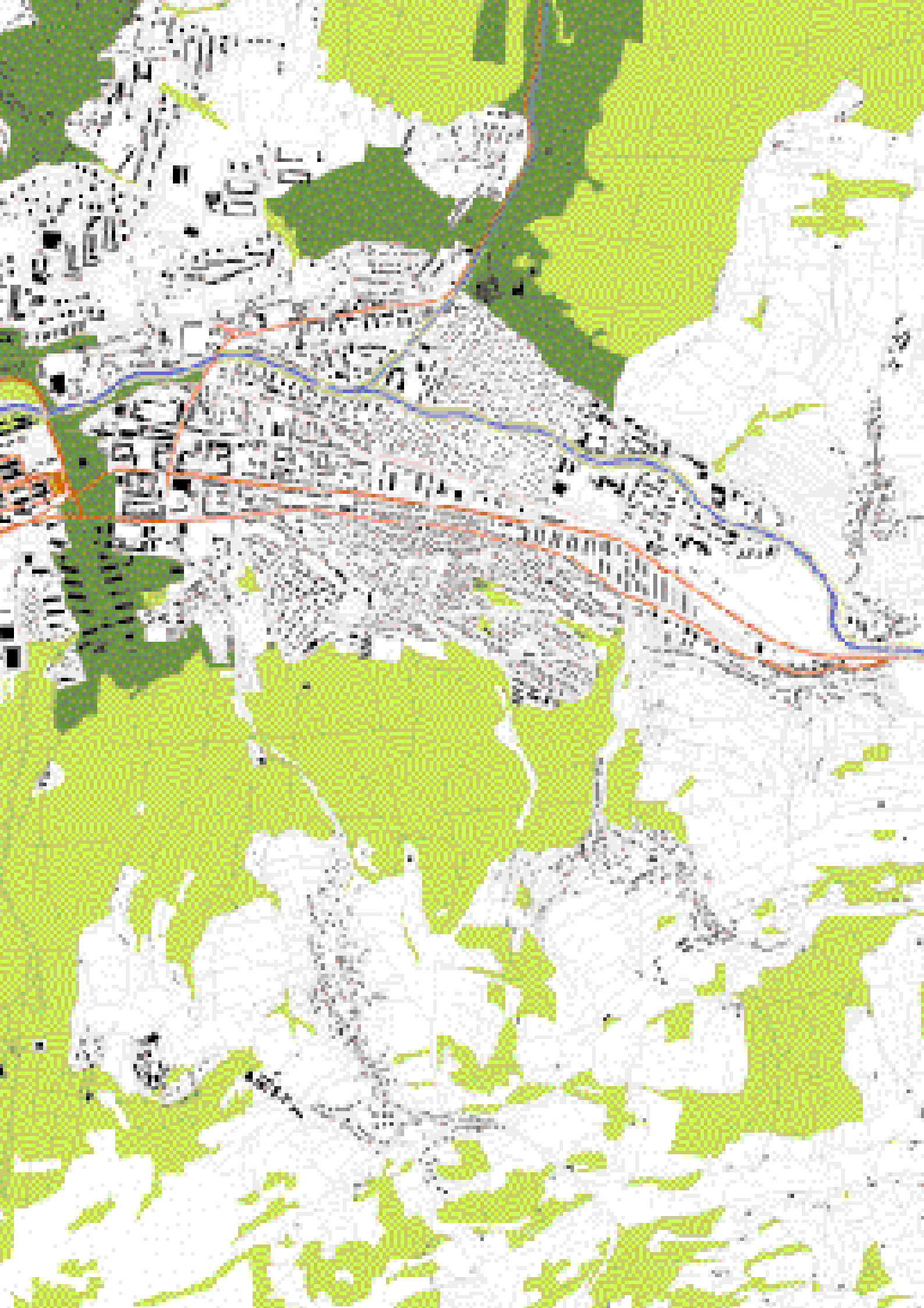
ŽELEZNICE











SILNIČNÍ TAHY

