

VĚDECKÉ SPISY VYSOKÉHO UČENÍ TECHNICKÉHO V BRNĚ

*Edice Habilitační a inaugurační spisy, sv. 212*

*ISSN 1213-418X*

**Karel Havliš**

**INDUSTRIÁLNÍ DĚDICTVÍ  
JAKO URBÁNNÍ POTENCIÁL  
(PŘÍKLAD MĚSTA ZLÍN)**

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA ARCHITEKTURY

ING. ARCH. KAREL HAVLIŠ

**INDUSTRIÁLNÍ DĚDICTVÍ JAKO URBÁNNÍ POTENCIÁL**  
/PŘÍKLAD MĚSTA ZLÍN/

**THE INDUSTRIAL HERRITAGE AS AN URBAN POTENTIAL**  
/THE EXAMPLE OF ZLÍN CITY/

SOUBOR PRACÍ S KOMENTÁŘEM

ZKRÁCENÁ VERZE HABILITAČNÍ PRÁCE



BRNO 2006

**Klíčová slova:**

industriální město  
postindustriální město  
globalizace versus regionalismus  
migrace výroby i trhů  
enormní mobilita  
enormní migrace  
recyklace zdrojů a recyklace území  
obnova  
přestavba  
transformace  
kultivace a ochrana městské i volné krajiny  
ochrana kulturního dědictví

**Key words:**

industrial city  
postindustrial city  
globalization versus regional aspects  
production and markets migration  
immense mobility  
immense migration  
recycling of resources and territory  
renewal  
reconstruction  
transformation  
cultivation and protection of city and open landscape  
culture heritage protection

Originál práce je uložen ve fakultní knihovně Fakulty architektury VUT v Brně

## OBSAH:

Představení autora	4
Úvod	6
Teze – úvodní text komentářů k souboru prací	8
<i>Směrný územní plán Gottwaldovské městské aglomerace - konečný návrh 1975</i>	10
<i>ÚPN SÚ Gottwaldov-Otrokovice, územní plán jádrového území sídelní aglomerace 1984-1989</i>	10
<i>Zlín – koncepce rozvoje území v nových podmínkách, (aktualizace řešení návrhu ÚPN z roku 1989) Zadání a koncepce nového územního plánu města 1990–1993</i>	11
<i>Školní areál – Zlín, Štefánikova Urbanisticko-architektonická studie, variantní umístění Universitního centra – dostavba areálu škol</i>	14
<i>Tovární areál Zlín – transformace východního pólu urbanisticko-architektonická studie využití východní části areálu továrny 2001-2002</i>	14
<i>Regulační plán východního pólu továrny Baťa ve Zlíně, koncept územně-plánovacího dokumentu, transformace a nové využití továrního areálu (spolu s Centroprojektem Zlín) 2003-2004</i>	14
<i>Společenské a kulturní centrum PINDULA ve Zlíně-Kudlově 1978-1980</i>	16
<i>Úpravy radnice - Zlín (98´)</i>	17
<i>Přístřešek TERMINAL + kiosek ELIPSA Atypický městský mobiliář zastávky MHD Zlín 1999-2002</i>	18
<i>Zástavba proluky na náměstí ve Zlíně, polyfunkční dům, realizace 2003-2004</i>	19
Poznámky	20
Závěr	22
Vybraná literatura k teoretickým východiskům fenoménu Baťova industriálního města	23
Literatura vztahující se konkrétně k tématu habilitační práce	25
Seznam vyobrazení	27
Vyobrazení	28
Abstract	49



Karel Havliš – narozen 1. února 1944 v Přibyslavicích, okres Třebíč

**Studia:**

- 1958 – 62 Gymnázium Znojmo
- 1965 – 73 VUT Brno stavební fakulta, obor architektura

**Praxe:**

- 1973 – 75 Útvar hlavního architekta Gottwaldovské aglomerace
- 1975 – 90 Útvar hlavního architekta okresu Gottwaldov  
Koncepční práce urbanistické povahy v kolektivu, samostatné studie a projekty,  
1986 - 90 vedoucí oddělení územního plánu a expertíz  
Územní plány a urbanistické práce soustředěny na území průmyslové aglomerace Zlín–Otrokovice  
Výstavy a publikační činnost o aglomeraci Zlín
- 1990 – 97 Hlavní architekt města Zlín, vedoucí Útvaru hlavního architekta měst Zlín a Otrokovice  
/do roku 1994/ práce na nové koncepci územního plánování a rozvoje města Zlín /po změnách  
v roce 1989/. Příprava, podklady a zadání urbanistických a architektonických soutěží pro lokality  
města Zlín  
Konzultace připravovaných projektů , stanovování prostorových regulačních podmínek, podklady  
pro pořizování nových územních plánů, spolupráce s orgány samosprávy Města Zlín. Přednášky,  
výstavy a publikační činnost o městě Zlín a průmyslové aglomeraci Zlín-Otrokovice, spolupráce  
s domácími a zahraničními školami architektury
- 1997 Privátní architektonická kancelář – Studio Havliš  
Praktické činnosti kanceláře jsou urbanismus a územní plánování, architektura, projekty staveb,  
interiéry, design, odborné posudky a expertízy. Externí přednášky a spolupráce s FA VUT Brno a TU  
Graz
- 2000 od září vedoucí ateliéru urbanismu na Fakultě architektury VUT Brno, praktická výuka v rámci  
modulu Postindustriální město – postagrární krajina, člen oborové rady doktorského studia  
urbanismu, koordinátor programů Erasmus / Sokrates na TU Graz a TU Kaiserslautern, aktivní  
spolupráce s Fakultou sociálních studií MU Brno

K vlastní činnosti autora na ÚHA patřila kromě koncepční práce také iniciační aktivita v orgánech samosprávy obcí ovlivňující územně-plánovací a rozvojové tendence v městech okresu Zlín.

Externí spolupráce s českými a zahraničními školami architektury na seminárních a diplomových pracích studentů s tématy se specifickou zlínského prostoru, architektury a urbanismu (zejména FA VUT Brno, VŠUP katedra designu Zlín, TU Graz, TU Wien, Cambridge USA ...) tvoří základ pro praktické pedagogické zkušenosti.

K pozici hlavního architekta náleží autorova publikační činnost s odbornými texty v regionálním tisku, Zpravodaj Zlín a Prostor Zlín (člen redakční rady do r.2002), regionální TV. Významná je spolupráce s architektem M. Widmerem na realizaci výstavy BATA KOLONIE IN MÖHLIN v Muzeu architektury v Basileji ale také spolupráce se Státní galerií ve Zlíně s odborným oddělením moderní architektury, příprava konferencí a prostorové koncepce výstav.

Aktivní projektová činnost v architektonické kanceláři Studio Havliš je podřízena reálné praxi nabídky na trhu projektových prací, nemůže být proto specificky zaměřena ani soustředěna jen na Zlínský region.

Spolupráce s Centroprojektem Zlín umožňuje účast na větších projektech s industriální tematikou, občasná spolupráce s architekty Gebrianem a Sládečkem je kolegiální, založená na přátelství a názorových sympatiích.

Od roku 1998 intenzivní spolupráce s TU Graz a rakouskými partnery na přípravě EU programů, společných česko-rakouských pilotních projektů s regionální tematikou, zaměřených na aplikaci principů udržitelného rozvoje zejména při transformaci průmyslových areálů firmy Baťa a zhodnocování potencionálů Pomoraví.

Pedagogické praxi na Fakultě architektury předchází dřívější externí spolupráce, pozvání k přednáškám s tematikou Zlína – industriálního města i aktuální programy zadání ateliérových prací.

Kontakty se zahraničními partnery, dříve převážně v podobě studentských exkursí do Zlína, se rozšířily i na externí pedagogické působení zejména na TU Graz. Zkušenosti z dlouhodobého praktického působení získané převážně v reálném prostředí urbanismu a architektury industriálního Zlína pomohli získat v konkursu místo vedoucího atelieru urbanismu na Fakultě architektury v Brně. Permanentní konfrontace vlastních zkušeností s novými aktuálními poznatky v akademickém prostředí vysoké školy je pro autora motivující také pro praktickou výuku v atelierech. Metodu interaktivní výuky uplatňuje nejen v mezioborových aktivitách při spolupráci s Fakultou sociálních studií Masarykovy university, ale zejména v aktuálních tématech mezinárodních studentských workshopů.

#### **Profesní členství:**

Česká komora architektů – autorizovaný architekt s velkou autorizací

Asociace pro urbanismus a územní plánování České republiky, člen Rady Asociace 1998-2002

Oborová rada DSP pro urbanismus FA VUT

Obec architektů

## ÚVOD

*Třicet loukotí spojených vjedno dává kolo,  
leč teprve" to nic" mezi nimi  
přivodí smysl a účel kola.*

*Hrnčíř roztáčí kruh, aby vyrobil nádobu,  
ale teprve" to nic" v ní  
přivodí smysl a účel nádoby.*

*Stavíme dům, vysekáváme okna a dveře,  
ale teprve" to nic" v něm  
přivodí smysl a účel domu.*

*Tak v tom, co je, záleží prospěch,  
a v tom, co není, je účel a smysl.*

Tao-te-ťing (překlad Oldřich Král)

Trocha poezie nikoho nezabije. Naopak, pro architekta, který je postaven před úkol s urbanistickou tématikou může být tento poetický doušek posilující. Nejen pro sebe sama, že práce architekta na urbanistických úkolech má smysl. Proto je tento fragment čínské poezie i na začátku této práce.

*Zažíváme současně různé druhy migrace. Budťo se pohybuje (migruje) člověk sám, nebo jeho prostředí, nebo obojí. Zatím co mezi emigranty a vyhnanci v cizině je potřebné lpění a trvání na sociokulturních rituálech své vlasti, zažívají ti co zůstali, jak se svět jejich okolí mění, prosazují se nové architektury, nové kultury, nové formy komunikace a oni sami jsou centrifugou inovací tlačeni na okraj. Jedni odcházejí do ciziny, k jiným přichází cizina sama.*

(SCHINDHELM, Michael: Der Terror der Zeit, 2001) Teror času – citát, volně přeloženo

Tento citát jsem si zaznamenal při jedné společné práci se studenty v rakouském Grazu. Migrace je celosvětový fenomén, který je jedním nejzřetelnějších projevů urychlení vývoje světa. S tématem urychlení světa se od prosazení průmyslové revoluce zabývají filosofové, sociologové, psychologové, sociální i tržní ekonomové, urbanisté i architekti...

V posledních 30 letech jsou následky urychlení světa stále častěji a intenzivněji diskutovány a zaměstnávají především urbanisty a architekty, kteří stále musí reagovat na stále rychleji a flexibilně měnící se prostředí. Potřeba interdisciplinárního výzkumu urbanistů, architektů, sociologů, filosofů a psychologů se stává stále naléhavější, přesto aktuální reflexe stále chybí.

Ve vztahu k urbanismu a architektuře se urychlení projevuje stále frekventovaněji v tématech jako jsou: Globální-lokální, globalizace versus regionalismus a decentralizace, problémy odpadu a životního prostředí, recyklace zdrojů a recyklace území, flexibilita pracovního trhu, využívání volného času, ochrana kulturního dědictví, nároky na bydlení sociálních minorit, enormní mobilita a enormní migrace, přestárlá populace, media a informační sítě, konkurence měst, politické převraty a změny...

Co je naléhavější?

Česká republika po pádu železné opony spadla přímo do víru urychlení a vstupem do EU tento proces ještě více akceleruje. Každý člověk na každém místě je s tímto stavem konfrontován.

Vyvstává prostá otázka, zda důsledky tohoto enormního urychlení jsou ztráty nebo zisky?

Jak a jakými prostředky ovlivnit a jak reagovat na procesy urychlení světa architekturou a plánováním nejen města, ale i krajiny?

Témata obnovy, přestavby, recyklace a kultivace území, kultivace a ochrana městské i volné krajiny jsou také nosnými tématy obsahující termín postindustriální město. Jako řada jiných evropských měst jejichž rozvoj byl urychlován především expanzí průmyslu, má také většina našich měst obdobný scénář svého reálného rozvoje. Zatím skrytý a dosud nevyužívaný rozvojový potenciál představují industriální území, které se vyvinuly mimo historická jádra měst zejména ve 2. polovině 19. století, především v blízkosti vodních toků. Tato území byla ale také většinou základem pokračující industrializace ve 20. století.

Vlivem zrychlení světa, vlivem globalizace a migrace výroby i trhů je v současné době většina tradičních průmyslových odvětví v krizi a většina továrních areálů bez aktivního života. Území po průmyslu, to jsou nejen bývalé manufaktury, výrobní a sklady 100 - 120 let staré, ale také velké socialistické areály budované ještě v 80. letech minulého (20. století) a u mnohých měst také velké a nadbytečné plochy železnic.

Poloha industriálních území většiny českých měst mezi historickým jádrem a obytnými komplexy sídlišť stavěných ve volné krajině představuje v současné době nejcennější území pro rozvoj města.

Aktivní živá transformace nikoliv muzeální a umrtvující konzervace je nabízenou šancí pro mnohá města, spolu s kultivací a ochranou krajiny volné i městské je to také společenský apel pro architekta, který chce vážně řešit současné urbanistické úkoly.



## TEZE

Mé dlouhodobé působení ve Zlíně, zkušenosti z města, které na expanzi Baťovského průmyslu vyrostlo a v současné době upadá, logicky způsobilo, že předkládaná habilitační práce je zaměřena především na problematiku a téma postindustriálního města.

Industriální dědictví, které je předznamenáno v názvu habilitační práce neznámá pro mne jen fyzické a hmotné prostředí města Zlín, ale především obtížně uchopitelné duchovní a kulturní dědictví zejména v odkazu tvůrčích aktivit architekta F.L.Gahury. Odkaz tohoto architekta je dosud málo zhodnocen a špatnou neaktuální a nemotivující interpretací spíše poškozován.

V souboru vybraných prací s komentářem jsou mnohé tyto aspekty související s postindustriálním tématem prezentovány.

V následujících textech a komentářích jsou vyjádřeny postoje a názory reflektující nejen vlastní pracovní zkušenosti v konkrétních úkolech a tématech prezentovaných prací, ale také snaha o potřebné zpětné kritické zhodnocení tvůrčích východisek práce architekta. Vědomě neodděluji roli urbanisty a architekta, společenská zodpovědnost zásahů do veřejného prostoru a života společnosti nemůže být determinována měřítkem zadaného úkolu nebo rozsahem zadání.

Obtížně sdělitelné jsou zkušenosti vyplývající z vlastní činnosti hlavního architekta specifického industriálního prostoru Zlínska v hektickém období po společenských změnách v začátku 90tých let.

K jistému potřebnému zobecnění zatím chybí potřebný časový odstup. V textech a komentářích jsou tyto zkušenosti patrné spíše v kontextu jednotlivých témat komentovaných prací.

Mnohé komentáře jsou velmi osobní povahy, vlastní tvůrčí angažovanost na komentované problematice mi často nedovoluje rozlišovat mezi emotivní a racionální povahou poznání.

Jenom pro přehlednost jsou proto následné texty komentářů vybraných prací přesto rozděleny na práce urbanistické povahy a stavby podle autorských návrhů realizovaných na Zlínsku.

Problematika s převahou urbanistické povahy je soustředěna v komentářích k následujícím vybraným pracím:

*Směrný územní plán Gottwaldovské městské aglomerace - konečný návrh, schválen 1975  
(člen autorského kolektivu vedený F.Dohnalem)*

*ÚPN SÚ Gottwaldov-Otrokovice, územní plán jádrového území sídelní aglomerace  
paralelní práce s Terplanem Praha, zpracovatelem ÚPN VÚC  
(spolupráce J. Gebrian, ing.Jaroš, Urbion Bratislava, Dopravoprojekt Brno) 1984-1989*

*Zlín – koncepce rozvoje území v nových podmínkách, (aktualizace řešení návrhu ÚPN z roku 1989)  
zadání a koncepce nového územního plánu města 1990–1993*

*Školní areál – Zlín, Štefánikova  
Urbanisticko-architektonická studie, variantní umístění Universitního centra – dostavba areálu škol  
Ing.Arch. Karel Havliš, spolupráce Ing.Arch. Filip Havliš 2000*

*Tovární areál Zlín – transformace východního pólu  
urbanisticko-architektonická studie využití východní části areálu továrny pro městské funkce 2001-2002  
Regulační plán východního pólu továrny Baťa ve Zlíně, koncept územně-plánovacího dokumentu,  
transformace a nové využití továrního areálu (spolu s Centroprojektem Zlín) 2003-2004*

Problematika s převahou povahy architektonického díla v kontextu Zlínského „genia loci“ je vyjádřena v presentaci a komentářích k vybraným realizovaným stavbám:

*Společenské a kulturní centrum PINDULA ve Zlíně-Kudlově  
studie, prováděcí projekt, projekt interiéru, realizace (spolu s J. Gebrianem) 1978-1980*

*Úpravy radnice - Zlín (98')  
Stavební úpravy a řešení interiéru společenských prostor a obřadní sítě radnice ve Zlíně  
soutěžní návrh, studie, realizační projekt 1998  
spolupráce MgA S. Sládeček + New Work, AM Interier*

*Přístřešek TERMINAL + kiosek ELIPSA  
Atypický městský mobiliář zastávky MHD Zlín, návrh, design, realizace  
(spolu s Filipem Havlíšem a mmcité) 1999-2002*

*Zástavba proluky na náměstí ve Zlíně, polyfunkční dům  
/verze 2/, nový projekt pro SP, realizace 2003-2004  
(spolu s MgA S. Sládečkem + New Work)*

*Směrný územní plán Gottwaldovské městské aglomerace - konečný návrh, schválen 1975  
(člen autorského kolektivu vedený F.Dohnalem)*

Je velmi obtížné srovnání dobového třicet let starého dokumentu s dnešním pohledem na disciplínu územního plánování, zejména při její přímé závislosti na politických a společenských podmínkách. Politická doktrína direktivního plánování shora (obnovená po nezdařeném liberálním experimentu) razantně diktovala extenzivní pojetí stálého ekonomicky a energeticky bezstarostného růstu celé společnosti. Přes nepřehlédnutelnou „dobovost“ lze nalézt na Směrném územním plánu gottwaldovské aglomerace 1975 (souměstí Gottwaldov - Otrokovice - Napajedla) jisté pozitivní aspekty. Prostorová koncepce založená v období politického uvolnění v konci 60.let se znovu přihlásila k aglomerovanému pojetí území, jaké mu vtiskla předválečná „baťovská“ industrializace. Práci na územním plánu předcházely ne zcela běžné přípravné práce a výchozí podklady obsahující zejména na svou dobu velmi kritické zprávy a dokumenty o stavu životního prostředí, ale také významné dokumenty hodnotící prostorové kvality krajiny Pomoraví a Podřevnicka (Mojmír Kyselka a kol.). Kromě zbytečných rozvojových ploch je z dnešního kritického hlediska především nepřijatelné řešení dopravy. Nadbytečné dimenzování a trasování pravobřežní komunikace bylo vedené bezohledně přes původní zástavbu v údolí Dřevnice, s velkými nároky na asanace. Významnou zkušeností pro mne byla nejen účast v pracovním teamu při závěrečných pracích při dokončení územního plánu v rozmezí let 73 -75 do jeho schválení, ale zejména pozdější jeho permanentně inovovaná interpretace v následných téměř 20ti letech. Kritické poučení z této praxe jsem uplatňoval při vlastní tvorbě dalších dílčích navazujících územně-plánovacích dokumentů a podkladů, ale také v mnoha expertních posouzeních a stanoviscích v doporučeních pro městské úřady na území aglomerace Zlín(Gottwaldov) – Otrokovice – Napajedla.

*ÚPN SÚ Gottwaldov-Otrokovice, územní plán jádrového území sídelní aglomerace  
paralelní práce s Terplanem Praha, zpracovatelem ÚPN VÚC  
(spolupráce J. Gebrian, ing.Jaroš, Urbion Bratislava, Dopravoprojekt Brno) 1984-1989*

Desetiletá zkušenost na pracovišti Útvaru hlavního architekta okresu Gottwaldov a především úspěšná prezentace souboru prací (spolu s J.Gebrianem v kolektivu A.Zikmunda) na Urbanistickém symposiu v Hradci Králové 1984 zřejmě způsobily, že jsme se stali zpracovateli nové územně-plánovací dokumentace jádrového území Gottwaldovské sídelní aglomerace (pořizovatel Odbor územního plánu JMKNV Brno).V době direktivního řízení i rozdělování státních zakázek, především velkým státním firmám (Terplan Praha), to nebylo obvyklé a ani samozřejmé rozhodnutí vyčlenit nejvýznamnější část řešeného území a svěřit ke zpracování regionálnímu pracovišti.

Rozsah prací na územním plánu diktovaný metodikou a vyhláškou o územním plánování vedl ke kooperačnímu rozdělení tvůrčí práce na dokumentu. Urbanistická koncepce a prostorové uspořádání jádrového území zůstalo na pracovišti ÚHA OG (Gebrian, Havliš) doprava byla svěřena specialistům Dopravoprojektu Brno, životní prostředí a infrastruktura specialistům URBIONu Bratislava. Kooperační způsob práce se ukázal sice velmi časově náročný a komplikovaný pro koordinaci koncepční práce, ale zároveň výhodný při prosazování vlastní koncepce vycházející z praktických zkušeností každodenní přítomnosti a detailní znalosti území. Reálná řešení uplatňovaná v Územním plánu sídelního útvaru Gottwaldov–Otrokovice byla často odlišná od rutinních postupů řešitelů Územního plánu velkého územního celku Gottwaldovské aglomerace (TERPLAN Praha) zejména v řešení dopravy.

Rozporným problémem se stala otázka převedení tranzitní dopravy ve směru východ – západ. Podřevnické údolí Zlína bylo lákavé pro centrální plánovače vést tudy rychlostní komunikaci směřující na Slovensko. Události roku 1989 přerušily téměř dokončený společný proces obou paralelních územních plánů. „Causa pravobřežní“ jako sporný problém však nebyl dořešen dodnes a stal se i problémem politickým (1).

Nadstandardním obsahem práce na územním plánu byla část věnovaná krajinnému reliéfu a pro údolní polohy aglomerace významným krajinným horizontům. Krajinný exteriér i krajinný interiér byl uplatněn jako jedinečný prvek v obrazu města, ale také jako významná a nedílná součást prostorové koncepce územního plánu.

