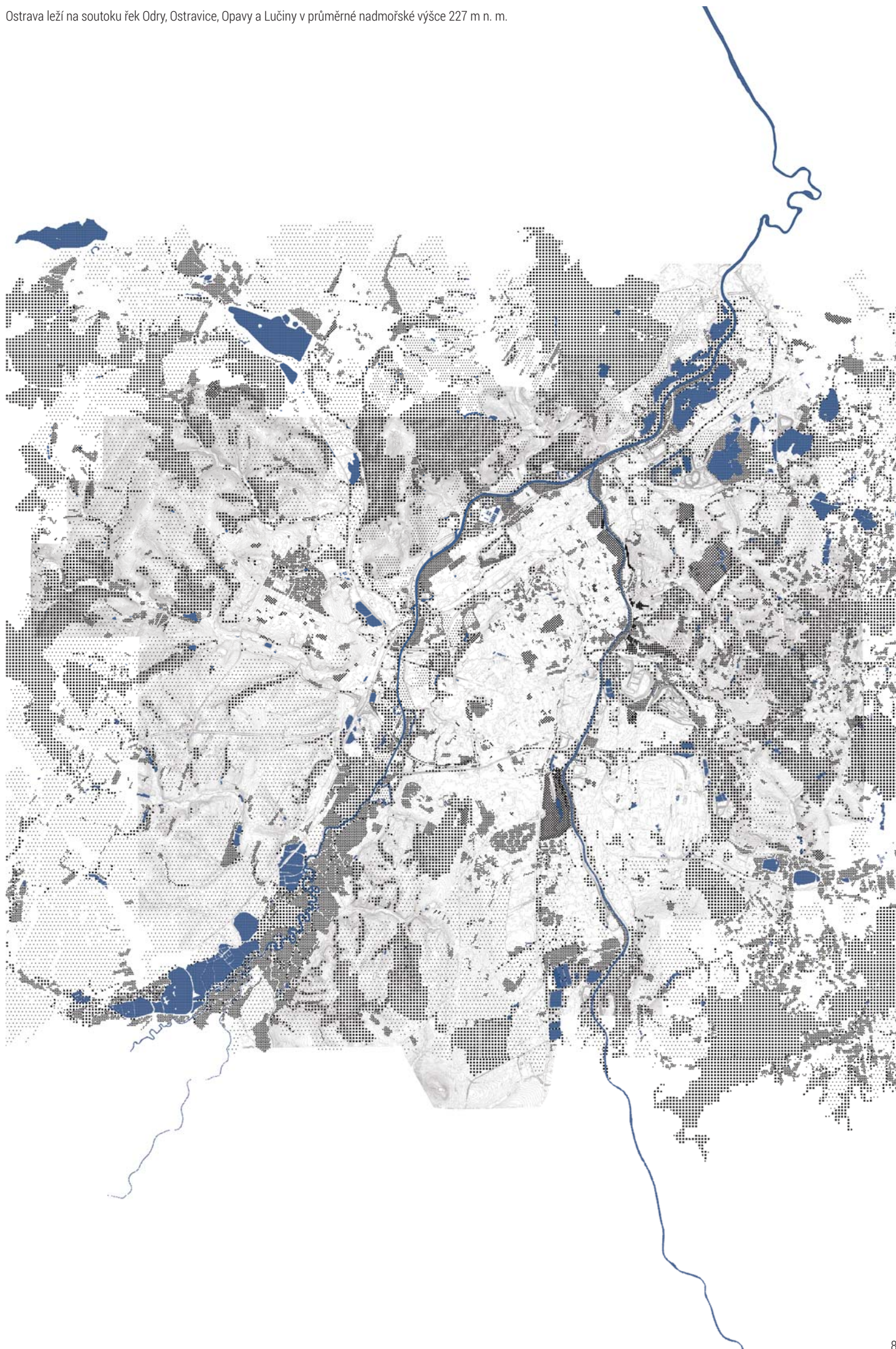


"Ostrava je obdařena tíhou završené průmyslové historie (hornické a hutnické). Ostrava není kontinuální, typicky kompaktní město, ale spíše souměstí, polycentrická aglomerace, koktejl urbánní struktury namíchané z průmyslových areálů, sídlišť, dělnických kolonií, shluků rodinných domů a kouřících hald vytěžené hlušiny. Ještě na začátku 19. století byla Ostrava malou usedlostí, která se v důsledku objeveného uhlí a následné těžby prudce rozrostla a stala se třetím největším českým městem. ... Nezdravé životní prostředí, zklamání a vyčerpanost tak zůstaly charakteristickým přívrstkem celého města. ... počátkem 90. let byla těžba z velké části ukončena, a období "ocelového srdce republiky" vystřídalo období deindustrializace. důlní prostory zabírající téměř polovinu území města byly zaplněny inertním odpadem a zaplaveny důlní vodou. Tvář ostravy, poznamenanou doly na černé uhlí, vítkovickými železárnami a socialistickými sídlišti, později ještě více podryla monofunkční obchodní centra nejen na okraji, ale i v centru města. Historické centrum ostravy, už tak samo o sobě křehké, bylo podřato výstavbou sice architektonicky zajímavého, ale velikostí nevhodného obchodního centra Nová Karolina. Ulicím v okolí už nezbyla příliš velká síla udržet si život v podobě služeb, obchodů a jiných městských aktivit. Ostrava není ani tolik město, jako jedna velká periferie." [1]

diplomová práce
Ostrava - vnitřní propojení města
Vanda Kotková
ateliér Novotný - Koňata - Zmek
FA ČVUT
zs 2019/20

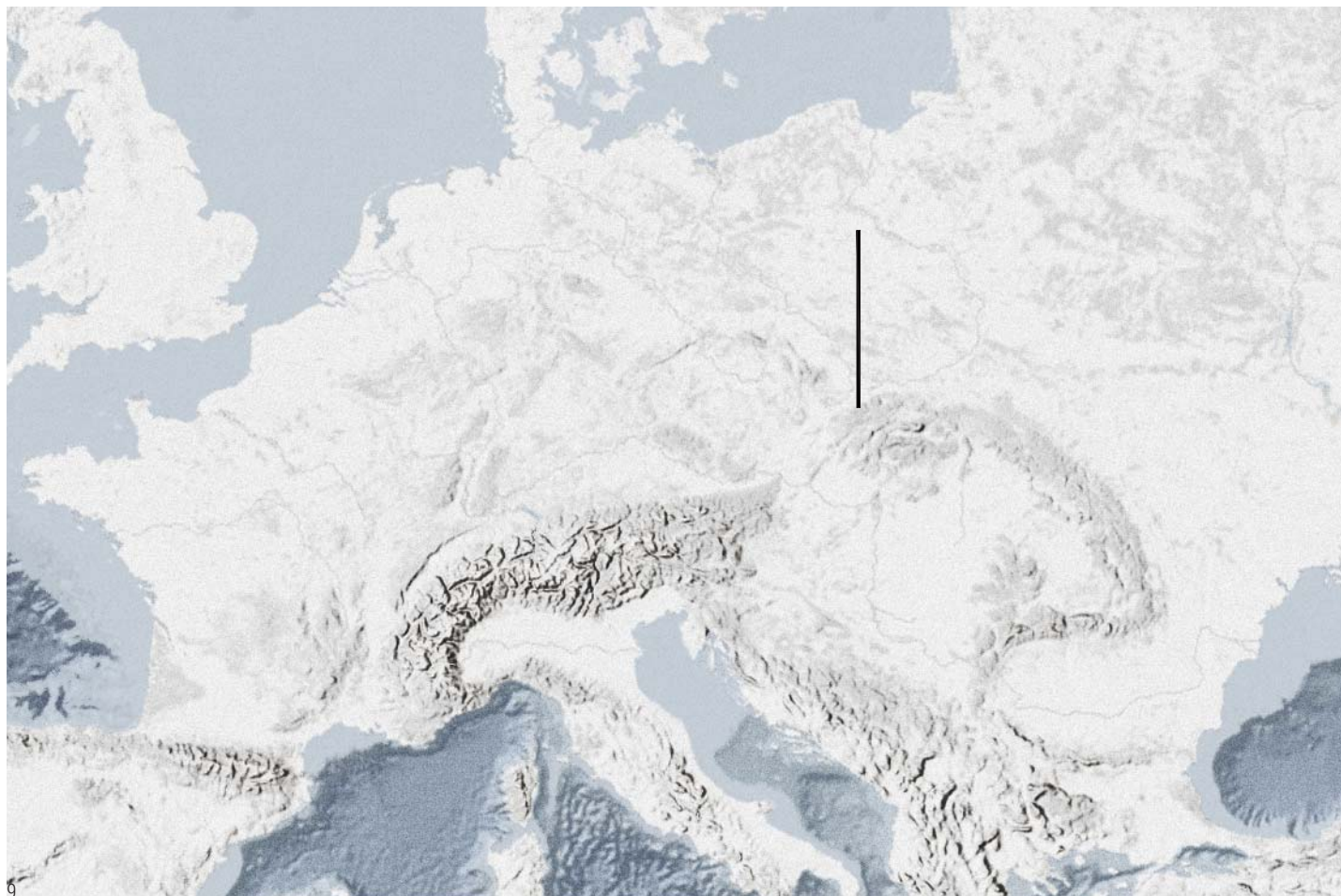
Diplomová práce se zabývá nekompaktní urbanistickou strukturou Ostravy. V měřítku města hledá hranice budoucího rozvoje a prověřuje možnosti propojení jeho částí. V bližším měřítku se zabývá oslabeným centrem. Návrh prověřuje alternativu rozvoje území na hranici historického jádra a zahuštěním struktury prověřuje jeho kapacitu. Nová zástavba podporuje význam stávajících veřejných prostranství, do organismu města zapojuje nábřeží řeky a rozvojové území. Třetí část práce se zabývá lokalitou podél železniční trati na hraně centra. Vnitřní periferie, místo, ve kterém se protíná několik problematik - prostorová bariéra mezi centrem a dalšími částmi města, špatná prostupnost, vyloučená a nevhodně využívaná území. Nabízí potenciál dalšího sjednocení města. Návrh prověřuje přemístění institucí městem plánovaných na hranu historického jádra města. Rozprostření veřejných institucí podél významných os přispívá ke komplexnímu vnímání městského centra.

Ostrava leží na soutoku řek Odry, Ostravice, Opavy a Lučiny v průměrné nadmořské výšce 227 m n. m.



Moravská brána – protáhla sníženina mezi Podbeskydskou pahorkatinou a Nížkým Jeseníkem, je spojnicí mezi Hornomoravským úvalem a Ostravskou pánví - jako významný komunikační koridor byla už od pravěku součástí Jantarové stezky. Město Ostrava vyrostlo na jedné z jejích větví, která vedla přes brod na řece Ostravici. Ostrava leží v geomorfologickém celku Ostravská pánev, severně od Ostravy se na českém a převážně polském území nachází Slezská nížina, jižně Moravskoslezské Beskydy a západně Nížký Jeseník.

Geologicky se Ostrava nachází na styku dvou odlišných soustav, starším Českém masivu a mladší Karpatské soustavě, která je na Český masiv nasunuta. Na území města je styk těchto soustav překryt čtvrtohorními sedimenty. Výskyt uhlí je vázán na prvohorní podloží karpatské soustavy v centrální a východní části města.



město



3 km

1267 založení

V bezprostřední blízkosti starší slovanské osady byla založena Ostrava kolem roku 1267 jako město před soutokem řeky Ostravice s Odrou. K nejstarším ostravským vsím patří Polská (dnes Slezská) Ostrava, která je zmíněna již v roce 1229. Ke střežení hranice mezi polským a českým státem byl na ostrohu nad soutokem řeky Lučiny a Ostravice vybudován Slezskoostravský hrad. Moravské Ostravě byl statut města udělen před rokem 1279. Nově budované město se stalo střediskem pro biskupské vesnice v okolí a sídlem na přechodu řeky Ostravice pro potřeby dálkového obchodu na hranici dvou středověkých státních útvarů. Hospodářsky byl ostravský prostor, stejně jako celý český stát, zaměřen na zemědělství.

1371 hradby města

Založené město postrádalo hradební systém do roku 1371, kdy začala jejich výstavba založením třech městských bran: Hlavní (neboli Záměstní brána) směřovala k Ostravici, na jihovýchodní straně Hrabovská (Vítkovská) brána, na severozápadě brána Přívozská. Jádrem vznikajícího města se stalo velkoryse založené náměstí obdélníkového tvaru (125 m na 75 m), jehož půdorys je dodnes zachován. Z něj vycházela šachovnicová uliční soustava vypovídající o programovém založení města. Na náměstí byla situována radnice a v rohu, mimo samotný prostor náměstí, byl umístěn kostel s objektem fary.

1840 průmyslová předměstí

V okamžiku, kdy hradby ztratily svou obrannou schopnost, stalo se hradební předpolí územím dalšího rozvoje, zejména výroby, a vznikla tak klasická průmyslová předměstí, charakteristická svou funkční různorodostí, ale také nízkou úrovní z hlediska urbanismu. Předměstí se začala rozvíjet po obou stranách ulic vycházející z městských bran – v případě Záměstní brány se rozvoj uplatňoval na území Slezské Ostravy, růst počtu obyvatel byl však soustředěn na předměstích Přívozském a Vítkovickém. Kolem poloviny 18. století v těchto předměstích žilo sotva 18 % populace, do roku 1834 stoupl podíl v obou předměstích až na 77 % obyvatelstva Moravské Ostravy. Jádrem města stále zůstávalo náměstí obklopené měšťanskými domy.

zánik hradeb

Do počátku 19. století si Moravská Ostrava stále zachovávala charakter středověkého města. Zánikem původní obranné funkce městských hradeb ustala jejich údržba. Vlastní město i jednotlivá předměstí začaly trpět nedostatečným propojením a hradby se staly stavební překážkou dalšího rozvoje města. Dalším problémem byla doprava – od počátku 19. století, kdy byla dokončena výstavba císařské silnice z Opavy do Těšína přes Svinov a Moravskou Ostravu, procházel hlavní dopravní ruch po Velké ulici, jež od Hrabovské brány směřovala k budově radnice a podél jihovýchodní fronty náměstí vedla do ulice Kostelní a stejnojmennou branou opouštěla město. Městské ulice nebyly připraveny na tak velký dopravní ruch. Odstraněním hradeb vznikla nová městská dopravní komunikace s objekty městských služeb.

1881 vznik a vývoj železniční dopravy

Severní dráha, která propojovala Vídeň s Krakovem, byla vybudována v roce 1847. Rozhodující význam si zachovala nádraží ve Svinově a Přívoze, která současně vymezila směry dalšího územního rozvoje Moravské Ostravy. V roce 1855 byla vybudována vedlejší železniční trať ze Svinova do Opavy a v roce 1871 Košicko-bohumínská dráha propojující Ostravsko s východním Slovenskem. Vznik a vývoj železniční dopravy měl pro Ostravu zcela zásadní význam. Nové tratě vykazovaly velkou spotřebu železného materiálu a poloha Ostravy znamenala rozhodující faktor pro umístění a rozvoj metalurgické výroby právě na jejím území. Velký vliv měl také výskyt černého koksovateľného uhlí. To vše znamenalo start rychlého územního rozvoje. Oživení hospodářského života na Ostravsku přinesl objev uhlí v roce 1763. Rozhodující podíl metalurgické výroby přinesl negativní vlivy na životní prostředí. Pro umístění výroby byla rozhodující blízkost zdrojů černého uhlí jako základní suroviny.

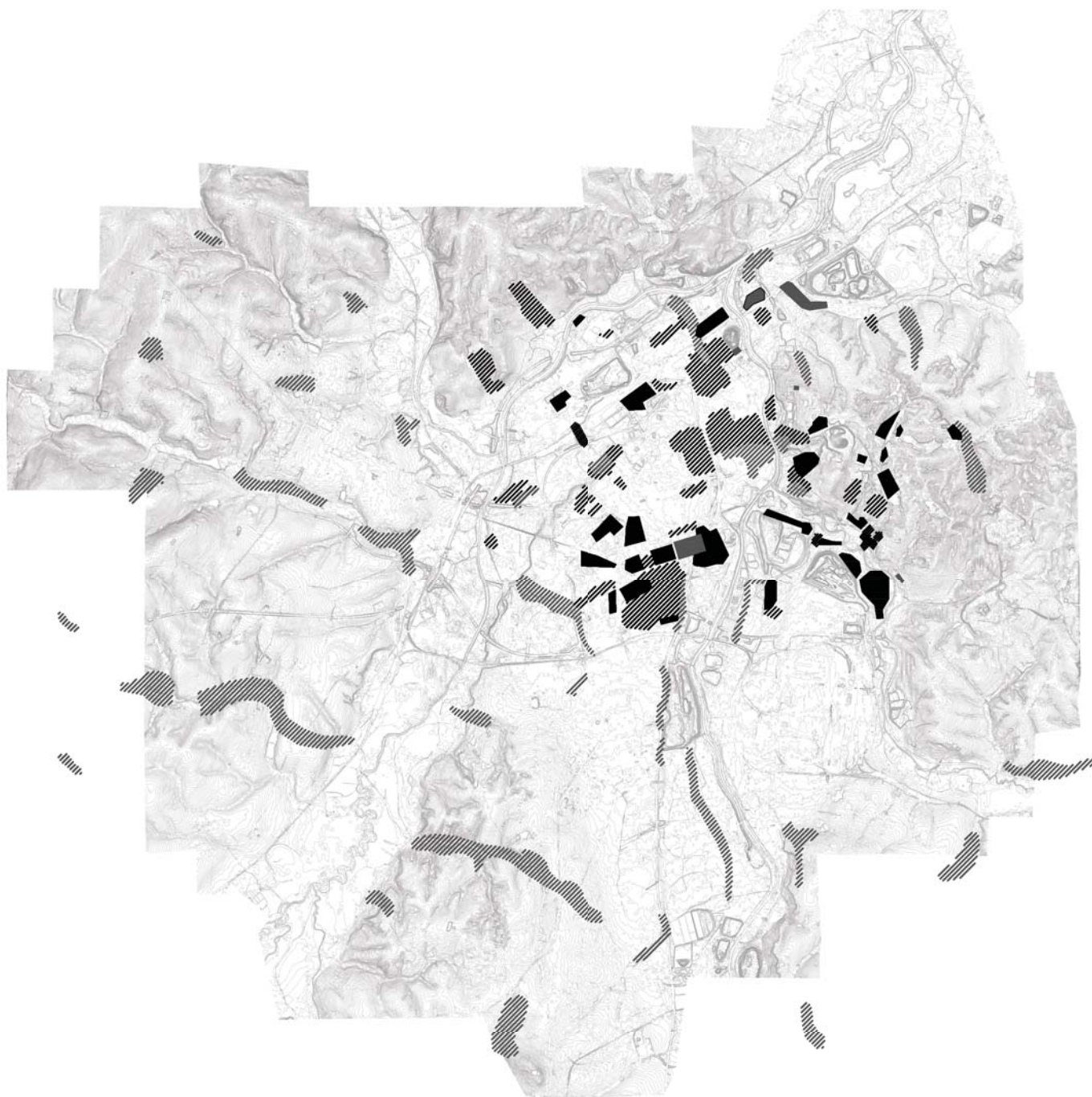
vznik ostravské sídelní a průmyslové aglomerace

Rychlý rozvoj v dalších sídlech ostravského prostoru byl také motivován výskytem ložisek černého koksovateľného uhlí a lokalizací dalších metalurgických provozů. Těžební možnosti daly základ vzniku rozvoje osídlení ostravsko-karvinské kamenouhelné pánve, které postupně vytvářelo jádro širšího aglomerovaného prostoru.

V zakladatelských fázích procesu industrializace a urbanizace byl vývoj podtržen zánikem středověkých hradeb města, nástupem železniční dopravy, vznikem předměstí a nástupem procesu, v rámci něhož Ostrava postupně aglomerovala všechna nejbližší sídla.







Dnes je obtížné říct, který ze tří základních pilířů se nejvíce zasloužil o vývoj města Ostravy a vzniku ostravské aglomerace, zda těžba kamenného uhlí, hutnická výroba, nebo železniční doprava. V roce 1763 bylo nalezeno na Ostravsku černé uhlí. V roce 1828 byla založena tzv. Rudolfova huť, počátek Vítkovických železáren. Umožnil to nález uhlí, ale impuls dala myšlenka výstavby železnice z Vídně do Haliče (ložiska soli) a s ní spojená potřeba železného materiálu pro její stavbu. Severní dráha Ferdinandova je postavena roku 1847. V sedmdesátých letech je vybudována Košicko – Bohumínská dráha a v roce 1862 byl dán do provozu první úsek „Báňské dráhy“, která postupně propojuje všechny doly a vytváří železniční páteř těžební oblasti. Proces vzájemné inspirace třech pilířů pokračoval po celou dobu vývoje aglomerace.

Podstatný impuls k silně akceleračnímu vývoji dal dopravní pilíř. Jedno je však nesporné, že na počátku procesu rozvoje stálo objevení kamenného uhlí a tento prvek si svou významnou pozici přes všechny vývojové peripetie zachoval v podstatě dosud. Zahájení a další intenzivní rozvoj těžby černého uhlí se promítl do života Ostravska v mnoha směrech. Nejdůležitější je vliv těžby černého uhlí na strukturu osídlení, vznik a určení charakteru sídelní a průmyslové aglomerace (polycentrický), růst obyvatel, rozvoj metalurgického průmyslu a později průmyslu strojírenského a chemického, rozvoj stavební činnosti, ale i vliv na jednostrannost průmyslové základny, devastaci přírodního a životního prostředí a sociální důsledky.

státotvorná pozice

Ostravský prostor byl na rozmezí mezi Moravou a Slezskem jako součást Rakousko-uherské monarchie. Postupně rostl do jedné z nejprůmyslovějších částí monarchie. I v důsledku dobrého dopravního napojení byl kapitálově vázán na Vídeň, kde byla přijímána veškerá zásadní investiční rozhodnutí. Mimo jiné i proto silně pokulhával investiční rozvoj veškeré občanské infrastruktury oproti ostatním hospodářským sektorům.

Tato etapa byla formována především prudkým růstem metalurgického průmyslu a těžby černého uhlí. Jestliže v roce 1872 roční těžba v Ostravsko-karvinském revíru představovala 1 199 000 tun, pak v roce 1917 dosahovala již 10 426 000 tun. Nejinak tomu bylo i v případě hutního průmyslu, jehož rozhodující část byla na území Ostravy, ale současně v Bohumíně, Lískovci, Karvině a Třinci.

Průmyslový růst byl samozřejmě doprovázen růstem obyvatel, který byl v rozhodující míře zastoupen migrací, zejména z přilehlých prostorů monarchie (Čech, Moravy, Slezska, Haliče a Slovenska). Značný nárůst obyvatel vykazala i okolní centra, ale největší nárůst zaznamenala Ostrava jako dominantní centrum, což také koresponduje i s největším nárůstem průmyslové výroby na jejím území. Zvyšující počet obyvatel si vyžádala zvyšující se potřeba pracovních sil zejména pro metalurgický průmysl a těžbu černého uhlí.

Počet obyvatel Ostravy: 1869: 38 780, 1910: 186 160.

Nárůst obyvatel s sebou nesl i požadavky na ubytovací kapacity. Průmyslový management investoval do výstavby ubytovacích kapacit. Dělo se tak cestou dělnických kolonií s jednoduchým konstrukčním i dispozičním řešením a v rozhodující míře formou jednopodlažní nebo dvoupodlažní zástavby. Průmyslové závody byly v těsném sousedství stávajících sídel, spolu s koloniemi tvořily rozsáhlá předměstí. Naopak těžební průmysl nacházel své umístění v místech výskytu uhlí a vhodných podmínek pro těžbu, tedy často mimo území stávajících sídel. Dělnické kolonie pro těžební závody byly vybudovány v těsné vazbě na ně, mimo zastavěná území stávajících sídel. Vznikly tak postupně podmínky pro vznik polycentrického systému osídlení. Vedle dělnických kolonií vznikaly koncem vymezeného období také ubytovací kapacity pro úředníky průmyslových a těžebních závodů, s vyšším plošným i technickým standardem.

Občanské vybavení za razantním vývojem průmyslu a nárůstem obyvatel silně zaostával. I přesto došlo v posledním období před 1. světovou válkou k významným investičním počínům, které se soustřeďovaly v centru Moravské Ostravy.

