

Z L Í N

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ

na zpracování ideového návrhu řešení území

ZLÍN - CENTRUM

na katastrálním území města Zlína



Průvodní zpráva

květen 2005



■ ÚVOD



STAVĚT NOVOU TVÁŘ NA CHYBÁCH MINULOSTI NELZE

M.W. - Paris Publishing ass.2005

ZLÍN potřebuje zásah. Tvrdý, velkorysý, pochopitelný, rozložený do více let. Náročný na úsilí, na peníze, na výkony odborníků a na manažerské schopnosti těch, kteří vývoj města ovlivňují. Jiná volba není. Jen silným zásahem do vnitřní i vnější struktury města, do myšlení jeho obyvatel i do obecného náhledu na to, jak zúročit zdejší tradice, jen změnou stávajících sevření a strnulostí může město získat novou tvář i zcela nový duchovní rozměr. Jen cestou odvahy a jasné vize získá šanci na obrodu, jen tak jeho esprit nevyvane a jeho historické renomé se nesníží.

Jak na to?

- Rozloučit se rychle s thesí obnovy průmyslové tradice města (ke studiu na UTB se letos přihlásil počet uchazečů, dosahující zhruba 10% z celkového počtu obyvatel města..!)
- Orientovat budoucí rozvoj a pověst města zvláště na univerzitní vzdělání, technologie, vědu, výzkum a aplikace – s tím i na umění a kulturu (rozvíjet terciér, kvartér a služby)
- Vytěsnit veškeré průmyslové a skladové aktivity z centra a intravilánu města do logisticky výhodnějších poloh (kapacitní silniční, železniční a říční linie probíhají mimo město)
- Rekonstruovat celý areál bývalých závodů TB včetně pravého břehu Dřevnice ve prospěch městských funkcí (nerozvíjet díky tomu nové bydlení a vyšší vybavenost po okrajích města)
- Nepřipouštět chaotickou výstavbu v urbánně cenných partiích města, chránit zvláště oba břehy Dřevnice a centrální území pro uplatnění kvalitních městských kompozic a funkcí
- Preferovat v centru města na úkor automobilové dopravy vždy noblesní parter, pohodlný pohyb pěších a MHD (vytvořit vně dostatek kapacitních propojení a uvnitř systém regulací)
- Za poslední / za první - hledat pro realizaci přijatých idejí odborné, organizační, obchodní a finanční partnery též vně města (peníze nejen ze zdrojů EU, tam volný kapitál není).

A co s podmínkou reálnosti návrhu této soutěže?

Ta je „do pozítří“ neschůdná. Ve finálním rozsahu se žádná ucelená vize funkční a prostorové revitalizace centra Zlína nedá během jednoho volebního období stihnout - počítat je nutno spíše s úkoly pro jednu celou generaci. Jinak se může vše dnes „rozumné“ a vhodné stát dlouhodobě nerozumným, destruktivním. **Nejhorsí vlivy na budoucí osud města mohou mít dnes omezená soustředění na detail, volby pouze dílčích úprav stavu, nekoncepční zastavování volných „děr“ a příliš opatrné představy o pořadí potřeb a o rozsahu změn.** To by pro Zlín bylo nedobré, bez perspektiv. Pěkně vyřešené Náměstí práce, ale s udržení velblouda tzv. „Gahurovy ulice“ a s nevhodně umístěným solitérem Obchodního centra v urbanisticky významné lokalitě na Čepkově? „Fuj“. Například i proto se tím tento návrh neomezil.

■ VÝCHODISKA

Preambule

- Následující postřehy, návrhy, ideje a komentáře k nim jsou uváděny v heslech. To stačí.
- Věcný a prostorový záběr řešení musel jít nad normu zadání soutěže. To bylo nutné.
- **Reálnost návrhů váže na postupy a financování, ne na jejich rozměry a počty.**
- Nic v tom není nesmysl, i kdyby se zdálo. Vše v tom může fungovat a dobře sloužit.
- Něco z toho může počkat, pro obtíž či pro peníze, jen doprava nesmí, ta vše podmiňuje.

Doprava

- Přetížení centra z jediného podélného a dvou křížujících silničních průtahů městem.
- Nevyvážená komunikační osnova, chybí pravobřežní tah a pravidelná příčná propojení.
- **Bariérami neprostopné průmyslové areály + průtah železnice podél městem**
- Osobní železniční doprava jako meziměstská HD, nákladová až do Lípy paradoxem.
- Pro Zlín nebezpečný záměr zdvojkolejnění trati ve prospěch jiných a na úkor města.

