

Předlice: propojování lokality se zbytkem města, překonávání bariér rozvoje

Analýza

Průmyslová zóna Předlice se nachází na jihozápadním okraji Ústí nad Labem. Na své jižní straně je ohraničena pásem železnice a nákladním nádražím podél něhož směrem k centru města pokračuje další, stále využívaná průmyslová zóna. Na severovýchodě lokalita téměř přiléhá k obytné městské části Klíše. V současnosti je velká část objektů v areálu zchátralá, na západní straně oblast rámuje ulice U Jeslí, která nese vybydlené domy v polorozpadlém stavu. Zástavba je obecně nesouvislá, jedná se o velké, navzájem na sebe nenavazující bloky tvořené jednotlivými industriálními komplexy a (polo-)uzavřenými dvory, které svými rozměry a nesourodostí popírají ulicový charakter místa a nepůsobí tak na případné chodce příznivě ani otevřeně.

Vizuální chaos je podtržen rozdílným fyzickým stavem jednotlivých budov, který se odvíjí od poměrně rozdrobených vlastnických vztahů a různorodých způsobů využití, v důsledku čehož působí oblast neuspořádaným a chaotickým dojmem. Navíc nejsou všechny prostory plně využity a část komplexu zůstává prázdná. V souhře s tímto fyzickým charakterem prostoru působí poměrně negativně také společné prostory, které jsou značně zanedbané a zchátralé. Kromě toho v celém prostoru chybí s výjimkou divoce rostoucích keřů jakákoli zeleň.

Vlastnické vztahy zde představují sporný prvek. Celý komplex byl rozprodán a nyní je rozdroben mezi množství jednotlivých vlastníků, což částečně předesílá nemožnost jednotné správy a revitalizace areálu. Na druhou stranu z rozhovorů s podnikateli vyplynulo, že provozní záležitosti spojené s lokalitou jsou schopni řešit kolektivně, což představuje vhodný potenciál pro realizaci dalších změn.

Oblast se díky své úspěšné industriální minulosti vyznačuje výbornou dopravní dostupností, je bezprostředně navázána na sjezdy z dálnice D8 (Teplice – Drážďany - Berlín) a na silnice E442, která tvoří spojkou na Prahu. V těsné blízkosti lokality je také důležitý plně elektrifikovaný železniční uzel, skrze který prochází transevropský multimodální koridor Berlín – Praha – Vídeň – Budapešť. Město je dále železnicí přímo propojeno s Chomutovem a Děčínem. Dobrá dopravní návaznost je charakteristická i pro bezprostřední okolí oblasti. Lokalitou vedou tři horizontální spojky, které ji propojují s centrem města.

Kromě výborné dopravní dostupnosti patří mezi silné stránky lokality fyzická blízkost jak centra města, tak městské čtvrti Klíše, která patří mezi nejlepší čtvrti ve městě. S lokalitou téměř sousedí gymnázium s dobrou pověstí, v sousedící oblasti jsou také vysokoškolské koleje a buduje se zde rozsáhlý kampus.

Hlavním problémem lokality je její fyzická deteriorace, která byla způsobena odlivem průmyslu a fyzická blízkost vyloučené lokality. Oblast ztratila svůj původní účel a nyní je část areálu využívána drobnými podnikateli (relativně malé podniky, lehký průmysl) a zbytek komplexu je prázdný. Kromě podniků je zde galerie a existují také plány na další nezávislé projekty.

Fyzická blízkost vyloučené lokality představuje v současné době podstatnou rozvojovou bariéru, neboť její existence má jednoznačně negativní dopad na image Předlic a v případě dalšího přecházení problémů se tyto budou pouze prohlubovat. Negativní obraz a

související pocity ohrožení budou bránit rozvoji i navzdory revitalizaci. Tyto problémy není možné podrobně adresovat v rámci rozsahu tohoto textu, navíc není v našem zájmu zde replikovat poznatky opakující se v bezpočtu studií, odkazujeme proto na již klasickou Gabalovu analýzu vyloučených lokalit (2006) či na Strategii začleňování obyvatel vyloučených lokalit (2010)¹.

Kromě toho je třeba do procesu revitalizace a zapojování Předlic zapojit samotné obyvatele Ústí nad Labem, neboť bez jejich zájmu a účasti je proměna téměř nemožná. Jako vhodná cesta se jeví pracovat s identitou obyvatel – pomocí komunitních akcí, odkazů na společnou historii a propojování této historie s lokalitou je možné vytvořit podněty pro návštěvu Předlic a umožnit tak, aby lidé na základě nových, pozitivních zkušeností získali o lokalitu zájem a dostala se tak do jejich vědomí v jiných než negativních souvislostech (spojených s vyloučenou lokalitou).

