



IPRMM

/ VELKÉ MEZIŘÍČÍ

2020-2027

00 základní informace

ZADAVATEL:

MĚSTO VELKÉ MEZIŘÍČÍ
Radnická 29/1
594 13 Velké Meziříčí

Zastoupené:

Josef Komínek | starosta města
Ing. Jiřina Jurdová | místostarostka města

ZPRACOVAL:

Ing. arch. Barbora Zemanová Brossová | číslo autorizace 4116
Lenka Tomášová, B.Arch, M.ADU
Ing. arch. Alžběta Jiříčková
Ing.arch. Anna Kružíková

tel: 601 383 383
e-mail: barbora.brossova@futura.planning.cz
Fibichova 955/23 | 586 01 | Jihlava

STRUKTURA DOKUMENTU:

- 1 / analýzy území
- 2 / koncept řešení
- 3 / návrh IPRM



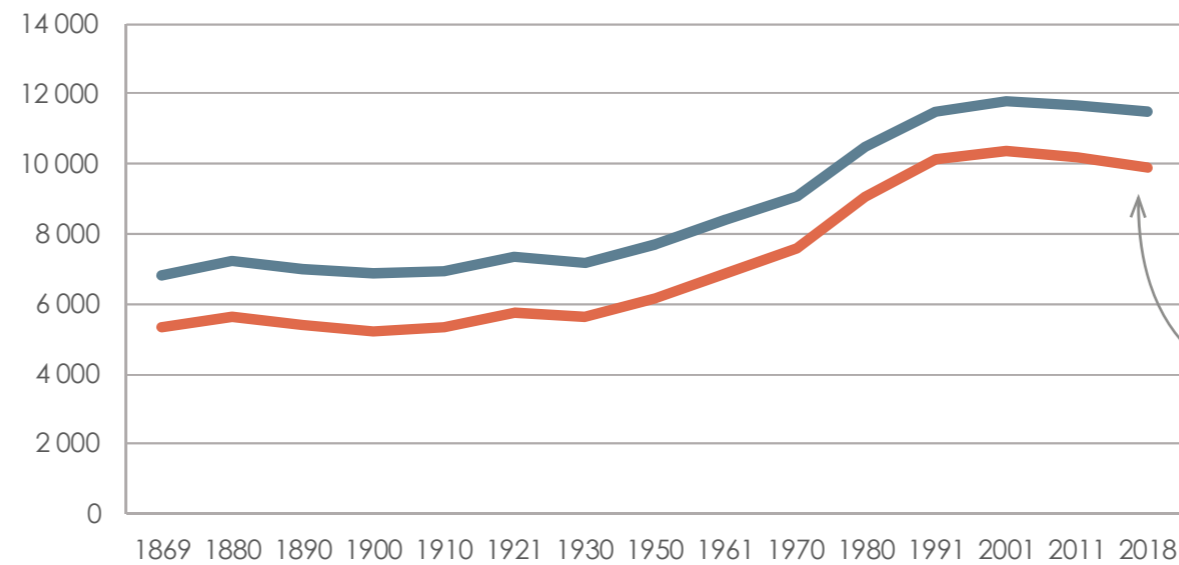
PRIOTIRNÍ OSA 05
MĚSTO PRO ŽIVOT

1.1 demografický vývoj

1.1.1 vývoj počtu obyvatel Velké Meziříčí

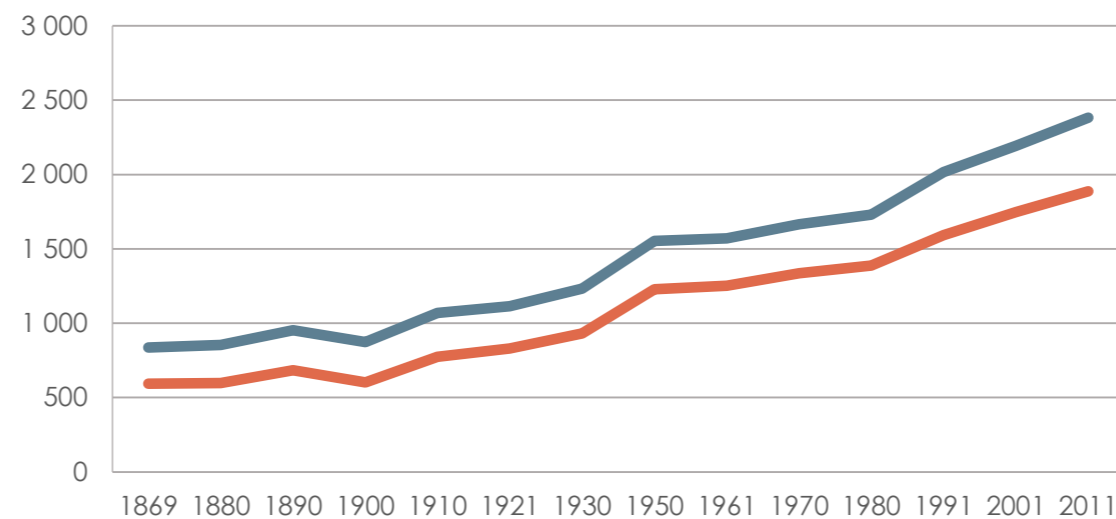
Analýza demografického vývoje je jednou ze zásadních možností, jak zkoumat vývoj celého města. Podle počtu obyvatel lze odvodit zásadní okamžiky v historii propisující se do stavu obyvatel ve městě, stejně jako do nálady ve společnosti a způsobu života i bydlení jeho obyvatel.

Zásadní dvě sledované složky byl počet obyvatel a jeho vývoj za posledních 150 let a počet domů a bytů.



*pokles počtu obyvatel jak v
místních částech, tak v samotném
Velkém Meziříčí*

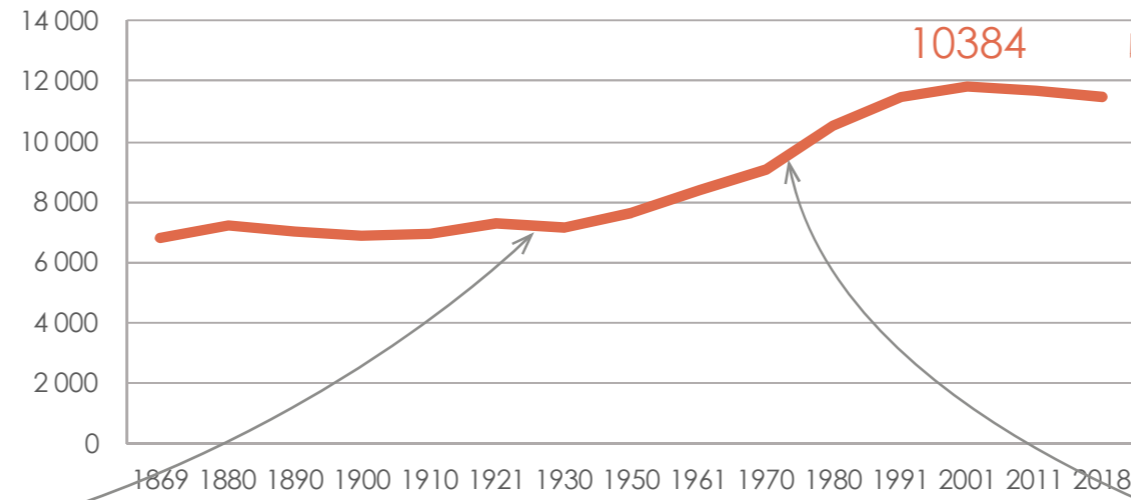
1.1.2 vývoj počtu domů Velké Meziříčí



— Velké Meziříčí + místní části
— Velké Meziříčí

1.1.3

vývoj počtu obyvatel
Velké Meziříčí



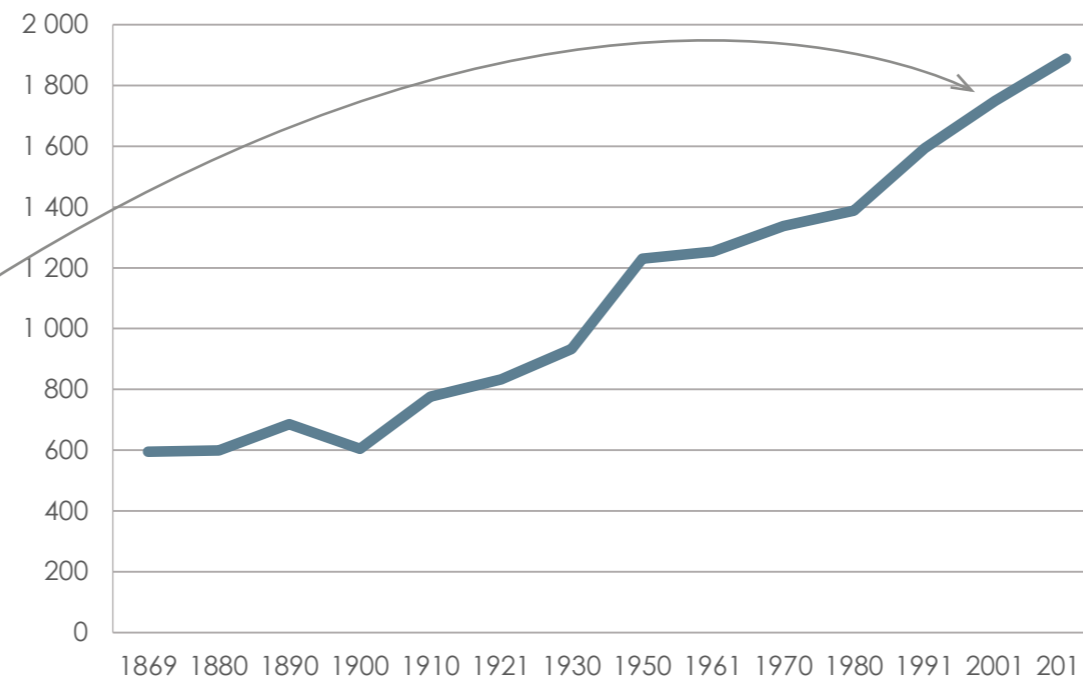
POKLES obyvatel mezi roky
2001 - 2018 o cca 500 osob