Urbanismus

1918 - 1947

Kotěra, Gahura, Le Corbusiere, Gočár, Fuchs, Hruška, Podzemný, Krafík, Vítek, Voženílek, Drofta, Kubečka (a další) **kontra** Baťovy obuvnické závody Zlín, **resp.** T. / J. A. Baťa osobně.

1952 - 1984

Staša a kol., Gřegorčík, Pařízek, Dohnal a kol., Bártková a kol., Gebrian a kol. (a další) **kontra** Obuvnické závody Svit Gottwaldov – nositel řádu práce, **resp.** jiní osobně i hromadně.

1990 - 2004

Havliš a kol., Žalmanová, Meckerle a kol. (a další) **kontra** zánik výroby obuvi, nárůst dopravy, kompromisy v urbanismu, ustrnutí v tvorbě města, **resp.** vyhlášení této soutěže.

2005 +

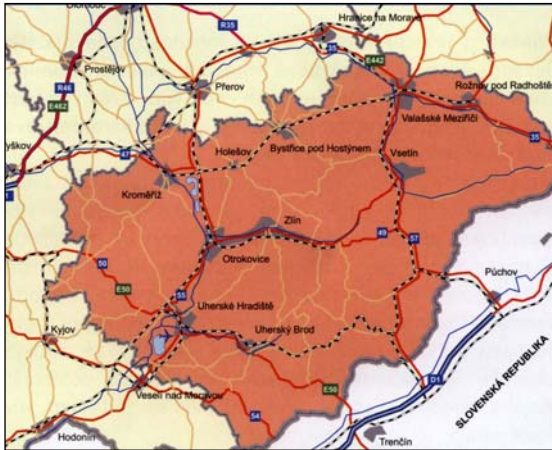
Přijetí cílových vizí, realizace dopravních staveb a opatření, zobytnění průmyslových brown-fields, dostavba a kultivace centra Zlína, **resp.** rozvíjení nové pověsti města

Architektura

- **Světově výjimečné soubory originálních konstruktivistických objektů**
- Hlavní pohledové expozice bez excesů, centrální části ušetřeny KBV, úspěšné novodobé završení ostrohu Jižních svahů subdominantou budov UTB, početná a kvalitní zeleň.
- Náměstí Míru bezkrevné, Práce rozptylové, TGM bez funkce; dominantní doprava a nervozita, pěší diskvalifikování; sady jako „průchodáky“, obytný parter často znehodnocen.
- Z navržených ++ jenom Jiříčná a polyfunkční dům na rohu Bartošové, ledová plocha HC Continental v expozici neutrální; proti tomu tři bytovky Březnická vůči hotelu i náměstí mimo měřítko i kompozici a Mall obchodní centrum na Čepkově v tolik cenném místě omyl.

Doprava

Stav

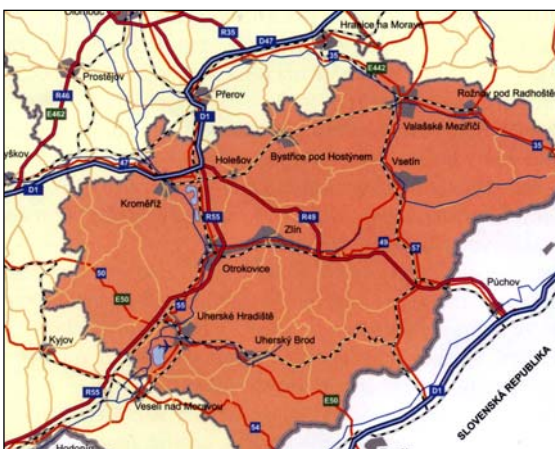


- Absence tranzitní podélné osy mimo centrum, s příčnými návaznostmi na městské části a vnitroměstskou komunikační sítí, vně na kapacitní síť D1, R55 a R49 = potřeba prostorově rozložených kvalitních návazností.
- Nadregionální přepravní osa Otrokovice - Zlín - Vizovice - Púchov (SK) společně s páteří obslužnou osou centrální částí města – tranzit x obsluha = kolize; potřeba prostorové a funkční diferenciacce.
- Přetížení centra koncentrovanou dopravou v podélném a dvou křižujících silničních průtazích městem – šňůry automobilů a parkovací plochy **DOBYLY ULICE A NÁMĚSTÍ**, vytlačily

přirozené městské funkce a aktivity = odvedení průjezdné dopravy mimo centrum a uvolnění prostoru pro městské funkce, s preferencí pěší a hromadné dopravy.

