…místo úvodu

Úkolem počáteční fáze studie širšího centra města je podívat se na Nejdek z dálky. Z dálky vyjádřené vzdáleností, z dálky vyjádřené časem, z dálky vyjádřené nezávislostí a nezatížeností. Pokusili jsme se zde, s nadhledem a svobodou nedokonalé znalosti, ale s výhodou "prvního dojmu", popsat město, které jsme před tím nikdy neviděli a které jsme neznali. Hledáme jeho tvář, hledáme jeho půvaby a přednosti, ale hledáme i jeho bolesti a nedostatky.

o hledání města

Poznat nové město, naučit se cítit puls jeho životních funkcí a pochopit jeho radosti i bolesti, je úkol dlouhodobý a rozsáhlý, ale chceme-li vstoupit do jeho organismu a směřovat dál jeho vývoj, ať už jakýmkoli směrem, je třeba k němu přistupovat s velkým citem, porozuměním a trpělivostí. Především ve fázi poznávání, hledání a odkrývání. Proto, zvláště prvním fázím práce, je třeba věnovat velkou pozornost a neustále diskutovat předkládané poznatky. Protože jen tak, v dialogu, můžeme minimalizovat nebezpečí z případných chybných závěrů či úvah. A máme na mysli chybné úvahy "hostů i domácích".

město v nových podmínkách

Na konci takového rozboru/rozhovoru by se mohlo stát, že shledáme vše v pořádku a že nebude nutné nic řešit ani měnit, ale to je skutečně jen velmi málo pravděpodobné. Česká, zejména "rostlá" města bez výrazných lokátorských vstupů, vznikala dlouhou dobu, v dobách, kdy podmínky i způsob a možnosti života byly diametrálně odlišné od dnešních potřeb. Stavební struktura takových měst proto nemůže nikdy zcela vyhovovat požadavkům dnešní změněné a měnící se doby. A je-li navíc město limitováno dramatickým přírodním rámcem, je-li to město převážně průmyslové, jako tomu právě u Nejdku nepochybně je, není možné přepokládat, že by vše mohlo zůstat beze změn. Nutno ale také poznamenat, že "obraz města" utvářený po staletí je jednou z nejvyšších hodnot, které máme k dispozici.

S jistou nadsázkou a s vědomím toho, že "současnost je součástí historie", se snažíme nalézat: "jaký bude Nejdek"

…o utváření města

Jeden ze zásadních zlomů v urbanistickém utváření měst nastal s masivním rozvojem průmyslu a zejména s rozvojem dopravy jak železniční tak později silniční. V posledních několika desetiletích začal stále se zvyšující počet automobilů "stará" města zahlcovat a atakovat jejich strukturu. S fenoménem dopravy se různé "společnosti" a různé "doby" vyrovnávaly různě. Od plošných demolic ve jménu dopravních řešení nechvalně proslulých v 60tých a 70tých letech minulého století, které bezhlavě upřednostňovaly důležitost abstraktních dopravních norem až po druhý extrém totálního vyloučení dopravy a umělé vytváření takzvaných "pěších zón" v letech 90tých. Nesmyslnost těchto krajních řešení je patrná i v posledních územně-plánovacích dokumentech města Nejdku.

hledání cesty

Dnes jsme si snad již vyzkoušeli, že ani jeden z těchto extrémů není v pořádku a proto se snažíme hledat pravdu někde uprostřed. Nejsme již totálně okouzleni krásou "dokonalého stoje", ale rozhodně nevnímáme automobil jako absolutní zlo a předmět hodný zatracení, nebo alespoň utajení. Víme, že jedině "pohyb" (lidí, zboží, informací) přináší městu "život". Chceme najít cestu přijatelné symbiózy a kompromisu mezi objektivní potřebou dnešní stále se zrychlující doby a lidem vlastní přirozené lenosti a pohodlnosti a zároveň hodnotou uzavřené a ucelené struktury města a kvalitou jeho životního prostředí a vnitřního klimatu.

I v Nejdku, přesto že to zpočátku nebylo příliš zjevné, je dominantní část problémů, a z nich vyplývajících řešení, odvozená od dopravního uspořádání města. Přesto ale musí vždy a za všech okolností zůstat město a jeho struktura na prvním místě a musí být vždy hlavním limitujícím faktorem všech případných řešení.

Roman Koucký architektonická kancelář s.r.o.



ZVLÁŠTNÍ PŘÍLOHA NEJDECKÝCH RADNIČNÍCH LISTŮ

NEJDEK 2001

URBANISTICKÁ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA

1. fáze Průzkumy a rozbory

…struktura města v krajině

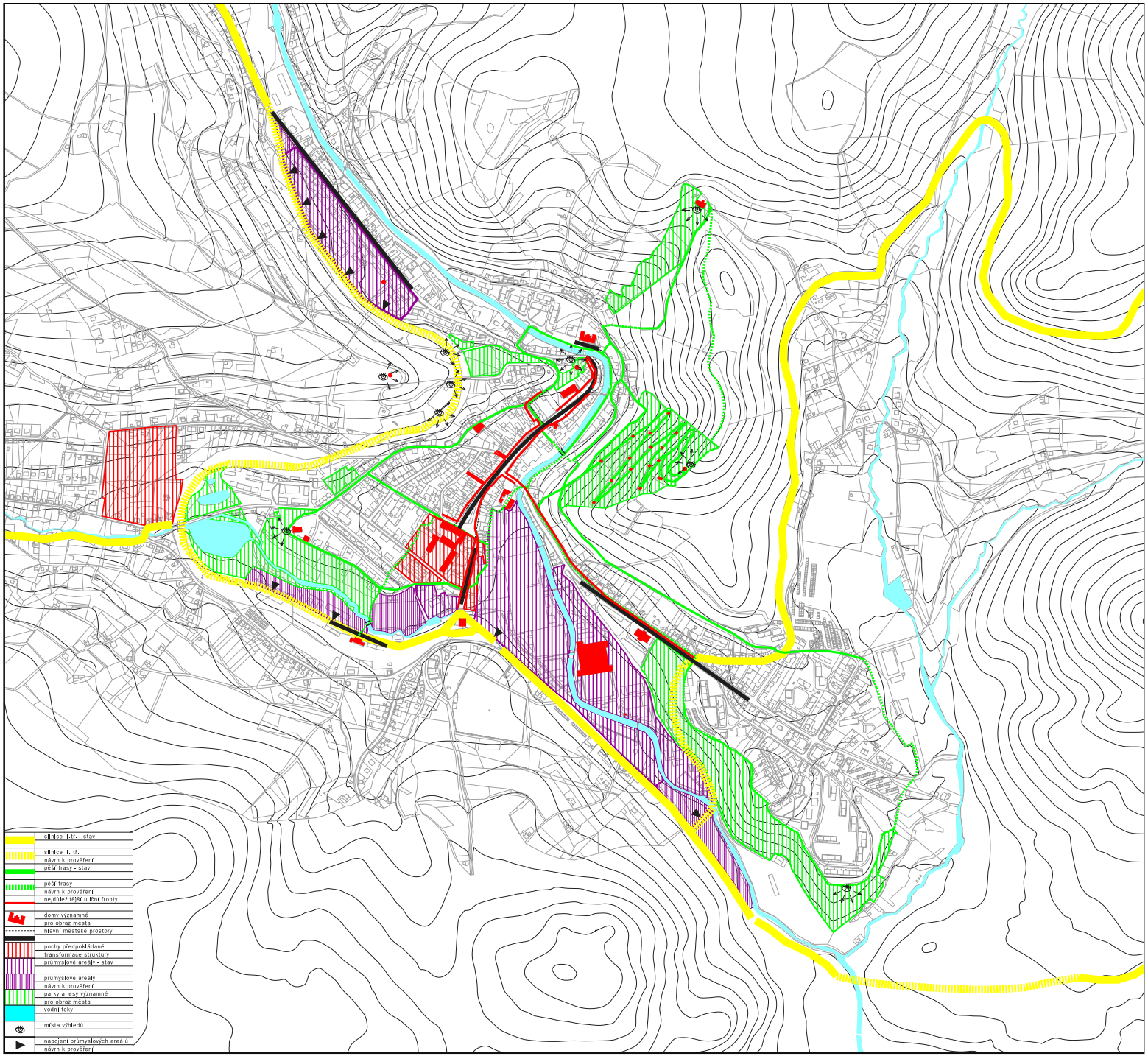
Základní objemová struktura je vcelku jasná, přehledná a namnoze typická pro podobná horská ulicová městečka.