Kostel Božského spasitele (1889), Národní dům a Občanská záložna (1893), Radnice v Ostravě – Přívoze (1897), Kostel Neposkvrněného početí Panny Marie v Ostravě Přívoze (1899), Kavárna Union (1899), Městské divadlo na Smetanově náměstí (1907), Evangelický kostel na ul. Českobratrská (1907), Kostel Panny Marie v Mariánských horách (1908), Zástavba na Masarykově náměstí (1912), Obchodní a obytný dům dr. K. Krause na Jiráskově náměstí (1912), Obytný dům s kavárnou na ulici 28.října (1913)

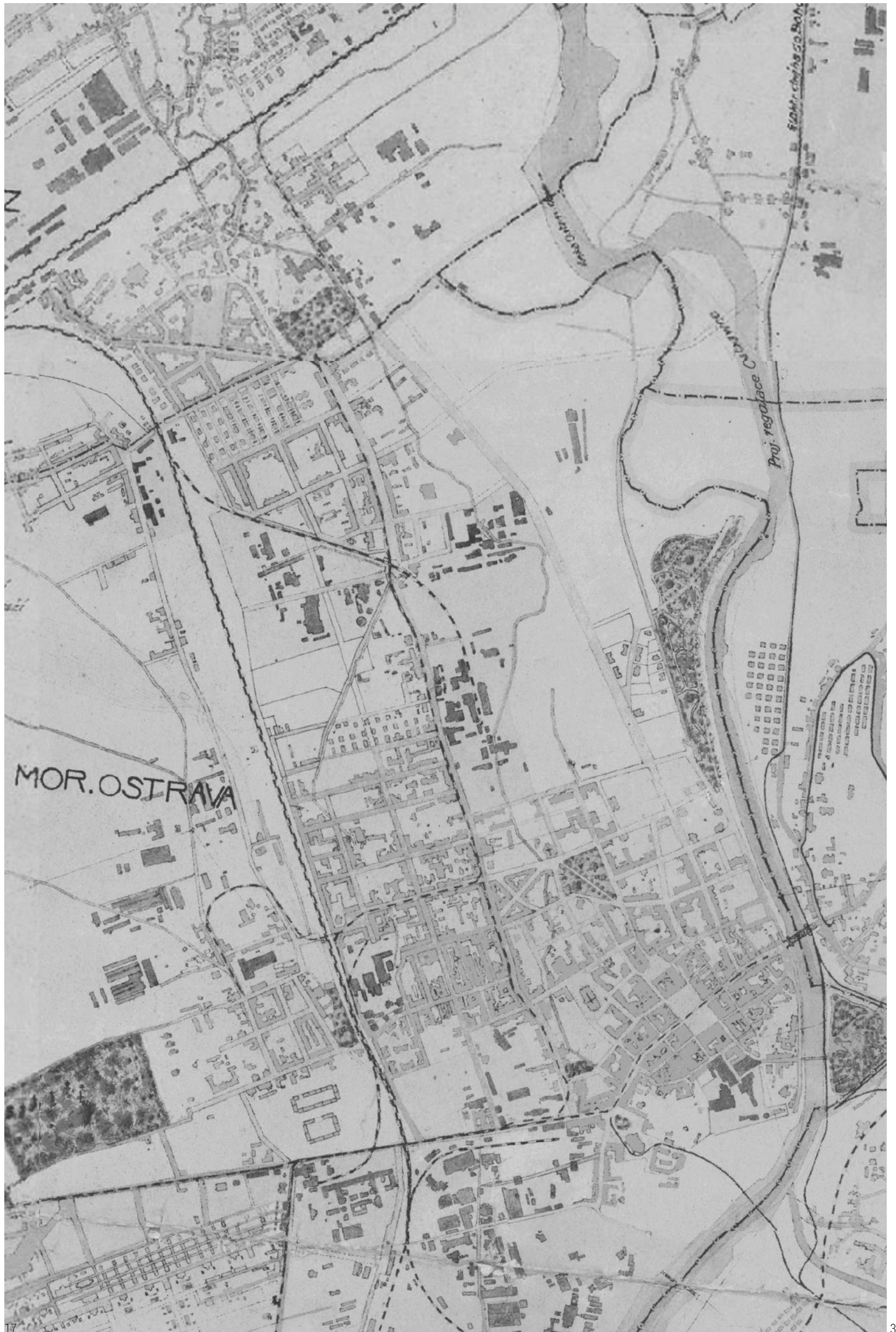
Vývoj železniční dopravy také neustrnul, byl doplňován přípojnými lokálními tratěmi (do Hlučína, Opavy, Klimkovic, Bílovice, přes Vítkov do Budišova a do Frýdku – Místku) včetně rozvoje Báňské dráhy a rozsáhlého průmyslového vlečkového systému. V závěru období byla nastartována výstavba tramvajových tratí, jejich těžiště bylo na území Moravské Ostravy.

Zásadní změna okrajů zastavěného území v tomto období: Moravská Ostrava rozšířila své zastavěné území v podstatě všemi směry a propojila se stavebně s některými sousedními sídly. Na severní straně s Přívozem podél Nádražní ulice, jako dopravní osy. Územní rozvoj západním směrem zastavila železnice, ale začala se přibližovat zástavba Mariánských hor. V prostoru Dolu Šalamoun však moravská Ostrava vytvořila předpolí, jímž se propojila s Vítkovicemi a později i Mariánskými Horami.

Specifická situace vznikala na východní straně, kde se bezprostředně za řekou začala intenzivně rozvíjet Slezská Ostrava se svou poměrně řídkou zástavbou do jisté míry odvozenou od pravidel Slezského stavebního řádu. Moravská Ostrava začala vtahovat okolní sídla do svého organismu, aniž by došlo k legislativní změně administrativních správních hranic., což vedlo k problémům při výkonu funkcí veřejné správy.

Došlo k postupnému rozšíření plochy plnící funkci městského centra, byť zatím v omezeném způsobem. Centrální funkce se začaly umísťovat po obou stranách Nádražní ulice směrem k Přívozu. Rovněž na předmostí směrem na Mariánské hory byly lokalizovány první zárodky funkcí spojených s městským centrem – první budova nemocnice v oblasti Fifejd. Je však nutno zmínit, že i okolní centra začala vytvářet svá lokální centra, která postupně rostla na významu.





město



3 km

Konec první světové války, rozpad Rakousko-uherského soustátí, vznik nových nezávislých států, změny hranic. Zatímco české země byly nejprůmyslovější částí bývalého Rakouska-Uherska, Slovensko bylo značně zanedbanou částí Uherska, v případě Podkarpatské Rusi byla situace ještě složitější. Ostravská aglomerace se nacházela na rozmezí těchto hospodářských rozdílů. Průmyslové části Čech Moravy a Slezska přišly o odbytiště své výroby a obtížně budovaly nové obchodní vztahy, a to díky své uvědomělé otevřenosti celému evropskému prostoru. Byly oslabeny severojižní hospodářské a společenské kontakty, a naopak posíleny kontakty západovýchodní.

V letech 1938 a 1939 v důsledku německé expanze dochází k rozpadu Československa a vzniku Protektorátu Čechy a Morava jako vazalského území Německé říše. Jen část ostravské aglomerace se stala součástí Protektorátu, čímž byla rozbita i územní jednota aglomerace. S nástupem 2.světové války skončil současně demokratický řád na celém území bývalého Československa. Důsledky 2.světové války byly pro Ostravsko ničivější než války předchozí, neboť v důsledku leteckého bombardování byla zničena řada průmyslových objektů, ale i budov v centru města.

Velká Ostrava

Setrvávající roztržičnost veřejné správy, zejména v Moravské Ostravě jako centra. Počínaje rokem 1918 byla vyvinuta snaha o změnu cestou rozšíření kompetencí Moravské Ostravy na sousední území. V roce 1924 byla alespoň částečně realizována velkorysá vize Velké Ostravy sloučením Moravské Ostravy, Mariánských Hor, Nové vsi, Hrabůvky, Vítkovic a Zábřehu do jediného stotisícového města. Po německé okupaci v roce 1939 došlo ke zřízení Magistrátu statutárního města Moravská Ostrava a současně s ní bylo sloučeno v jednu obec osm obcí z okresu frýdeckého, z okresu moravskoostravského pak další čtyři. Pro vývoj Ostravy šlo o rozhodnutí z hlediska další budoucnosti zcela pozitivní.

Na integrovaném území Moravské Ostravy bylo na počátku první republiky osm dolů. Na území ostravské průmyslové aglomerace celkem 23 dolů. Na těžbu uhlí vhodného pro koksování navázaly v Moravské Ostravě v roce 1919 báňské koksovny - Karolina v Ostravě, Ignát v Mariánských Horách a František v Přívoze. Od roku 1913 do roku 1937 vzrostl objem výroby koksů skoro na dvojnásobek (2 053 000 tun). Zvyšoval se i výkon hutní a strojírenské výroby představované v Ostravě především Vítkovickými železárnamí. Rovněž došlo k nárůstu výroby surového železa a válcovaného materiálu. Velmi intenzivně se rozvíjel také chemický průmysl a na několika místech aglomerace vznikly velké průmyslové areály. Mimo továrnu na hliněné zboží v Hrušově se bylo možné setkat v Moravské Ostravě s výrobou nábytku, prádla a oděvů, grafickými závody, výrobou potravin, pivovary a sladovnamí. Také stoupal význam stavebnictví a v Moravské Ostravě působila řada významných stavebních podniků, ale působila zde i řada vynikajících tvůrčích architektů. Přesto zásadním způsobem stále převládal monotematický průmysl zaměřený na metalurgii a těžbu černého uhlí, což již v tomto období představovalo mnohé problémy.

Nárůst obyvatel stále významný a vyvolával naléhavou potřebu po nových ubytovacích možnostech. Na rozvoji se investorsky podílely jednak velké podnikatelské subjekty, tak město a svou roli také sehrála vznikající bytová družstva. Bytovou zástavbu obohatily i vilové čtvrti v Zábřehu (Družstvo), v Mariánských Horách (Zátiší), a v Moravské Ostravě u Komenského sadů. Z hlediska občanské výstavby šlo o jedno z nejvýznamnějších a nejvíce inspirativních období v životě města Ostravy. Změny spojené se vznikem Československé republiky uvolnily intelektuální, ale i ekonomické síly a zdroje, které posunuly sice významné, ale běžné město na výsluní regionální metropole. V krátkém období necelých dvaceti let vzniklo několik desítek významných staveb občanského vybavení, na nichž se podílela celá řada autorů – architektů regionálního, republikového i evropského významu.

tramvajová doprava

Po první světové válce byla v podstatě ukončena výstavba železničních tratí. Zcela nový fenomén představovala doprava osob uvnitř ostravské průmyslové aglomerace a v jejím nejbližším okolí, kterou zajišťovala síť místních drah. Jádrem místních drah tvořila městská pouliční elektrická dráha na lince z Přívozu přes Moravskou Ostravu do Mariánských Hor a Svinova a do Vítkovic. Vzdálenější spojení představovaly dvě úzkorozchodné trati. V letech po druhé světové válce byla bohužel většina těchto tramvajových tratí zrušena a nahrazena dopravou autobusovou, která jí však nemohla plnohodnotně nahradit. V meziválečném období také započal masovější nástup osobní i nákladní automobilové dopravy, což si vyžádalo zkvalitnění silniční sítě.

Existence aglomerace byla všeobecně přijímána, avšak nebyla potřeba jejího plošného vymezení. Vznik Československé republiky svým způsobem omezil prostorové možnosti rozvoje aglomerace - ze severovýchodní strany se ocitla na samé státní hranici s Polskem. Dodnes tak postrádá část svého území, což s sebou nese jistě potíže.

Zastavěnost severním směrem definitivně připojila Přívoz, zároveň překonala železniční trať a dosáhla zástavbou až řece Odře. Na západě města byly do organismu města vtaženy Mariánské Hory, včetně Hulváka a Nové Vsi. Na jihozápadě došlo k úplnému začlenění Vítkovic a jejich propojení s Mariánskými Horami. Na východě za Ostravicí, bylo jen dále potvrzeno stavební propojení s územím Slezské Ostravy a Muglinova. Rozšiřovala tedy své území všemi směry, centrem zůstávala Moravská Ostrava. Pozici městského centra výrazně posílilo i rozšíření administrativně-správních hranic. Význam byl posílen i rozsáhlou výstavbou staveb občanského vybavení v městském centru. Ostrava se vyvíjela na regionální úrovni a od Opavy převzala pozici dominantního centra moravskoslezského prostoru.

Městské centrum již ve všech směrech překročilo hranici původních městských hradeb a nadále expandovalo umístěním centrální městské vybavenosti podél Nádražní ulice do Přívozu a podél ulice 28. října přes Mariánské Hory až do prostoru Hulváka. Rovněž nábreží Ostravice na slezskoostravské straně se stalo jednoznačnou součástí městského centra s vysokou mírou přítomnosti a pohybu obyvatel města.

Město Ostrava mělo po skončení druhé světové války vytvořeny základní předpoklady pro zdravý a všestranně vyrovnaný urbanistický a hospodářsky efektivní vývoj. Ve věm středu koncentrovala všechny rozhodující centrální funkce v oblasti občanského vybavení. Městské centrum bylo velmi dobře napojeno tramvajovou dopravou na všechny své okrajové oblasti. Tramvajová trať také zajišťovala propojení s rozhodujícími zastávkami železniční dopravy i z ostatních částí města. Problémovými stránkami situace bylo zejména poddolování velké části území, což znamenalo ohrožení důlními vlivy. Těžká hutní výroba a aktivní důlní závody v těsné blízkosti centra nevěstila pro budoucnost nic dobrého.





město



3 km

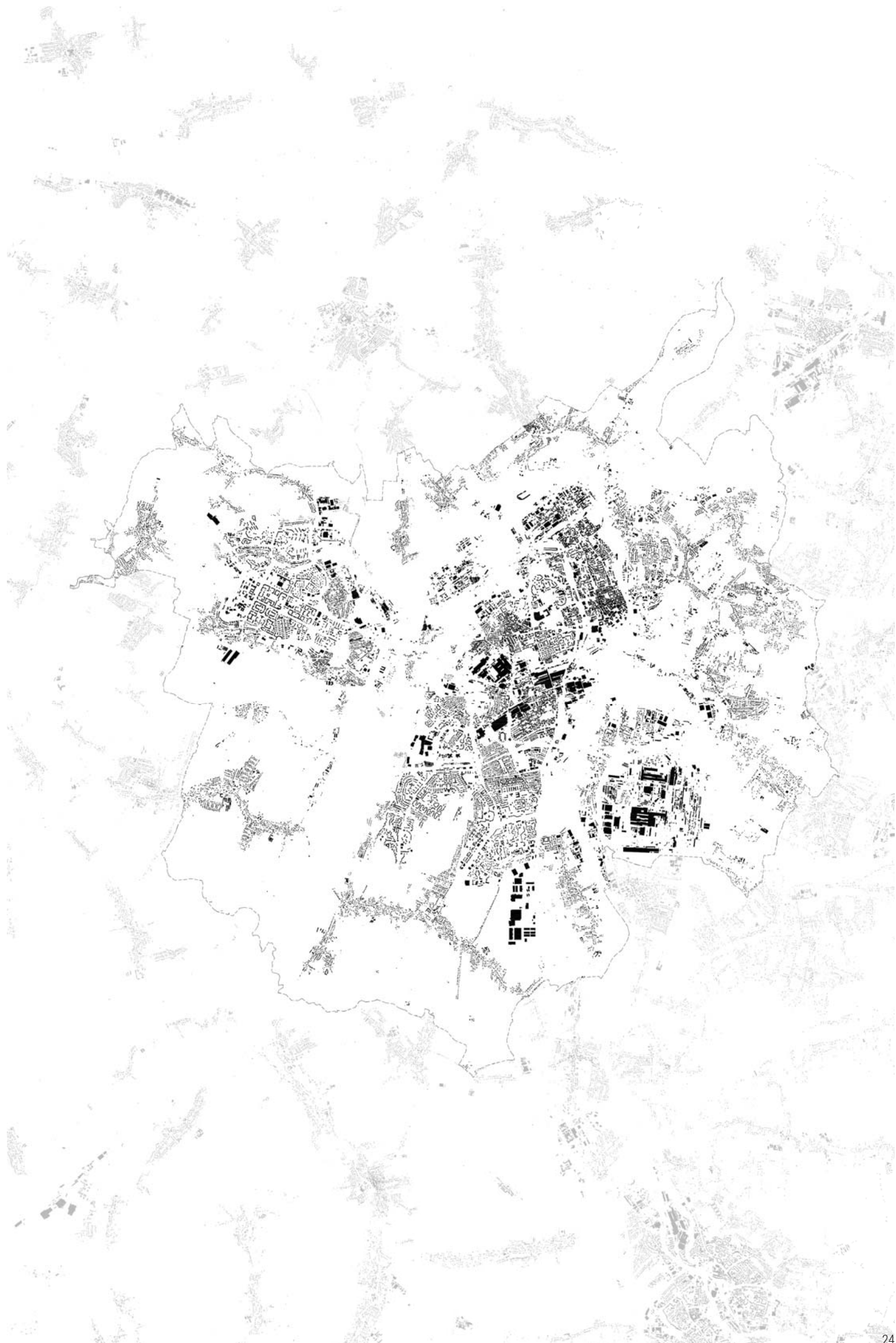
Obě světové války posílily ekonomický potenciál Ostravy i ostravské aglomerace, ale současně prohloubila monotematické zaměření průmyslové základny na metalurgii a těžbu černého uhlí. Škody, které přinesla druhá světová válka byly o to větší, že celé území Ostravy bylo v závěru války bombardováno a svým způsobem proběhly na území města i pozemní válečné operace. Zvláště bolestivě se dotklo občanů, že bombardováním bylo zasaženo i centrum města – vznikla tak řada proluk. Naopak meziválečná léta bylo možné i přes krizové jevy považovat za převážně úspěšná, zejména v budování do té doby absentujícího občanského vybavení prvořadě v prostoru městského centra. Všechna vývojová období zanechala své stopy na současné tváři Ostravy i Ostravska, přesto je jejich význam rozdílný. Ukazuje se, že čím blíže k současnosti, tím je vykazován větší vliv a závažnější dopady na současnost i budoucnost. Proto je nutné považovat poválečný rozvoj za zásadní, nejen pro mohutný poválečný rozvoj, ale i nezbytnost celkové transformace, v prvé řadě hospodářské.

Celkově lze k období od roku 1945 po současnost konstatovat, že jak fázi rozvojové, tak i ve fázi transformační docházelo k rozsáhlým záborům nezastavěné zemědělské půdy. Výrazně se zvětšovala zastavěná plocha města, ačkoliv pro jeho zvětšení nebyly vždy dostatečné důvody. Po roce 1990 dochází ke zvětšování zastavěného území města, aniž současně dochází k přiměřenému růstu ekonomického i lidského potenciálu. Souhrnně lze říci, že se tak zhoršuje urbanistická ekonomie města a zhoršuje se ekonomie provozních nákladů města.

Obě poválečné emigrační vlny poválečné republiky oslabily tvořivou sílu Ostravska. Obnovení demokratických principů po roce 1989 přinesly Ostravě potíže v podobě nezbytné celospolečenské transformace, která v případě Ostravska znamenala zásadní restrukturalizaci ekonomické základny, revitalizaci životního prostředí a celkovou rekonstrukci sídelní a urbanistické struktury.

Ostrava získala pozici statutárního města a byla rozdělena do čtyř velkých městských obvodů (Moravská Ostrava, Ostrava – Poruba, Ostrava Jih a Slezská Ostrava). Po politických a ekonomických proměnách bylo přistoupeno k členění Ostravy na 23 městských obvodů, což byl důsledek inkorporace nově připojených obcí. Posílilo to identifikaci obyvatel dříve samostatných obcí se svým obytným prostorem, nicméně to přineslo některé potíže při výkonu samosprávných funkcí a při výkonu státní správy.

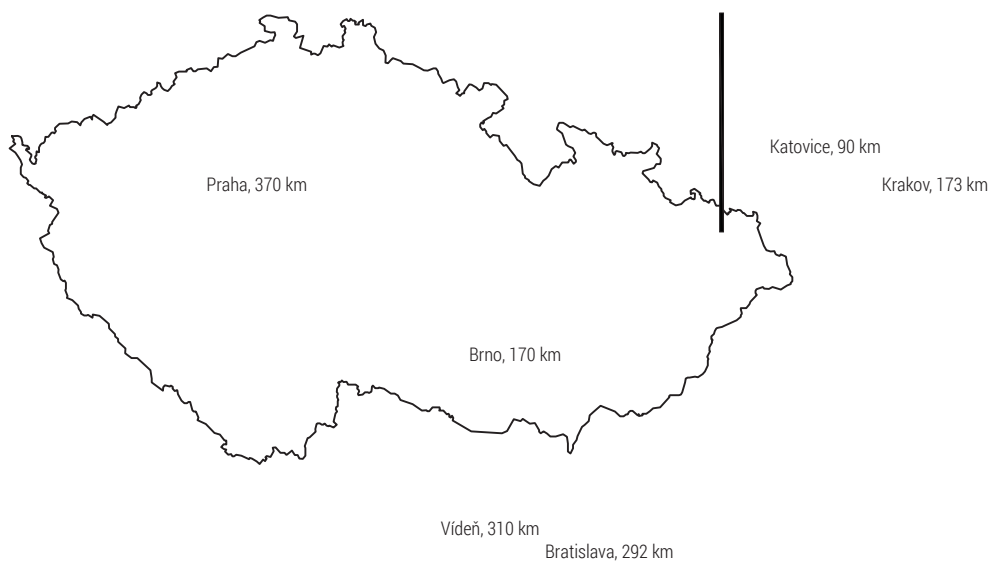
V rámci Československa byla Ostravsku přidělena role „ocelového srdce republiky“. Základem této koncepce byla sovětská zbrojní ekonomika. V roce 1945 v důsledku válečných událostí posledního roku bojů klesla produkce černého uhlí. Ale již v roce 1946 byl zaznamenán vzestup produkce, který pokračoval v nepřetržitém růstu až do roku 1970, kdy se ustálila na 24 110 105 tunách. V této výši se pohybovala až do roku 1982, který se ukázal být zlomovým. Od té doby produkce mírně klesala až do roku 1990, kdy rozsah těžby představoval 19 734 814 tun. V souvislosti s politickými, ekonomickými a sociálními změnami byl nastartován proces restrukturalizace celé výrobní základny, který se nejvíce dotknul právě hutního a těžkého průmyslu. V rámci programu útlumu těžby černého uhlí byla v letech 1994 až 1995 zcela ukončena těžba v západní části revíru především na území města Ostravy.



Nevýhodná poloha v rámci státu je dána poměrně velkou vzdáleností od hlavního města a pozdějším připojením na dálniční síť. Město však zaujímá výhodnou pozici v pohraničním trojúhelníku, v blízkosti státních hranic s Polskem (10 km) a se Slovenskem (50 km). Spolu s Hornoslezskou konurbací (s centrem v Katovicích) tvoří jeden z významných prostorů koncentrace obyvatelstva v Evropě.

Ostrava je počtem obyvatel i rozlohou třetím největším českým městem, žije zde přibližně 289 tisíc obyvatel. Je krajským, statutárním a univerzitním městem. Je těžištěm druhé největší průmyslové a sídelní aglomerace v České republice. Aglomerace je území intenzivně urbanizované, které rostlo tam, kde se hromadilo osídlení ve vazbě na těžbu a průmyslovou výrobu (konkrétně těžba černého uhlí, hutnictví železa, koksárenství, chemický průmysl a těžké strojírenství). Základem polycentrické aglomerace je sousava městských sídel přibližně stejného významu, která se v důsledku nevelkých vzdáleností vzájemně doplňují a jejichž zázemí se prolínají. Můžeme vymezit jádro, kterým je Ostrava, nebo i další jádra (Karviná, Frýdek - Místek, Havířov, Český Těšín, Třinec), dále pak pásmo tvořené doprovodnými sídlami a krajinou, které tvoří například obytnou (Havířov), zemědělskou (Bílovecko, Hlučínsko) nebo rekreační funkci (Beskydy, Těrlicko).

Celá ostravská aglomerace se stále ještě potýká s procesem společenské transformace a zejména celkové restrukturalizace své ekonomické základny. Razantní nástup těchto procesů s sebou přinesl vznik dodnes nepřekonaných potíží. Pokud dokáže těžit ze své průmyslové tradice a rozvinout ji v propojení vědy, výzkumu a inovací, má Ostrava potenciál stát se také důležitým ekonomickým centrem. Během posledních let zde vzniklo mnoho pracovních míst v dosud nepříliš tradičních odvětvích, jakými jsou např. automobilový průmysl, IT technologie nebo outsourcingové služby. Na ostravských univerzitách a vysokých školách studuje přes 30 tisíc studentů.



Statutární město Ostrava se skládá ze 38 městských částí, které se spojují ve 23 městských obvodů. Ostrava má postavení obce s rozšířenou působností, kterou vykonává pro města Klimkovice, Šenov, Vratimov a obce Čavisov, Dolní Lhota, Horní Lhota, Stará Ves nad Ondřejnicí, Zbyslavice, Olbramice, Vřesina, Václavovice a Velká Polom. Ty spolu s městem Ostravou tvoří jeden správní obvod. Současná Ostrava má asi 300 000 obyvatel, rozlohu 214,23 km², a tudíž vykazuje hustotu osídlení asi 1400 obyvatel na 1 km².