- Dopravně-technicistní Gahurova spojka s přilehlým předimenzovaným autobusovým nádražím ignorují městskost - anonymní, společensky těžko využitelný prostor, tvrdě rozdělující centrální část města i městskou zástavbu obou břehů Dřevnice = potřeba zásadní přestavby s potlačením dominance a zakomponováním do vnitroměstské struktury a funkce.
- Třída TB – ideální předpoklady pro příměstskou a městskou obslužnou funkci, v centrální části zklidněná, s preferencí nemotorové dopravy = **podmínka pro znovuoživení** veřejných prostorů a společenského života v centru města.
- Průtah železniční tratě č. 331 městem pro nákladní dopravu nepřijatelný (kontejnerové překladiště v Lípě beze smyslu), pro příměstskou osobní dopravu ideální – s trolejbusovou dopravou součástí IDS.
- Záměr zdvojkolebnění tratě a propojení do Valašské Polanky = ve stávajícím průtahu Zlínem a s provozem nákladní dopravy pro město smrtící.

Vývoj 2005 +



Širší souvislosti

- Realizace** R55 + východního obchvatu Otrokovice (bez vlivu na Zlín)
- Realizace** pravobřežní I/67 Otrokovice - Zlín
- Realizace** R49 Hulín - Vizovice - Púchov (SK)

Vnější vazby

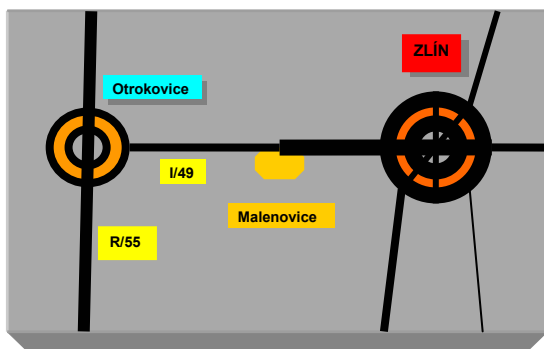
- Rozložení** dopravních proudů mezi levý a pravý břeh Dřevnice
- Snížení** tranzitních zátěží na I/49 + I/67

Vnitřní město

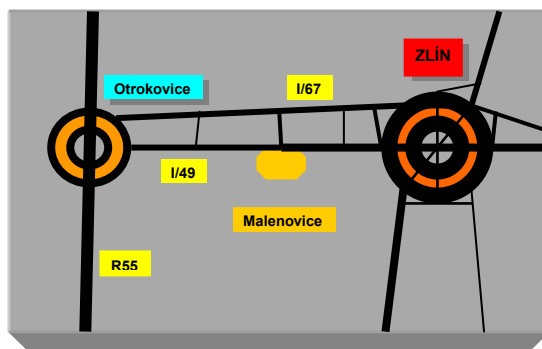
- Realizace** příčných propojení I/49 x I/67 vně + uvnitř Zlína
- Diferenciacce komunikační sítě** - regulace, zklidnění

Schémata

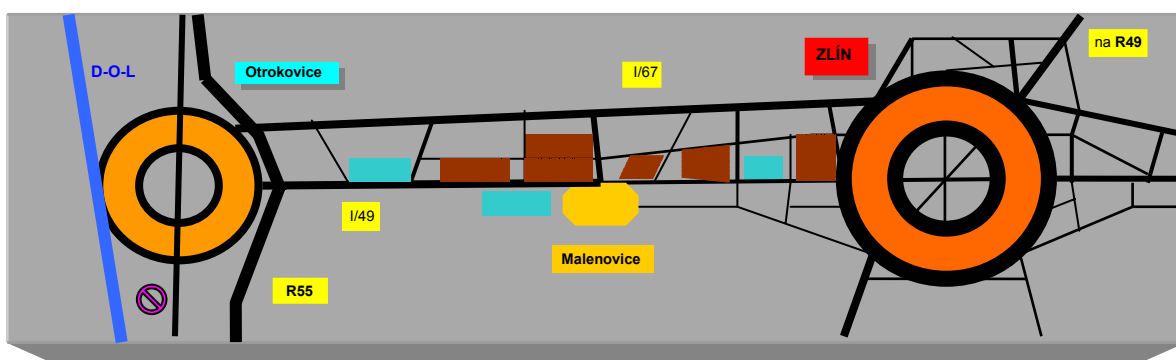
Ad 1a) R55 + východní obchvat Otrokovic






Ad 1b) paralela I/67 + založení „žebříku“



Ad 3b) Doplnění žebříku + reorganizace komunikační sítě Zlína - preference potřeb centra