Mírně stoupající liniový prostor hlavního "náměstí" se v jemné křivce vine úzkým údolím vzniklým miliony let trvající erozní pulsací divoké horské řeky. Pozvolna se měnící meandrující koryto, sebou přineslo vrstvu naplavenin, na které i ve svažitém terénu okolních kopců vzniklo relativně rovinné místo centra města.

Bloky okolo náměstí jsou sevřené, dělené jen úzkými příčnými uličkami. Domy v nich jsou velké a výstavní podobně jako je tomu u měst "pod horami". Většinou ale již zadní fronty těchto bloků, odvrácené od náměstí mají uliční čáru mnohem otevřenější, zástavba je volnější. Město tak velmi rychle mění svůj "městský" charakter a do svahů již vystupují jen solitérní domy a obytné vily a ještě o kousek dál již jen malé horské chaloupky přirozeně se rozprostírající ve volné krajině.

v hradbách i bez hradeb

Horská města většinou nebyla nikdy sevřena do "umělých" hradeb a jedinou limitou jejich extenzivního rozvoje byly překážky kladené přírodou a ekonomický potenciál. Není proto ani v tomto konkrétním případě možné a vlastně ani nutné, hledat hranici a "konec" města. Město skončí tam, kde narazí na skálu, potok nebo hustý les. Tam, kde bude cesta nejsnazší, se postupně smísí se sousední vesnicí a rozplyne v krajině. Protože ale prakticky neomezené možnosti dnešní techniky a ztráta přirozeného lidského citu pro pohyb v krajině, by mohly i tyto přirozené bariery porušit, je potřeba stanovit jisté limity zbytečnému "růstu města". Rozhodně to dnes již nebudou hradby, spíš by mělo jít o formu společenské dohody podpořené obecnou právní normou, která by určovala nebo spíše nabízela, kde je stavět vhodné a kde rozhodně ne.



…o územním plánování

Právě územní a následně regulační plán, by měl takovou normou, nástrojem a zároveň společenskou dohodou, být. Měl by to být otevřený materiál, který bude udržovat základní nosnou myšlenku dalšího rozvoje města - "vizi jeho budoucího obrazu", ale bude regulovat jen nutně nezbytné a bude otevřený a vstřícný vstupu nových investic. To je nutné především proto, že dobrých investic není v dnešní době rozhodně přemíra a je tudíž třeba si jich vážit a podporovat je.

několik slov o metodice územního plánování

Podle naší, již mnoho let zpracovávané a připravované metodiky "nového" územního plánování (**elementární.urbanismus**), by měl územní plán řešit především převažující funkce v území, zejména s přihlédnutím k tomu, že jediným skutečně potřebným regulativem je rozlišení zastavitelného a nezastavitelného území. Územní plán by měl pracovat s jednotlivými "lokalitami" jako celky, maximálně s přihlédnutím k jednotlivým "blokům". Měl by zejména řešit vazby infrastruktury na vzdálenější okolí a koordinovat své snahy (především rozvojové) s okolními územními plány. Měl by upřednostnit intenzivní rozvoj před extenzivním.