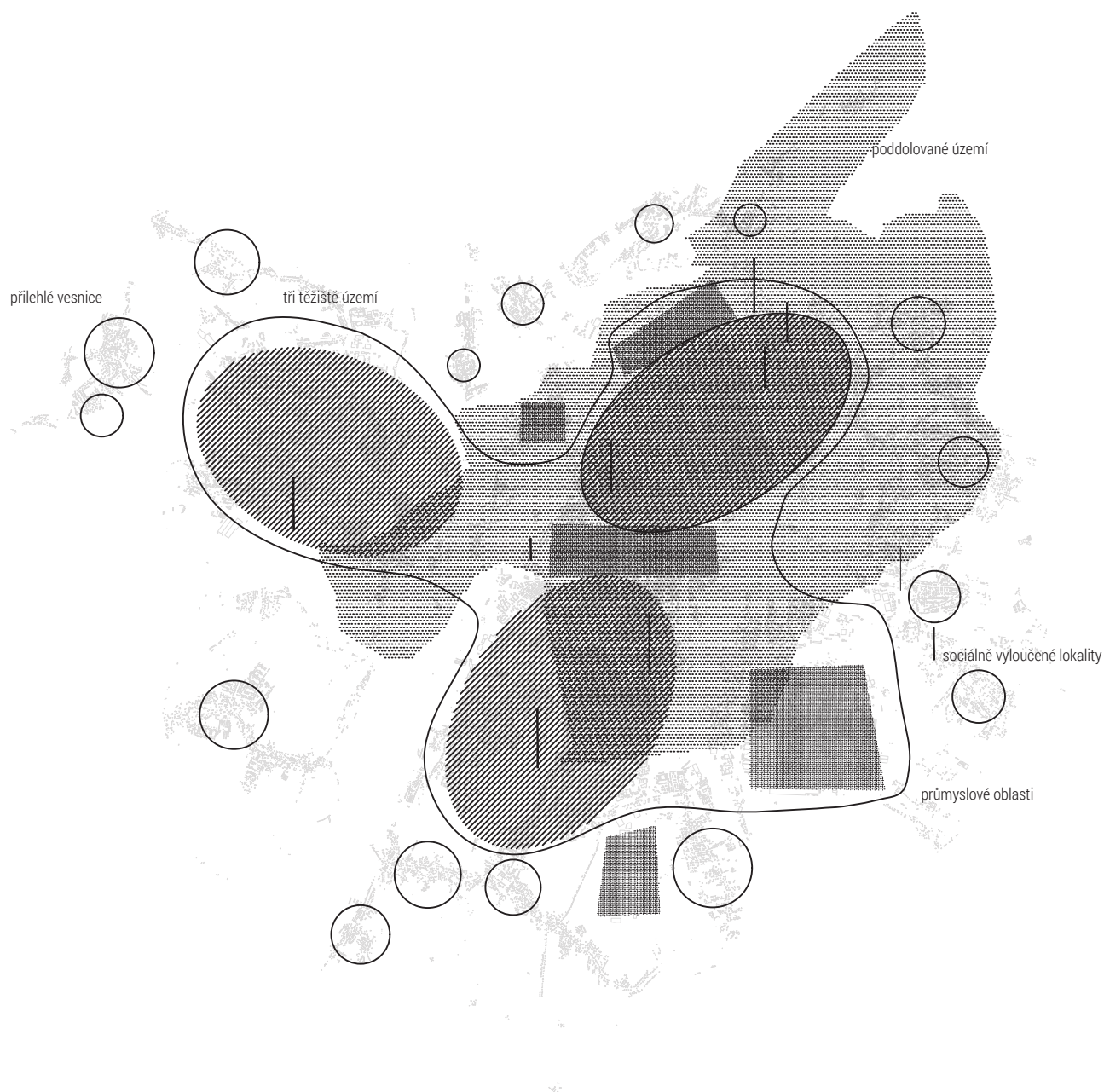
Tabulka hustoty obyvatelstva ukazuje na výrazné rozdíly mezi hlavní městskými částmi.

Slezská Ostrava, nejstarší část města, je tvořena rozvolněnou zástavbou rodinných domů protkanou velkým množstvím zeleně. Zabírá pětinu plochy města a má nízkou hustotu obyvatelstva. Centrum města Moravská Ostrava je svým charakterem převážně kompaktní městskou zástavbou. Díky charakteristickému množství proluk a transformačním plochám na jejím území (převážně pozůstatky průmyslové výroby a těžby), má potenciál svou kapacitu navýšit. Ostrava-Jih a Poruba jsou dva nejlidnatější ostravské obvody. Sídlištní zástavba bez větších průmyslových či obchodních ploch.

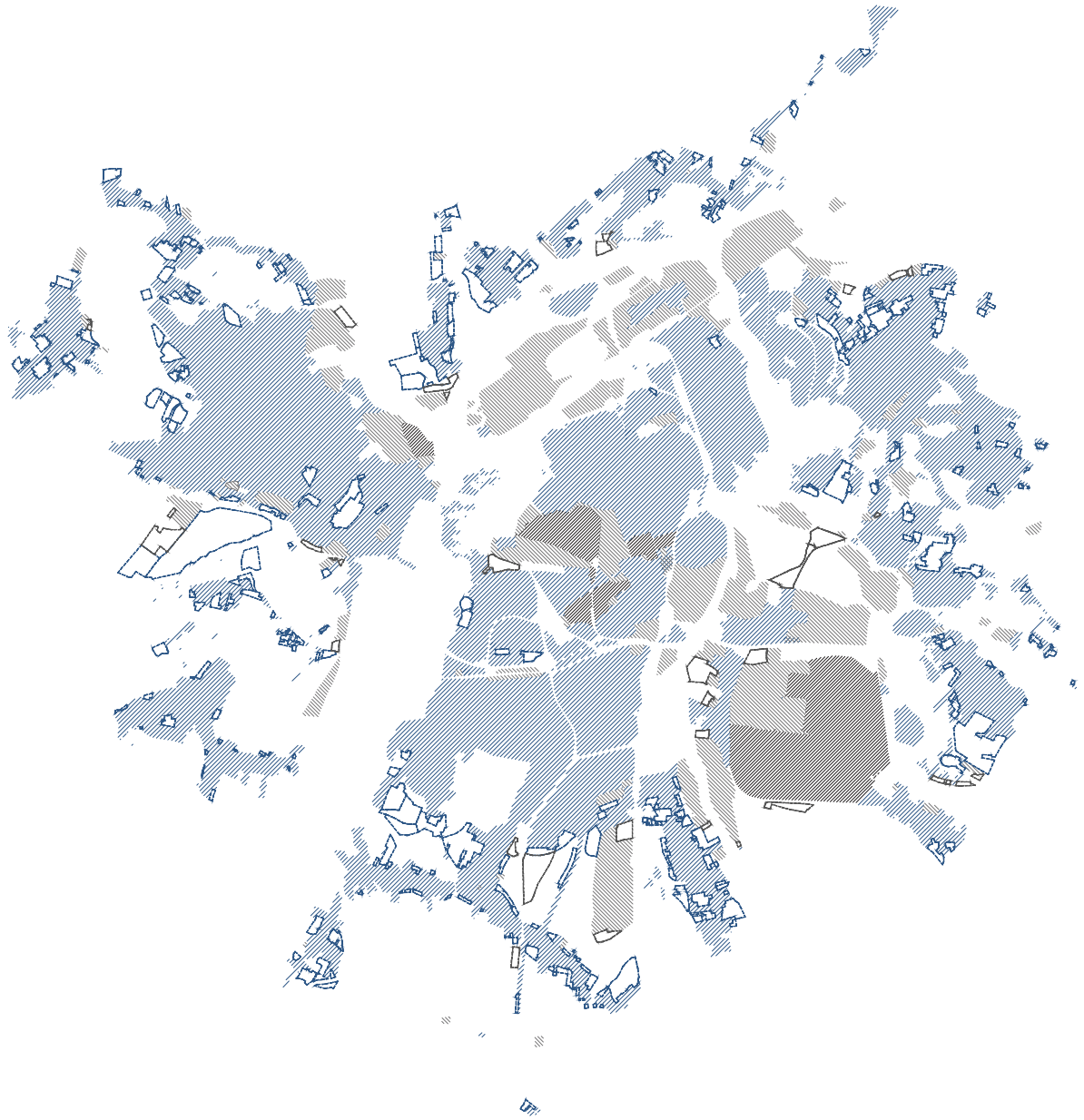
městský obvod:	plocha	% plochy Ostravy	počet obyvatel	% obyvatel Ostravy	hustota obyvatelstva
Hošťálkovice	5,3 km ²	2,5 %	1 709 obyvatel	0,5 %	323 ob/km ²
Hrabová	9,2 km ²	4,3 %	3 622 obyvatel	1,2 %	394 ob/km ²
Krásné Pole	5,4 km ²	0,9 %	2 730 obyvatel	2,5 %	502 ob/km ²
Lhotka	2,1 km ²	1,0 %	1 371 obyvatel	0,5 %	640 ob/km ²
Mariánské Hory a Hulváky	7,4 km ²	3,4 %	12 309 obyvatel	4,1 %	1 674 ob/km ²
Martinov	4,0 km ²	1,9 %	1 155 obyvatel	0,4 %	286 ob/km ²
Michálkovice	2,9 km ²	1,3 %	3 326 obyvatel	1,1 %	1 150 ob/km ²
Moravská Ostrava a Přívoz	13,5 km²	6,3 %	36 764 obyvatel	12,4 %	2 717 ob/km²
Nová Bělá	7,2 km ²	3,3 %	2 016 obyvatel	0,7 %	280 ob/km ²
Nová Ves	3,1 km ²	1,4 %	676 obyvatel	0,2 %	220 ob/km ²
Ostrava - Jih	17,0 km²	7,9 %	110 000 obyvatel	37,0 %	6 470 ob/km²
Petřkovice	3,9 km ²	1,8 %	3 262 obyvatel	1,1 %	830 ob/km ²
Plesná	4,9 km ²	2,3 %	1 477 obyvatel	0,5 %	303 ob/km ²
Polanka nad Odrou	17,3 km ²	8,0 %	4 998 obyvatel	1,7 %	289 ob/km ²
Poruba	13,2 km²	6,0 %	65 254 obyvatel	21,9 %	4 950 ob/km²
Proskovice	3,4 km ²	1,6 %	395 obyvatel	0,1 %	115 ob/km ²
Pustkovec	1,1 km ²	0,4 %	1 129 obyvatel	0,4 %	1 065 ob/km ²
Radvanice a Bartovice	16,7 km ²	7,8 %	6 271 obyvatel	2,1 %	377 ob/km ²
Slezská Ostrava	41,8 km²	19,5 %	20 731 obyvatel	7,0 %	497 ob/km²
Stará Bělá	14,0 km ²	6,5 %	4 080 obyvatel	1,4 %	293 ob/km ²
Svinov	12,0 km ²	5,6 %	4 600 obyvatel	1,5 %	383 ob/km ²
Třebovice	2,8 km ²	1,3 %	1 880 obyvatel	0,6 %	667 ob/km ²
Vítkovice	6,5 km ²	3,0 %	8 057 obyvatel	2,7 %	1 243 ob/km ²



Ostrava je ve své sídelní struktuře velmi specifická. Je tvořena polycentrickým osídlením okolo třech jádrových oblastí (historické jádro města v Moravské Ostravě, Ostrava-Jih, a Poruba), kdy každé z nich má své specifické kvality. Ostrava-Jih a Poruba jsou svou charakteristikou lidnaté obvody sídlištního typu, v historickém jádru Moravské Ostravy převládá tradiční městská zástavba. Tato tři těžiště města nebyla nikdy funkčně ani fyzicky zcela propojena. Jsou to především řeky a průmyslové areály, které město rozdělují. Území města má rozlohu 21 400 ha, což je plocha, která by mohla pojmout až 1 mil. obyvatel. Rozvolněná zástavba, množství proluk, periferních míst a bariér představují hlavní problém při rozvoji města a efektivní údržby jeho infrastruktury.

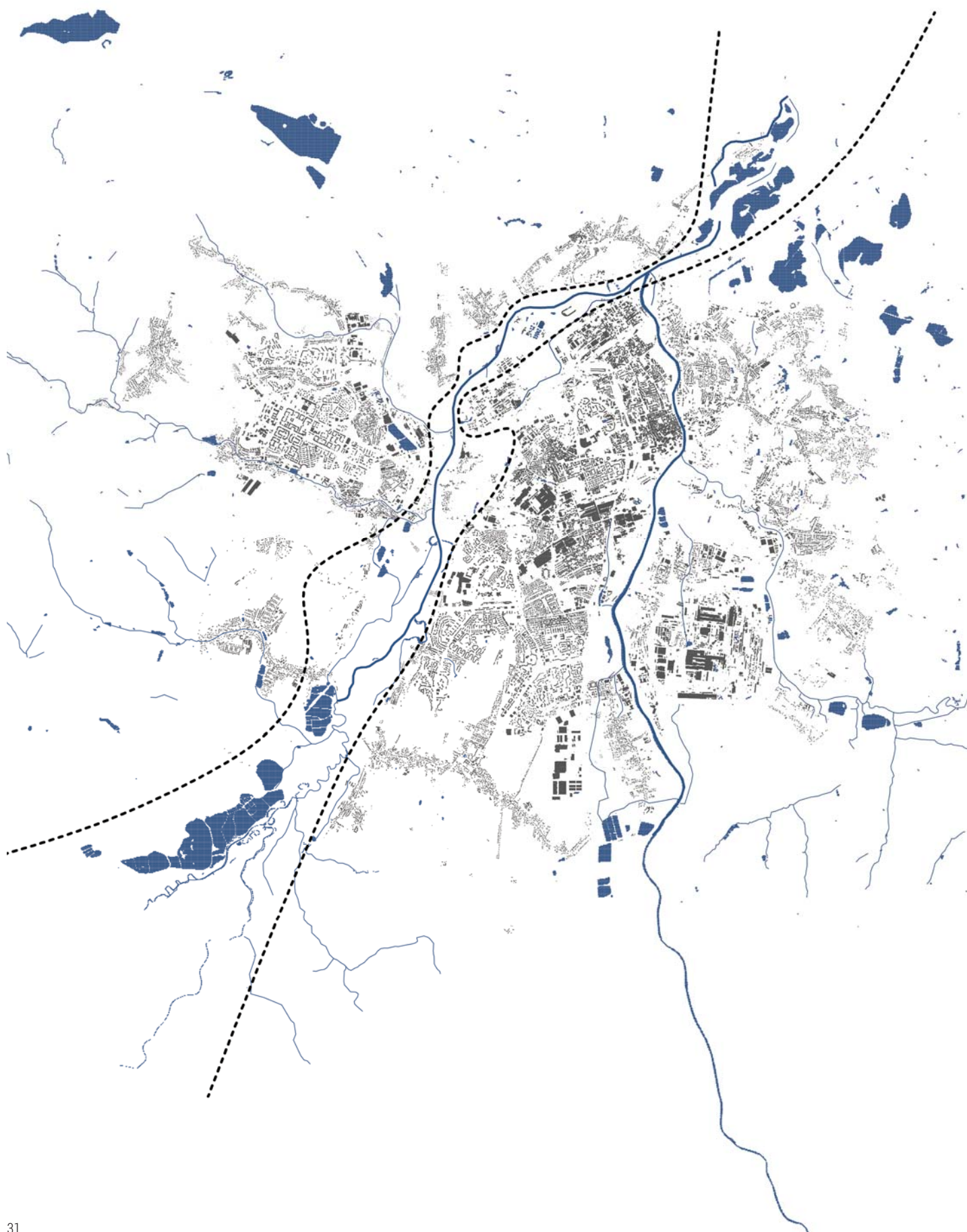


Mapa zobrazuje současnou plochu městské zástavby (modře) a plochu průmyslových areálů (těžký průmysl černou barvou, lehký šedou).
Obrysem jsou vyznačeny plochy výhledového rozvoje zástavby dle platného územního plánu města.



Návrh dále pracuje se scénářem budoucího rozvoje města, které postupně proměnilo svou ekonomickou základnu. Rozvíjí se věda, výzkum a inovace a samotné město se zvětšuje. Další rozrůstání už tak rozdrobeného města dále do krajiny by oslabilo krajinu i samotnou správu města. Hrana městské zástavby je zafixována, město využívá kapacity ve svém vnitřním prostoru.

Město využívá potenciál údolní nivy Odry jako cenného krajinného zázemí ve struktuře města.



Ostrava je jeden z hlavních dopravních uzlů Moravskoslezského kraje. Jako těžiště sídelní a průmyslové aglomerace je charakteristická vysokými vzájemnými interakcemi mezi obcemi v zázemí a dalšími jádry, což s sebou nese velkou míru tranzitní dopravy. Protínají ji tři velké dopravní tahy, které zároveň propojují jeho tři hlavní těžiště.



Vnitřní doprava města je oslabena nedokončeným procesem budování tramvajových tratí, zejména v jeho centru. Tramvajová linka je v současnosti vedena pouze po hlavních osách města. Je doplněna autobusovou a trolejbusovou dopravou. Průmyslový charakter města je čitelný ze stopy dnes již nepoužívaných železničních kolejí.

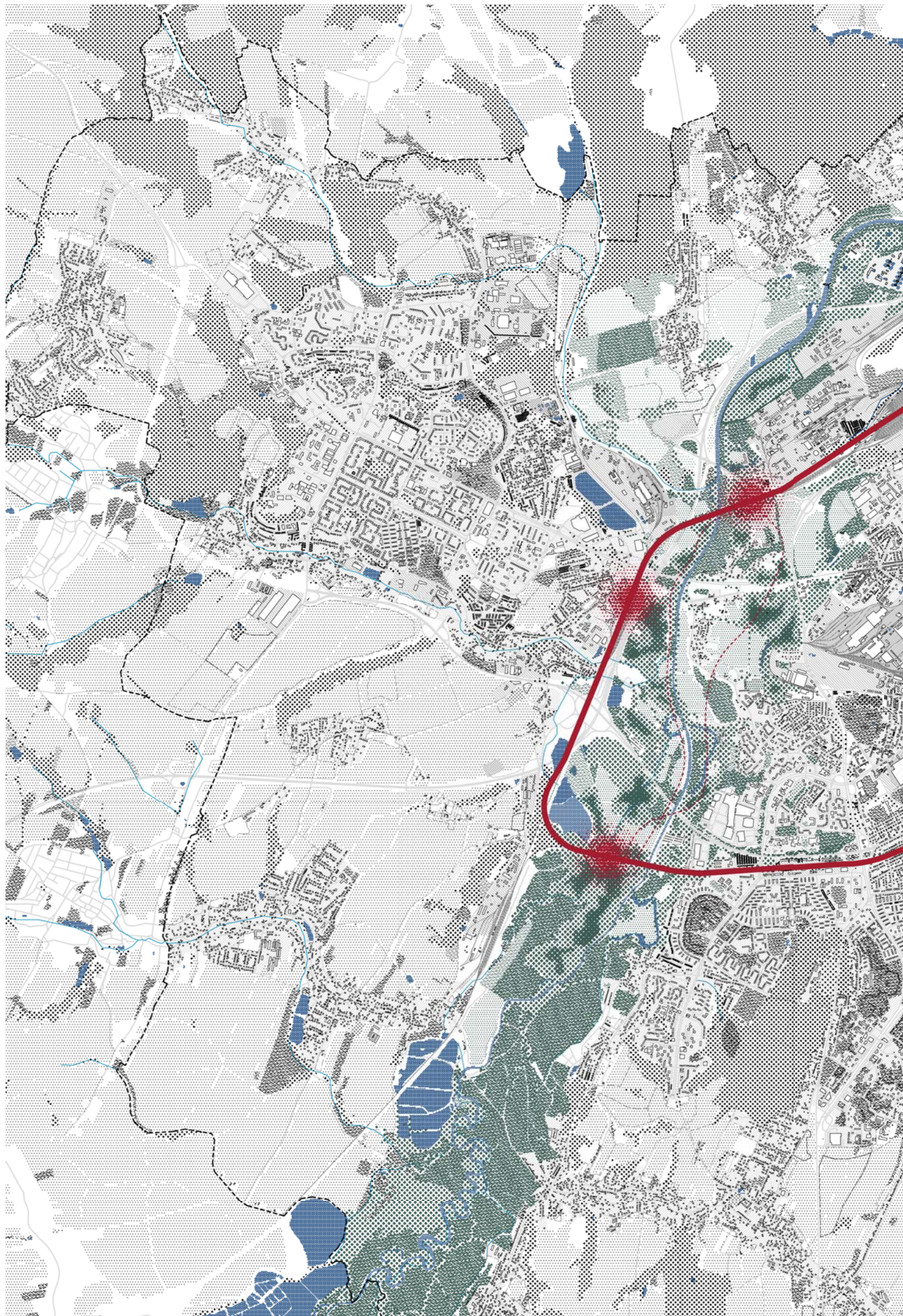


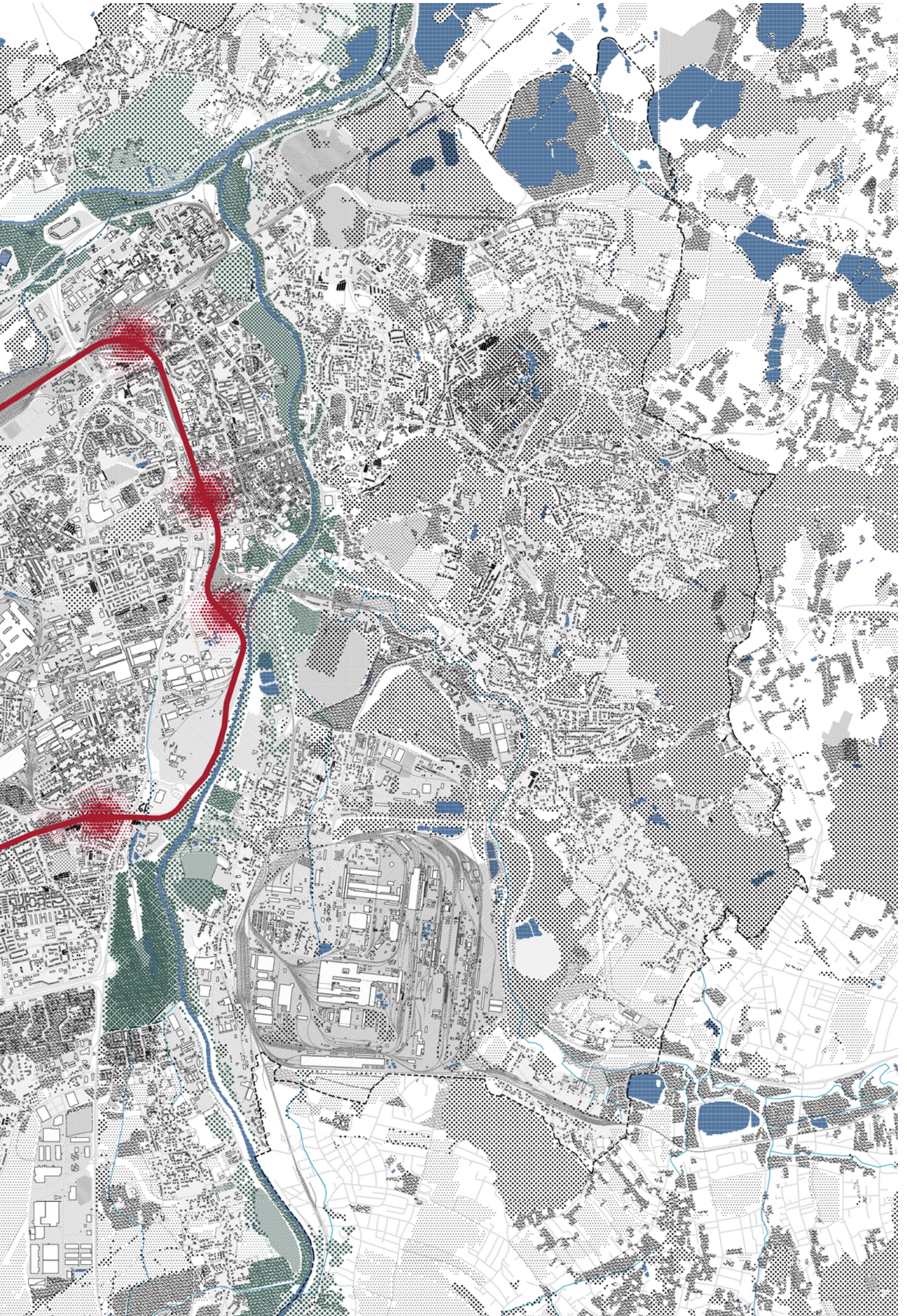


Pro propojení rozdrobené metropole zatížené silniční dopravou je nezbytné posílení vnitřní dopravy města.

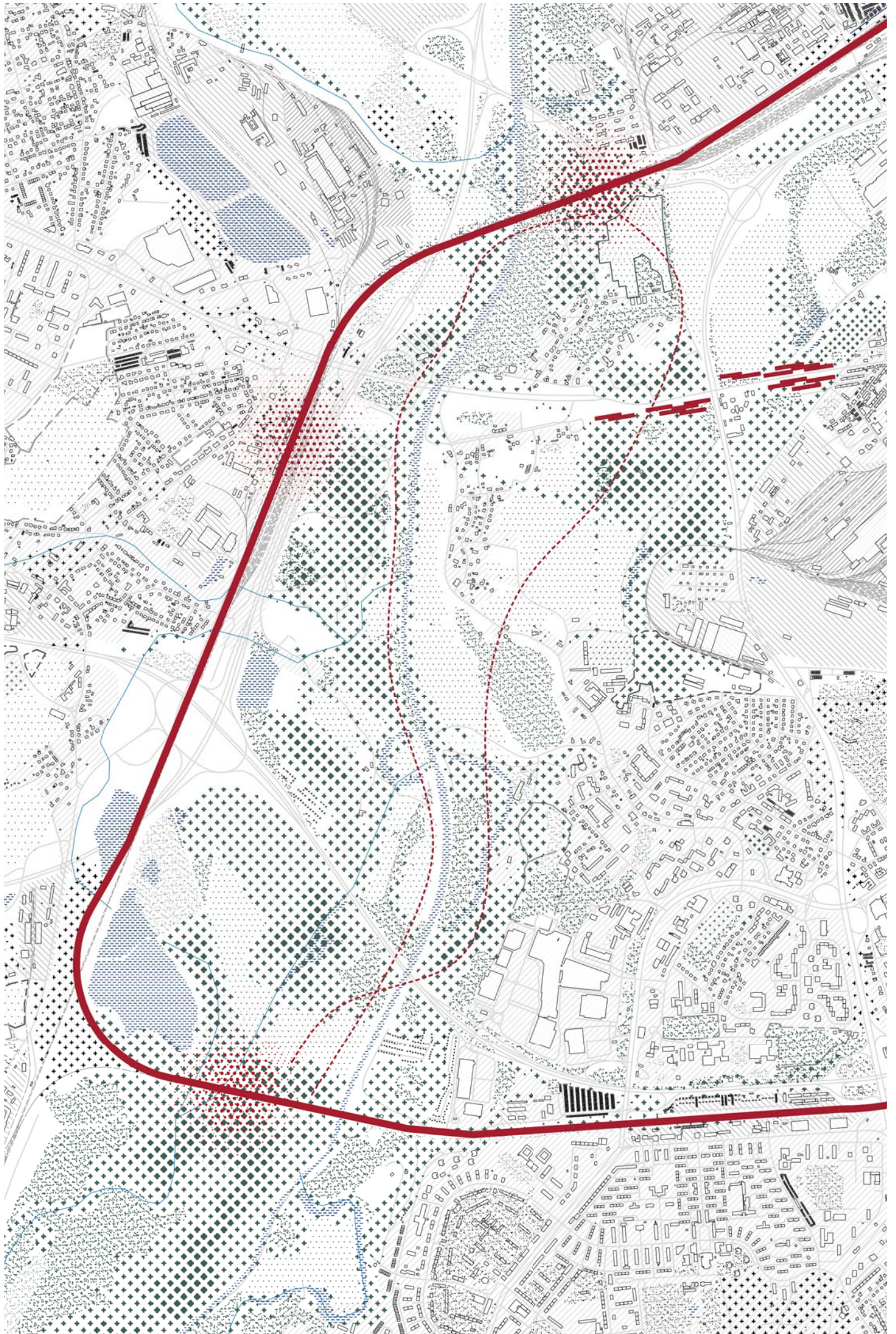
Navrhují propojení hlavních těžišť města a posílení městské hromadné dopravy městskou rychlodráhou. Využívá stávající infrastrukturu městské železnice, kterou spojuje s tratí vedoucí proměňujícím se areálem Dolních Vítkovic. Uzlové body nové městské tepny v klíčových lokalitách. Využívá stávající stanice - Hlavní nádraží, Stodolní (nové městské galerie), Vítkovice (připojuje Ostravu-Jih) a Svinov (spádová pro lokalitu Poruby). Nově navržená zastávka Dolní Oblast lépe začleňuje toto rozvojové území do organismu města. Další dvě nové zastávky jsou propojovacími body navržené přírodně rekreační plochy podél břehů řeky Odry.