*Zlín – koncepce rozvoje území v nových podmínkách, (aktualizace řešení návrhu ÚPN z roku 1989) zadání a koncepce nového územního plánu města 1990–1993*

Zcela změněné společenské podmínky v začátku 90.let jsou také pro mne novým začátkem pro komplexní práci architekta s novou motivací. Konkursem získané místo hlavního architekta na nově ustanoveném „Útvaru hlavního architekta měst Zlín a Otrokovice“ nabízí šance uplatnit zkušenosti v dosud pracovním tématem spojeném, logicky uspořádaném industriálním souměstí.

Zákon o obcích však rozdělil dříve společně spravované území na samostatné obce (v rozhodujícím prostoru stykového území Pomoraví a Podřevnického údolí to jsou města Zlín, Otrokovice a obce Tečovice a Lípa). Společný územní plán („Územní plán jádrového území Zlínské aglomerace“ připravovaný paralelně s Územním plánem VÚC Zlínské aglomerace – viz dříve) zahrnující především katastry uvedených obcí je samosprávami odmítnut, je odmítnut společný pořizovatel, je odmítnut společný zpracovatel. Každá obec (město) si sama pořizuje vlastní územní plán, každá obec (město) si sama připravuje vlastní samostatnou strategii zacházení s územím postavenou zatím především na extenzivním růstu a rozšiřování.

Chybějící politická vůle místních samospráv společně spravovat aglomerované území má zásadní, determinující vliv na města Zlín a Otrokovice, jejichž území bylo víc než 60 let (téměř bez přerušení) formováno společnou územně plánovací dokumentací. Územně plánovací komplex obou měst je zcela oddělen. Oddělený postup při pořizování územních plánů je výrazně nevýhodný pro Zlín. Společně založené území s průmyslovým potenciálem z 30. let zůstává z větší části (240 ha) na katastru Otrokovice (20 tisíc obyvatel), jen část dřívějších průmyslových areálů (80ha) zůstává na katastrálním území Zlína (83 tisíc obyvatel).

Nový aktualizovaný koncept rozvoje Zlína byl proto založen na tezi, že další extenzivní růst města, který byl zahájen dynamickým rozvojem baťovské industrializace a později stimulován jen ekonomikou centrálního řízení, již není reálný ani žádoucí. Omezený rozsah urbanizovaného území údolí Dřevnice, hlavního prostoru města Zlína, včetně jeho okrajových enkláv bydlení, měl být dostatečný pro rozvoj města i v nově změněných společenských podmínkách.

Koncepce dalšího územního rozvoje města byla tedy zaměřena spíše na odstraňování deficitů ve všech sférách městské infrastruktury, obnovu města a kultivaci již zastavěného území.

Při realizaci takového územního rozvoje však musel být zachován svébytný charakter Zlína, založený na principech harmonického spojení přírodního a civilizačního prostředí.

Centrum města Zlín utvářené zcela rozdílně od tradičních historických měst díky svému specifickému vývoji zejména ve 20. a 30. letech je jeho jedinečností a současně kulturním dědictvím evropského významu. Koncept územního plánu proto respektoval a dotvářel princip tří rozdílných pólů městského centra, podporoval kontrast jejich rozdílného prostředí, prostorově i funkčně odlišných:

- tradiční městská bloková zástavba kolem historického náměstí seskupená v kompaktní bloky domů a ulice. Tato část městského centra má předpoklady navrátit městu nejen historickou kontinuitu prostoru tradičního náměstí(2), ale dodat Zlínu chybějící tradiční městskost v atraktivnosti, pestrosti a zejména příjemnosti fungující pěší zóny

- prostor kolem náměstí TGM a náměstí Práce s charakteristicky komponovanou soliterní zástavbou v zeleni městských parků, prostorově nejcenější část městské památkové zóny, která regulovaným výběrem vhodných programů a vybavení by měla být především zachována v původní velkorysé prostorové podobě Gahurova prospektu napříč údolím

- rozvojový pól městského centra na Čepkově zahájený stavbou obchodního domu je připraven pro výstavbu zejména obchodů a služeb a zařízení pro trávení volného času.

Charakteristická rozdílnost těchto tří pólů spolu s masivem zeleně městských parků, které městské póly propojují, jsou nejvýraznějším projevem genia loci centra města Zlína. V duchu této kontrastní rozdílnosti měly být i jednotlivé póly městského centra rozvíjeny.

Městská památková zóna, která svým rozsahem postihuje území zastavěné především při rozvoji města v meziválečném období, je prezentována kromě městského centra také racionálně uspořádaným továrním areálem a zejména charakteristickými čtvrtěmi domků z červených cihel. Pro další rozvoj měla být připravena aktuální, reálná a diferencovaná metoda památkové péče tak, aby hodnoty kulturního dědictví, které motivovaly vznik památkové zóny začátkem 90.let, byly zachovány i při nových celkově změněných podmínkách života města.

K rehabilitaci principu baťovského města v zahradách, kterou dodnes prezentují zejména charakteristické domečkové čtvrti, měly přispět nové formy i nová kvalita bydlení.

Největší sídliště severního sektoru - Jižní Svahy, které představuje téměř 1/3 veškerého bytového fondu města, zůstávalo i nadále největší a rozhodující rezervou pro bydlení. Samozřejmostí byla nová kvalita stavebního a urbanistického řešení. Sídliště Jižní Svahy, zejména jeho tzv. druhá etapa, je jedno z prostředí na území města, kde byly principy „zlínského“ logiky tvorby města nejvíce porušeny a deformace minulých let jsou zde nejvíce patrné. Výstavbou nových forem bydlení a celkovou humanizací sídliště mělo být porušeno "sterilní" prostředí monofunkční obytné zóny pestřejším programem funkcí tak, aby nezůstávalo sídliště jen nocležnou. Vznik služeb se zaměstnaností v místě, jako součást celkové humanizace sídliště by omezil nároky na dopravu ve špičkách.

Intenzivnější využití a kultivace městských částí s tradiční nízkopodlažní příměstskou nebo vesnickou zástavbou aktivitami služeb, řemesel a drobné výroby měl obnovit autonomní život v těchto původních komunitách. Podpora bydlení v okrajových částech s dobrou dopravní dostupností MHD, nové formy využití "venkovského" prostředí těchto čtvrtí měly vytvořit také nové pracovní příležitosti i jinou formu bydlení jako hodnotnou alternativu proti "městskému" bydlení na sídlišti.

V klimaticky příznivých polohách okrajových částí města, především v lokalitách s dobrou dostupností MHD byly připraveny nové přiměřené rezervy pro nízkopodlažní bydlení.

Rozvoj občanské vybavenosti, obchodů a služeb byl většinou řešen jako integrální součást zón bydlení. Významnější soustředěné formy vyššího vybavení pro zdravotnická zařízení byly rezervované pro severozápadně od areálu nemocnice.

K rozvoji spotřebitelských, obchodních zařízení a nákupních center byla určena nová rezervní území, dopravně dobře dostupná MHD i individuální automobilovou dopravou (Janušovice - Vršava, bývalé uhelné sklady Příluky, Louky-Malenovice, Malenovice-strojírny).

Rozvoj vybavenosti a služeb byl předpokládán především při intenzifikaci a obnově městského centra využitím nově získaných a obnovených nebytových prostor zejména v parteru městských tříd.

Dosavadní vývoj města postaven na principu zónování, který vytvářel převážně monofunkční zóny průmyslu výroby a skladů, měl být principiálně zachován. Zonální prostorová struktura však musela být zhodnocena intenzivnějším a efektivnějším využitím areálů. Kromě již zastavěných částí území byly navrhovány pro rozvoj výroby a podnikatelských aktivit významnější rezervy na plochách údolní nivy poblíž železnice s možností vleček i snadnou dopravní dostupností. Vznik nových areálů ve východní části města nabízel kromě nových pracovních příležitostí také výhody pro celkovou dopravní situaci, vhodnějším rozložením dopravní zátěže i dojížděky za zaměstnáním.

Klíčovým problémem celého komplexu problematiky územního plánu i dalšího rozvoje města je jeho dopravní systém. Mimo rámeček územního plánu byla dohodnuta dopravní koncepce jako dokument komunální politiky. Priority dopravního řešení byly připravovány relativně investičně méně náročné úseky souvislých paralelních tras komunikací ve směru údolí, které by odlehčily dosud jediné souvislé komunikaci (silnici I/49), která již od 30. let tvoří dopravní páteř urbanizovaného prostoru. Cílem bylo odvést dopravu procházející centrem města severním směrem a vytvořit tak podmínky pro celkové

dopravní zklidnění městského centra s preferencí pěší zóny. Pro tento účel byla navrhována tzv. severní tangenta se třemi důležitými úseky, které mohly být realizovány nezávisle, etapovitě.

Železniční doprava v úseku Otrokovice – Vizovice představuje dodnes pro Zlín nedílnou součást integrovaného dopravního systému zejména pro hromadnou přepravu osob.

Inženýrsko-technická infrastruktura byla územně stabilizována a její postupná obnova je spíše problémem přípravy investic. Ukládání domovního odpadu i popílku z teplárny jsou především problémem ekologických a hygienických podmínek provozu již existujících skládek.

Nedílnou součástí tehdejší koncepce prostorového uspořádání města bylo propojování přírodního krajinného systému zeleně souvislými enklávami nezastavitelného území se zelení uvnitř města. Zeleň v městském prostředí není prezentována pouze parkovými plochami v centru města a sídlištní zelení, ale také významnými přírodními enklávami zeleně na erozních rýhách napříč údolí a plochami bývalých sadů. Krajinné exteriéry i krajinné interiéry byly uplatněny jako jedinečný prvek v obrazu města Zlína, jako významná součást prostorové koncepce územního plánu.

Vývoj Zlína charakterizovaný dynamickým a extenzivním rozvojem industriálního města přes všechny negativní vlivy civilizačního působení růstu města, nepřekročil relativní rovnováhu mezi přírodním a umělým prostředím. Přispěly k tomu nejen přírodní a geografické podmínky města lokalizovaného v údolí mezi masivy krajinné a lesní zeleně, ale také racionální a cílevědomé regulování městotvorného procesu. Tradice plánovitě a racionálně a ekonomicky podmíněného rozvoje města (respektive souměstí) založená již ve 20tých letech je však zcela zapomenuta.

Nová politická reprezentace po volbách 1994 si chce sama připravit vlastní samostatnou strategii zacházení s územím, postavenou především na dalším extenzivním rozšiřování území. Nedostatek veřejných investic do území je nelogicky nahrazován nadhodnocenou nabídkou volných, dosud nezastavěných území bez ověřené poptávky zatím neznámých investorů. Hospodaření s územím zcela postrádá ekonomický rozměr.

Předložená koncepce územního plánu, zaměřená především na odstraňování deficitů infrastruktury, intenzifikaci a kultivaci již zastavěného území je považována za málo rozvojovou a je novou reprezentací města odmítnuta. Ani dopravní koncepce jako dokument komunální politiky dohodnutý v předchozím volebním období mimo rámec územního plánu není akceptován (3).

"Causa pravobřežní" jako 60 let staré téma, řešené dosud všemi předchozími územními plány v odlišných polohách a v odlišných kadencích, se stala klíčovým problémem i pro územní plán Zlína nově zadaný v roce 1996. Termín schválení územního plánu (podzim 1998), shodný s koncem volebního období zastupitelstva, se stal politickým cílem. Úkol byl splněn a územní plán v termínu požadovaném politickou reprezentací města schválen. Problém pravobřežní komunikace však vyřešen není. Resortem dopravy stanovená podmínka měnit dopravní řešení (trasu i dimenzi pravobřežní komunikace) až po následném vyhodnocení dopravní studie je zakleta do schvalovací procedury a stává se diskvalifikujícím paradoxem schváleného územního plánu.

### *Školní areál – Zlín, Štefánikova*

*Urbanisticko-architektonická studie, variantní umístění Universitního centra – dostavba areálu škol  
Ing.Arch. Karel Havliš, spolupráce Ing.Arch. Filip Havliš 2000*

Studie měla za cíl prověřit aktuálním stavebním programem dříve již vícekrát vyzkoušenou dostavbu areálu škol, vždy pro školní funkce (např. gymnázium). Záměr Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně v centru města umístit nové univerzitní centrum s knihovnou a rektorátem byl tím konkrétním programem, který měl zhodnotit urbanistický potenciál místa: - místo je součástí městského centra v bezprostředním sousedství „historického“ jádra a městské pěší zóny, - místo je již od postavení pokusných škol (Masarykovy školy 1927- 28) určeno progresivním formám vzdělávání, - místo má blízké a dostatečně kapacitní zázemí zařízení pro sport a tělovýchovu (školní tělocvičny, Stadion mládeže, Městské lázně), - místo je snadno dostupné pro veřejnou dopravu, individuální dopravu i dopravní obsluhu, - místo je jedno z mála lokalit v centru města s výhodnou konfigurací v terénu a vhodným situováním pro umístění podzemního parkoviště s velkou kapacitou.

Negativa současného stavu, plynoucí z nadměrného zatížení dopravou, zejména hlukem z komunikace na Štefánikově ulici (součást silnice I/49) zůstanou zřejmě i po vybudování pravobřežní trasy. Prostorová koncepce založená na situování dlouhého objektu podél ulice Štefánikovy by bariérovým účinkem tuto nevýhodu eliminovala. Terénní konfigurace je výhodná nejen pro umístění kapacitních podzemních garáží, ale i pro vhodné umístění podchodu z ulice Školní pro překonání frekventované trasy, která je zásadní bariérou mezi pěší zónou a zastávkami MHD.

Prostorová kompozice byla podřízena dlouhodobě sledovanému záměru vrátit na původní místo znovu Masarykovy školy, chybějící zásadní článek v klíčovém prostoru moderního Zlína.

Obnova Masarykových škol byla nejen akceptována politiky v dlouhodobých záměrech a koncepcích vyššího a vysokého školství v centru města, ale současně byla jako jeden z důležitých úkolů schváleného programu regenerace památek (1995). Spolu s památkem T.Bati (Dům umění) byly Masarykovy školy nejvýznamnějšími elementy Gahurova příčného prospektu náměstí TGM.

Přerušená existence UHA byla zřejmě současně přerušením kontinuity trvání záměru vrátit zásadní článek prostorové kompozice. Již zahájená příprava výstavby společného projektu města a univerzity Kongresového a univerzitního centra podle návrhu architektky Jiřičné asanací bývalého kina /původně aula podle návrhu architekta Karfíka/ je smutnou realitou Zlína. Osobní angažovanost ve prospěch Masarykových škol při důležitých jednáních památkářů o osudu místa Masarykových škol vyjadřuje můj dopis na adresu památkářů před zásadním jednáním v Brně(4). Výsledek je však špatné rozhodnutí, stavba univerzitního centra již začala (viz Architekt 12/05).

### *Tovární areál Zlín – transformace východního pólu*

*urbanisticko-architektonická studie využití východní části areálu továrny pro městské funkce 2001-2002*

*Regulační plán východního pólu továrny Baťa ve Zlíně, koncept územně-plánovacího dokumentu, transformace a nové využití továrního areálu (spolu s Centroprojektem Zlín) 2003-2004*

Oběma pracím uváděných v titulu předcházela řada iniciativ a organizačních příprav se snahou získat některou z nabízených podpor poskytovaných v rámci evropských programů pro transformaci nevyužívaných průmyslových areálů. Aktivity byly zahájeny prezentací inspirativní diplomové práce rakouských studentů Kerstena Hofbauera a Ernsta Rainera z TU Graz na téma obnovy Baťovských areálů v Otrokovicích a ve Zlíně, kterým jsem dělal konsultanta (5). Nově interpretovaný koncept industriálního regionu při prezentacích zaujal, zlínská Nadace Tomáše Bati zprostředkovala nezávislé diskusní fórum k tomuto tématu. Byly pozvány veřejné instituce a komunální politici obou měst, zájemci reprezentující privátní ekonomickou sféru, odborná i laická veřejnost. Našla se společná témata

potencionálních pilotních projektů, které by pomohly zahájit transformaci obou areálů. Pro potřebu Zlína se hodily inspirace a modely holandských programů nabízené partnerským městem Groningen, nebo zkušenosti rakouského Grazu, z projektu transformace rozsáhlého průmyslového území Graz-West, vzorového projektu financovaného z fondů EU.

Po určitou dobu to vypadalo, že Zlín tuto šanci využije, a spojí zkušenosti dvou univerzitních měst, že získá podpůrné evropské peníze alespoň na startovní výzkumné projekty z programů INTERREG nebo CITIES OF TOMORROW. Slibovaná spolupráce se zahraničními partnery ochotnými participovat na programech skončila v létě 1999 blamáží. Potřebná politická vůle poskytnout veřejnou garanci, která je vždy pro podobné projekty nezbytná nakonec chyběla.

Při vyhlášení konkurzu na majetek Svitů bylo založeno sdružení firem podnikajících v továrním areálu. Město promeškalo další příležitost ke koordinované proměně, protože nepřijalo nabídku na získání významných částí infrastruktury a komunikací areálu od správce konkurzní podstaty. Impulsem ke vzniku platformy partnerství firem nebyla jen obava, že komplex areálu přestane fungovat jako celek, ale byl to projev příslušnosti k industriálnímu kulturnímu dědictví Baťova továrního areálu. Důkaz o tom, že sdružení nevzniklo jen z pudu sebezáchovy podává mimo jiné i tím, že si nechalo zpracovat pro svoje účely koncepční dokument „*Generel rekonstrukce dopravní a inženýrské infrastruktury bývalého Baťova areálu / 2002-Centroprojekt Zlín /*“.

Jistou paralelou s tímto generelem, na kterém jsem spolupracoval byla motivační studie pro ÚHA Zlín *Tovární areál Zlín – transformace východního pólu*. Výsledkem byla první ucelená reálná představa o transformaci východního pólu továrny na městské prostředí. Úsilí a energie vložená do studie mne přivedly o rok později v rámci výběrového řízení ke společnému získání práce s Centroprojektem na Regulačním plánu východního pólu továrny Baťa. Přípravné práce byly mimo jiné velmi podrobné stavebně technické pasporty všech budov na řešeném území.

Transformační území východního pólu továrny je územním plánem určeno pro občanskou vybavenost bez zvláštní specifikace. Taková situace je dostatečně flexibilní, umožňuje širokou skladbu budoucích městských funkcí včetně bydlení. Koncept řešení je soustředěn především na nové prostorové uspořádání respektující kulturně-historické dědictví Baťovy továrny, navazující na regulační principy uplatňované v předválečném i poválečném stavebním rozvoji areálu.

Území východnímu pólu továrního areálu je z hlediska prostorového uspořádání značně rozdílné, odpovídající ale postupné obnově a přestavbě „za pochodu“ kontinuálně fungujícího podniku v rozdílných reálných politicko-ekonomických podmínkách. Na řešeném území se nachází fragmenty předcházejících regulačních plánů a generelů, které lze rozdělit zásadně do tří skupin:

Větší část území, která určuje charakter území, je výsledkem předválečných regulací a výstavby továrny z 20. a 30. let. Je realizací velkorysých konceptů prvních regulačních plánů továrny (F. L. Gahura – „Továrna v zahradách“ 1924 a následných regulačních plánů z 30. let). Podle zásad této předválečné regulace je dosud patrné situování a prostorové uspořádání většiny budov ale také zcela výjimečná poloha budovy 21. Prostorový koncept založený v polovině 20. let byl narušen koncem války při bombardování právě východní části továrního areálu.

Poválečná regulace a přestavba poškozeného areálu a realizace poválečného plánu obnovy továren Baťa (J. Voženílek a kolektiv) je soustředěná především v severní části řešeného území a reprezentují ji stavby budov 14, 15, 34 (mimo řešené území budovy 43, 44 a 52). Ekonomický útlum spotřebního průmyslu v centrálně řízeném hospodářství v 50. letech již nedovolil dokončit tuto významnou etapu výstavby a nahradit další, již opotřebované a válkou poškozené budovy ve východní části areálu.

Podle posledního připravovaného generelu areálu Svit z 80. let (I. Příkryl a kolektiv Centroprojektu) byl realizován soubor budov 33, 33-6 a 32, poslední velká investiční výstavba v areálu. Budova 32 byla dokončena v roce 1989, k projekčně připravené přestavbě budov 22 a 23 novým integrovaným výrobním objektem již nedošlo. Situování realizovaného souboru v zásadě dodrželo principy poválečné regulace (soubor nahradil vybombardovaný sklad obuvi z r. 1930), skupina budov se výrazně prostorově projevuje, pozměňuje dosavadní měřítko východní části areálu i výjimečnou dominanci budovy 21.



Princip opakování jednotných stavebních objektů prostých kubických forem na standardním půdorysu je regulační axiom a je respektován pro objekty transformované, ale i nově navrhované.

Zásadní změnou továrního prostředí je ale proměna účelových prostor mezi budovami na kulturní veřejný prostor s funkcí městských ulic. Charakteristickými městskými prostory se tak stanou zejména ulice a prostory v podélném směru (Z - V), paralelní ulice s třídou T. Bati mezi řadou 1 a 2, páteřní uliční prospekt mezi řadou 3 a 4 a podélný prostor mezi areálem a železnicí. Hlavní podélné i příčné uliční prostory budou vytvářet plnohodnotný městský parter preferující pěší provoz, doplněný alejovou zelení a omezeným množstvím parkovacích krátkodobých stání.

Dopravní koncepce je také podřízena prostorovému uspořádání na principu pravidelné uliční sítě.

Dopravní obsluha upravuje řešení z územního plánu novým trasováním obslužných komunikací.

Vedení tří obslužných tras souběžně v podélném směru (V – Z) umožňuje koexistenci konvenční výroby v západní části areálu i případné další rozšiřování městských funkcí mimo řešené území.

Příčné propojení významnější obslužnou komunikací přes řešené území počítá s přivedením MHD přes autobusové nádraží. Napojení na městský komunikační systém je navrženo 3 novými vjezdy: prodloužení průjezdu autobusovým nádražím u nádraží ČD s vjezdem mezi budovy 16 a 26, vjezdem z navrhované křižovatky Antonínova a přímým vjezdem z třídy T. Bati s pravým odbočováním mezi budovami 21 a 31 (po asanaci objektu hasičů). Přímé napojení z ulice Gahurovy není uvažováno (dopravní řešení z územního plánu).

