

ÚSTÍ NAD LABEM INDUSTRIÁLNÍ DĚDICTVÍ

FUA

Martin Duba

úvodem

Ústí je velké české město, které je Sudetským osudem postižené více než jiné. Nebylo poznamenáno jen odříznutím od staleté kontinuální práce německých obyvatel. Do jeho poválečné historie vtrhly s mimořádnou brutalitou ještě další pohromy. Ústí se stalo krajským městem "rudého severu". Bezohledně se tu rozvíjel průmysl. Přineslo to s sebou složité ekologické a také sociální problémy, jejichž esencí jsou dnešní romská ghetta v Předlicích a Trmicích.

Město bylo také v duchu komunistického režimu intenzivně zmodernizováno, což v praxi znamenalo že se vyhodila do povětří ta část starého města, která šťastně přežila válečné bombardování. Uvolněný prostor pak zaplnila nevzhledná panelová výstavba. V Ústí se zkrátka koncentruje většina problémů, které postihli poválečné pohraničí. Jen ve městě, které obývalo neustálé společenství novousedlíků, mohla éra dvou totalitních režimů zanechat tak hluboké jizvy.

Ústí bylo po desítky let zanedbávanou částí země, ze které se jenom bralo, ale nevracelo zpátky. Bylo tomu tak i po roce 1989. Strukturálně postižený region dnes pomalu hledá svojí někdejší prosperitu. Ústí pak navíc hledá svého ducha, který by byl živý a mohl by naplnit i budoucnost. Z velké části ho může najít ve své vlastní minulosti.

obsah

A kontext

- 1. industriální dědictví
- 2. kontext a identita
- 3. doprava a ekonomika
- 4. energie a udržitelnost

B obsah

- 5. krajina a řeka
- 6. město a veřejný prostor
- 7. město a struktura
- 8. brownfieldy a rozvoj

C forma

- 9. západní osa - kontinuita
- 10. urbanismus - rozhraní
- 11. nádraží - spojení
- 12. konstrukce - estetika

A Kontext

širší vztahy a souvislosti

industriální dědictví

1882

Schichtovy závody

Podnik byl založen 6. července 1848 sedlákem, řezníkem a uzenářem Georgem Schichtem. Pod vedením jeho syna Johanna, který v roce 1882 založil Ústeckou továrnu na mýdlo se podnik stal koncernem tukového průmyslu evropského významu. Z komerčních důvodů byla značka Schicht zachována jistý čas i po znárodnění, ke kterému došlo v roce 1946. V roce 1951 byl podnik definitivně přejmenován na Severočeské tukové závody (STZ, později SETUZA) a ke svému starému názvu už se nevrátil.

2050

zahájení provozu rychlodráhy

(Dresden - Ústí - Praha)



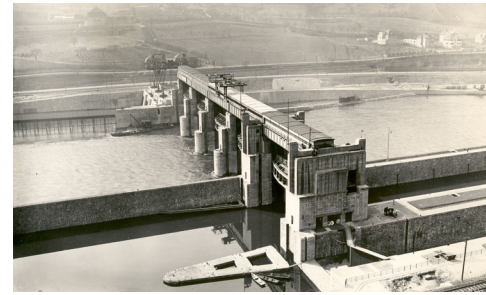
1945

Ústecký masakr, poválečný odsun Němců

Jako Massaker von Aussig se německy označuje hromadná vražda německého obyvatelstva 31. července 1945 v Ústí nad Labem. Ze zločinů, ke kterým došlo v Československu po 2. světové válce na Němcích, patří k nejznámějším.

Pachateli masakru byly především Revoluční gardy a neznámá skupina civilistů, která do Ústí přijela krátce před masakrem.

Odsun sudetských Němců probíhal v souladu s národní politikou dle takzvaných Benešových dekretů. Jde o neoficiální souhrnné označení pro cca 100 dekretů vydaných v r. 1945 prezidentem Edvardem Benešem, v době před znovoustavením Národního shromáždění.



1936

Masarykova zdymadla

K přeměně přirozeného labského toku do dnešní podoby jako toku regulovaného docházelo postupně po dobu více než sta let a vycházelo z principu, že Labe je důležitá dopravní tepna, která jako jediná spojuje české země s mořem. Snahy o vytvoření optimálních plavebních podmínek na Labi vyvrcholily grandiózním plánem kanalizace toků Vltavy a Labe na úseku mezi Prahou a Ústím n. L. Tento projekt se začal realizovat od roku 1896 a byl dokončen v roce 1936 dobudováním Masarykových zdymadel pod Střekovem.

Podle původního plánu zde měl být vybudován běžný plavební stupeň doplňující soustavu u Prackovic. Jejich výstavbě však zabránilo vypuknutí 1. světové války a po jejím skončení došlo k přehodnocení záměrů. Prosadila se nová koncepce vodní energetiky a tak v roce 1923 bylo započato s tehdy největší vodní stavbou na území ČSR. Výsledkem byla zdymadla jak je známe dnes: 2 plavební komory pro čluny a hydroelektrárna, doplněná o přechod pro chodce.

2030

dokončení úseku rychlodráhy

(Praha - Litoměřice)



1858

Ústecký přístav

Ústecký přístavní komplex se rozkládal podél Labe v celkové délce 4 550 m a byl propojen celou sítí železničních vlečků v délce téměř 15 km, které vycházely z nádraží Ústecko-teplické dráhy. Téměř v celé délce byl labský břeh zpevněn kvádrou zdi nebo alespoň kameny obložen. Starý či západní zimní přístav měl délku 668 m, šířku 65 m a plochu 43 700 m2, nový či východní přístav byl pak dlouhý 600 m, široký 100 m s plochou 49 770 m2, která byla rozdělena středovou hrází do dvou bazénů. Na ústecký komplex navazovalo překladiště v Krásném Březně, které bylo napojeno na železniční stanici tamtéž. Bylo vybudováno v roce 1889 a délka nakládací plochy byla 1 400 m.

V průběhu šedesáti let byl tak vybudován komplex, který neměl obdoby v rámci celé rakouské monarchie a Ústí n. L. objemem své roční překládky se stalo největším nejen říčním, ale i absolutně, přístavem Rakouska-Uherska, který předčil objemem roční překládky i největší rakousko-uherský námořní přístav - Terst. Je sice pravda, že daleko největší položkou v překládce bylo hnědé uhlí, ale zejména od 90. let 19. stol. se výrazně zvyšovala s růstem průmyslové výroby ve městě a okolí i překládka surovin a hotových výrobků. Labská přeprava se tak stala fenoménem, který výrazně ovlivňoval hospodářský život města, a to i přesto, že v této době bylo Ústí n. L. již velice důležitou železniční křižovatkou.



2017

Dostavba dálnice D8



2015

Otevření jezera Milada

Jezero Milada je třetím největším jezerem v Česku. Má plochu 252,2 hektaru. Táhne se po délce 3,2 kilometrů, široké je až 700 metrů a maximální hloubku má 25,7 metru. Své jméno získalo po jednom z hlubinných dolů, který na místě existoval ještě před povrchou těžbou uhlí. Napouštění jámy vodou začalo v červnu 2001, hladina dosáhla požadované výšky v srpnu 2010. Rekultivace vyšly na 5,4 miliardy korun.



1858

Ústecko Teplická dráha

Pro vlastní labskou dopravu však mnohem větší význam měla druhá ústecká železniční trať - Ústecko-teplická dráha, na níž byl zahájen provoz v roce 1858. Jednalo se sice o krátkou trať, která byla až v roce 1870 prodloužena do Chomutova, ale vedoucí středem tehdejší hnědouhelné pánve mezi Ústím n. L. a Teplicemi. Byla postavena jako čistě účelová stavba, jako tzv. uhelná dráha, jejímž posláním, vedle dopravy lázeňských hostů do Teplic, byla především přeprava uhlí z jednotlivých dolů do Ústí n. L. a odtud dále buď dalšími železničními tratěmi nebo po Labi. Proto již v době zahájení provozu Ústecko-teplické dráhy byla dána do provozu 315 m dlouhá vlečka k Labi, která spojovala dnešní nádraží Ústí n. L.-západ s labským překladištěm.

1856

Založení Spolchemie

(Spolek pro chemickou a hutní výrobu)



1945

Nálety na Ústí nad Labem

Město za války zažilo celkem tři nálety. První z nich v sobotu 16. prosince 1944. Bomby dopadly většinou přesně. O život přišlo 21 lidí. Nepoškozený železniční uzel však dál sloužil wehrmachtu k přepravě na přibližující se východní frontu a v továrnách fungovala naplno zbrojní výroba.

Dne 17. dubna 1945 okolo druhé hodiny odpoledne přilétly od jihu bombardovací svazy 15. americké letecké armády, aby provedly nálet, který trval 17 minut.

Další, ještě ničivější nálet následoval ve čtvrtek 19. dubna. Během 25 minut, zaútočilo na město v osmi vlnách 54 letadel. Během akce přišla 490. bombardovací skupina o čtyři stroje, jejichž posádky byly většinou zavražděny.

Nálet srovnal pětinu městského centra se zemí. Čtvrť Ostrov pod vrchem Větruše zmizela úplně. A s ním vzaly za své první most, řada továren, úřadů, obchodů a restaurací, radnice, knihovna, dvě kina, tři školy, nádraží, pošta a jiné významné budovy. Nálety zlikvidovaly 572 domů s 2754 byty. Poškodily dalších 916 domů. Vážně zasáhly oba historické kostely. Památkou na bombardování je nakloněná věž kostela Nanebevzetí Panny Marie. Vertikální vychýlení v její špičce představuje 2,07 m. Ústí se tím stalo vedle Plzně a Ostravy nejvíce válkou poškozeným městem v Československu.



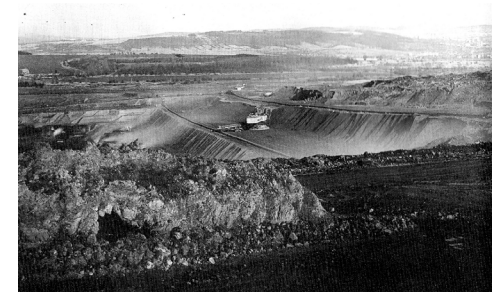
1938

Mnichovská dohoda

Mnichovská dohoda byla podepsána 30. září 1938 v Mnichově. Zástupci čtyř zemí – Neville Chamberlain (GB), Édouard Daladier (Fra), Adolf Hitler (Ger) a Benito Mussolini (It) – se dohodli, že Československo musí do 10. října postoupit pohraniční území obývané Němci (Sudety) Německu. Zástupci československé strany byli přítomni, ale k jednání samotnému nebyli přizváni.

V důsledku této dohody přišlo Československo o svá historická pohraniční území na hranicích s Německem, které náležely zemím Koruny české již od středověku. Velká průmyslová města jako Ústí nad Labem, Cheb či Liberec přešla téměř přes noc pod německou státní správu.

Mnichovská dohoda byla završením činnosti Sudetoněmecké strany Konráda Henleina a vyvrcholem snah Adolfa Hitlera rozbit demokratické Československo, což bylo jedním z jeho postupných cílů k ovládnutí Evropy.



1977

Těžba v Chabařovicích

Povrchová těžba v uhelném lomu Chabařovice začala v roce 1977, trvala 20 let. Kvůli těžbě padlo několik obcí. Vydolovalo se 61,5 milionů tun uhlí a odtěžilo 256 milionů kubiků zeminy.



1850

Řízení železnice

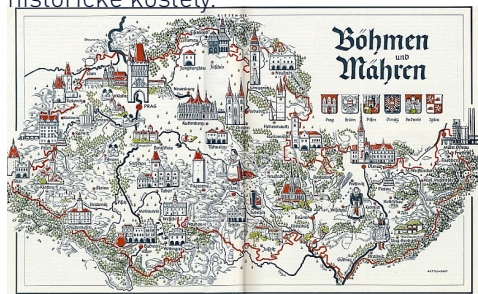
Ústí n. L. bylo jedním z prvních českých měst s železniční dopravou, navíc napojeném na jednu z nejdůležitějších evropských tratí - Vídeň - Praha - Berlín.



1976

asanace centra města

Pro období 70. a 80. let jsou pro město Ústí nad Labem charakteristické rozsáhlé plošné asanace dosud zachovalých obytných bloků, neuvážené přestavby, brutální dopravní stavby a výstavba gigantomanických objektů v duchu "reálného socialismu". Dne 14. ledna 1976 zmizela z Mírového náměstí budova starého soudu a restaurace Zdar. Demolice měla rozšířit plochu náměstí, aby bylo dosaženo výhledu na připravovanou budovu KV KSČ. Byla jednou z prvních v přípravě na "komplexní přestavbu" městského centra, dle vítězného návrhu z architektonické soutěže v letech 1963/64. Návrh předpokládal jeho totální asanaci, z původní zástavby respektoval prakticky jen oba historické kostely.



1828

Zboření městských hradeb

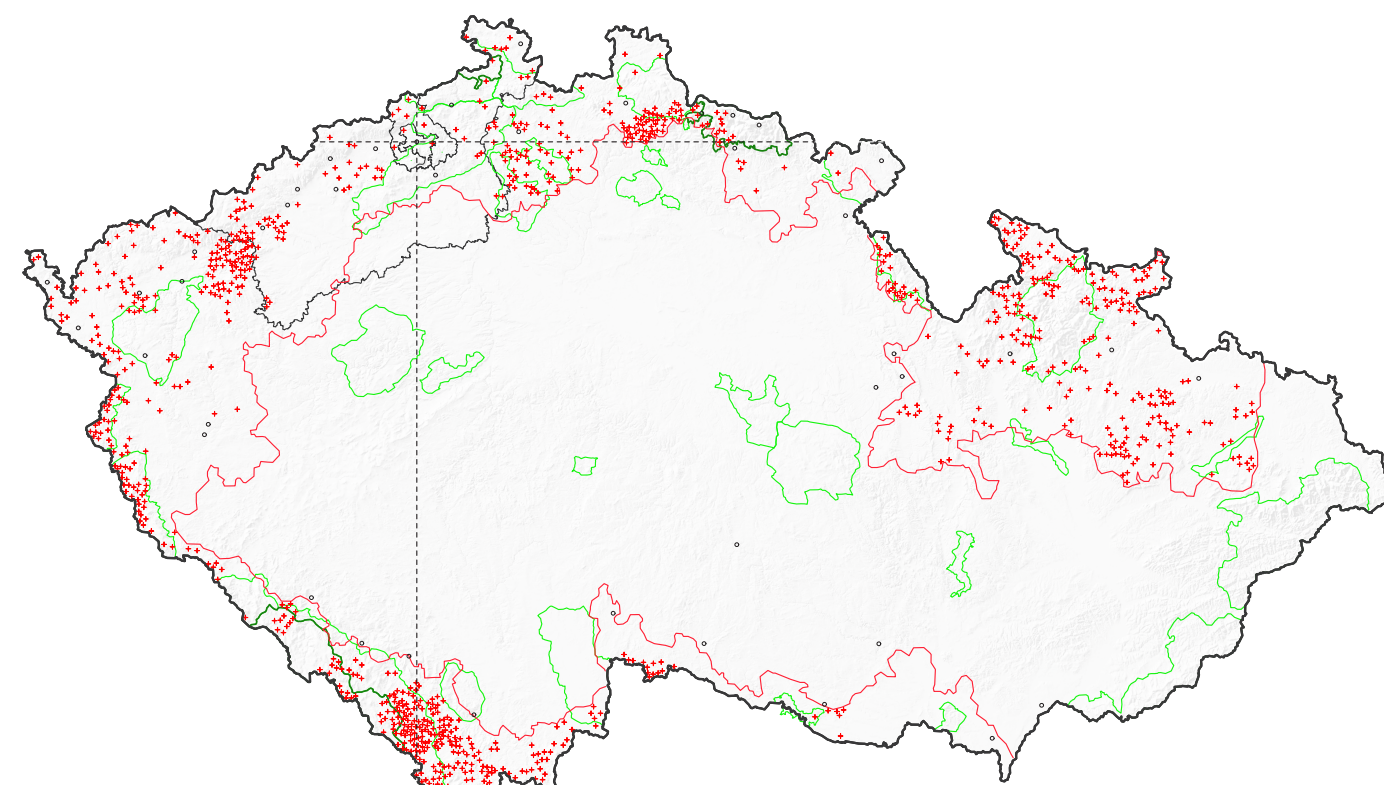
Počátek novodobého rozvoje města Ústí n. L.