Architektonicky považujeme za smysluplné uchopit lokalitu jako celek a více než na konkrétní budovy (což nám komplikují vlastnické vztahy) se zaměřit na zkvalitnění celého prostoru pomocí série subtilních zásahů cílených na povahu veřejného prostoru. Tyto zásahy by měly být nejprve soustředěny do několika vytipovaných bodů, jejichž revitalizace a otevření povede k dalšímu rozvoji.



Foto: Jakub Bachman



Foto: Vlastní

Veřejný prostor

Lze říci, že v současnosti veřejný prostor v pravém slova smyslu v komplexu prakticky neexistuje. Lidé se lokalitou pohybují ve většině případů autem a to přísně účelně – zpravidla cestují do práce. Abychom prostor oživili, musíme do něj přitáhnout chodce, kteří v zde stráví z podstaty mnohem větší množství času než ti co se dopravují autem a tak lokalitu oživí. Existence veřejného prostoru je pro zapojení Předlic zásadní a v našem příkladě máme k dispozici poměrně mnoho možností. Prostory jsou nyní stejně jako přístupové cesty zanedbané a nenabízí pro potenciální návštěvníky ani kolemjdoucí žádnou přidanou hodnotu. Naším cílem je veřejný prostor upravit tak, aby představoval příjemné místo které bude lidi vybízet nejen k tomu, aby byli ochotni jim procházet, ale také aby zde trávili čas.

Prvním nezbytným krokem je kultivace areálu spočívající především ve vyčištění území od rušivých elementů – nefunkční a dále chátrající pozůstatky zdí, úprava přebujelé a neošetřované zeleně a konečně odklizení odpadků.

1 Ke stažení zde <http://www.gac.cz/cz/nase-prace/vystupy-ke-stazeni/>

Systém konkrétních intervencí který navrhujeme vychází z požadavků na kvalitní veřejný prostor tak, jak je definoval například Jan Gehl (2000). V první řadě je nutné vyřešit problémy spojené s dopravou, která na otevřené ulici působí jako element narušující bezproblémovou zkušenost s prostorem. Především se jedná o otázku hlučnosti a pocitu ohrožení. Dopravní koridor také může představovat pohybovou bariéru a vytvářet konfliktní body. Řešení této otázky vychází ze zpevnění chodníků a jejich osázení zelení, jež tvoří zvukovou bariéru a vytvářejí pocit bezpečné vzdálenosti od komunikace.

Pro pohyb lidí je nutné vytvořit co nejpříhodnější podmínky, jinak se budou místa nadále vyhýbat. Zejména by se místo mělo „vyčistit“ - zpřehlednit a zpřístupnit zajímavé pohledy, popřípadě přidat vhodné orientační prvky tam, kde je potřeba. V případě delších ulic je nápomocné rozbít jednodolitost pohledu, aby se opticky zkrátila vzdálenost a díky zajímavé scéně se chůze jevila jako přijatelnější. V návaznosti chceme celé území prokrvit, vytvořit síť komunikací sestávajících ze spojnic, které opticky zkrátí vzdálenost mezi jednotlivými body a zvýší dostupnost prostoru. Všeobecně se zde jedná o problém měřítka – lidský rozměr není v souladu s rozsáhlým komplexem, jeho jednodolitými fasádami, ploty a dlouhými komunikacemi. Rozčlenění a diverzifikace napomůže tomu, aby se měřítko přizpůsobilo našemu vnímání a místo se tak stalo příjemnějším. Podobného efektu je možné docílit i vhodným využitím pouličního osvětlení.

Jakmile lokalitu otevřeme pěším návštěvníkům, je více než žádoucí, abychom je zde i nějakým způsobem zdrželi. Toho můžeme docílit vytyčením míst se zajímavým výhledem či dominantou, kterou otevřeme a zároveň ošetříme tak, abychom vyloučili rušivé vlivy (dopravy, klimatu, ...). Takto ošetřený prostor vybavíme vhodným městským mobiliářem. Dobrou cestou je také doplnit prostranství fontánou či jiným prvkem pobízejícím k interakci.

V neposlední řadě vidíme cestu k otevření lokality skrze rozrůznění funkcí veřejného prostranství a poskytnutí možností pro další aktivity, zejména ty rekreační – cyklostezka, místo pro procházky, vymezení ploch pro street art.

Důležitým, v podstatě rozhodujícím parametrem veřejného prostoru je pocit bezpečí. Teoretickým řešením je upravit prostor tak, aby v sobě slučoval větší množství různorodých funkcí. Vzhledem k rozdrobeným vlastnickým vztahům, stávajícímu průmyslovému využívání areálu a přidružené vyloučené lokalitě se zde jedná o značně problematický úkol, jehož konsekvence nastíníme níže. Zde je však záhodno uvést, že již optické rozčlenění prostoru a vytvoření „setkávacích“ bodů v lokalitě udrží chodce po delší dobu a tudíž i tyto poměrně drobné úpravy mají potenciál podstatně přispět k pocitu bezpečí.