Koncepce dopravy předpokládá komplexní rekonstrukci extenzivních dopravních ploch a komunikací, které byly determinovány nákladní dopravou železničních vleček a kamionů. Stavebními úpravami budou změněny na obslužné komunikace šíře 6m a 7m, s dostatečným vybavením chodníků a krátkodobých parkovacích stání. Větší část normových kapacit parkovacích stání (dlouhodobých) je navrhována do objektů pod úrovní terénu. Významnou součástí dopravní koncepce je i začlenění celoměstské příčné cyklistické trasy s propojením s oběma nábřežími.

Na základě podrobných pasportů inženýrských sítí je řešené území dostatečně vybaveno všemi sítěmi.

Koncept předpokládá několik potřebných přeložek tras procházejících mezi budovami, které mohou být v budoucnu stavebně propojeny. Většina tras je vedena podzemními kolektory, umožňující etapovou rekonstrukci jednotlivých větví. Specifickým problémem je postupný přechod na jednotný vodovod bez užitkové vody. Inženýrské sítě nejsou v zásadě problémem prostorové regulace, jsou problematikou investičního charakteru (viz. podrobný pasport sítí a ekonomické řešení).

Koncept regulačního plánu určil veřejně prospěšné stavby, které jsou směřovány především do významných obslužných komunikací a nových vjezdů, likvidace kolejíšť neužívaných vleček, některých havarijních objektů určených k asanaci a některých přeložek inženýrských sítí souvisejících s těmito stavbami. Většina určených veřejně prospěšných staveb byla po projednání konceptu a ekonomickém vyhodnocení zařazena do 1. etapy přestavby připravované z veřejných investic, zejména dopravní stavby, přeložky sítí a vyvolané asanace.

### *Společenské a kulturní centrum PINDULA ve Zlíně-Kudlově studie, prováděcí projekt, projekt interiéru, realizace (spolu s J. Gebrianem) 1978-1980*

Stavba spontánně vymyšlená v přetlaku energie čerstvých absolventů samostudia architektury, která mohla být zhodnocena jen v nekontrolovaném prostředí bez dlouhoprsté inkvizice uměleckých rad Stavoprojektů a jiných projektů.

Dnes by se řeklo „bokovka“, tehdy to byla specifická forma akce „Z“. Svépomocné projektování, svépomocné stavění spolu s brigádami na stavbě něčeho úplně nepochopitelného pro vysoko postaveného aparátčika. Hrozilo zahrnutí stavební jámy buldozerem na jeho příkaz. Náhoda pomohla nezahrnutí, stejně jako při výběru staveniště.

Sen o stavbě z červených cihel v krajině, který měl být novou interpretací zlínské industriální tradice, byl uskutečněn jen částečně (kvalitu nezajistil ani tatínek spolužačky - ředitel cihelen). Takže jenom

náhrazka cihelnými pásky, kompoziční modulová osnova jako větrník po 60° pro pořádek v prolínání vnitřních prostorů i pro usazení stavby na hraně terénního krajinného reliéfu Kudlovské vrchoviny. Pro souznění s krajinou zásada co nejmíň překážet stavbou při příchodu (část stavby zahrnuta pod terén) a překvapení uvnitř výhledem do krajiny skutečně širokoúhlým záběrem 120° z velkého sálu (vliv fotoaparátu GORIZONT, co se tajně vozil z exkurzí do SSSR). Že je stavba fotogenická i z letadla jsme poznali až v roce 1993, kdy se mohlo létat a fotografovat cokoliv.

Dnes je to však jenom nostalgie. Po „privatizaci po páté“ přišel podnikatel s děvčaty (jméno místa Pindula asi motivovalo) a celý idylický příběh převyprávěl, respektive přestavěl s pomocí nějakého autorizovaného kolegy. Krajinu okolo jsem ale pomohl vyhlásit jako Přírodní park Želechovické paseky.

### *Úpravy radnice - Zlín (98')*

*Stavební úpravy a řešení interiéru společenských prostor a obřadní sítě radnice ve Zlíně*

*soutěžní návrh, studie, realizační projekt 1998*

*spolupráce MgA S.Sládeček + New Work,AM Interier*

Stavební úpravy a nové uspořádání celého komplexu místností radnice v roce 1998 vycházely ze zadání zformulovaného v podmínkách pro soutěž tehdejšími vrcholnými představiteli Města Zlína. Záměrem bylo bez radikálních stavebních změn nově využít prostory, které souvisely s velkým sálem. Motivací účastnit se soutěže nebyla jen důvěrná znalost budovy radnice, ale také další šance částečně rehabilitovat Gahurovo dílo – realizovanou vlastní diplomovou práci z roku 1923.

Zásadní změnou tehdejšího stavu byla změna orientace hlavního společenského prostoru - velkého sálu (pro některé obřadní síně). Záměnou čelních stěn byla současně respektována podmínka zachovat dobovou mozaiku Josefa Kaplického, ale především byly vytvořeny dostatečné prostorové poměry pro nástup a odchod návštěvníků velkého sálu při všech společenských událostech. Nové uspořádání demokraticky umožnilo znovu zapojit funkci balkónu pro veřejnost jako logickou součást velkého sálu. Přesunutí významu společenského těžiště prostoru k severní stěně velkého sálu nabídlo možnosti pro různé shromažďovací příležitosti, vytvořilo adekvátní důstojné a slavnostní průčelí bez zbytečné pompéznosti. Naopak, otočení se zády k výtvarnému dílu falešné ikony připomínající podbízivou symboliku lidovosti politiky 50. let mělo být motivem občanského postoje nejen autora stavebních úprav. Nová orientace sálu nabídla mnoho možností využívání prostoru pro různé společenské aktivity kulturního a občanského života, všední i slavnostní příležitosti, včetně pracovních jednání městské samosprávy.

Koncept architektonického řešení byl postaven především na očistě původního prostoru od rušivých stavebních a architektonických úprav ze 70. let (dřevěné obložení stěn a radiátorů, křišťálové lustry), s důrazem na zachování kazetového stropu s původní barevnou ornamentální výzdobou i některých charakteristických řemeslných detailů dobového interiéru. Pro obnovu charakteristických původních štukových kanelur na stěnách jsem zvolil sytější cihlovou barvu. Nově navrhované části interiéru a nové osvětlení (zejména osvětlovací tělesa umístěná na styčnicích trámů kazetového stropu) jsem navrhoval v kontextu s výtvarnými a prostorovými principy původního návrhu architekta Gahury, nikoliv však jako dobové repliky.

Nové průčelí sálu, prostá bílá čtvercová stěla je pro mne abstraktním znakem modernosti, určuje jasně prostorovou orientaci sálu ale současně nekonkuruje hlavnímu výtvarnému akcentu v prostoru síně – plastickému bílému stropu s kontrastně barevnými Gahurovými kazetami se stylizovanými ornamenty. Při významných chvílích jsou barevné kazety výrazně nasvíceny skrytě zabudovanými reflektory.

Do středu čtvercové bílé stěly je vepsaný transparentní čtverec z matného skla, který má připomínat displej s měnitelným sdělením, jako abstraktní symbol aktuální proměnné současnosti.

Úsporná opatření v závěru stavebních úprav nedovolily realizovat výtvarně i technicky náročnější připravené řešení zobrazování na principu zadní projekce. Zbylo jen na nedokonalé provizorium

v podobě stínohry zjednodušených siluet znaku státu nebo města. Peníze byly zbytečně „zabudovány“ do podlahy v podobě dodnes nepoužívaných počítačových rozvodů.

Výběr mobiliáře zejména skládacích stolů a židli s jednoduchou manipulací a snadným skladováním byl podřízen požadovaným proměnným možnostem variabilního prostorového uspořádání a univerzálního využití pro různé příležitosti. Jednotný sortiment stohovacích židlí s garantovanou kvalitou ergonomie sezení, s hygienickým povrchem a mobilní skládací stoly se staly základním vybavením mobiliáře velkého sálu i ostatních místností. Mobiliář je stále po ruce, výklenky stavební dispozice byly využity pro nenápadné vestavěné skříňové sklady pro stohování židlí i skládacích stolů na pojízdných paletových kontejnerech. Obdobného principu skryté „vestavěné skříně“ bylo využito také pro příležitostný bar s občerstvením.

Součástí komplexních úprav bylo i náročnější technické vybavení, řešení bylo navrhováno tak, aby nebyla narušena prostorová a architektonická kvalita velkého sálu. Konvektory jsou skryty ve stupínku podlahy před velkými okny, vzduchotechnické jednotky rozvody využily půdních prostor i omezené reálné možnosti stavební dispozice radniční budovy.

Celá koncepce stavebních úprav byla podřízena co největší variabilitě využití občany města, nejen pro slavnostní příležitosti společenských a kulturních setkání, ale také pro všední pracovní shromáždění.

Termín „otevřená radnice“, proklamovaný tehdejšími představiteli města byl také jedním z hlavních tvůrčích motivů vlastního autorského přístupu při úpravách před sedmi lety. Řada proklamací však zůstala jen proklamacemi (příprava i realizace se udály těsně před volbami do zastupitelstva).

V poslední době jsem zaznamenal již vícekrát tendence měnit výsledné prostorové uspořádání a provádět i zásadnější interiérové změny, některé změny se již pokoutně udály.

Mohu se na celou věc dívat ze dvou hledisek. Jako občan města vidím zásahy, které nemají naléhavé objektivní důvody ke změně, jako plýtvání veřejnými prostředky. Měnit znovu orientaci sálu k symbolu 50tých let je možná něčí populistické gesto před volbami. Jako architekt a autor díla bych očekával od všech zainteresovaných architektů, kteří změny připravují, chovat se podle profesního a etického řádu České komory architektů.

### *Přístřešek TERMINAL + kiosky ELIPSA*

*Atypický městský mobiliář zastávky MHD Zlín, návrh, design, realizace  
(spolu s Filipem Havlíšem a mmcité) 1999-2002*

Projekt atypického mobiliáře nesouvisí s urbanistickou úlohou jenom zdánlivě. Průchozí frekventovaná zastávka v centru města byla součástí projektu rozsáhlejších stavebních úprav městského parteru včetně části městského tržiště. V průběhu stavby investor (Město Zlín) z úsporných důvodů omezilo část realizované etapy i množství potřebných peněz (jak časté!). Již provedená asanace nevhodných dočasných staveb postihla také jednoho pana vozičkáře, kterému město slíbilo prodejní místo v novém kiosku v rámci zastávky MHD. Z vlastních zdrojů se proto rozhodnul (po dohodě s městem) investovat nejen do prodejního kiosku ale i do přístřešku zakrývající velkou část zastávky MHD. Specifické podmínky místa i pracoviště pro vozičkáře (včetně veřejně přístupného WC pro vozičkáře) se dvěma prodejními místy na různých výškových úrovních (kiosky je na mírném svahu) byly tvůrčími i realizačními limity autorského návrhu.

Atypický kiosky elipsovitého půdorysu obsahuje několik pozoruhodností: - obě prodejní místa ve vrcholu elipsy jsou propojena vnitřní rampou pro pohyb na vozičku, ergonomie vnitřního vybavení obou míst je přizpůsobena prodávací na vozičku včetně WC, - stavba je atypickou zateplenou dřevostavbou, z bezpečnostních důvodů opláštěnou vodorovnými pláty z kotlového plechu, s mřížovými obloukovitými okenicemi z tahokovu (podmínka pojišťovny). Vnější barevnost je přizpůsobena standardu mobiliáře Zlína, modrá barva v kombinaci se stříbřitě šedou. Přístřešek zastávky je první realizovaná série stavebnicové řady Terminal od firmy mmcité (design David Karásek, Radek Hegmon).

*Zástavba proluky na náměstí ve Zlíně, polyfunkční dům  
/verze 2/, nový projekt pro SP, realizace 2003-2004  
(spolu s MgA S.Sládečkem + New Work)*

Takzvané "staré" náměstí neboli náměstí Míru ve Zlíně je prostor problematický jako všechno ostatní tzv. staré ve Zlíně. Vše je poplatné baťovské přestavbě provinčního městečka v historicky velmi krátké době asi dvou desetiletí. Domy bez vnějších znaků nějaké vzácnější historie, které jej obklopují, jsou vzhledem k jeho rozměru podivně disproporční. Starší historii připomínají pouze dva domy, radnice a naproti ní slepený dvojdom Zálůžna. Moderní stavby působí vzhledem k ostatní zlínské architektuře mdle a nezajímavě. Jakoby se jejich autoři, jinak skvělí architekti, báli. Zlíňané mají toto prostranství v naprosté většině rádi především z obskurních romanticko-sentimentálních důvodů, protože alespoň pocitově odkazuje ke schématu historického města, které se jinak v celém Zlíně neuplatňuje. Na místě proluky, na které byl polyfunkční dům realizován, stávala secesní stavba hotelu Balkán (kdysi významný bod ve zlínské síti kulturních vztahů), jež musela ustoupit neohrabané prefabrikované výstavbě pošty dokončené v 80. letech 20. století., která nedovedla svou železobetonovou technologii přizpůsobit skutečnému rozměru staveniště. Zbytek původní parcely byl díky tomu zúžen na cca 6,3 m a celou její délkou (60 m) byl protažen kolektor o profilu 2,2 m. Přesto stálo za to zbylou mezeru restituovat.

Autoři připravovali projekt postupně pro dva stavebníky. Poprvé v roce 1997 a podruhé v roce 2003. Aby nebylo komplikací málo, městské úřady si vyměnily, aby novostavba umožňovala i nadále stávající pěší propojení náměstí Míru a ulice Zarámí. Podmínka souseda zase byla, aby požární schodiště mohlo sloužit i jeho (sousednímu) domu.

Probíhající kolektor si vyžádal založení stavby na roštu, který je konzolovitě vnesen ve dvou řadách vrtanými pilotami. Zahájení stavby před zimním obdobím si vyžádalo další změny: bylo nutné upustit od betonového zdíva ve štitových stěnách, upravit konstrukci, podepřít konzolu a hlavně vyřešit opláštění, o kterém bylo do té doby uvažováno jako o obvodovém plášti omítaném.

Shoda nepředvídaných situací a neobvyklého množství požadavků, co ovlivnilo tvůrčí rozhodování a přivedlo na roh zlínského náměstí industriálního robota. Jako by přišel z výroby, která udělala Zlín Zlínem, a jako směrovka namířil z "náměstí" mezi tovární budovy, kde by asi mělo město hledat své nové opravdové centrum a těžiště.

Stavba je rozdělena na dva objekty, šestipodlažní polyfunkční objekt se střešní nástavbou a pochozí terasou (vymezený plochou a hranicemi stavební parcely při ústí na náměstí Míru) a dvoupodlažní objekt samostatných prodejen, zcela oddělený od provozu polyfunkčního domu (objekt vymezuje ústí pasáže polyfunkčního domu k ulici Zarámí). Oba objekty, i když spolu nejsou stavebně spojeny, tvoří jeden provozní a kompoziční celek a svým prostorovým pořádkem usměřují tak potřebnou městsky vymezenou podobu průchodu z veřejného prostoru náměstí do veřejného prostoru ulice.

Přízemí polyfunkčního domu je koncipováno jako úzká pasáž se vstupy do dvou samostatných mezonetových prodejen (1.NP a 2.NP) a umístěným vstupem do vyšších podlaží objektu, kde se nacházejí dvě kanceláře o výměře 136 m<sup>2</sup> (3. NP a 4. NP) a dva byty. Byt 3+kk v 5. NP má výměru 138 m<sup>2</sup> a malou terasu, byt v 6. NP 3+kk je mezonetový a má velkou střešní terasu v 7. NP.

Objekt samostatných prodejen je dvoupodlažní a je rozdělen do dvou částí. V horní části (bližší k polyfunkčnímu domu) je umístěna přízemní prodejna se zázemím a technickými prostory ve 2. NP. V části orientované do ulice Zarámí je dvoupodlažní prodejna. Nosná konstrukce dvoupodlažního domu je z tradiční zděné technologie (tvárnice Ytong), stejně jako vnitřní stěny a příčky. Střecha je plochá.

Poznámky:

(1) „Zlínsko – územní plánování a politika“, odborný příspěvek ve sborníku 4.urbanistické symposium Město a region na prahu třetího tisíciletí, Hradec Králové,2000

(2) Problematika spojená s dostavbou náměstí Míru ve Zlíně, organizace mezinárodní soutěže, urbanistické a architektonické podklady a podmínky soutěže 1994 včetně Workshopu Zlín-Centrum 1992 – aktualizace záměrů ÚPN zóny

(3) „Zlínsko – územní plánování a politika“, odborný příspěvek ve sborníku 4.urbanistické symposium Město a region na prahu třetího tisíciletí, Hradec Králové,2000

(4 )text dopisu:

Národní památkový ústav Brno

Ing.arch. Wewiora, ing.arch.Žákovská

Vážení,

Jen pro nedostatek času jsem musel zvolit tuto neformální podobu sdělení elektronickou poštou. Z časových důvodů uvádím stručně 2 zásadní argumenty pro závažné páteční jednání o Masarykových školách:

- k místu a prostoru

chybějící Masarykovy školy jsou zásadním článkem celé prostorové kompozice Gahurova prospektu, resp. náměstí TGM. Prostor vytvářený prostým rozevřením primárních tvarů ve tvaru písmene „V“ křidel Masarykových škol na východní straně, obchodního domu a tržnice na straně západní je nejcennějším prostorem ve středu moderního Zlína.

Tento prostorový svorník sestavený výhradně z primárních kubických objemů staveb svazuje s příčnou prostorovou osou Gahurova prospektu nejen dříve vzorový areál škol, ale také zatím nedokončené torzo náměstí Práce.

Zejména kvůli těmto kvalitám jsou chybějící Masarykovy školy nenahraditelné a je jen logické, že tento prostor patří k nejhodnotnějším místům v městské památkové zóně.

- k vlastní stavbě

realizace Masarykových škol k 10ti-letému jubileu republiky zařazuje město Zlín na reprezentativní místo srovnatelné s jinými významnými centry moderní architektury konce dvacátých let (např. Brno, Hradec Králové, ...).

Přesto je realizace Gahurova projektu jiná a již v té době zlínskou realitu odlišující od převažujícího funkcionalistického pojetí moderní architektury. Ranné zkušenosti s konstrukcí železobetonového skeletu a zejména pragmatické prostředí ekonomiky baťovského Zlína byly zřejmě nejtěžší úlohy architekta, které Gahura nakonec zvládl s bravurou.

Strukturální, spíše konstruktivistická architektura Masarykových škol představuje ojedinělou a o to vzácnější reprezentativní složku meziválečné moderní architektury nejen v tehdejší Československu. Pro Zlín to navíc znamená významnou, od jiných měst s moderní architekturou odlišující součást jedinečného genia loci.

A nebo neznamená?!

P.S.:Schválně užívám přítomný čas v souvislostech se stavbou Masarykových škol, protože jejich nepřítomnost nepovažuji za trvalou. Z výše uvedeného vyplývá jejich potřebná trvalá přítomnost, jistá nenahraditelnost.

Tento můj názor je i názorem mého kolegy ing.arch.J.Gebriana, jehož osobní vyjádření je nejlépe si přečíst přímo ve sborníku „F.L.Gahura, Zlínský architekt, urbanista a sochař“ – Státní galerie ve Zlíně 1998 na str.29.

Ze Zlína a Brna zdraví ing.arch.Karel Havlíš

(5) „Rozvojové možnosti v průmyslovém regionu Zlín-Otrokovice“/prezentace diplomové práce/  
Ernst Rainer, Kersten Hofbauer - studenti architektury a urbanismu, TU Graz (Rakousko)  
Ing.Arch. Karel Havliš – konsultant, Studio Havliš Zlín (Česká republika) – Karel Havliš  
URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ 1999 / 3

„Zlín-Otrokovice, eine industrielle Stadtlandschaft“ „Zlín-Otrokovice, the „city in the landscape“  
Kersten Hofbauer, Ernst Rainer - TOPOS (European Landscape Magazine) 34 / 2001

## ZÁVĚR

Historicky založená symbióza spojení souměstí Zlín – Otrokovice z 30.let je příkladná. Nabízí rozvojový potenciál i v aktuální rychle se měnící situaci jednotného evropského kontextu. Klíčové problémy průmyslového regionu souměstí Zlín – Otrokovice mohou být řešeny úspěšně, nelze je řešit odděleně. Restrukturalizace využití území, která má směřovat k reálnému obnovení ekonomiky regionu by ale zároveň neměla narušovat principy udržitelného rozvoje.

Globální hlediska udržitelnosti mohou být lokálně aplikovány při dodržování těchto zásad :

- při řešení dopravy v kontaktním území železnice Břeclav-Bohumín maximálně využít nabídek aktivit EU-koridoru VI, ale současně respektovat krajinné kvality údolí řek Moravy a Dřevnice
- udržet stávající strukturu místních sídel a zamezit dalšímu extenzivnímu rozšiřování do krajiny
- nabídnout oběma městům reálnou, ale šetrnou alternativu rozvoje ve prospěch krajiny místo nešetrné suburbanizace vedoucí k desintegraci města.

Urbanistická struktura průmyslových areálů ve Zlíně i v Otrokovicích racionálně uspořádaná podle účelových pravidel Baťovského pragmatismu ale také podle Gagurovy vize „Továrny v zahradách“ se přímo nabízí k aktuální proměně vzájemně kooperujících regionů sjednocující se Evropy, současně s respektováním principů udržitelného rozvoje. Klíčem k úspěchu však je fungující dopravní spojení a přímý kontakt s transformujícím se evropským ekonomickým prostředím.

Předpokladem k ekonomickému oživení využití průmyslového areálu ve Zlíně není jen vyřešení dopravní dostupnosti, které je podmíněno úspěšností řešení problémů na území Otrokovic. Prostorový koncept souměstí by se měl vrátit k osvědčenému společnému řešení územně-plánovací problematiky, komplexně a s racionální dělbou funkcí dohodnutou ve společně koncipovaném prostoru obou dnes samostatných měst - Zlína a Otrokovic.