kontext a identita

10

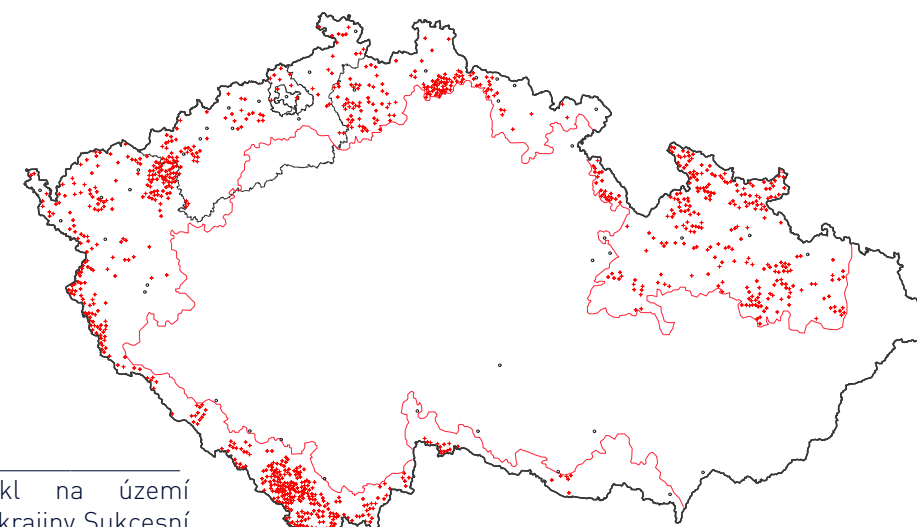
Legenda

- hranice Sudet
- zaniklé obce
- NP
- CHKO



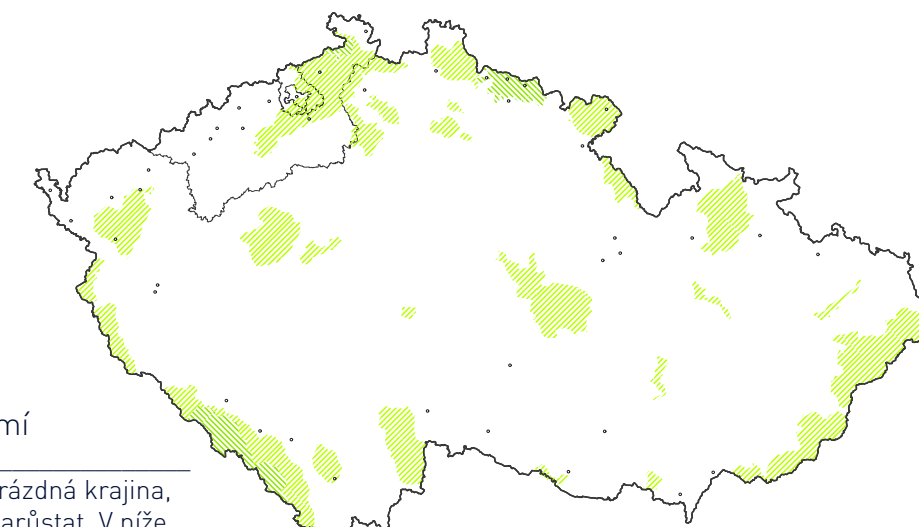
zaniklá krajina

Po roce 1945 vznikl na území Československa nový typ krajiny. Sukcesní krajina zaniklých obcí a okolních polí, pastvin a cest. Počet obyvatel českého státu kulminoval v první třetině 20. století. V bývalých Sudetech tehdy žilo v průměru o třicet procent více obyvatel než v dnešní době. V důsledku odsunu Němců z Československa a získání nedostatečného počtu nových osídlenců, zůstalo opuštěno na 500 obcí, 1000 částí obcí a 1500 samot. Odchod člověka ze zapadlých koutů pohraničí znamenal návrat přírody, ticha a romantiky. Vzhledem k rozloze postiženého sudetského území se jedná o unikátní prostor, který nemá tisíce kilometrů všemi světovými stranami obdoby, jak pro svoji opuštěnost v rámci hustě osídlené střední Evropy, tak pro své směřování k přirozenému ekosystému.



přírodně cenná území

Na místě obcí zůstala prázdná krajina, která začala postupně zarůstat. V níže položených místech s listnatým porostem probíhala velmi rychle sukcese. Louky zarostly náletovými dřevinami. V horských oblastech tento proces probíhal pomaleji. Nezalesněné obce a samoty ještě dnes neustále pohlcuje zpět jehličnatý les. Voda si zase bere zpět louky a vznikají zde tak mokřady. Pro ekologickou rovnováhu je tento proces rozhodně pozitivní.

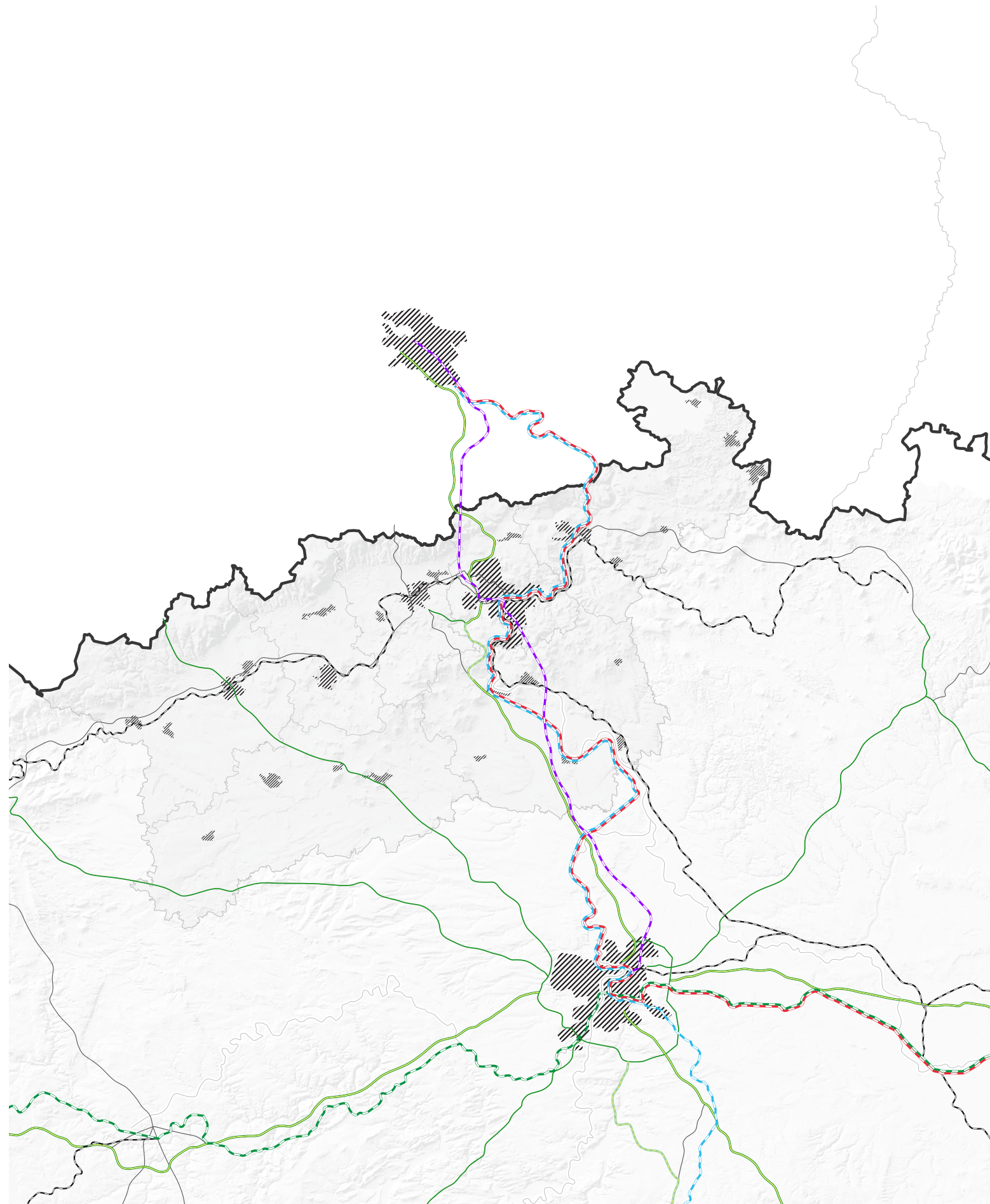


11

doprava a ekonomika

M 1:850 000

- sídla
- vysokorychlostní trať
- 1. transnitní koridor
- 3. transnitní koridor
- 4. transnitní koridor
- tratě konvenční
- dálnice
- dálnice dostavba
- rychlostní silnice
- hlavní silnice



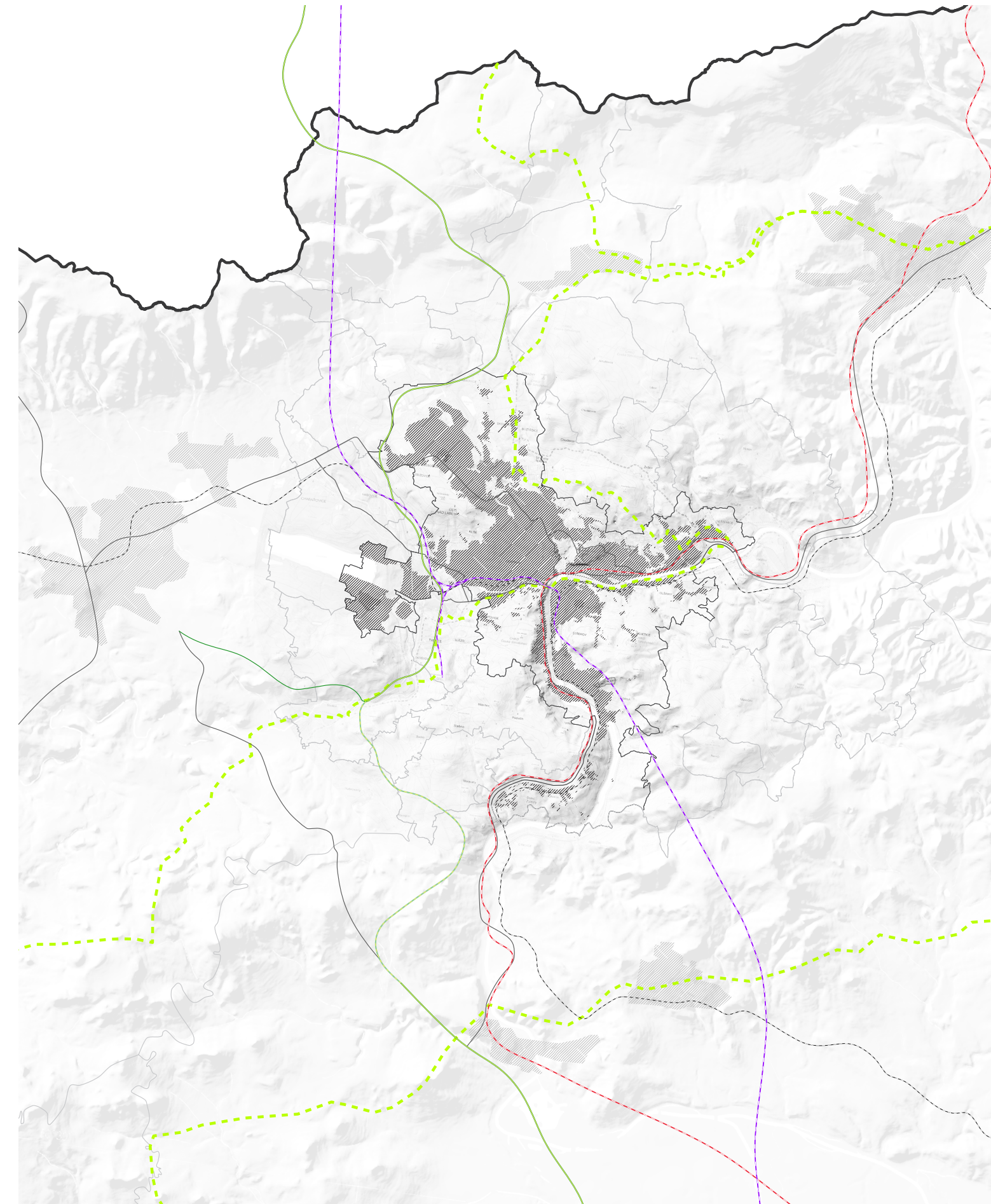
Mezinárodní osa Praha-Drážďany

Ústí nad Labem bylo jedním z nejvýznamnějších měst Sudet. Na jeho mohutném rozvoji v předminulém století se podíleli ruku v ruce průmyslové podnikání a takřka ideální poloha na jedné z nejdůležitějších říčních a železničních dopravních tepen. Tudy se projíždělo na sever, do Drážďan, Berlína, Hamburku a dál přes světová moře a oceány doslova do celého světa. Dopravní význam této severojižní osy se v čase spíše posílil. Dnes tudy kromě dvou tranzitních koridorů železnice vede také dálnice D8 a přeshraniční vazbu na Německé město Drážďany má v budoucnu posílit i plánovaná výstavba vysokorychlostní tratě. Labská vodní cesta dnes slouží především osobní dopravě. S plánovanou stavbou evropského lodního překladiště v Ústí n.L. lze ale očekávat i návrat přeravy nákladů.

udržitelný rozvoj

M 1:200 000

- sídla
- zastavěné území
- vysokorychlostní trať
- 1. transnitní koridor
- 4. transnitní koridor
- tratě konvenční
- dálnice
- dálnice dostavba
- rychlostní silnice
- hlavní silnice



Mezinárodní osa Praha-Drážďany

Ústí nad Labem tvoří přirozené centrum metropolitního regionu. Severojižní rozvojová osa Kodaň - Budapešť se tu kříží s regionální osou krušnohorské sídelní konurbace a vytváří exponované území trojúhelníkového tvaru s vrcholy ve městech Teplice - Děčín - Litoměřice. Poloha města v jeho těžišti předurčuje většinu procesů od suburbanizace až po denní dojíždku.