Fyzické propojení jednotlivých částí města samotnou zástavbou. Víze lineárního urbanismu podél osy, která spojuje významná centra města. Doplnění energie ulici v místě, kde ztrácí svůj městský charakter. Linearita zástavby zároveň limituje zásah do krajiny v údolní nivě.

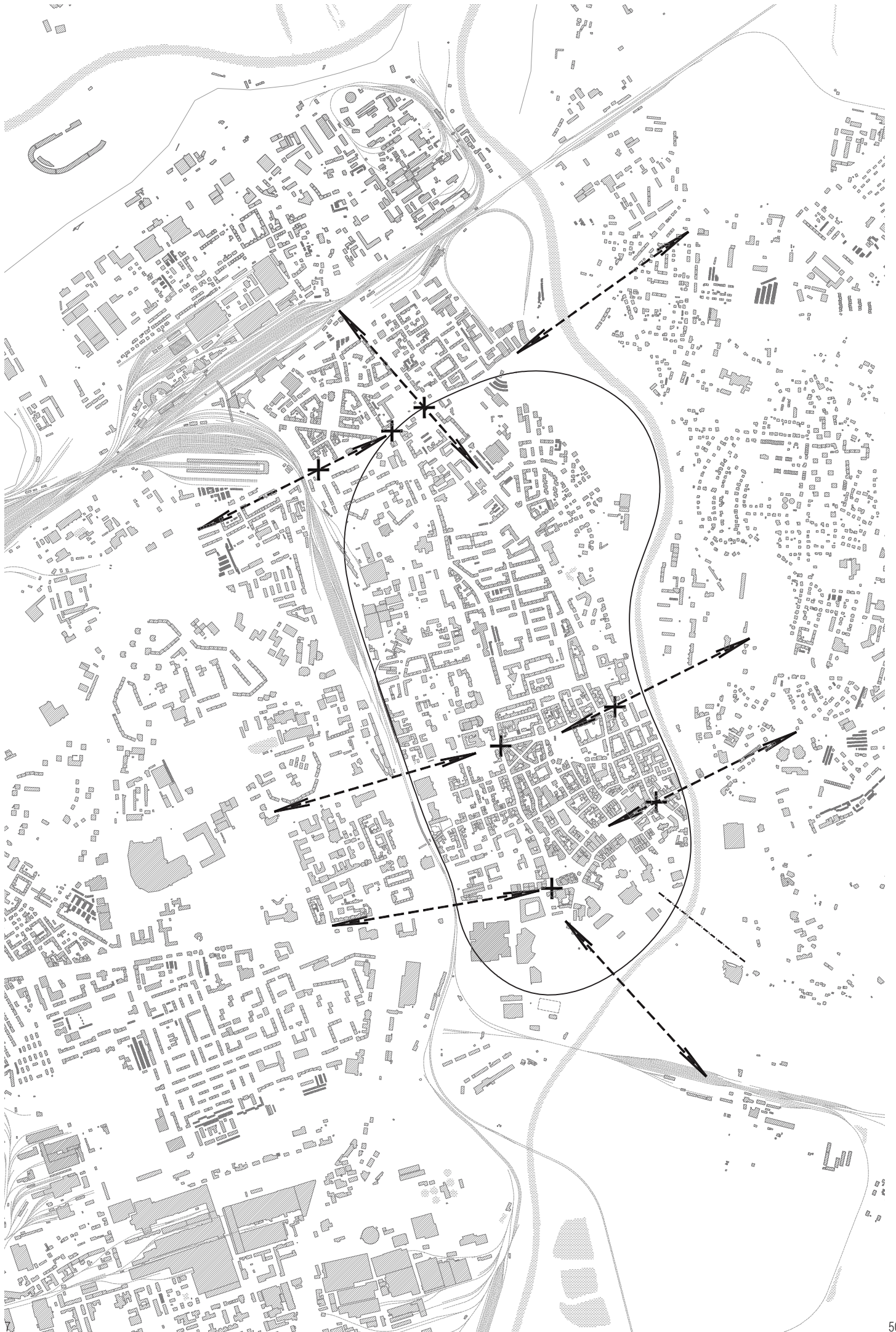


Městské centrum je obecně chápáno jako významné jádro, které dodává městu identitu, převážnou většinu estetických hodnot a je propojovacím prvkem jeho ostatních částí. V přeneseném slova smyslu reprezentuje dané město v mysli jeho návštěvníků. Úpadek městského centra výrazně ovlivňuje i jeho další součásti. Za historické jádro je považována nejstarší část města, původně vymezena městskými hradbami. Prudký vývoj Ostravy ze stavební podstaty středověkého města, s výjimkou jeho uliční osnovy, mnoho nezanechal. Město tak postrádá památkové objekty, což může představovat nevýhodu v atraktivnosti centra pro turistické návštěvníky. Architektonicky vynikající stavby byly postaveny na přelomu 19. a 20. století jako části rodícího se velkoměsta. Nedávné postavení obchodního centra na území po bývalém dolu Karolína je jedním z faktorů, které negativně ovlivnily současnou tvář centra Ostravy. Dochází k jeho vyliďňování, chátrají budovy v centru (například komerční brownfield Ostravica, Palace a další).^[2]

Návrh prověřuje alternativu rozvoje území na hranici historického jádra a zahuštěním struktury prověřuje kapacitu městského centra.

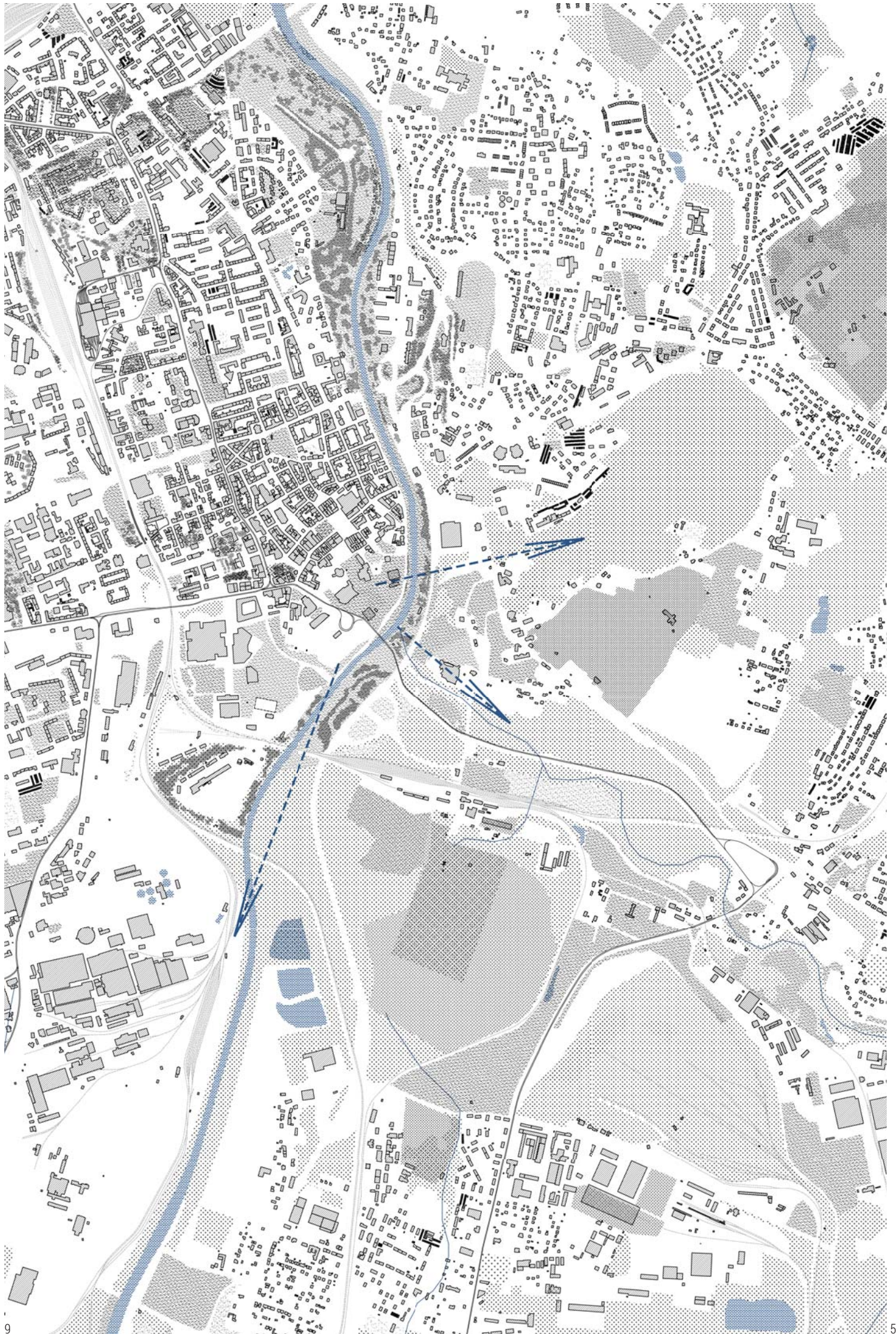
Městské centrum Ostravy se nachází v části Moravská Ostrava, je vymezeno řekou a železnicí. Na severní straně tvoří hranici rozmezí s městskou čtvrtí Přívoz.





Ostravské centrum je podle satelitního monitorování třetí nejzelenější české město. 6,76 % rozlohy města tvoří parková zeleň, 20,16 % včetně lesů. Oproti jiným městům je velmi zelené také centrum města a to nejen díky rozlehlému parku Komenského sady podél břehu řeky na jeho severovýchodní hranici. Svůj podíl má také rozvolněná zástavba sídlištního typu, která v centru města nahradila plochy po dělnických koloniích a dolech. K parkové zeleni jsou započítány také zarostlé plochy opuštěných průmyslových areálů, hald a starých kolejíšť. Na všech těchto místech vzniká potenciál města proměnit se z průmyslového města v zelené.

Za řekou, na jihovýchodním okraji městského centra, se také rozprostírá krajinné zázemí města. Divoká příroda prorůstá Trojickým údolím, místem po bývalé koksovně a dolu, až k zoologické zahradě. K soutoku s Ostravicí lemuje zeleň břehy řeky Lučiny. Potenciál v sobě skrývá levý břeh Ostravice podél areálu Dolních Vítkovic, který po zprostupnění nabídne aktivní městskou parkovou zeleň.

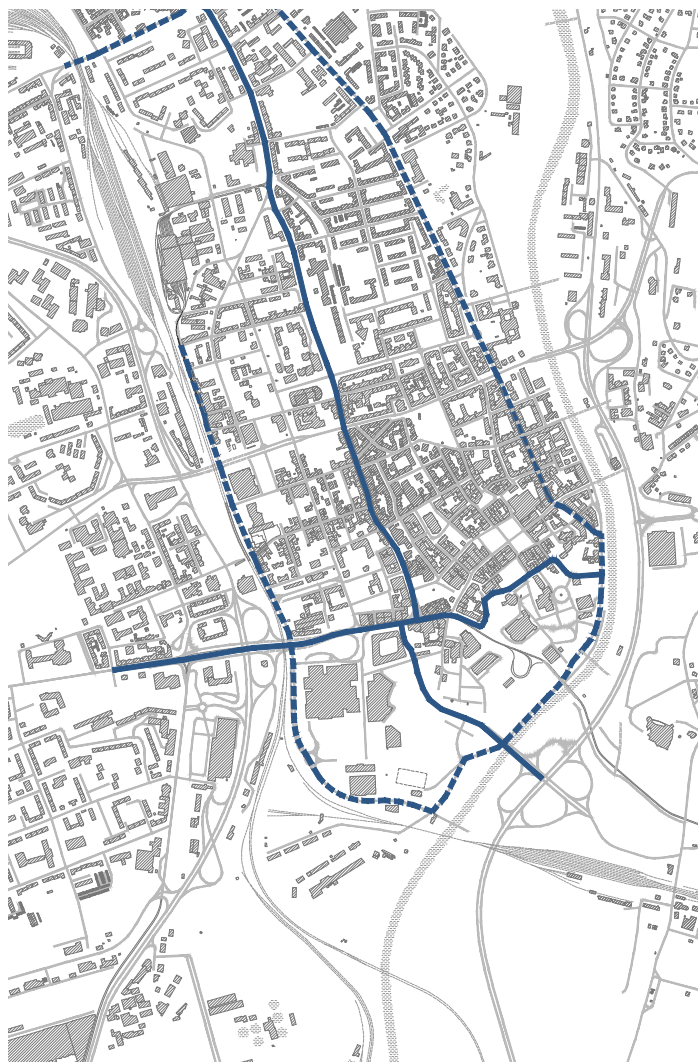




vnitřní doprava města

Hlavními dvěma ulicemi a osami zástavby městského centra jsou ulice Nádražní a Sokolská třída. Podél Nádražní ulice docházelo v začátcích města k postupnému rozvoji od městské brány k vlakovému nádraží. Je lemována městskými domy a je součástí tramvajové linky. Sokolská třída vede východní částí centra města, kolem ostravské nové radnice, je obsluhována trolejbusovou veřejnou dopravou. Obě ulice se se setkávají v dopravním uzlu na severu centra města, kam také ústí autobusová doprava z okolních sídel.

V příčném směru je město obsluhováno dvěma trolejbusovými linkami, každou na jedné straně historického jádra města. Tramvajová linka vede také k obchodnímu centru. Celkově lze považovat obslužnost širšího městského centra veřejnou dopravou za nedostatečnou.



silniční doprava

Vzhledem k nedostatečné veřejné dopravě ve městě a především kvůli každodennímu dojíždění za prací z okolních sídel aglomerace, je centrum města silniční tranzitní dopravou a velkou část jeho plochy zabírají provizorní parkovací plochy.

Provizorní městský okruh je přerušen v oblasti Černé louky a podél železnice.

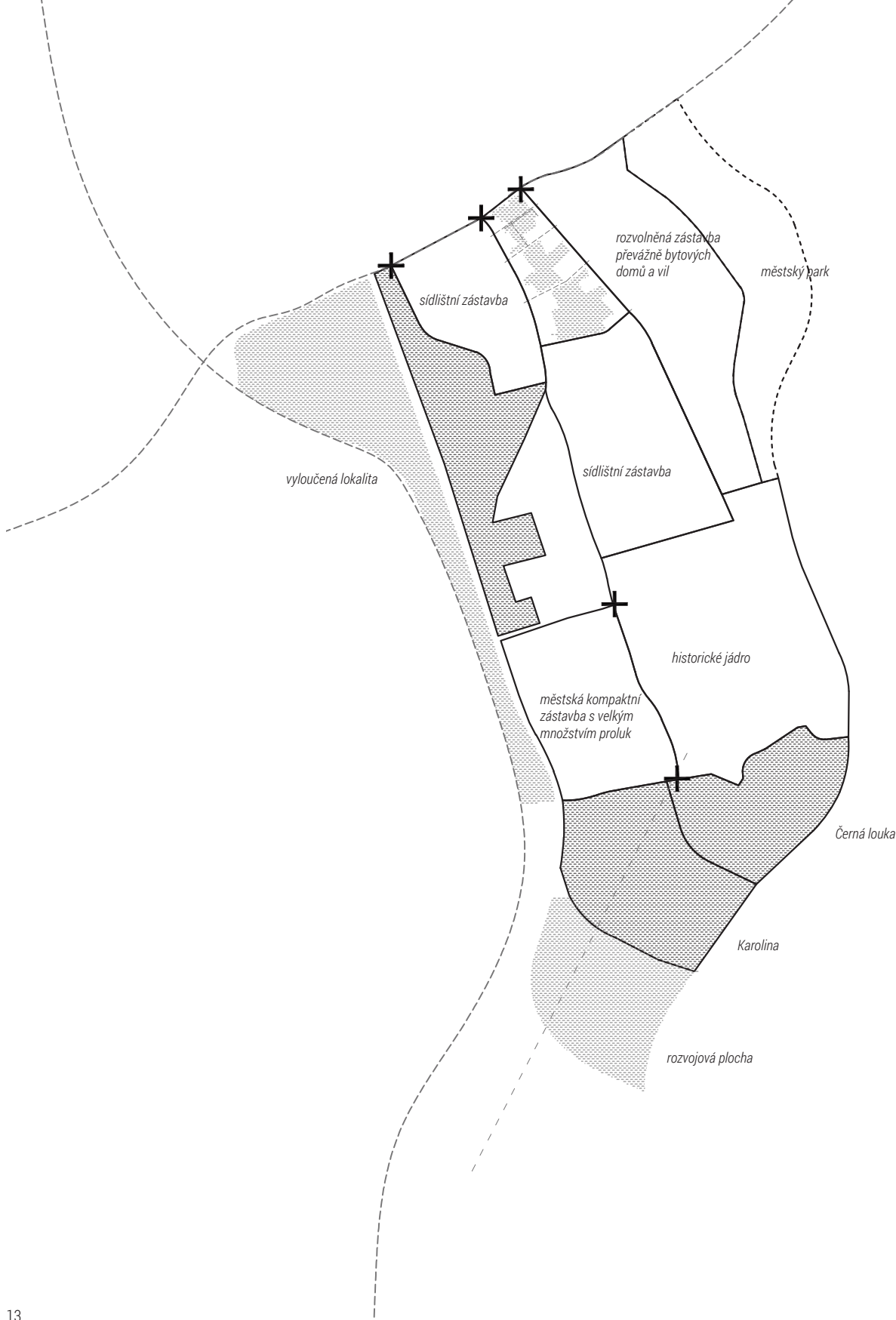


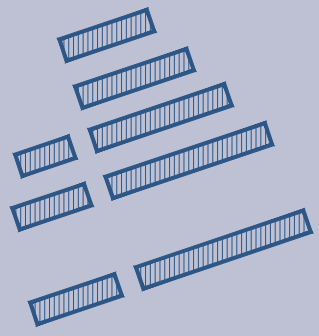


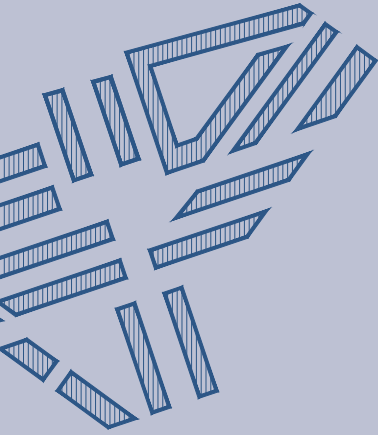
Centrum města Ostrava je kombinací různorodých urbanistických celků.

Kompaktní městská zástavba historického centra je oslabena množstvím proluk a špatně fungujících veřejných prostranství.

Směrem k řece na ní navazuje území Černé louky, výstaviště a poměrně zanedbané městské zeleně. Přilehlé území po bývalé koksovně a jámě Karolina bylo zastavěno velkým obchodním centrem Nová Karolina. V další fázi tohoto developerského projektu byly v okolí vystavěny bytové domy a administrativní komplex. K území Černé louky a Karoliny navazuje transformační území, díky kterému vzniká potenciál fyzického propojení centra města s Dolní oblastí Vítkovic. Územním plánem je určena jako plocha přestavby a je navržena pro změnu využití území na plochy smíšené, bydlení a občanské vybavenosti. Východní hranici centra lemuje řeka Ostravice, podél níž se táhne městský park. Vílová zástavba a sportoviště na jeho rozhraní. Plochy po bývalých dělnických koloniích a dolech v prostřední části centra a na hraně s přívozkou zástavbou nahradila sídlištní zástavba. Mezi sídlišti se na severní hraně centra města nachází jedna z hlavních vstupních bran města a významný dopravní uzel. Rozpačitá směs původní městské zástavby, výrobních objektů a nezastavěných ploch neodpovídá významu vstupu města. Další rozvojovou plochou je plocha podél železnice, která je vymezena mosty a tvoří ji zbytková zástavba převážně výrobních a skladovacích areálů. Na území železnice navazuje plocha, jejíž hranici tvoří jak železnice, tak rychlostní silnice. Je to prostorově i sociálně vyloučená lokalita.







Území o rozloze přibližně 30 hektarů přiléhá k městskému centru. Původně byla zastavěna továrnami těžkého průmyslu, nacházela se zde také koksovna a důl, po kterém nese název. Ty postupně zanikaly a z Karoliny se stalo opuštěné území.

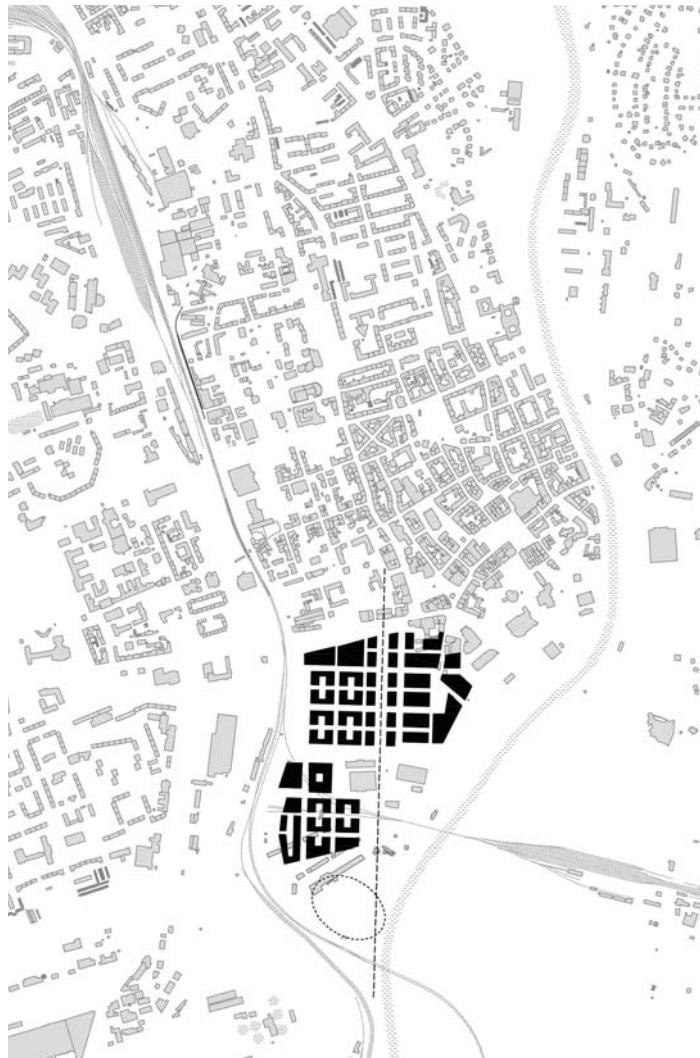


karolina

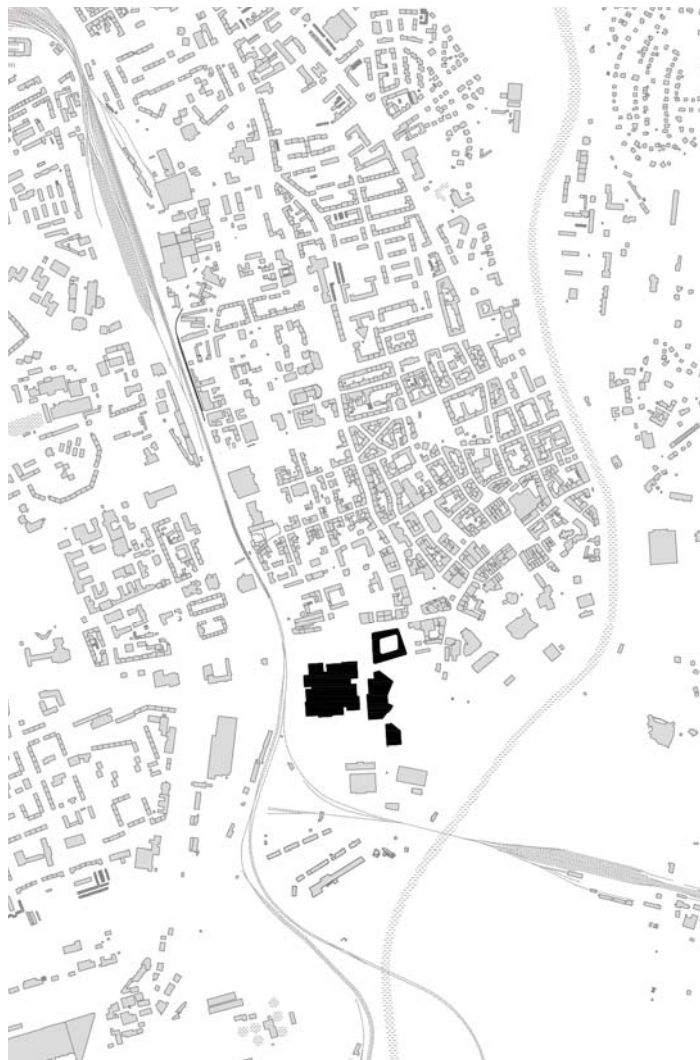


Na celkem bezvýznamné místo v centru města se začaly asi v roce 1870 vyvážet výpěrky z koksoven. Roku 1917 měla halda s několika vrcholy 25 metrů na výšku, zabírala plochu skoro 5 hektarů a uloženo zde bylo více než 700 000 m³ hlušiny. Po jeho odstranění v roce 1936 bylo místo zavezeno zeminou a nejprve využito jako stanoviště pro cirkusy a lunaparky, posléze zde bylo vybudováno výstaviště.