Primárním motivem využití území areálu továrny ve Zlíně je obnova, postupná konverze funkčního využití, bez nároků na velké investice do infrastruktury a s využitím relativně dobrého stavu stavebního fondu. Prostorové uspořádání areálu do pravouhlé sítě objektů a komunikací, objemová standartizace objektů a z toho vyplývající flexibilita využití jsou stále dosud málo zhodnocenou kvalitou území. Nově interpretované funkční zónování, reflektující aktuální změny situace je šancí pro budoucnost města.

Východní kvadrant továrního areálu, který je bezprostřední součástí centra města, má městský potenciál pro veřejnou správu, vzdělávání, vědu a výzkum se zaměřením na aplikace nových technologií a nových informací. Střední část areálu lze využít na tzv. Inkubační zónu pro inovace a nové podnikatelské aktivity jako podpora zaměstnanosti. Prosperující konvenční výroby s novými technologiemi, budou postupně dislokovány do severozápadního kvadrantu, kde je stavební fond méně kvalitní a může být asanačně přestavěn.

Samozřejmostí je zachování zlínských principů spojení města a krajiny, vzájemného harmonického propojení přírodních a civilizačních prvků i při obnově areálu. Základní páteří přírodního prostředí industriální zóny je přítomnost linie řeky Dřevnice se zelenými nábřežími.

Aktivní živá transformace /nikoliv muzeální a umrtvující konzervace/ industriálního města je nabízenou šancí nejen pro Zlín, může být také příkladem jiným městům. Spolu s kultivací a ochranou krajiny volné i městské je to také společenský apel pro architekta, který chce vážně řešit současné urbanistické úkoly. Specifičností plánování rozvoje většiny měst jsou nízké rozpočty na řešení velkých problémů. Celkový trend v EU (i v ekonomicky vyspělých zemích) jsou stále se snižující veřejné rozpočty. Mnohá města jsou navíc často bez vlastních odborných institucí zabývajících se problematikou svého rozvoje a obnovy (útvary hlavních architektů, odbory rozvoje,..). Závažnost a aktuálnost problémů měst se stále zvyšuje. Při řešení problémů rozvoje měst o to víc záleží na synergii, občanské shodě a participaci, partnerství veřejného i soukromého sektoru.

Společenský vývoj u nás dosud nedospěl k běžnému uplatňování korporativních, komunitních a participačních forem plánování rozvoje měst. Tvůrčí architekti, kteří do problémů rozvoje měst vstupují, ať z pozice komunální politiky respektive klienta, nebo z pozice praktikujícího architekta musí tyto plánovací postupy poznávat a aktivně iniciovat.

Urbanistická a architektonická tvorba je především službou pro veřejnost.

VYBRANÁ LITERATURA K TEORETICKÝM VÝCHODISKŮM  
FENOMÉNU BAŤOVA INDUSTRIÁLNÍHO MĚSTA:

- Aebi, J.P., *Bata-Siedlung und Denkmalpflege*, in: katalog výstavy Die Bata-Kolonie in Möhlin. Architekturmuseum Basel, 30. 10.-25. 11. 1992, s. 54n.
- Architekt le Corbusier o Zlíně*, in: Z. Rossmann, Zlín město životní aktivity. Tisk Zlín 1935, s. 70n.
- Baťa, T., *Technický a organizační pokrok ve výrobě*. Stavitel, VI, 1925, s. 49-60.
- Baťa, J. A., *Jan Baťa v rozhovoru s architekty: budujeme čtyřicetimilionové Československo* (rozmlouvají F. L. Gahura a V. Uklein). Architekt SIA, XXXV, 1936, s. 165-168.
- Baťa, J. A., *Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*. Tisk Zlín, 1937.
- Budujeme Velký Zlín*, Obecní zastupitelstvo Zlín, 1938
- Cohen, J. L., *Zlín - Una repubblica industriale*. Rassegna, Milano, XIX, 1997, Č. 3.
- Čipera, D., *Budování města*. Architekt SIA, XXXV, 1936, s. 168-179.
- Gahura, F. L., *Projekty a realizace pro firmu Baťa*. Stavitel, VIII, 1927, s. 164-171.
- Gahura, F. L., *Budujeme velký a zdravý Zlín*. Naše Práce. Zlín. IX. 1940, Č. 18, 1. 5. 1940, s. 21.
- Gahura, F. L., *Stavby obydlí a měst pro příští generaci*. Zlín, IV. 1935, Č. 6, 6. 2. 1935.
- Gahura, F. L., *Technický a organizační pokrok ve výrobě*. Stavitel, VI. 1925, s. 49-60.
- Gahura, F. L., *Výstavba Zlína*, in: Z. Rossmann, Zlín město životní aktivity. Tisk Zlín, 1935, s. 54-63.
- Garner J. S., *The Company Town /Architecture and Society in the Early Industrial Age/*, New York Oxford, Oxford University Press 1992
- Gebrian, J., *Na okraj Le Corbusierovi návštěvy*, in: Gottwaldovsko od minulosti k současnosti, Okresní archiv Gottwaldov, 1980. sv. 2, s. 137-139.
- Gebrian, J., Havliš, K., *Dopis Františku Lydie Gahurovi*, in: sborník příspěvků konference Zlínský funkcionalismus, 24.-25. 9. 1991. Státní galerie ve Zlíně 1993, s. 98n.
- Havliš, K., *Kam se poděly plány baťovských měst*. Prostor Zlín. VI, 1998, Č. 3, s. 23.
- Havliš, F., *František Lydie Gahura. Osobnost a dílo architekta -rozbor se zvláštním zřetelem na urbanistickou tvorbu*. Prostor Zlín, VI, 1998, Č. 1, s. 16-18.
- Horňáková, L., *Satelity Zlína. Projekty a realizace ideálních průmyslových měst – továrních celků firmy Baťa*, Státní galerie ve Zlíně 1998 SBN 80-85052-30-X
- Horňáková, L., *F.L.Gahura – Zlínský architekt urbanista a sochař. Úvodní text katalogu výstavy*, Státní galerie ve Zlíně 1998
- Ideální průmyslové město budoucnosti - Stavební oddělení firmy Baťa*, rukopis, 1937
- Ivanov, M., *Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše*. Nakl. Lípa Vizovice, 1998.
- Karfík, V., *Architekt František Gahura, 1891-1958* (nekrolog). Architektura ČSR, XVIII. 1959, s. 39
- Novák, P., *Zlínská architektura 1900 – 1950*, Zlín 1993
- Nový, O., *Zlín první – funkcionalistické město*, in: Sborník příspěvků konference Zlínský funkcionalismus 24.- 25. 9. 1991. Státní galerie ve Zlíně 1993
- Pažoutová, K., *Kenneth Frampton ve Zlíně* (rozhovor K. Pažoutové s K. Framptonem o Zlíně). Prostor Zlín IV, 1996, Č. 1. s. 12n.
- Pokluda, Z., *Zlínská architektura v evropských souvislostech* (recenze). Prostor Zlín, IV, 1996.č.4. s.14.
- Pokluda, Z., Ševeček L., *Zlín mezi světovými průmyslovými městy* (recenze). Prostor Zlín. VI. 1998, Č. 1, s. 19.
- Pokluda, Z., *Sedm století zlínských dějin*. Zlín 1991. ci. Zlín, IV. 1935, Č. 6, 6. 2. 1935.
- Pokluda, Z., *Přerod venkovského města v průmyslové centrum. Lidnatost Zlína 1900-1940*, in: sborník příspěvků konference Zlínský funkcionalismus. 24.-25. 9. 1991. Státní galerie ve Zlíně 1993. s. 12-29.
- Pokluda, Z., *Kulturní obraz meziválečného Zlína*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27.-28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995, s. 80-88.
- Riedl, D., *Zelený rys zlínského urbanismu*, in: sborník příspěvků konference Zlínský funkcionalismus, 24. až 25. 9. 1991. Státní galerie ve Zlíně 1993, s. 46-49
- Sedlák, J., *Architektura Baťova Zlína*. Prostor Zlín, II, 1994, mimořádné číslo, s. 1, 4, 5.



- Sedlák, J., *Fenomén zlínské architektury*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27.-28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995, s. 9-18 (v redakční úpravě přetištěno in: Prostor Zlín, Zlín, III, 1995, Č. 3, s. 6).
- Setnička, J., *Urbanismus a architektura závodů Baťa ve Zlíně*. Stavitel, XIV, 1933-1934, s. 165-168.
- Schweighofer, A., *Princip převrstvování*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27. – 28.9. 1994, Státní galerie ve Zlíně 1995, s. 54n.
- Schweizer, J., *Siedlung der Bata Schuh AG in Möhlin (Schweiz)*. Landscape, III, 1957
- Ševeček, L., *Kultura Baťova Zlína*. Prostor Zlín, II, 1994, Č. 10. s. 1-3.
- Ševeček, L., *Škola umění ve Zlíně*, in: Nová encyklopedie českého výtvarného umění. Akademia Praha 1995, sv. II, s. 828n.
- Ševeček, L., *Výstava urbanismus a architektura satelitních měst Baťova Zlína a mezinárodní vědecká konference Středoevropská architektura 1890 až 1998*. Prostor Zlín, VI, 1998, č. 2, s.1.
- Šlachta, S., *Avantgarde zwischen Ost und West. Die tschechische Architektur der Zwischenkriegszeit*. Archithese, VI, 1980.
- Šlachta, Š., Šlapeta, V., *Zlínská architektúra ako súčasť československej avantgardy*. ARS, Bratislava, 1985, č. 2 s. 43-47.
- Šlapeta, V., *Bata-Architektur Zlin*, in: katalog výstavy Die Bata-Kolonie in Möhlin. Architekturmuseum Basel, 3. 10.-25. II. 1992, s. 69-80.
- Šlapeta, V., *Baťa - Architektur eines Unternehmens*. Bauforum, Wien, XXIII, 1990, Č. 136, s. 19-48.
- Šlapeta, V., *Architektura a urbanismus firmy Baťa v letech 1910-1950*. In: Úvodní text katalogu výstavy Baťa, architektura a urbanismus 1910-1950, 12. 9. až 10. II. 1991. Státní galerie ve Zlíně 1991, s. 3-17.
- Šlapeta, V., *Bata - a maecenas of modeme architecture*, in: Conference Proceedings. First International DOCOMOMO Conference, September 12-15 1990. Eindhoven 1991, s. 112 n.
- Švácha, R., *Zlín: modernost bez avantgardy*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27.-28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995, s. 19-24 (přetištěno v redakční úpravě in: Prostor Zlín, III, 1995, Č. 3, s. 6).
- Tabor, J., *Die Stadt des Glücks*. Diners Club Österreich, č. 2, 1991.
- Vašíček, V., *Škola umění ve Zlíně*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27. až 28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995, s.116-119.
- Voženilek, J., *Nová výstavba Zlína*. Architektura ČSR, VI, 1947, Č. 3, s. 69-84.
- Widmer, M., *Die Bata-Kolonie in Möhlin*. Diplomová práce, Zürich 1990.
- Widmer, M., *Die Bata-Kolonie in Möhlin*. Basler Magazin 49, 8. 12. 1990
- Widmer, M., *Die Architektur der Bata-Kolonie in Möhlin. Planungen von Hanibal Naef. Etwas Firmengeschichte*, In: katalog výstavy Die Bata-Kolonie In Möhlin. Architekturmuseum Basel, 3. 10.-25. II. 1992, s. 11-27.
- Zatloukal, P., *Památník Tomáše Bati*, in: sborník příspěvků konference Kulturní fenomén funkcionalismu 27-28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995 s.36n, (přetištěno v redakční úpravě in: Prostor Zlín, III, 1995, č.4, s. 5).

## LITERATURA VZTAHUJÍCÍ SE KONKRÉTNĚ K TÉMATU HABILITAČNÍ PRÁCE:

- [01] Cicvárek, J., Havliš, K., *Mobiliář pro Zlín*, časopis DESIGN Trend 1993 / 5
- [02] Drkošová, M., *Brownfields a jejich opětovné využití ve městě Brně*, časopis Urbanismus+územní rozvoj, 4/2005
- [03] Hofbauer, K., Rainer, E.,: *Zlín-Otrokovice, eine industrielle Stadtlandschaft*  
*Zlín-Otrokovice, the „City in the Landscape“*, in: TOPOS (European Landscape Magazine) 34 / 2001
- [04] Havliš, K., *Současná územně-plánovací koncepce města Zlín*, in: sborník příspěvků mezinárodní konference Kulturní fenomén funkcionalismu, 27-28. 9. 1994. Státní galerie ve Zlíně 1995
- [05] Havliš, K., *Zlínsko – Územní plánování a politika*, in: příspěvek ve sborníku 4.urbanistického symposia Město a region na prahu třetího tisíciletí, Hradec Králové, 2000
- [06] Havliš, K., *Rozvojové možnosti v regionu Zlín-Otrokovice*, in: příspěvek ve sborníku 4.urbanistického symposia Město a region na prahu třetího tisíciletí, Hradec Králové, 2000
- [07] Havliš, K., *Historie a současnost města Zlín*, in: příspěvek ve sborníku konference - Mezinárodní symposium Saské Akademie Umění z Drážďan V Brně „Tradice a budoucnost moderny“ a příspěvek v panelové diskusi „Globálně myslet, lokálně jednat“, sborník ISBN 3- 934367– 08 – 9, 2000
- [08] Havliš, K., *Rozvojové možnosti územního plánování v průmyslovém regionu Zlín–Otrokovice*, příspěvek ve sborníku Mezinárodního vědeckého kolokvia FA VUT Brno na téma: Technická, socio-ekonomická paradigmatata rozvoje území, říjen 2003, ISBN 80-214-2531- 8
- [09] Havliš, K., - příspěvek v panelové diskusi „*Plánování města v době globalizace*“, záznam ve sborníku Německo-české konference Saské Akademie Umění Drážďany 23-24.04.2004 v Lipsku „Brno – Lipsko, srovnání dvou měst“, ISBN 3 – 934367 – 08 - 9
- [10] Havliš, K., *Transformace továrního areálu Baťa –Zlín*, in: příspěvek ve sborníku Mezinárodní konference „Technické a technologické parky – šance rozvoje regionů“, Bratislava 09.11.2004, ISBN 80-969243–0-3
- [11] *Industriální stopy*, Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT Praha, 2005, ISBN – 239-5440-7
- [12] Jackson, J., Garb, Y., *Hledání nositele vedoucí úlohy pro řešení problematiky brownfields ve středoevropských městech*", časopis Urbanismus+ územní rozvoj, 4/2002
- [13] Jackson, J., *Urban Sprawl*, časopis Urbanismus+územní rozvoj, 6/2002,
- [14] Jackson, J., *Brownfields - problém nebo nová příležitost* , <http://www.enviweb.cz>, 2/2003,
- [15] Kubova, A., *Znovuobjavenie funkčného mesta*, in: příspěvek ve sborníku francouzsko-slovenské konference a katalogu stejnojmenné výstavy – Partizánske réinventer la ville fonctionnelle – Partizánske znovobjavenie funkčného mesta, vydavatel SAS, Bratislava, 2005
- [16] Koutný, J., *Proměny českých měst na přelomu historické a moderní epochy*, habilitační přednáška, 2003

- [17] Mantziaras, P., *Partizánske, funkčné mesto: od priemyselnej výroby k sociálnemu vízií*, in: příspěvek ve sborníku francouzsko-slovenské konference a katalogu stejnojmenné výstavy – Partizánske réinventer la ville fonctionnelle – Partizánske znovuobjavenie funkčného mesta, vydavateľ SAS, Bratislava, 2005
- [18] Miklová, A., Novák, P., *Areál Baťových závodů ve Zlíně*, časopis Urbanismus+Územní rozvoj 2/ 2005
- [19] Nový, A., *Brownfields v zahraničí*, časopis Urbanismus+územní rozvoj,6/2002
- [20] Nový, A., *Brownfields - šance pro budoucnost*, FA VUT Brno, 2004, ISBN 80-214-2697-7
- [21] Staňková, E., *Vaňkovka - příběh továrny*, časopis Era 21, I/2001
- [22] Vojvodíková, B., *Některá kritéria pro výběr vhodných typů využití opuštěných průmyslových ploch ostravského regionu*, časopis Urbanismus+územní rozvoj, 4/2002
- [23] Zemánková, H., *Tvořit ve vytvořeném*, nakladatelství CERM, Brno, 2003, ISBN 80-214-2365-X

## SEZNAM VYOBRAZENÍ:

### VÝZNAMNÉ HISTORICKÉ DOKUMENTY:

- Obr. 01: F.L.Gahura – Továrna v zahradách 1924,  
- Studie připravované regulace centra Zlína 1932
- Obr. 02: J. Voženílek – Studie k regulačnímu plánu města 1947,  
- Generel poválečné obnovy areálu Baťa 1946
- Obr. 03: V. Kubečka – Budova 34, realizace podle generelu poválečné obnovy  
I. Přikryl a kol. CTP – Model fragmentu přestavby podle chystaného generelu areálu, 80-tá léta

### VYBRANÉ AUTOROVY URBANISTICKÉ PRÁCE NA ZLÍNSKU:

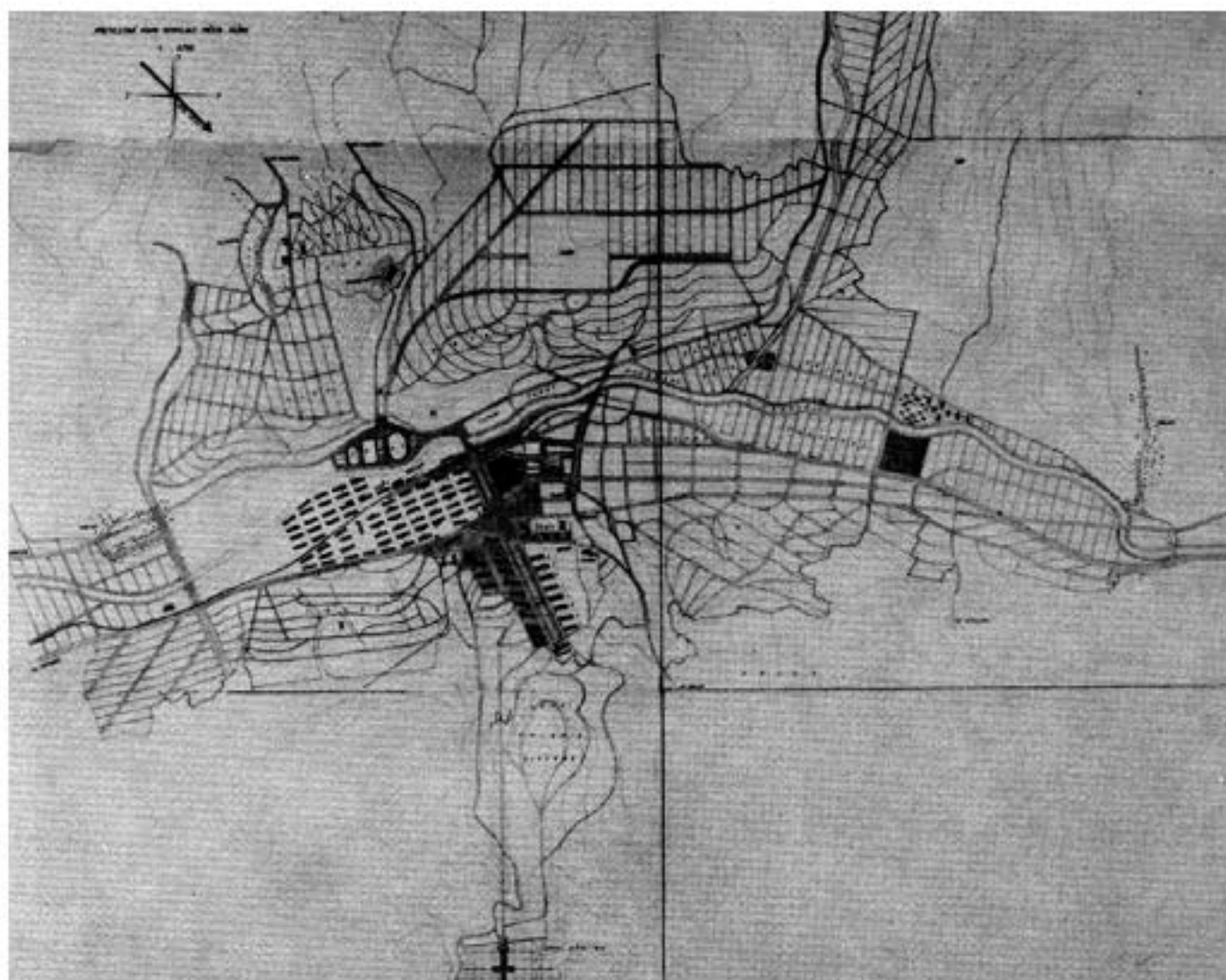
- Obr. 04:  
Směrný územní plán Gottwaldovské městské aglomerace - konečný návrh, schválen 1975  
(člen autorského kolektivu vedený F.Dohnalem)  
ÚPN SÚ Gottwaldov-Otrokovice, územní plán jádrového území sídelní aglomerace  
paralelní práce s Terplanem Praha, zpracovatelem ÚPN VÚC  
(spolupráce J. Gebrian, ing.Jaroš, Urbion Bratislava, Dopravoprojekt Brno) 1984-1989
- Obr. 05:  
Zlín – koncepce rozvoje území v nových podmínkách, (aktualizace řešení návrhu ÚPN z roku 1989)  
zadání a koncepce nového územního plánu města 1990–1993
- Obr. 06:  
Nezávislá koncepce rozvoje aglomerace Otrokovice-Zlín 1997,  
fragmety diplomové práce studentů TU Graz Kerstena Hofbauera a Ernsta Rainera
- Obr. 07:  
Školní areál – Zlín, Štefánkova Urbanisticko-architektonická studie,variantní umístění Universitního  
centra – dostavba areálu škol  
Ing.Arch. Karel Havliš, spolupráce Ing.Arch.Filip Havliš 2000
- Obr. 08, 09, 10:  
Tovární areál Zlín – Transformace východního pólu, urbanisticko-architektonická studie využití východní  
části areálu továrny pro městské funkce 2001-2002
- Obr. 11, 12, 13:  
Regulační plán východního pólu továrny Baťa ve Zlíně, koncept územně-plánovacího dokumentu,  
transformace a nové využití továrního areálu (spolu s Centroprojektem Zlín) 2003-2004