Multifunkční zóny

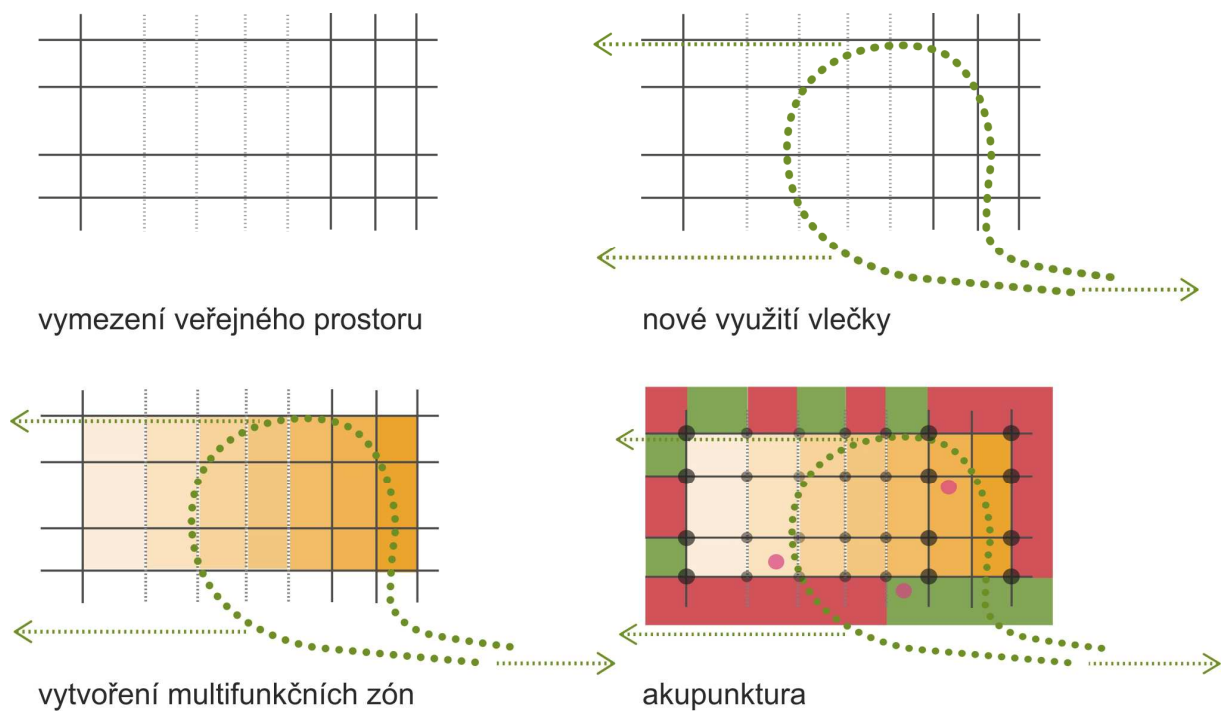
Vycházíme z přesvědčení, že pro rozvoj lokality je zásadní přivést do areálu další, v zásadě nesouvislé funkce. Cesta k tomu vede přes úpravu územního plánu, která by umožnila i jiná využití než průmyslovou výrobu. Neznamená to, že bychom směřovali k potlačení stávajícího lehkého průmyslu, naopak chceme rozšířit spektrum možného využití. Jak jsme již zmínili na začátku, vlastnické vztahy jsou v rámci areálu velmi diverzifikované a to samé platí pro způsoby využití, jednotlivé budovy a pozemky jsou uzavřeny do sebe a plní jasné vymezené funkce. Tato pestrost vlastnictví a využívání areálu však nemusí být chápána jednoznačně negativně, v případě vyčištění a celkového zkvalitnění veřejných prostranství bude diverzita prostoru budit spíše pozitivní dojem, neboť narušuje uniformitu industriální zástavby.

V současnosti se jedná o začarovaný kruh. V areálu chybí služby, protože sem nikdo nad rámec pracovních povinností nechodí – a nikdo sem nechodí, protože není důvod. Existuje zde však několik cest, jak situaci zvrátit. Fyzická blízkost gymnázia nebo vysokoškolských kolejí představuje koncentraci mladých lidí, kteří mohou být vůči lokalitě potenciálně otevřenější a ochotnější sem chodit, než zbytek populace. Založit zde například hudební klub (na který by se například vzhledem k industriální povaze lokality nevztahovaly limity hlučnosti) by byl první krok k přilákání veřejnosti.