Komentář

- **I/49 + I/67** a žebřík **příček** zvýší volby cest = **rozloží** dopravní proudy a **sníží** zátěže
- Čím více **příček**, tím více **voleb** / možností **usměrnění** = též pro **II/490** mimo centrum
- **R49** sníží tranzit na Vizovice = úpravy ke zklidnění dopravy zvláště na **I/49**
- Železnice **Os** jako train-tram **Otrokovice - Zlín - Vizovice** / **N** jen do průmyslové zóny
-  Nový logistický terminál **Otrokovice**, sem přemístit **překladiště kontejnerů Lípa**
- Nové soustředěné **výrobní**  a **velkoobchodní**  aktivity jen **mezi I/49 + I/67**

Koncepce

Doprava ve městě

- **Pravobřežní I/67** = čtyřpruh, v kontaktu s obytnými částmi v tunelech **Čepkovský** (I. etapa) a **Nivský** (II. etapa); návaznost na komunikační síť města = **Prštnská příčka** (MÚK), **Březnická příčka** x II/497 (OK), **Cigánov** (MÚK), **Sokolská** x II/490 (OK), **Přiluky** (MÚK).
- Odklon nadřazené komunikační osnovy s vyloučením průtahů centrem města:
 - **II/497**, ulice Březnická – od jihu napřímění podél západního okraje náměstí Práce, křižovatka s Třídou TB, **Březnická příčka** (BP) = průchod areálem TB, nové přemostění Dřevnice (součást „žebříku“), navázání na pravobřežní I/67 na okružní křižovatce **Pa-secká** = napojení Jižních svahů s centrem města.
 - **II/490**, ulice Sokolská – ze směru od R49 čtyřpruh, křižovatka s I/67, „**Fryštácká příčka**“ = dále po upraveném nábřeží U Janušice, nové přemostění Dřevnice (součást „žebříku“), průchod ulicemi Díly II., Třídou TB, Hlubokou (přeložka II/490) do ul. Hradské.
 - **I/49 - Třída TB** v úseku Otrokovice - BP (II/497) = městská třída s přímou obsluhou přílehajících prostorů, v úseku od BP výškové rozdělení:

a/ obousměrný průjezd v zahloubení pod ul. Štefánikovou po ul. Školní (podzemní mimoúrovňové křížení „diametru“ s vjezdy do podzemních garáží a zásobování), po výstupu dále v částečné peáži s II/490 přes ul. Hlubokou do Třídy TB směr Vizovice,

b/ regulovaná obslužná a zklidněná funkce v úrovni ulice, v kontaktu s „diameterem“ a zklidněnou komunikační sítí centra Zlína.

- **Místní komunikace** – posílení komunikačního **zpřístupnění Jižních svahů** od R49 a Fryštáku mimo centrum = nové komunikační propojení přivaděče (II/490) s ul. Okružní.
- Posílení podmínek pro nemotorovou dopravu a městské aktivity podél řeky Dřevnice v ose Příluky - Zlín - Otrokovice + **cyklistická stezka**.
- Ponechání kolejové tratě ve stávající stopě s průchodem centrální částí města, za podmínky vyloučení nákladní dopravy N; **N doprava pouze** v ose **Otrokovice** (návaznost na II. žel. koridor, trať č. 330) - **Malenovice** (zde průmyslová zóna + koncové překladiště); předpoklad vybudování logistického terminálu **Otrokovice - Napajedla** (II. žel. koridor, regionální letiště, R55, výhledově přístav D-O-L), **Os osobní doprava** v celé ose Otrokovice - Zlín - Vizovice, případně až Valašská Polanka v systému příměstské dopravy **Tram-train = součást IDS**.
- Trolejbusová a autobusová doprava – **dopravní terminál veřejné dopravy** Zlín západně Březnické příčky, s návazností na osobní kolejovou dopravu systému Tram-train, MHD, pěší trasy a městské aktivity.