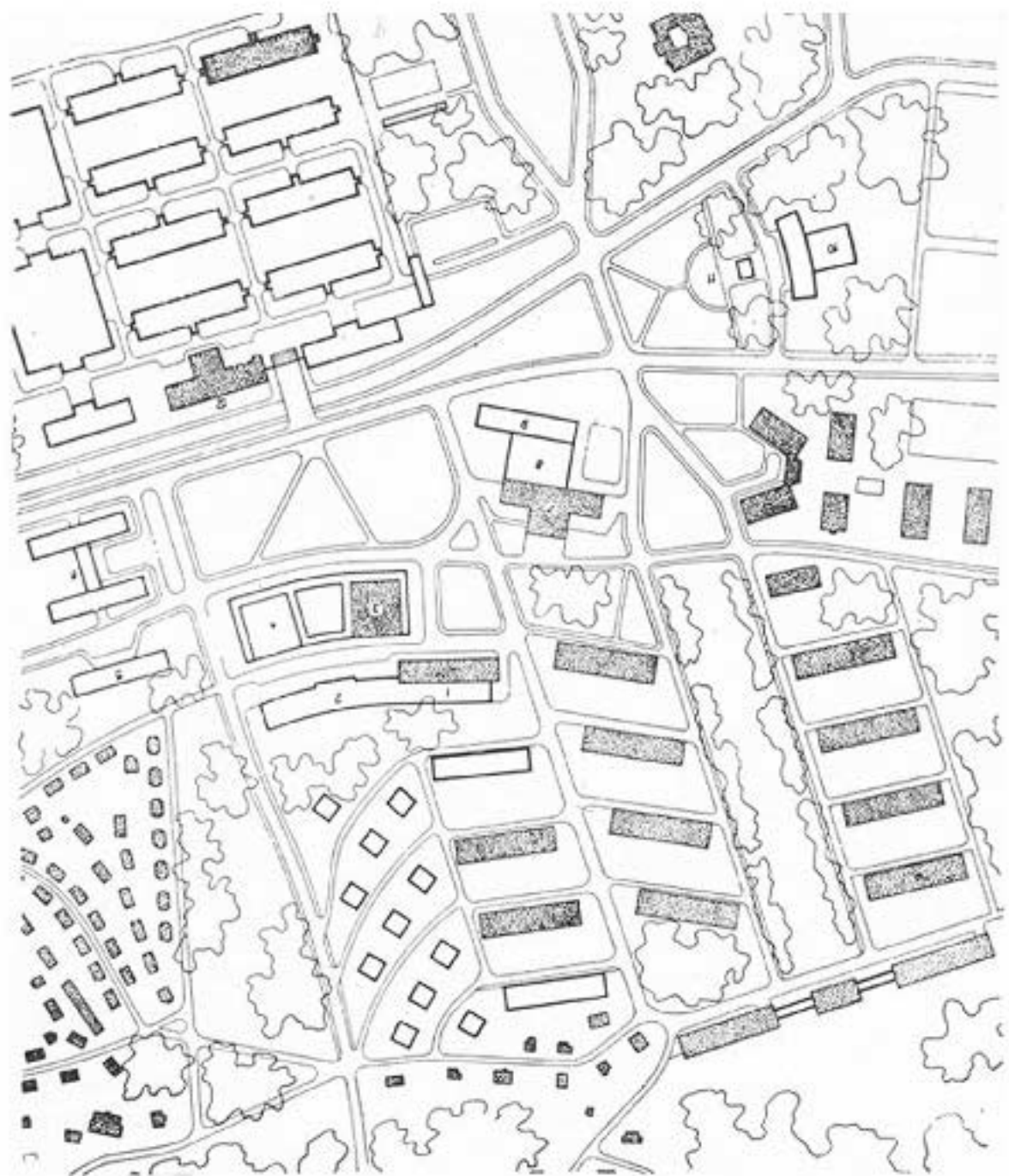
### VYBRANÉ AUTOROVY REALIZOVANÉ STAVBY NA ZLÍNSKU:

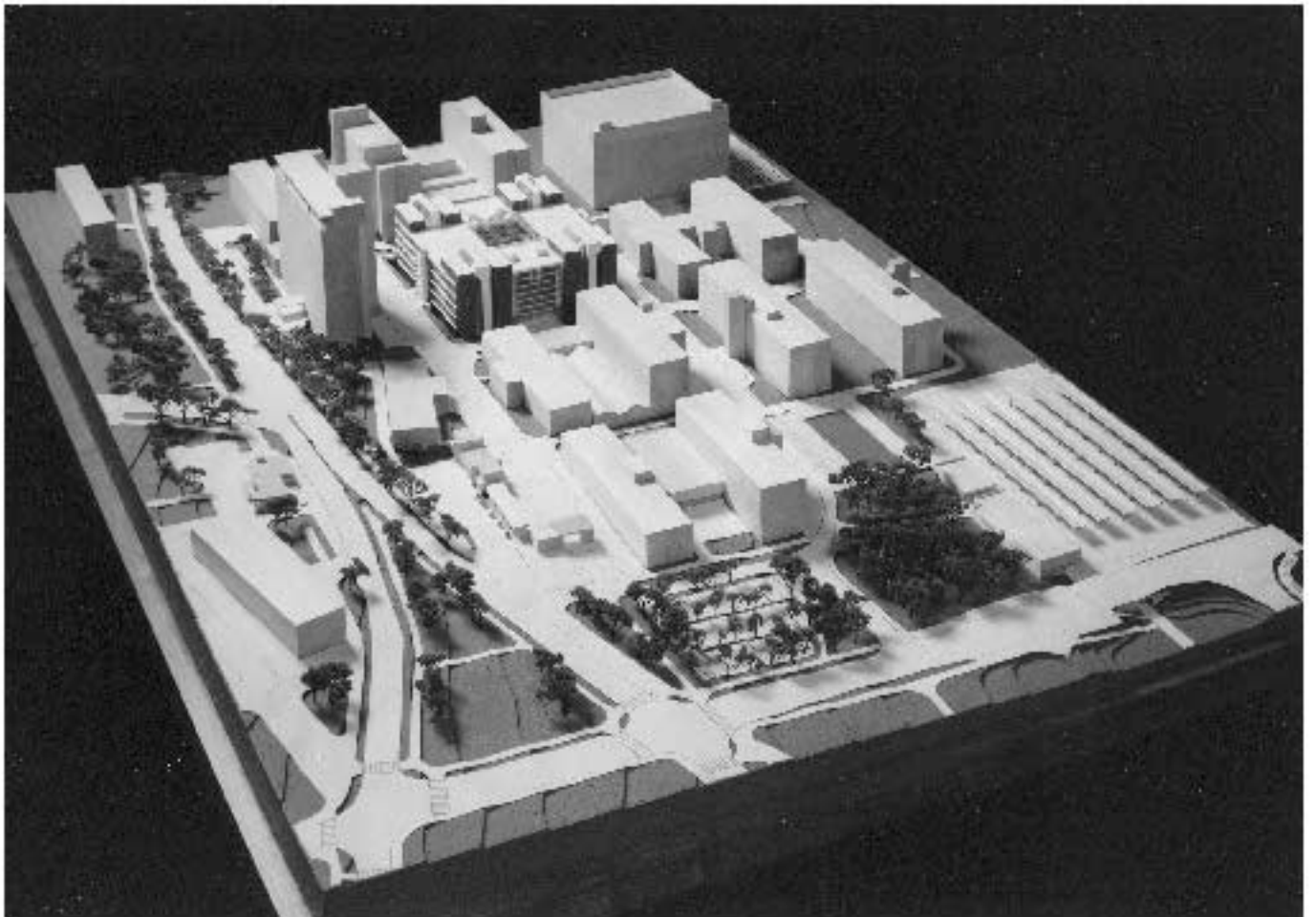
- Obr. 14, 15:  
Společenské a kulturní centrum PINDULA ve Zlíně-Kudlově  
studie, prováděcí projekt,projekt interiéru, realizace (spolu s J.Gebrianem) 1978-1980
- Obr. 16:  
Úpravy radnice - Zlín (98')  
Stavební úpravy a řešení interiéru společenských prostor a obřadní sítě radnice ve Zlíně  
soutěžní návrh, studie, realizační projekt 1998  
spolupráce MgA S.Sládeček + New Work, AM Interiér
- Obr. 17, 18:  
Přístřešek TERMINAL + kiosek ELIPSA  
Atypický městský mobiliář zastávky MHD Zlín, návrh, design, realizace  
(spolu s Filipem Havlišem a mmcité) 1999-2002
- Obr. 19, 20, 21:  
Zástavba proluky na náměstí ve Zlíně, polyfunkční dům  
/verze 2/, nový projekt pro SP, realizace 2003 – 2004 (spolu s MgA S.Sládečkem + Network)

Situacni plán  
nových továrních objektů  
fy. Tač Bata ve Zlině

1:1000



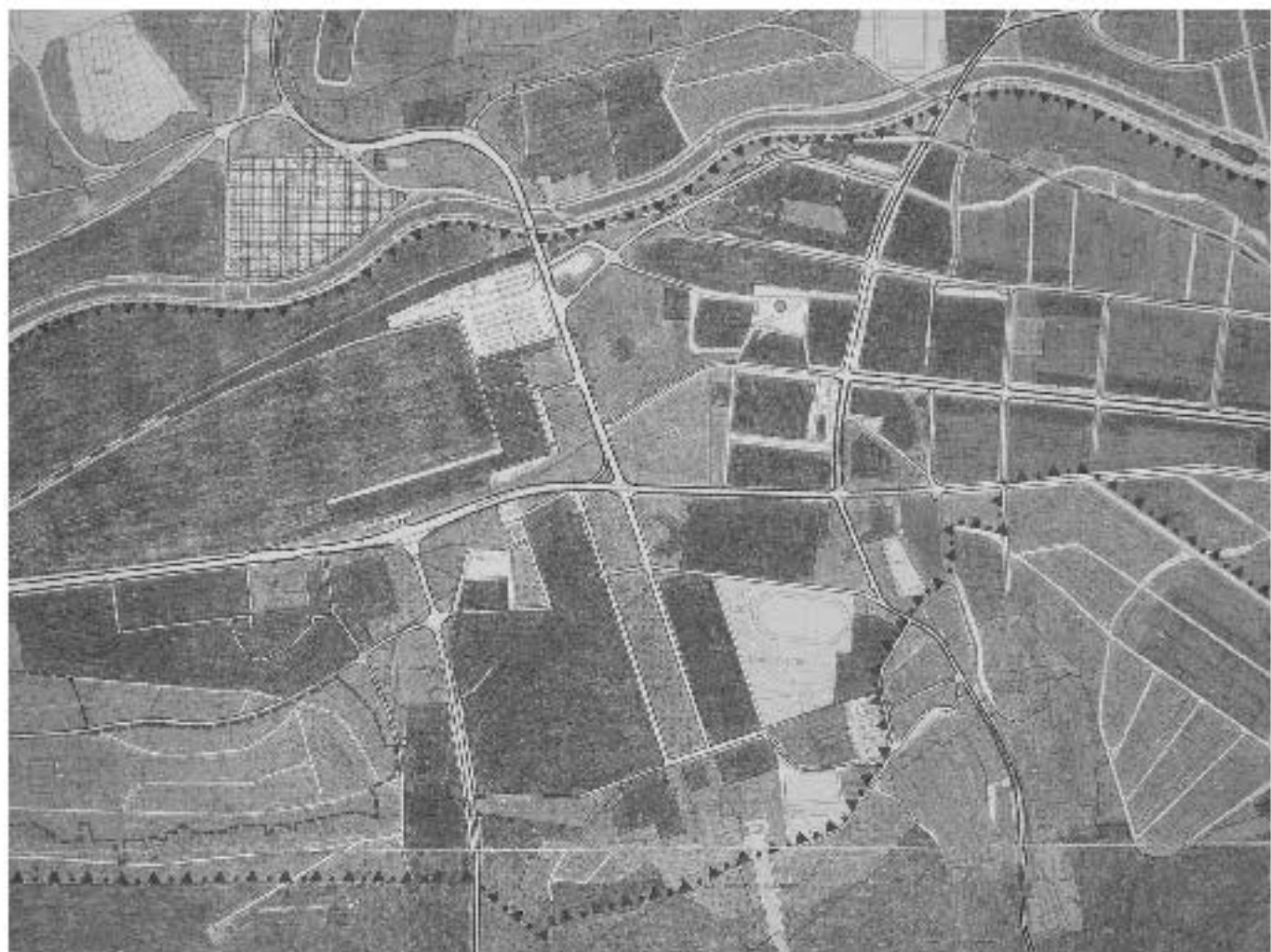
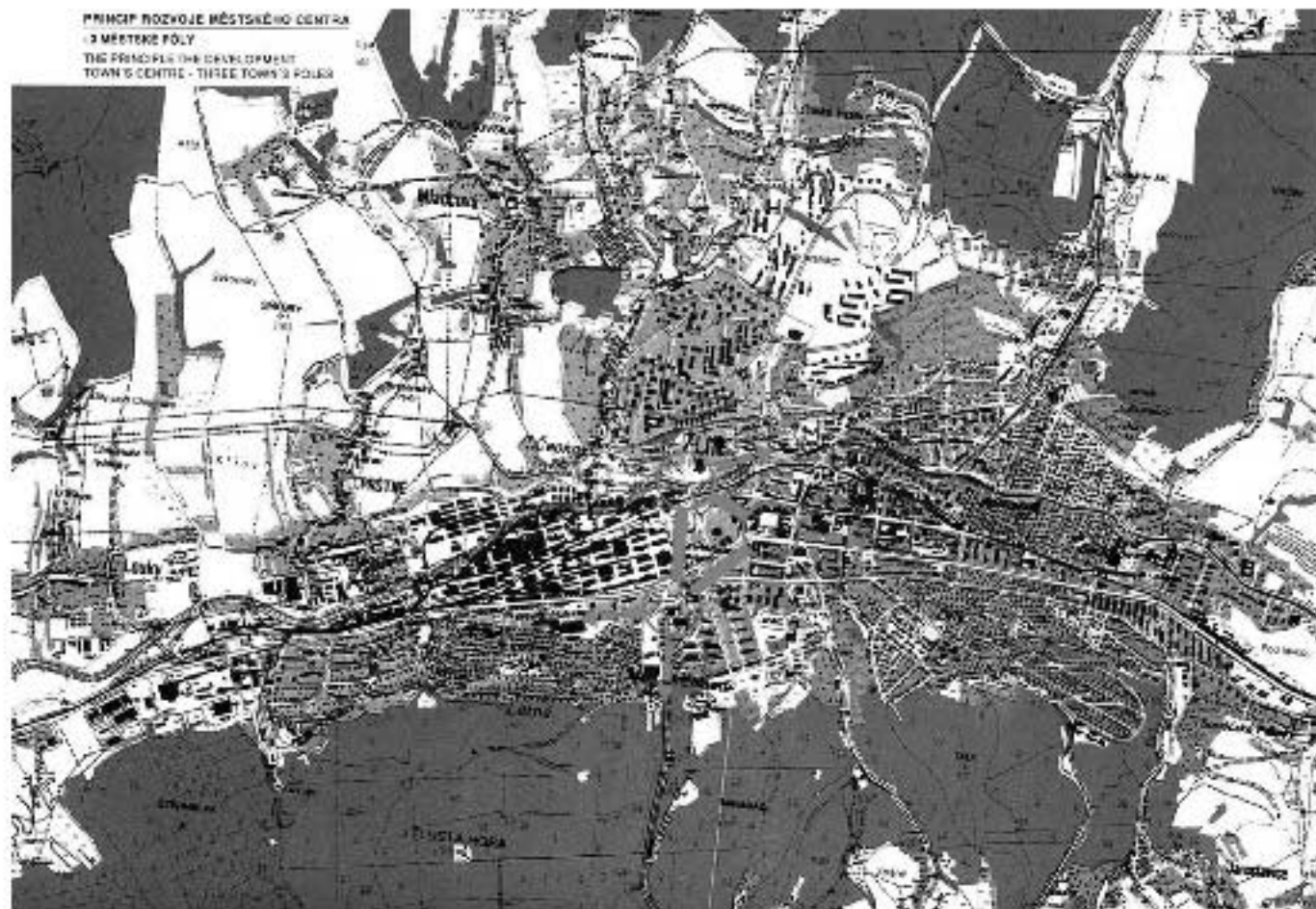


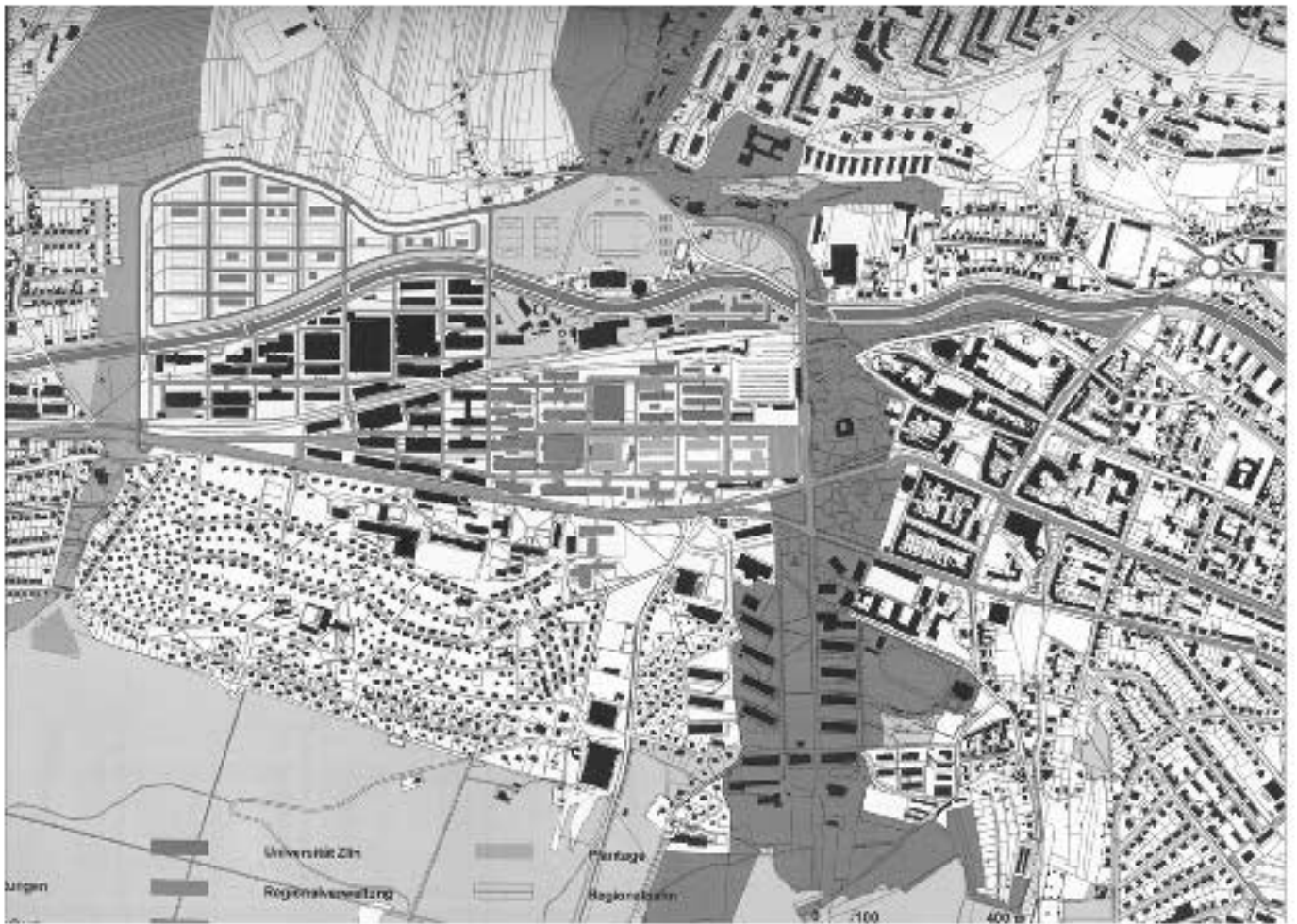


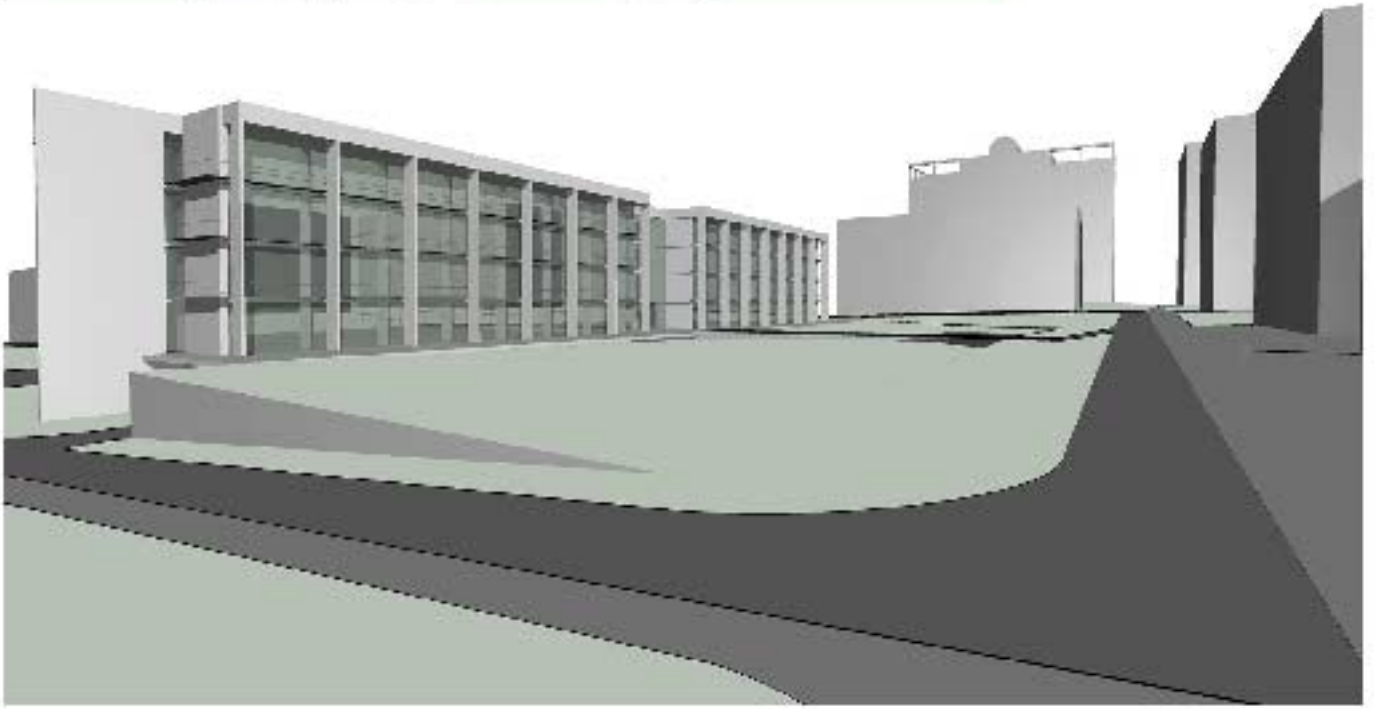
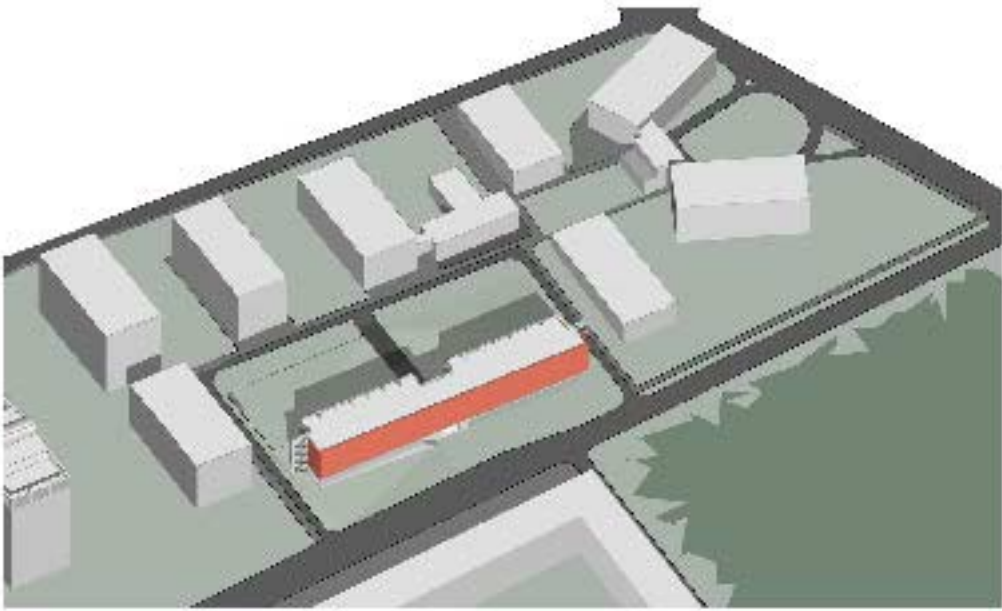