Pro tak malé město jako je Nejdek, by tak měl vzniknout velice jednoduchý ale na druhou stranu obecně akceptovatelný a akceptovaný elaborát, který by rozhodně neměl zacházet do přílišných a mnohdy až absurdních podrobností jak tomu bylo u dřívějších direktivních územních plánů. Ty řešily i to, kde mají stát domy s byty, kde má stát hotel, kde školka a kde zelinářství a to bez ohledu na skutečnou, potažmo stále se měnící potřebu společnosti. Dnešní liberální pojetí společnosti a ekonomiky již nechce a ani nemůže podobné direktivy akceptovat, protože vývoj ve společnosti sám a dlužno říci že nejcitlivěji a nejspolehlivěji, i když v dlouhodobém horizontu, určuje skutečnou potřebu té které společnosti v prostoru i čase.

Je třeba stanovit jen základní principy (**ochrana veřejného prostranství a volné krajiny**) a potom podle osvědčeného pravidla "co není zakázáno je dovoleno" nechat vývoji svobodný průběh. Umožnit "**chaosu**" aby vyplnil přísnou strukturu "**řádu**".

regulace centra

Stejně tak jako územní, ani regulační plán by neměl být zbytečně "přeurčen". Regulační plán se už vůbec nemá zabývat funkcí, tu přejímá ze závěrů plánu územního, ale naopak by měl velmi přesně a detailně pracovat s tvarem a velikostí veřejných prostranství. V regulačním plánu se již do přemýšlení o městě dostává třetí rozměr, tedy výška, přesněji hladina zástavby.

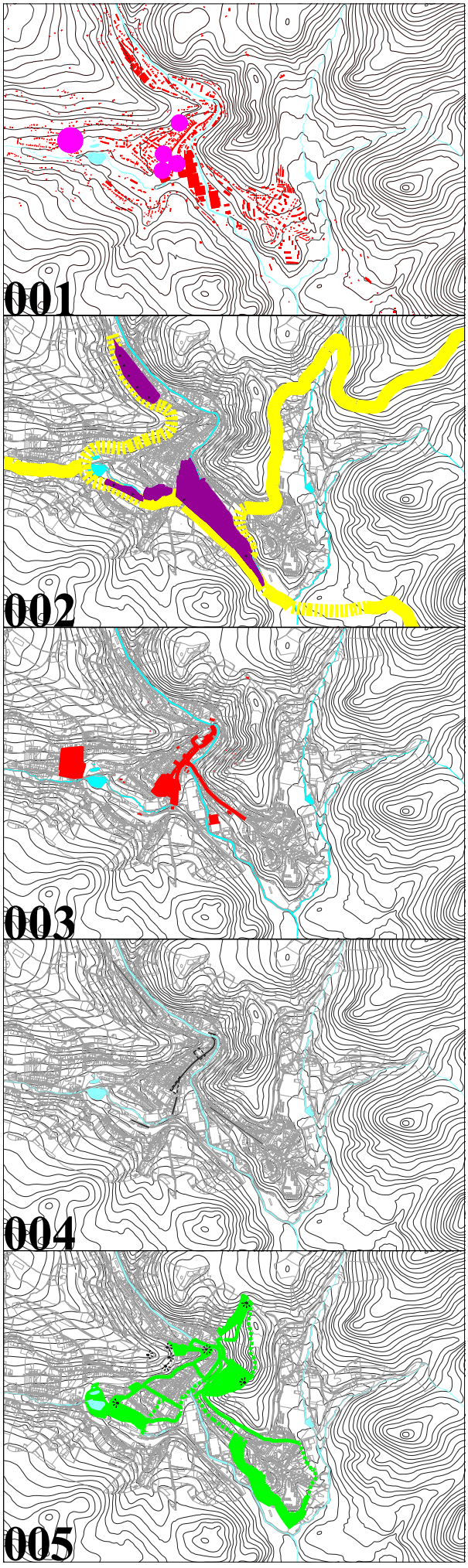
Větší práce proto v Nejdku nastává ve chvíli kdy se přeneseme z velkého pohledu na území jako na celek, přímo do města ke konkrétní regulaci. Tady je již problémů více a je třeba je citlivě řešit. Tady už jsou nedostatky čitelné významněji. V některých místech, dříve kompaktních a jasně definovaných, se projevuje viditelný rozpad struktury a je třeba hledat jeho nápravu. Ani v této oblasti ale nejsou problémy Nejdku nijak fatální a neřešitelné.