Doprava v centru

Centrum města = REDUKCE DOPRAVY : PROSTOR PRO NOVÝ ŽIVOTNÍ STYL

- Dopravní **zklidnění centrálního prostoru** Zlína, v podélném směru od BP po ulice Hluboká, Lorencova, Lešetín I., provázání přes „diameter“ s pravým břehem Dřevnice; upřednostnění podmínek pro místní obsluhu, nemotorovou dopravu, obsluhu veřejnou dopravou a parkování v podzemí + posílení městských funkcí pro nový životní styl městského centra.
- Převedení **obslužné funkce** mezi Fryštáckou a Březnickou spojkou do ulic Hornomlýnská - Santražiny - Vodní, s novým propojením kolem historické nádražní budovy ČD + dále v souběhu s kolejovou dopravou, přímou návazností na BP, na nově lokalizovaný terminál veřejné dopravy + návazností na Třidu TB v koncové části někdejších Baťových závodů.
- Zásadní přestavba a **zklidnění centrálních úseků Třídy TB, ulice Štefánikovy, ulice Březnické a ulice Gahurovy** (snížení nivelety na terén) jako součásti nového centrálního prostoru = náměstí Práce, „diameter“, nové podélné osy vstupující pod „21“ do areálu BZ, s návaznostmi na náměstí Míru a přilehlé zklidněné obchodně společenské ulice.
- „**Zlínský diameter**“ – akcent na dopravní zklidnění a regulaci motorové dopravy v podélném i příčném směru, s posílením vazeb i vybaveností pro nemotorovou dopravu = vytvoření veřejného městského prostoru pro každodenní pobyt (hlavní pěší trasa na Jižní svahy a komplex UTB), setkávání, pobyt, městské vyžití.
- Otevření nové **dopravně zklidněné páteřní osy**, vedené středem obytného areálu BZ + navazující na „diameter“, zámek a náměstí Míru.
- **Zásadní zklidnění** centrálního úseku levobřežní komunikace = **Benešovo nábřeží** podél Dřevnice, pro klidovou promenádní funkci s pravobřežními propojeními.
- Pravobřežní komunikace - **Tyršovo nábřeží** = sdružená obslužná a pobytová funkce, rozšíření nábřeží krakorcem nad Dřevnicí, s vybaveností pro motoristy (P), pěší a zeleň.
- **Parkování motorových vozidel** v převládajícím objemu v podzemních garážích pod „diameterem“ na obou březích Dřevnice + všude pod novými objekty, povrchové parkování s časovým omezením + pro rezidenty a obsluhu.
- **Zastávky systému Tram-train** v centrální části s pěší dostupností do 350m, přímé návaznosti na plošně rozprostřené **linky trolejbusové** případně **autobusové dopravy**.

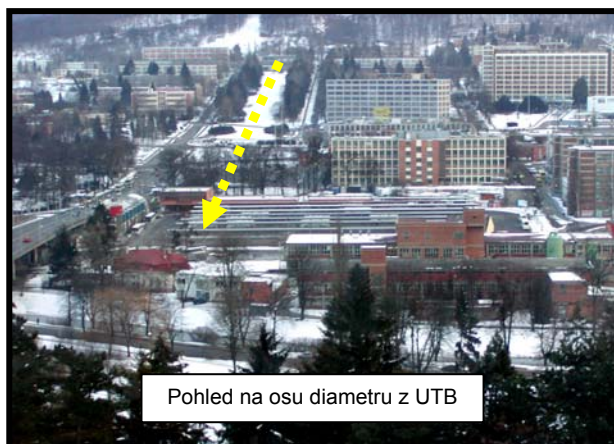


Urbanismus

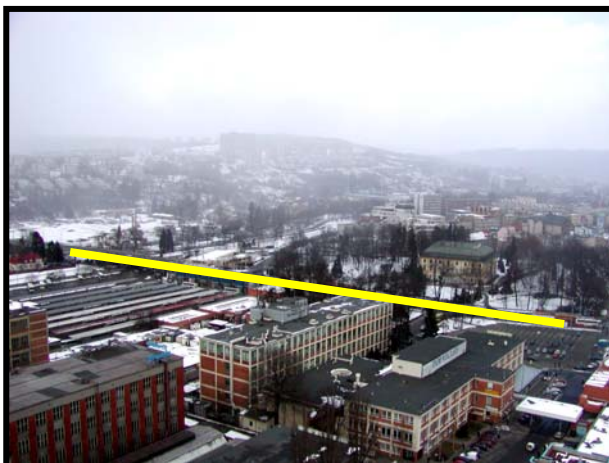
Hřichy

Za Bati načatá ale ani po Bat'ovi nedokončená kompozice centrálního Zlínského

ho diametru: Proti vůli TB a zájmům jeho závodů neprošel žádný z najatých architektů, později již bylo pozdě. Korunu všemu nasadily novodobé realizace tzv. Gahurovy ulice na východním okraji diametru a rozlehlého autobusového nádraží v cestě jeho západního lemu. Tím se všechny naděje na dotažení kompozice diametru zhroutily a to místo, proti lidem, ovládnula kapacitní automobilová doprava. Gahurova ulice ulicí není, je to proti parteru města vypínající se hmotová i funkční bariéra, pupeční šňůra Jižních Svahů, již jsou připoutány k nitru města. Torzo kdysi směle črtnutého diametru je dnes mrtvé.