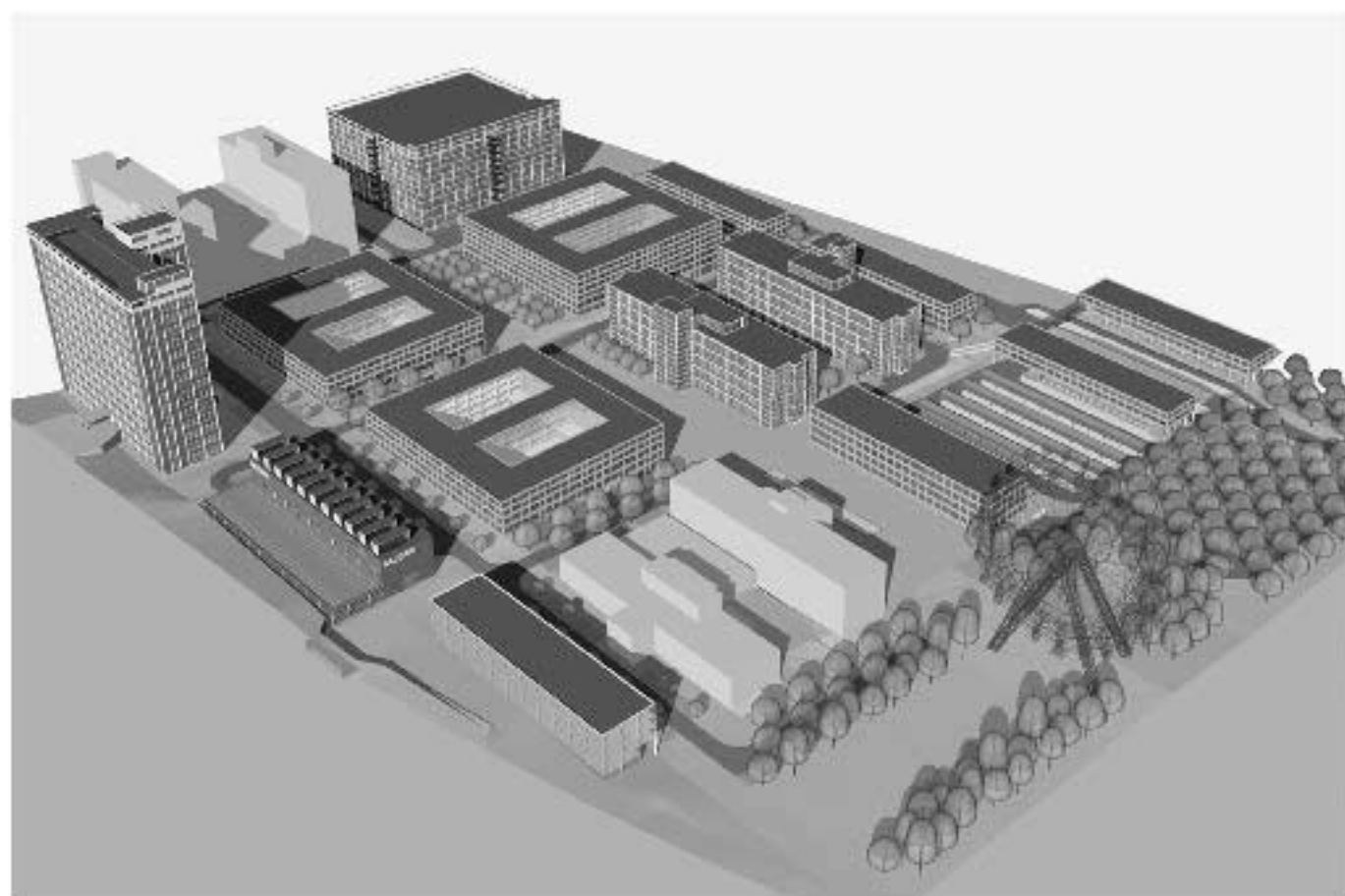
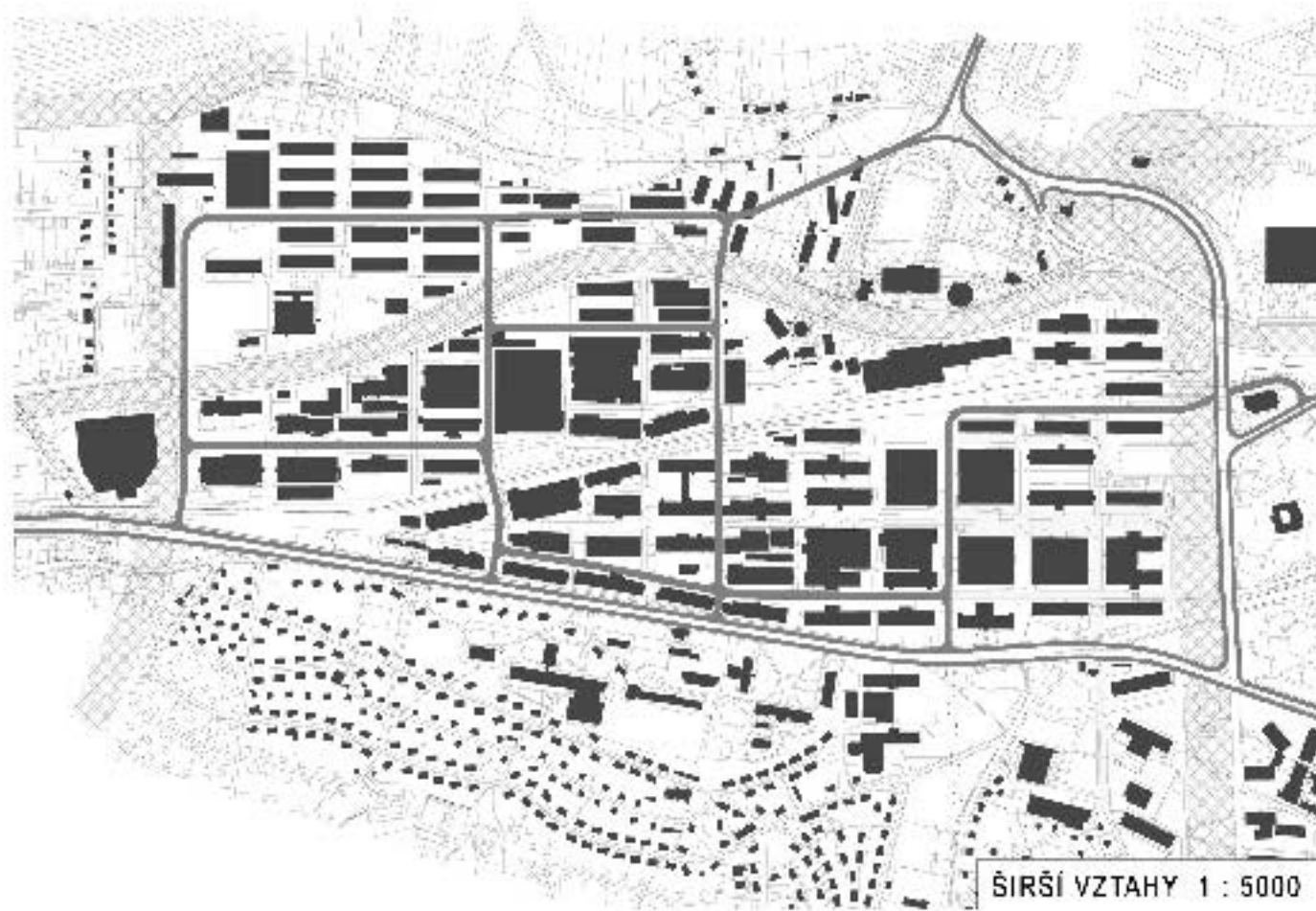


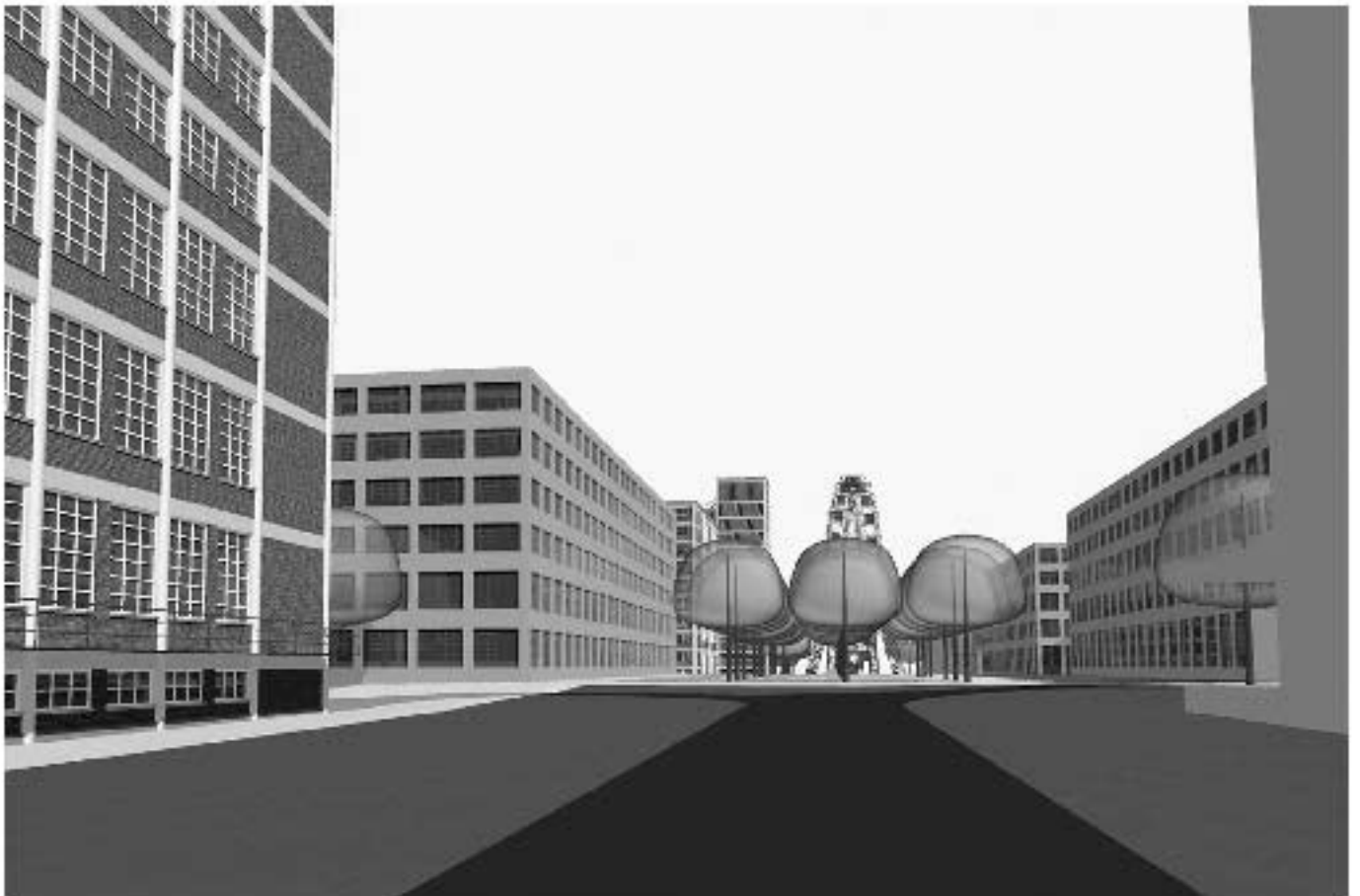
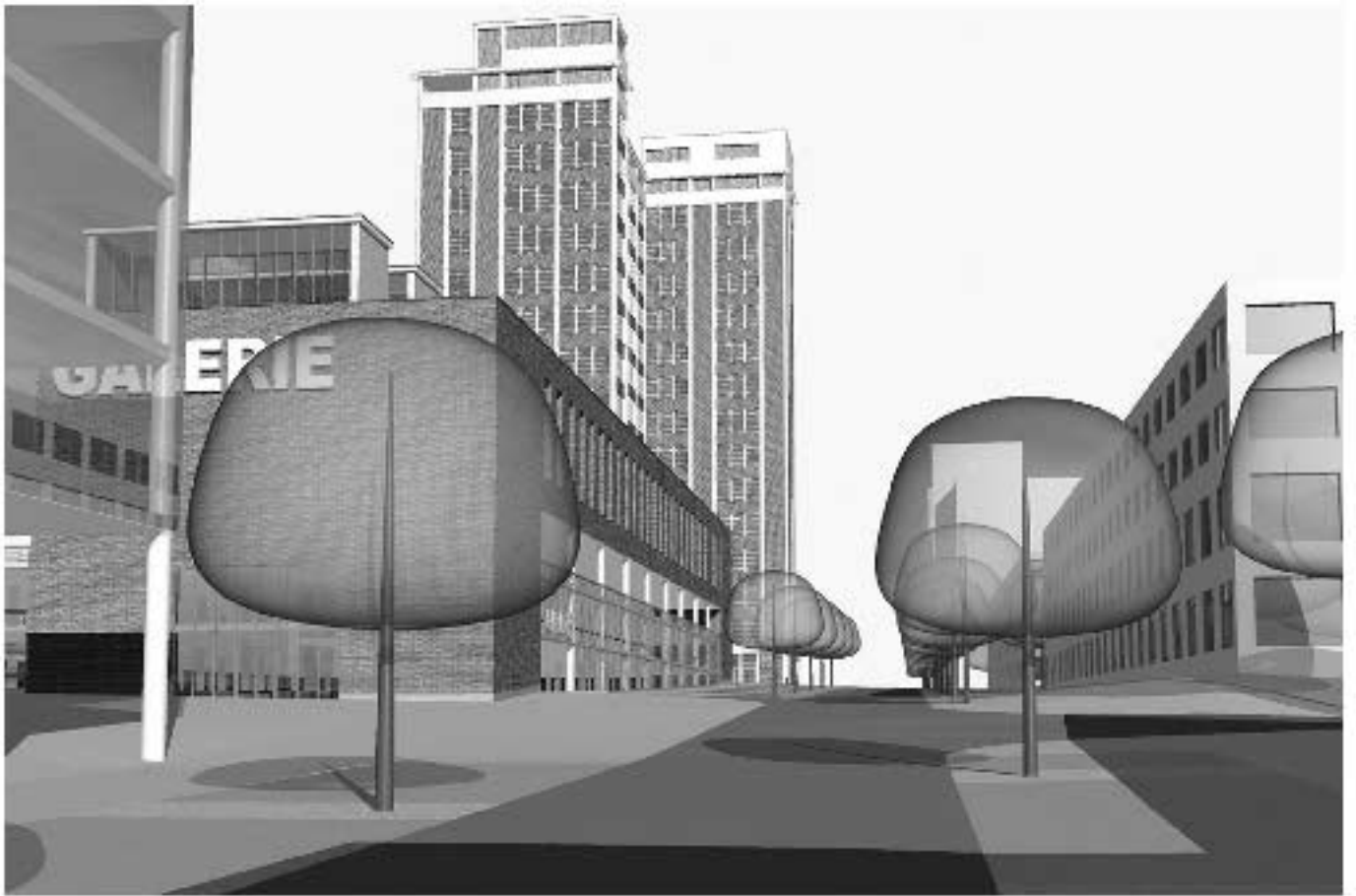
PRINCIP ROZVOJE MĚSTSKÉHO CENTRA  
- 3 MĚSTSKÉ PÓLY  
THE PRINCIPLE OF DEVELOPMENT  
TOWN'S CENTRE - THREE TOWN'S POLS

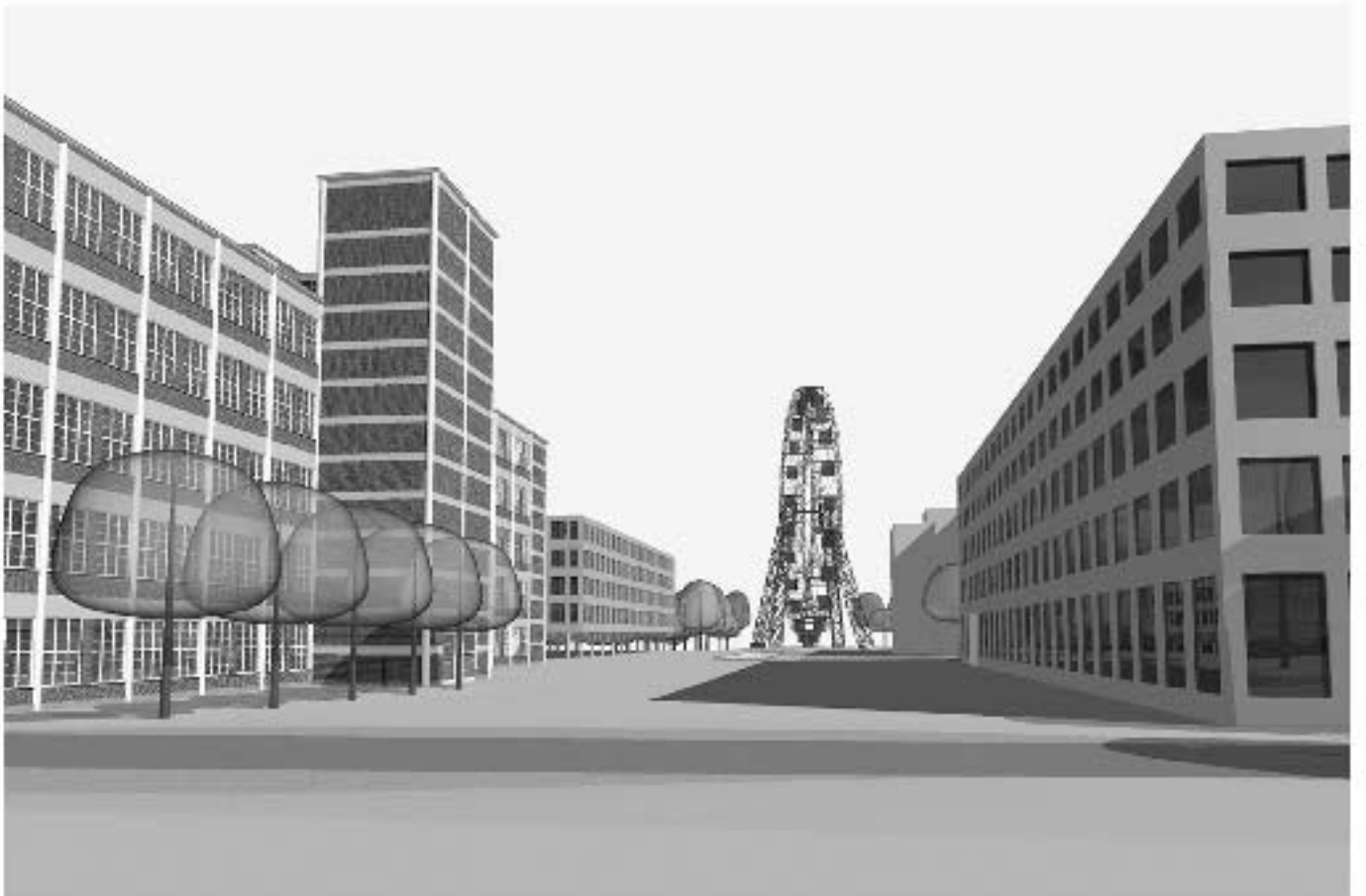
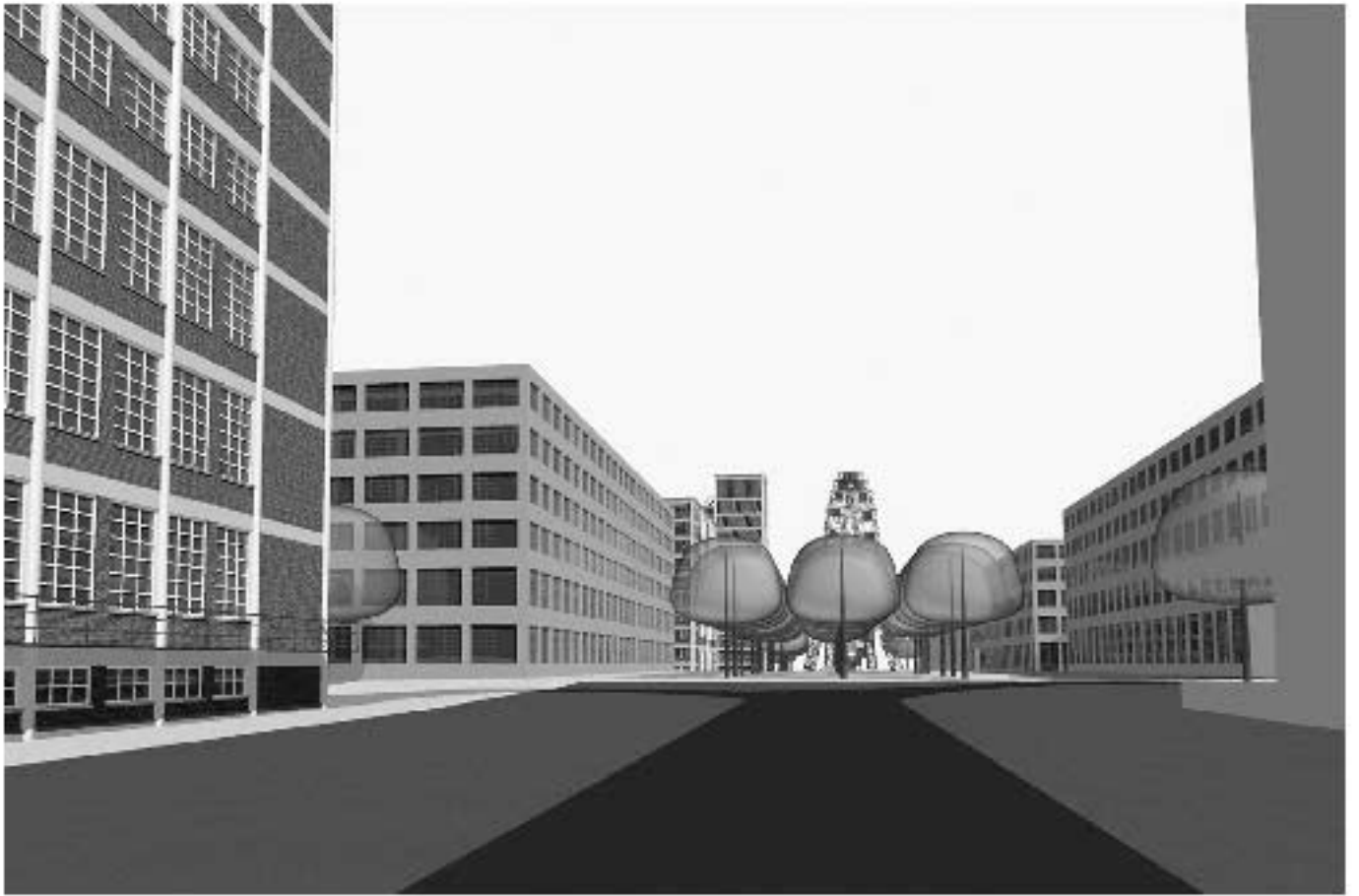