*není zde patrný výrazný
úbytek obyvatel v období
světových válek*

*růst spojený s přesunem
obyvatelstva
z venkova do měst - výstavba
sídlíšť*

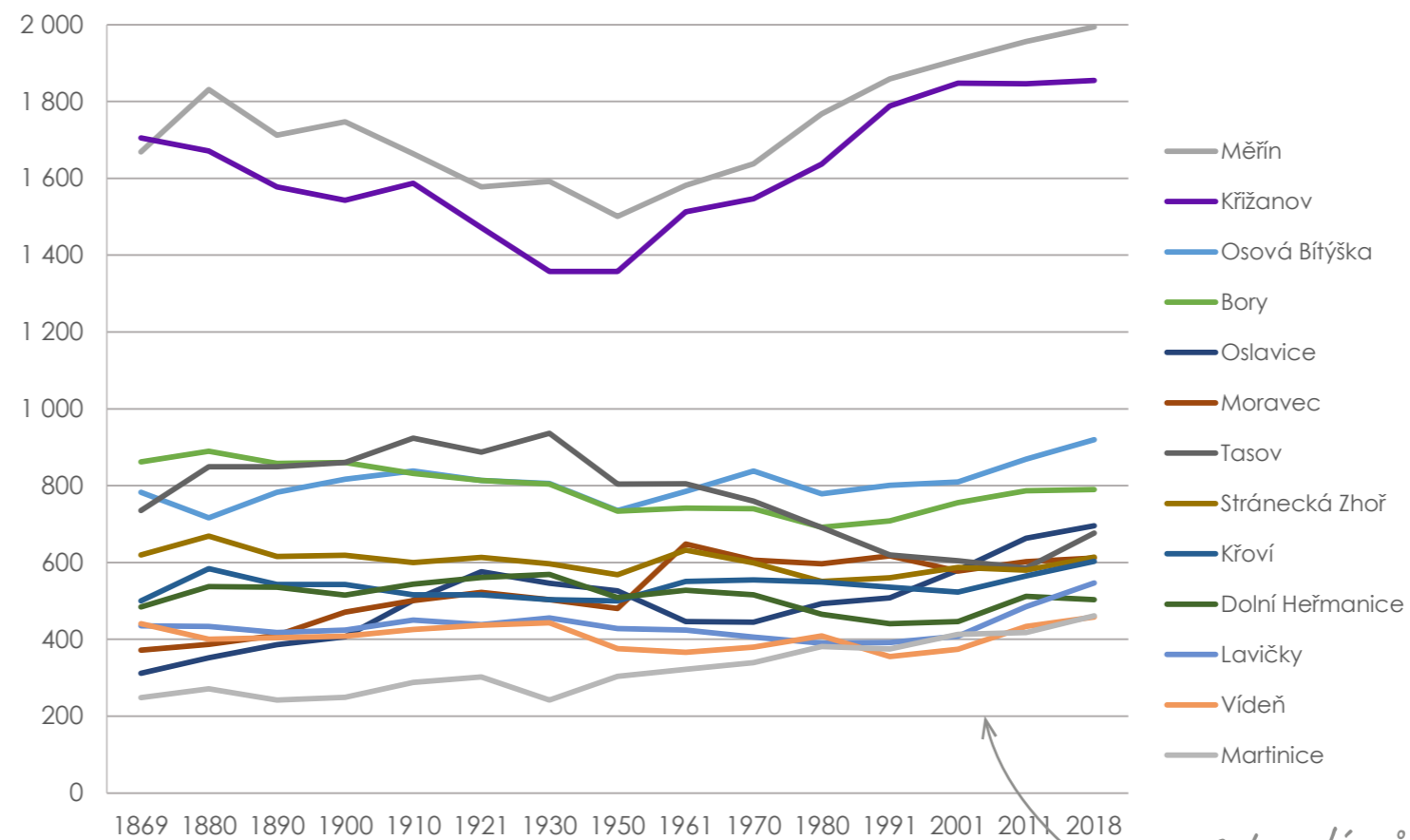
1.1.4

vývoj počtu domů
Velké Meziříčí



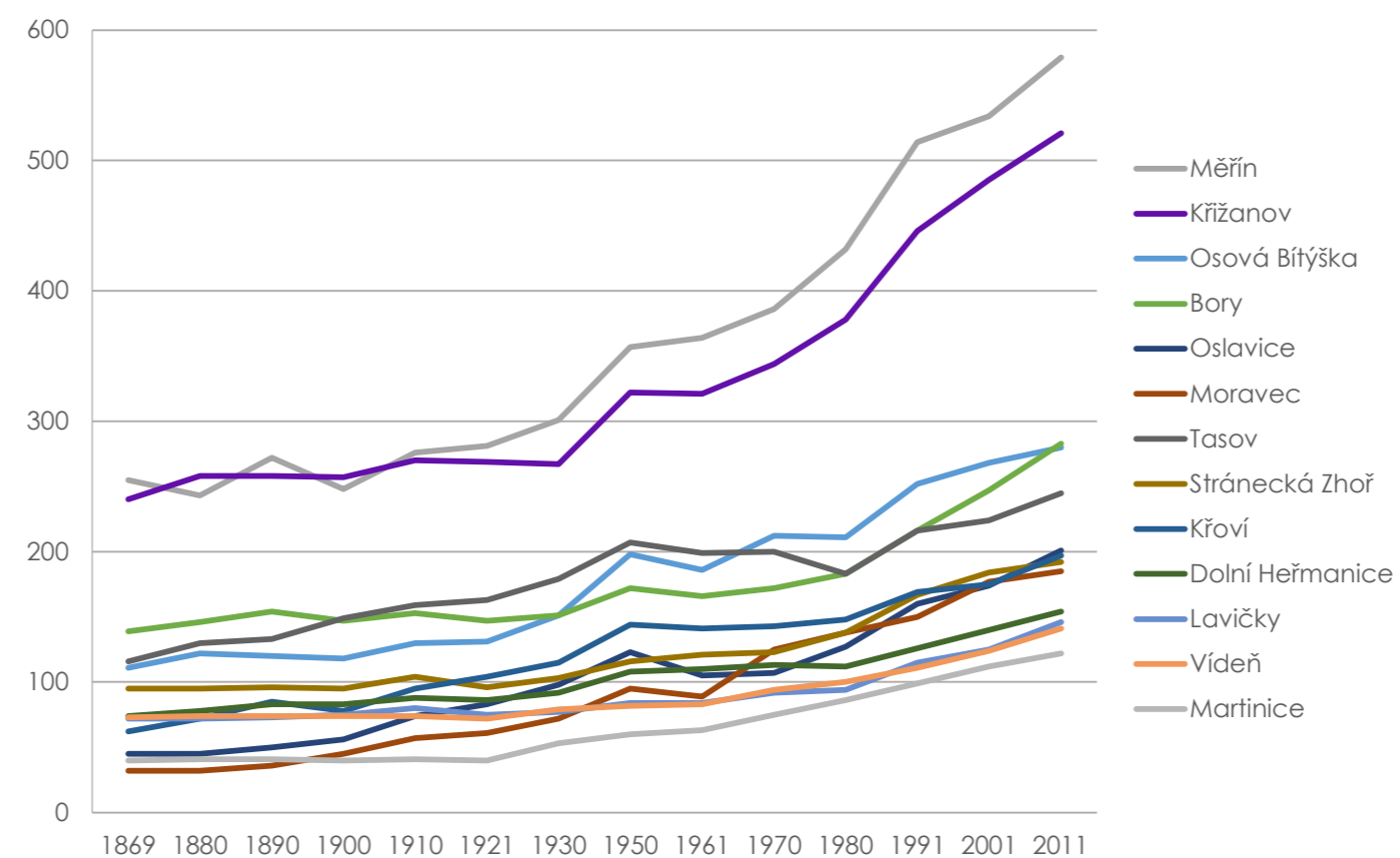
*růst počtu domů /změna
způsobu bydlení*

1.1.5 vývoj počtu obyvatel okolní sídla



*setrvalý růst obyvatelstva
okolních sídel*

1.1.6 vývoj počtu domů okolní sídla



1.1.7
srovnání vývoje
Velké Meziříčí
domy/obyvatelé

DOMY

od roku 1991 do roku 2001
nárůst 367 bj.

Velké Meziříčí OBYVATELÉ
včetně místních částí

od roku 1991(11518) do roku 2001(11811)
nárůst 131 obyvatel

*Tato výstavba měla vygenerovat
4*367 = 1468 obyvatel*

367 / 131

1.1.8
porovnání vývoje
obyvatel Velkého Meziříčí a
okolních obcí v letech 1991-2018

Oslavice (cca 600 obyvatel) růst **187**
Velká Bíteš (cca 5000 obyvatel) růst **541**
Humpolec (cca 10 000 obyvatel) pokles **-659**
Žďár nad Sázavou (cca 30 000 obyvatel) pokles **-3451**

Velké Meziříčí OBYVATELÉ
včetně místních částí

-34 pokles

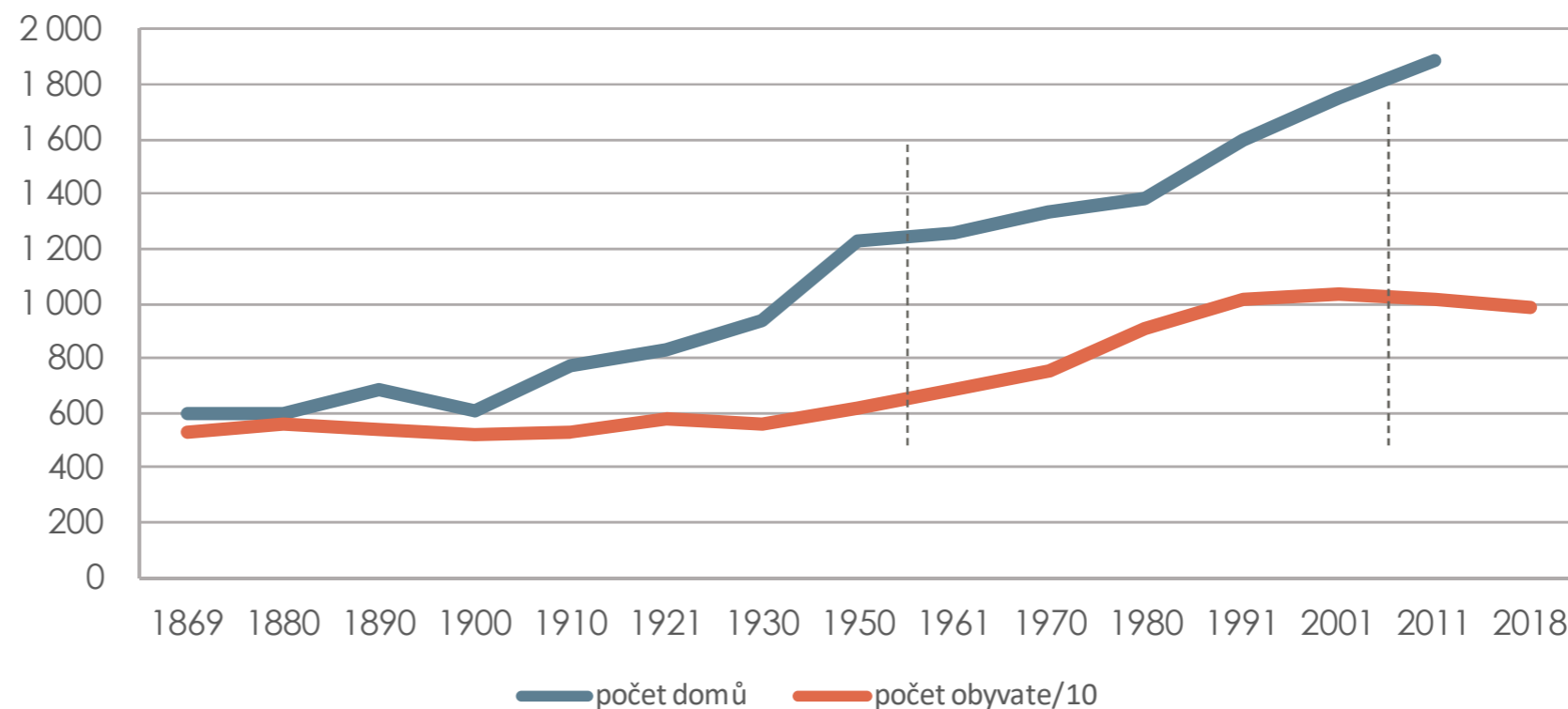
bez místních částí
-268 pokles

bez místních částí
-500 pokles

*odchod obyvatel
do nově
stavěných RD*

*mnohem výraznější
pokles - 2001-2018*

1.1.9
porovnání počtu obyvatel
a domů Velké Meziříčí



*stabilní růst
obyvatelstva
až do roku
2001*

ZÁVĚR KAPITOLY:

Z demografické analýzy Velkého Meziříčí, včetně jeho místních částí, je zřejmé snižování počtu obyvatel a menší růst domů.

Jedná se především o trend patrný u všech větších měst, která nebyla připravena na změnu jak politického systému, tak způsobu bydlení. Možnosti a potřeba velkého množství obyvatel vyměnit byty za rodinné domy je v případě absence pozemků pro výstavbu individuálních RD vede do okolních vesnic.

Tento trend pomalu slábne a začínají se logicky objevovat pozitiva měst a je možné naplno těžit z bohaté občanské vybavenosti města atd.

S ohledem ke složitosti morfologie města a jeho protáhlosti, je umenšena kvalita života ve městě bez aut. Proto je pro život ve městě zásadní kvalita MHD a jiných dopravních možností, jako jsou kvalitní cyklostezky a bezpečné pěší trasy.

Zároveň je pro Velké Meziříčí maximálně nevýhodné zajišťovat kapacitní nabídku vybavenosti pro obyvatele okolních sídel, kteří do města dojíždí za prací, a tedy vezou i své děti do škol a kroužků, a nečerpají na tyto návštěvníky příspěvky jako na trvale bydlícího obyvatele.

Jedná se tak o parazitní systém, zatěžující jak Velké Meziříčí, tak s ohledem k rozrůstání okolních sídel i krajinu. Přesun obyvatel je patrný i u okolních sídel, ve kterých kromě Dolních Heřmanic počet obyvatel setrvale roste.

- » 1970 – 1990 – nárůst spojený s přesunem obyvatelstva z venkova do měst - (dálnice, sídliště, průmysl)
- » v současnosti – mírný pokles spojený s potřebou individuálního bydlení, které je dostupnější v okolních menších sídlech
- » pokles obyvatel mezi roky 2011 - 2017 o cca 500 osob
- » až do roku 2001 růst domů vedl k růstu obyvatel, od roku 2001 se výrazně rozevírají nůžky, kdy výrazný nárůst domů nevede k navýšení počtu obyvatel
- » od roku 1991 se postavilo 367 bytových jednotek, ale přibylo jen 162 obyvatel ---- na 1 bytovou jednotku by měly připadnout cca 4 osoby – obrovský nepoměr

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">• kontinuita vztahu rodin k území - není zde patrný výrazný úbytek obyvatel v období světových válek – evidentně nedošlo k výraznému odsunu německého obyvatelstva po válce a židovského ve válečném období – kontinuita kultury a historie rodin a jejich vztahu k území• počet obyvatel neklesá dramaticky• ideální velikost - 10 000 obyvatel města - antický model	<ul style="list-style-type: none">• v současnosti – mírný pokles spojený s potřebou individuálního bydlení, které je dostupnější v okolních menších sídlech• až do roku 2001 růst domů vedl k růstu obyvatel, od roku 2001 se výrazně rozevírají nůžky, kdy výrazný nárůst domů nevede k navýšení počtu obyvatel• od roku 1991 se postavilo 367 bytových jednotek, ale přibylo jen 162 obyvatel - na 1 bytovou jednotku by měly připadnout cca 4 osoby – obrovský nepoměr
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• Vytvoření podmínek pro atraktivní bydlení v centru města – hustá zástavba – efektivní využití zastavěného území	<ul style="list-style-type: none">• řídká zástavba• rychlejší příprava ploch vhodných pro individuální rodinné bydlení v okolních sídlech – odsun obyvatel za dostupným bydlením

- » nastavit systémy, kdy zvyšující se počet bytů povede ke zvýšení počtu obyvatel
- » vytvořit podmínky pro vznik nových bytových jednotek především v zastavěném území
- » vytvoření podmínek pro atraktivní bydlení v centru města – hustá zástavba – efektivní využití zastavěného území

urbanistický 1.2 vývoj sídla

1.2.1

Velké Meziříčí
roku 1850



1.2.2

Velké Meziříčí
roku 1953



1.2.3
Velké Meziříčí
roku 1980



1.2.4
Velké Meziříčí
roku 2003





1.2.5
Velké Meziříčí
roku 2019

Hliniště

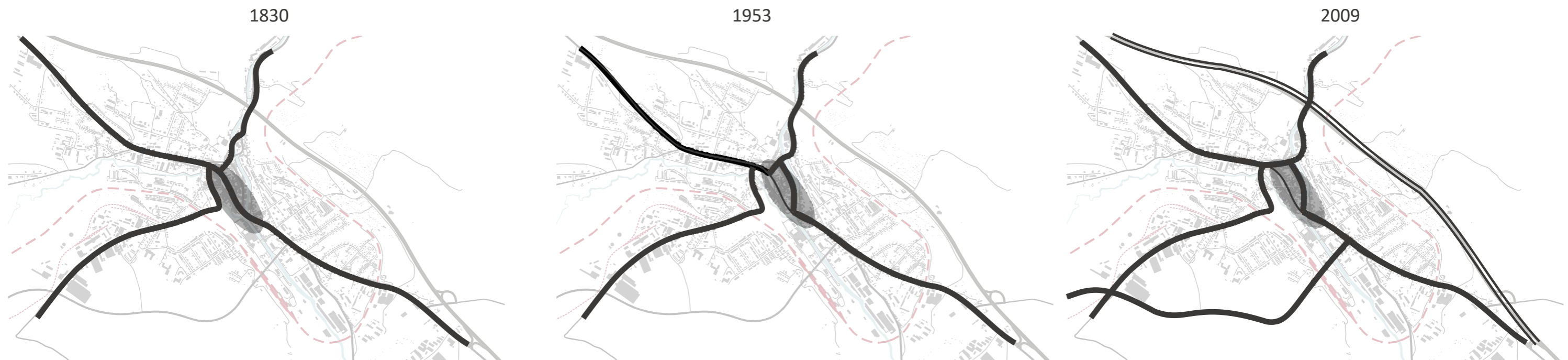


1.2.6 srovnání struktury centra roku 1830 a 2019

*narušená nedotvořená
urbanistická struktura středu města*

V porovnání urbanistické struktury centra města z grafických obrázků schwarzplanu roku 1830 a 2019 je parné zachování historické stopy centra města i jeho hustoty a jednoznačně definovaných veřejných prostranství. Jediným odkazem na nedokončenou proměnu centra je nedořešená část demolované severní části Novosad, ustoupených nově budovanému odklonění hlavní dopravy mimo centrum města. Tady je parné nedostavění nárožních bloků, a nejasná funkce tímto zásahem vzniklých proluk.

Jedním ze zajímavých aspektů, vyplývajících ze zjištěných materiálů je fakt, že se za posledních 200 let Velké Meziříčí rozrostlo cca o 1 polovinu, z 5000 obyvatel na 10000. Zároveň se zastavěné území města 6x rozrostlo a základní dopravní struktura zůstala stejná. Žádný rozvoj s sebou nepřinesl investici do nových pátečních komunikací sídla. Kromě obchvatu, který řeší především nákladní a tranzitní dopravu, systém komunikací obsluhující lokální dopravu zůstal beze změn 200 let.



1.2.7

počet obyvatel v městských
obvodech
M 1 / 15 000



ZÁVĚR KAPITOLY:

- » obchodní město, které rostlo především kolem tří hlavních veřejných prostranství – 3 obchodní místa – Náměstí, Hornoměstská a Novosady
- » první rozvoj mimo rostlé centrum byla výstavba vil po okrajích sídla
- » potřeba vytvoření nových bytových jednotek v 70. letech 20. století vedla k prvnímu zásadnímu rozvoji sídla – vznik sídliště Bezděkov – nejhustěji osídlená část města
- » další velké sídliště s ale výrazně nižší hustotou obyvatelstva vzniklo na opačném břehu – Čechovy sady, oddělené od města především zářezem železnice
- » historické centrum města nebylo zásadním způsobem zničeno v období socialismu – nejvýraznější stopu ne zcela domyšlené přestavby centra představuje odklon hlavní dopravní zátěže mimo historické náměstí přes ulici Novosady – dodnes je patrné nedokončení demolovaného území
- » 200 let minimálně změněné dopravní řešení – rozvoj sídla není doplněn a podpořen rozvojem komunikační struktury

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">• zachovalá urbanistická struktura centra• umístění výrobních areálů na okrajích sídla – u sjezdů na D1	<ul style="list-style-type: none">• Sídlo se rozvíjelo bez investic do nezbytné dopravní infrastruktury – za 200 let nevznikla skoro žádná zásadní dopravní komunikace – kromě obchvatu• výrazné limity rozvoje – morfologie terénu, dálnice, železnice• nekoncepční rozvoj lokality Hliniště• nedokončená revitalizace území pod zámekem spojená s přesunem hlavní trasy dopravy
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• Nastavení regulace – max. velikost zahrádkářských chat v lokalitě Amerika• zahuštění centra – revitalizace území Svit a zástavba proluk• kvalitní urbanistické řešení zástavby Čechovy sady II – nová urbanistická studie řešící lokalitu jako celek vč. ploch občanské vybavenosti a ploch sportu	<ul style="list-style-type: none">• Pokračování ve výstavbě individuálního rodinného bydlení v lokalitě Hliniště• transformace zahrádek a rozvoj bydlení v lokalitě Amerika• transformace ploch zahrádek na bydlení bez nezbytné investice do technické infrastruktury

- » implementovat regulaci výstavby a transformace zahrádkářských kolonií do územně plánovací dokumentace
- » zpracovat urbanistický projekt transformace území Svit s implementací rekreační funkce území a občanské vybavenosti a nastavit jeho realizaci
- » zpracovat kvalitní urbanistické řešení zástavby Čechovy sady II jako celku, jako nové čtvrti – nová urbanistická studie řešící lokalitu jako celek vč. ploch občanské vybavenosti a ploch sportu

1.3 analýza dopravy

Analýza dopravy byla do této části IPRM zařazena především z důvodu potřeby prostudování způsobu růstu města a jeho spojitosti s rozvojem dopravní infrastruktury. Z důvodu potřeby pochopení vztahů jednotlivých činitelů v území k dílčím složkám města a jejich hlavní způsoby a důvody dopravy. Ačkoli je tomuto tématu věnovaná celá rozvojová osa IPRM, jako dílčí analytickou část jsme toto téma zařadili i do této kapitoly.

Zásadním tématem, který jsme zkoumali, byl vývoj dopravní struktury, trasy individuální automobilové dopravy a její cíle, stejně tak jako dopravy nákladní.

NEGATIVNÍ VLIVY LOGISTIKY NA MĚSTSKOU STRUKTURU

Obchodní, logistické, průmyslové a jiné podniky zřizují svá zařízení mimo zastavěné území města na zelené louce, podél dálnice a hlavních silničních tahů. V okolí D1 vyrůstá město logistických areálů, neprostupné, nepřehledné, nepochopitelné, urbanisticky neuchopitelné.

Rostou požadavky na dopravní obslužnost a infrastrukturu v nových lokalitách. Zvyšuje se závislost na dopravě, zejména automobilové.

V zastavěném území a v centru města je cítit deficit veřejných prostředků a soukromého kapitálu na obnovu existující výstavby, či existující podvyužité infrastruktury. Město a potřebné služby se potýkají s vyliďňováním ve prospěch obcí v okolí a se ztrátou investic a aktivit v zastavěných územích.

Čím se plocha města zvětšuje, tím více také rostou stavební a provozní náklady dopravních cest, veřejných prostranství, zeleně a veškeré technické infrastruktury. Je otázkou, do jaké míry je rozpínání města ještě zvyšováním prostorového komfortu společnosti a do jaké míry je plýtváním. Půda je omezeným a vzácným zdrojem a je nutno chránit její produkční a přírodní funkci.

A DALŠÍ VLIVY

Město Velké Meziříčí je vystaveno trendu rostoucí mobility. Dojíždění za prací či vzděláním je zapříčiněno tím, že pracovní příležitosti a školy (ale také služby) se nacházejí mimo bydliště. Je ve veřejném zájmu zmenšovat tuto nerovnováhu a podporovat kvalifikované pracovní příležitosti v místech, kde chybějí. Sníží se tím nároky na dopravu, a tedy energetické i ekonomické náklady, a podpoří se uchování polycentrické sídelní struktury a rovnoměrné využívání krajiny. Omezování vynucené mobility umožňuje lidem svobodné rozhodnutí o tom, kde chtějí žít, pracovat a trávit volný čas.

1.3.1

vývoj dopravy Velké Meziříčí
rok 1850
M 1 / 16 000

*provoz železnice ze Studence
do Velkého Meziříčí byl zahájen
roku 1886*

Silniční síť je již v této době v podstatě shodná se současným trasováním silnic. Chybí komunikace na levém břehu Oslavy v místě dnešní ZUŠ a Domu zdraví. Zahrady spadají až k řece a vytváří tak přírodní prostředí, kontrastující s pravým, zcela zastavěným břehem řeky.



1.3.2

vývoj dopravy Velké Meziříčí
50. LÉTA
M 1 / 16 000



projekt na vnitřní okruh
odvádějící dopravu ze severu na
jih

v roce 1953 bylo dokončeno
prodloužení železnice do
Křižanova

návrh trasy D1 z roku 1955
- jižní varianta

z původní hlavní železniční
trati se stává vlečka

první logické návrhy vnitřního
obchvatu centra města

- stávající síť cest
- projekty na nové silnice navrhované
v řešeném časovém období

1.3.3
vývoj dopravy Velké Meziříčí
80. LÉTA
M 1 / 16 000

v roce 1978 byl dostavěn Most Vysočina a dokončen tak dálniční úsek D1 severně od města

návrh jižního obchvatu -
svedení dopravy od Třebíče
mimo centrum města

koncepce dopravy pokračuje v podpoře
vnitřního obchvatu centra města

- stávající síť cest
- projekty na nové silnice navrhované v řešeném časovém období



1.3.4

vývoj dopravy Velké Meziříčí
SOUČASNOST
M 1 / 16 00

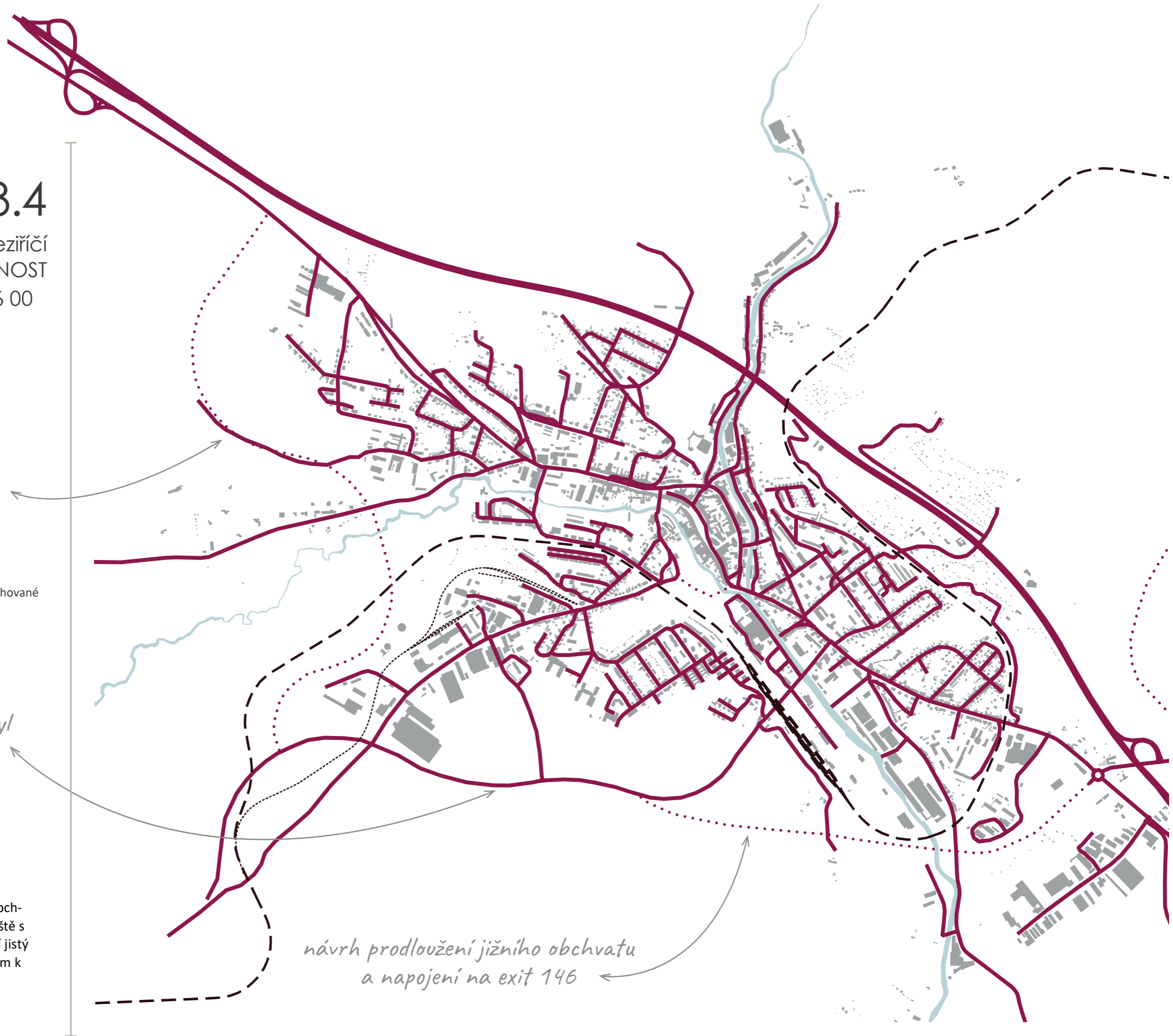
*návrh trasování
západního obchvatu
města směr Jihlava*

- stávající síť cest
- projekty na nové silnice navrhované
v řešeném časovém období

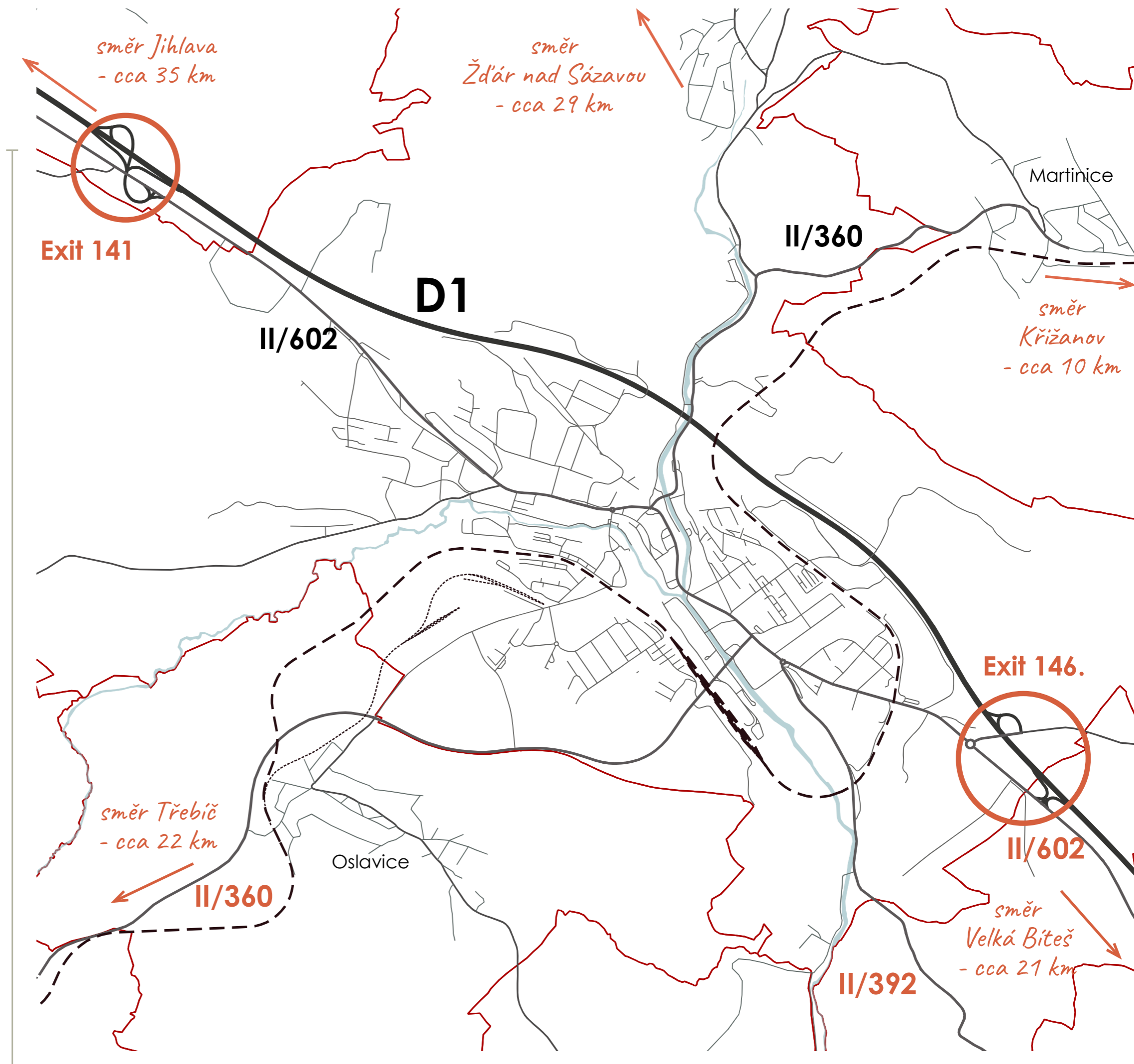
*jižní obchvat města byl
dokončen roku 2010*

Stavba západního obchvatu bude nad údolím Balinky stavebně velice náročná. Trasování obchvatu narušuje přirozený kontakt lokality Hlaniště s rekreační oblastí kolem rybníků Lalůvky. Není jistý efekt snížení dopravy v centru města vzhledem k vynaloženým nákladům na stavbu obchvatu.