Přímý kontakt rozsáhlých a dopravně neprostupných průmyslových areálů s centrálními a příjezdovými partiemi města:



ními a příjezdovými partiemi města: Západně od historického rezidua města a severozápadně od novodobého centra Zlína se po obou březích Dřevnice rozkládá místy urbánně i výrazově uspořádaná (zvláště na levém břehu), místy neuspořádaná a dopravně neprostupná průmyslová struktura. Představy o zpřístupnění a revitalizaci části kontaktních partií této struktury s centrálním územím města jsou správné, v plošně jen mírném rozsahu při náměstí Práce a sadů Svobody však nedostačující. Táž tíseň z přímého dotyku průmyslových areálů s obytným územím města provází návštěvníka již od příjezdu do centra Zlína od Malenovic.

Odvracená tvář městského centra v prostoru autobusového nádraží:

Při příjezdu vlakem či dálkovým autobusem do centra Zlína, nebo po přijetí do těchto míst zpod Gahurovy „ulice“ či z náměstí Práce, se člověk ocitá v mimořádně rozlehlém a ošklivém městském sub-prostoru, jemuž dominují lány asfaltu a plechu a na pozadí dýmající komíny fabrik. Prostora centrálního autobusového nádraží je plošně předimenzována a většinu dne pustá, jinak komorní objekty nádraží ČD v jejím severozápadním zhlaví vyhlížejí osiřele, jakoby vytrženy z pomínaných kontextů a nyní zde jen zapomenuté a ztroskotané. Jediné jisté je tu pouze to, že více depresivní a méně reprezentativní místo v centrálním území Zlína nelze nalézt.



Další hřichy: Obchodní centrum v obytné zóně Čepkov pod Jižními Svahy / Nedostupnost těchto svahů z více poloh města / Průtah železniční tratí č. 331 napříč městem s provozem N dopravy / Představy o dokončení zdvojkolejení této trati s ještě silnějším funkčním „přeražením“ města / Mocně dýmající chladicí věž teplárny jako dominantní skvrna na obrazu města (a další..)

Koncepce

Vnější vazby

- **Řídící sídelní pás Otrokovice - Zlín - Vizovice** = nutná dělba úloh, **Otrokovice** více logistika a průmysl, **Zlín** více administrativa, školství, výzkum, **Vizovicko** více zázemí a rekreace.
- Hlavní rozvíjení vazeb v souměstí **Zlín - Otrokovice** = mezilehlý prostor perspektivní k prolnutí a doplnění funkcí, možnost vzniku pásové aglomerace s více jak 100 tisíci obyvateli.
- Důležitými realizace pravobřežní **I/67** + tahu **R49**, logistického terminálu **Otrokovice - Napajedla**, **NE** zdvojkolejnění a zintenzívnění provozu na železniční trati **č. 331** napříč městem!

Vnitřní město

- Uvolnění průmyslových ploch po obou březích Dřevnice** k postupné rekonstrukci a dostavbě **1/ „panenky“** mezi **Třídou TB** a „**Tram-train**“ od sila na Z cípu po Gahurovu ulici na V styku s centrem (bydlení, vybavenost, obchody, administrativa, služby, terminál HD) + **2/** zbývajícího území po **Dřevnici** (využití teplárenských aj. provozů pro vyšší městskou vybavenost a regionální kulturu) + **3/** průmyslového slumu mezi **Dřevnicí** a **I/67** od křižovatky **Pasecká** po **Prštenskou příčku** (nákupní centrum, špičková malovýroba, servis).
- Začlenění prostoru Čepkov** do organismu města = výstavba **sportovně relaxačního centra UTB** při křižovatce **Pasecká** + obnova **zahrady-parku při vile TB** + výstavba **vědeckého komplexu UTB** a **bydlení vědců** po ulici **Čepkovskou** (parkové úpravy, klid, kvalita).
- Dostavba, dovybavení a zobytnění ulic** navazujících na centrum = **Třídy TB** od městského divadla po **Hlubokou** + od „**21**“ po **Z-Club**, **Dlouhé** od **Štefánkovy** po **Vodní**, **Zarání** a **Kvítkové** po **Lorencovu** + **Sadové** a **Školní**, k tomu **zobytnění levého břehu Dřevnice** = **Benešova** nábřeží po **Prštenskou příčku** (všude více obchodů, kultury, pohostinství / pěší + zeleň).