To, že je zde potenciál k otevření veřejnosti a zájem i mimo striktně komerční/industriální využití potvrzuje i skutečnost, že v areálu již vedle podniků funguje galerie Emila Filly, která je vedena studenty Fakulty umění a designu UJEP. Zároveň zde existují spontánní snahy o vytvoření dalších nezávislých uměleckých prostor v další nevyužívané budově. Tyto tendence ukazují na velký potenciál areálu pojmout i neindustriální aktivity a ochotu lidí se na rozvoji lokality podílet. Čím více se podaří jednotlivé funkce zmnožit a rozrůznit, tím více lidí se bude v areálu pohybovat, což má důsledky zejména pro bezpečnost. Zároveň se tak prouděním lidí přemostí mentální bariéry a vytvoří se funkční vztahy s městem.

Zelený koridor

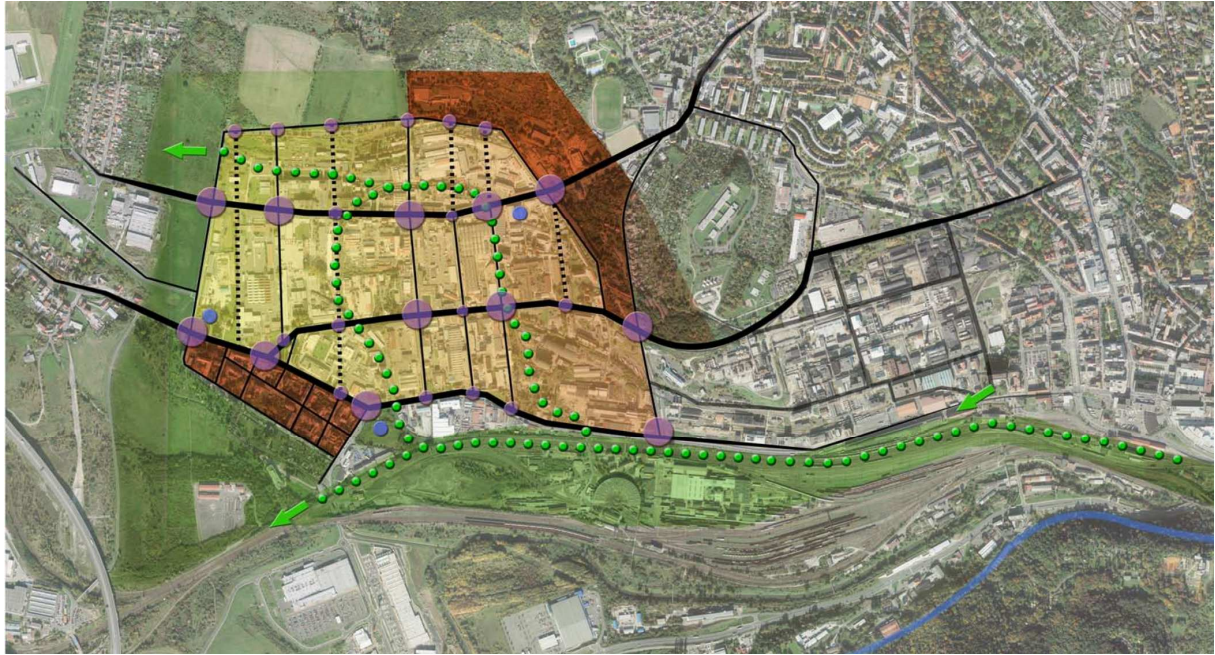
Otevření lokality chceme podpořit redukcí přecladiště, které přiléhá k jižní části industriální zóny. Snížením počtu kolejnic u západního nádraží získáme pás vhodný k rekultivaci a vytvoření relaxační zóny, skrze kterou povedeme z města cyklistickou stezku po vlečce směrem k jezeru Milada. Propojíme tak lokalitu s městem na další úrovni a vneseme do prostoru další způsob využití.



Obr.: Koncepce řešení

Závěr

V textu jsme nastínili postup, jak překonat stávající bariéry, revitalizovat areál a znovu jej propojit s městem. Věříme, že cesta k opětovnému začlenění lokality a jejímu opětovnému smysluplnému využívání nevede skrze drastické zásahy, ale spíše po menších úpravách vedoucích k větší otevřenosti a příjemnějšímu dojmu z veřejného prostoru. Intervence na hmotné úrovni nemohou uspět samy o sobě, ale musí být doplněny o komplexní řešení problémů ve vyloučené lokalitě, o spolupráci s občany Ústí a o funkční diverzifikaci nyní převážně průmyslových prostor.



Obr.: Návrh řešení

Použitá literatura

Gehl, J. (2000): Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno