

Proč se zabývat moderními logistickými a výrobními areály?

Ing. arch. Martin Štěpánek
Školitel: Doc. Ing. arch. Gabriel Kopáček, Dr.
Ústav navrhování V, FA VUT Brno

Domácí logistický boom přinesl 3,61 milionu čtverečních metrů moderních skladovacích prostor. Jsou základem pro fungování naší současné globální společnosti. Zároveň jsou zátěží pro krajinu, kterou se snažíme chránit. Jak se s tímto paradoxem vyrovnat? Týká se nás, architektů a urbanistů, problematika logistických a průmyslových areálů, které velice rychle obklopily naše sídla?

Klíčová slova: Města, území, krajina, logistické areály, hranice, udržitelnost, globalizace, společnost

Why Deal With Modern Logistic and Production Premises?

Logistic boom in Czech republic brought 3.61 milion square meters of modern storage space. They are facilities for the functioning of our contemporary global society. They are also a burden on the landscape, which we are trying to protect. How to deal with this paradox? It concerns us, architects and urban planners, the issue of logistics and industrial areas, which quickly surrounded our cities?

Keywords: City, territory, landscape, logistic areas, boundaries, sustainability, globalization, society

1 Logistické a výrobní areály, první seznámení

1.1 Nic není samozřejmé

Dne 10. října 2010 v Praze na Žofíně, při příležitosti zahájení konference FORUM 2000, pronesl nedávno zesnulý exprezident Václav Havel úvodní řeč s názvem „NIC NENÍ SAMOZŘEJMÉ“. Ze svého osobního pohledu komentoval současné dění na periferiích našich měst:

„Vím sice o bezpočtu vážnějších problémů s lidskými sídlí na této planetě - od chudinských slumů lemujících asijské či jihoamerické megapole až po města po zemětřeseních a povodních - začnu však, dovolíte-li, trochu osobně: když jsem před mnoha lety jel autem z Prahy na naši venkovskou chalupu ve východních Čechách,

trvala cesta z centra města k tabuli, která označovala jeho konec, přibližně patnáct minut. Pak byly louky, lesy, pole a vesnice. Dnes jedu z Prahy toutéž cestou dobrých čtyřicet minut i déle, aniž někde poznám, jestli jsem už město opustil, nebo nikoliv. *To, co bylo donedávna jasně srozumitelným městem, ztrácí dnes své hranice a s nimi i svou identitu.* Je to totiž obrostlé ohromným věncem čehosi, o čem nevím, jak to nazvat. Město tak, jak tomu slovu rozumím, to není, ba ani předměstí, a tím méně vesnice. Mimo jiné proto, že to nemá ani ulice, ani náves. *Jsou to nahodile rozhozené ohromné přízemní velkosklady, supermarkety a hypermarkety, prodejny aut i nábytku, benzínové pumpy, stravovny, ohromná parkoviště, osamělé vysoké domy ke kancelářskému pronajmutí, skládky všeho možného i jakési soubory vilek, které si jsou sice blízko, ale přesto beznadějně osamělé.* A mezi tím vším - a to mi vadí nejvíc - jsou velké kusy země, které nejsou ničím, to znamená ani loukou, ani polem, ani lesem, ani pralesem, ani smyslu plným lidským osídlením. Občas lze v tomto těžko pojmenovatelném prostoru vidět architektonicky krásný či originální dům, ten je však jen oním proslulým kulem v plotě; není včleněn do žádných souvislostí, není ničemu blízko, ani ničemu daleko, prostě jen trčí. Čili: někdo trvale dopouští, aby naše města nekontrolovatelně likvidovala okolní krajinu, přírodu, tradiční cesty, aleje, vesničky, mlýny, klikaté potůčky a na místě toho všeho budovala jakousi gigantickou aglomeraci, která anonymizuje život, trhá sítě přirozených lidských společenství a útočí svým internacionálním uniformismem na všechnu jedinečnost, identitu či různorodost. A pokud se pokouší něco místního či originálního napodobit, působí to vesměs dost podezřele, protože se pozná, že jde o účelový falzifikát. Vzniká nový typ už dříve popsaného existenciálního úkazu: bezbřehá konzumní kolektivita rodí nový typ samoty.²⁸

Zároveň však jsou popisované přízemní velkosklady, supermarkety, hypermarkety, prodejny aut a nábytku, parkoviště a kancelářské domy nedílnou součástí našeho současného životního stylu.

Hyper a super markety, v kterých každý den nakupujeme čerstvé zboží z celého světa, levný nábytek a elektronika, převážně vyráběná v Číně za špatných pracovních podmínek, stovky tisíc kusů oblečení, které na tom jsou obdobně. Pokud si dnes objednáme v internetovém obchodu zboží, automaticky předpokládáme, že k nám dorazí ještě dnes, nebo nejpozději zítra.