jak dál

V duchu předchozích řádků doporučujeme především zrevidovat a prozkoumat trasy nových objezdných možností města. Trasy výhledové, které situaci skutečně vyřeší a nezavedou do slepé uličky. Především nová "východní" cesta (dle územního plánu řešení pro pěší zónu) obcházející centrum po levém břehu řeky Rolavy, vykazuje, podle nás, řadu nedostatků. Mimo jiné "odkrajuje" od města významnou dominantu křížové cesty, která je v současné době v centru zájmu revitalizačních snah veřejnosti i občanských iniciativ. Nová cesta by zkomplikovala pěší vazby k této důležité přírodní i kulturní dominantě, což by její význam nepochybně oslabilo. Navíc táž nová silnice vstupuje do prostoru před zdravotním střediskem, což je velmi nešťastné jednak vzhledem k provozu této instituce, ale také vzhledem k významu jedné z největších budov ve městě. Nová silnice navíc nemá přímou vazbu na žádný z hlavních průmyslových areálů a její význam ve smyslu odlehčení dopravního zatížení je tudíž diskutabilní. Šikmé mosty, které by byly pro toto řešení nutné, a celkovou devastaci struktury města průjezdnou dopravou není snad ani potřeba komentovat.

Co se týče konceptu plánu regulačního, tam shledáváme problémů ještě podstatně více. Plán, podle našeho názoru, pokračuje v devastaci struktury města a v mnoha případech pouze fixuje a tudíž prohlubuje stávající chyby. Problém je především v tom, že plán příliš upřednostňuje ryze technická, dopravní a pragmatická hlediska a zcela zapomíná na "obraz" a především "krásu" města. A je zcela lhostejné, zda k tomu u obou dokumentů došlo z popudu pořizovatele, či jako nedostatečná vize a síla ji obhájit ze strany zpracovatele.

Právě hledisko "obrazu města pro nové tisíciletí" bude potřebné v dalších fázích práce "na obou stranách dialogu" výrazně upřednostnit.



…k jednotlivým výkresům

Poznatky a zjištění, která jsme nashromáždili, během naší dosavadní práce, jsme se pokusili přehledně prezentovat na jednotlivých obrazových schématech. Neměli jsme ambici vytvořit tady úplnou inventuru a důsledný kompletní soupis všech jednotlivostí. Naopak jsme chtěli najít a vyzdvihnout pouze ty klíčové momenty a body ve struktuře a organismu města, které mají zásadní význam v obrazu jeho historie a zároveň jsou nosným momentem pro jeho další rozvoj.

001 struktura města v krajině

Obraz ukazuje vazby mezi vrstevnicovým plánem krajiny a skeletem města. Jasně ukazuje jak se město přimyká k řece, jak je v údolích husté a sevřené a jak se směrem do svahů zjemňuje a řídne. Čitelná je i linie tělesa dráhy. Na plánu jsou zároveň vyznačena místa, kde se struktura rozpadá, kde je třeba ji zahustit a doplnit a ve kterých místech by bylo možné připustit případný extenzivní rozvoj. Je to výkres ryze průzkumový a obsahuje pouze stávající stav bez doplnění chybějící struktury. Klíčová místa budoucího řešení vztahující se k objemové struktuře města jsou naznačena pouze schematicky, jako lokalizace základních problémů.