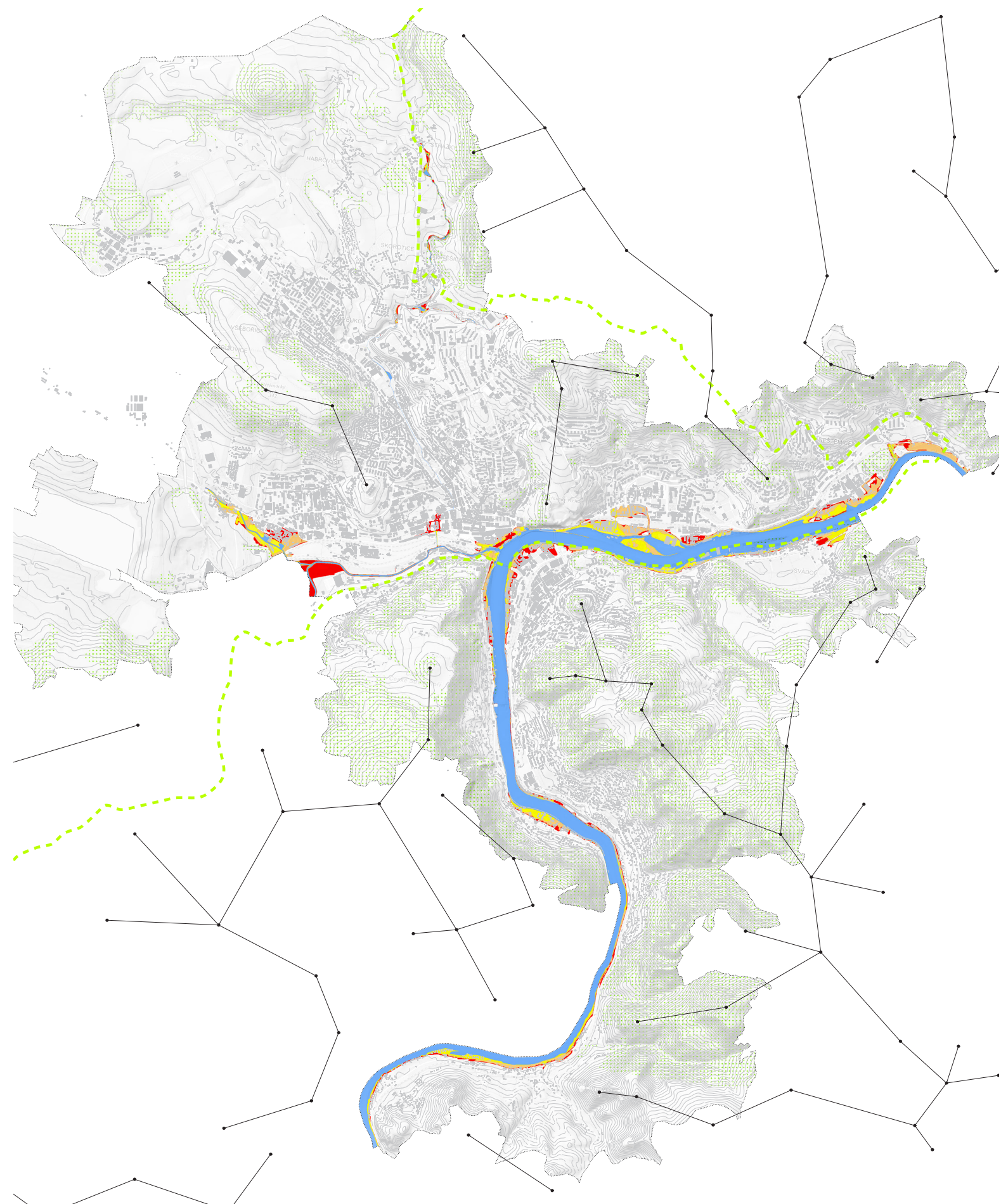
B
Obsah

územní analýza

krajina a řeka

M 1:75 000

- povodeň Q5
- povodeň Q20
- povodeň Q50
- povodeň Q100
- krajinná zeleň
- hranice CHKO



veřejný prostor

M 1:75 000

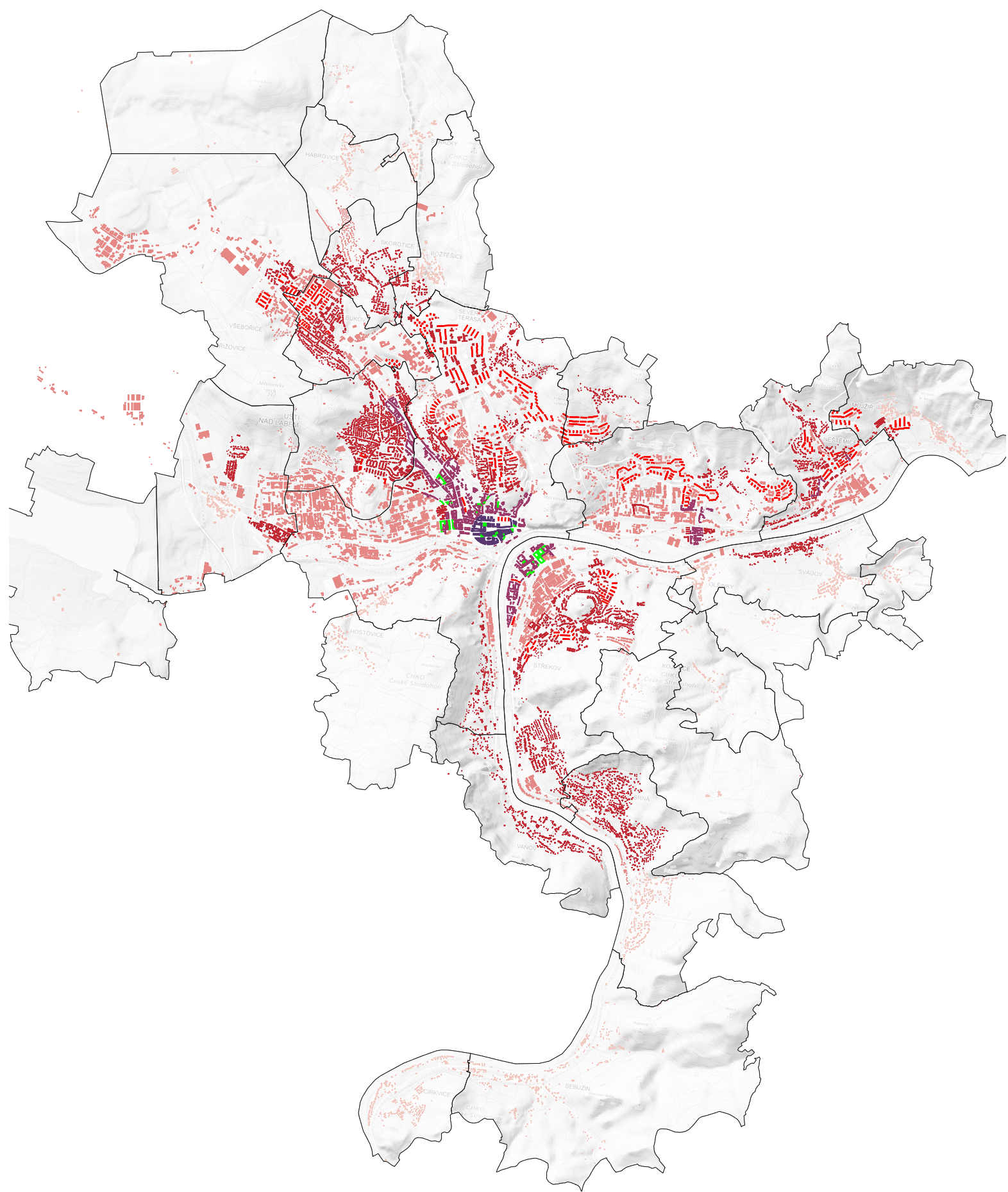
- zpevněné plochy
- parky, zeleň
- veřejný prostor



město a struktura

M 1:75 000

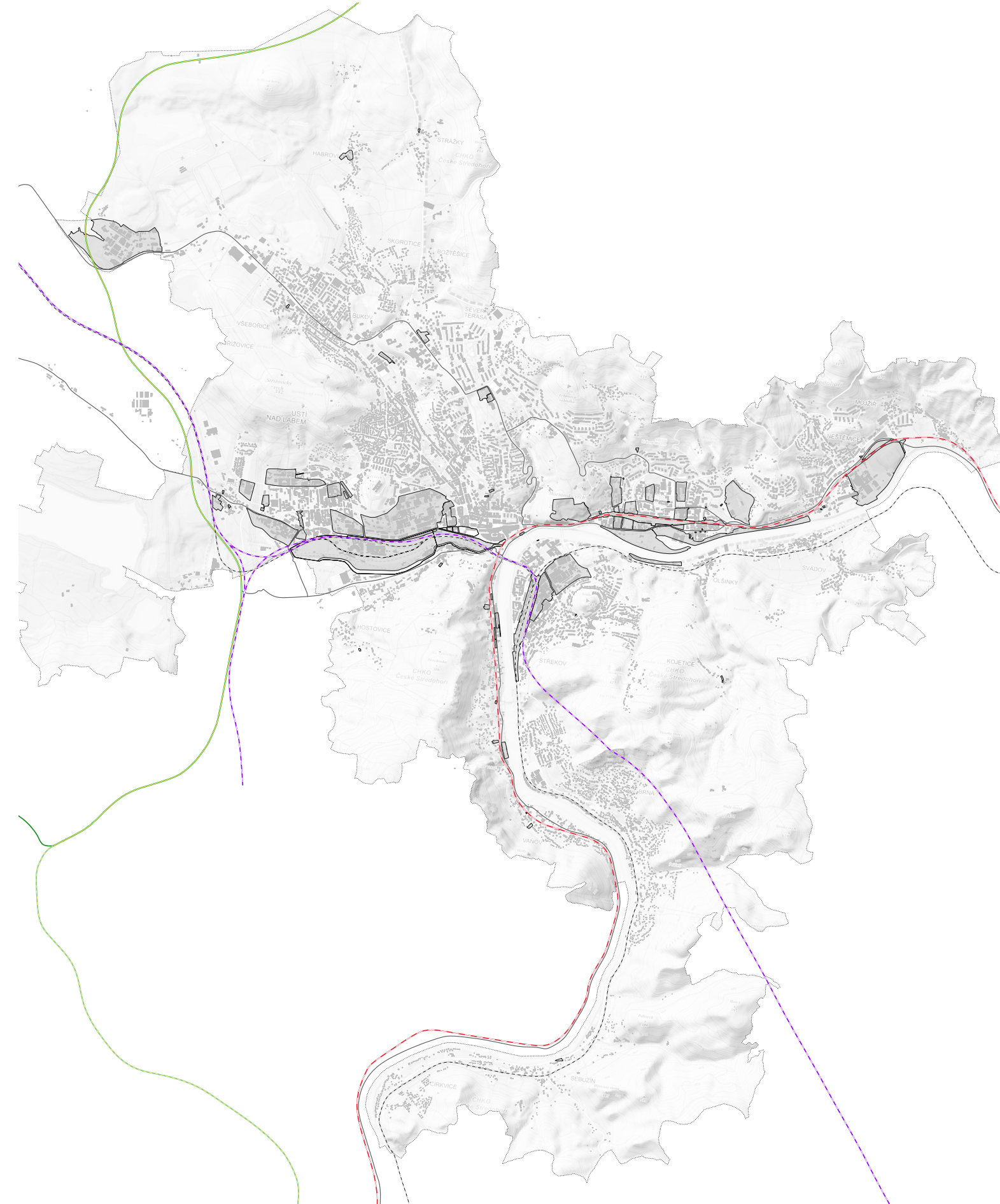
■ centrum
■ město
■ předměstí
■ sídliště
■ periferie
■ vesnice



brownfieldy a rozvoj

M 1:75 000

■ brownfieldy
■ vysokorychlostní trať
■ 1. transnitní koridor
■ 4. transnitní koridor
■ dálnice D8
■ dálnice D8 dostavba
■ hlavní silnice



C
Forma

západní osa a centrální nádraží

Západní osa kontinuita

Průmyslová revoluce znamenala nebývalý rozvoj pro mnoho měst v českém pohraničí. Dynamická nová doba vstoupila i do urbanismu Ústí nad Labem. Průmysl tu byl hlavně chemický, známý je Spolek pro chemickou a hutní výrobu, krátce Spolchemie nebo Schichtovy závody, dnešní Setuza. Díky aktivitě mocných podnikatelských rodů jako byli například Schichtové, Wolfrumové nebo Petschkové vyrostlo v průběhu několika desítek let z provinčního městečka na úpatí Krušných hor dnešní krajské město. Tovární budovy, založené na západ od města u řeky Bíliny, byly následkem prudkého územního rozvoje vstřebány a původně malé obce jako Chabařovice a Předlice se tak stávaly, i když byly formálně zcela samostatné, dělnickým předměstím Ústí n. L.

Kontinuální rozvoj města podél západní osy, jako nejlogičtější směr vývoje tak již nebyl možný a město se v novodobé historii rozrůstalo především na sever. Celá západní osa definovaná prostorem mezi centrem města a Předlicemi je tak typickou ukázkou racionálního urbanismu továrních provozů. Z někdejší slávy průmyslových gigantů jako byla Spolchemie nebo Chemopharma dnes však zbylo jen rozlehlé území industriálních brownfieldů, které se budou jen těžko transformovat.

Samostatnou kapitolou je pak území západního nádraží, které během posledního století prakticky jen rostlo. Původní dopravu surovin do chemických provozů vystřídala časem masivní těžba hnědého uhlí a zbytek volného území tak obsadilo tři kilometry dlouhé seřadovací nádraží s kolejíštěm v úhrnné délce přes 95 kilometrů. Jeho konverze na lineární park je pokusem o navázání na kontinuitu města, snahou připojit atraktivní formou spustlé Předlice a vytvořit krajinné spojení k jezeru Milada.

západní osa města





historie
1954

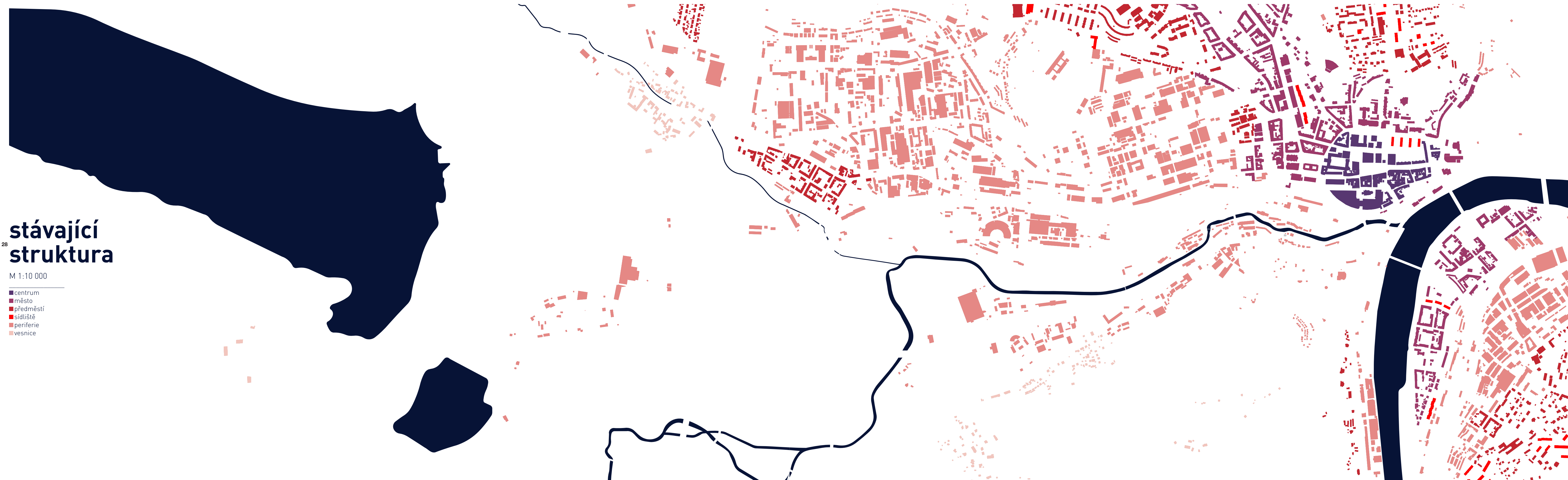
M 1:10 000

stávající struktura

28

M 1:10 000

- centrum
- město
- předměstí
- sídliště
- periferie
- vesnice



29

30 industriální brownfields

M 1:10 000



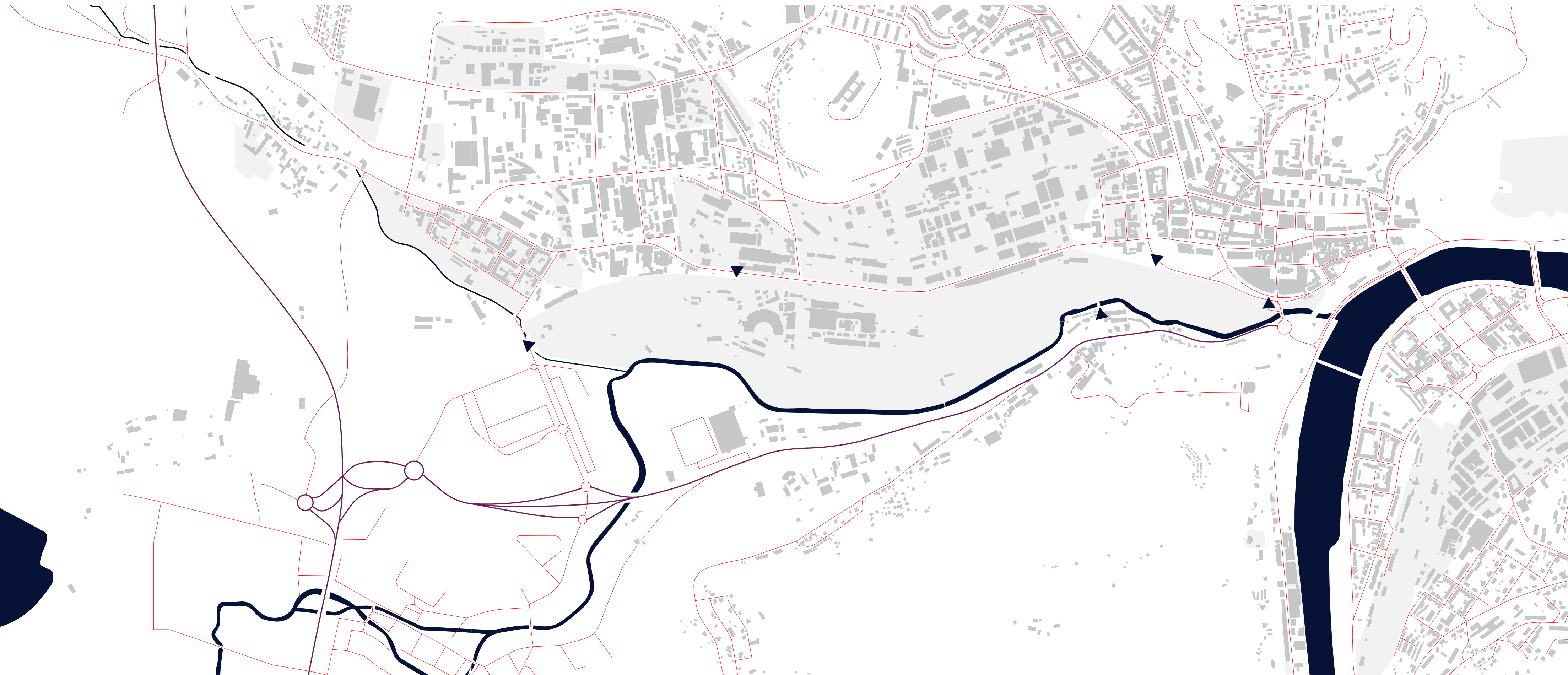


Nádraží Západo

34 - uliční síť, doprava - a vstupy do území

M 1:10 000

■ brownfieldy
■ uliční síť
■ dálnice D8
■ hlavní silnice



Nádraží Západ stávající kolejiště

M 1:10 000

- hlavní tratě
- trasitní skupiny
- vlečky
- bez využití

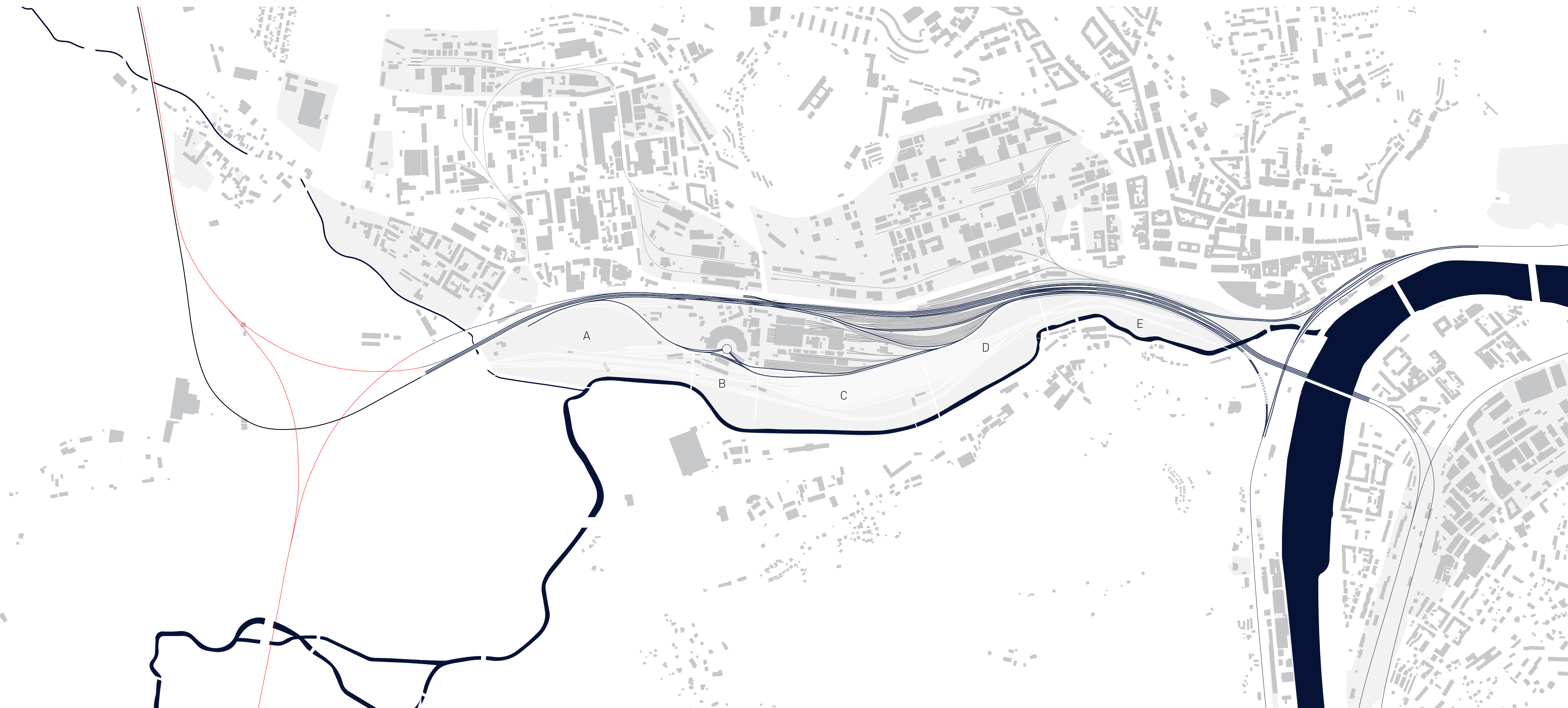


redukce kolejišť a uvolnění pozemků

M 1:10 000

- původní koleje
- nově navržené koleje
- tranzitní skupiny
- vlečky
- ponechané v krajině

- ▣ krajinný park
- ▣ lokomotivní depo
- ▣ seřadovací vlečka
- ▣ zanádražní prostor seřadiště
- ▣ prostor západního nádraží



A krajinný park



40 charakter území



B lokomotivní depo



C seřadovací vlečka



D zanádražní prostor seřadiště



E prostor západního nádraží

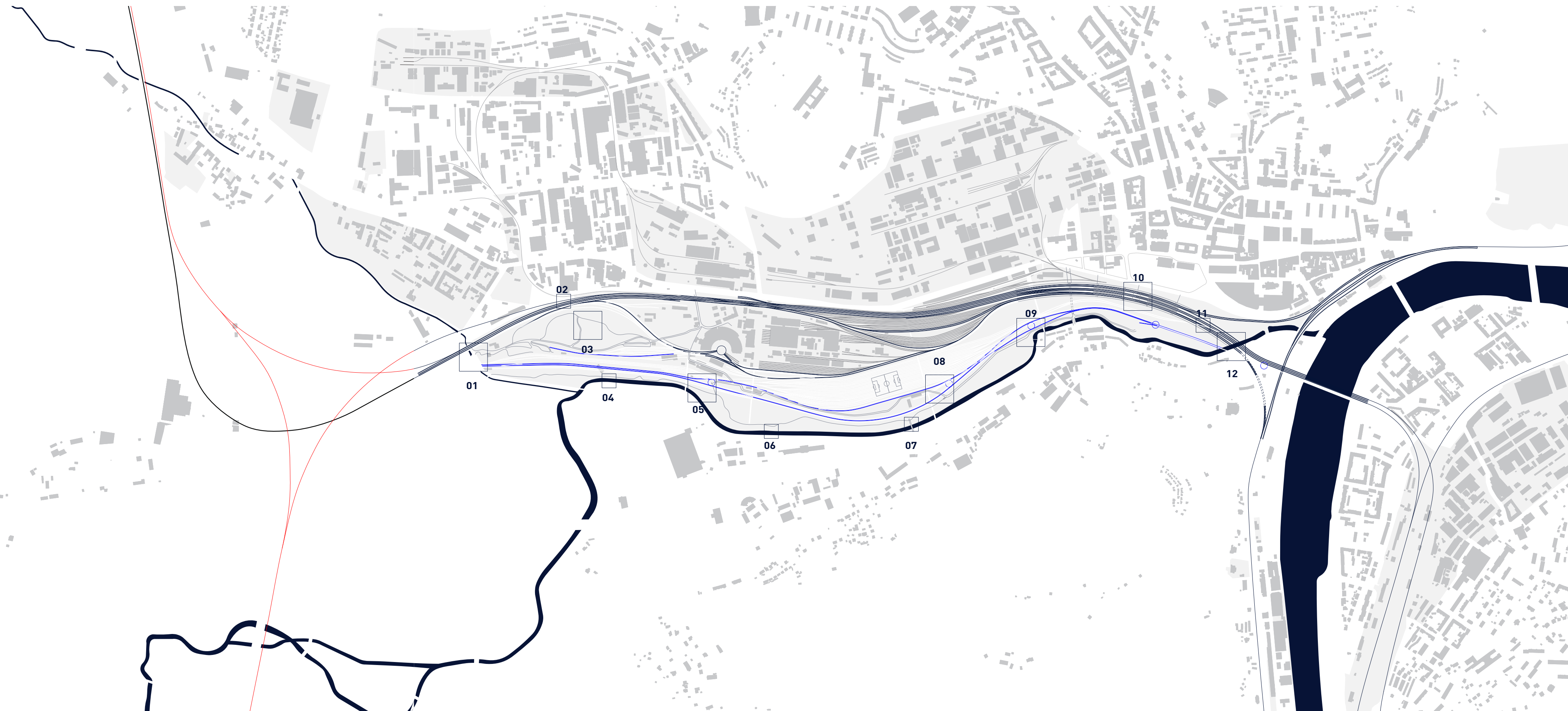


lineární park z města do krajiny

M 1:10 000

- původní koleje
- nově navržené koleje
- tranzitní skupiny
- vlečky
- ponechané v krajině
- přeměna na cyklostezky
- pěší cesty

- ▣ vstup do území - křižovatka cyklostezek, záchytné parkoviště
- ▣ lávka přes trať - připojení Předlic na lineární park
- ▣ rozhledna v lesíku - lidská přítomnost u lávky, atraktor pro cestu z Předlic do centra
- ▣ nová lávka přes Bílinu - nové spojení k obchodní zóně
- ▣ "rozcestí u Bíliny" - konec běžecké trati 1,5 km
- ▣ úprava stávající lávky nad teplovodem - lepší spojení na Hostovice
- ▣ úprava stávající lávky nad teplovodem - lepší spojení k průmyslové zóně
- ▣ "rozcestí u louky" - bod běžeckého okruhu 0,5 km
- ▣ "rozcestí u přehrady" - začátek běžeckého okruhu 0 km
- ▣ nové centrální nádraží - spojení města a lineárního parku k jezeru Milada
- ▣ podchod k viaduktu - spojení k soutoku Labe a Bíliny, záchytné parkoviště
- ▣ konverze železničního mostku na cyklostezku - přímé spojení mezi Větruší a jezerem Milada



Urbanismus centra rozhraní

Křivka železniční trati je reakcí na oválný tvar městského centra a meandr řeky Labe. Dává železničnímu koridoru jasnou formu. V pravidelném oblouku prochází městem. Ulice U trati je její tečnou. Z hlediska města tvoří hlavní kompoziční osu, městskou třídu, která definuje rozhraní mezi městem a krajinou. Zastavěným a nezastavěným územím. V místě dotyku křivky železnice s osou ulice je umístěna vlastní budova nádraží, která před sebou uzavírá nové náměstí a za sebou otevírá městský park.