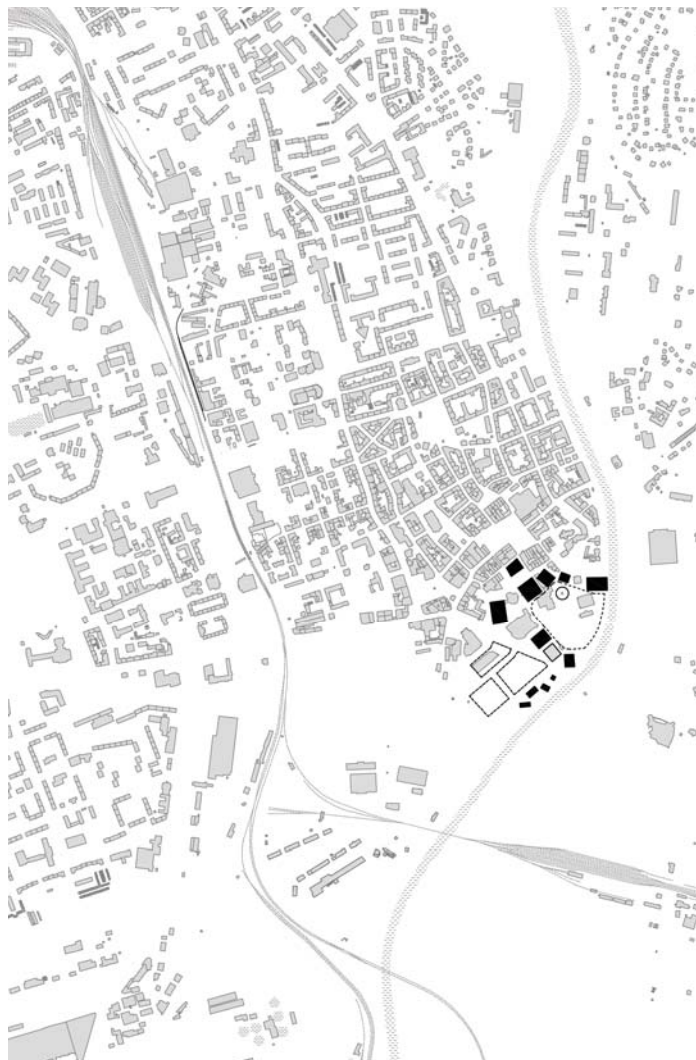
2000 – mezinárodní urbanisticko-architektonická soutěž na studii území bývalé Karoliny, vítězný návrh s širokým parkovým bulvárem a osou k Dolní oblasti Vítkovic.



Na místo vítězného návrhu byla na území Karoliny znovu vypsána tentokrát developerská soutěž, v roce 2012 bylo uvedeno do provozu obchodní centrum Nová Karolína a vystavěna první fáze plánované okolní zástavby.

2010 – mezinárodní soutěž na návrh revitalizace území Černá louka

Měla zde vzniknout nová budova filharmonie, městská galerie, vysoká škola kulturního managementu, včetně inkubátoru pro kreativní odvětví, mateřská a základní škola, střední umělecky zaměřená škola a budova přístavby státního divadla loutek, kultivace zeleně a řek.

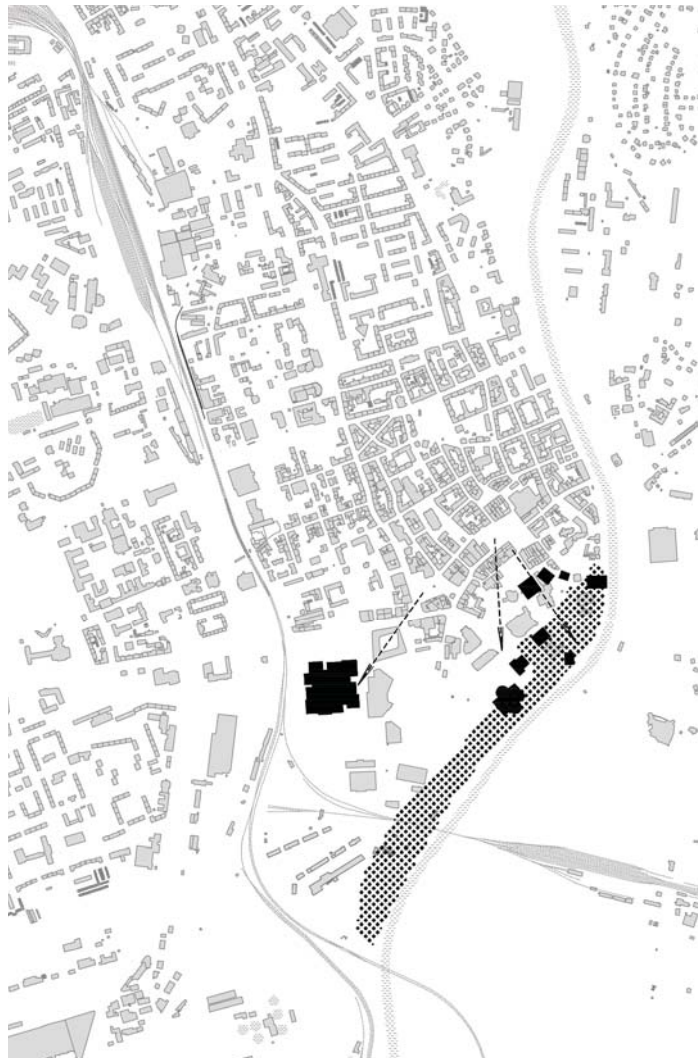


koncept

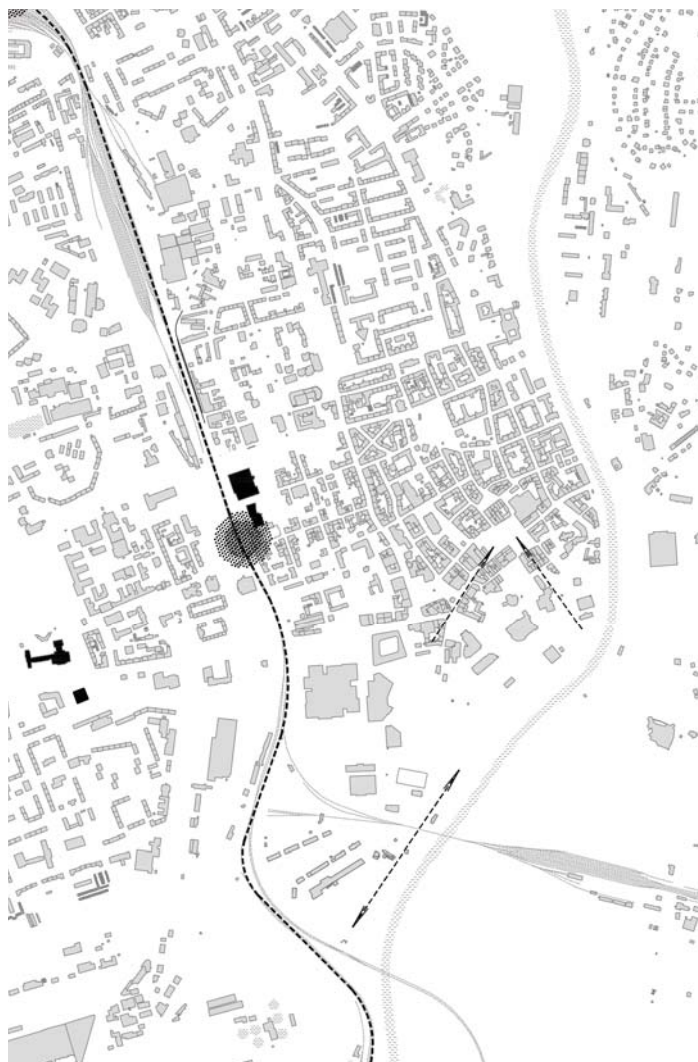
Pozemky za Národním divadlem moravskoslezským získala od Ostravy v roce 2019 Ostravská univerzita k získání grantu a vybudování multifunkčního areálu. Jednou z nových budov má být zázemí pro sport, zdraví a technologie, druhou je Kláštr umění a designu Fakulty umění Ostravské univerzity.



analýza



Původní koncepce města soustřeďovala všechny chybějící instituce na jedno místo.



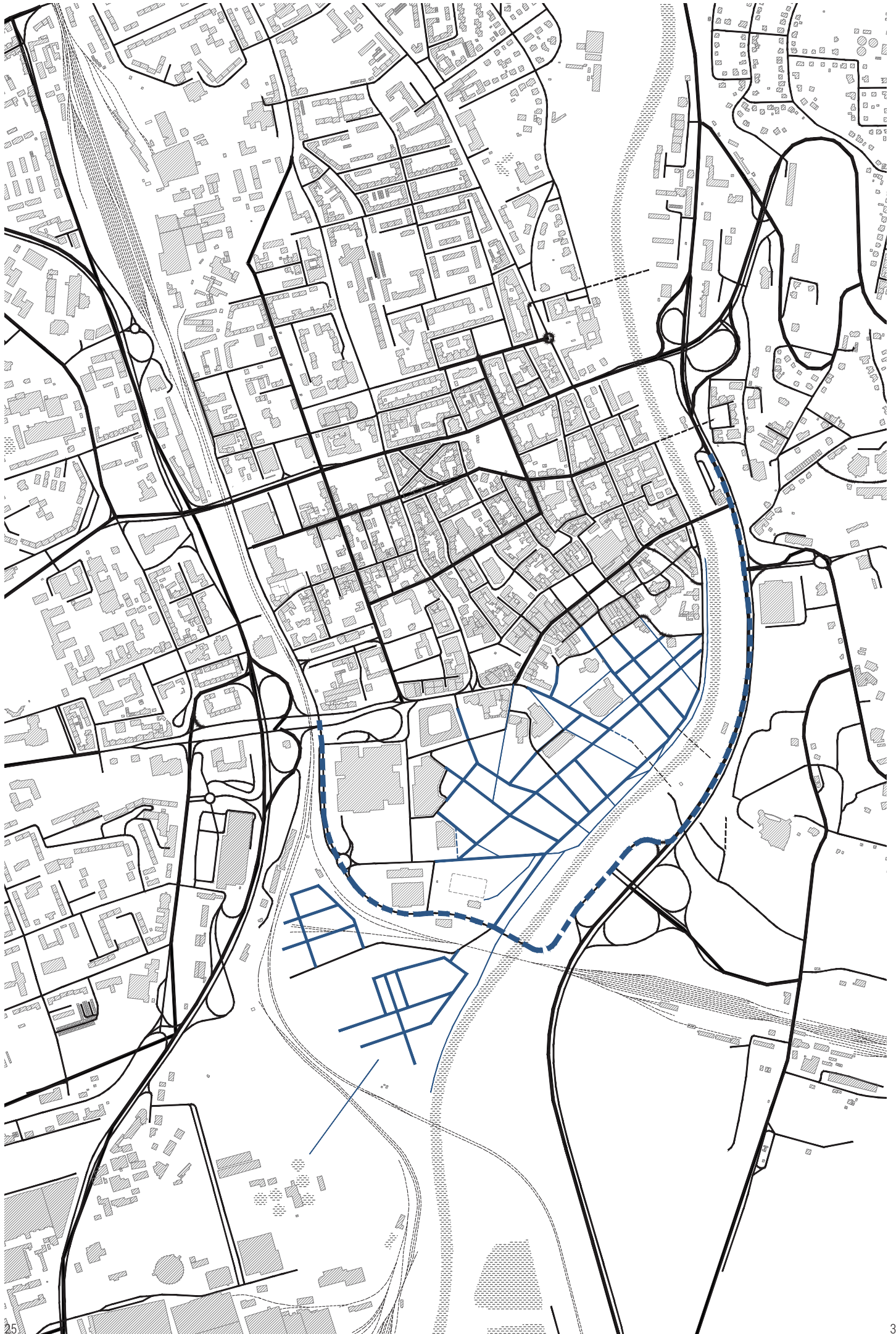
Současnou situaci mění jak realizované, tak nově plánované projekty – nová budova filharmonie, vědecké knihovny, nebo nové městské galerie Plato. Rozptýlení institucí může být impulsem pro propojení centra jako celku.

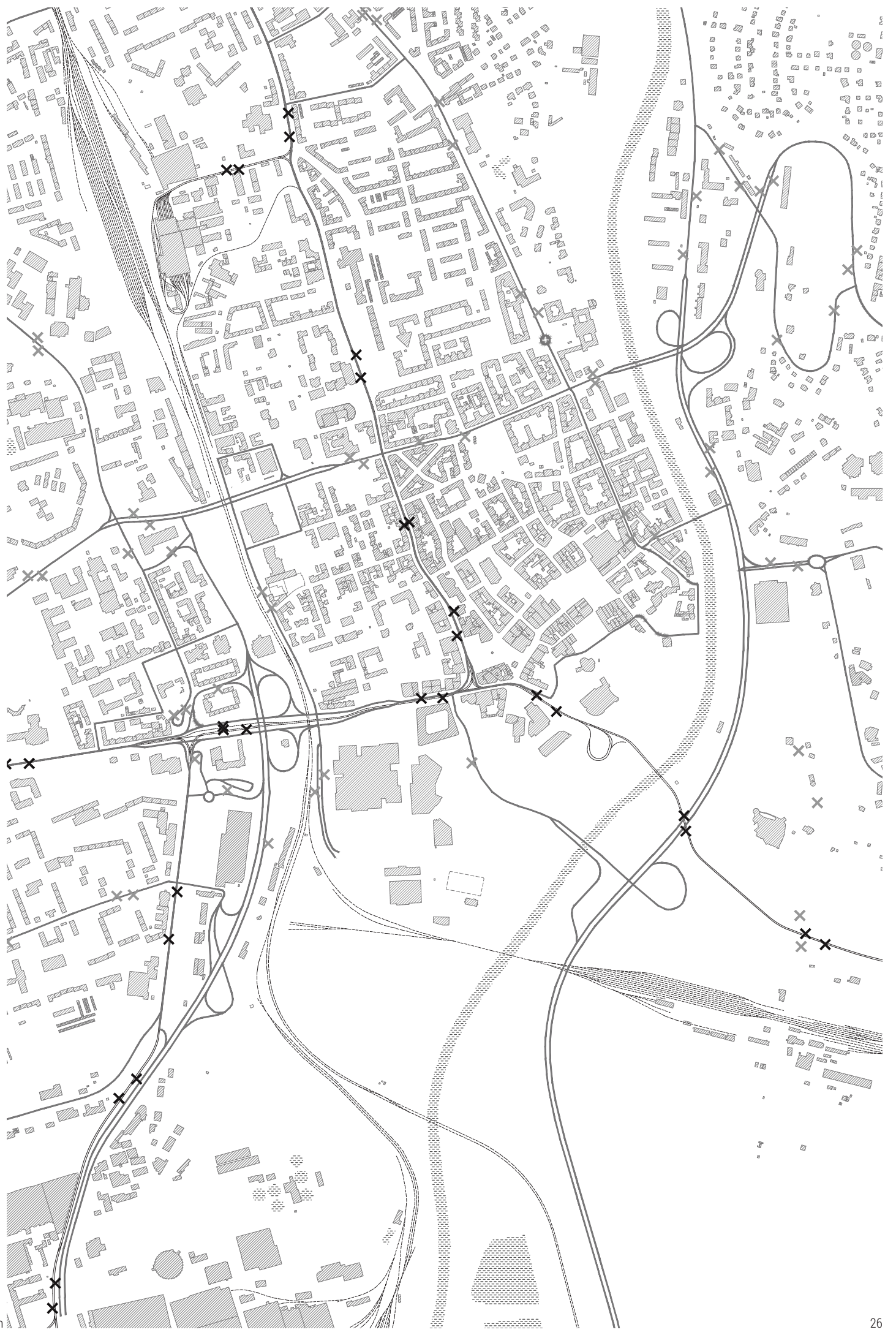
Současná dopravní situace částečně odděluje Černou louku od historického jádra města, hlavní bariérou území je ale dopravní tah izolující oblast Karoliny.

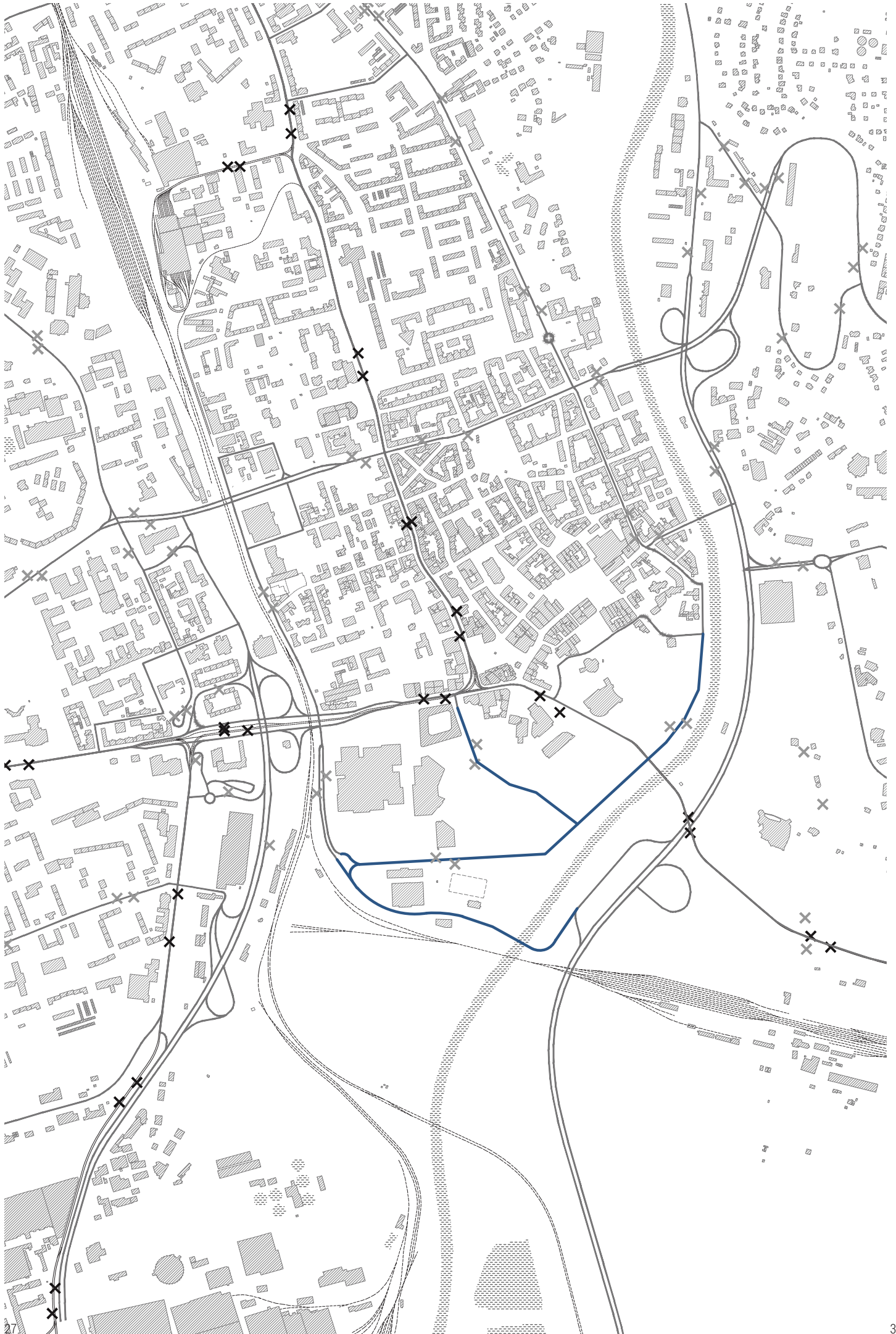
Ten zároveň znemožňuje propojení s Dolními Vítkovicemi.

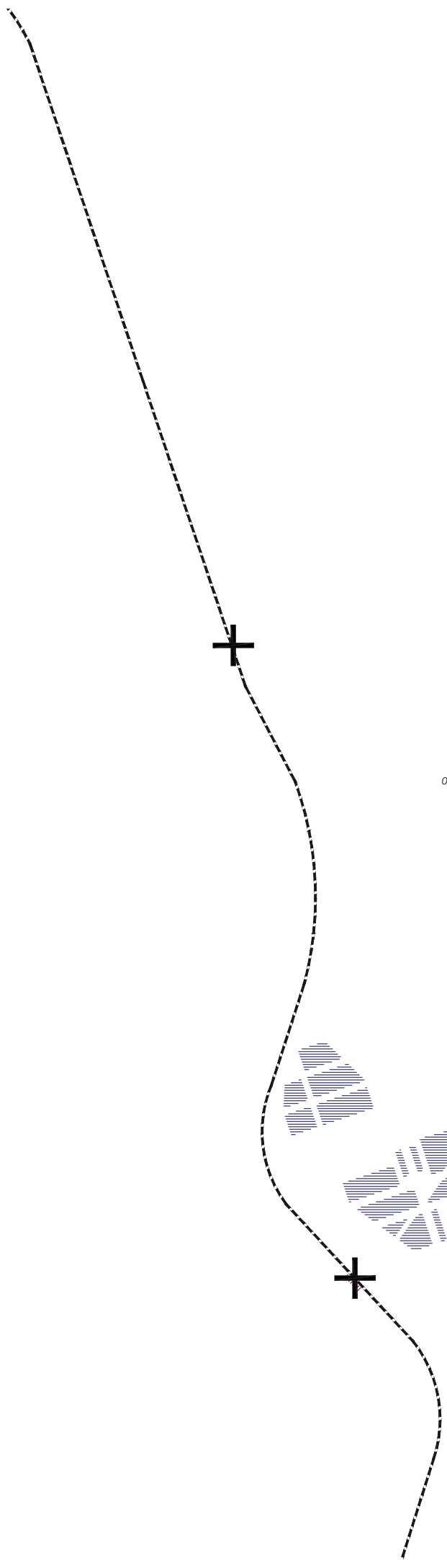
Návrh prověřuje možnost zrušení mostu a převedení hlavního tahu za obchodním domem k nájezdu na most. Doplňuje městský okruh a odvádí zatížení tranzitní dopravou od samotného centra. Tento krok také umožňuje spojení území Černé louky a Karoliny, a dále k Dolní oblasti Vítkovic. Zachovává stávající tramvajovou trať a doplňuje trolejbusovou linku podél řeky až ke stávající zastávce Nová Karolina.