*návrh prodloužení jižního obchvatu
a napojení na exit 146*



1.3.5
analýza dopravy
ORP Velké Meziříčí
M 1 / 20 000

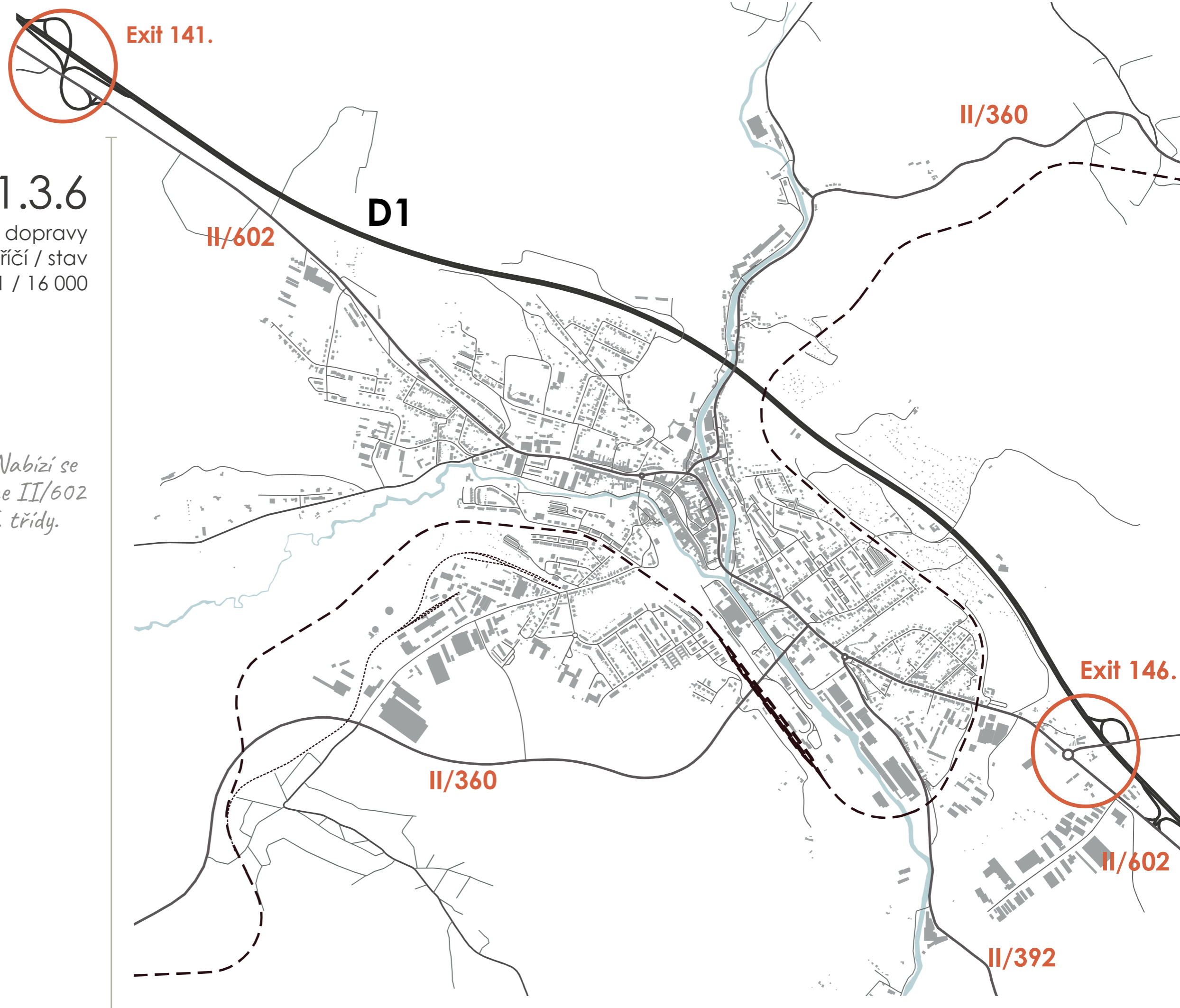


1.3.6

analýza dopravy
Velké Meziříčí / stav
M 1 / 16 000

Chybí silnice I. třídy. Nabízí se otázka, zda by ze silnice II/602 neměla být silnice I. třídy.

- dálnice
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- místní komunikace
- - - železnice
- - - vlečka



1.3.7







analýza dopravy
Velké Meziříčí / návrh
M 1 / 16 000

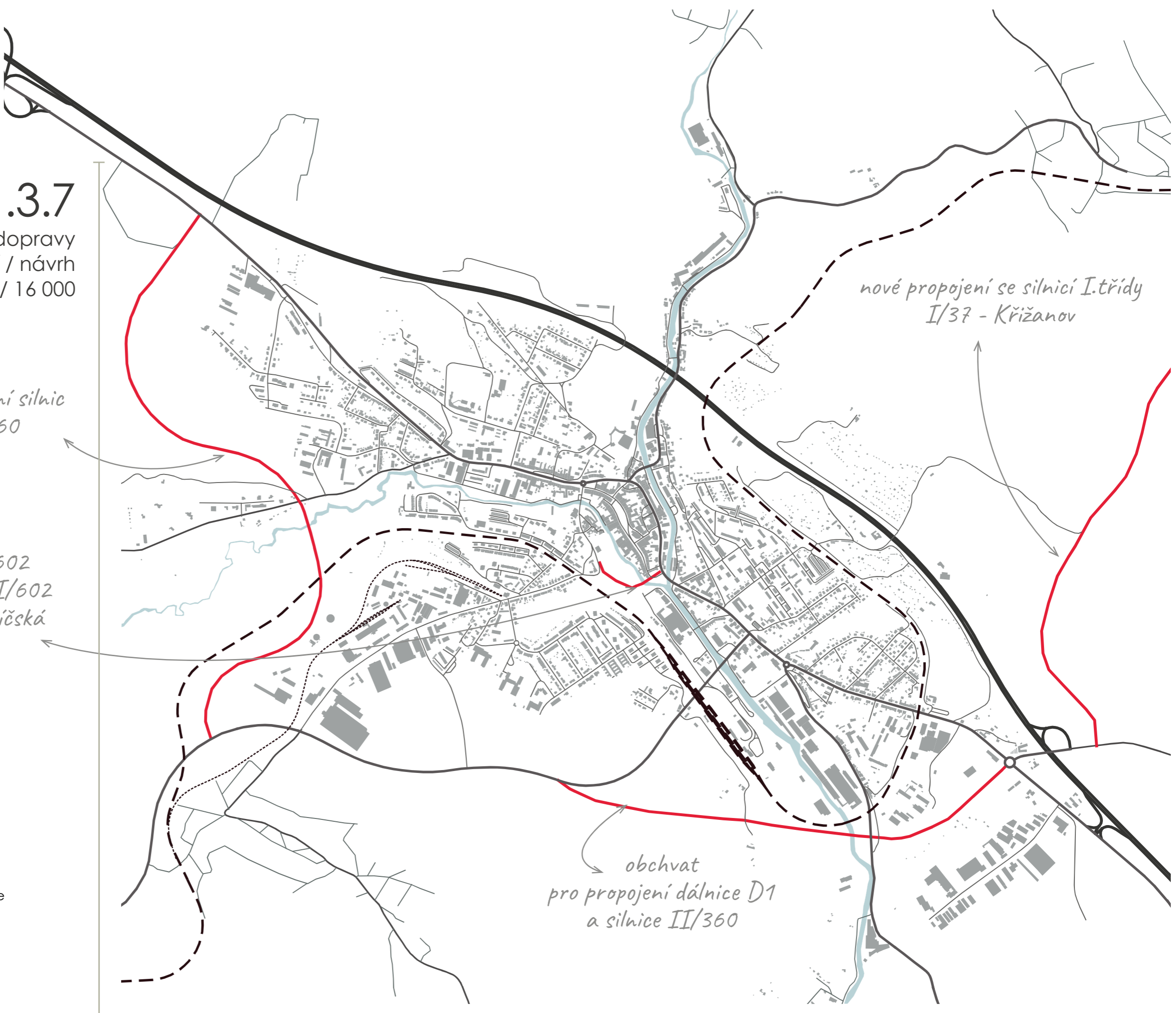
*obchvat pro propojení silnic
II/602 a II/360*

*přeložka silnice II/602
pro propojení silnice II/602
a silnice na ulici Třebíčská*

*nové propojení se silnicí I.třídy
I/37 - Křižanov*

*obchvat
pro propojení dálnice D1
a silnice II/360*

-  dálnice
-  silnice II. třídy
-  silnice III. třídy
-  místní komunikace
-  železnice
-  vlečka



1.3.8

analýza individuální automobilové dopravy Velké Meziříčí
obsluha lokálních center / občanská vybavenost
M 1 / 16 000

Lokální centra:



střed města



centra bydlení



průmyslové zóny



individuální automobilová doprava



intenzita dopravy dle obsluhy dopravou z lokálních center do center výroby



nejvytíženějším úsekem IAD je průjezd centrem

1.3.9

analýza nákladní automobilové
dopravy Velké Meziříčí
obsluha center výroby / D1
M 1 / 16 000

Lokální centra:



střed města



centra bydlení



průmyslové zóny



nákladní automobilová doprava



intenzita dopravy dle obsluhy
dopravou z center výroby



*nejvytíženějším úsekem NAD
je ulice Karlov*

1.3.10

analýza dopravy Velké Meziříčí
„lokální centra - výroby, bydlení“

M 1 / 16 000

Lokální centra:



střed města



centra bydlení



průmyslové zóny



individuální automobilová
doprava



nákladní automobilová doprava



1.3.12

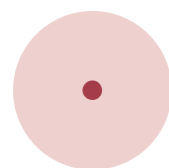
MHD linky
M 1 / 15 000

- Linka 1 (frekvence 2x denně)
- Linka 2 (frekvence 9x denně)
- - - Linka 2 - prodloužení ve špičce *
- Linka 3 (frekvence 1x denně)

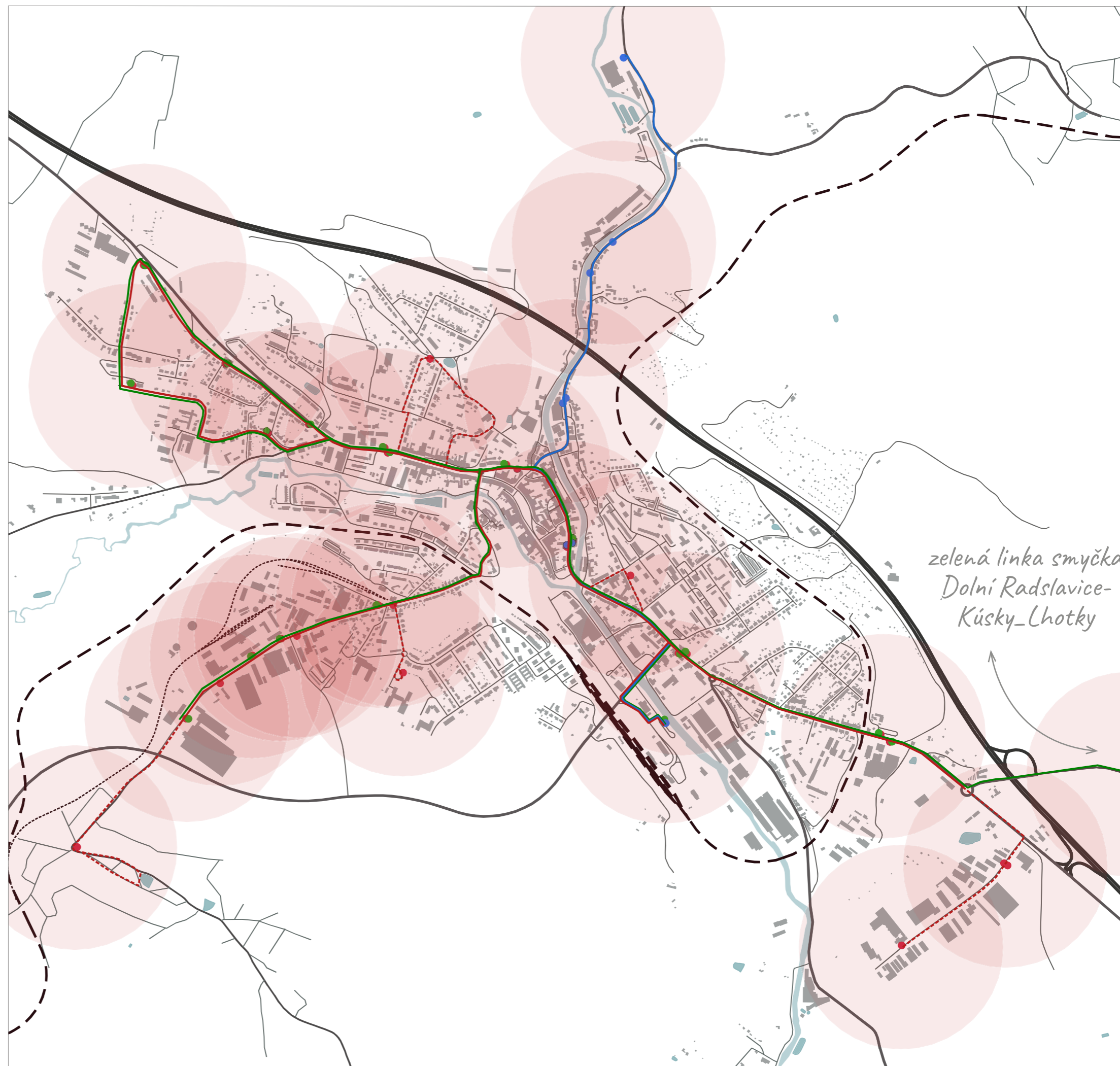
- zastávky - linka 1
- zastávky - linka 2
- zastávky - linka 3

* Linka 2 zajíždí:

- 2x denně do průmyslové zóny (dle směn)
- 4x denně ke školám (ZŠ Oslavická)
- 1x denně do Oslavic
- 1x denně Bezděkov
- 2x denně k Sýpkám