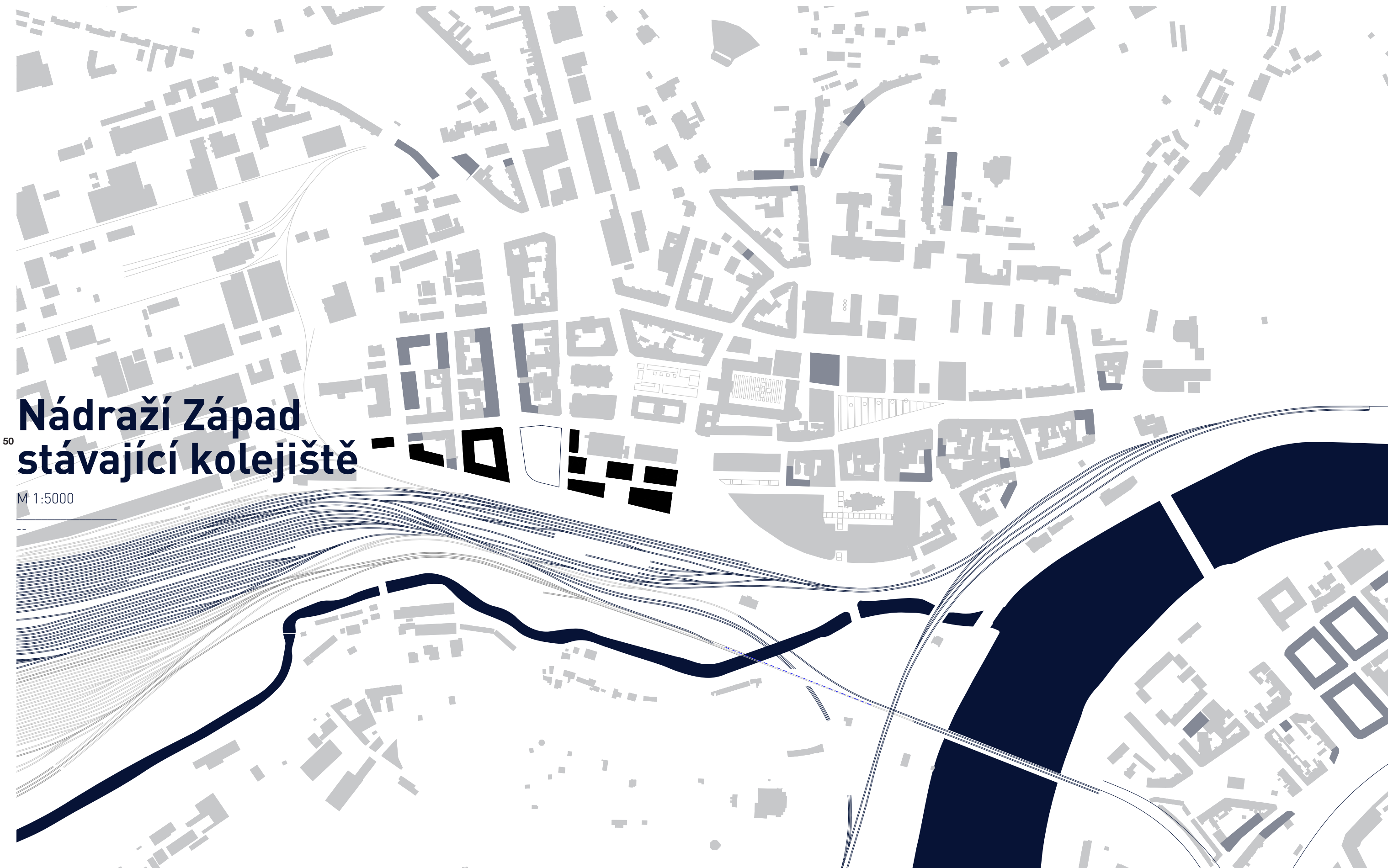
náměstí veřejný prostor

M 1:5000



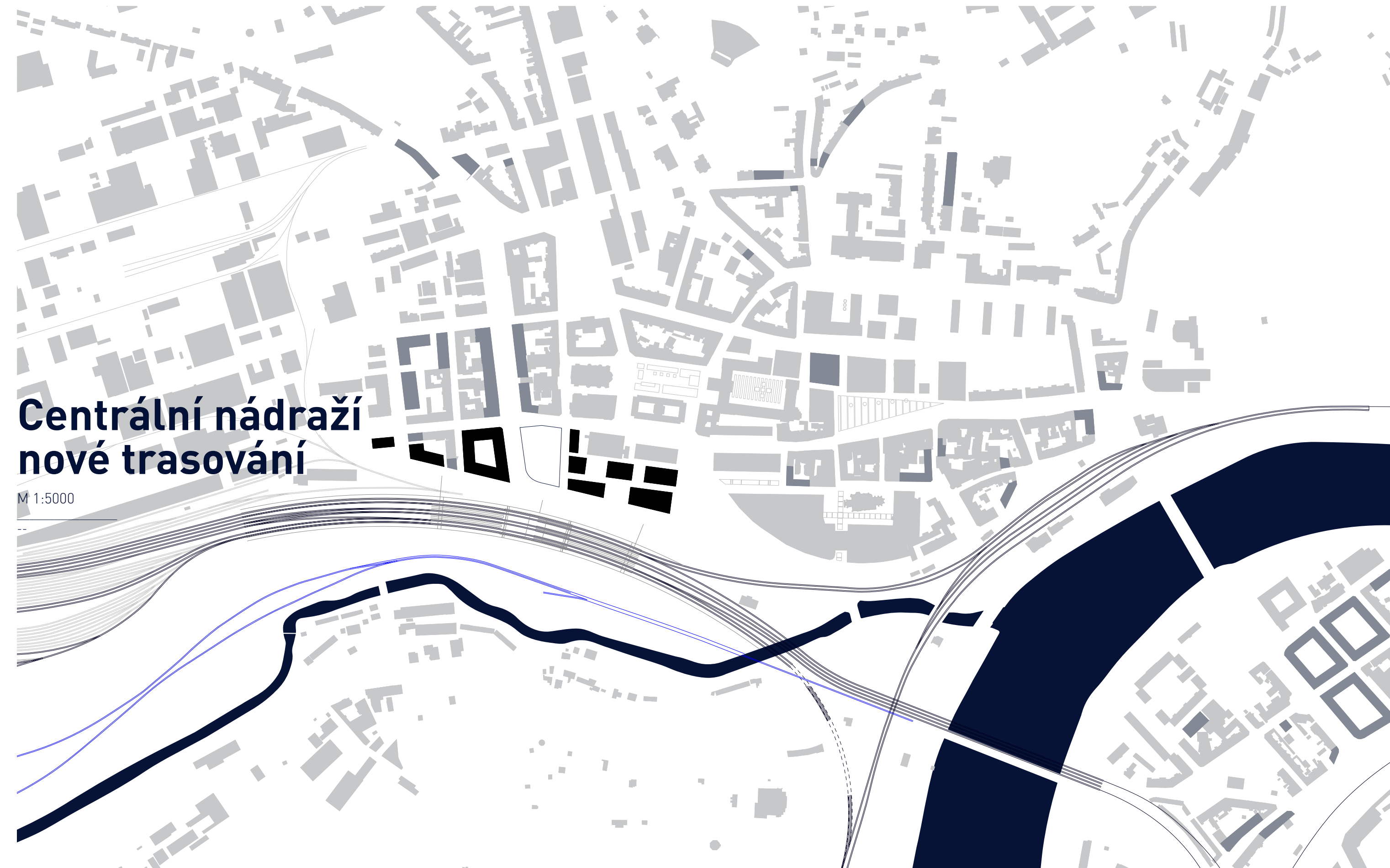
nová veřejná prostranství

M 1:5000



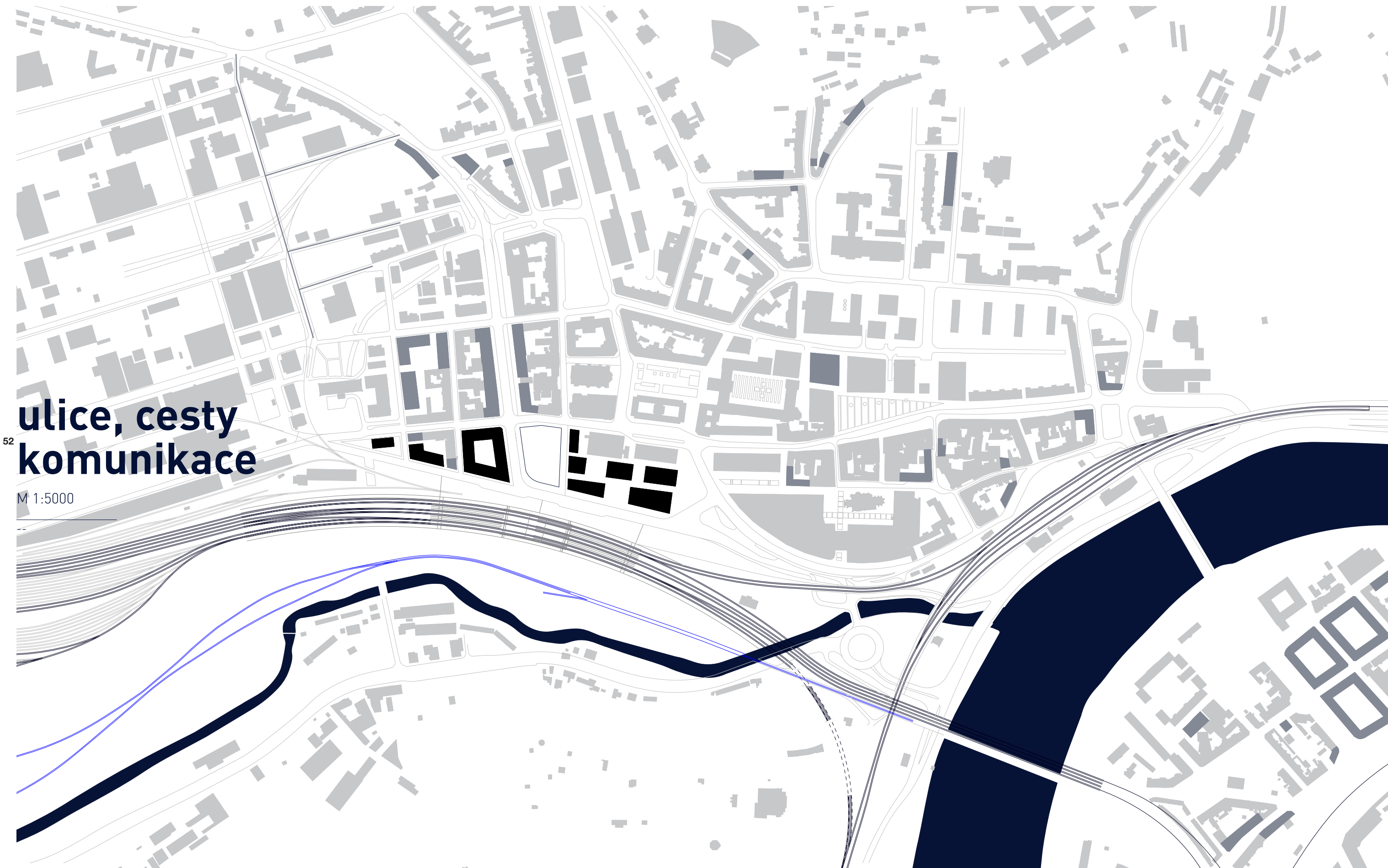
Nádraží Zápád stávající kolejiště

M 1:5000



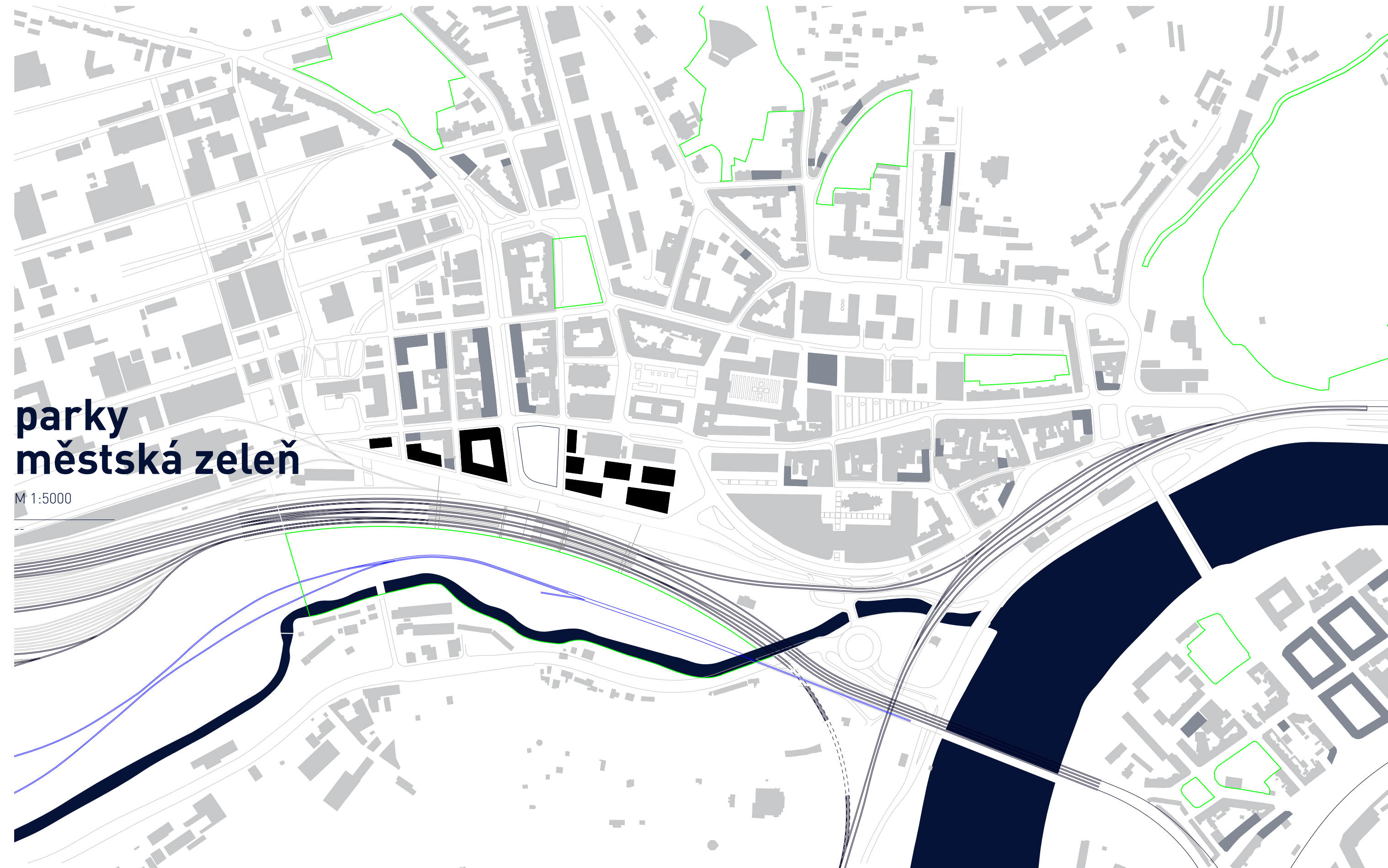
Centrální nádraží nové trasování

M 1:5000



ulice, cesty komunikace

M 1:5000



parky městská zeleň

M 1:5000

Centrální nádraží spojení

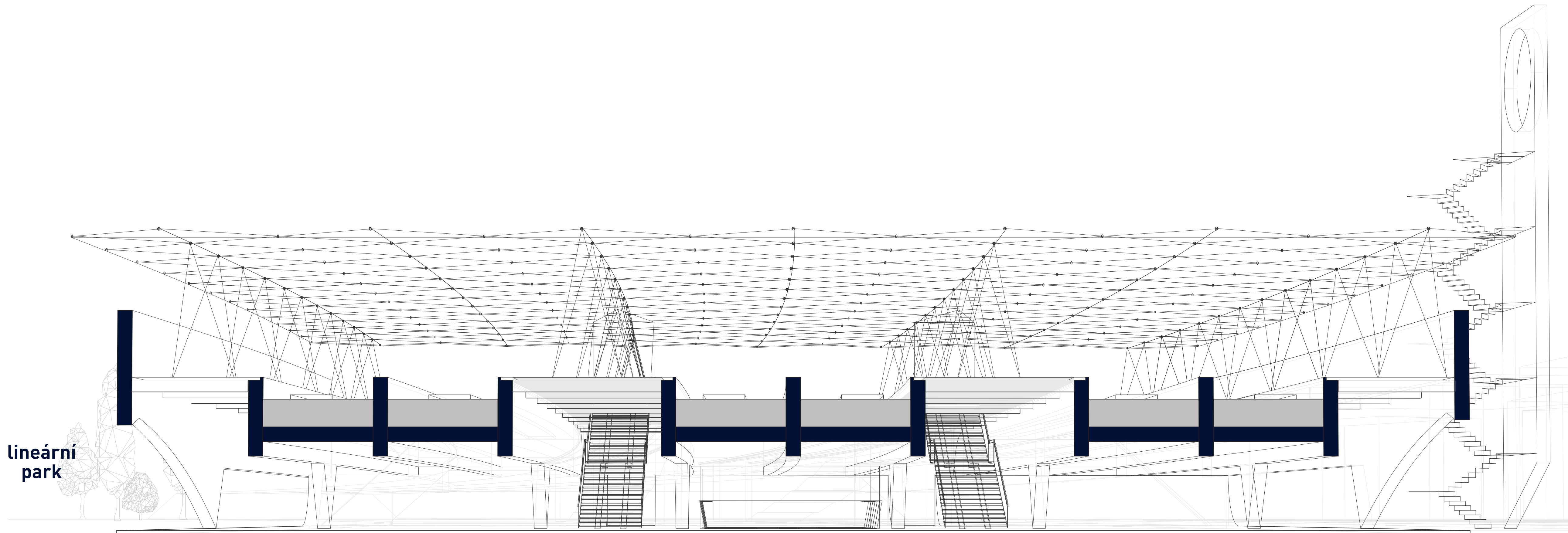
Železniční tratě byly z logických důvodů často budovány podél vodních toků. Stejně jako řeka protékající městem i železnice tvoří neprostupnou bariéru. Také jde přemostit, ale na rozdíl od řeky nevytváří ve městě žádnou kvalitu. Spojuje lidi, ale rozděluje město. Uvolněné pozemky západního nádraží mají význam jen tehdy, pokud je bude možné připojit k městské tkáni. Základní vlastností nové budovy tak musí být schopnost spojit náměstí před nádražím a městský park za ním, spojit město a krajinu. Proto se budova se chová jako most. Nepřemostuje železnici, ale veřejný prostor. Umožňuje člověku pohyb po zemi, ne nad ní ani po dně.

56 **příčný
řezopohled**

M 1:100

--

lineární
park

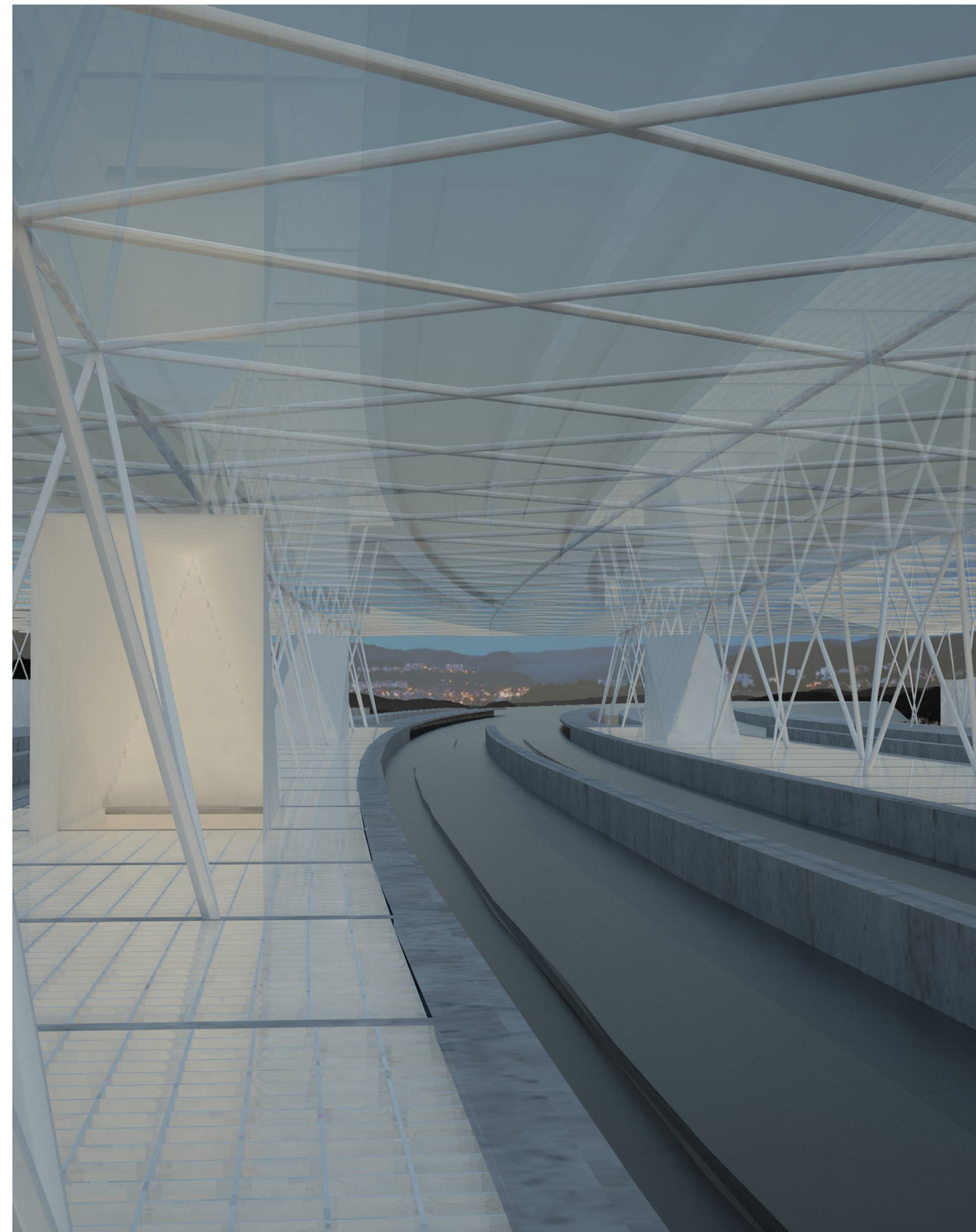


městské
centrum

57



58



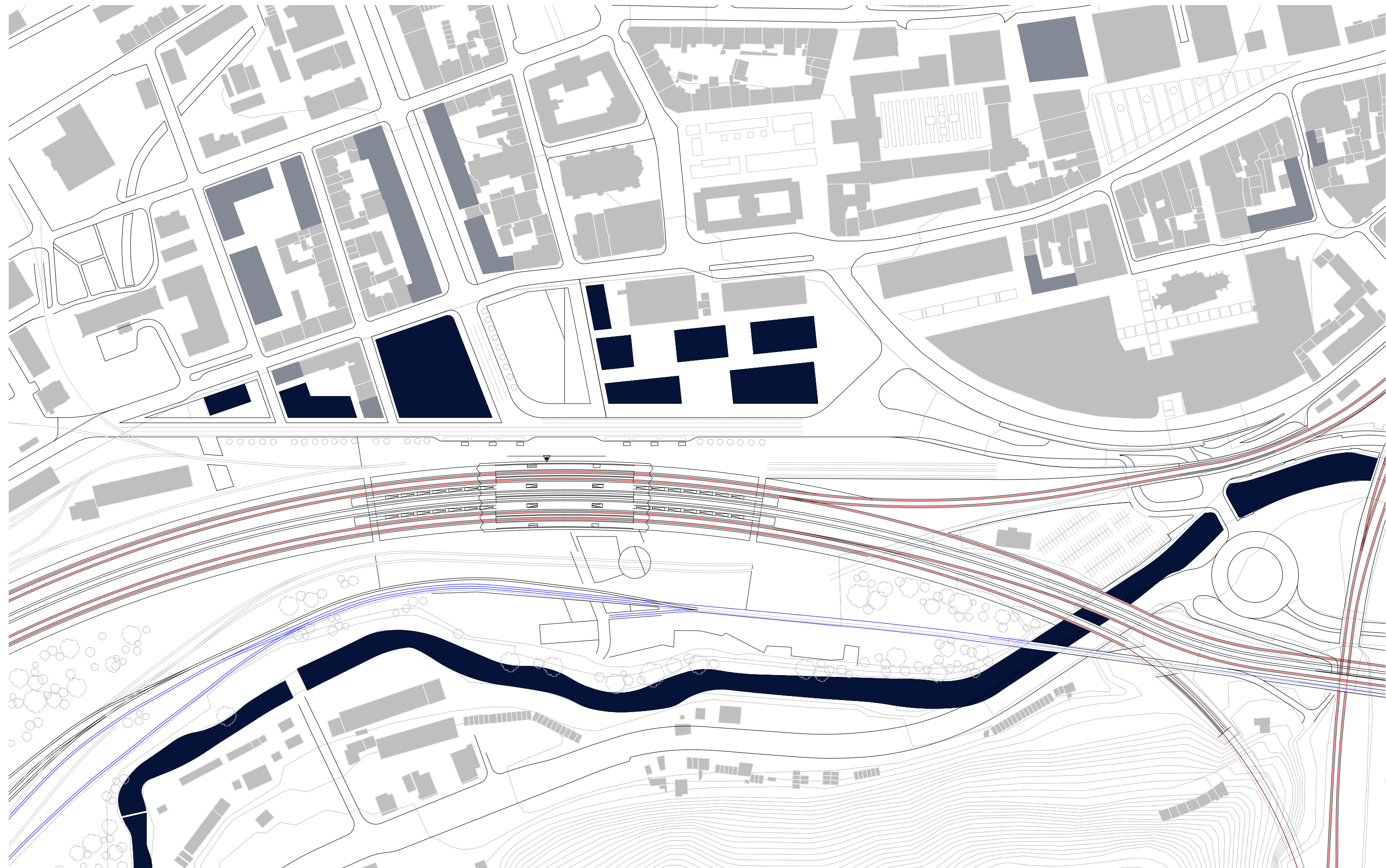
59

situace území

60

M 1:2500

--

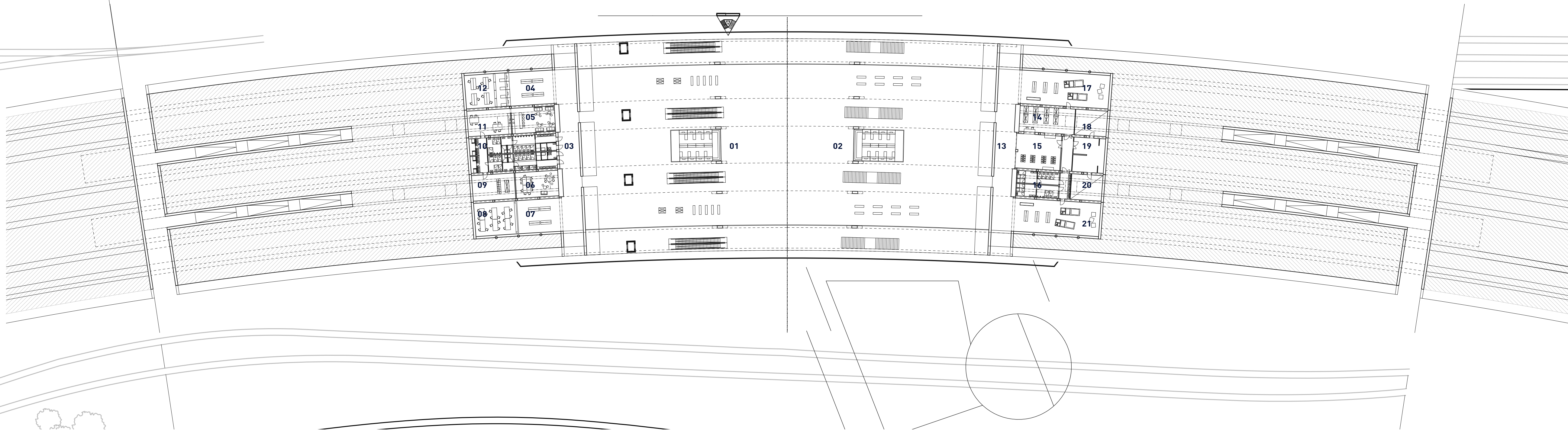


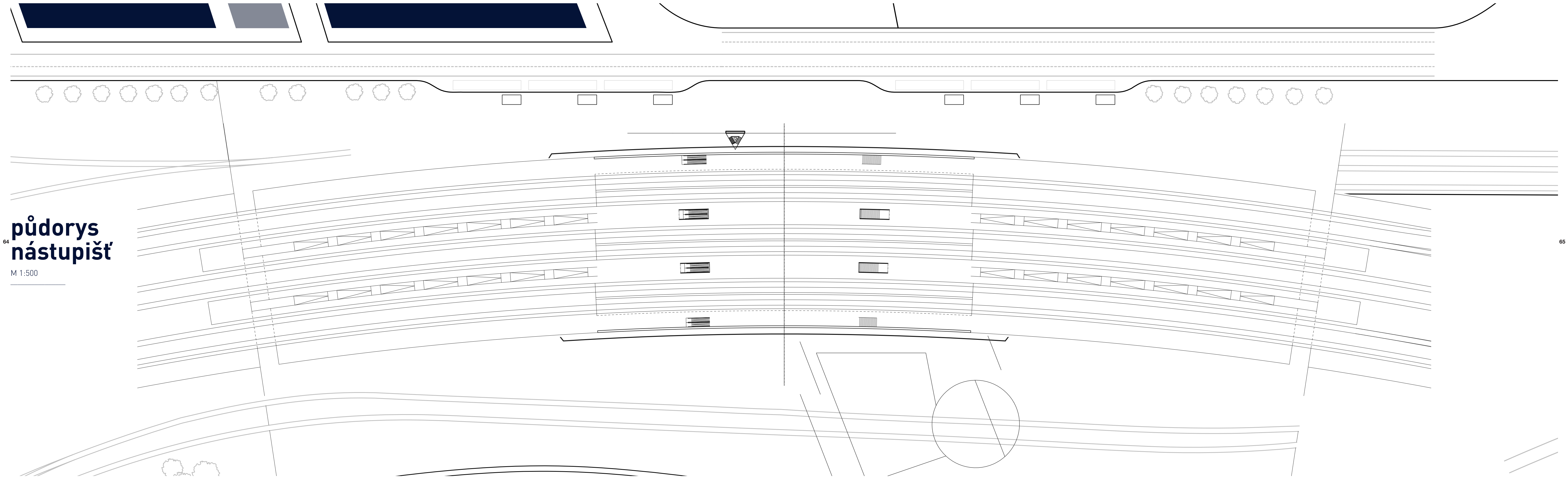
61

62

pūdorys parteru

M 1:500





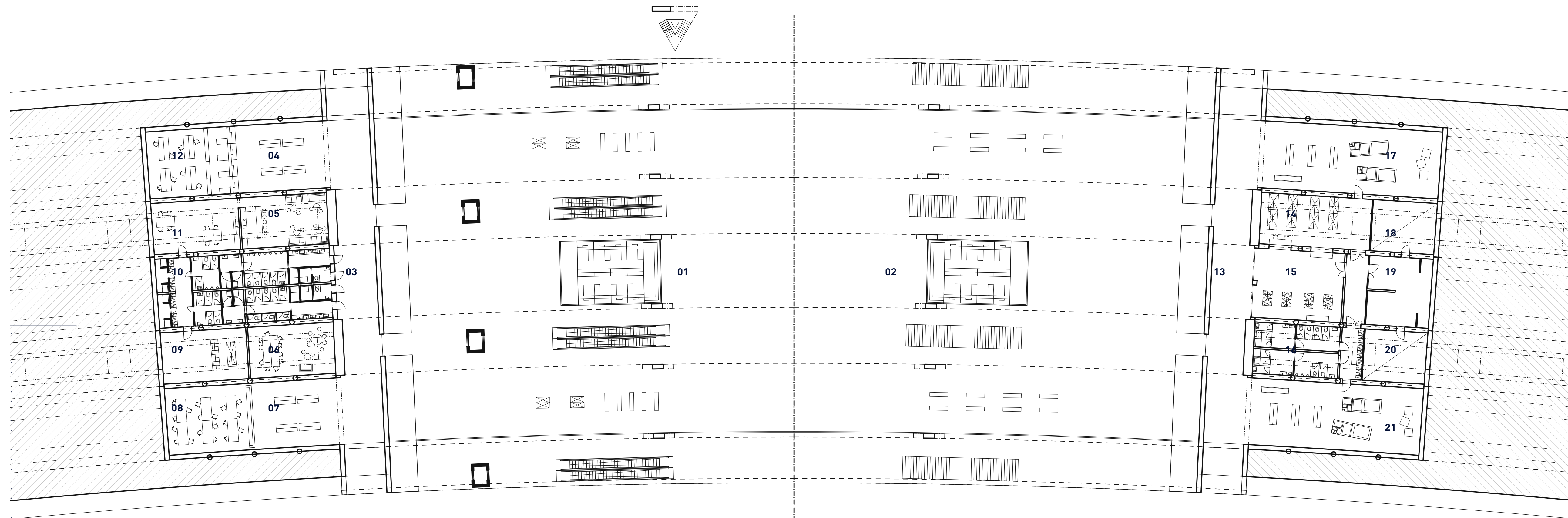
**půdorys
nástupišť**

M 1:500

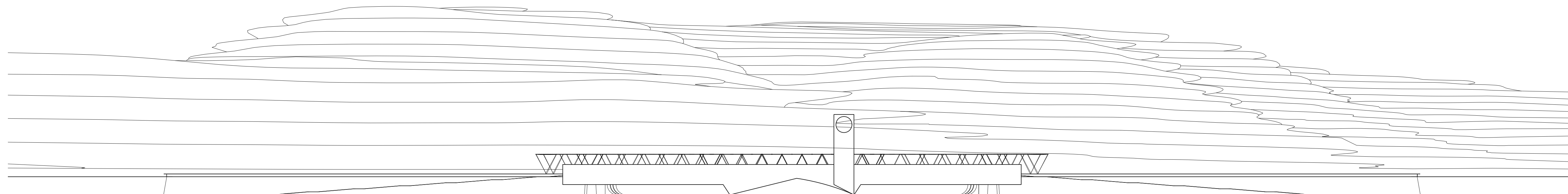
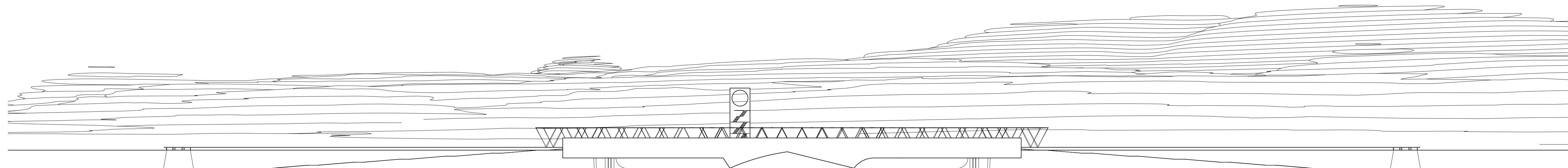
výkaz ploch

M 1:250

- 01 hala, pokladny, info, průchod
- 02 hala, pokladny, info, průchod
- 03 chodba, uzavření pro noční dobu
- 04 ČD centrum
- 05 ČD lounge
- 06 dětský koutek
- 07 čekárna pro cestující
- 08 administrativa
- 09 administrativa, archiv, sklad
- 10 šatny a wc zaměstnanci, wc veřejnost
- 11 zázemí pro zaměstnance
- 12 kancelář, přepážky
- 13 chodba, uzavření pro noční dobu
- 14 úschovna zavazadel, zásilký, ČD kurýr
- 15 čekárna, trezory
- 16 šatna a wc zaměstnanci
- 17 obchodní plocha
- 18 technická místnost, technologie
- 19 technická místnost, sklad, strojovna
- 20 technická místnost, technologie
- 21 obchodní plocha



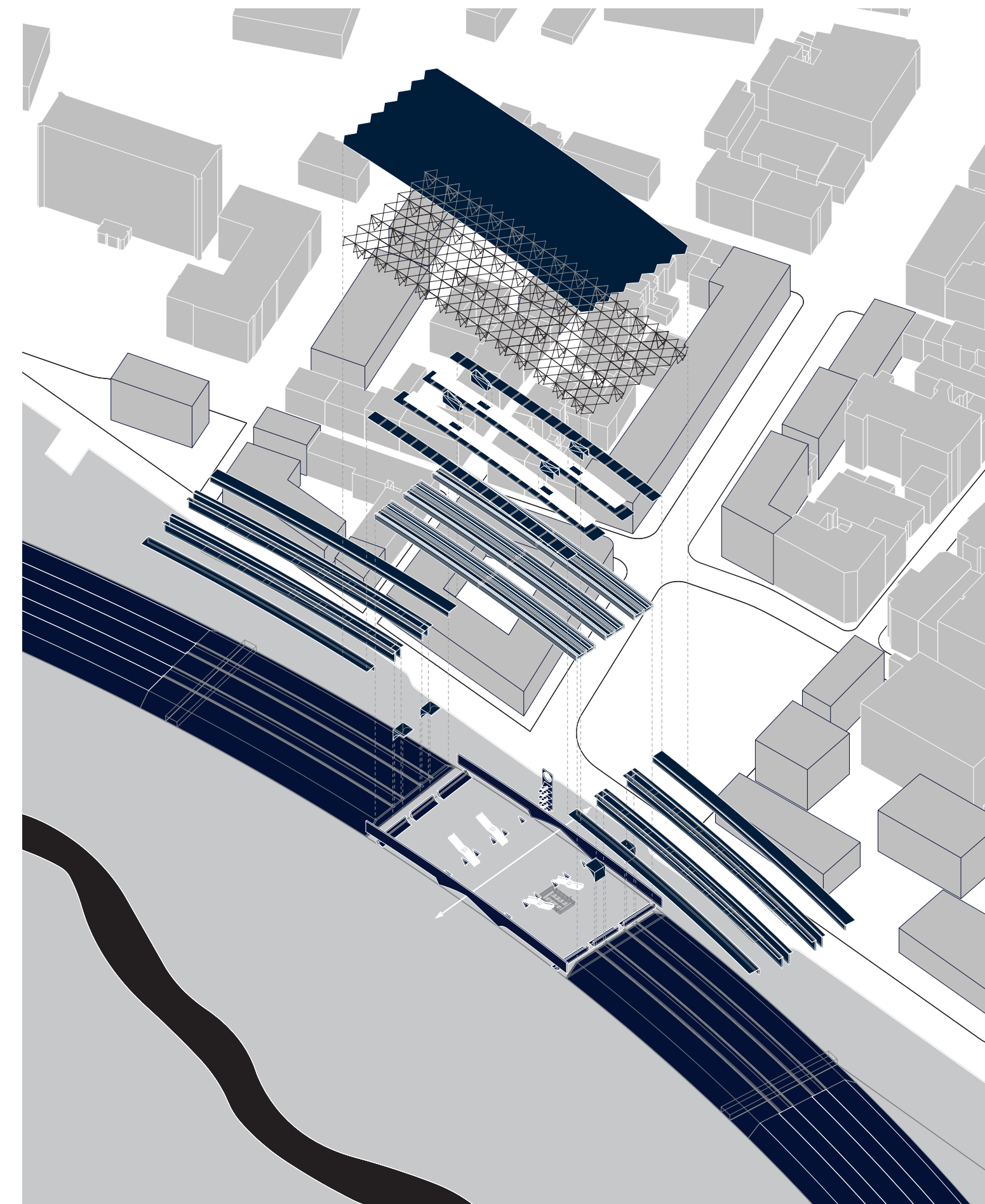
68 **pohled J**
pohled S
M 1:500



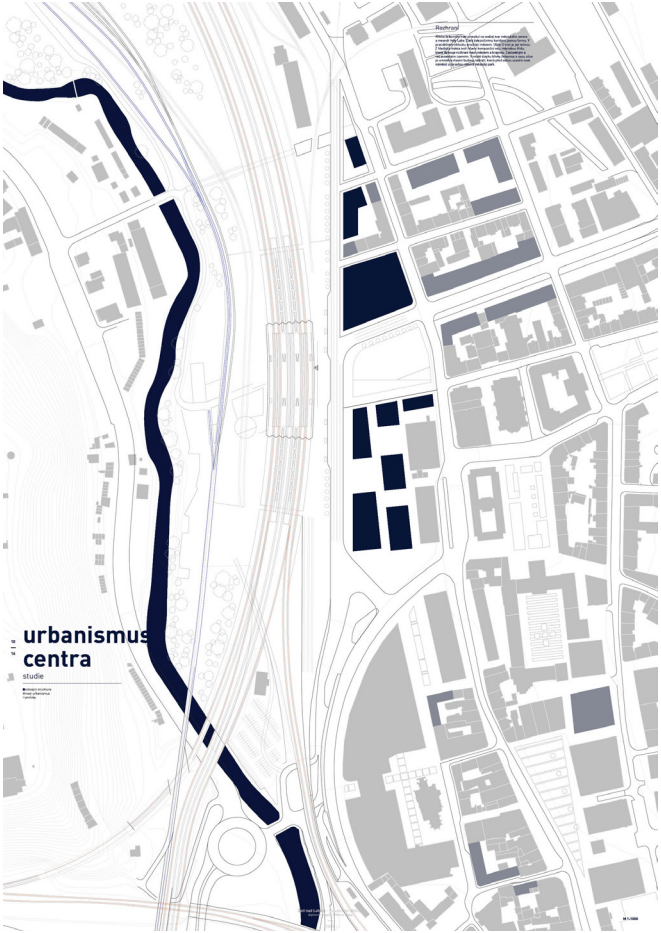
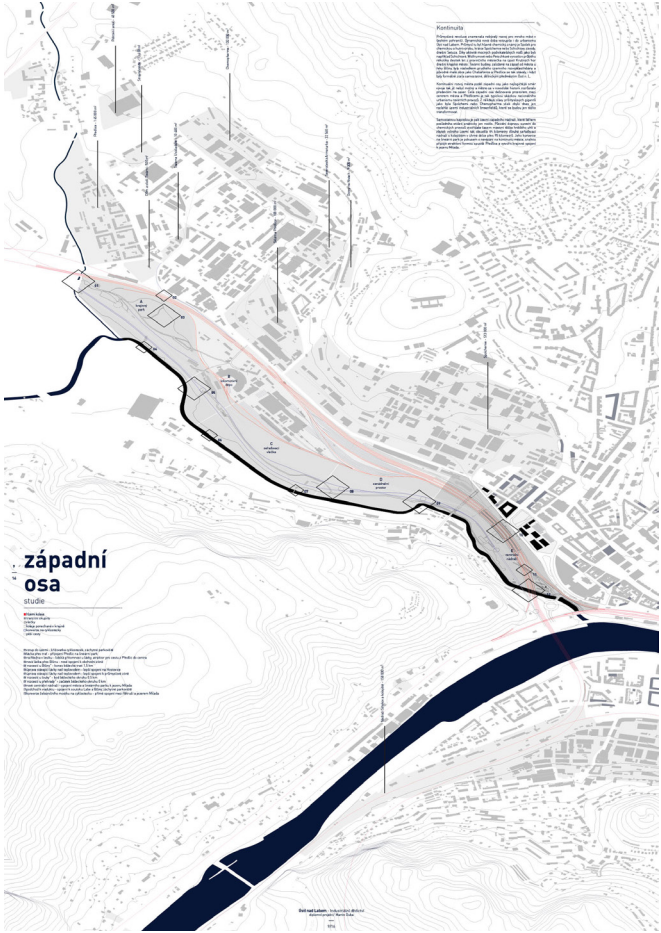
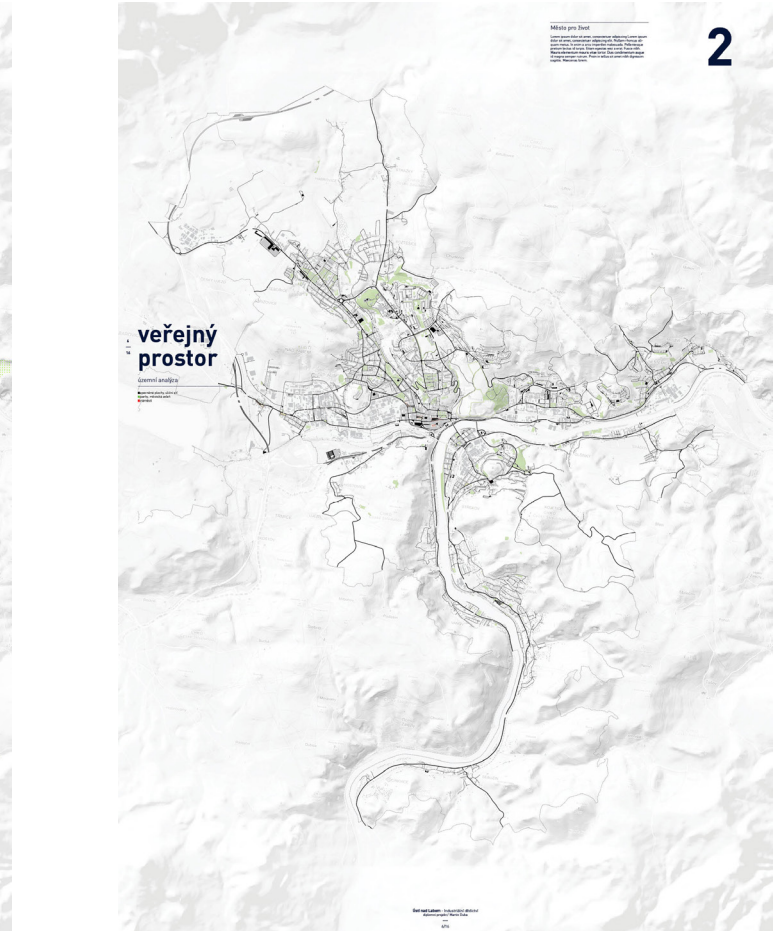
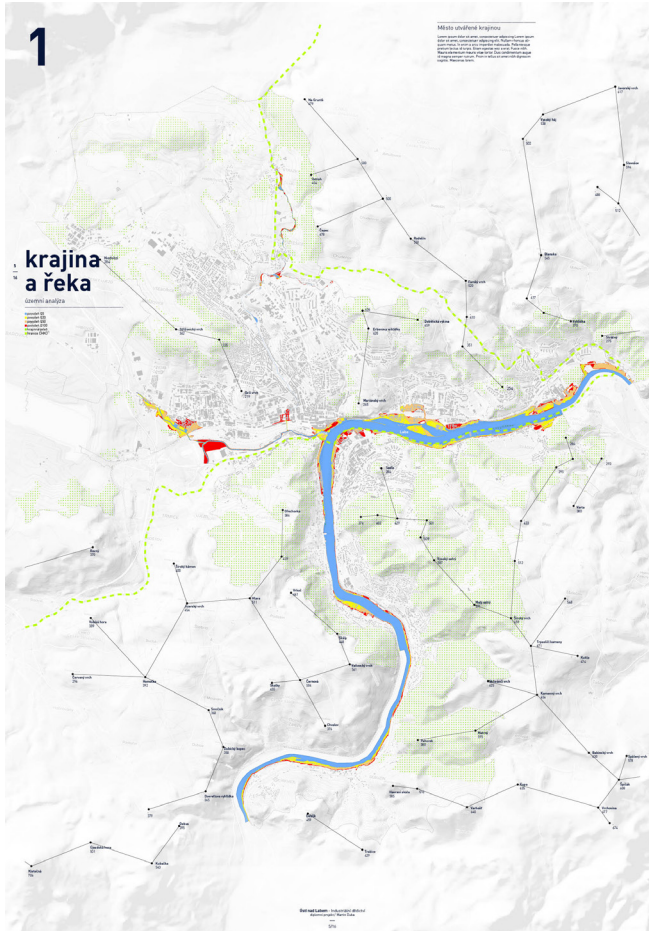
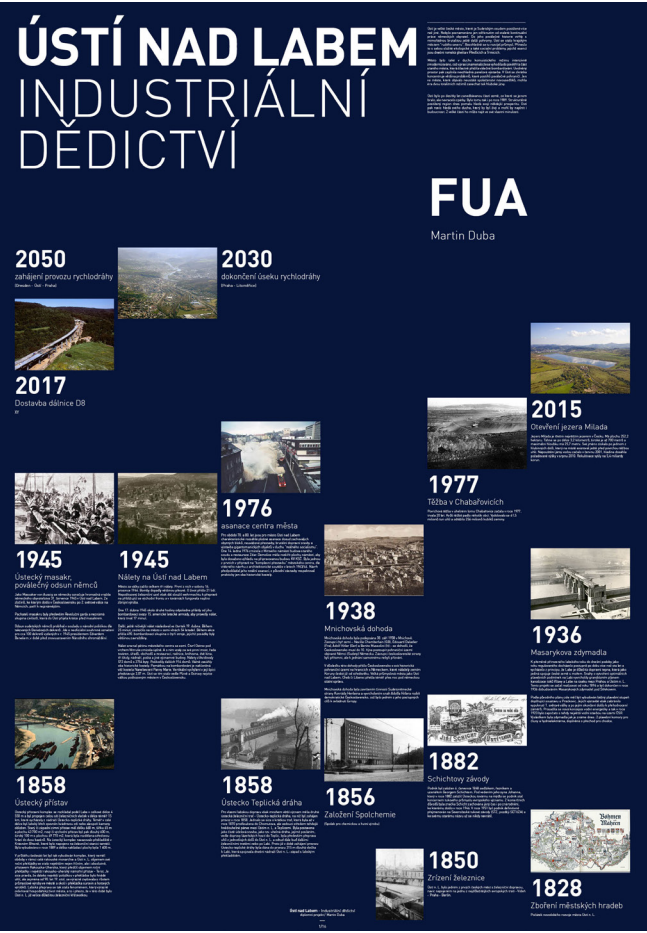
Konstrukce tektonika

Budovu lze popsat jako tři paralelní mosty. Je tvořená linárními elementy, stěnami, nosníky. Staví proti sobě v kontrastu hmotnou podstatu betonových mostů a lehkou desku nástupišť ze sklobetonu. Ve dne pod nimi vzniká prosvětlená hala, která v noci podsvětluje nástupiště nad ní. Minimálním počtem lineárních prvků vzniká horizontální forma nádraží, která v mírném oblouku prochází městem. Jemné zakřivení ji pomáhá opticky zkrátit, zároveň dobře formuluje její předprostor.

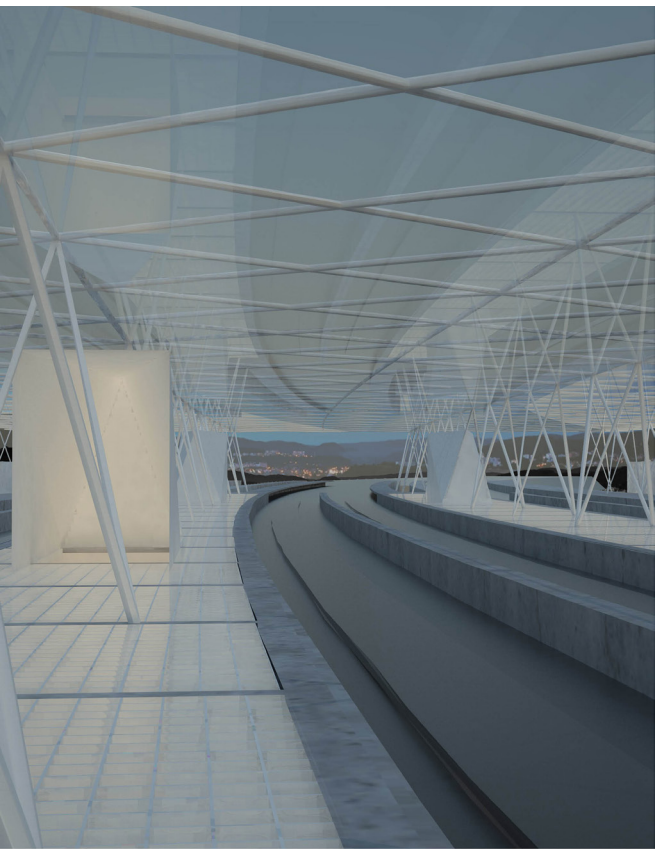
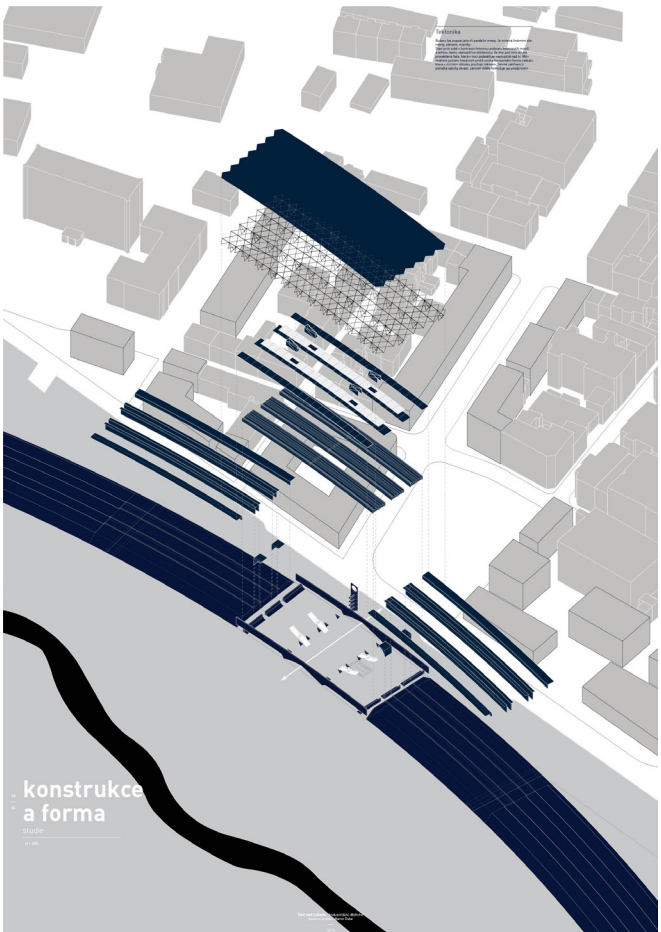
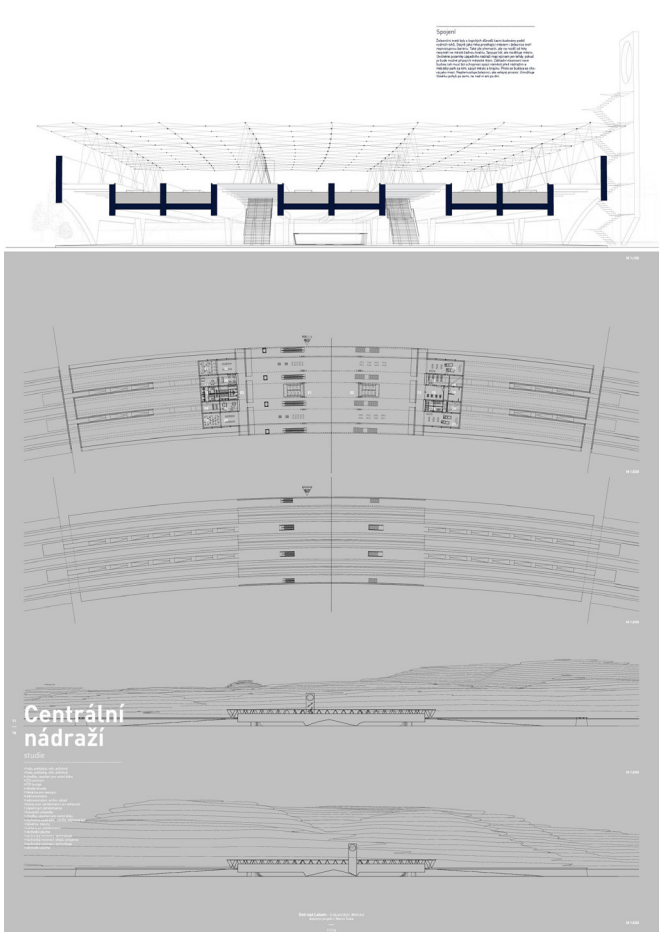
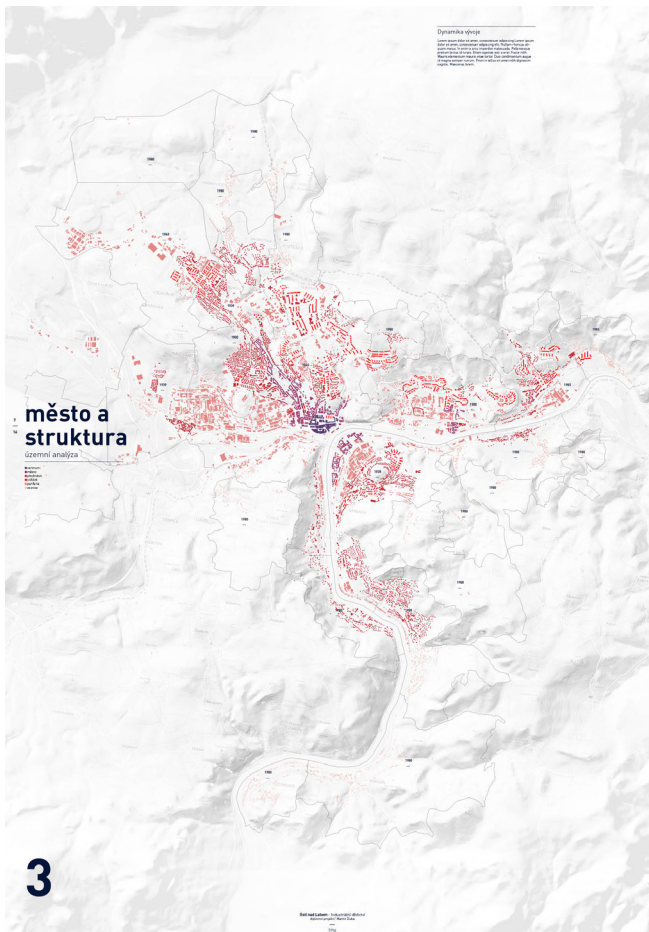
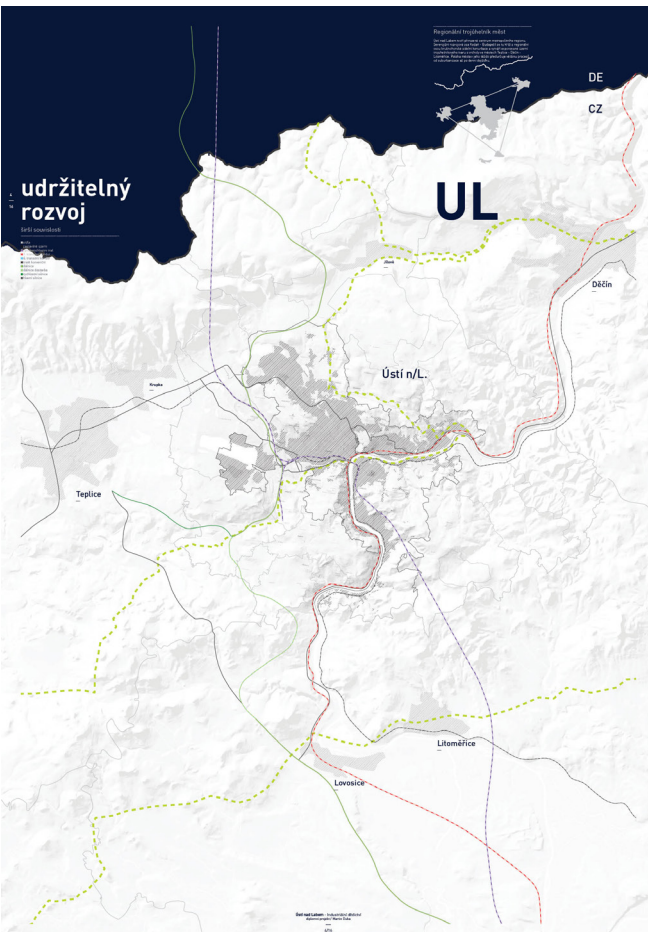
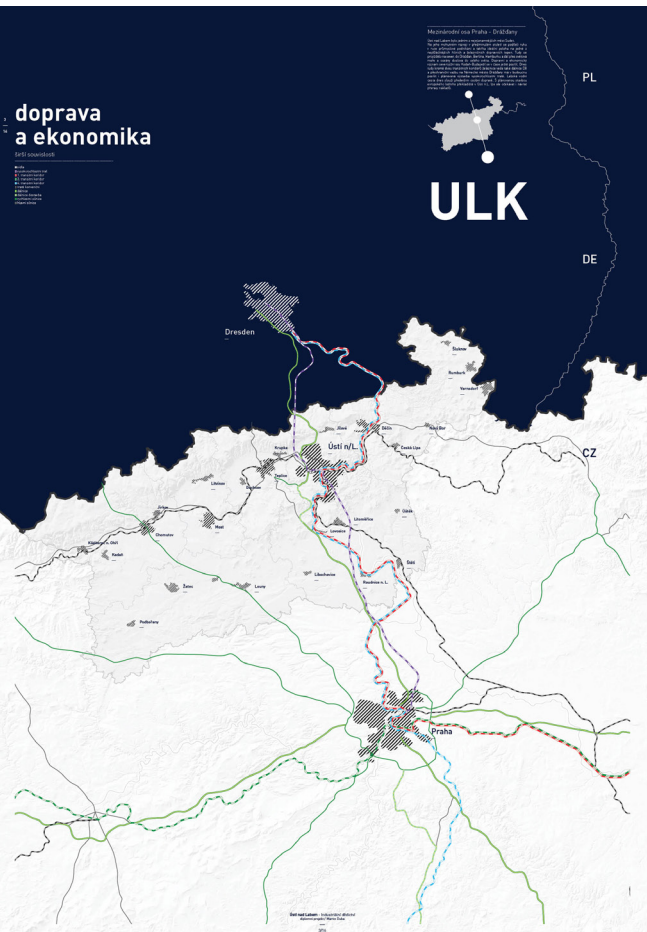
⁷² konstrukční
schéma



Kontext



74



75

závěrem

Ústí nad Labem je i přes svoji neblahou pověst a pohnutou historii město s obrovským potenciálem. V jeho blízké budoucnosti se nabízí nebývalé množství možností, jak ho především ekonomicky rozvíjet. Město by mělo logicky těžit ze své dopravně strategické polohy v rámci okresu, regionu, státu i celé Evropské unie. Ať už to bude rychlodráha z Prahy do Drážďan či Evropské lodní překladiště, všechny tyto projekty je nutné vnímat především jako příležitost, jak pozvednout město jako celek a udělat ho lepší pro život jeho obyvatel. Doufejme, že dnes již není možné tyto velké projekty stavět jen pro krátkodobý zisk, bez ohledu na jejich synergický potenciál a místní kontext.

Kromě ekonomické perspektivy, která v minulosti přitahovala spíše katastrofy, má Ústí svou největší hodnotu ve vlastní identitě. Identitě průmyslového města s nesnadnou historií, specifickou krásou a úchvatnou krajinou Českého středohoří, která i v době rychlé nekvalitní výstavby formuje jeho podobu. O tenhle obraz města by mělo být pečováno. Především proto, že je autentický.

poděkování

Ing. arch. Akad. arch. Jan Hendrych
Ing. arch. Ing. Jiří Jandourek
Ing. arch. Lenka Pechanová
Ing. arch. Matěj Páral
Ing. Jiří Kalčík
FUA TUL