Vše, co dnes můžeme získat jen zadáním pinu naší platební karty nebo vydáním hotovosti u pokladny, má však i druhou stranu. Čerstvé tropické ovoce cestou do našeho nákupního košíku urazilo dlouhou cestu. Často sklizené ještě zelené, dopravované ve speciální atmosféře z meziskladu do meziskladu, postupně dozrává

²⁸ HAVEL Václav: *Nic není samozřejmé.* Era 21, 1.11.2010, 2010, 5, str. 16 - 17. ISSN 1801-089X

a z posledního logistického velkoskladu našeho oblíbeného hypersupermarketu se konečně dostává k nám. Kuřecí maso, chované ve velkochovech za použití hormonů a antibiotik, se nakonec pomocí speciální metody nakřehčí, zvětší svůj objem i váhu a přes dálniční síť k nám dorazí z Polska, nebo jiné země. Abychom dokázali spokojeně a hodně nakupovat, mají obchodníci k dispozici široké spektrum způsobů, které nás k tomu bezelstně přesvědčí. Dle stanoviska marketingových expertů denně musíme čelit zhruba čtyřem tisícům různých reklamních výzev.²⁹

Dalším aspektem logistických a výrobních objektů je jejich vztah vůči městu, ke kterému patří. Příkladem může být práce, se kterou jsem se zúčastnil projektu Městské zásahy Brno. Analyzoval jsem nově urbanizovanou krajinu na periferii města Brna, kde během dvou let vyrostly nové logistické a výrobní areály, díky výhodné poloze, dobrému dopravnímu napojení a jednoduché zastavitelnosti ploch bývalého zemědělského půdního fondu. Citelným a jasně viditelným nedostatkem tohoto území je příchod zaměstnanců do práce. Pokud zaměstnanec nemá k dispozici pro dopravu do práce automobil, nezbyvá mu nic jiného, než se dopravit pomocí MHD na nejbližší zastávku, bez přechodu přejít komunikaci a jít pěšky cca 500m po krajnici komunikace 1. třídy do místa svého zaměstnání. Začíná-li směna v 6 hodin ráno, nebo končí v pozdních odpoledních hodinách, musí tuto cestu urazit v zimních měsících po tmě bez veřejného osvětlení.

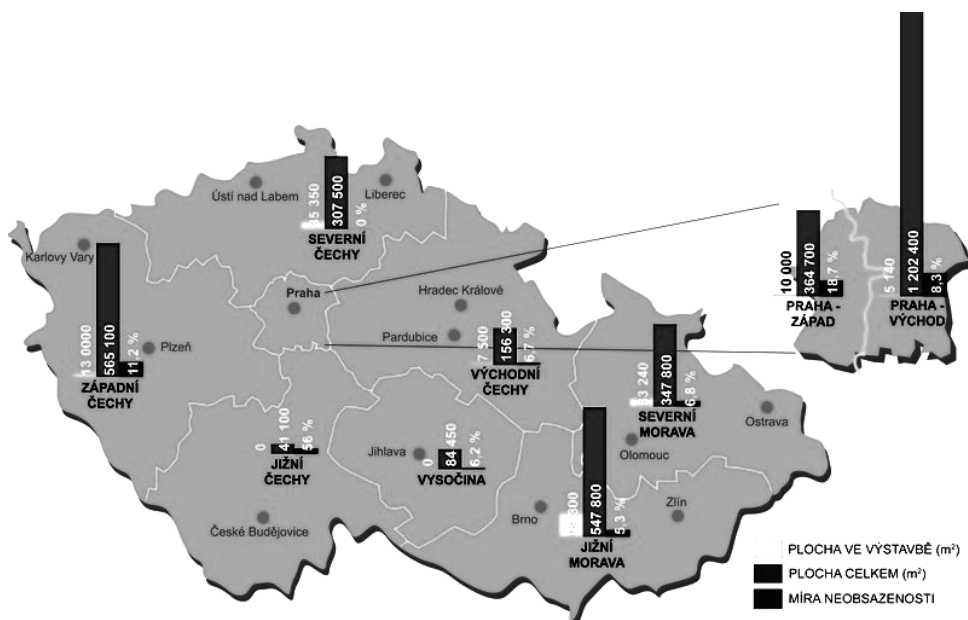
Kladu si otázku, jak je možné, pokud dnes hlídáme u všech novostaveb velkorysý počet parkovacích míst, že není před kolaudací stavby požadováno zajištění i bezpečné pěší dostupnosti. Tento, na první pohled zdánlivě banální problém, ukazuje na podstatu celé problematiky. Urbanizace nových území se odehrává bez dostatečné pozornosti. Nejsou stanoveny základní požadavky, které musí být na nově urbanizovaná území kladeny, nebo jsou tyto požadavky podhodnoceny. Už samotný fakt, že se zastavuje dosud nezastavěná krajina, musí vést ke zvýšené pozornosti vedení obcí a měst, státní správy a úřadů, a nejen občanských sdružení a neziskových organizací.

Kritický postoj, který ve své řeči Václav Havel zaujal, je v přímém protikladu s lhostejností, s kterou dnes krajinu novodobých logistických areálů tolerujeme a užíváním služeb, které s jejich výstavbou souvisí, i schvalujeme. Často se stává, že náš postoj k výstavbě nových průmyslových, prodejních nebo logistických areálů se mění až s jejich realizací v blízkosti našeho bydliště. Je-li však území logistické krajiny pouze kulisou naší cesty automobilem, zůstáváme k jeho stavu více méně lhostejní.