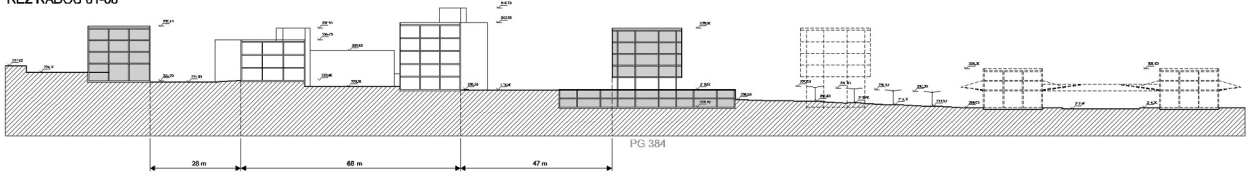




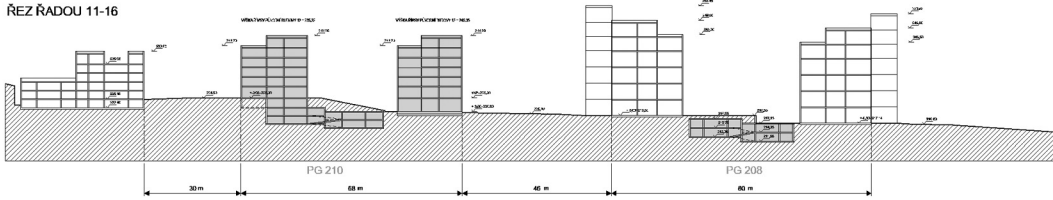




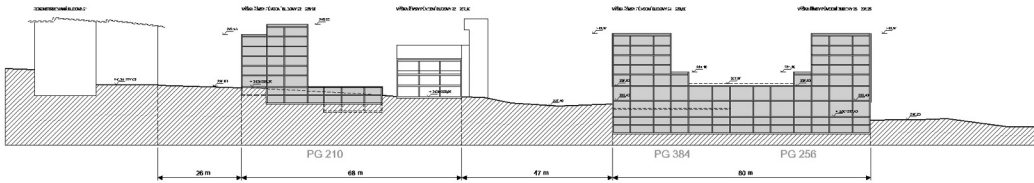
ŘEZ ŘADOU 01-06



ŘEZ ŘADOU 11-16

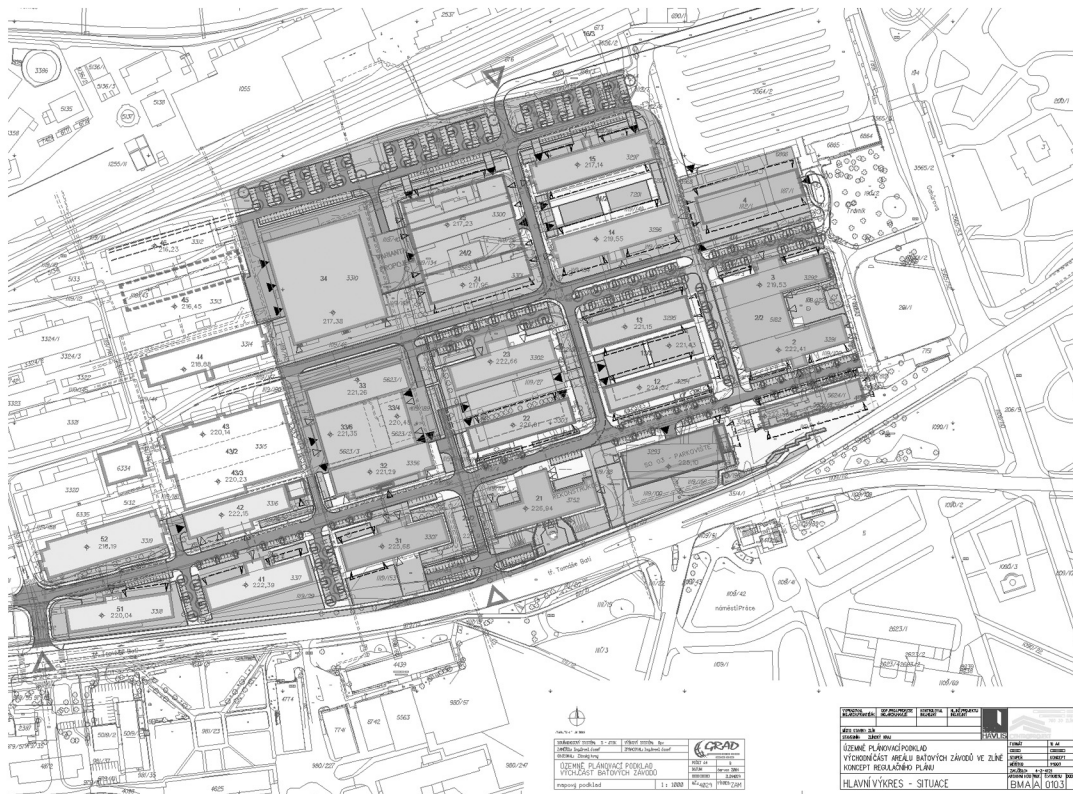


ŘEZ ŘADOU 21-26



PROJEKT	STAVBA	STAVBA	STAVBA	STAVBA	STAVBA
1	2	3	4	5	6
ÚZEMNÍ PLÁNOVACÍ PODKLAD VÝCHOZNÍ ČÁST AREÁLU BATOVÝCH ZÁVODŮ VE ZLÍNĚ KONCEPT REGULAČNÍHO PLÁNU CHARAKTERISTICKÉ ŘEZY ÚZEMÍM					
					PLOŠKA 1:1 M ÚZEMNÍ 1:1 M PLOŠKA 1:1 M ÚZEMNÍ 1:1 M PLOŠKA 1:1 M
					B.M.A.   0105

**CHARAKTERISTICKÉ  
ŘEZY ÚZEMÍM**  
MĚŘITKO 1 : 500



LEGENDA:

STAV	NÁVRH
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
	STAVEBNÍ OBJEKTY
	OBJEKTY MIMO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
	VARIANTA PROPOJENÍ OBJEKTŮ 34 a 242
	OBJEKTY PODLEŽNÍCH PÁKOVACÍCH GARÁŽÍ
	PLOCHY SMÍŠENÉ FUNKCE CENTRA
	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
	PLOCHY VÝROBNÍCH AKTIVIT
	CHODNÍKY A HAMPY
	DLAŽEBNÉ PLOCHY POUŽÍVÁNÉ
	PARKOVNOSTĚ
	PLOCHY DOPRAVNÍ OBSLUHY
	OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE
	HLAVNÍ MÍSTA DOPRAVNÍHO PŘÍPOJENÍ
	VSTUPY DO OBJEKTŮ
	VBĚHY VSTUPU DO OBJEKTU
	VBĚHY DO OBJEKTU
	ČIŠKY KOMUNIKACÍ
	ZELENĚ - TRAMAINÉ PLOCHY
	STROM VELKÝ (PLATAN)
	STROM MALÝ (LAVOR)

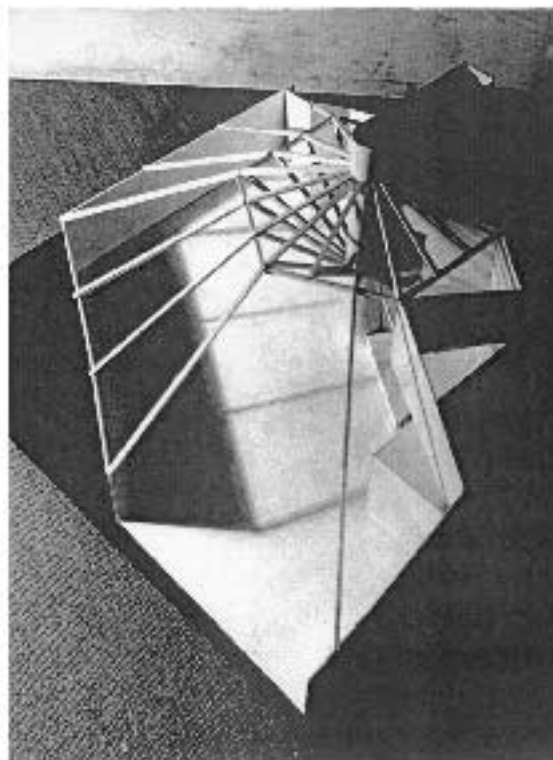
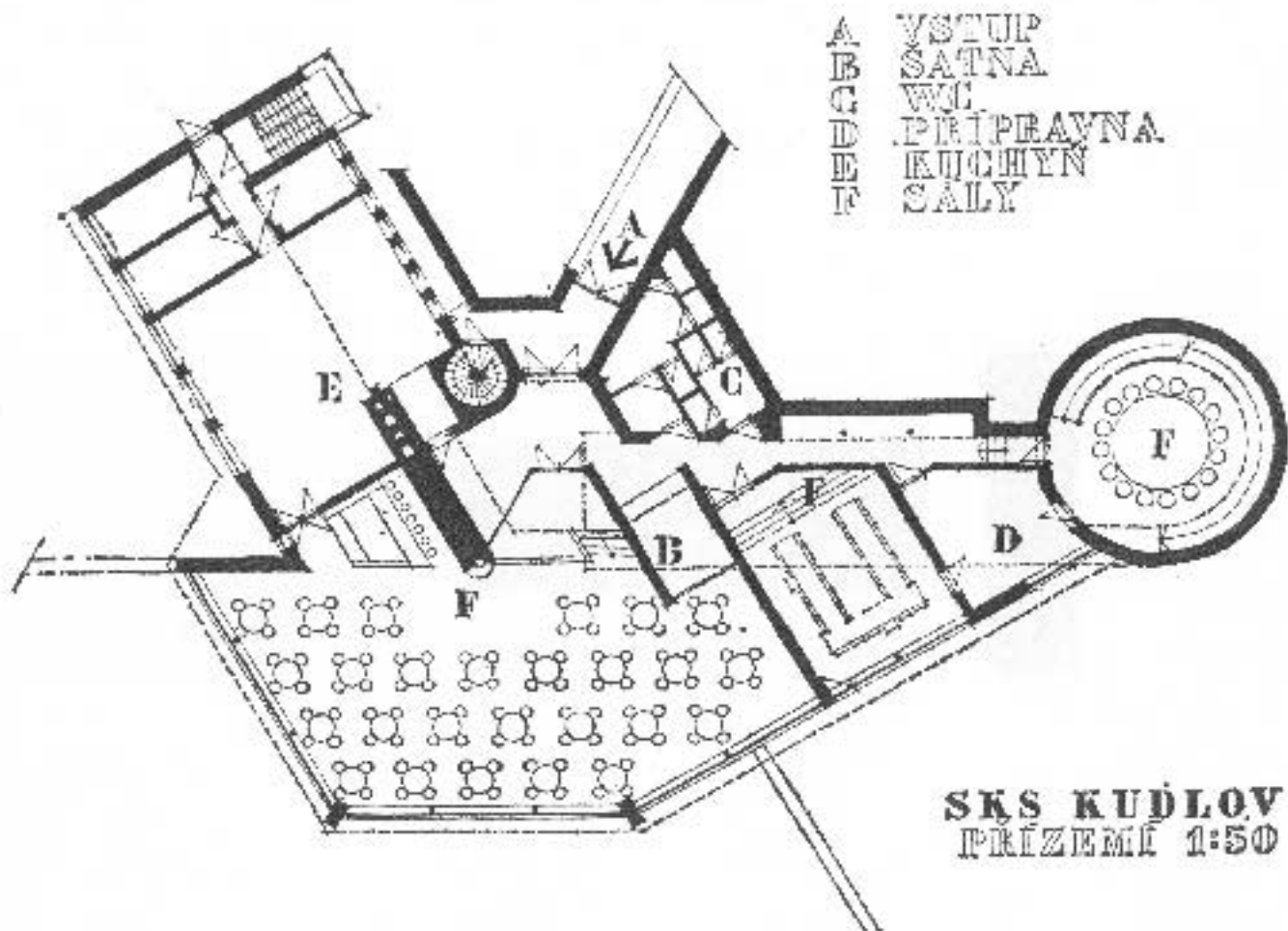
**HLAVNÍ VÝKRES**  
MĚŘITKO 1 : 1000

PROJEKT	STAVBA	STAVBA	STAVBA	STAVBA	STAVBA
1	2	3	4	5	6
ÚZEMNÍ PLÁNOVACÍ PODKLAD VÝCHOZNÍ ČÁST AREÁLU BATOVÝCH ZÁVODŮ VE ZLÍNĚ KONCEPT REGULAČNÍHO PLÁNU HLAVNÍ VÝKRES - SITUACE					
					PLOŠKA 1:1 M ÚZEMNÍ 1:1 M PLOŠKA 1:1 M ÚZEMNÍ 1:1 M PLOŠKA 1:1 M
					B.M.A.   0103

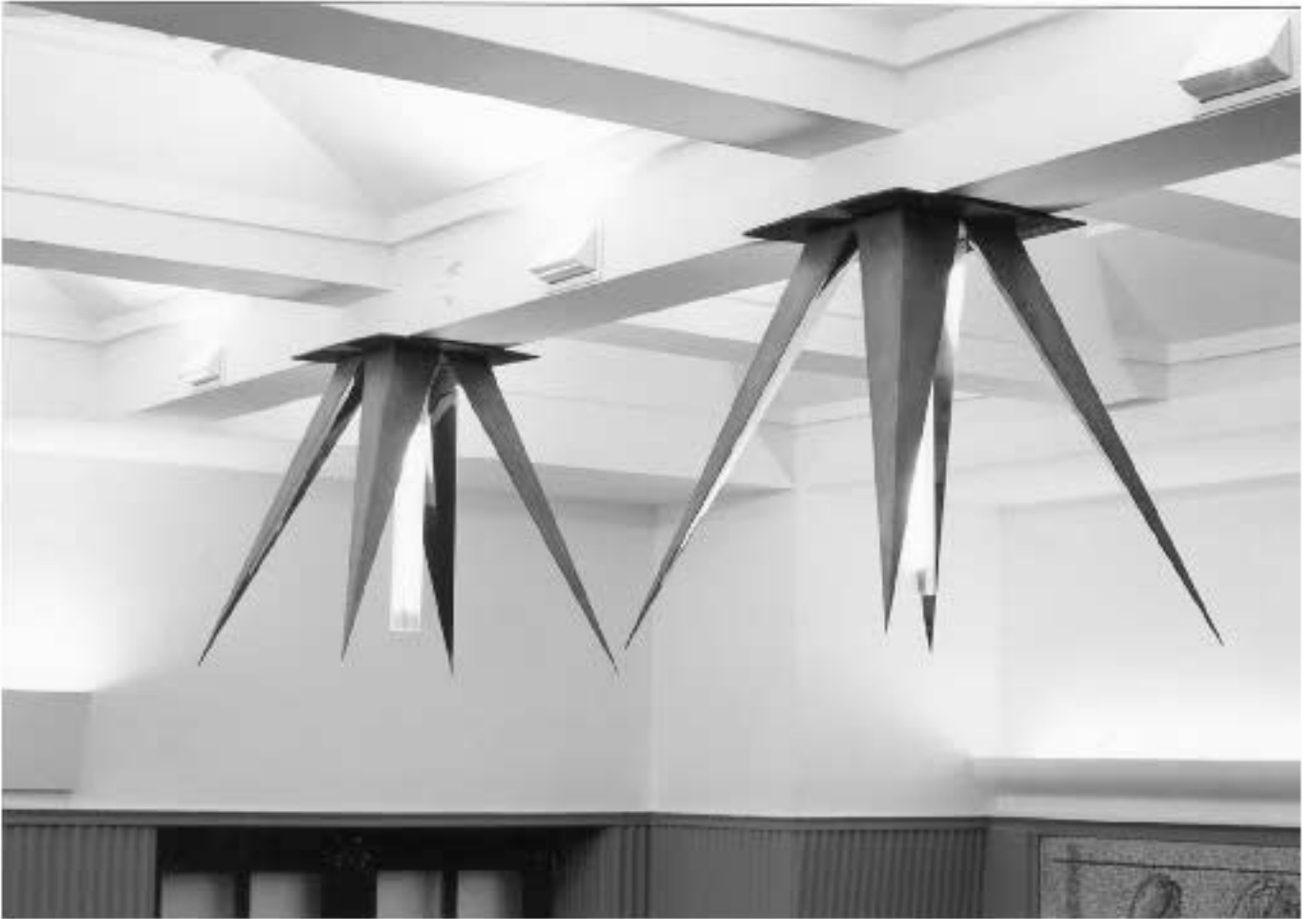


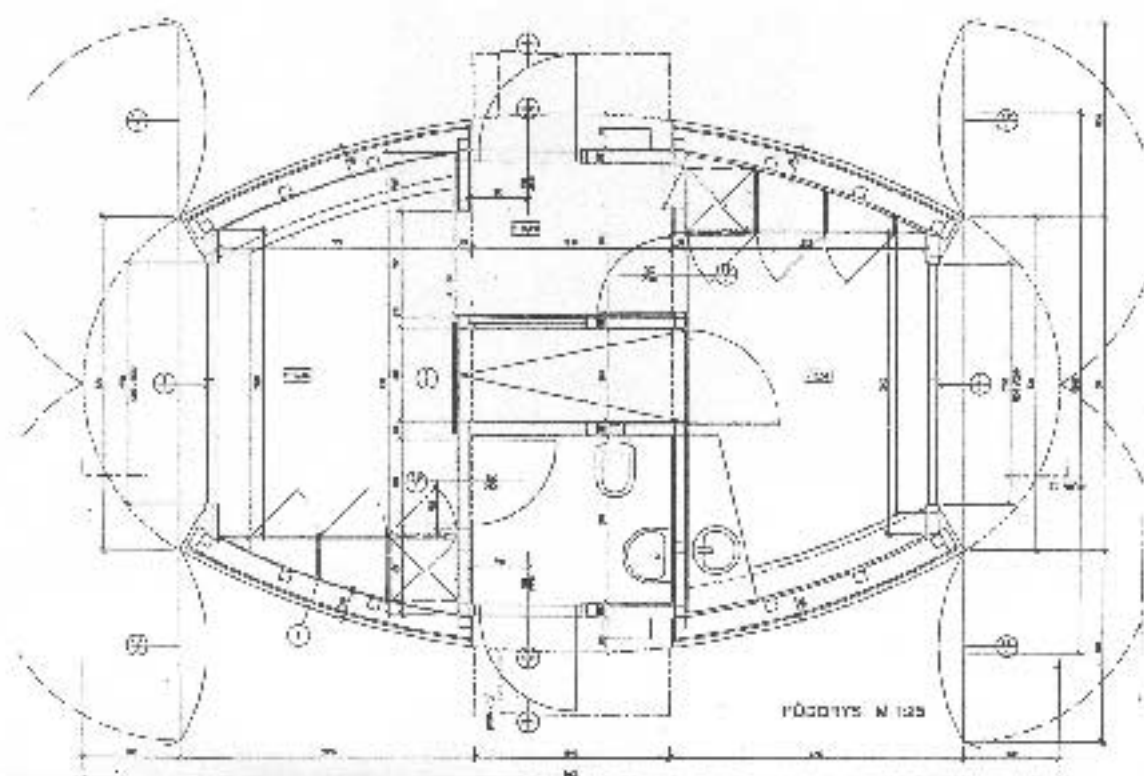
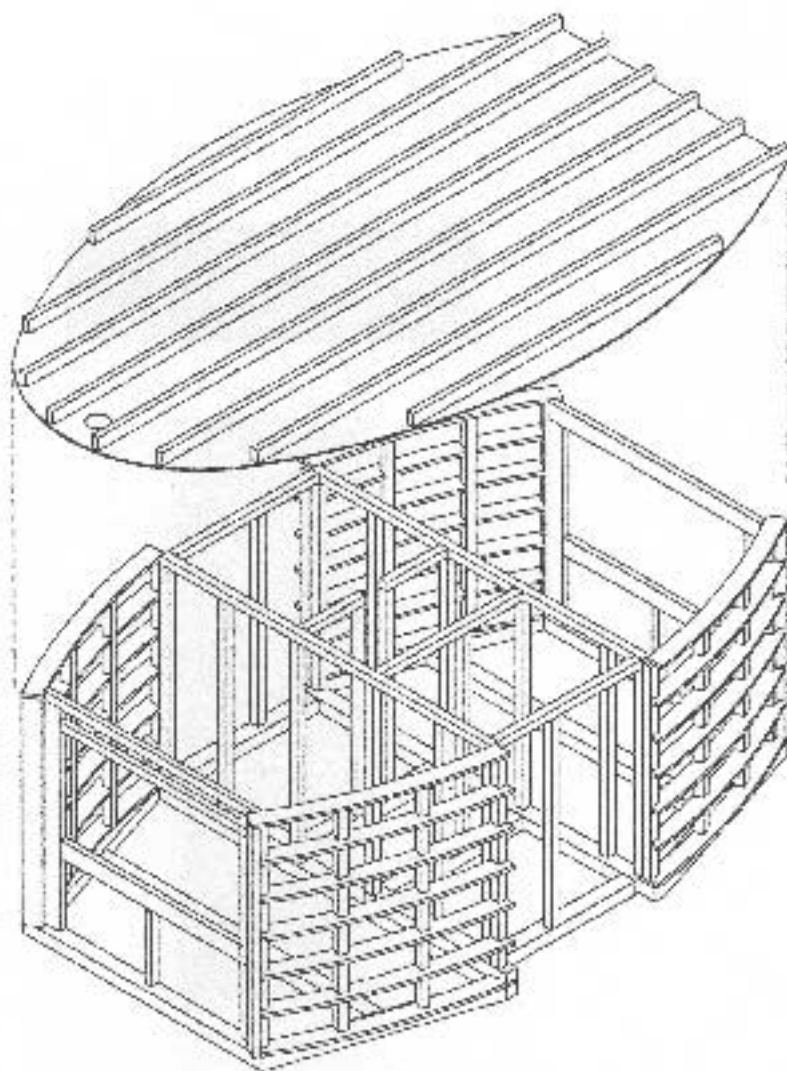


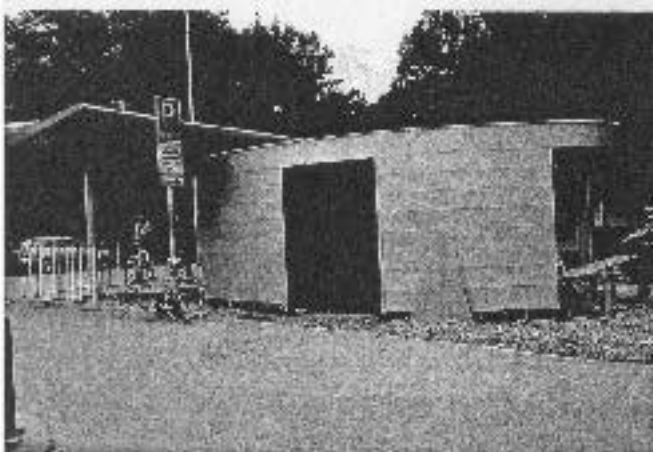
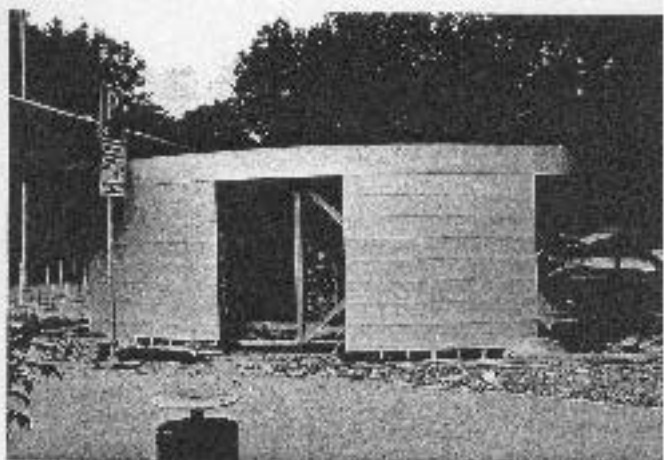
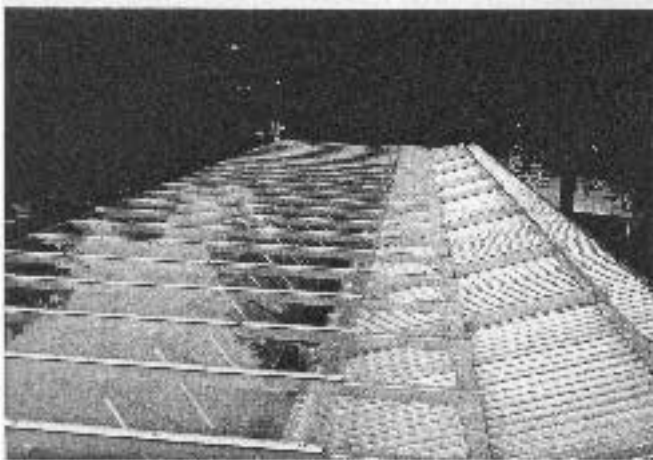
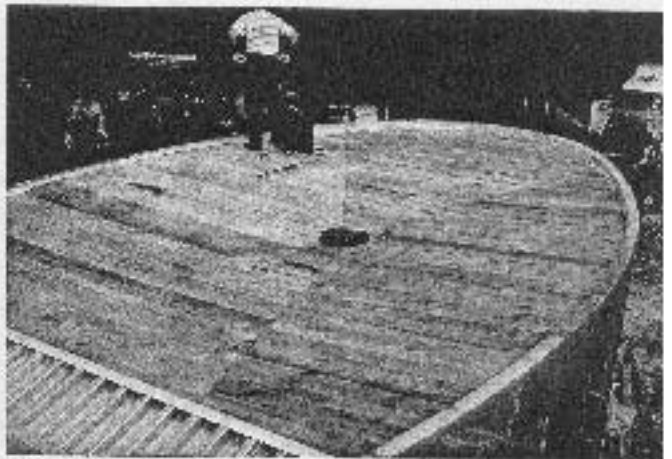
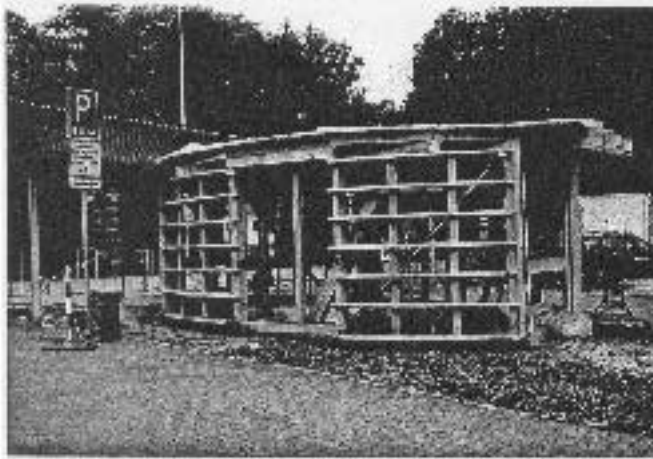
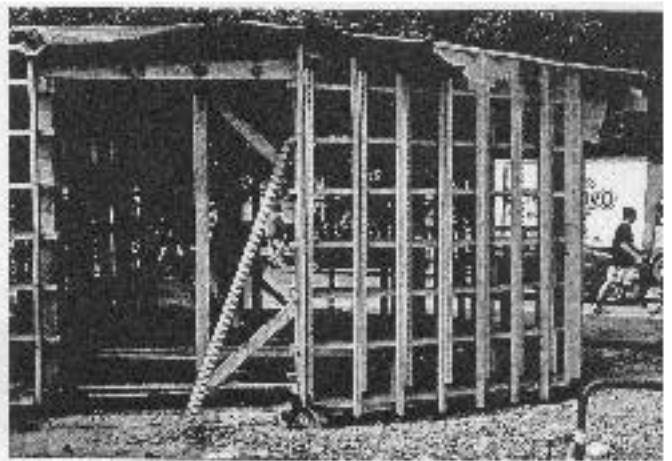
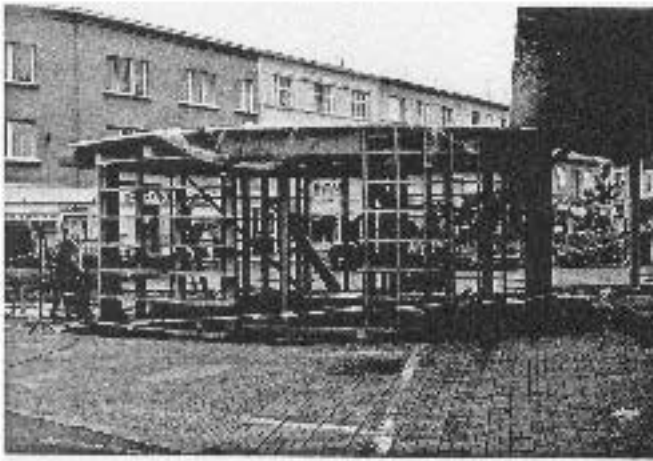






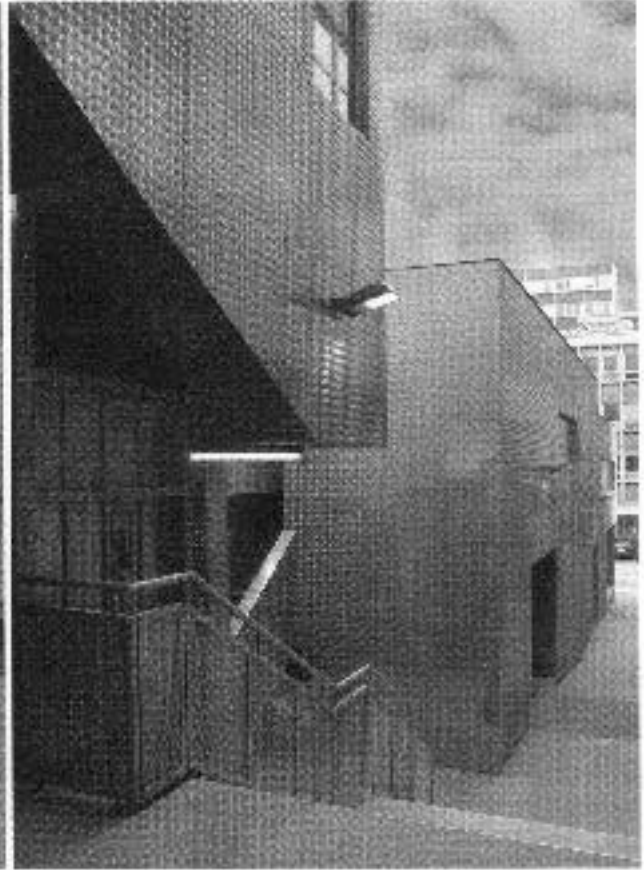




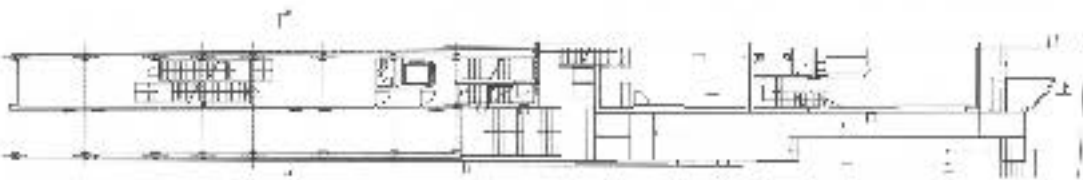




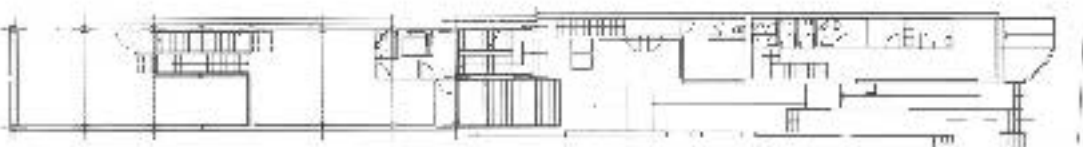
12 — Původní plán podlaží Miroslava Zvěřáka, řešený podle návrhu Zvěřáka



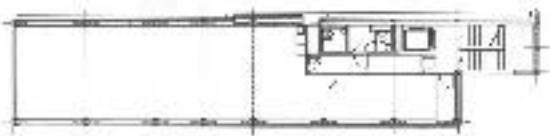
13 — Původní plán na částečném územě Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



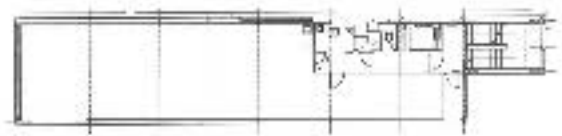
14 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



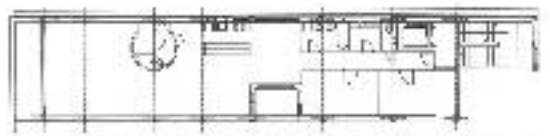
15 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



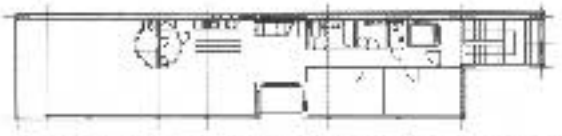
16 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



17 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



18 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



19 — Původní plán na návrh Miroslava Zvěřáka, dokončeno podle návrhu Zvěřáka



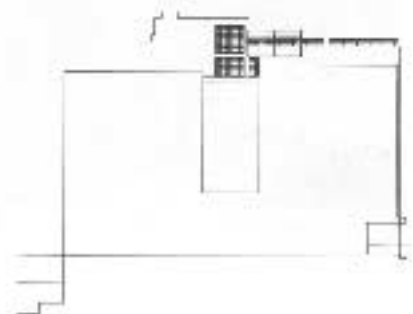
5 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Zdeněk Seifert, Jaroslav Sedláček



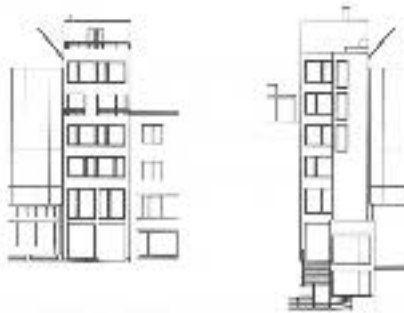
6 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček



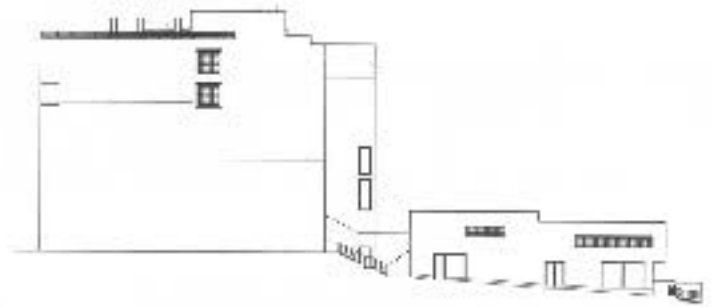
7 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček



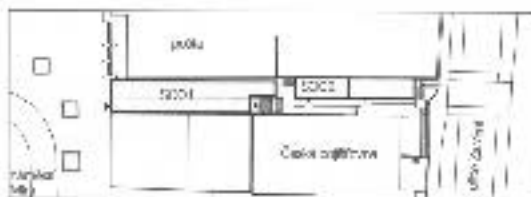
8 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček



9 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček



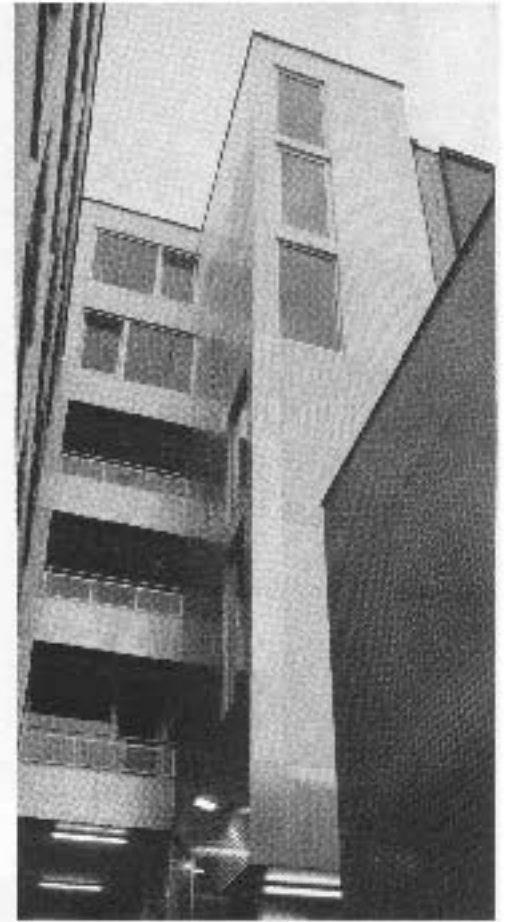
10 — Polystanční dom na náměstí Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček



11 — Průjezdová část stanoviště Míru ve Zlívě / Jaroslav Sedláček

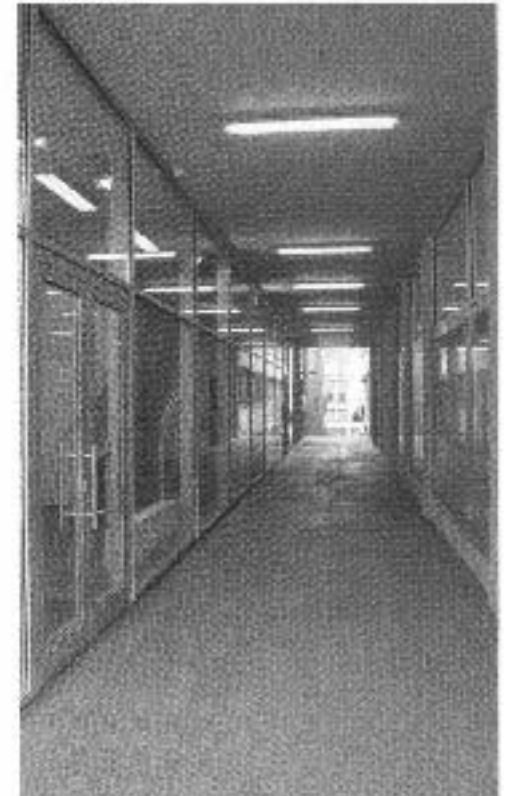


2 — P-klauzúra, konferenckamerák, irodák, előadóterem



3 — Földszint előadóterem, előadóterem, előadóterem, előadóterem

4 — Földszint előadóterem, előadóterem, előadóterem, előadóterem



## ABSTRACT

### THE INDUSTRIAL HERITAGE AS AN URBAN POTENTIAL /THE EXAMPLE OF THE CITY – ZLÍN/

---

The conferment compiles commentaries of data files. The topic of the work concentrates mostly on the problems of the post-industrial city. The perception and experiences are based on the author's longterm appearance in Zlín, which rised up on the expansion of the Baťa industry and which declines nowadays. In the textual matters and comments are expressed author's opinions and postures reflecting the working experiences in the particular assignments and topics of the presenting projects. Besides the town planning projects, there is also a presentation of the author's structures built in Zlín region. Commentaries of the buildings refer to the context of the industrial city phenomena.

Pragmatic connection symbiosis of Zlín – Otrokovice towns from the 30/ties is exemplary. It offers the developing potential even in the actual situation of the unify European context. Restructuralization use of the industrial area, which should be leading up to the real economical restoration of the region, should not interfere in the same time with the principles of the sustainable progress. The urban structure of the industrial areas in Zlín and Otrokovice is rather rationally organize by the rules of Baťa pragmatism, but in the same time it is form by Gagura vision „Factories in the gardens“. It is the spatial potential for expecting economic changements by reciprocally cooperative regions of unify Europe simultaneously by respecting the principles of the sustainable progress. Exemplary motif of the factory use in Zlín is the revitalisation, incremental functional conversion, without the demand for large investments into the infrastructure and with the use of relatively good structural fund situation. Spatial area arrangement into the rectangular grid of buildings and communications, voluminous standardization of the objects and from this emerging use flexibility, are still rarely appraise land quality. The new interpretation of the functional zoning, which reflects the actual social changements, is the chance for the city future. The eastern factory quadrant, which is the direct part of the city center represents hidden city potential. The certainty is to maintain zlín's principles as city and landscape unification, mutual harmonic connection of natural and civilized elements also in the renovation of the area.

The active vivid transformation /no archaic and deadening conservation/ of the industrial city is the offering chance for Zlín, it can also be an example for other cities. Together with the cultivation and protection of the free and city landscape, it is also a social appeal for architects, who want to deal seriously with the contemporary town planning tasks.