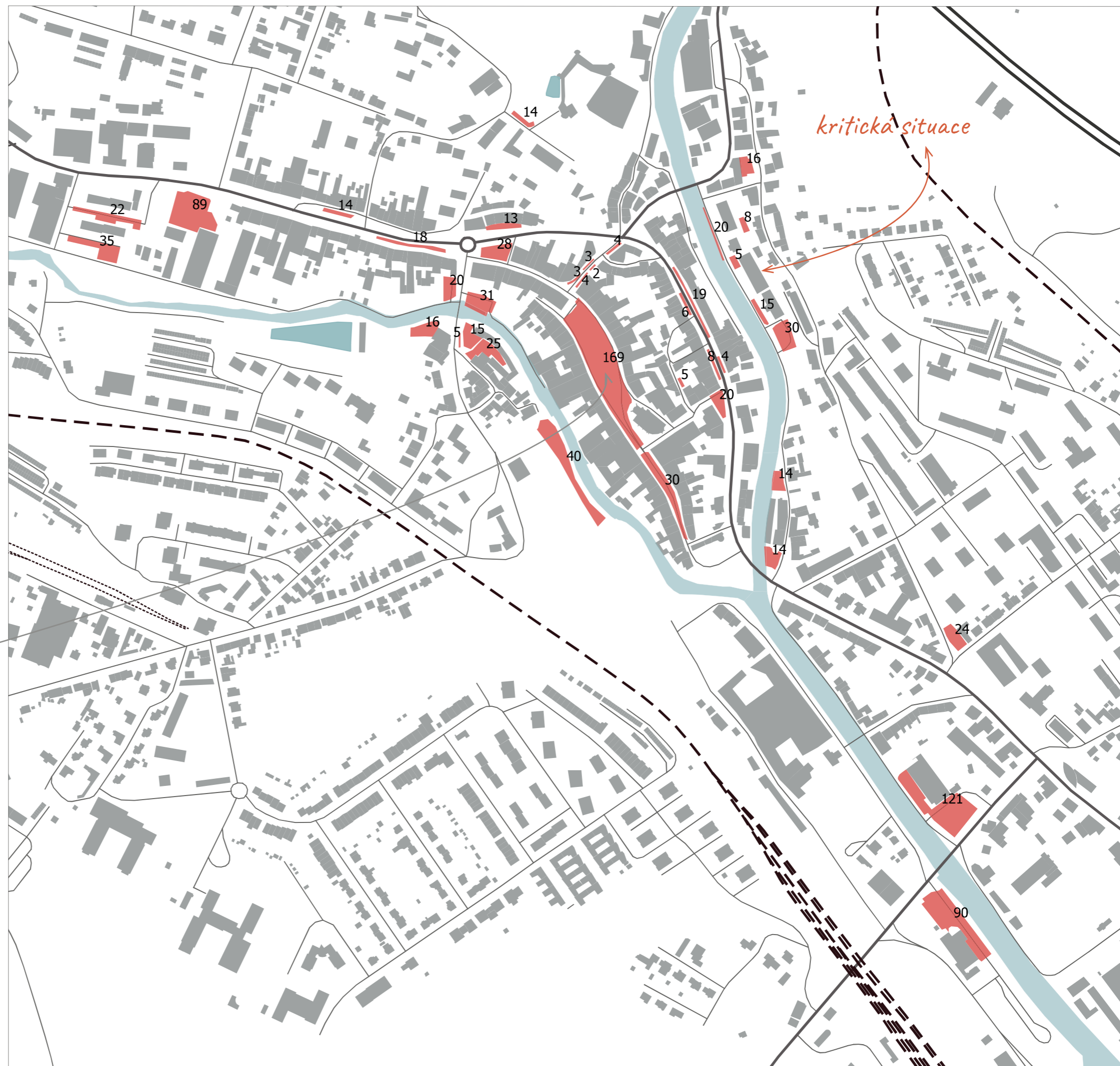


zastávka MHD - docházková
vzdálenost 400m



1.3.13

parkování v centru města
M 1 / 5 000




ZÁVĚR KAPITOLY:

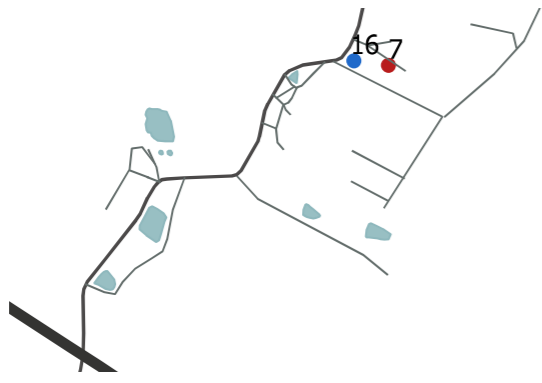
Město se rozvíjelo spolu s obchodem, nebylo místem především výroby, ale obchodu. Již v padesátých letech bylo zřejmé, že pro plynulý provoz a fungování města je třeba posílit průjezd městem jinak, jak skrze centrum. Jak ze severu, tak z jihu. V průběhu 50. až 80. let bylo skresleno několik variant řešení, které by všechny dnes zásadně pomohly nesnadné dopravní situaci ve městě. Z předcházejících analýz vyplývá, že nejvýznamnější zatížení dopravou plyne z dopravy místní. Je tedy zřejmé, že zásadním problémem není odklon nákladní automobilové dopravy, ale řešení dopravy obyvatel města, a jejich nejběžnějších cest.

V současné době má město v územním plánu ukotvený obchvat města směrem na Jihlavu. Z našich průzkumů však vyplývá, že zásadní změnu dopravní situace ve městě toto řešení nepřinese. S ohledem k extrémním finančním nákladům a dopadům celé stavby na významné přírodní prostředí řeky Balinky, doporučujeme se věnovat rozvaze, zdali je takový záměr vlastně přínosem.

Pro demokratickou společnost je ohlednutí se do doby totality smutnou záležitostí. A jen málo věcí bychom mohli vnímat jako pozitivní. Jedna z nich je však snadnější realizace významných staveb. V dnešní době je skoro nepředstavitelné, že by se podařilo realizovat paralelní komunikaci a odlehčit centru za předpokladu zbourání domu nebo jen umenšení kvality bydlení některým občanům. Zároveň je jen málo jiných možností, jak kvalitu života pro všechny obyvatele v oblasti dopravy zlepšit.

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">• blízkost D1 a dva sjezdy na obou koncích města• blízká dostupnost ploch výroby na dálnici D1 - dobré napojení průmyslových zón na D1 bez zatížení centra, kromě směru dopravy přijíždějícího ze severu od Žďáru nad Sázavou. Pro Žďár nad Sázavou je však nejpřímější spojení s D1 exit 141• dostatečná síť zastávek MHD• blízkost Brna• zásadním hodnotou je realizace 1. fáze komunikace skrze transformační území Svit. Dokončení této komunikace a její provedení transformovaným územím by mohlo mít zásadní podíl na redistribuci místní dopravy a zlepšení dopravní situace ve městě.	<ul style="list-style-type: none">• problematické parkování a automobilový provoz u polikliniky• naddimenzované parkování na náměstí, parkování v prolukách, dočasné parkování brownfield• kritický stav dopravy v centru města – jediný průjezd městem - všechny cesty z lokálních center bydlení do center občanské vybavenosti a průmyslových zón jsou nezbytně nutně vedeny skrze centrum města – extrémní přetížení centra města IAD převážně místních obyvatel• spousta parkovacích ploch v místech, kde by měly stát domy, které by nabídly bydlení v centru a tím uměnšily potřebu přesunů pomocí IAD• nízká frekvence MHD• nutnost používat IAD pro naplnění základních potřeb• nepříznivá morfologie terénu pro pěší a cyklodopravu• nerealizovaná žádná z variant paralelní páteřní komunikace sídla prověřovaná a ukotvovaná v územně-plánovacích dokumentech v posledních 60ti letech• městem neprochází silnice I. třídy• absence severojižního propojení pro nákladní automobilovou dopravu mimo centrum města
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• parkovací dům u polikliniky• paralelní městská komunikace redistribuující lokální dopravu• revitalizace území brownfield s páteřní komunikací a implementací parkování do městských ulic• posílení lokálních center tak, aby nebylo nezbytné pro dosažení základních potřeb cestovat vozem, ale zůstat v místní části sídla• přiblížení náměstí lidem a úpravy provozu a parkování na náměstí – celé centrum města je neprostopné, nevyužitelné pro člověka• alternativní způsob dopravy do práce• nové využití železnice v návaznosti na celoevropskou změnu dopravy (nákladní...)• lepší dopravní napojení sportovního areálu sjezdovky/rozhledny z navrhovaného obchvatu na Křižanov• s ohledem k existenci částečného obchvatu města a dvěma sjezdům z D1 na obou okrajích města, je průjezd nákladní automobilové dopravy centrem města v případě bezplatného úseku dálnice možné zcela vyloučit a přesunout mimo centrum	<ul style="list-style-type: none">• kolaps parkování u polikliniky v souvislosti se stárnutím obyvatelstva a vyšší potřeby zdravotnické péče• kolaps dopravy v centru města• čím více možností parkování, tím více dopravy• pokračování růstu sídla individuální výstavbou rodinných domů mimo doposud zastavěné území• transformace zahrádek na bydlení bez kvalitního dopravního napojení• neefektivní investice do výstavby obchvatu směr Jihlava• nevhodné řešení umístění přejezdu přes řeku v místě soutoku Balinky a Oslavy, jako podmiňující investice realizace obchodního domu

- 
- » posílit lokální centra, tak aby byla minimalizovaná potřeba cesty do centra města - umenšení parkovacích míst - zástavba proluk - zahusťovat centrum, nabídnout možnosti kvalitního bydlení v centru města, a tím minimalizovat nutnost využití IAD
 - » prověřit přínos západní části pokračování obchvatu
 - » dokončit realizaci vnitřní páteřní komunikace skrze lokalitu Svit

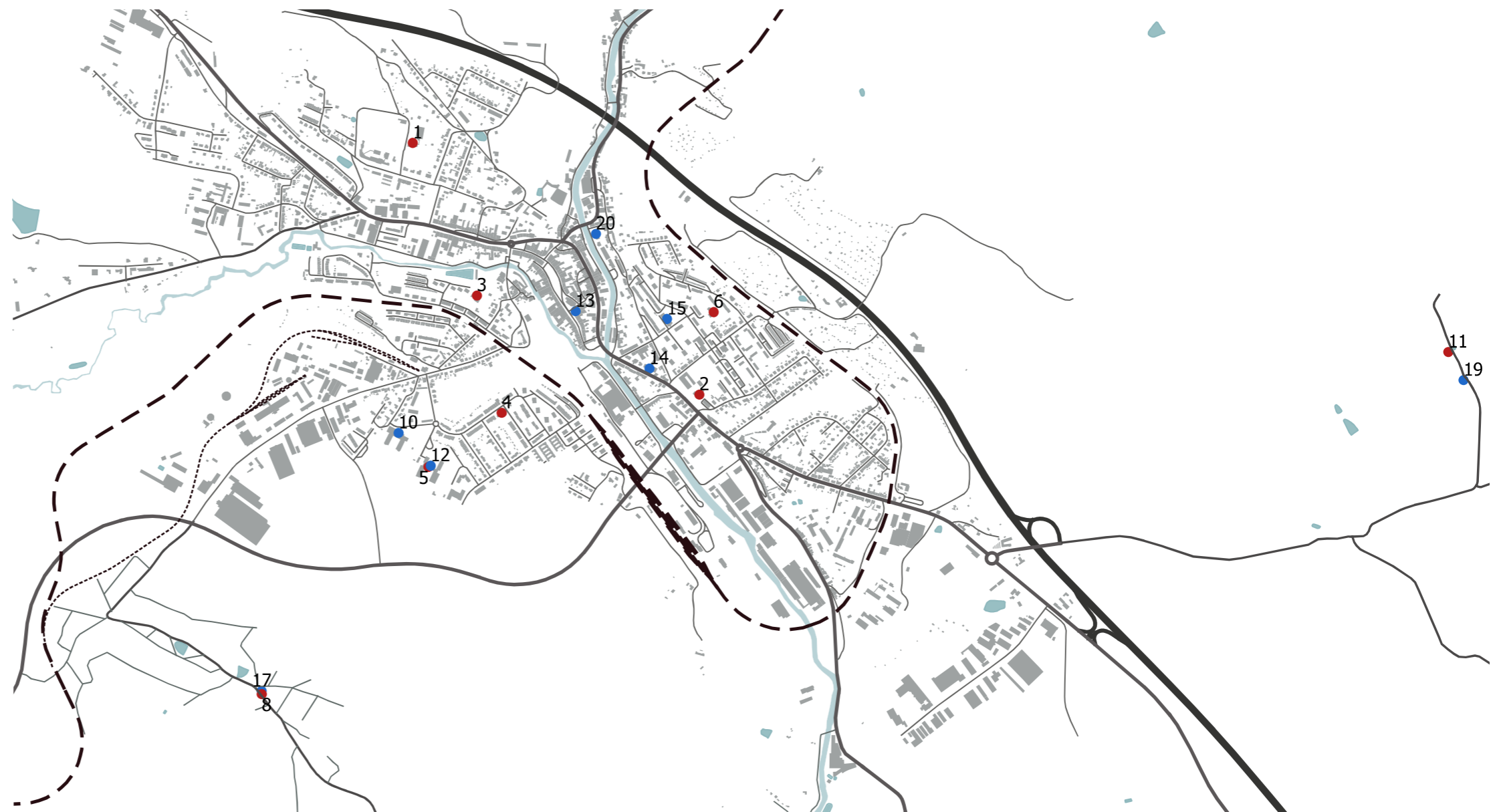


1.4 analýza prvků základní občanské vybavenosti

1.4.1

školská zařízení
Velké Meziříčí a místní části
M 1 / 20 000

č.	Název školy	počet žáků	kapacita
1	MŠ Sportovní	78	-
2	MŠ Sokolovská	98	100
3	MŠ Nad Plovárnou	54	56
4	MŠ Mírová	54	84
5	MŠ Oslavická	28	-
6	MŠ Čechova	95	97
7	MŠ Lavičky	28	-
8	MŠ Oslavice	-	38
9	MŠ Mostiště	-	24
10	MŠ Lhotky	-	24
11	ZŠ Školní	400	440
12	ZŠ Oslavická	407	550
13	ZŠ Sokolovská 1.st	177	685
14	ZŠ Sokolovská 2.st	178	
15	ZŠ a praktická š.	58	-
16	ZŠ Lavičky	55	80
17	ZŠ Oslavice	-	50
18	ZŠ Mostiště	-	100
19	ZŠ Lhotky	41	-
20	ZUŠ	-	550



1.4.2

mateřské školy
M 1 / 10 000

č.	Název školy	počet žáků	kapacita
1	MŠ Sportovní	78	-
2	MŠ Sokolovská	98	100
3	MŠ Nad Plovárnou	54	56
4	MŠ Mírová	54	84
5	MŠ Oslavická	28	
6	MŠ Čechova	95	97



1.4.3

základní školy
M 1 / 10 000

ZÁKLADNÍ ŠKOLY - KAPACITY

č.	Název školy	počet žáků	kapacita
1	ZŠ Školní	400	440
2	ZŠ Oslavická	407	550
3	ZŠ Sokolovská 1.st	177	685
4	ZŠ Sokolovská 2.st	178	
5	ZŠ a praktická š.	58	-
6	ZUŠ	-	550

ZÁKLADNÍ ŠKOLY - SPORTOVIŠTĚ

č.	Název školy	tělocvična	hřiště
1	ZŠ Školní	1	4*
2	ZŠ Oslavická	2	4**
3	ZŠ Sokolovská 1.st	1	0
4	ZŠ Sokolovská 2.st	1	0***
5	ZŠ a praktická š.	0	0****
6	ZUŠ	1	0

* ZŠ Školní
- velký atletický ovál s 1 fotbalovým hřištěm
- 3x hřiště s umělou trávou