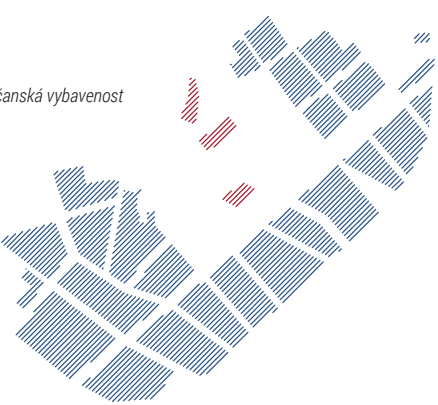






občanská vybavenost

bydlení

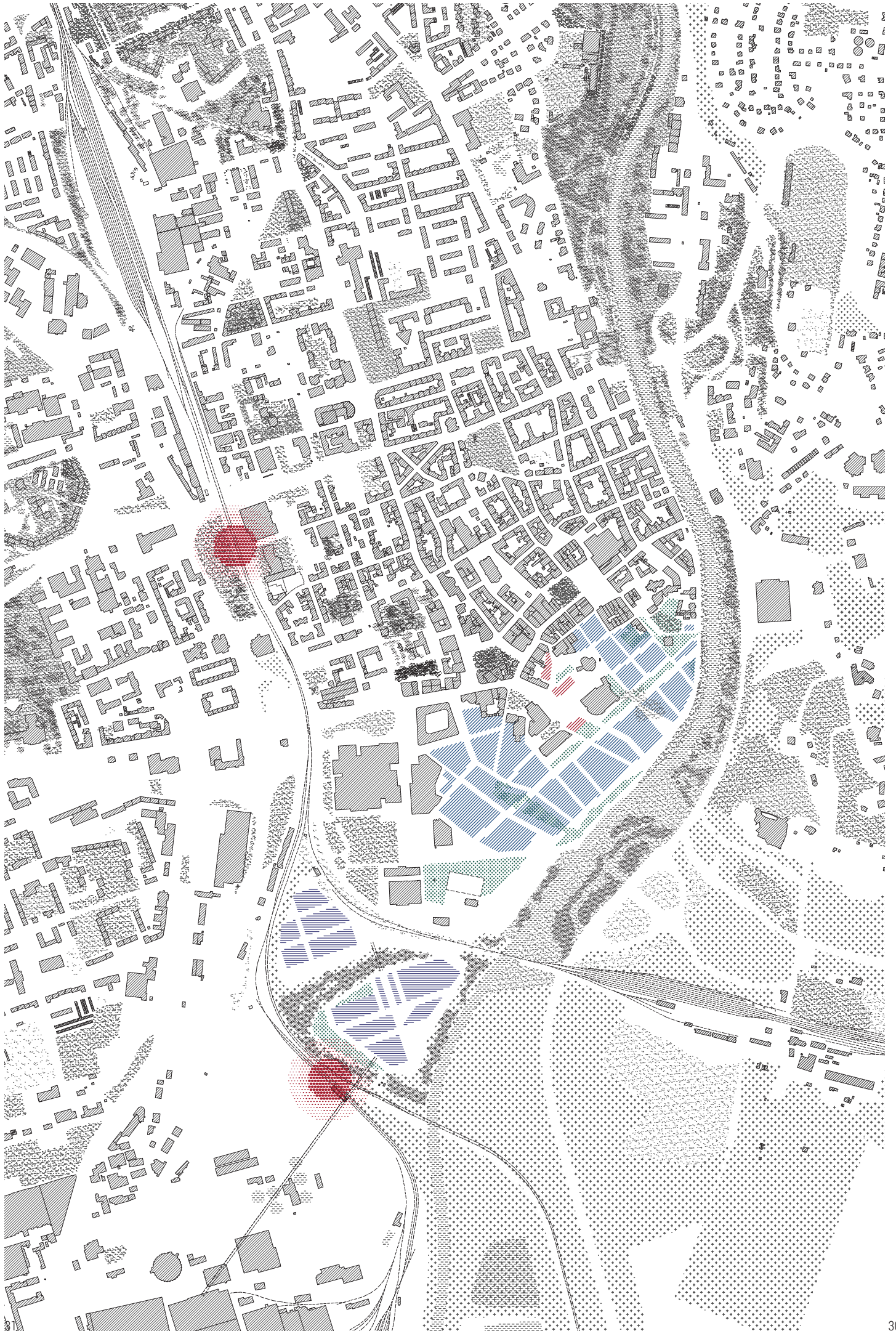


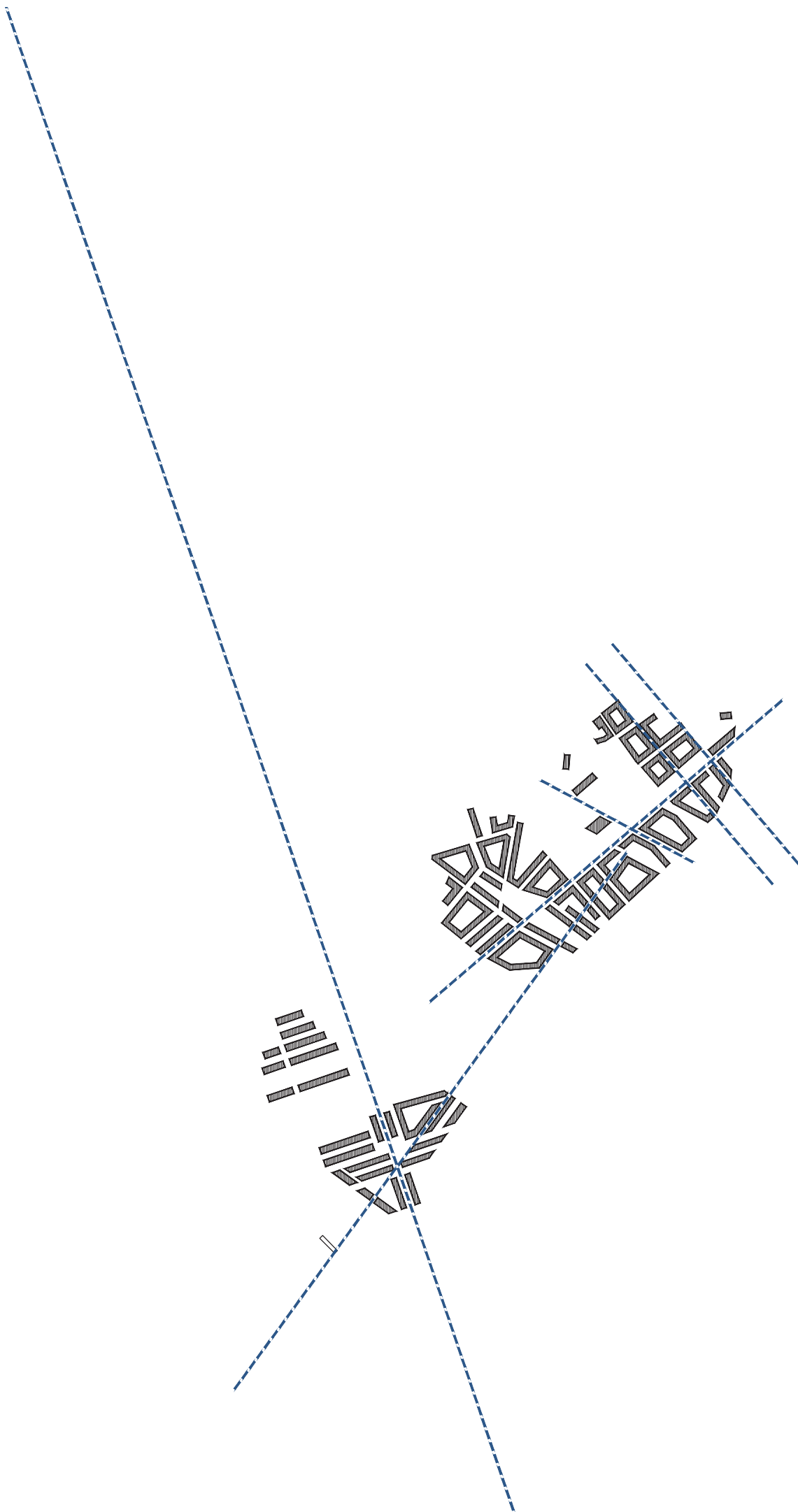
administrativa

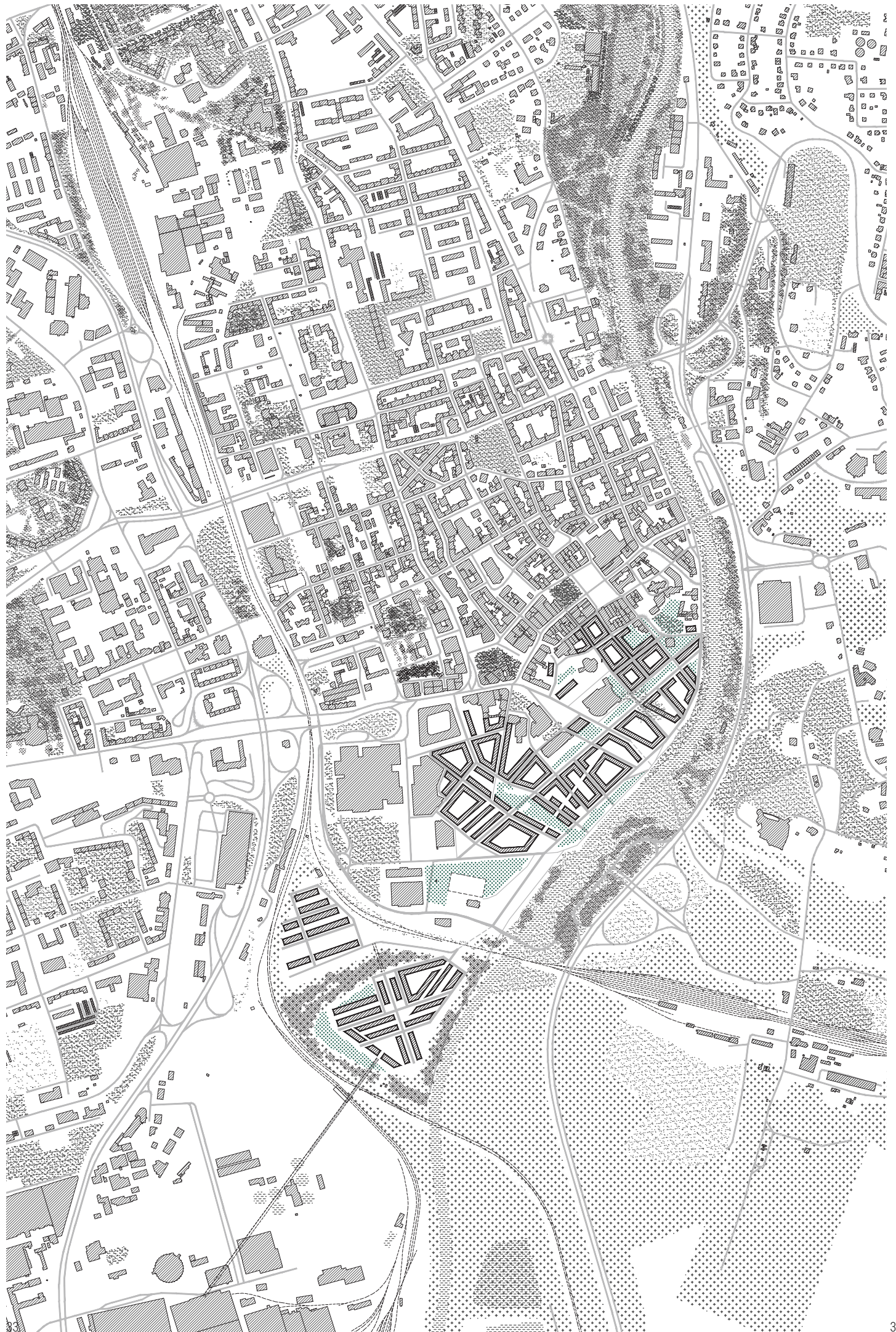


V současnosti plánované projekty koncipují Černou louku jako městský park s veřejnými a rekreačními funkcemi. Vzhledem k oslabenosti městského centra (zejména náměstí) a nedostatku zeleně v organismu města navrhuji alternativu. Zahuštěná městská struktura směrem k řece vytváří aktivní nábřeží. Nová zástavba podporuje význam stávajících veřejných prostranství, do organismu města zapojuje nábřeží řeky a rozvojové území.

Jsou navrženy plochy převážně smíšené - bytové domy s veřejným parterem. Plocha mezi Karolinou a Dolní oblastí Vítkovic je vymezena jako nová administrativní čtvrť.









návrh

doplnění bloku ve městě









Ověření kapacity navržených ploch. Výška zástavby vychází z okolní stávající zástavby, směrem ke Karolině se výšková hladina mírně zvětšuje.

Zástavba navazující na historické jádro

3 - 4 podlaží bydlení + komerční parter

753 bytů, 14 000 m² komerčních ploch

Zástavba za divadlem

4 podlaží bydlení + komerční parter

1057 bytů, 17 200 m² komerčních ploch

Zástavba u Karoliny

5 - 6 podlaží bydlení + komerční parter

1240 bytů, 14 600 m² komerčních ploch

celkem 3050 bytů

9 150 obyvatel

45 800 m² komerčních ploch

103 976 m² kancelářských ploch

doplnění chybějících bloků ve struktuře městského centra

3657 obyvatel

1219 bytů

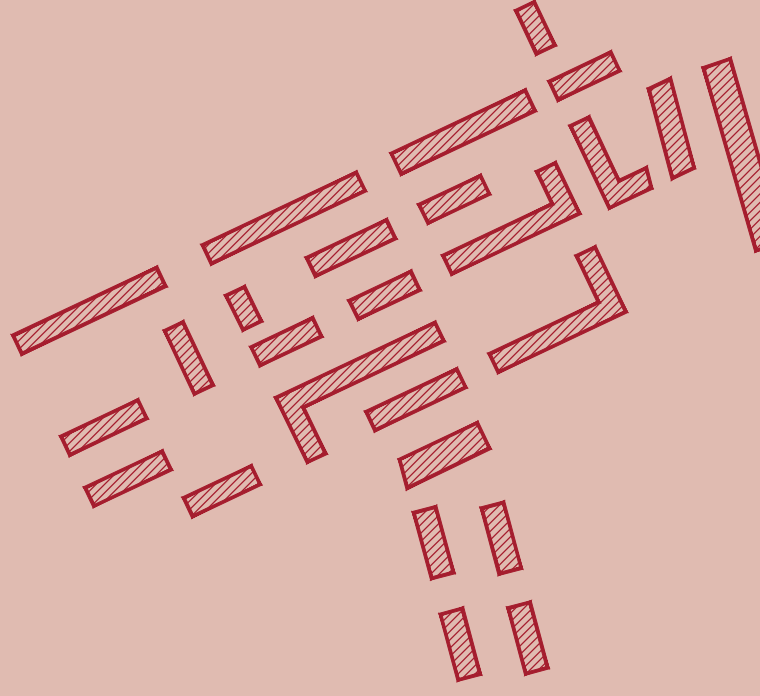
26 430 m² komerčních ploch

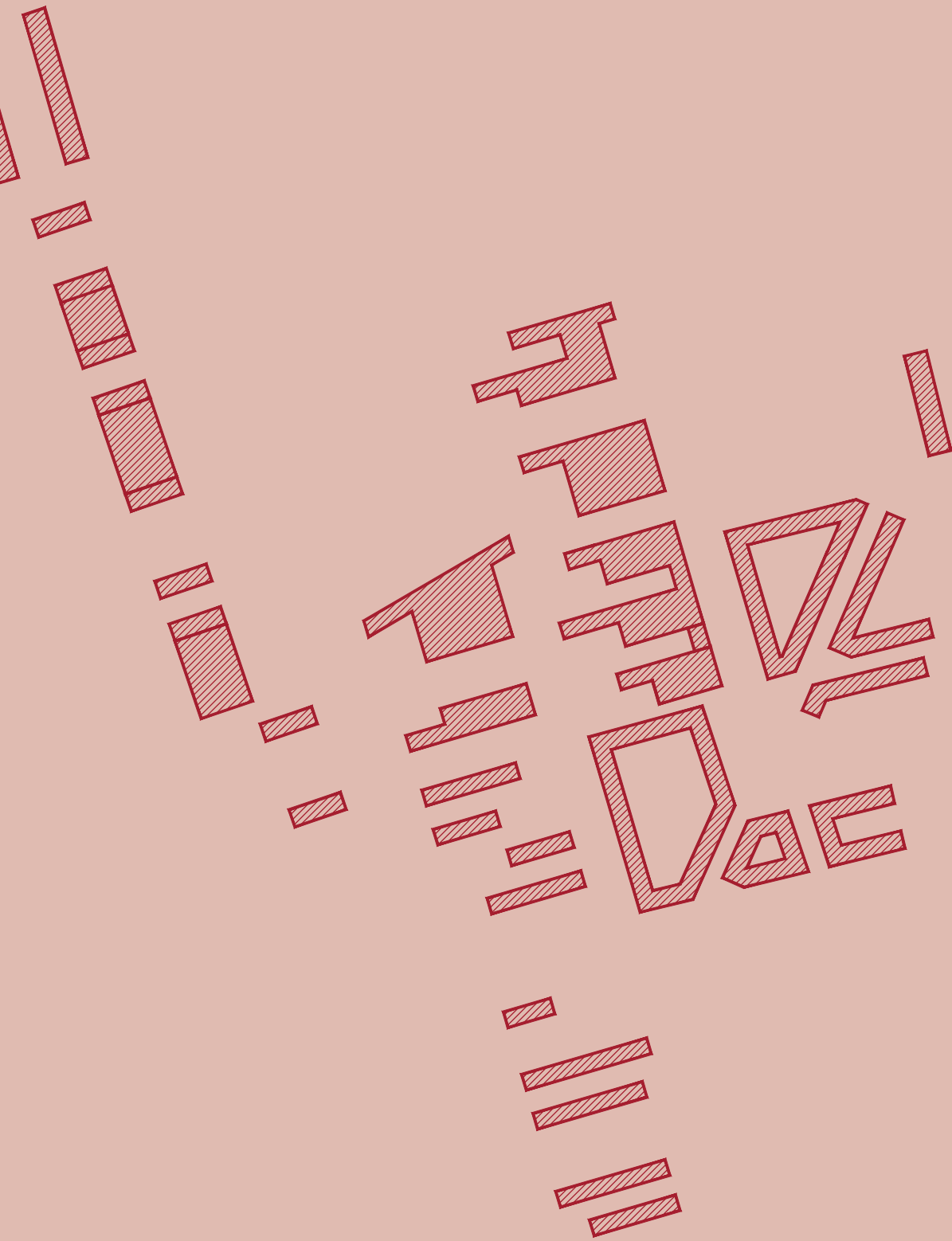














Hrana městského centra, kterou tvořila bariéra železniční trati, se rozrostla do plochy. Trhlina ve struktuře města. Místo, ve kterém se protíná několik problematik - prostorová bariéra mezi centrem a dalšími částmi města, špatná prostupnost, vyloučená a nevhodně využívaná území. Nabízí možnost dalšího sjednocení města.



Po vybudování železnice se na území tehdejší městské periferie začal podél železnice koncentrovat průmysl a výroba. Toto území bylo ohraničeno hlavní městskou osou (ulice Nádražní) vedoucí od původního hradebního okruhu k hlavnímu nádraží. Město prošlo překotným vývojem, území v bezprostřední blízkosti trati se stalo lokalitou na okraji městského centra a svým způsobem i na okraji zájmu. V současné době je navíc vymezeno jako území pod mosty, které překonávají železnici a připojují dopravní tepny k organismu města až v úrovni další paralelní ulice (Poděbradova). Plocha podél železnice tím ztrácí energii, je však zachována její kontinuita.



Oblast za kolejemi - území, které bylo od zbytku města odříznuto dopravní tepnou. Vymezená je ze dvou stran frekventovanou silnicí, zbývající hranu tvoří koleje a nákladové nádraží - je definována jako sociálně vyloučená lokalita. Je občansky nevybavena, za službami a obchodem je třeba se dopravovat. V jejím středu areál garáží a odstavných ploch, skladů a drobné výroby.



cihelní



bariéry, rozvojové plochy

rozhraní



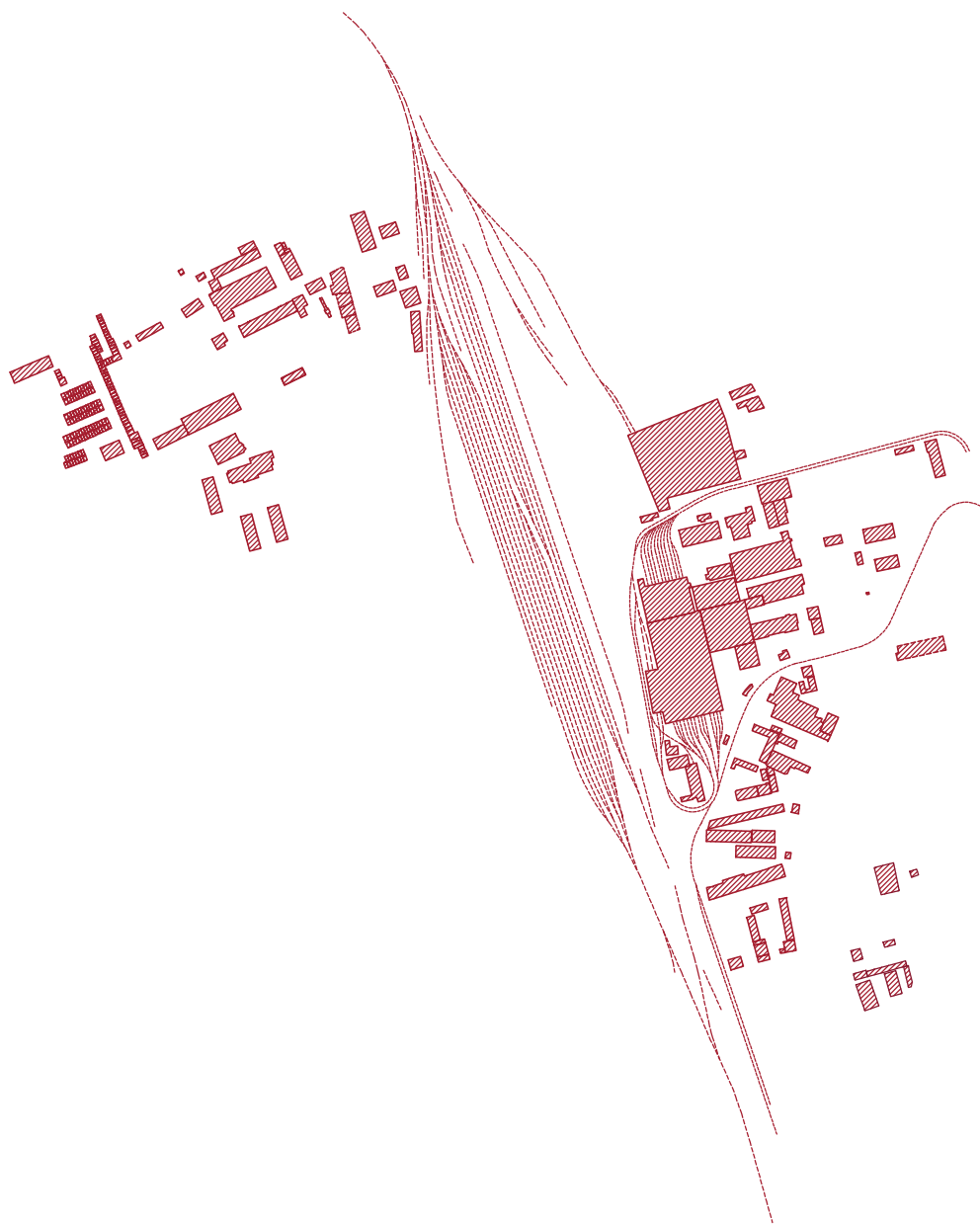
200 m

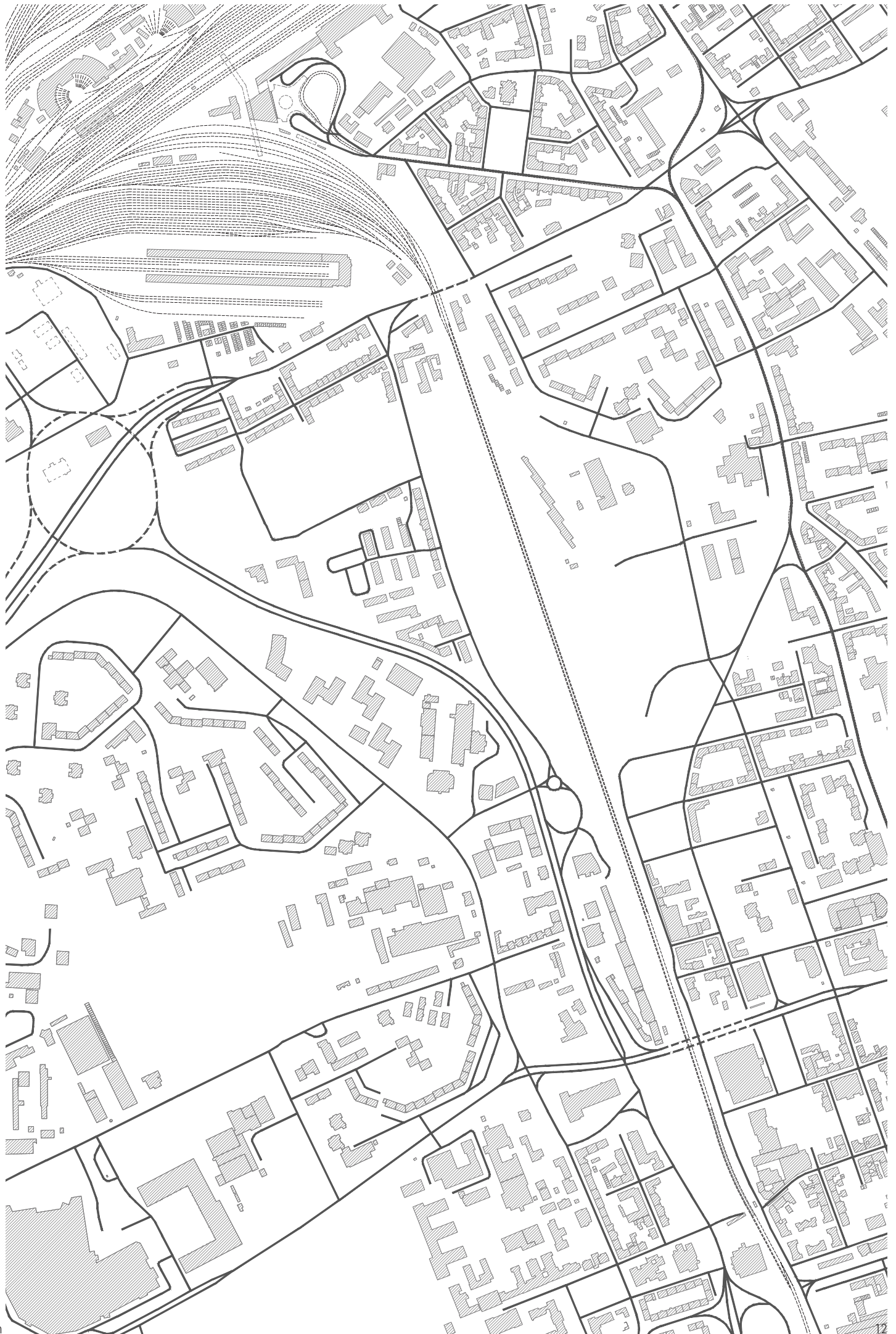
V územním plánu je lokalita Cihelní vymezena jako plocha změny využití území na občanské vybavení. Zároveň je navrženo propojení této lokality se sídlištěm Fifejdy. Návrh počítá s odstraněním budov areálu a také některých dalších nevyhovujících budov.