Centrum

- **Dotazení „Zlínského diametru“** (náměstí **FL Gahury**) **přes Dřevnici na Čepkov** = vytýčením jasný a vůdčí prostorový a funkční svorník levo a pravobřežní části města + příčně náměstí **Práce** a **Míru**, spojnice komplexů **UTB** na jihu a severu + hlavní pěší tah na **Jižní Svahy**, k tomu **lanovka** do ul. **Nad stráněmi** + **rozhledna** nad **Domem umění** jako završení / atrakce.
- **Centrum = 4 náměstí**: 1 **Práce** novodobé *rušné*, 2 **FLG** proměnná *noblesní*, 3 **Míru** historické *klidové*, 4 **Nádražní** moderní *design* (každé jiná úprava i funkce, všude první pěší, k tomu kvality sadů **Komenského** a **Svobody**) + **zobytněné ulice** při náměstí **Míru** + **promenády** nábřeží a vycházkové tahy.
- **Dvě významné kompoziční osy** **středem diametru** mezi severní a jižní dominantou = **vědecký komplex UTB** x **rozhledna nad Domem umění** + **středem „panenky“ obytné zóny** = silo na západním cípu x čelo zámku – osy jako širší **kompoziční provázání centra**.
- **Vymístění resp. zrušení CZT** (nahrazení zdrojů moderními technologiemi) = uvolněné území + **kvalitní části objektů** přeměnit pro **vyšší městskou a regionální vybavenost** (koncertní sály, městskou knihovnu, regionální muzeum + archiv, lidovou univerzitu, galerie, maxi-mega diskotéky, fitness, apod.) + **zábavní park Zlín** (viz příklad „Emscher-park“ v Porúří).



Architektura

ZLÍN jedinečný moderní konstruktivistickou architekturou, na pomezí „hoch architektury“ a „jen stavitelství“, ale jednoznačné, bez kompromisů. **Téměř jednou rukou, v jednom čase, jedním rozhodnutím, bez otázek.** V tak rozsáhlém množství a v tak různorodých aplikacích nemá ve světě obdoby. Z přínosů pro světové kulturní dědictví srovnej s významem české kubistické architektury.

Kompozice

- V souladu s urbanistickou kompozicí **nová zástavba podle ulicového uspořádání** kvalitních částí areálu bývalých BZ = **cílem normální město + živé, výrazově nestárnoucí centrum** = kvalitní **novostavby navazující na architekturu 30. let XX. století.**
- **Nové dominanty** v návaznostech kompozic již Kotěry + Gahury a jejich následovníků:
 - na jižním svahu diametru „**Jehla rozhledny**“ nad Domem umění (tanečnice) **x** protipól severní těžší „**Hlava vědeckého centra Čepkov**“ (mozek UTB + dynamického Zlína).
 - na náměstí Práce 2x double: „**Dnešní 21 – Nový hotel C-22**“ = obojí jako velký prostor vyvažující kontrapunky + „**Moskva-twins**“ pro důstojné uzavření jižní stěny kompozice.
 - na Nádražním náměstí protipóly „**Komorního nádražíčka**“ kontra „**Industriálně nekomorní teplárny**“ = nádražíčko malé + čelo teplárny mohutné – *historie x mašínismus.*

Dominanty

- **Náměstí práce 1:** Na půdorysu dožívající tržnice + do stejné výše jako slavná „**21**“ navržen nový, v současném standardu vybavený „**Zlín International Catch-22 Hotel**“. Přimo **proti**, přes dotvořený „Zlínský diametr“ (Náměstí FLG), nové Kongresové a univerzitní centrum, k němuž bude nový hotel kvalitním ubytovacím, stravovacím a servisním zázemím.
- **Náměstí práce 2:** Prostorová neuzavřenost proti jižnímu svahu řešena dostavbou **hmotové repliky hotelu Moskva** („Moskva-twins“) k Březnické ulici. Dvojče hotelu uzavře jižní půdorys + hmotové nivó jižní strany náměstí, ze dnes „opuštěné“ vertikály Moskvy se po zdvojení stane dělená, ale mnohem příznivější hmota v horizontu.
- **Náměstí práce 3:** Dnes solitérní objekt **Velkého kina** doplněn dvěma křídly **multikin** o shodných výškách. „Shora“ tím bude rozsáhlý parter náměstí příznivě zmenšen, kino získá variabilitu, Zlín při univerzitním a kongresovém provozu rozšířenou nabídku.
- **Náměstí FLG** (Zlínský diametr): Z historických kompozičních rozvah prokazatelně nejsilnější kompoziční akcent Zlína = dostává dvě nové kompoziční dominanty (na severu nové **vědecké centrum UTB s lanovkou** ke stávající hlavní budově UTB + na opačné jižní straně stávající Dům umění (dále bez přístaveb) se štíhlou **vertikálou Zlínské rozhledny** nad.
- **Nádražní náměstí:** Původní „nádražíčko“ neuvěřitelně malé k velkému městu + industriálně mohutná a nádherná stavba teplárny = při zakomponování do jednoho prostoru se stanou „velkými“ obě, budou **řídícími kontrapunky** náměstí.