** ZŠ Oslavická
- 2x hřiště s umělou trávou
- 2x hřiště beachvolejbal

*** ZŠ Sokolovská 2.st
- využívá hřiště u gymnázia

**** ZŠ a praktická škola
- využívá tělocvičnu ZŠ Sokolovská
- využívá hřiště HZS



1.4.4

střední školy
M 1 / 10 000

STŘEDNÍ ŠKOLY - SPORTOVIŠTĚ

č.	Název školy	tělo- cvična	hřiště
1	Gymnázium	1	1
2	Hotelová škola Světlá a Střední odborná škola řemesel	1	1
3	Praktická škola	0	0**
4	Výchovný ústav, střední škola	1	1

* Praktická škola
- 8 studentů ve VM + 10 studentů na pracovišti
Křížanov

** ZŠ a praktická škola
- využívá tělocvičnu ZŠ Sokolovská
- využívá hřiště HZS

● zastávka MHD



1.4.5

mateřské, základní školy a počet
obyvatel v městských obvodech
M 1 / 15 000

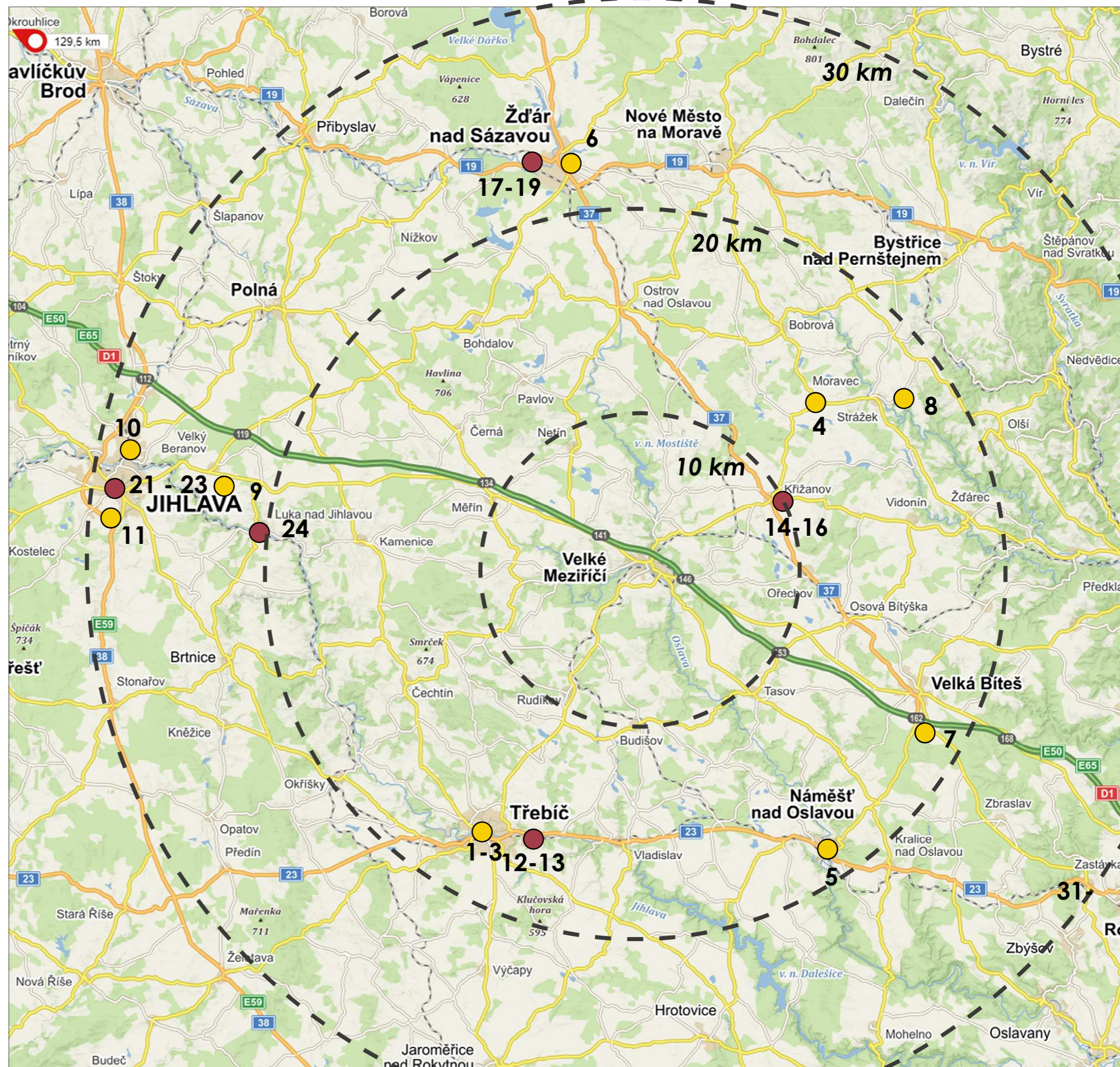
*Lokalita s novou zástavbou
a potenciálem navýšení počtu
rodin s dětmi, zároveň je to
lokalita bez ideálně dostupné MŠ.
Dle pravidel územního plánování
by na každých 1000 obyvatel
mělo připadat 40 míst v mateřské
škole. Na základě této srovnatelnosti
by zde měla vzniknout nová MŠ
pro min. 30 dětí.*



1.4.6

sociální služby v regionu

č.	Název zařízení	kapacita
1	Domov pro seniory Třebíč-Koutkova	64
2	Domov pro seniory Třebíč-Kubešova	108
3	Domov pro seniory Třebíč-Manž. Curierových	195
4	Charitní domov Moravec	86
5	Domov pro seniory Náměšť nad Oslavou	94
6	Domov pro seniory Žďár nad Sázavou	54
7	Domov pro seniory Velká Bíteš	27
8	Domov pro seniory Mitrov	66
9	Domov pro seniory Ždírec	115
10	Domov pro seniory Jihlava Lesnov	146
11	Domov pro seniory Jihlava - Stříbrné Terasy	75
12	Domov se zvláštním režimem Třebíč	28
13	Azylový dům pro muže/matky s dětmi Třebíč	85
14	Domov pro osoby se zvláštním postižením Kamélie Křižanov	92
15	Dům s pečovatelskou službou Kiřižanov	11
16	Chráněné bydlení Křižanov	44
17	Azylový dům pro matky s dětmi Ječmínek - Žďár nad Sázavou	30
18	Azylový dům pro muže Žďár nad Sázavou	24
19	Domov se zvláštním režimem Žďár nad Sázavou	40
20	Chráněné bydlení Náměšť nad Oslavou	47
21	Integrované centrum sociálních služeb Jihlava	-
22	Azylový dům - Naděje pro život	-
23	SKP-Azylový dům pro muže	-
24	Denní stacionář Luka n. Jihlavou	-



1.4.7

sociální služby Velké Meziříčí M 1/ 10000

Domov pro seniory - počet žadatelů v evidenci k 31.12.2018 je 263 - 2x vyšší poptávka po místech v tomto druhu zařízení sociální péče než nabídka

Demografické údaje ORP

Počet obyvatel ve věku 65 a více let: 6 479 (2018)

Počet obyvatel celkem: 36 235 (2018)

Naděje dožití (2013-2017): ženy 82,36, muži 75,89

Počet osob 65 plus na počet dětí 0 až 14 let (index stáří): 107,75 (2017)

Počet živě narozených (2017): celkem 419 (muži 206, ženy 213)

Počet zemřelých (2017): 362

Počet zemřelých ve věku 65+ (2017): 301

zdroj: <https://www.mapapece.cz/front/township/index/596604>

č.	Název zařízení	kapacita
1	Domov pro seniory a Domov se zvláštním režimem Pomněnka Velké Meziříčí	103 (67 + 36)
2	Dům s pečovatelskou službou Velké Meziříčí	122
3	Denní stacionář NESA Velké Meziříčí	25
4	Chráněné bydlení Křižanov - Velké Meziříčí	-
5	Chráněné bydlení Křižanov - Velké Meziříčí	-
6	Sociální služby - pobočka Domu s pečovatelskou službou	-
7	Sociální služby - pobočka Domu s pečovatelskou službou	-

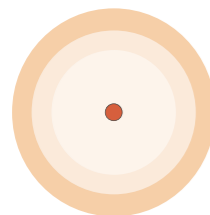


1.4.8

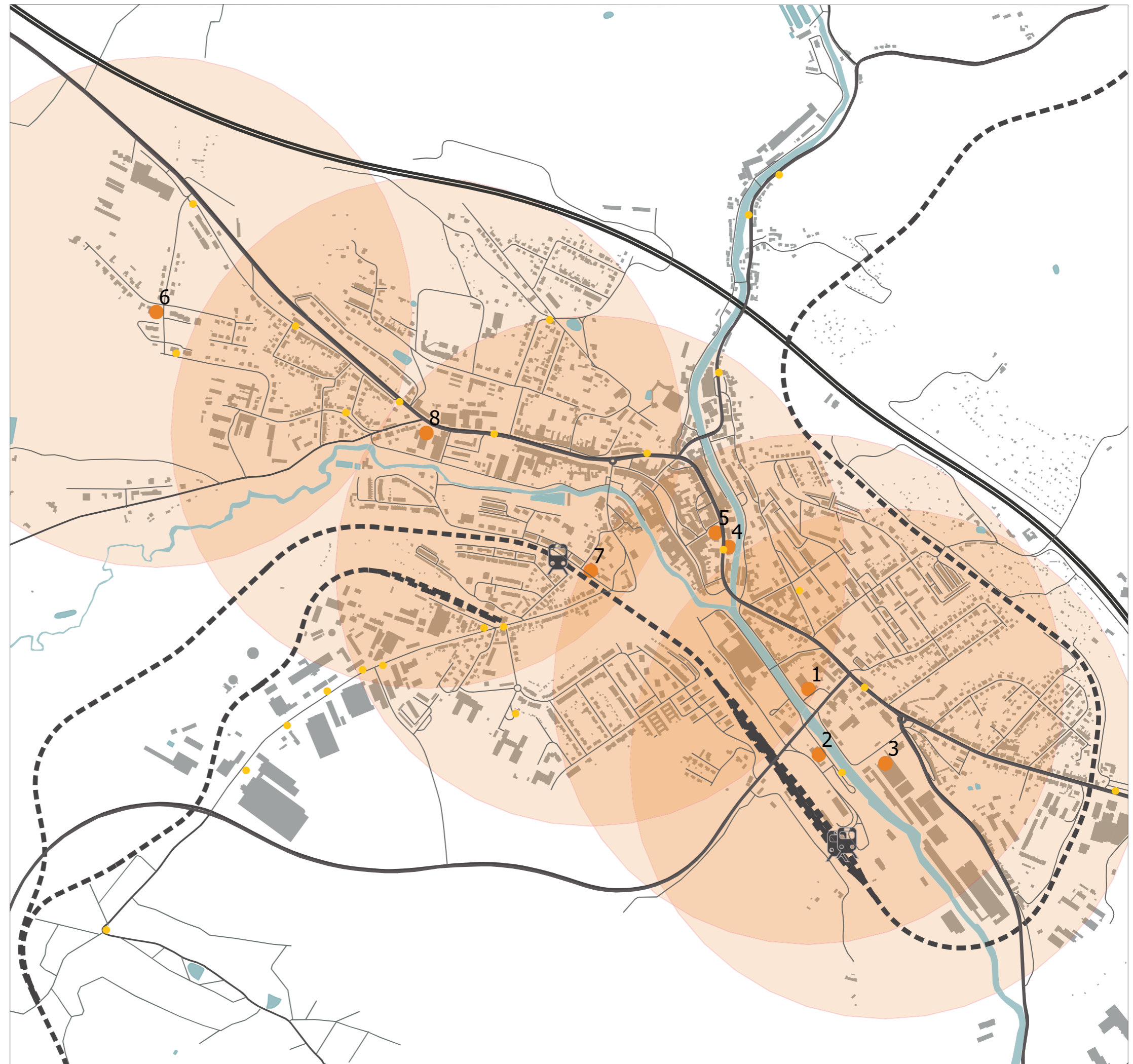
supermarkety
M 1 / 12 000

č.	Název marketu
1	Penny
2	Penny
3	Kaufland
4	Flop
5	COOP
6	COOP
7	COOP
8	Billa

● zastávka MHD



docházková vzdálenost 400, 800,
1200 m



1.4.9

zdravotnictví
M 1 / 12 000

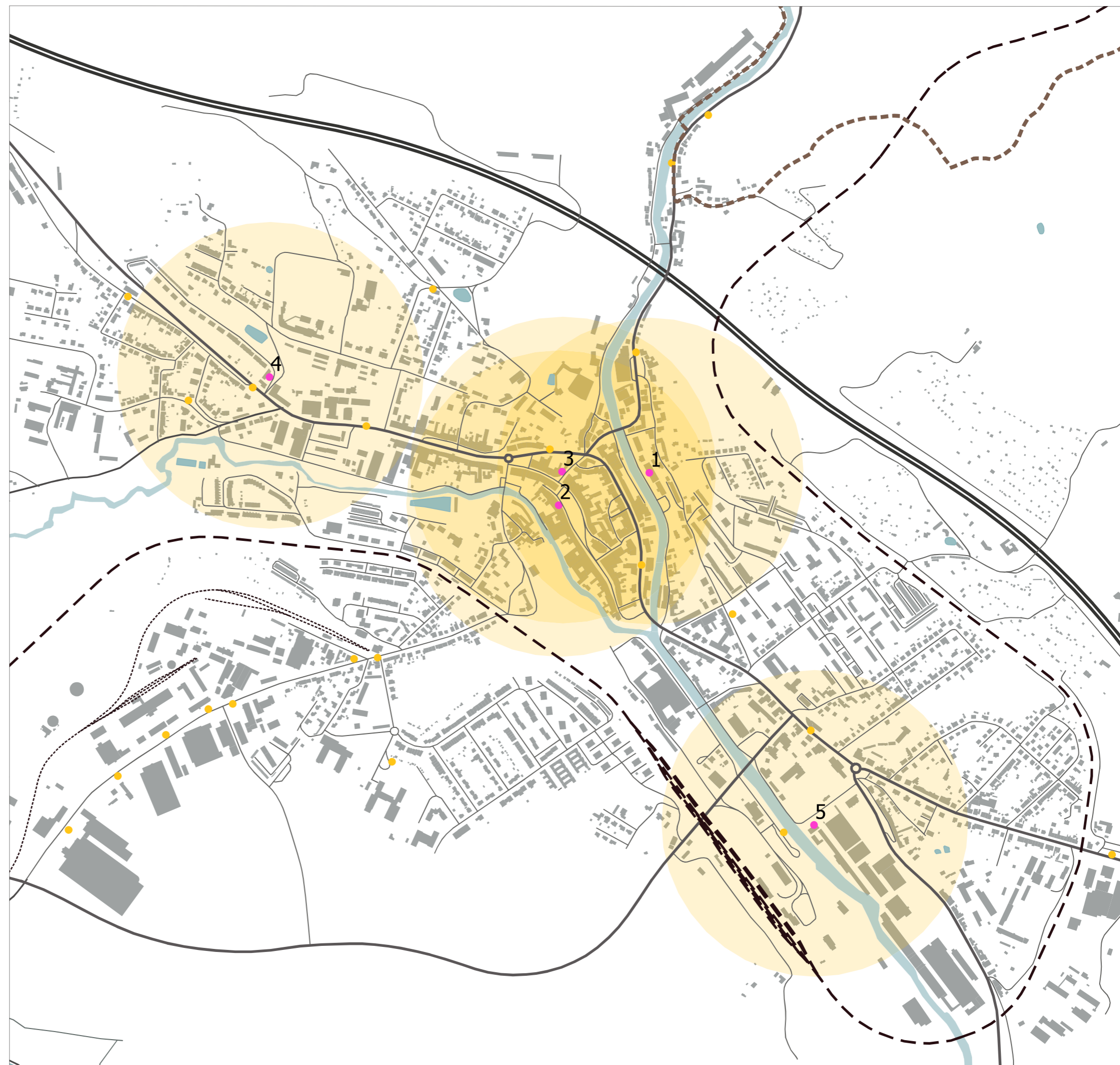
č.	Název zařízení
1	Dům zdraví *
2	Kardiologie, neurologie
3	Dětský kardiolog
4	Stomatologie, neurologie
5	Zdravotní středisko Kablo **