²⁹ EISENHAMMER Milan: Nenechte se ulovit. Týden, 6.6.2011, 2011, 23, str. 28. ISSN 1210-9940

1.2 Logistický ráj to na pohled

V současnosti je kolem našich měst postaveno 3 617 150 m² čisté plochy velkoskladů a 203 530 m² je ve výstavbě. Čtyřnásobné Polsko má postaveno necelý dvojnásobek. Jde o čistou plochu, tedy vnitřní plochu skladů, která je k dispozici k pronájmu. Celková plocha, kterou tyto areály zabírají je ve skutečnosti větší. Zahrnuje komunikace na pozemku, parkoviště pro pracující, a nutné odstupové vzdálenosti. Pro představu, při uvažované ploše novostavby rodinného domu 150m² zastavěné plochy se jedná o výstavbu 24 114 rodinných domů. Nejúspěšnější prodejce katalogových domů udává, že jejich domků bylo postaveno patnáct tisíc.



Obrázek 1: Plochy logistických areálů v ČR, srovnání. Zdroj: Martin Šumera

České území je velmi atraktivní pro výstavbu logistických objektů a areálů, zejména díky poloze ve střední Evropě. Je křižovatkou významných komunikací a tak sem řada nadnárodních společností stěhuje svá distribuční centra, odkud zásobují výrobky další trhy ve střední a východní Evropě. Z obecného hlediska toto můžeme považovat za výhodné, je však otázkou, zdali to opravdu výhodné je, být skladem pro Evropu. Tyto „obří“ krabice realizují zejména nadnárodní firmy a realizují je v okolí našich měst, nebo v naší krajině. Nákladní doprava, která každý den do těchto areálů zajíždí, zatěžuje naše životní prostředí a naše komunikace a je otázkou k diskusi, zdali je tato zátěž dostatečně kompenzována.

Dle Martina Šumery, senior industrial agenta společnosti DTZ, dochází v současnosti k postupnému snižování neobsazenosti jednotlivých velkoskladů.

Pokles byl zaznamenán i v první polovině roku 2011 a tým pronájmu industriálních nemovitostí v poradenské společnosti DTZ je přesvědčen, že tento trend bude pokračovat. Poptávka se totiž v současné době nesnižuje, většina projektů je již pronajata a development nových skladů či prostorů pro výrobu je stále limitován. „Sektor logistických nemovitostí je v současné době v porovnání s maloobchodními a kancelářskými budovami velmi atraktivní investiční příležitostí. Důvodem je předpokládané oživení výše nájmu, stejně jako růst kapitálových hodnot tohoto typu nemovitostí v dalších pěti letech.“³⁰

1.3 Příklady generující další otázky



Obrázek 2: Vizualizace logistického parku Panattoni Europe. Zdroj: Panattoni Europe

Týká se nás, architektů a urbanistů, problematika výstavby logistických areálů?

Typologie skladových objektů je zcela podřízena jejich funkci. Nejdůležitější jednotkou je zde čas. Zboží je třeba rychle uskladnit a naopak, naskladněné zboží je třeba v co nejkratším čase připravit k odvozu. Estetika je tak soustředěna zejména do reprezentativní části fasády za účelem jednoznačného rozpoznání firemní značky. Stavba jako ikona, zasazena do prostředí ideální krajiny. Mnohem důležitějším se tak stává spíše poloha stavby v krajině, její měřítko, doprava, kterou generuje, zásobování energiemi a další. Pokud se jako urbanisté snažíme přemýšlet o městu a krajině komplexně, neměly by nám plochy logistických a výrobních areálů unikat.

³⁰ ŠUMERA Martin: V Evropě docházejí sklady. Development news, 2011, 6, str. 48. ISSN 1212-348X



Obrázek 3: Vizualizace logistického parku Immopark, Praha. Zdroj: Immopark

Jaký je vztah sídla a logistických areálů? Developerský projekt západně od Prahy. Sídlo, které se zde postupně vyvíjelo několik staletí, se dostává do zcela nových souvislostí. Jak jim čelit? Jak se s novostavbou vyrovnají obyvatelé? Z hlediska prostorového uspořádání lze tento projekt vnímat pozitivně, zbytečně neplýtvá prostorem, spolu s vesnicí vytváří kompaktní celek. Přesto však zde dochází ke zcela zásadním obrátům v měřících prostoru, narušení vztahu sídla a krajiny. Jde o první záblesky budoucnosti, kde se v rámci rozvoje společnosti bude krajina ještě více fragmentovat a bude se dělat na krajinu obydlitelnou a krajinu tvořící funkční zázemí společnosti?

A konečná otázka. Jak vnímat a chápat logistické areály? Jakou krajinu tvoří? Městskou?



Obrázek 4: Areál obchodu a služeb Modletice (Praha východ) Zdroj: Europrojekt