Design

- **Tvarosloví nových budov** (nejlépe nad ¾ případů) **lapidární, konstruktivistické**, ctící v exponovaných místech, zvláště při dostavbách areálu bývalých BZ, „zlínský axiom“ 20m x 80m v půdorysu / 20m na výšku + objemy odvozené. **Z nových dominant** by v tomto duchu měl být modelován nový hotel „C-22“, „Moskva-twins“ a Vědecké centrum UTB.
- K tomu **unikátní kontrasty tvůrčích architektonických škol** (viz tvarově výjimečné Kongresové a univerzitní centrum arch. Jiříčného), navazující na původní či nové urbanistické rozvrhy pozemků, obohacující „konstruktivistickou monotónnost“ o kvalitní soudobé podněty.
- **Při řešení parterů vše pro lidi**, doporučujeme pozornost + inspiraci knize „Nové městské prostory“ (Jan Gehl & Lars Gemzøe, Kodaň 2000, zde vydavatelství ERA), s ukázkami voleb strategií 9 měst + 39 ulic a náměstí.

■ ZÁVĚR

Lewis Thomas - Buňka, medúza a já: Budeme-li léčit horečku příkládáním studených obkladů na čelo, dosáhneme sice kýženého snížení tělesné teploty, pravý původce horečky však zůstane skryt a prosadí se později jinak, s větším důrazem. Léčení následků namísto jejich příčin není tudíž terapií, nýbrž jen odkladem a často i značnou komplikací skutečně potřebné léčby.

Ideje a cíle jsou důležité. Kdo si je stanovuje, ten získává sílu motivace. Nynější zvyklosti a rámce nejsou podstatné. Omezení nejsou ani obtíže spojené s jejich dosažením. Důležitá je směrlost je mít a vydávat se k nim. Takové myšlenky, beze sporu, musel mít i kdysi Tomáš Baťa.

Věcně vznikl předkládaný návrh z vědomí o širších možnostech a šancích regionu, o procesech v pásu od Otrokovic po Vizovice, o urbanistické a dopravní struktuře města, o prostorech a vztazích v jeho centru. Smyslem bylo propojení důležitých kontextů a logik, cílem stanovení dlouhodobých idejí a vizí. Řešit centrum Zlína bez všech těchto souvislostí by ztratilo smysl.

Poznali jsme přitom mockrát, jak „vše souvisí se vším“, jak zdánlivě malá jednotlivost může napomáhat, či naopak vadit větším skutkům, jak „vždy je něco za něco“, byť zdánlivě malého za zdánlivě velikého. Uvědomili jsme si také často, že ony „jednoduché“ cíle, které tato soutěž pro své město vytýčila, nejsou jednoduché ani málo. Opak je pravdou, a takováto rozhodnutí jsou pro Zlín jenom dobrá.

Zlín totiž přirozeně rostlým městem není. V jeho organismu chybí základnice logického vrstvení a prorůstání struktur v dlouhém čase, jeho novodobé vnitřní změny probíhaly vesměs jako nárazy a jednosměrně. Bylo totiž kdysi, ještě malé, uchváčeno k jiným vizím. Dodneška je díky tomu napůl fabrikou a napůl jejím apendixem, dodnes neví, jak se potěšit a usmát. Jakoby jen hnalo lidi skrze sebe do práce či nazpět domů. A přitom všem je tolik fascinující a jedinečné.

A závěrečný citát od Lewise Thomase, mimochodem neurologa? Není náhodný. Vznel jej na konto neuvážených plánovacích zásahů do živoucích center amerických měst, on jako poukaz na omylná přetváření přirozeně vyvinutých struktur v nich, my jako varování před opomíjením těch Zlínů chybějících.

Držíme Vám k tomu palce – Autoři.

SEZNAM PŘÍLOH:

1. Průvodní zpráva
2. Výkres dopravního řešení v rozsahu plochy A 1: 5000 (s kartogramy širších vztahů 1: 250 tis. a dopravní osnovy města „žebřík“ 1: 25000)
3. Výkres urbanistického a dopravního řešení v rozsahu plochy B 1: 2000
4. Výkres detailního řešení území v rozsahu plochy C 1: 1000
5. Výkres detailního řešení území v rozsahu plochy D 1: 1000
6. Výkres se zákresy do digitálního modelu řešeného území
7. Výkres charakteristických řezopohledů 1: 2000 (s výkresem urbanistické kompozice území v rozsahu plochy A 1: 5000)
8. Výkres se zákresy do digitálního modelu – kamera 1, 2
9. Výkres se zákresy do digitálního modelu – kamera 3, 4
10. Obálka „Zpáteční adresa“
11. Obálka „Autor“
12. CD s textovou a grafickou částí