*Dům zdraví - obory:
 interní lékařství
 diabetologie
 endokrinologie
 alergologie
 neurologie
 chirurgie
 ortopedie
 gynekologie a porodnictví
 ORL
 urologie - nefrologie
 dermatologie
 venerologie
 psychiatrie
 všeobecného lékařství
 geriatric
 stomatologie
 dentální hygiena

**Zdravotní středisko Kablo - obory:
 gynekologie
 oční ambulance
 praktičtí lékaři

● zastávka MHD

● docházková vzdálenost 400m



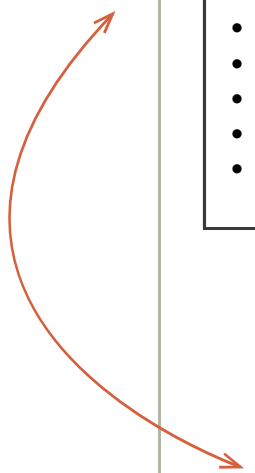
ZÁVĚR KAPITOLY:

Občanská vybavenost představuje zásadní složku každého sídla, která definuje kvalitu bydlení v něm. Kvalita, pestrost a kapacity složek základní občanské vybavenosti zvyšují a ztraktivňují město pro jeho stávající i potenciální obyvatele. Stále více se člověk rozhoduje o místě, kde bude žít, podle služeb, které jsou jeho domovu dostupné.

Součástí této analýzy je především základní občanská vybavenost, kterou představují školská zařízení, základní vybavenost komerční, která je zastoupena obchody s potravinami a sociální služby.

Vybavenost, která naplňuje potřeby rekreace, sportu a kultury je analyzována v části prioritní osy PO04 Cestovní ruch.

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">kompletní pokrytí města supermarketů - rovnoměrné rozložení supermarketů podél páteřní komunikacepestrá nabídka druhů občanské vybavenosti	<ul style="list-style-type: none">hraniční naplněnost mateřských školkumulace základních škol na okraji městaabsence školního areálu (sportovního, rekreačního) ZŠ Sokolovskánejvíce obydlené území – sídliště Bezděkov a centrum města nemá ZŠ s nabídkou kompletní vybavenostiabsence ZŠ v lokalitě Hliniště, Světlá a Zámekdvakrát vyšší poptávka po zařízení sociální péče pro seniory než nabídkanaddimenzované plochy parkovišť u supermarketů a nízká architektonická hodnota objektů
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">nová MŠ v lokalitě Hliniště, v lokalitě Svitzvážit transformaci ZUŠ na Domov pro seniory a její přemístění do historického centramultifunkční objekty sociální a zdravotní péče a školských zařízenímenší obchodní domy typu Lidl implementované do kvalitní městské architekturyobrovské plochy parkovišť u supermarketů s potenciálem pro jiné funkční využitírevitalizace a proměna obchodního domu Bila - vstup k rekreační lokalitě řeky	<ul style="list-style-type: none">stárnutí obyvatelstva a výrazně se zvyšující poptávka po zařízení sociálních služebnevhodné umístění nových obchodních domůplánované umístění obchodního domu Lidl v lokalitě Svit bez respektu k extrémnímu urbanistickému významu místa pro stabilitu celého sídla (obří parkoviště, nevhodná architektura, zvýšení dopravy) – není špatné umístit zde obchodní dům, ale je velmi důležité, jakým způsobem

- 
- » podpořit rovnoměrnost nabídky základní OV ve všech lokálních centrech – rovnoměrné pokrytí celého sídla
 - » zvýšit kapacitu zařízení pro seniory
 - » zpřístupnit a ztraktivnit veřejný prostor kolem nabídky občanské vybavenosti

1.5 analýza potencionálních ploch v sídle

Při mapování potencionálních ploch pro výstavbu v sídle jsme rozdělili tyto plochy do dvou kategorií dle stávajícího stavu, a to na kategorie proluky, přestavbové plochy v zastavěném území a plochy zastavitelné, vymezené nově v ÚP k zastavění.

Podkladem k této analýze byla ortofotomapa, katastrální mapa, mapa císařských otisků z 19. století, výpis z katastru nemovitostí a hlavní výkres územního plánu ve variantě k veřejnému projednání.

proluky

Plochy bez stávajících staveb. Tyto plochy jsou jak doposud nezastavěné, tak kdysi zastavěné, na nichž byly objekty z různých důvodů zdemolovány. Převážně se na těchto plochách nachází zbytková zeleň nebo parkoviště.

Zároveň jsme takto analyzovali plochy, které jsou v současné době zastavěny objekty různých funkcí. Tyto plochy jsou však s ohledem k navazujícím funkcím v území vhodnější pro jiné využití, především bydlení.

zastavitelné plochy

Plochy zastavitelné byla skresleny z návrhu ÚP pro veřejné projednání. Jedná se o maximální prověřovaný rozvoj, protože ÚP nevymezuje žádné plochy rezerv a tedy ani nenaznačuje případný další rozvoj sídla.

Pro všechny tyto plochy byl doplněn potencionální počet obyvatel, které by konkrétní plocha mohla generovat. U ploch pro které nejsou zpracovány podrobnější dokumentace, a není tedy zřejmý počet RD či bytových domů, byl doplněn počet obyvatel dle výpočtu, který k rozsahu plochy dle zvoleného druhu a intenzity zastavění doplňuje potencionální počet obyvatel.

Při zastavění všech ploch proluk, by se navýšil počet obyvatel o **cca 3646 obyvatel**.

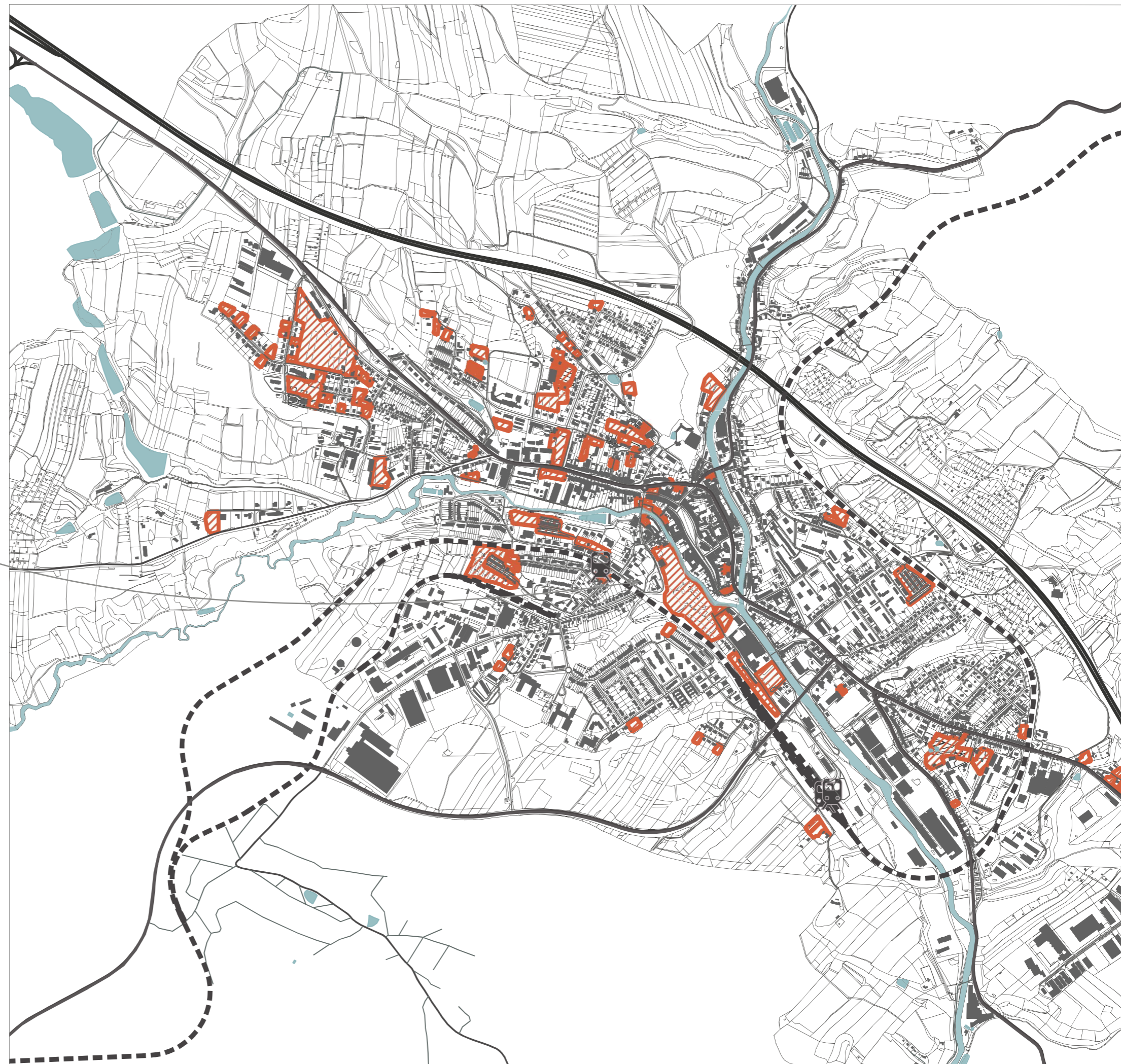
Při zastavění pouze ploch zastavitelných, by se počet obyvatel zvýšil **cca o 4214**.

Vymezené zastavitelné plochy a potencionální proluky v zastavěném území mohou vygenerovat **cca 7860 obyvatel**.

1.5.1

plochy proluk pro bydlení
M 1/ 15 000

*významná proluka v centru
města 57 288 m²- cca
1400 obyvatel*



1.5.2

plochy proluk pro bydlení
M 1 / 5 000

*významná proluka v centru
města 57 288 m²- cca
1400 obyvatel*



1.5.3


zastavitelné plochy a proluky
pro bydlení
M 1/15 000

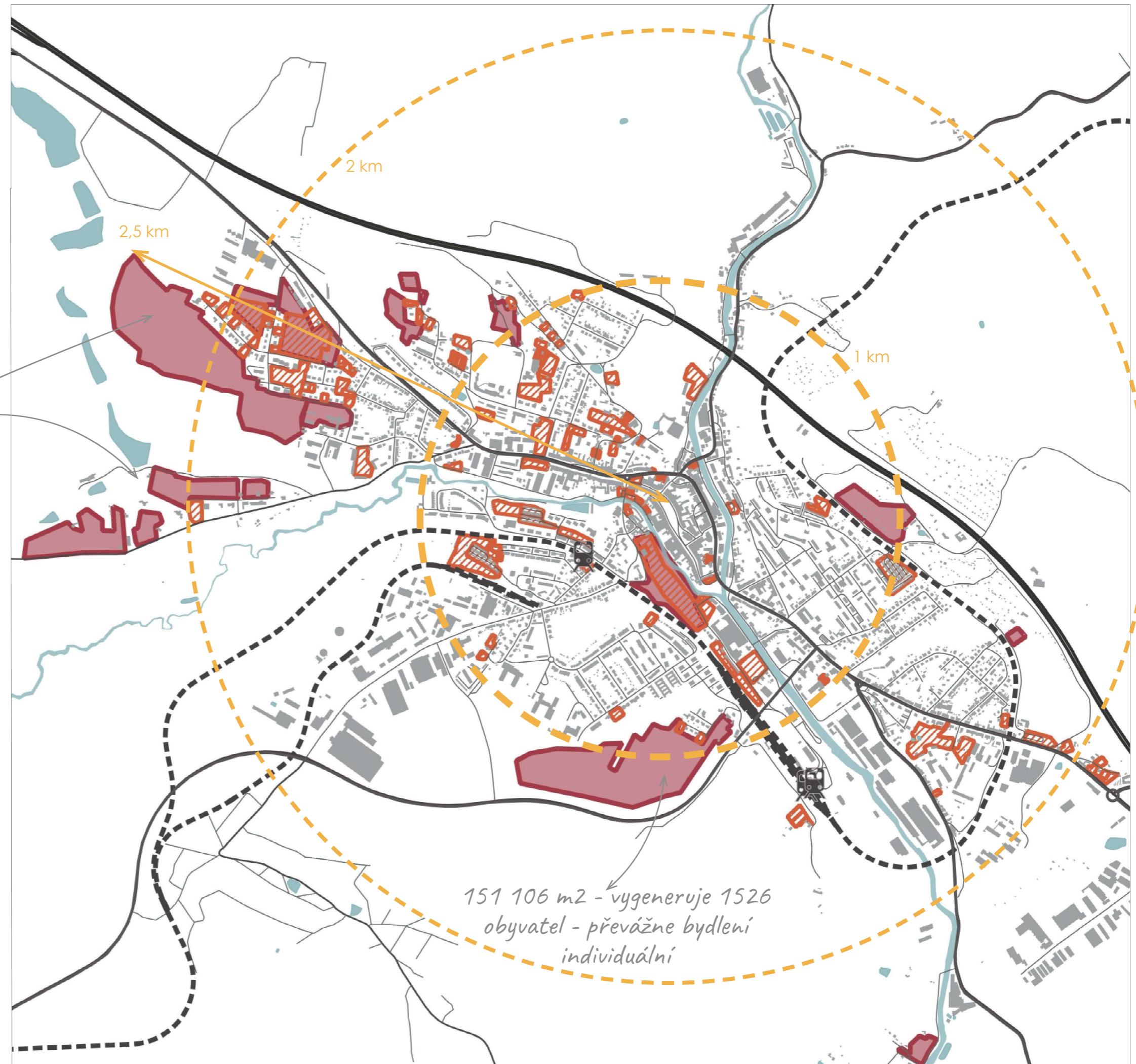
nejvýznamnější rozvojové
území

264 906 m² - vygeneruje
2094 obyvatel - převážně
bydlení individuální

2x dál od centra než celé
rozvojové území Čechovy
sady II

151 106 m² - vygeneruje 1526
obyvatel - převážně bydlení
individuální



-  zastavitelné plochy
-  plochy proluk



1.5.4

počet obyvatel v městských
obvodech
M 1 / 15 000

absence lokálního centra

-  městská část - nízká hustota obydlí
-  městská část - střední hustota obydlí
-  městská část - vysoká hustota obydlí
-  lokální centrum