002 hlavní cesty a jejich vazba na průmyslové areály

Jak již jsme v úvodu tohoto textu naznačili, je i v Nejdku, stejně jako ve většině ostatních českých měst, limitním problémem řešení organizace dopravy a to jak vnitřní, tak i průjezdní. Velké průmyslové areály zatěžují historické cesty značným množstvím těžké dopravy a negativně tak ovlivňují klima vnitřního města. Hledali jsme proto trasu nové cesty Nejdkem a stanovili jsme si pro ni několik základních kritérií. Především je potřeba, aby nová cesta odlehčila vnitřnímu dopravnímu skeletu města od nákladní dopravy, usnadnila průjezd městem, ale zároveň by neměla město "minout", a měla by být vůči jeho stavbě maximálně ohleduplná. Trasa, kterou v této fázi navrhujeme k prověření napojuje přímo tři největší průmyslové celky, tak aby k nim směřující cílová doprava nerušila běžný chod okolního města. Trasa vede z velké části v souběhu s železnicí a využívá jejího trasování, podjezdů a mostů (samozřejmě s nutnými úpravami), průjezdní silnice tak není pro město novou barierou a zároveň je tak blízko centru, že ani tranzitní doprava město "nemine". Většina trasy nové silnice by navíc mohla procházet městem v místech, odkud se otevírají na město velmi krásné, nové a dosud neznámé pohledy, což by mohlo projíždějící upozornit a lákat je k návštěvě.

003 domy a uliční fronty, důležité pro obraz města

Tento obraz má ukázat nejdůležitější akcenty města a to jak v jednotlivých budovách, tak v liniích a uličních frontách, které mají, podle našeho názoru, zásadní vliv na obraz celého města. Zároveň jsou na výkrese vyznačeny plochy, na kterých předpokládáme, nejnutnější a přednostní prověření regulace.

004 hlavní městské prostory a příjezdové osy

Schéma naznačuje stávající i nově navržené prostory s prioritní důležitostí pro město. V horském prostředí bývají i ústřední městské prostory většinou liniové, nejinak je tomu i v Nejdku. K vlnovce hlavního náměstí však dnes přiléhají i dva větší prostory, jejichž novou náplň i formu je třeba znovu nalézt a definovat. Většího významu by měly nabýt podle našeho názoru i dva menší obdélníkové prostory před nádražím a před zdravotním střediskem, stejně tak jako "staro-nová" příjezdová osa vedoucí k náměstí od jihu, od křížení nově prověřované trasy silnice a dráhy, tudíž od Karlových Varů a z vnitrozemí vůbec.

005 pěší cesty a přírodní dominanty města

Nejdek je město obklopené přírodou, přírodou divokou a do značné míry agresivní. Malé městečko uprostřed krušnohorských kopců se musí masivnímu ataku přírody bránit, aby si vůči ní dokázalo zachovat své jasně vymezené teritorium. V praxi to znamená především to, že je třeba nepodléhat mylným "velkoměstským manýrám", které "ozeleňují" veškeré možné i nemožné plochy ve městě. Dobrý hospodář musí stále odstraňovat a prořezávat náletové dřeviny a ošetřovat a udržovat kvalitní stromové porosty parků a zahrad. To se u nás již přes padesát let neděje a kulturní krajina tím zásadně trpí. Například trojúhelník svahu křížové cesty je potřeba zcela neomylně vykácet a vrátit tak tuto jedinečnou vyhlídkovou cestu městu! Šrafované plochy na výkrese ukazují nejdůležitější "zelené" plochy uvnitř města i v jeho těsném sousedství. Jsou to parky (stávající i navrhované), louky, lesy či jiné důležité přírodní prvky (skála s věží). Zelenými linkami jsou na výkrese naznačeny stopy nejdůležitějších pěších tras a to opět jak stávajících tak i navržených. Neznamená to že všechny tyto cesty jsou pouze pěší, někdy vedou v souběhu se silnicí, někdy dokonce po ní, chtěli jsme pouze naznačit, kde považujeme za důležité, poskytnout pěší dopravě dostatečně kvalitní a upřednostňující podmínky.

.....z autorské zprávy 1. fáze studie NEJDEK 2001