

An aerial photograph of the town of Stříbro, showing a central square and surrounding buildings. The square is highlighted with a semi-transparent orange and white overlay. The town is built on a hillside, with many buildings featuring red-tiled roofs. The square is a large, open area with some greenery and a few trees. The surrounding area is densely packed with buildings, and there are some roads and parking areas visible. The overall scene is a typical view of a small town in the Czech Republic.

STŘIBRO

NÁMĚSTÍ JAKO OBÝVACÍ POKOJ MĚSTA /

Miroslav Nenutil, Petr Velička
Praha 29.5.2024

VELKÉ MEZIŘÍČÍ



BYDLET BÁSNIVĚ

Člověk bydlí, pokud se může orientovat ve svém prostředí a identifikovat se s ním tj. pokud zakouší své prostředí jako významuplné.

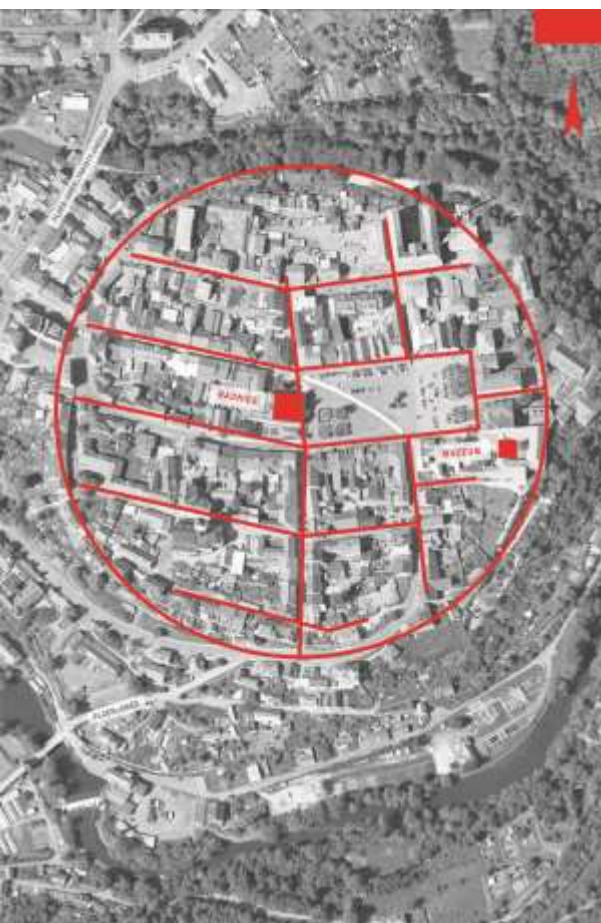
(Bydlet – zůstat, zdržovat se – být v míru na chráněném místě)

ODCIZENÍ ZTRÁTA MÍSTA

„Plánování mnoho nepomůže, pokud budeme přehlížet povahu místa.“³ „Výchova uměním je zapotřebí více než dřív a uměleckým dílem, které má především sloužit jako základ naší výchovy je **MÍSTO**, jež nám dává naši identitu. Jen pochopíme-li své místo, můžeme se tvořivě podílet na jeho dějinách.“

ANTONÍN SLAVÍČEK:

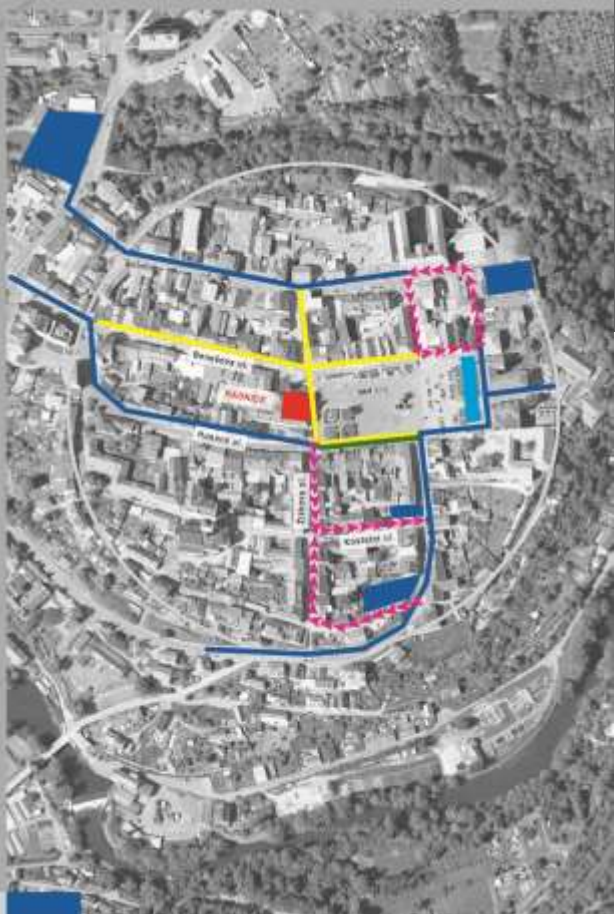
„K dílu uměleckému je zapotřebí celého člověka – srostlého s tím vším, který má vše rád. Jinak je to polovičatá skizza turistů – flirt.“



ŠIRŠÍ VZTAHY / měřítko 1:2000

Legenda

-  Ochranná území a památková zóna
-  Dopravní síť
-  Administrativní hranice
-  Území BPC
-  Území zvláštní ochrany
-  Zastavěná území
-  Parkovací místa



KONCEPT

Celkový koncept náměstí vychází ze struktury historického jádra města Stříbra. Jádro města je semknuto do kruhu, jehož pomyslným středem je budova renesanční radnice. Ulice uvnitř kruhu tvoří rastr obdélníkových bloků. A právě kruh a obdélník se tak stávají stěžejními prvky, ze kterých vychází základní koncept náměstí.

Ze západu ústí na náměstí dvě ulice (Benešova a Hušova), tak vznikají dva středové obdélníky – a to: obdélník náměstí a obdélník vymezený zmíněnými ulicemi, který je připojen k náměstí v mírném úhlu. Tyto dva prvky jsou v konceptu navzájem propojeny dvěma "zelenými sponami" (partery zeleně) lemujícími radnici.

STRUKTURA OBDELNÍKŮ

Vnitřní prostor náměstí je rozčleněn obdélníkovým rastrm, který příměrně vychází z celkové struktury historického jádra. Velikost rastru vychází z měřítka moravského sípku a osově nvyvažuje na střed renesanční radnice. Rastr je tvořen systémem různé široké řadkové drážky jednotlivých obdélníkových polí skládaných do šachovnicového systému.

KRUH, OZVĚNA „VYCHÁZEJÍCÍ“ Z RADNICE

Symbolika kruhu je převzata z tvary středověkého města, který je jasně patrný dodnes. Kruh symbolizuje přirost, celistvost, slunce, měsíc. Pomyslným středem kruhu ve Stříbře je renesanční budova radnice, od které se ve fragmentech, prostřednictvím vodních prvků, šíří soustředné kružnice ozvěn historie. Fragmenty kružnic vytváří dvě vodní brány.

- DYNAMICKOU** - vodní střížky v západní části náměstí tvoří bránu k radnici
- KLIDNOU** - dva nízké vodní partery ve východní části náměstí (se zrcadlícím se kláštrem) tvoří bránu ke střední části náměstí - k moravskému sípku. Část v okolí moravského sípku je vymezena pro městské státnosti a trhy





SITUACE / měřítko 1:500

Legenda

- 1) Městský dům
- 2) Městská radnice
- 3) Městská radnice
- 4) Městská radnice
- 5) Městská radnice
- 6) Městská radnice
- 7) Městská radnice
- 8) Městská radnice
- 9) Městská radnice
- 10) Městská radnice
- 11) Městská radnice
- 12) Městská radnice
- 13) Městská radnice
- 14) Městská radnice
- 15) Městská radnice
- 16) Městská radnice
- 17) Městská radnice
- 18) Městská radnice
- 19) Městská radnice
- 20) Městská radnice
- 21) Městská radnice
- 22) Městská radnice
- 23) Městská radnice
- 24) Městská radnice
- 25) Městská radnice
- 26) Městská radnice
- 27) Městská radnice
- 28) Městská radnice
- 29) Městská radnice
- 30) Městská radnice
- 31) Městská radnice
- 32) Městská radnice
- 33) Městská radnice
- 34) Městská radnice
- 35) Městská radnice
- 36) Městská radnice
- 37) Městská radnice
- 38) Městská radnice
- 39) Městská radnice
- 40) Městská radnice
- 41) Městská radnice
- 42) Městská radnice
- 43) Městská radnice
- 44) Městská radnice
- 45) Městská radnice
- 46) Městská radnice
- 47) Městská radnice
- 48) Městská radnice
- 49) Městská radnice
- 50) Městská radnice



PŘÍPOMENUTÍ HISTORICKÝCH VÁZEB

- I. VYHLÁŠENÍ DOMKOVÉHO ÚSTŘEDÍ A ÚSTŘEDNÍHO NÁM. Úřadu, který je v současnosti v podstatě zrušen, a jeho nahrazení novým ústředím, které bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- II. PŘÍPOMENUTÍ HISTORICKÉHO TYPU BYDLENÍ V MÍSTNOSTI, která je v současnosti v podstatě zrušená, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- III. PŘÍPOMENUTÍ HISTORICKÉHO TYPU BYDLENÍ V MÍSTNOSTI, která je v současnosti v podstatě zrušená, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- IV. PŘÍPOMENUTÍ HISTORICKÉHO TYPU BYDLENÍ V MÍSTNOSTI, která je v současnosti v podstatě zrušená, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- V. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- VI. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- VII. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- VIII. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- IX. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.
- X. ZACHOVÁNÍ KADENCE PŘED NÁM. Úřadem, který je v současnosti v podstatě zrušen, a její nahrazení novým typem bydlení, který bude v souladu s historickým rámcem a s požadavky na moderní bydlení.



VIZUALIZACE





PŘÍNOS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ PRO PROSTŘEDÍ MĚSTA

- zklidnění automobilové dopravy v centru města
- znovuoobjevení obytného prostoru, který si přisvojily během posledních desetiletí automobily
- zkvalitnění životního prostředí pro návštěvníky i místní obyvatele
- připomínka důležitých historických momentů města
- zatraktivnění prostoru náměstí ve večerních hodinách prostřednictvím nasvětlení důležitých prvků
- oživení ruchu města kulturními akcemi

PŘIPOMENUTÍ HISTORICKÝCH VAZEB

I. VYTÁŽENÍ DOMINANT BĚŽNÉHO A DUCHOVNÍHO ŘÁDU

Dotčení historického prostředí, jehož částí jsou náměstí, jeho okolí, jeho vnitřní struktura a jeho vztahy k okolnímu prostředí. Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem.

II. PŘIPOMÍNKA HISTORICKÉ TEPLOTY ROZVOJE MĚSTA

Uspořádání náměstí a jeho okolí, které je v souladu s historickým rámcem a jeho významem. Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem.

III. PŘIPOMÍNKA DOMINKU PAVLŮM V I. SVĚTĚ VALCE

Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem. Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem.

IV. ZACHOVÁNÍ NAŠNA PŘED RADNICÍ

Zachování historického prostředí, jehož částí jsou náměstí, jeho okolí, jeho vnitřní struktura a jeho vztahy k okolnímu prostředí. Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem.

V. BAREVNOST A SVĚTLŮ

Zachování historického prostředí, jehož částí jsou náměstí, jeho okolí, jeho vnitřní struktura a jeho vztahy k okolnímu prostředí. Vytváření nových vazeb, které jsou v souladu s historickým rámcem a jeho významem.





Noční pohled od radnice na dominantu morového sloupu,
v popředí ozvěna - vodní stříky

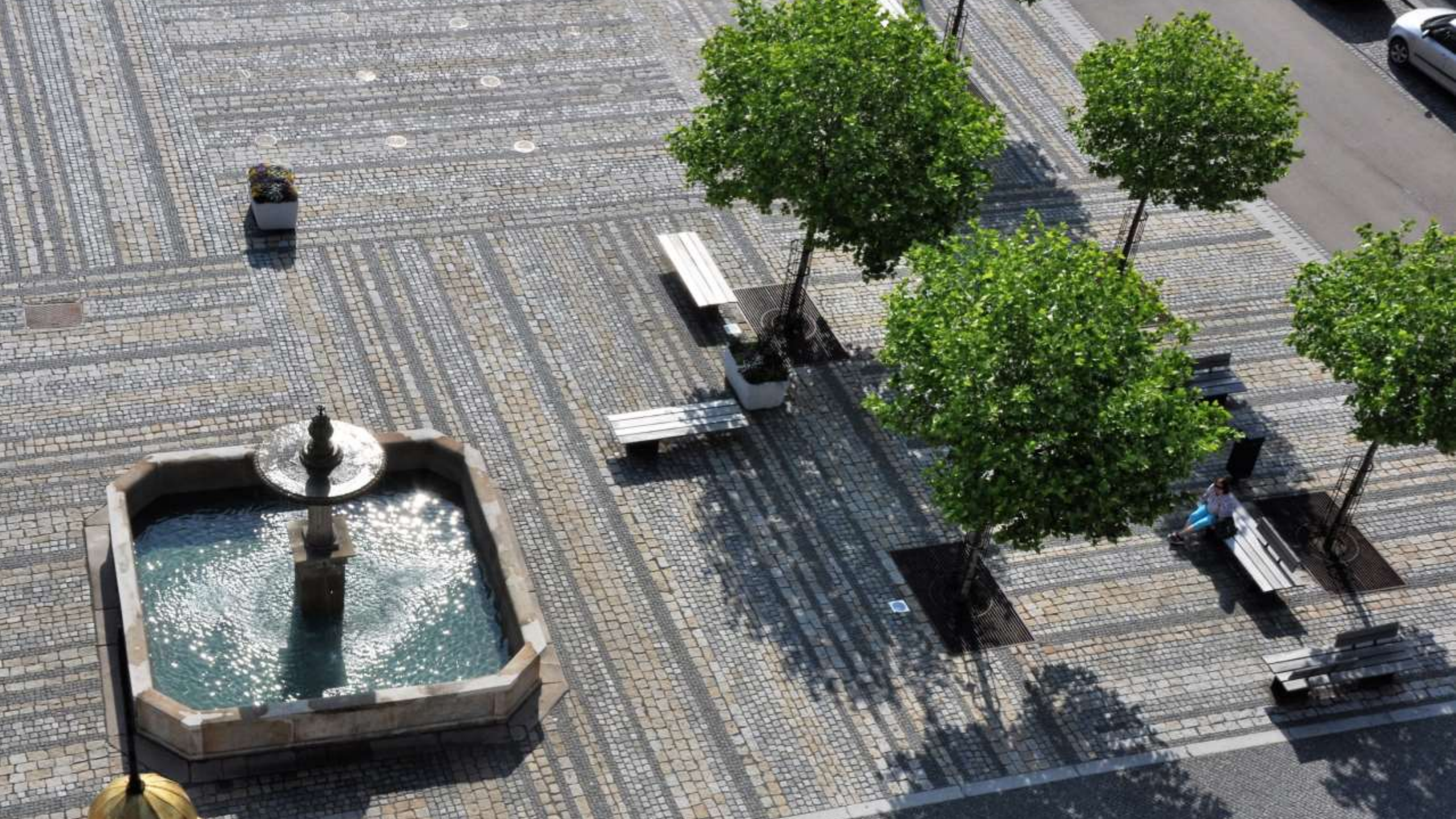
















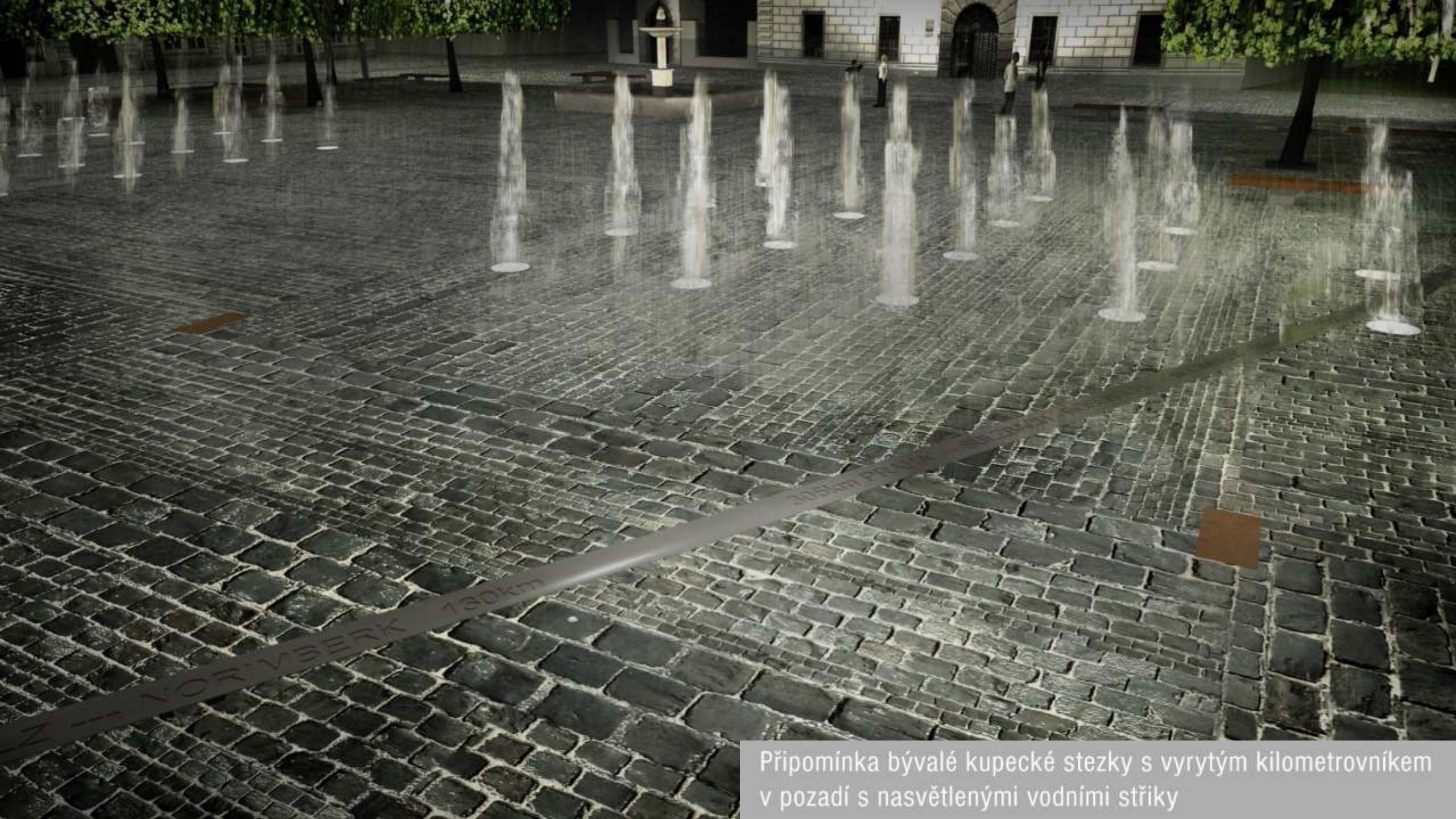




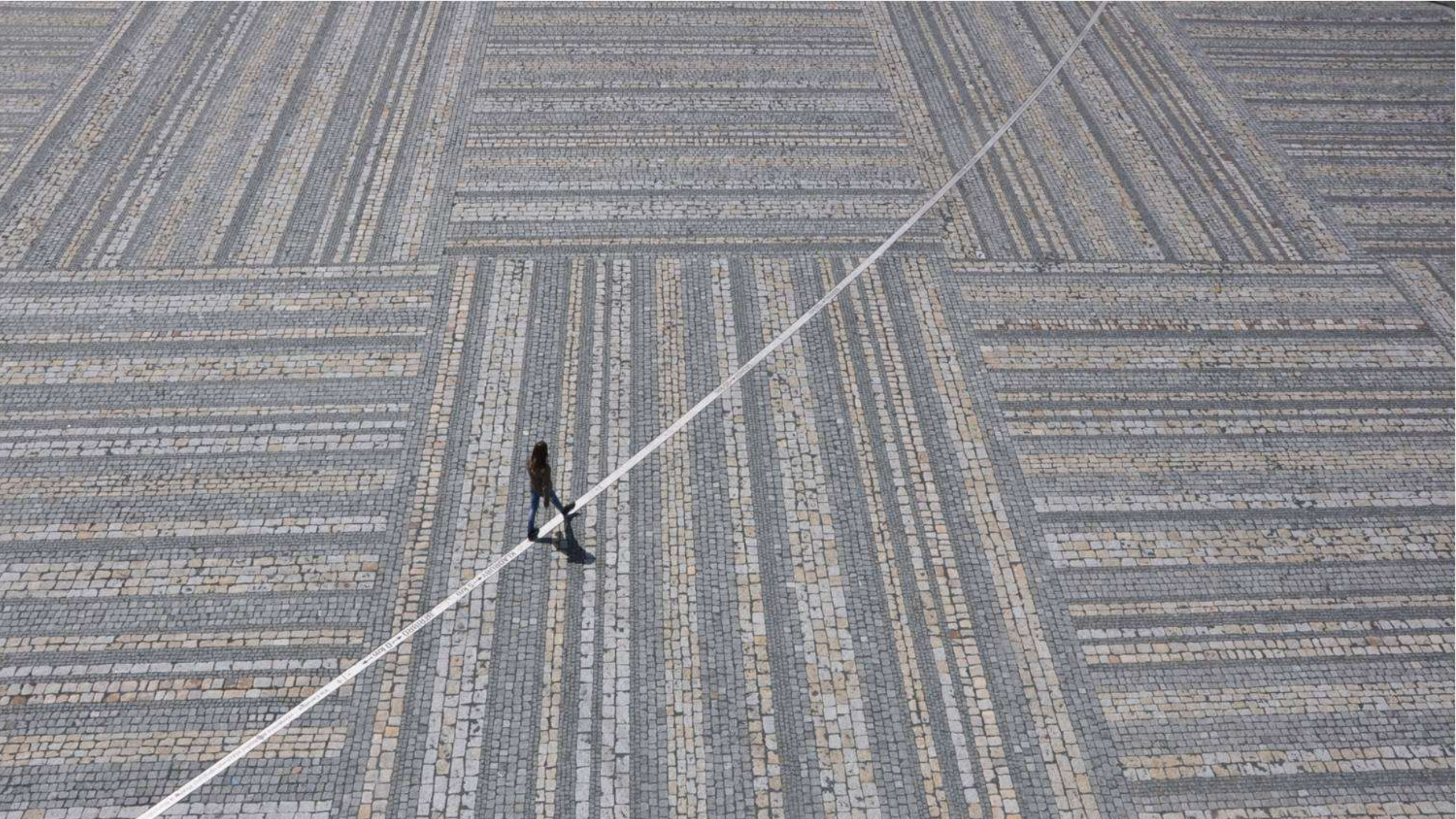








Připomínka bývalé kupecké stezky s vyrytým kilometrovníkem v pozadí s nasvětlenými vodními stříky





Column topped with a statue, likely a monument to a historical figure.

ROYAL VILLAGE

Tylova →

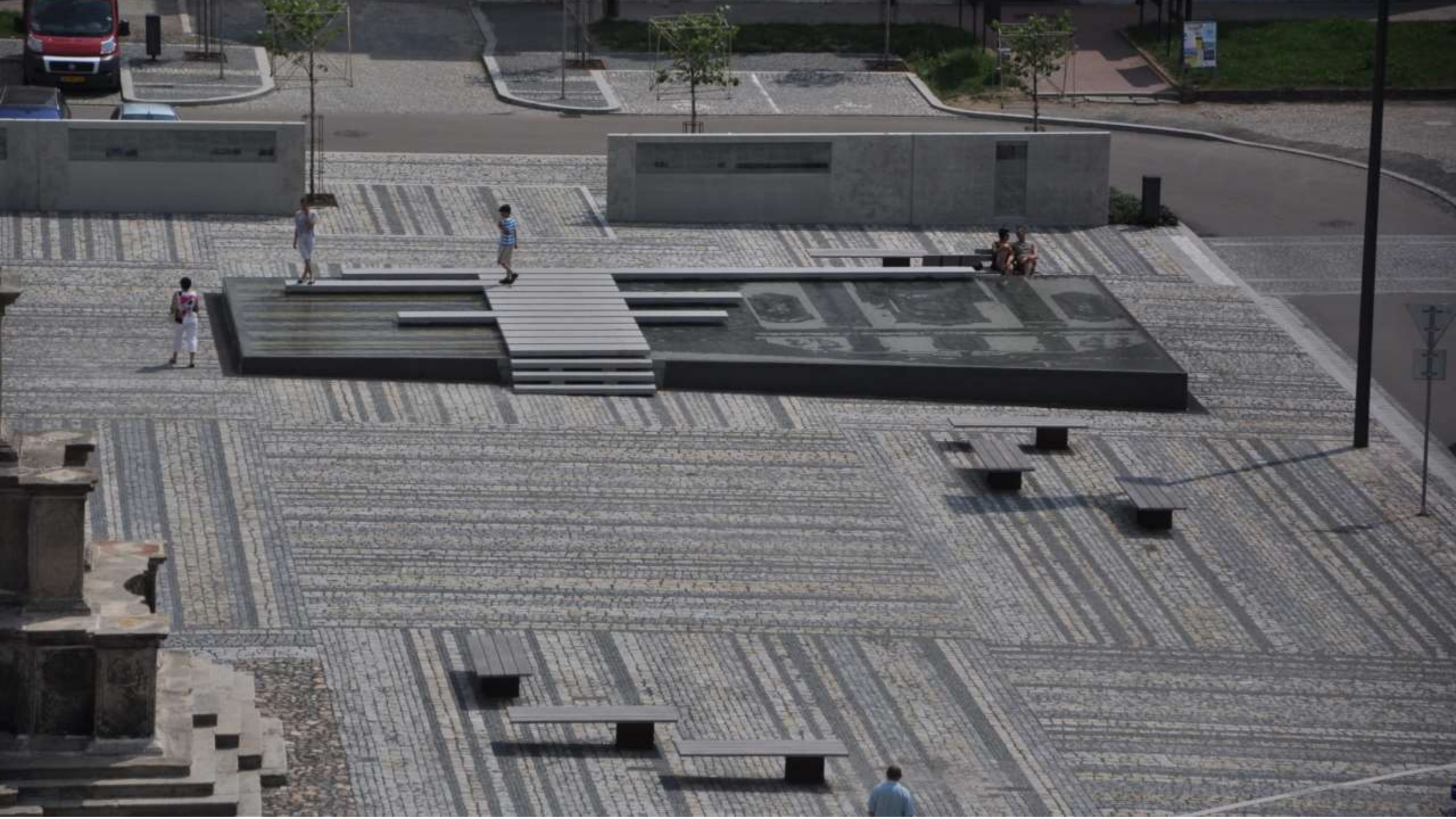
TELEFON





Ozvěna - vodní parter se
zrcadlením bývalého kláštera













Detaily ze staršího mapy a pohledy z okolí Stribru v roce 1812 a 1832. Vlevo: Pohled z okolí Stribru v roce 1812. Vpravo: Pohled z okolí Stribru v roce 1832. Vlevo: Pohled z okolí Stribru v roce 1812. Vpravo: Pohled z okolí Stribru v roce 1832.

HISTORIE MĚSTA

Město Stribro se nachází 30 km západně od Plzně. Leží při řece Mlý lukohoc západě do skalnatého podolí. Město má velmi bohatou historii. Nejstarší archeologické nálezy pocházejí podle nejnovějších výzkumů ze starší doby kamenné. Známé je mělnéšské území v 1. a 9. století. Ke konci 12. století vzniká nad řekou hornická osada, která je zmíněna i v první písemné zmínce z roku 1183 v listině přemyslovska knížete Bedřicha označovaná jako Argontaria – Stribonice. V blízkosti osady se nachází i románský kostelík postavený na hřbitvu, u kostla Nanebevzetí panny Marie.

O významu Stribra svědčí to, že mezi léty 1240-1250 bylo na skalnatém ostrohu nad starou hornickou osadou založeno opevněné královské město se zpevněnými architektonickými prvky, jehož další historie byla spjata s jeho výhodnou polohou na trase obchodní cesty Praha – Norimberk (Via Carolina, Zlatá stezka). Vyvané město podlehlo i románský klášter vybudovaný v polovině 13. století pány ze Švanberka. Historie města, postojí Královského hornického města je od počátku spjata s hornickou činností, jednou z nejstarších na území českého státu. Především těžba byla důležitou záležitostí v velmi malém obklopeném měste, které ale dalo jméno i samotnému městu.

V 13. a 14. století získalo město Stribro od českých králů různé výsady. Před husitskými válkami patřilo Stribro ke čtyřem největším městům v Plzeňském kraji. Hlavní obyvadli Stribro tvořily v roce 1426. Roku 1427 město nedopadli obléhati Křižáci a členové Stribro opět vstoupili do svazku katolických měst. Roku 1437 po skončení katolických válek bylo Stribro opět přijato mezi královská města. 16. století přineslo Stribru opět nerušený hospodářský rozkvět. Měničné právo z mateřského pivovaru, se stalo dalším zdrojem městských peněz bylo významným významným artiklem.

Do 16. století spadá také významná stavební aktivita. Byla vystavěna řada městských domů, kasemový most přes řeku Mlý, radnice, výhledové kostely a mnohá domovní a státní úpravení. Městní farnostní byl sdružen do 11 celků. V té době žilo ve městě ještě převážně české obyvatelstvo. Další pohromou a sebou přinesla třicetiletá válka, kdy bylo město drancováno nejprve švédskými vojsky a poté císařskými armádami. Příchodem německých horníků získalo ve Stribru převahu německé obyvatelstvo. Roku 1710 vypukl ve městě mor, který přispěl

na morový sloup na náměstí. Do období let 1812 – 1832 spadá budování císařské silnice vedoucí z Plzně přes Stribro do Chebu. Stribro mělo vždy výhodnou polohu a sdelože si jí i po roce 1871, kdy byl nahrazen provoz na železniční trati Plzeň – Chab.

Těžba olověných rud, posádky i zinkových, s různou intenzitou pokračuje až do období války krize v 20 letech minulého století. Po roce 1945 se město i okolka obyvateľstva, kdy převážují opět občané české národnosti. Polední etapa těžby olověných a zinkových rud je ukončena v roce 1975. V životě města se hraje důležitou roli přímomost venkovské posádky, která od února 1919 sídlila v městských dragounských kasárnách. Po roce 1987 ale přestali také venkovský území umístěný v kasárnách na západním okraji města. Tento během osadebních let prošel řadou změn a svojí činností ukončil jako 33. výjevkové středisko Františka Palackého v roce 2005.

Dnes má město, které bylo v letech 1850 – 1960 středem okresní správy, necelých 8 tisíc obyvatel. Všechny dřívější podoby (Gosindhartia, Rudné doly, Stará Hora, Amst, Ohara, Stribní státek, Mlýkarna, Javna) již dnes neexistují, nahradili je firmy Siemens, Alcoa Fujikura, Kermi a jiné, z nichž už některé z města také odešly. V současné době je město výhledem územně správním celkem. Historické jádro města je vyhlášené městským památkovým územím. Právem náležejí k hodnotným městským interiérem, mimořádně významná je renesanční radnice a příkránon sgrafitovou výzdobou fasády. Pozoruhodná jsou i renesanční domovní portály, vytvářející ojedinělé architektonické skupiny. Ve městě se nachází celá řada významných historických objektů. Město však nahází svým návštěvníkům vyvaný nejen v oblasti historie a architektury.

Stribro je významným střediskem turistického ruchu regionu, je zde rozsáhlý sportovní areál, lázeň řeky Mlý nahází množství rekreačních možností. Ne leženo ex. Petra se město se jezdí až do roku 1948 zavedy v motokáru i s mezinárodní účastí. Neopostředně u Stribra je rozsáhlá rekreační oblast hracholka. Ke přelomu. Na obou březích přehradní nádrže jsou hojně využívány rekreační zařízení. Pod městem u Červené lávky přes řeku Mlý se nachází Turistický skanzen se zpřístupněnou Královskou dědičnou hlinou Proskop.

HISTORIE MĚSTA

Město Stribro se nachází 30 km západně od Plzně. Leží při řece Mlý lukohoc západě do skalnatého podolí. Město má velmi bohatou historii. Nejstarší archeologické nálezy pocházejí podle nejnovějších výzkumů ze starší doby kamenné. Známé je mělnéšské území v 1. a 9. století. Ke konci 12. století vzniká nad řekou hornická osada, která je zmíněna i v první písemné zmínce z roku 1183 v listině přemyslovska knížete Bedřicha označovaná jako Argontaria – Stribonice. V blízkosti osady se nachází i románský kostelík postavený na hřbitvu, u kostla Nanebevzetí panny Marie.

O významu Stribra svědčí to, že mezi léty 1240-1250 bylo na skalnatém ostrohu nad starou hornickou osadou založeno opevněné královské město se zpevněnými architektonickými prvky, jehož další historie byla spjata s jeho výhodnou polohou na trase obchodní cesty Praha – Norimberk (Via Carolina, Zlatá stezka). Vyvané město podlehlo i románský klášter vybudovaný v polovině 13. století pány ze Švanberka. Historie města, postojí Královského hornického města je od počátku spjata s hornickou činností, jednou z nejstarších na území českého státu. Především těžba byla důležitou záležitostí v velmi malém obklopeném měste, které ale dalo jméno i samotnému městu.

V 13. a 14. století získalo město Stribro od českých králů různé výsady. Před husitskými válkami patřilo Stribro ke čtyřem největším městům v Plzeňském kraji. Hlavní obyvadli Stribro tvořily v roce 1426. Roku 1427 město nedopadli obléhati Křižáci a členové Stribro opět vstoupili do svazku katolických měst. Roku 1437 po skončení katolických válek bylo Stribro opět přijato mezi královská města. 16. století přineslo Stribru opět nerušený hospodářský rozkvět. Měničné právo z mateřského pivovaru, se stalo dalším zdrojem městských peněz bylo významným významným artiklem.

Do 16. století spadá také významná stavební aktivita. Byla vystavěna řada městských domů, kasemový most přes řeku Mlý, radnice, výhledové kostely a mnohá domovní a státní úpravení. Městní farnostní byl sdružen do 11 celků. V té době žilo ve městě ještě převážně české obyvatelstvo. Další pohromou a sebou přinesla třicetiletá válka, kdy bylo město drancováno nejprve švédskými vojsky a poté císařskými armádami. Příchodem německých horníků získalo ve Stribru převahu německé obyvatelstvo. Roku 1710 vypukl ve městě mor, který přispěl

na morový sloup na náměstí. Do období let 1812 – 1832 spadá budování císařské silnice vedoucí z Plzně přes Stribro do Chebu. Stribro mělo vždy výhodnou polohu a udrželo si jí i po roce 1871, kdy byl nahrazen provoz na železniční trati Plzeň – Chab.

Těžba olověných rud, posádky i zinkových, s různou intenzitou pokračuje až do období války krize v 20 letech minulého století. Po roce 1945 se město i okolí obyvateľstva, kdy převážují opět občané české národnosti. Polední etapa těžby olověných a zinkových rud je ukončena v roce 1975. V životě města se hraje důležitou roli přímomost venkovské posádky, která od února 1919 sídlila v městských dragounských kasárnách. Po roce 1987 ale přestali také venkovský území umístěný v kasárnách na západním okraji města. Tento během osadebních let prošel řadou změn a svojí činností ukončil jako 33. výjevkové středisko Františka Palackého v roce 2005.

Dnes má město, které bylo v letech 1850 – 1960 středem okresní správy, necelých 8 tisíc obyvatel. Všechny dřívější podoby (Gosindhartia, Rudné doly, Stará Hora, Amst, Ohara, Stribní státek, Mlýkarna, Javna) již dnes neexistují, nahradili je firmy Siemens, Alcoa Fujikura, Kermi a jiné, z nichž už některé z města také odešly. V současné době je město výhledem územně správním celkem. Historické jádro města je vyhlášené městským památkovým územím. Právem náležejí k hodnotným městským interiérem, mimořádně významná je renesanční radnice a příkránon sgrafitovou výzdobou fasády. Pozoruhodná jsou i renesanční domovní portály, vytvářející ojedinělé architektonické skupiny. Ve městě se nachází celá řada významných historických objektů. Město však nahází svým návštěvníkům vyvaný nejen v oblasti historie a architektury.

Stribro je významným střediskem turistického ruchu regionu, je zde rozsáhlý sportovní areál, lázeň řeky Mlý nahází množství rekreačních možností. Ne leženo ex. Petra se město se jezdí až do roku 1948 zavedy v motokáru i s mezinárodní účastí. Neopostředně u Stribra je rozsáhlá rekreační oblast hracholka. Ke přelomu. Na obou březích přehradní nádrže jsou hojně využívány rekreační zařízení. Pod městem u Červené lávky přes řeku Mlý se nachází Turistický skanzen se zpřístupněnou Královskou dědičnou hlinou Proskop.

HISTORIE MĚSTA

Město Stribro se nachází 30 km západně od Plzně. Leží při řece Mlý lukohoc západě do skalnatého podolí. Město má velmi bohatou historii. Nejstarší archeologické nálezy pocházejí podle nejnovějších výzkumů ze starší doby kamenné. Známé je mělnéšské území v 1. a 9. století. Ke konci 12. století vzniká nad řekou hornická osada, která je zmíněna i v první písemné zmínce z roku 1183 v listině přemyslovska knížete Bedřicha označovaná jako Argontaria – Stribonice. V blízkosti osady se nachází i románský kostelík postavený na hřbitvu, u kostla Nanebevzetí panny Marie.

O významu Stribra svědčí to, že mezi léty 1240-1250 bylo na skalnatém ostrohu nad starou hornickou osadou založeno opevněné královské město se zpevněnými architektonickými prvky, jehož další historie byla spjata s jeho výhodnou polohou na trase obchodní cesty Praha – Norimberk (Via Carolina, Zlatá stezka). Vyvané město podlehlo i románský klášter vybudovaný v polovině 13. století pány ze Švanberka. Historie města, postojí Královského hornického města je od počátku spjata s hornickou činností, jednou z nejstarších na území českého státu. Především těžba byla důležitou záležitostí v velmi malém obklopeném měste, které ale dalo jméno i samotnému městu.

V 13. a 14. století získalo město Stribro od českých králů různé výsady. Před husitskými válkami patřilo Stribro ke čtyřem největším městům v Plzeňském kraji. Hlavní obyvadli Stribro tvořily v roce 1426. Roku 1427 město nedopadli obléhati Křižáci a členové Stribro opět vstoupili do svazku katolických měst. Roku 1437 po skončení katolických válek bylo Stribro opět přijato mezi královská města. 16. století přineslo Stribru opět nerušený hospodářský rozkvět. Měničné právo z mateřského pivovaru, se stalo dalším zdrojem městských peněz bylo významným významným artiklem.

Do 16. století spadá také významná stavební aktivita. Byla vystavěna řada městských domů, kasemový most přes řeku Mlý, radnice, výhledové kostely a mnohá domovní a státní úpravení. Městní farnostní byl sdružen do 11 celků. V té době žilo ve městě ještě převážně české obyvatelstvo. Další pohromou a sebou přinesla třicetiletá válka, kdy bylo město drancováno nejprve švédskými vojsky a poté císařskými armádami. Příchodem německých horníků získalo ve Stribru převahu německé obyvatelstvo. Roku 1710 vypukl ve městě mor, který přispěl

na náměstí. Do období let 1812 – 1832 spadá budování císařské silnice vedoucí z Plzně přes Stribro do Chebu. Stribro mělo vždy výhodnou polohu a udrželo si jí i po roce 1871, kdy byl nahrazen provoz na železniční trati Plzeň – Chab.

Těžba olověných rud, posádky i zinkových, s různou intenzitou pokračuje až do období války krize v 20 letech minulého století. Po roce 1945 se město i okolka obyvateľstva, kdy převážují opět občané české národnosti. Polední etapa těžby olověných a zinkových rud je ukončena v roce 1975. V životě města se hraje důležitou roli přímomost venkovské posádky, která od února 1919 sídlila v městských dragounských kasárnách. Po roce 1987 ale přestali také venkovský území umístěný v kasárnách na západním okraji města. Tento během osadebních let prošel řadou změn a svojí činností ukončil jako 33. výjevkové středisko Františka Palackého v roce 2005.

Dnes má město, které bylo v letech 1850 – 1960 středem okresní správy, necelých 8 tisíc obyvatel. Všechny dřívější podoby (Gosindhartia, Rudné doly, Stará Hora, Amst, Ohara, Stribní státek, Mlýkarna, Javna) již dnes neexistují, nahradili je firmy Siemens, Alcoa Fujikura, Kermi a jiné, z nichž už některé z města také odešly. V současné době je město výhledem územně správním celkem. Historické jádro města je vyhlášené městským památkovým územím. Právem náležejí k hodnotným městským interiérem, mimořádně významná je renesanční radnice a příkránon sgrafitovou výzdobou fasády. Pozoruhodná jsou i renesanční domovní portály, vytvářející ojedinělé architektonické skupiny. Ve městě se nachází celá řada významných historických objektů. Město však nahází svým návštěvníkům vyvaný nejen v oblasti historie a architektury.

Stribro je významným střediskem turistického ruchu regionu, je zde rozsáhlý sportovní areál, lázeň řeky Mlý nahází množství rekreačních možností. Ne leženo ex. Petra se město se jezdí až do roku 1948 zavedy v motokáru i s mezinárodní účastí. Neopostředně u Stribra je rozsáhlá rekreační oblast hracholka. Ke přelomu. Na obou březích přehradní nádrže jsou hojně využívány rekreační zařízení. Pod městem u Červené lávky přes řeku Mlý se nachází Turistický skanzen se zpřístupněnou Královskou dědičnou hlinou Proskop.























Pocátky elektromobility The Beginnings of Electric Cars

- 1829** - First patent for an electric motor by Thomas Edison.
- 1846** - First electric streetcar in St. Louis, Missouri.
- 1880** - First electric car built by William D. Moore.
- 1884** - First electric car built by Charles F. Kettering.
- 1890** - First electric car built by Thomas Edison.
- 1903** - First electric car built by Nikola Tesla.
- 1914** - First electric car built by General Motors.
- 1917** - First electric car built by Ford.
- 1928** - First electric car built by Chrysler.
- 1930** - First electric car built by Packard.
- 1933** - First electric car built by Buick.
- 1935** - First electric car built by Cadillac.
- 1936** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1937** - First electric car built by Pontiac.
- 1938** - First electric car built by Chevrolet.
- 1939** - First electric car built by GMC.
- 1940** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1941** - First electric car built by Pontiac.
- 1942** - First electric car built by Chevrolet.
- 1943** - First electric car built by GMC.
- 1944** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1945** - First electric car built by Pontiac.
- 1946** - First electric car built by Chevrolet.
- 1947** - First electric car built by GMC.
- 1948** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1949** - First electric car built by Pontiac.
- 1950** - First electric car built by Chevrolet.
- 1951** - First electric car built by GMC.
- 1952** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1953** - First electric car built by Pontiac.
- 1954** - First electric car built by Chevrolet.
- 1955** - First electric car built by GMC.
- 1956** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1957** - First electric car built by Pontiac.
- 1958** - First electric car built by Chevrolet.
- 1959** - First electric car built by GMC.
- 1960** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1961** - First electric car built by Pontiac.
- 1962** - First electric car built by Chevrolet.
- 1963** - First electric car built by GMC.
- 1964** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1965** - First electric car built by Pontiac.
- 1966** - First electric car built by Chevrolet.
- 1967** - First electric car built by GMC.
- 1968** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1969** - First electric car built by Pontiac.
- 1970** - First electric car built by Chevrolet.
- 1971** - First electric car built by GMC.
- 1972** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1973** - First electric car built by Pontiac.
- 1974** - First electric car built by Chevrolet.
- 1975** - First electric car built by GMC.
- 1976** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1977** - First electric car built by Pontiac.
- 1978** - First electric car built by Chevrolet.
- 1979** - First electric car built by GMC.
- 1980** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1981** - First electric car built by Pontiac.
- 1982** - First electric car built by Chevrolet.
- 1983** - First electric car built by GMC.
- 1984** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1985** - First electric car built by Pontiac.
- 1986** - First electric car built by Chevrolet.
- 1987** - First electric car built by GMC.
- 1988** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1989** - First electric car built by Pontiac.
- 1990** - First electric car built by Chevrolet.
- 1991** - First electric car built by GMC.
- 1992** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1993** - First electric car built by Pontiac.
- 1994** - First electric car built by Chevrolet.
- 1995** - First electric car built by GMC.
- 1996** - First electric car built by Oldsmobile.
- 1997** - First electric car built by Pontiac.
- 1998** - First electric car built by Chevrolet.
- 1999** - First electric car built by GMC.
- 2000** - First electric car built by Oldsmobile.
- 2001** - First electric car built by Pontiac.
- 2002** - First electric car built by Chevrolet.
- 2003** - First electric car built by GMC.
- 2004** - First electric car built by Oldsmobile.
- 2005** - First electric car built by Pontiac.
- 2006** - First electric car built by Chevrolet.
- 2007** - First electric car built by GMC.
- 2008** - First electric car built by Oldsmobile.
- 2009** - First electric car built by Pontiac.
- 2010** - First electric car built by Chevrolet.







„REŽIMY ODCHÁZEJÍ A PŘICHÁZEJÍ, MÍSTO ZŮSTÁVÁ A S NÍM I VŽDY ZVLÁŠTNÍ ZPŮSOB IDENTITY ČLOVĚKA – SVĚT MŮŽEME ZLEPŠIT TÍM, ŽE BUDEME PEČOVAT O MÍSTA, VÍCE NEŽ ABSTRAKTNÍM PLÁNOVÁNÍM A ANONYMNÍ VÝSTAVBOU – OPUŠŤME UTOPIE A VRAŤME SE K VĚCEM NAŠEHO KAŽDODENNÍHO SVĚTA.“





Petr Velička,
Autorizovaný architekt - architektura,
územní plánování, krajinářská
architektura



Markéta Veličková,
Autorizovaná architektka - krajinářská
architektura



M&P
Architekti
interiérní architektura

DĚKUJEME ZA POZORNOST

WWW.MPARCH.CZ