1.5.5

počet obyvatel v městských
obvodech
M 1 / 15 000

*největší plošný rozvoj bez
lokálního centra - bez
blízkého a komfortního
pěšího propojení s centrem*

Loupežník
276

Hliniště
767

Světý zámek
804

Vrchovec
88

Hist. jádro
1168

Bezděkov
3157

Na Blatinách
1467

Nad kačovnou
1605

Kunšovec
520

Františkov
498

Škodův mlýn
6



plochy proluk



zastavitelné plochy pro bydlení



lokální centrum bez jasné definice prostoru



lokální centrum

*zásadní, aby město v tomto místě rozstlo kolem
centra - dotvořit centrum - ne, aby centrum
nějak dovářelo kobercovou zástavbu RD*

1.5.6

srovnání přínosu zastavění zastavitelných ploch / plochám proluk

zastavitelné plochy

Hlinišťe + Amerika

264 906 m² - vygeneruje 2094 obyvatel

Čechovy sady II

151 106 m² - vygeneruje 1526 obyvatel - převážně bydlení individuální

plocha přestavby -zastavěné území

Svit

proluka v centru města 57 288 m² - vygeneruje cca 1400 obyvatel

3x více plochy připadá na 1 obyvatele - mnohonásobně nákladnější investice do technické infrastruktury

99-126 m² / 40 m² na 1 obyvatele

ZÁVĚR KAPITOLY:

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> Velký brownfield v centru města dostatečný počet proluk v zastavěném území 	<ul style="list-style-type: none"> Lokalita Hlinišťe nemá „lokální centrum“ žádná rozvojová lokalita umožňující vznik ucelené městské čtvrti rozvoj sídla veden pouze postupným přilepováním zastavitelných ploch transformující se zahrádkářské lokality bez nezbytné technické infrastruktury
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> obrovská přestavbová plocha v centru města – lokalita Svit - vznik nové městské čtvrti s důrazem kladeným na rekreační funkci a kvalitní veřejný prostor transformace zahrádek v lokalitě Na Blatinách dostatečně velké rozvojové území v lokalitě Čechovy sady II – za předpokladu kvalitního urbanismu. Řešení je příležitostí vzniku kompaktní a soběstačné městské čtvrti. 	<ul style="list-style-type: none"> největší rozvoj sídla směřovaný do lokality na Hliništi a Amerika „salámové“ řešení rozvoje a rozšiřování zastavitelných ploch lokality Čechovy sady

- » maximální úsilí zaměřit na transformaci lokality Svit na novou městskou čtvrť s důrazem na kvalitní řešení veřejného prostranství, architektury a vytvořením rekreačního potenciálu území – lokalita má nevyčíslitelnou hodnotu pro rozvoj a stabilitu sídla.
- » zpracování urbanistické studie na celé území rozvojové lokality Čechovy sady II – zpracovat i plochy občanské vybavenosti a sportu. Vytvořit zde lokální centrum a to provázat s pestrou nabídkou služeb v oblasti OV.
- » připravovat projekty na dostavbu proluk v centru města

1.6 výsledky analýz

- » rozvoj směřovaný především do oblasti Hliniště - nejvzdálenější okraj města
- » klesající počet obyvatel
- » absence kvalitních veřejných prostranství a lokálních center
- » obrovský potenciál v ploše brownfieldu lokality Svit
- » významný počet ploch proluk a přestavbových ploch – tyto plochy mají kapacitu až **4000 nových obyvatel**
- » limity rozvoje (růstu) sídla do krajiny
- » dluh dopravní infrastruktury oproti zastavitelným plochám

ZÁVĚR

A. Analýza potřeby, požadavků a možností

Zhruba půlroční práce na analytické části IPRM města Velké Meziříčí ukázala nejen historický či demografický vývoj tohoto města, ale dopady jednotlivých kroků na obraz sídla.

Analytická část prioritní osy PO05 Město pro život se zaměřila především na analýzu vývoje města a jeho obyvatel, struktury jak urbanistické, tak dopravní, analýzu občanské vybavenosti veřejného charakteru a potencionálních ploch pro výstavbu bydlení. Cílem této osy je prověřit základní požadavek na sídlo, který představuje nabídka bydlení. Kvalitně bydlet, je první potřeba, kterou by mělo sídlo zajistit. A zároveň podmínka, pro jeho další rozvoj.

Tato koncepce současně ověřila problematiku deficitu výstavby bytů a její důsledky na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje města Velké Meziříčí. Je třeba vnímat, že pouze komplexní hodnocení koncepce řešení sídla a kritický přístup k získaným informacím umožňují pochopit zdánlivě přirozený vývoj tohoto města a zahájit procesy, které mohou zajistit prosperitu nejen v době konjunktury, ale i v dobách, které jistě přijdou a nebudou tak přívětivé.

Průzkum stávající výstavby v posledních cca 50 letech a intenzita prodeje ploch na bydlení či prodeje samotných bytů jednoznačně deklarují potřebu komplexních řešení. Ceny pozemků i bytů ovšem tato komplexní řešení současně omezují. Proto je třeba ustoupit z ryze privátních projektů, které reagují na onu komplexnost velmi rozporuplně, spíše jednostranně, kde

složka ekonomického efektu je přetížena na úkor sociálního a environmentálního aspektu. Samotná města v rámci svých developerských iniciativ přebírají tyto modely jako zaručeně funkční, a ztrácí tak možnost narovnání nejen tržních mechanismů nabídky, ale omezují tím i právě zmíněný udržitelný rozvoj města.

Paradoxně tento stav vede obecně ke krizi a k devalvaci samotné ekonomiky, neboť ta postrádá udržitelnost a dlouhodobost postupného rozvoje.

Je třeba si uvědomit, že město je v ideálním postavení jak vůči developerům, tak vůči klientům. Již samotným nastavením správních procesů je město zásadním stakeholderem pro všechny developery a zároveň svojí pozicí dostatečně důvěryhodným partnerem pro své občany. Je tedy na místě, aby právě město převzalo iniciativu a aktivovalo ozdravné procesy tvorby města. K tomuto má také nemalé finanční zdroje a současně jistotu těchto zdrojů.

Zároveň z analytické části vyplývá potřeba podpory lokálních center, které mají v případě kompletní nabídky občanské vybavenosti a kvalitně řešeného veřejného prostranství možnost suplovat centrum hlavní a umenšit tak lokální dopravu.

Jaké jsou tedy zásadní požadavky, potřeby a možnosti vyplývající z analýz prioritní osy PO05 Město

A.1 Je třeba přijmout svoji nezastupitelnou roli a představit se uživatelům města.

Město se musí začít chovat jako město, město není developer ani stavebník, ale to neznamená, že nemůže developovat investiční akce a zároveň je stavět. Jediné, co nesmí, je chovat se jako developer nebo stavebník. Město musí přijmout svoji roli a veškeré své aktivity plánovat s ohledem na udržitelný rozvoj města, tedy s ohledem na jeho jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje. Zejména pak s ohledem na pilíř sociální a environmentální. Protože jediné tak je schopno vyrovnat deficity privátně řízeného trhu a posílit celkovou prosperitu města.

Zároveň také musí se všemi developery a stavebníky, ale shodně i občany sdílet své projekty, musí o sobě vědět, musí se doplňovat, a ne se suplovat. Tím vytvoří základ pro kvalitní a užité město. Zdravá ekonomika přichází od zkušeností developerů, ale kvalitní veřejný prostor a důraz na ekologické a sociální aspekty zase od městských projektů. Jedni nastavují nejen zrcadlo druhým, ale předávají si zkušenosti a zároveň si zdravě konkurují.

A.2 Plánovat.

Město musí mít vizi, musí být ochotno ustoupit z módních trendů a požadavků trhu a ustát edukaci svých občanů ve prospěch kvality a užitnosti, ve prospěch urbanistické struktury, ve prospěch zdraví apod. Tato role však není v žádném případě neekonomická, naopak kvalitní urbanistická forma je velmi ekonomicky výnosná, ale ona nutná edukace způsobuje mírný časový posun zisku a současně tento zisk diferencuje na nejen zisk ekonomický, ale i sociální, zdravotní.

Tyto aspekty pozitivního rozvoje zpětně přetváří na zisky ekonomické. Ale opět je třeba připomenout, že nikdo jiný kromě města toho není schopen. A shodně je třeba říci, že opuštěním této role si samotné město způsobí absolutní krizi vlastního rozvoje a totální desocializaci měst.

A.3 Základem úspěchu je pestrá nabídka a kvalitní přístup.

Město jde příkladem. Protože ve finále pouze město na to má čas, finance a důvěru. Město musí stále hledat optimální formu založenou na vizi a edukaci. Transparentnost, po které se tak často volá, není o tom, aby starosta zveřejnil seznam všech schůzek, které v rámci funkčního období absolvoval, nebo smluv, které uzavřel. Myšlenka transparentnosti je založena na myšlence předvídatelnosti. Uživatelé města (občané, investoři, podnikatelé) potřebují vědět, jak se město bude vyvíjet, co je jeho prioritou i vizí. Potřebují znát, jaká jsou jeho pravidla. Tato pravidla musí být spravedlivá a transparentní. To je nutné sdílet.

Město musí hledat deficity nabídky, starat se o ty části, které nefungují, a ty pozdvihnout opět do dobré kondice. Musí doplňovat chybějící části pestrosti nabídky a zejména pracovat s lidmi.

0.2 koncept

Prioritní osa 05 IPRM Velké Meziříčí nastavuje optimální vizi rozvoje. To je základ pro stanovení jednotlivých opatření a následných akčních plánů.

Město nemá možnosti se více rozpínat

Jakékoli další kapacitnější plochy pro rozvoj bydlení mimo stanovený strategický rozvojový směr a určité doplnění urbanistické struktury vyvolávají otázky na zakládání nového města, včetně související dopravně-technické infrastruktury, ale i souvisejících služeb, jako jsou MHD, školy apod.

Je třeba maximálně využít plochy ve stávajícím zastavěném území a neinvestovat do ploch pro individuální rodinné bydlení na okrajích sídla, které generují obrovskou a ekonomickou zátěž. V přepočtu zde město každoročně proinvestuje mnohonásobně víc na 1 občana, než v zastavěném, zainvestovaném území.

Město musí plánovat ucelené funkční celky

Proč je tak důležité stanovit strategický rozvojový směr pro udržitelný rozvoj města? Jde zejména o důvod komplexního přístupu. V dnešní době, kdy rozvoj města je řízen pouze aktivitou developerských skupin a dotační politikou státu, města postrádají komplexní přístup. Územní plán není zejména díky své kvalitě schopen přenést onu komplexnost a vyváženost na jednotlivé vlastníky. Regulační plán zase nedokáže zachovat participativní, sociálně pozitivní vztah města a těchto vlastníků (regulační vztah namísto přijaté dohody).

Deklarací strategického směru rozvoje právě město předkládá vlastníkům, že v následujícím období půjde právě o „toto“ území. Deklaruje svůj zájem věnovat se podrobně kvalitě městského prostoru, a to na všech jednotlivých úrovních městského organismu. Začátek této práce je pak v dohodě s vlastníky v daném území. Za tuto dohodu pak město nabízí kvalitní podmínky pro užívání celého území.

Věříme, že v blízké budoucnosti budou lidé s napětím očekávat, zda město ukáže právě na jejich lokalitu, které se má zájem věnovat. Protože jim bude jasné, že deklarací tohoto rozvojového směru přichází k jejich domům, jejich pozemkům, zahradám apod. maximální péče a jistota kvality a užitnosti spojená s diskuzí o jejich potřebách i povinnostech. Jistota spojená s vyladěním těchto potřeb ve prospěch společné dohody nad krásou jejich obytného prostředí. Zároveň je třeba říci, že individuální, sobecká a nepokorná potřeba prosazení si svého zájmu bez ohledu na souseda bude v rámci takového směru nereálná. Z toho plyne i nutná edukace ve prospěch demokratických hodnot a obecně vnímané morální lidskosti.

Základním stavebním kamenem pro práci na strategickém rozvojovém směru je definice kvality veřejných prostranství a centrálního lokálního centra. Nastavením jasných pravidel pro vztah zástavby a ulic či náměstí. Veřejná prostranství jsou základní kostrou města s vysokou reprezentativní hodnotou. Kvalitní a obytná veřejná prostranství s vyváženým vztahem mezi dopravní obsluhou a společenským významem jsou jedním ze základních podmínek fungování města, které je atraktivní pro své obyvatele a zároveň přirozeně užité.

Jedině vytyčený strategický rozvojový směr dokáže nastavit jak pestrost nabídky jednotlivých forem obytného prostředí, tak současně kvalitu veřejného prostoru a zajistit optimální propojení jednotlivých funkcí.

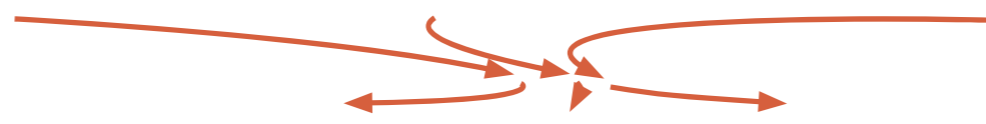
Město má obrovský potenciál v kapacitě proluk

Město Velké Meziříčí disponuje možností výstavby bytů pro cca 4000 obyvatel. Tyto proluky tvoří absolutní základ při řešení deficitu bydlení města. Kvalitní městské projekty musí umět tyto proluky uchopit a nabídnout občanům široké spektrum jednotlivých typů bydlení. Zároveň musí být tato zástavba městotvorná a posílit jednotlivé složky městské struktury, včetně zmíněného veřejného prostoru, posílení identity obyvatel a zlepšení prostupnosti i orientace v daném prostoru.

Jedině vytyčený strategický rozvojový směr dokáže nastavit jak pestrost nabídky jednotlivých forem obytného prostředí, tak současně kvalitu veřejného prostoru a zajistit optimální propojení jednotlivých funkcí.

Opatření 05.1

řešit vymezení zastavitelných ploch v širším kontextu - definovat a nastavit **zásadní rozvojový směr** a zahájit jeho naplňování



Opatření 05.2

konceptní zástavba proluk a **transformace lokality Svit** - nová rekreačně obytná čtvrť

Opatření 05.3

podpořit **rozvoj lokálních center** podmiňující rozvoj zastavitelných ploch

2.1.1

koncept IPRM
M 1 / 15 000



zásadní rozvojová lokalita - rekreačně obytné území Katovny

ucelená městská čtvrť

nové lokální centrum