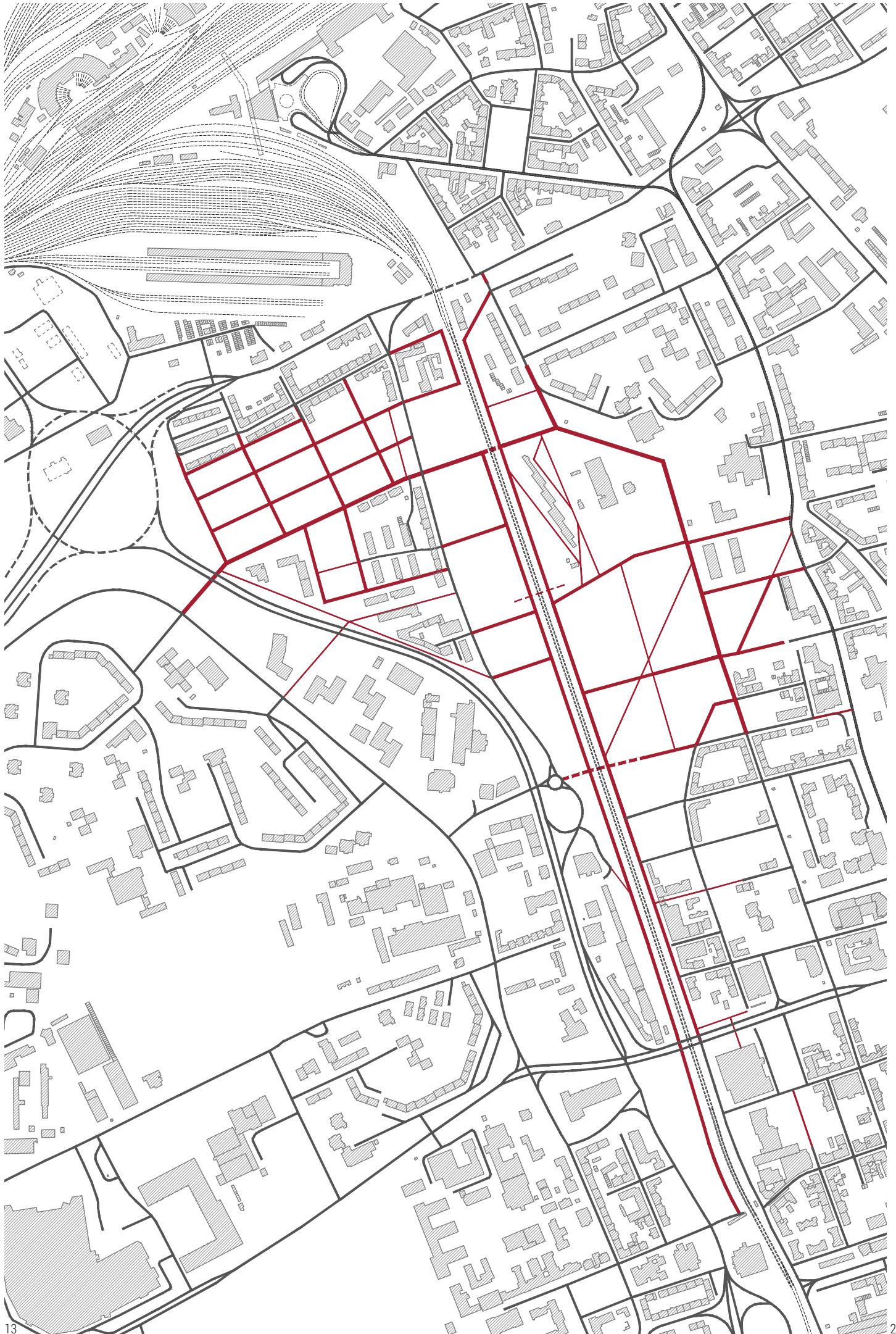
Plochy nepoužívaných seřazovacích kolejí jsou územním plánem definovány jako plocha pro lehký průmysl.

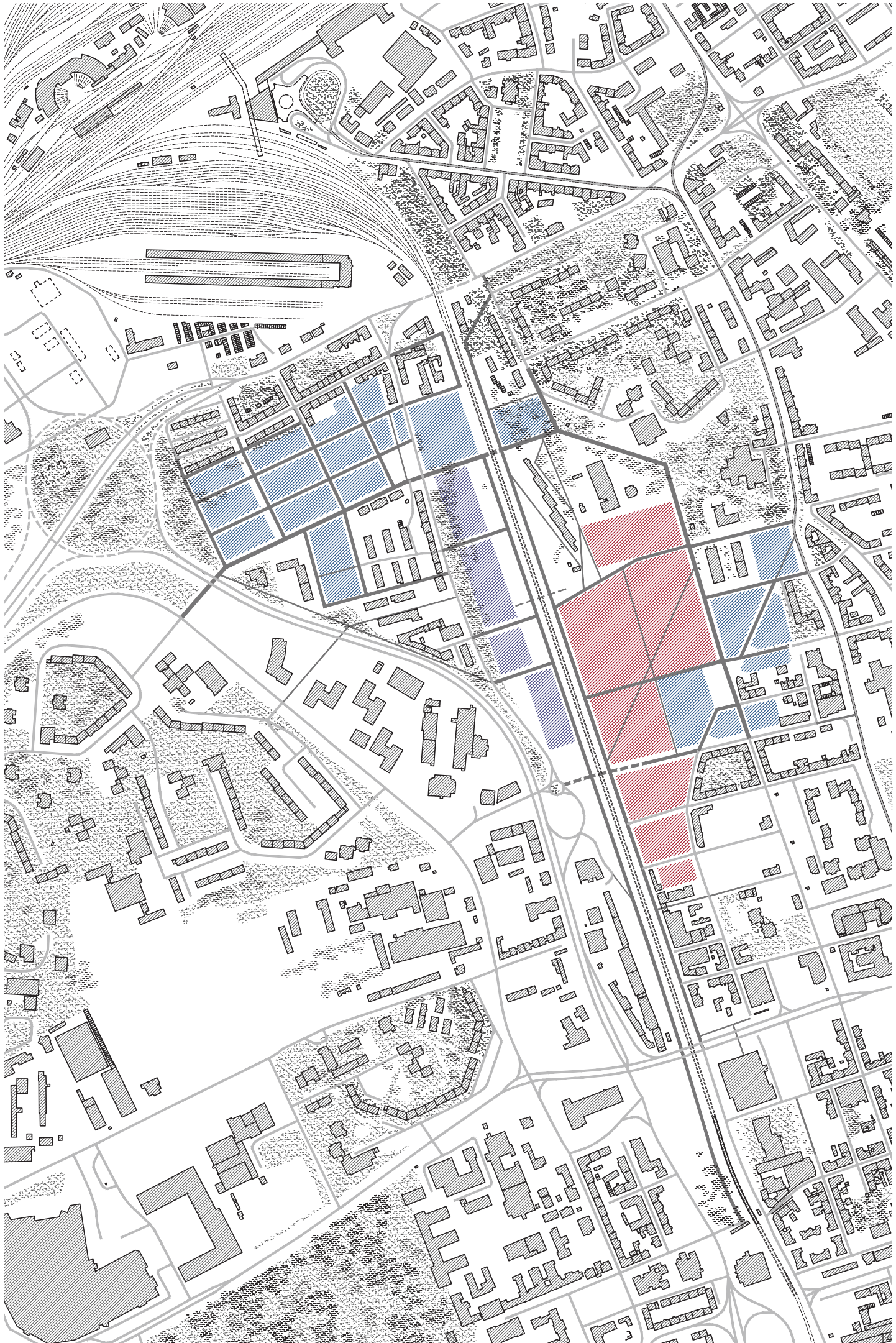
Dále je v územním plánu navrženo prodloužení ulice Porážkové, vedoucí podél kolejí, a doplnění nadjezdu u tramvajové vozovny. Vzhledem k těmto záměrům a problematické prostupnosti území, považují opodstatněné vozovnu vymístit. Dále pro svůj návrh počítám s odstraněním dalších budov nevyhovujících funkci či stavu.

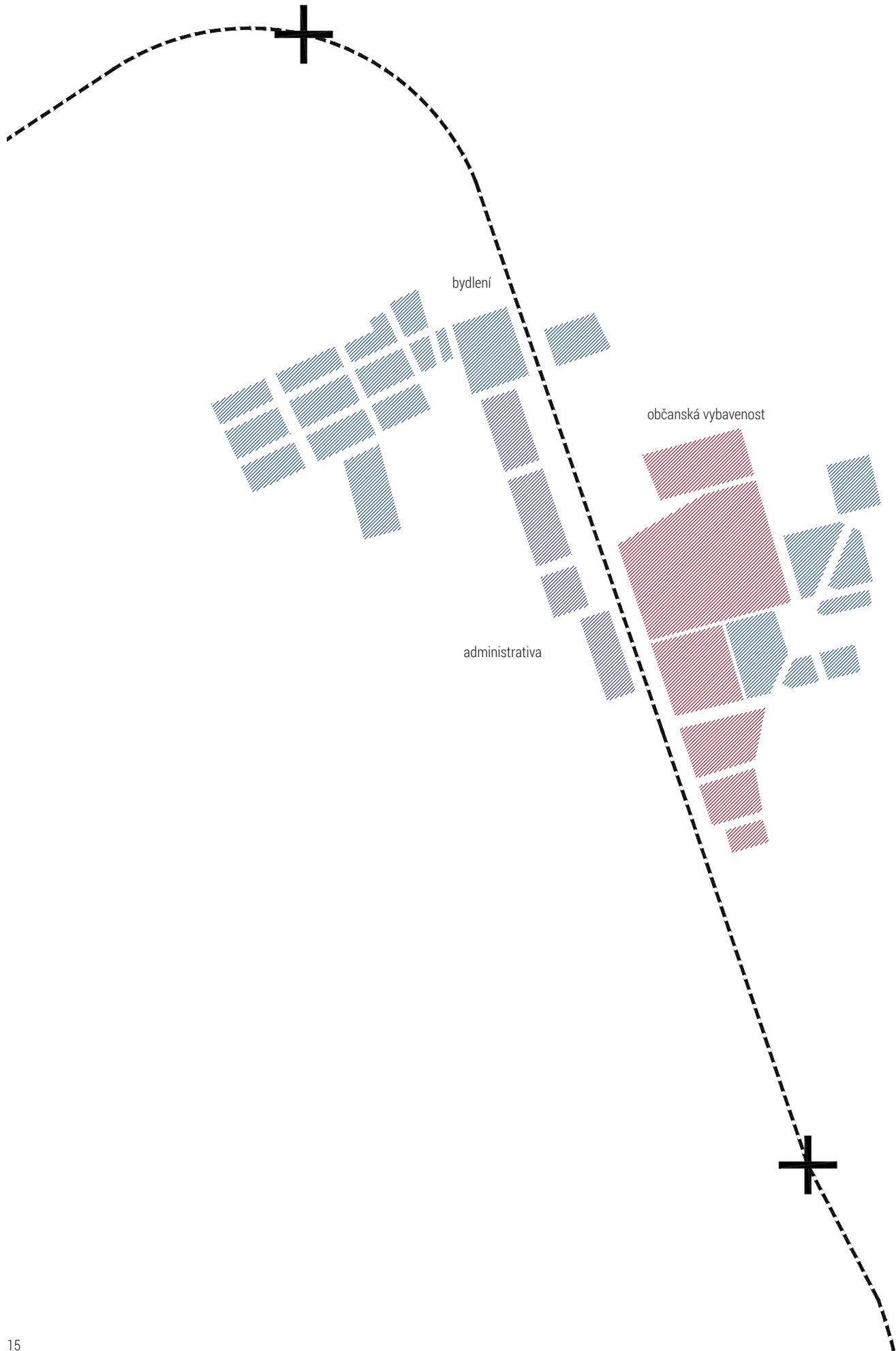
Problematický neprostupný ostrov u hlavní městské ulice vytváří areál plynáren. Pro svůj návrh uvažuji s jeho omezením na administrativní budovy a část provozu považuji za vhodné přesunout do části města s převážně výrobním charakterem (například Přívoz).

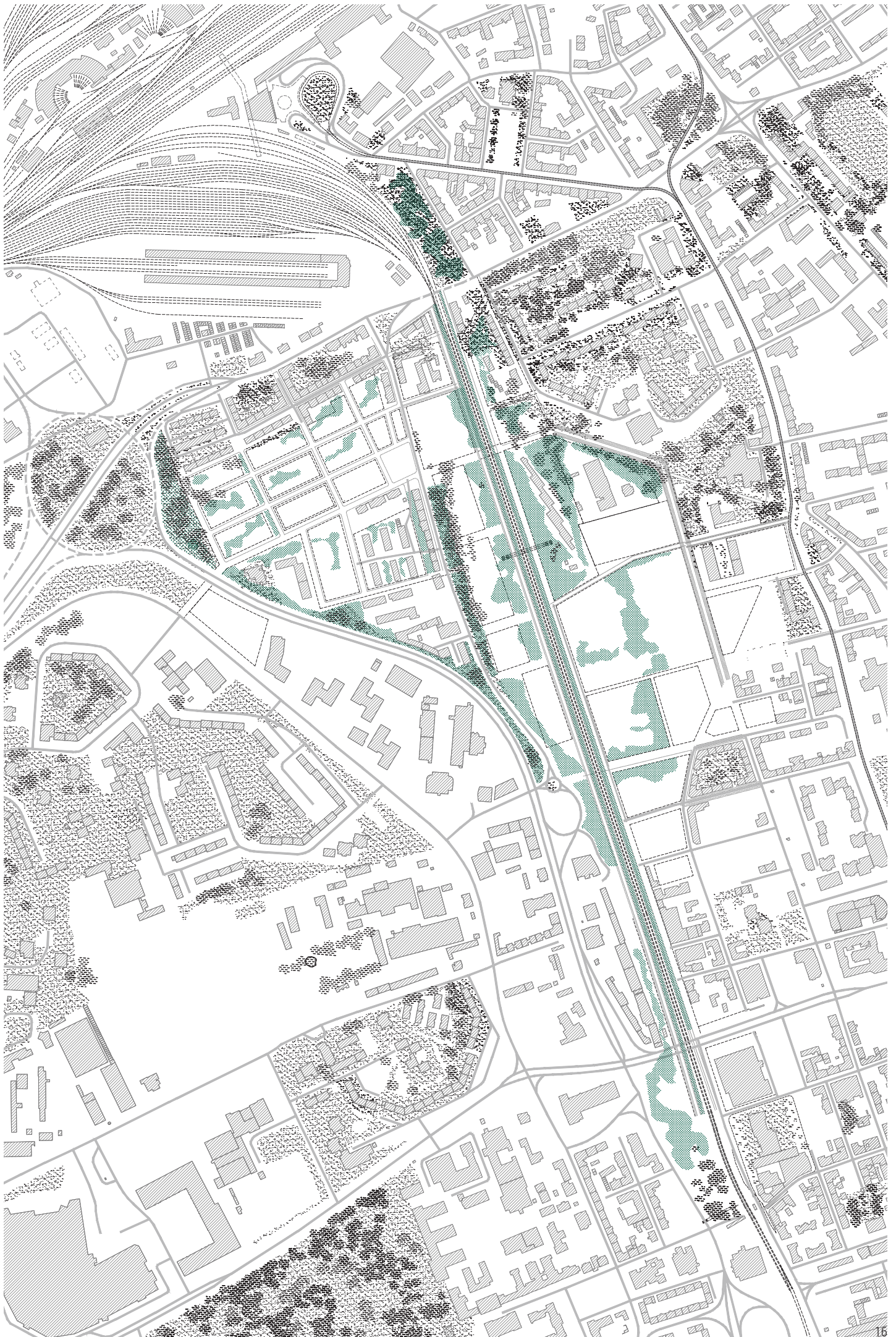














návrh

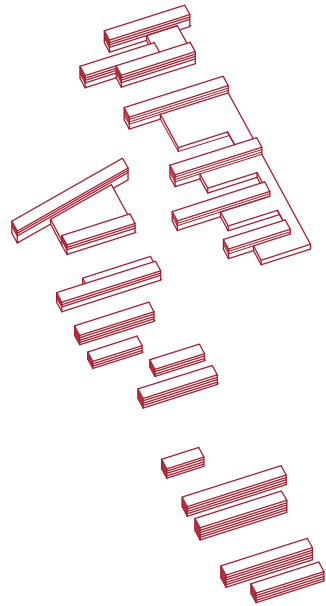
zeleně

200 m

- Návrh prověřuje přemístění institucí městem plánovaných na hranu historického jádra města (Černou louku)
- zázemí pro sport, zdraví a technologie (katedra studií lidského pohybu Pedagogické fakulty Ostravské univerzity)
 - hala pro míčové sporty
 - aerobní gymnastické a fitness sály
 - běžecká dráha
 - lezecká stěna, boulder
 - zázemí pro vědce
 - nová budova fakulty umění a designu Ostravské univerzity
 - centrum digitálních technologií
 - galerie
 - cvičný prostor pro komorní hudbu
 - zázemí pro operní studio
 - hudební sál, zázemí pro zvukovou režii a postprodukci
 - specializovaná laboratoř
 - výukový ateliér pro muzikoterapii

V návrhu je navíc budova Ostravské univerzity, jejíž fakulty jsou rozesety po městě, budovy kolejí a studentský dům.

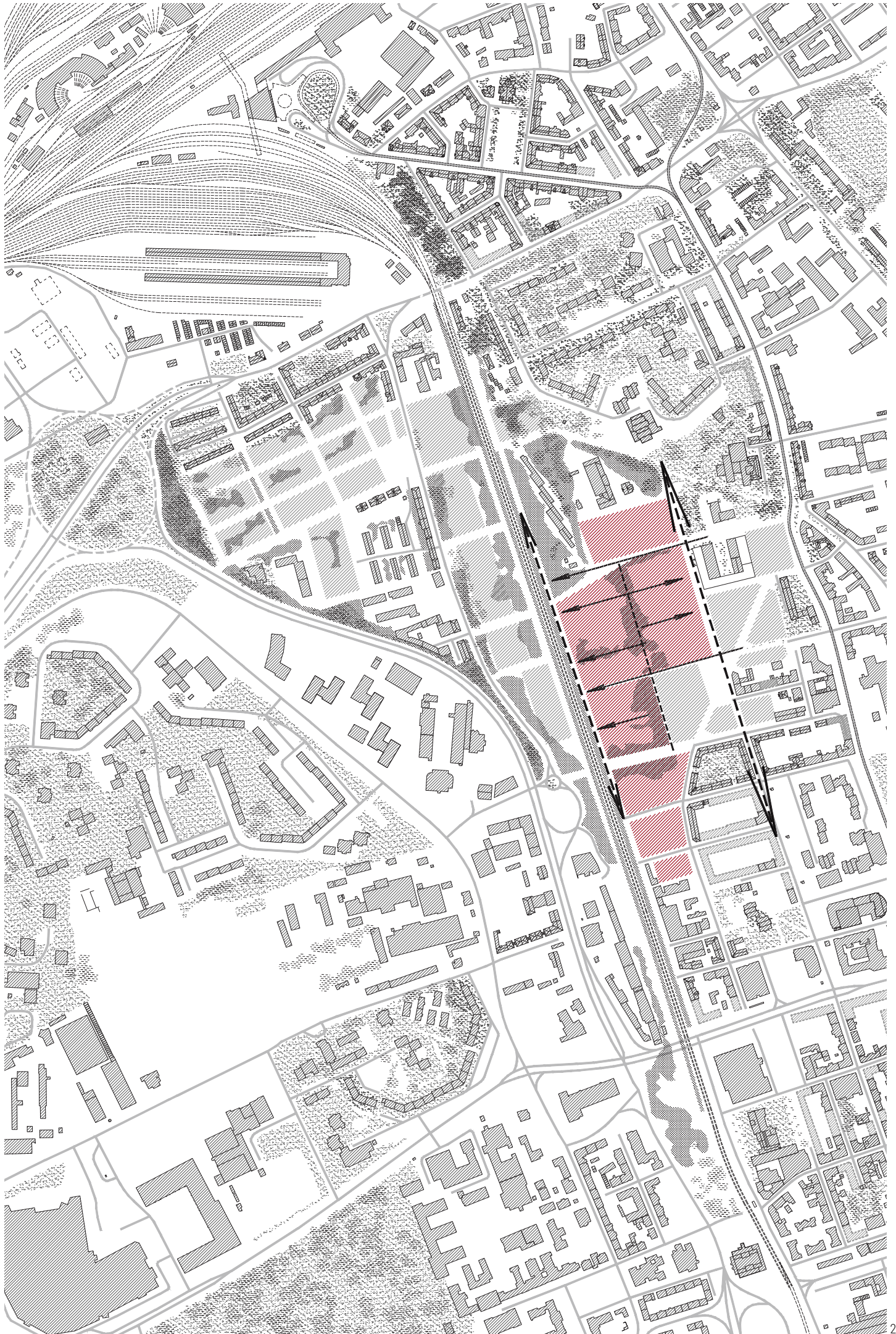
Kancelářské budovy pro umělecké profese a profese spojené s výzkumem lidského pohybu potenciálně doplňují navrhovanou zástavbu v další fázi.

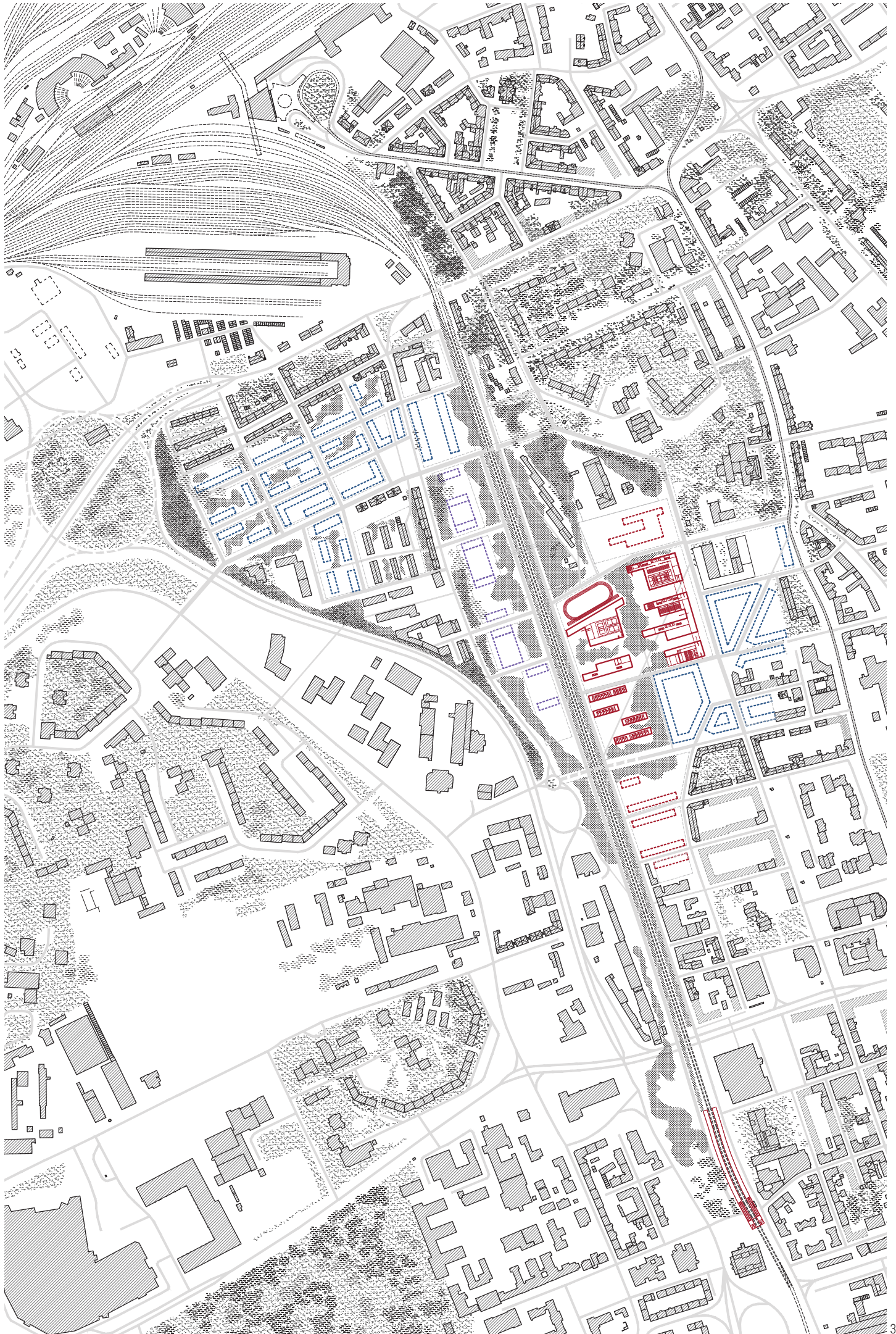


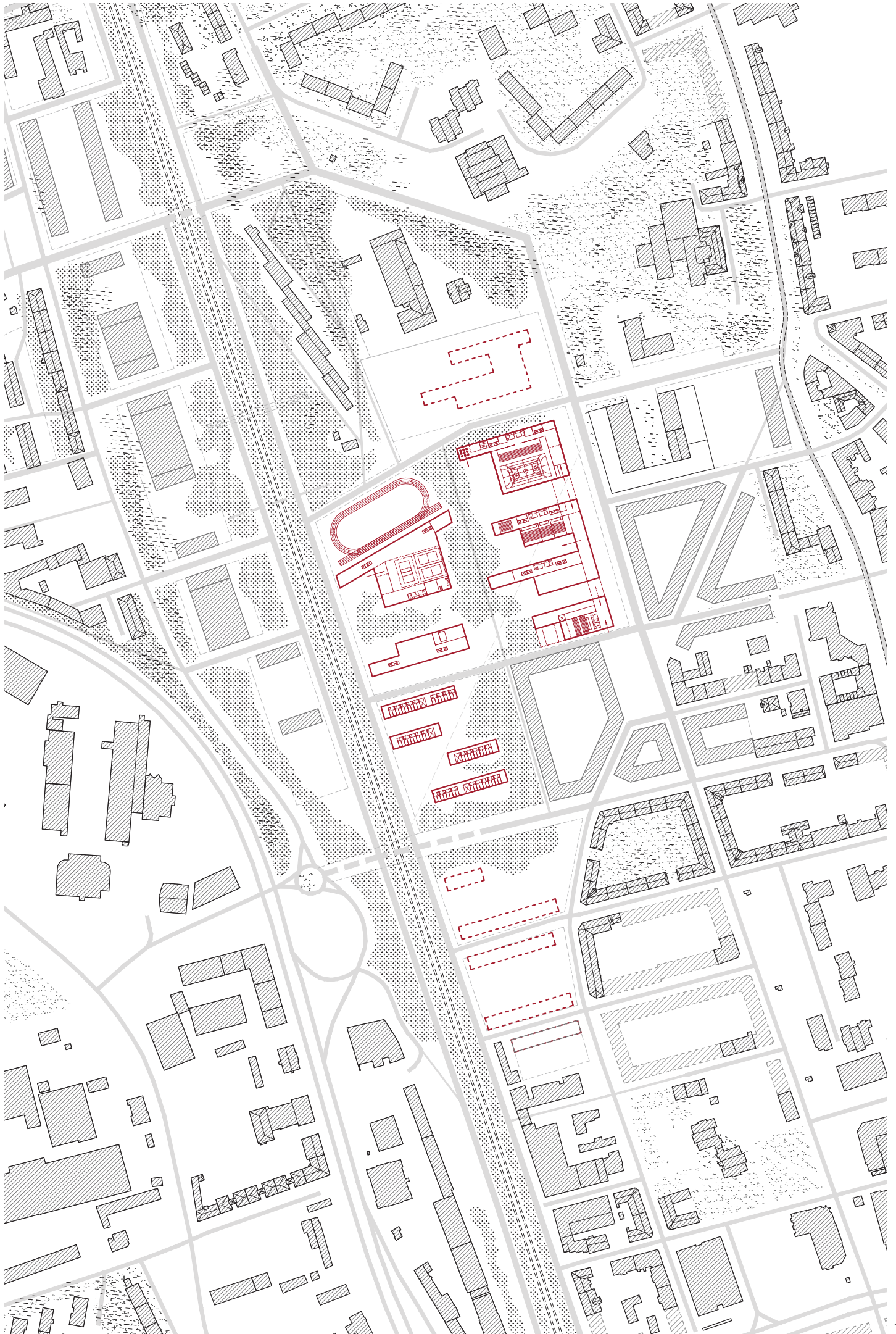
Veřejná instituce na ose mezi dvěma zastávkami nové městské rychlodráhy. Funkčně doplňuje stávající instituce v okolí (galerie, konzervatoř, škola), doplňuje vznikající kulturní čtvrť. Její stopa podporuje urbanismus okolí. Je propojením dvou paralelních ulic - zdůrazňuje nadřazenost jedné, ale neotáčí se zády ke druhé. Reprezentativní části, jako je galerie, koncertní sál, míčová hala nebo přednáškové sály, jsou orientovány do ulice Poděbradovy. Směrem k prodloužené ulici Porážková, podél železnice, se orientují neformální objekty kolejí, nebo studentského domu s menzou. U vzniklého parku na severní straně území začíná dům funkcemi sportovními. Výzkumná pracoviště, sportoviště školy přístupná i veřejnosti, hala na míčové sporty. Po ose směrem k městské galerii se funkce mění v uměleckou, s galerií a koncertní sálem. Urbanismus souboru zachovává obnovenou prostupnost území. Výškově i hmotově budovy reagují na zástavbu ve svém okolí, ve struktuře města dodržuje orientaci stávajícího.

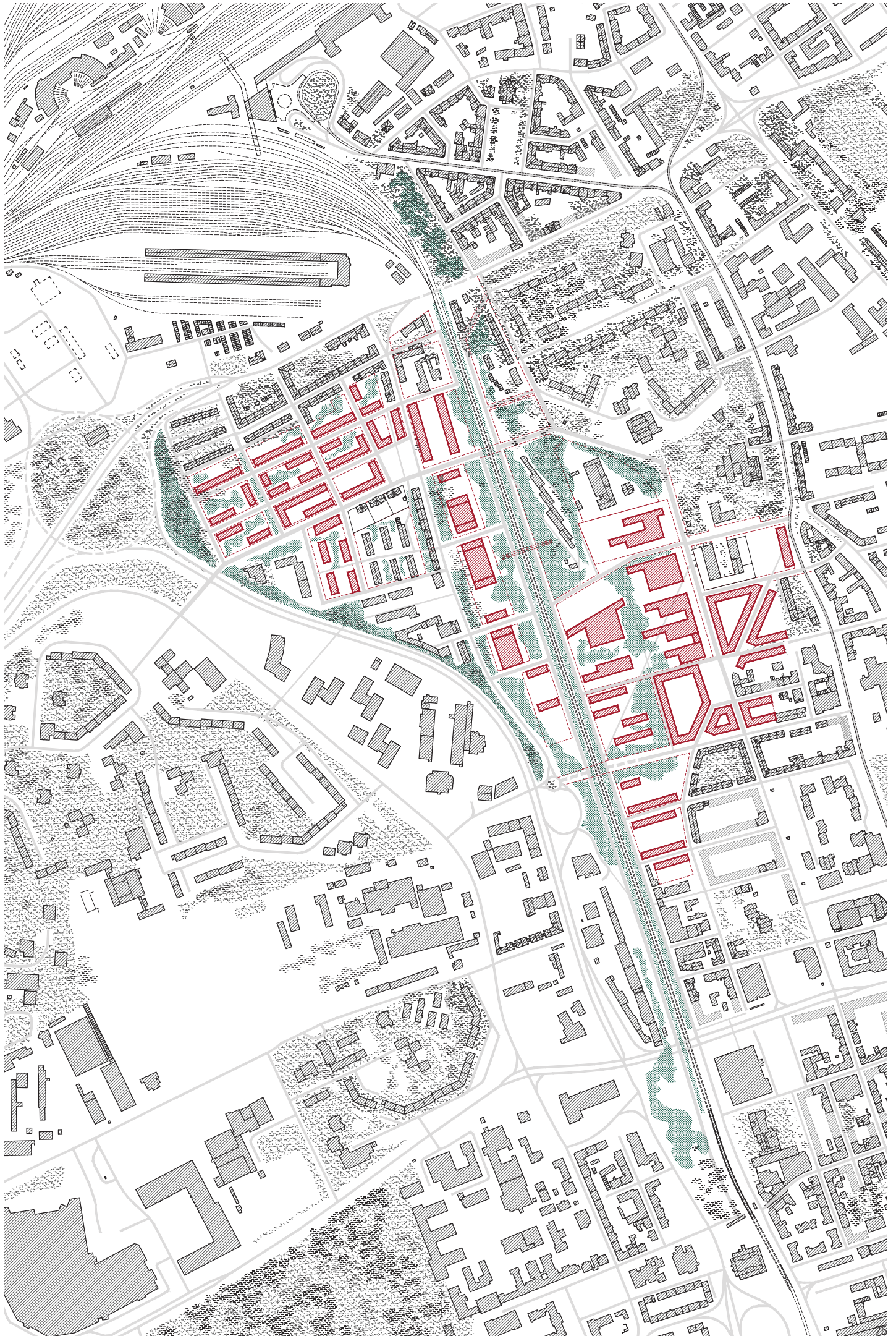
Rastr souboru staveb definuje jejich soudržnost, umožňuje proměnlivost i doplnění dalších částí.

Veřejná platforma se vstupními prostory a zapuštěnými reprezentativními sály a sportovišti, do které se zasunují hmoty jednotlivých fakult.











základní mateřská škola

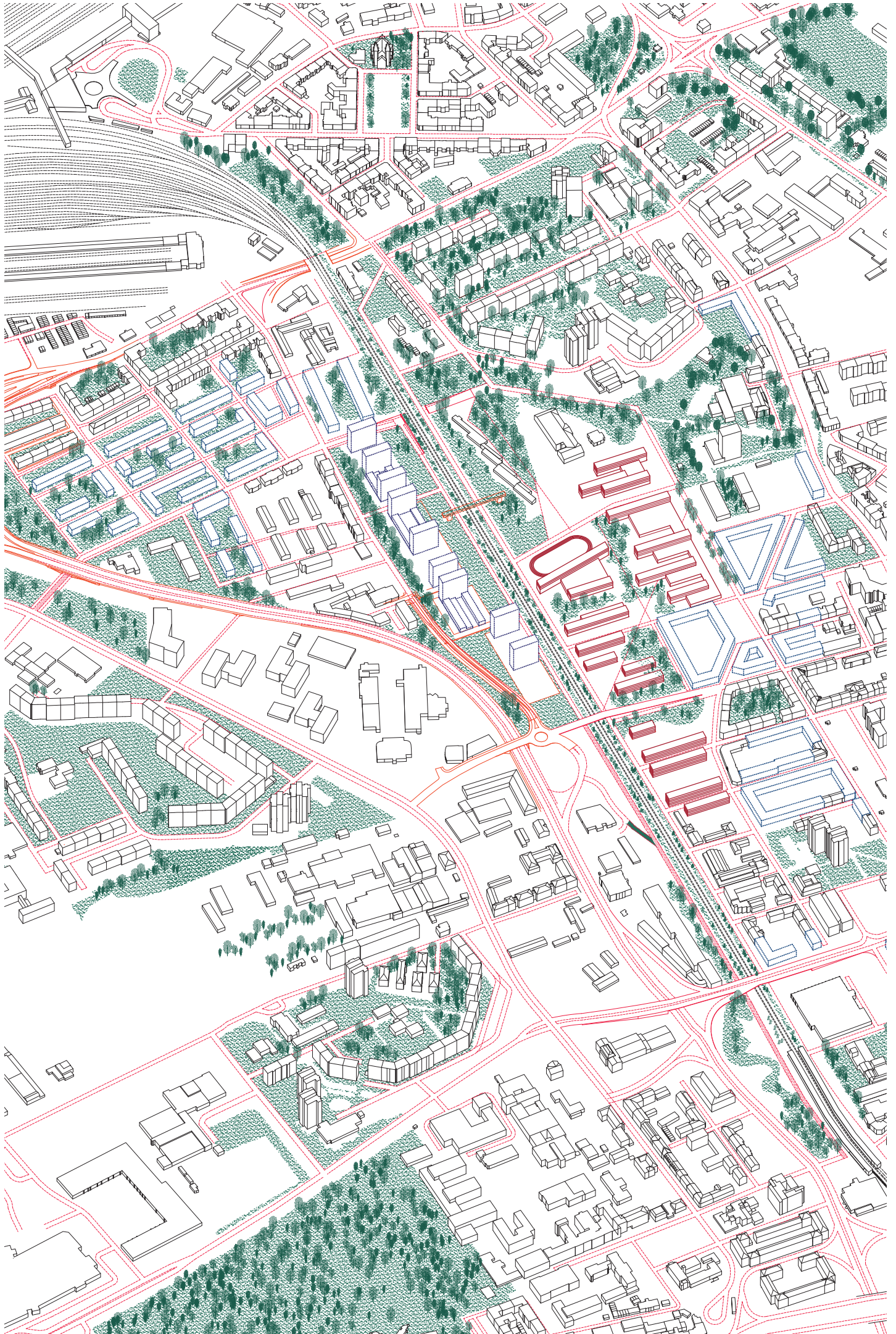
základní škola

univerzita

městská galerie















návrh

Ověření kapacity navržených ploch. Výška zástavby vychází z okolní stávající zástavby.

Doplněné městské bloky

3 podlaží bydlení + komerční parter

543 bytů, 11 800 m² komerčních ploch

Bytová zástavba v lokalitě Cihelní

3 podlaží bydlení, v místě veřejných prostranství komerční parter

560 bytů, 3 400 m² komerčních ploch

celkem 1105 bytů

3315 obyvatel

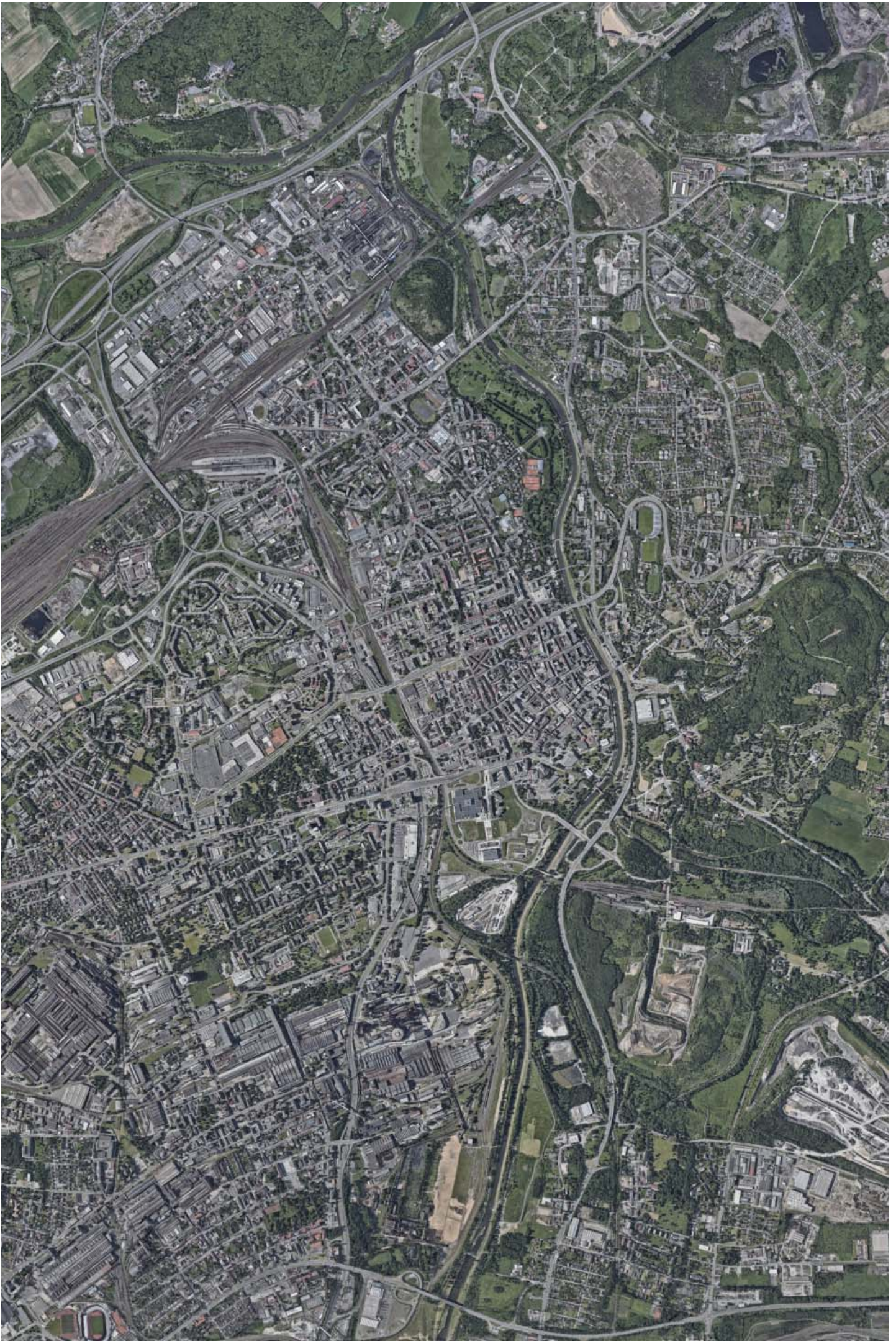
15 200 m² komerčních ploch

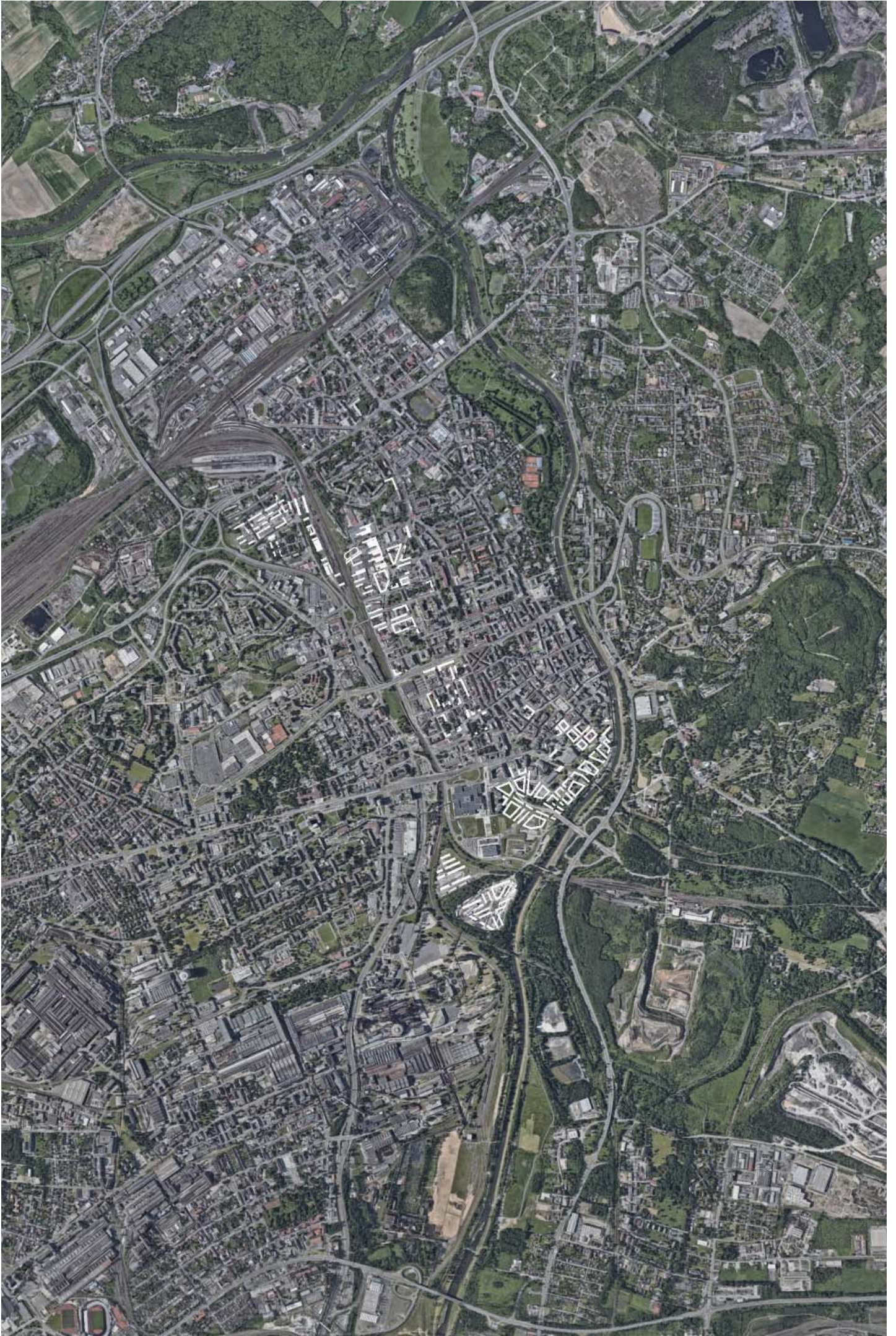
43 000 m² kancelářských ploch

Celková kapacita městského centra v řešených lokalitách je dle návrhu 16 122 obyvatel.

V současné době má obvod Moravská Ostrava a Přívoz 36 764 obyvatel a hustotu osídlení 2 717 ob/km², což je pro srovnání podobně jako zástavba pražské vilové čtvrti Ořeškovka, nebo Slivence, který je tvořen zástavbou rodinných domů.^[4]

Hustě obydlené lokality jsou pro veřejné rozpočty výrazně levnější než kobercová zástavba rodinných domků. Celkových 52 886 obyvatel by zvýšilo hustotu skoro o třetinu na 39 ob/ha. Přičemž jako ekonomicky efektivní se uvádí 50 ob/ha.^[4]





České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: VANDA KOTKOVÁ

datum narození: 20.3.1993

akademický rok / semestr: 2019 / 2020 zimní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15 127 Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: Ing. Tomáš Novotný

téma diplomové práce: Ostrava

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Doplňování urbanistické struktury centra Ostravy v oblasti přilehlé k železniční trati, s návrhem chybějícího propojení části města.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Stanovení odpovídajícího programu je součástí diplomové práce a bude se odvíjet od lokality zvolené k rozpracování.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

analytická část, autorská zpráva

celková situace 1:2000 - 1:5000, situace 1:500 - 1:1000, prostorové zobrazení

měřítko výstupů mohou být v průběhu semestru upravena po dohodě s vedoucím práce

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

fyzický model, 2x portfolio, poster, 2x CD

Datum a podpis studenta 30.9.2019



Datum a podpis vedoucího DP 30.9.2019



Datum a podpis děkana FA ČVUT

11.10.2019



registrováno studijním oddělením dne

3.10.2019



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: VANDA KOTKOVÁ
AR 2019/2020, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: OSTRAVA
(ČJ)

(AJ) OSTRAVA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: ING. TOMÁŠ NOVOTNÝ 15127 ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ I

Oponent práce: ING. ARCH. MGA. PAVEL NASADIL

Klíčová slova
(česká): Ostrava, propojení, centrum města, vnitřní periferie

Anotace
(česká): Diplomová práce se zabývá nekompaktní urbanistickou strukturou Ostravy. V měřítku města hledá hranice budoucího rozvoje a prověřuje možnosti propojení jeho částí. V bližším měřítku se zabývá oslabeným centrem. Návrh prověřuje alternativu rozvoje území na hranici historického jádra a zahuštěním struktury prověřuje jeho kapacitu. Třetí část práce se zabývá lokalitou podél železniční trati na hraně centra. Vnitřní periferie, místo, ve kterém se protíná několik problematik. Nabízí potenciál dalšího sjednocení města. Návrh prověřuje přemístění institucí městem plánovaných na hranu historického jádra města. Rozprostření veřejných institucí podél významných os přispívá ke komplexnímu vnímání městského centra.

Anotace (anglická):
The thesis deals with the non-compact urban structure of the city of Ostrava. Within the scale of the city, the thesis explores the limits of future development and it examines the possibilities of connecting its parts. On a closer scale, it deals with the weakened centre. The proposal explores alternatives of the areas' development on the border of the historical centre and the cities' capacities by densening the structure.
The third part of the thesis deals with a location along the railway on the edge of the city centre. An inner periphery; a place where several issues intersect. It offers the potential of further merging of the city. The proposal examines the possibility of moving institutions that were planned by the city towards the edge of the historical centre. The dispersion of institutions along important axes contributes to a complex perception of the city centre.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

[1] HÁBLOVÁ, Anna Beata. Nemísta měst: opomíjená, pomíjivá a míjená místa měst. Brno: Host, 2019. ISBN 978-80-7577-992-2.

[2] KUTA, Vítězslav a Stanislav ENDEL. Ostrava jako regionální metropole. Ostrava: Statutární město Ostrava, 2015. ISBN 978-80-906091-1-2.

VYBÍRAL, Jindřich. Zrození velkoměsta: architektura v obraze Moravské Ostravy 1890-1938. Vyd. 3., upr. Šlapanice: ERA, 2003. ISBN 80-86517-94-2.

[3] Nejzelenější česká města při pohledu z vesmíru? Karlovy Vary, Praha, Ostrava... | iROZHLAS - spolehlivé zprávy. iROZHLAS - spolehlivé a rychlé zprávy [online]. Copyright © 1997 [cit. 09.01.2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/nejzelenejsi-ceska-mesta-pri-pohledu-z-vesmiru-karlovy-vary-praha-ostrava_201503211317_msulek

[4] Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy [online]. Copyright © [cit. 09.01.2020]. Dostupné z: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/metodika_hustota_a_ekonomika_mest.pdf

Generovat další

Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2017 - 2023

Územní plán města Ostravy

katastrální mapy ČÚZK

www.ostrava.cz

mapy.ostrava.cz

www.openstreetmap.org

